

**Universidade de São Paulo**  
**Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas**  
**Departamento de Geografia**

**DA REVALORIZAÇÃO À CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA PAISAGEM URBANA:  
ESTUDO DE CASO DA SUPERQUADRA DE OSASCO**

**Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dra. Fernanda Padovesi Fonseca**  
**Maria Carolinie Cada Cardoso**

**São Paulo**  
**2018**

**MARIA CAROLINIE CADA CARDOSO**

**Da revalorização à reconstrução de uma nova paisagem urbana: estudo de  
caso da Superquadra de Osasco**

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao  
Departamento de Geografia da Faculdade de  
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo para obtenção do título  
de bacharel em Geografia, sob orientação da Prof.<sup>a</sup>  
Dra. Fernanda Padovesi Fonseca.

São Paulo

2018

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

Catálogo na Publicação

Serviço de Biblioteca e Documentação

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Cr            Cardoso, Maria Carolinie Cada  
              Da revalorização à construção de uma nova paisagem  
              urbana: estudo de caso da Superquadra de Osasco /  
              Maria Carolinie Cada Cardoso ; orientador Fernanda  
              Padovesi Fonseca. - São Paulo, 2018.  
              122 f.

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

              1. direito à cidade. 2. urbanidade. 3.  
              revalorização urbana. 4. mobilidade urbana. 5. espaço  
              como componente social. I. Fonseca, Fernanda  
              Padovesi, orient. II. Título.

CARDOSO, Maria Carolinie Cada. **Da revalorização à reconstrução de uma nova paisagem urbana: estudo de caso da Superquadra de Osasco.** Monografia apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_



## RESUMO

CARDOSO, Maria Carolinie Cada. **Da revalorização à reconstrução de uma nova paisagem urbana: estudo de caso da Superquadra de Osasco**. Monografia (Trabalho de Graduação Individual). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2018.

A partir do deslocamento do processo produtivo industrial para a nova dinâmica metropolitana, alicerçada na expansão do segmento terciário moderno, se configurou a penetração do capital privado massivamente nas cidades. Somado a isso, o afrouxamento da legislação na máquina pública viabilizou a ascensão de espaços de exclusão encetados pela lógica do promotor imobiliário. Transpondo essa lógica para o município de Osasco, emerge uma ilha antiurbanidade: a Superquadra. Em suma, a retórica traçada por uma minoria destitui do espaço seu componente social por excelência e, mais ainda, a sua urbanidade.

**Palavras chave:** urbanidade, mobilidade urbana, espaço como componente social, segregação socioespacial, direito à cidade, métrica do automóvel, paisagem urbana e especulação imobiliária.

## ABSTRACT

CARDOSO, Maria Carolinie Cada. **From revaluation to reconstruction of a new urban landscape: a case study of Osasco's Superquadra**. Monografia (Trabalho de Graduação Individual). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2018.

From the shifting of the industrial production process to the new metropolitan dynamics, third segment-based, and its expansion, a massive penetration of private capital in the cities had begun. In addition, the loosening of local laws enabled the rise of excluding spaces led by the logic of real-estate agents and companies. Applying This logic to the municipality of Osasco, an anti-urbanity island emerges: the Superquadra. In short, the rhetoric drawn by a minority deprives from a space its social components par excellence and, even more, its urbanity.

**Key words:** urbanity, urban mobility, space as social component, socio-spatial segregation, right to the city, automobile metric, urban landscape and real estate speculation.

Ao meu pai e geógrafo favorito, Jorge de Jesus Cardoso (*in memoriam*), e à minha amada mãe, Maria Cada Cardoso, por me ensinarem que o amor é capaz de transcender todas as barreiras deste mundo. Aos meus irmãos, Camilie e Murilo, que estimo como companheiros — para não dizer cúmplices — dessa longa jornada da vida; ao bom e velho estilo dos três mosqueteiros, sempre fomos e sempre seremos “um por todos e todos por um”. Por fim, a Vinícius, por ser mais que um amante, meu companheiro incondicional nessa estrada que trilhamos juntos.

## **Agradecimentos**

Julgo ser uma tarefa árdua agradecer com tamanho desvelo todos aqueles que me amparam não só durante esses anos de graduação, mas nos anos predecessores que culminaram em meu ingresso na Universidade de São Paulo. Inicialmente, gostaria de expressar o meu imensurável sentimento de gratidão por cada um dos professores que tive o privilégio de conhecer — especialmente meus pais, a quem reputo tudo aquilo que eu sou hoje.

Particularmente gostaria de agradecer à Fernanda Padovesi Fonseca, minha orientadora, pelo suporte para a consecução do objetivo final deste estudo. Não devem passar sem menção especial Flávio Manzatto e Wagner Constantino, cujos trabalhos me guiaram como um farol durante todo esse projeto. À equipe da Urban Systems me resta agradecer pelo aprendizado incalculável e companheirismo diário.

Aos amigos que a vida gentilmente me presenteou representados nas figuras de Alessandro, Anna, Bruna, Camila, Flávia, Giselle, Luísa, Maiara, Marina, Raquel e Vinícius. O apoio abnegado que vocês sempre me forneceram foi essencial para os não raros momentos que eu esmaeci.

Me provando que os vínculos de carinho e afeto muitas vezes vão além de laços sanguíneos, gostaria de agradecer à irmã que a vida me deu, Ana Luíza Stepien Oliveira. Agradeço, também, à pequena Marina Cavassani Stepien que veio alumiar o nosso mundo com o seu sorriso puro repleto de esperança.

*Os sentimentos mais genuinamente humanos logo se desumanizam na cidade.*

*Eça de Queirós*

## Lista de fotos e figuras

Foto 1: Polo de revalorização urbana no trecho da Avenida dos Autonomistas no centro tradicional .....	27
Foto 2: Primeira estação ferroviária construída por Antônio Agu, o marco zero do município .....	32
Foto 3: Manifesto pró-emancipação ocorrido em 1952 .....	38
Foto 4: Jânio Quadros após assinar a emancipação do município .....	41
Foto 5: Prédio da Asea Brown Boveri na Av. dos Autonomistas .....	62
Foto 6: Prédio administrativo da Asea Brown Boveri (ABB) .....	62
Foto 7: Lonaflex (guarnição para freios) na Avenida dos Autonomistas, sem data .....	63
Foto 8: Pátio Osasco Open Mall .....	63
Foto 9: Induselet (materiais elétricos), na Avenida dos Autonomistas, e ao fundo a Cidade de Deus, onde está sediado o Bradesco, sem data .....	64
Foto 10: Prédios do Colégio COC e faculdade Anhanguera .....	64
Foto 11: Santista Têxtil (fábrica de tecidos) na Avenida dos Autonomistas, sem data .....	65
Foto 12: Carrefour e vista panorâmica do empreendimento Jardins do Brasil .....	65
Foto 13: Eternit na Avenida dos Autonomistas, sem data .....	66
Foto 14: Complexo do Super Shopping .....	66
Foto 15: Frigorífico Wilson, sem data .....	67
Foto 16: Shopping União .....	67
Foto 17: Avenida Franz Voegelli antes da construção da UNIFIEO .....	70
Foto 18: Obstáculos na estreita calçada do canteiro central entre a Avenida Maria Campos e Avenida Domingos Odália Filho .....	76
Foto 19: Desativação do frigorífico Wilson no final da década de 1980 ...	87
Foto 20: Condomínios residenciais verticais paralelos à ferrovia .....	88
Foto 21: Entrada do Shopping União e Residencial Parque dos Carvalhos em Perspectiva .....	92

Foto 22: Vista panorâmica do Osasco Prime Center anexo ao Shopping Pátio Osasco .....	98
Foto 23: Inserção da nova paisagem urbana na face residencial da Superquadra .....	100
Figura 1: Campanha de esclarecimento em prol da emancipação .....	40
Figura 2: Estabelecimentos de grande porte na face comercial da Superquadra .....	71
Figura 3: 12 critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre de acordo com Jan Gehl .....	76
Figura 4: Panfleto do empreendimento Piscine Home Resort .....	104
Figura 5: Anúncio publicitário do empreendimento Jardins do Brasil.....	106
Figura 6: Propaganda do empreendimento Piscine Home Resort .....	107
Figura 7: Folder do empreendimento Living Magic .....	109
Figura 8: Folheto do empreendimento The Cittypex Osasco .....	110

### **Lista de gráficos e tabelas**

Gráfico 1: Frota de veículos no município de Osasco em 2016 .....	22
Gráfico 2: Participação dos serviços por atividade econômica (%) .....	60
Gráfico 3: Domicílios na microrregião de Osasco .....	81
Tabela 1: Frota de Veículos em 2016 .....	21
Tabela 2: Fluxo de movimentação diária das estações da CPTM em agosto de 2016.....	23
Tabela 3: Shoppings Centers da Superquadra .....	73
Tabela 4: Condomínios residenciais Paulicoop .....	89
Tabela 5: Ficha técnica do condomínio Jardins do Brasil .....	94
Tabela 6: Ficha técnica do condomínio Piscine Home Resort .....	95
Tabela 7: Ficha técnica do condomínio Living Magic .....	96
Tabela 8: Ficha técnica do empreendimento The Cittypex Osasco .....	97
Tabela 9: Empreendimentos Empresariais na Superquadra .....	99

## **Lista de mapas e croquis**

Mapa 1: Estações da linha diamante da CPTM .....	25
Mapa 2: Frentes de expansão do núcleo de Osasco .....	34
Mapa 3: Plano Urbanístico de 1966 .....	45
Mapa 4: Região Metropolitana de São Paulo agrupada pela divisão sub-regional.....	52
Mapa 5: Mapa de Uso do Solo do Município de Osasco .....	55
Mapa 6: Plano Físico- Estrutural Sistema de Transportes na região central do município .....	57
Mapa 7: Localização da área em estudo .....	61
Mapa 8: Uso de solo na Superquadra .....	72
Mapa 9: Microrregião de Osasco .....	78
Mapa 10: Renda média domiciliar na microrregião de Osasco .....	79
Mapa 11: Densidade na microrregião de Osasco .....	80
Mapa 12: Renda média domiciliar na Superquadra .....	82
Mapa 13: Densidade Demográfica na Superquadra .....	83
Mapa 14: Concentração de Estabelecimentos de Trabalho e Emprego em Osasco .....	86
Mapa 15: Empreendimentos na Superquadra .....	94
Croqui 1: Região central de Osasco entre 1988 e 1900 .....	31
Croqui 2: Crescimento do município de São Paulo .....	47
Croqui 3: Subúrbios paulistanos .....	49



## Sumário

Apresentação .....	13
Introdução .....	14
<b>Capítulo I: Fundamentos Metodológicos</b>	
I.1. O espaço geográfico como componente social por excelência .....	17
I.2. A compressão espaço temporal em face ao espaço geográfico .....	19
I.3. A cidade sob o prisma da mobilidade .....	20
I.4. O silêncio dos mapas .....	27
<b>Capítulo II: De povoado à uma centralidade</b>	
II.1. Bases histórico- ocupacionais .....	30
II.2. Emancipação .....	36
<b>Capítulo III: O aparato legal</b>	
III.1. Plano Urbanístico Básico de 1966 .....	42
III.2. A constituição da Região Metropolitana de São Paulo no contexto osasquense .....	46
III.3. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Osasco (2004) .....	53
III.4. Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2017) .....	57
<b>Capítulo IV: A Superquadra no contexto local</b>	
IV.1. O município de Osasco .....	59
IV.2. A Superquadra .....	60
IV.3. Espaços que excluem .....	72
IV.4. Superquadra: acessível? .....	74
IV.5. Perfil Demográfico .....	77
<b>Capítulo V: A Especulação e as ilhas antiurbanidade</b>	
V.1. Um caso à parte: a Paulicoop .....	87
V.2. Os empreendimentos de alto padrão .....	92
V.3. A construção da imagem de bairro planejado .....	100
<b>Considerações Finais</b> .....	112
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	116

## **Apresentação**

Osasco foi, por muitas décadas, somente um subúrbio industrial da capital paulista. Após uma série de empecilhos impostos por São Paulo, o município se emancipa apenas em 1962. O núcleo em questão só ascendeu à categoria de cidade em função da expressiva atividade industrial desenvolvida no período em questão, o que conferia ao município seu caráter de núcleo operário.

Alinhado ao processo de mudanças no setor produtivo, configura-se um processo de desconcentração industrial que se fez sentir extensivamente a partir da década de 1980. Assim sendo, áreas anteriormente ocupadas pelas indústrias são disponibilizadas para novos usos e, com o inquérito de uma nova divisão espacial do trabalho, esses espaços passam a ser ocupados massivamente por estabelecimentos de comércio e serviços.

Em razão da saturação do centro tradicional do município, ele se tornou uma barreira para o pleno desenvolvimento do setor de comércio e serviços e, desta forma, havia uma demanda crescente de áreas de expansão. A Superquadra, por sua vez, possuía não só terrenos disponíveis, como também dispunha de boa estrutura viária articulando o centro tradicional com a capital paulista. Anteriormente ocupada por estabelecimentos industriais, a região teve a sua paisagem urbana paulatinamente transmutada com o advento dos lançamentos residenciais e instalação de grandes redes do comércio atacadista e de varejo.

Cooptado pela ideologia do progresso, o capital imobiliário penetra neste espaço em função da flexibilização do poder público, mas, essencialmente, devido à intervenção do capital privado nesse bem escasso que é o solo urbano. Ampliando o nível de análise, o processo hoje em curso na Superquadra deriva das engrenagens que movem a cidade capitalista que, uma vez findada na propriedade privada do solo urbano, pressupõe a reestruturação contínua dos espaços para gerar uma valorização capaz de maximizar as taxas de lucro dos agentes imobiliários.

## Introdução

A área aqui em estudo, a Superquadra, é um local que esteve presente na minha dimensão social desde a infância. Vi a transmutação deste espaço dia após dia, e previamente ao meu ingresso no curso de Geografia a alteração deste espaço já naquele momento me instigava. Uma área repleta de terrenos baldios repentinamente se tornou um canteiro de obras; em meio a um processo arduamente orquestrado pelos agentes imobiliários, a Superquadra emerge como uma ilha antiurbanidade. Mais do que o trabalho de campo, esse estudo foi desenvolvido a partir da imersão na área de estudo.

Partindo do pressuposto que este estudo se filia a uma reivindicação de direito à cidade, foi tomado um cuidado especial com a escolha de palavras e conceitos. O que muitas vezes pode aparentar uma escolha semântica ou, ainda, um simples jogo de palavras, pode carregar consigo um imenso significado. No título deste estudo, por exemplo, a escolha do termo “revalorização” ao invés de “requalificação” não foi nada ocasional. Isso porque o termo requalificação apresenta uma conotação negativa, ao remeter a noção de trazer novamente a um determinado espaço a “qualidade”; assim sendo, usualmente esta terminologia está atrelada a uma retórica gentrificadora que promove a extirpe de atores sociais indesejáveis. Nesse sentido, a palavra “revalorização” foi adotada tanto pela sua potencialidade em exteriorizar a metamorfização do espaço seguido da inserção de novos usos na área em estudo, como também pela sua acepção que nos remete a valorização deste espaço circunscrita na ordem capitalista — e, conseqüentemente, nos conduz à reflexão tecida pela autora Ana Fani acerca da reprodução do espaço. Também no título do presente trabalho, emerge a palavra “paisagem”. Nessa ótica, convém também situar o leitor que a definição aqui adotada parte da premissa aludida por Milton Santos: “a paisagem, a acumulação de tempos desiguais, que é a paisagem urbana, como ela chega até nós, permitem-nos também passar dos tempos justapostos aos tempos superpostos”<sup>1</sup>.

Inserido no arcabouço teórico da cidade capitalista, os autores Flávio Manzatto e Wagner Constantino debateram amplamente o fluxo de deslocamento da atividade

---

<sup>1</sup> SANTOS, Milton. **O tempo nas cidades**, 2001, p. 22.

industrial seguido da implementação de atividades atreladas ao setor de comércio e serviços em Osasco. Nesse sentido, os autores confluíram ao sinalizar a ascensão de uma nova centralidade no município: a Superquadra. Ambos os trabalhos, desenvolvidos em 2009, são anteriores a consolidação do processo de revalorização propriamente dita — ainda que nos dois apareçam elementos que apontem que o processo já estava em curso. Dessarte, o diálogo e, ainda, a complementariedade com estes trabalhos é bem interessante ao passo que nos permite avaliar os desdobramentos dos processos elencados pelos autores supracitados.

No primeiro capítulo foram explicitados os fundamentos metodológicos que nortearam o desenvolvimento desta análise. Inicialmente, convém situar o leitor de que o estudo aqui desenvolvido se ampara em quatro pilares: a discussão do espaço geográfico como componente social<sup>2</sup>; as alterações impressas nesse espaço geográfico circunscritas em um cenário de compressão do espaço temporal<sup>3</sup>; seguidamente o debate sobre mobilidade, já que a acessibilidade — ou não — de um determinado espaço nos permite inferir para quem aquele espaço está sendo produzido e, mais do que isso, se ele visa fomentar urbanidades ou, pelo contrário, atender a uma parcela restrita da sociedade; e, por fim, todas essas reflexões mediadas pelo emprego de mapas que nos permitem, em um primeiro momento, observar os padrões de ocupação no município, porém, em um segundo momento, a desinformação presente nos mesmos podem reservar um significado completamente distinto.

O segundo capítulo explora a ascensão de Osasco a uma centralidade após permanecer por longas décadas restrito a um esparso núcleo central. Perpassando pelas base histórico-ocupacionais, que versam sobre os aspectos físicos que nortearam o processo de ocupação, bem como o desenvolvimento dos núcleos que em conjunto compuseram a cidade. A emancipação foi abordada em um tópico a parte em razão do seu papel substancial na conformação do espaço osasquense ao

---

<sup>2</sup> O tema em questão foi abordado pelo autor Jaime Oliva no artigo “O espaço Geográfico como componente social”, publicado em 2001. Nele o autor reflete, em linhas gerais, sobre a legitimidade da categoria espaço. Artigo completo disponível em: <<http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/338>>. Acesso em 24/11/2017.

<sup>3</sup> Termo cunhado pelo autor David Harvey em seu livro “Condição pós-moderna uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.”, onde o autor tece diversas reflexões concernentes às mudanças propiciadas pelo advento da condição pós-moderna.

passo que, pela primeira vez, a prefeitura emerge como um órgão puramente compenetrado em promover o desenvolvimento do município. Sumamente, o intuito geral deste capítulo é compor um cenário que permita ao leitor compreender que Osasco experienciou uma grande sorte de mudanças em um intervalo muito restrito: tratava-se de um estrito núcleo populacional e a partir do crescimento sentido pelo advento da indústria, o núcleo ascende à categoria de município. Tão logo, é a composição deste cenário que nos permite observar como a compressão espaço temporal incide sobre o espaço osasquense.

O terceiro capítulo se dedica a explanação do aparato legal de que se valeu os órgãos responsáveis ao criar dentro do município vetores de desenvolvimento. Para fundamentar a argumentação desenvolvida nos capítulos subsequentes foram postos em análise o Plano Urbanístico de 1966, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 2004 e a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano iniciada em 2017. Nesse ínterim também foi avaliada a constituição da Região Metropolitana de São Paulo no contexto osasquense, haja visto a potencialidade dessa regionalização em desenvolver o planejamento estratégico regional dos municípios que integram a Grande São Paulo.

No quarto capítulo, por sua vez, foram deslindadas as questões que propriamente se associam a área de estudo. Inalienável do contexto local, a Superquadra foi analisada sob o prisma do caráter excludente do seu espaço, da sua acessibilidade e seu perfil demográfico. Finalmente, o quinto capítulo, fortemente relacionado com o anterior, é desenvolvido sob a égide do mercado imobiliário. O processo atualmente em curso na Superquadra pode ser explorado mediante uma gama infindável de vias de análise, todavia, aqui optamos por ponderar a retórica criada pelos agentes imobiliários já que a tese central desenvolvida neste estudo aponta justamente que a especulação imobiliária, em grande parte propiciada pelo Estado, como principal indutor da criação de espaços de segregação, isto é, as ilhas antiurbanidade.

## Capítulo I: Fundamentos Metodológicos

### I.1. O espaço geográfico como componente social por excelência

Longe de ser um conceito com definição consensual — e, inclusive, meu intento aqui é justamente escapar de consensos e me enveredar por ambientes talvez mais fecundos —, o espaço é amplamente debatido por diversos autores. A margem das especificidades interpretativas de cada autor, e me distanciando de quaisquer visões maniqueístas, o que nos interessa aqui é partir do pressuposto do espaço como componente social. Isso porque me parece lógico postular que o espaço possui em seu seio um caráter social indissociável e é por este motivo que ele contribui muito na análise, dado que a área em estudo no atual momento histórico se transfigura justamente sob o jogo no interior das cidades produzidas como negócio.

No seio de produção de geografias que não dialogam entre si, as elaborações antagônicas não fazem mais do que revelar a vulnerabilidade da geografia frente a outras ciências sociais que apresentam bases teóricas consolidadas.<sup>4</sup> Essa assertiva merece ainda mais protagonismo quando nos deparamos com uma extensiva necessidade de definir conceitos e, a partir de métodos cartesianos, deslindar a realidade entoando teorias que não propriamente se inserem na conformação real da sociedade.<sup>5</sup> O autor Jaime Oliva ainda sublinha:

Seja qual for o tema, seu desenvolvimento tem que ser amparado por uma explicitação, além do comum, das bases teóricas que indicam a qual “geografia” está sendo vinculado, o que se espera demonstrar, qual contribuição para o discurso da geografia com o tratamento dado etc (OLIVA, 2001, p. 27).

Nessa ótica, pretendo aqui frisar que meu intento é me filiar justamente a uma geografia crítica que se oponha a construção de espaços naturalmente excludentes e promover, entre outras coisas, o direito efetivo à cidade. Finalmente,

---

<sup>4</sup> OLIVA, Jaime Tadeu. **O espaço geográfico como componente social**, 2001, p. 26.

<sup>5</sup> Confluindo com a perspectiva compartilhada por esse autor, a autora Renata Moreira Marquez reivindica o implemento de *Geografias Portáteis* que em instância última “promove a capacidade de construção da qualidade poética e política da prática cotidiana, percebendo o que chamamos de alteridades do espaço: tudo aquilo que escapa ou é negligenciado como experiência de conhecimento pela objetividade científica [...] oferecendo manuais de navegação para a prática espacial cotidiana” (MARQUEZ, 2009, p. 09)

em se tratando do direito à cidade, utilizo-me de um trecho do livro de Lefebvre que, apesar de ter sido escrito há muitos anos, promove um debate muito atual:

As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidades e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (LEFEBVRE, 1991, p. 104).

Deveríamos reconsiderar o verdadeiro significado da cidade no cenário atual, que muitas vezes pressupõe o esvaziamento do centro e não mais a convivência entre os diferentes; exemplificando, enquanto os pobres se alojam nas periferias, os ricos também o fazem, mas em seus condomínios fechados. Essa reflexão se faz mais valiosa se a estendermos para o contexto da Globalização, que está sustentada pelos pilares da segregação, segmentação social, salarial e, muitas vezes, étnica, e justamente por isso deve-se considerar até que ponto esse processo é vantajoso para todas as camadas da sociedade, de forma tal a assegurar, por fim, o direito à cidade. Nessa conjuntura, considerar a cidade como locus de mediações sociais também se faz indispensável:

A cidade sempre teve relações com a sociedade em seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados, etc.), com a sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões, corporações, etc.) (LEFEBVRE, 1991, p. 46).

Consoante com a reivindicação do componente social no espaço, Oliva postula que perspectivas que destituem do espaço o seu caráter social tendem a reduzir consideravelmente o potencial explicativo da dimensão espacial sobre a sociedade.<sup>6</sup> Desta forma, por este motivo se faz indispensável debater sobre o cunho social do espaço, já que se restringir a viés de análise que abarquem somente a mobilidade ou referenciais históricos não seria o suficiente para compreender toda a complexidade da área de estudo.

---

<sup>6</sup> OLIVA, 2001, p. 34.

## **I.2. A compressão espaço temporal em face ao espaço geográfico**

O esforço inicial foi levantar uma literatura que compusesse o mosaico da ocupação histórico-social do município, remontando desde o seu início, ainda no período colonial, até o período da sua, enfim, emancipação. Tendo isso em vista, convém ressaltar que, apesar da história de Osasco partir do período colonial, no período em questão ela se restringia ao sítio Quitaúna, e assim permaneceu por muito tempo; o cenário muda consideravelmente somente a partir da chegada do italiano Antônio Agu, o que nos permite concluir, por conseguinte, que ocorreu uma grande sorte de mudanças em um curto intervalo de tempo.

Ainda que a compressão espaço temporal aludida por David Harvey, em sua essência esteja mais atrelada à ruptura do modo de acumulação fordista-keynesiano e inquérito do modo de acumulação flexível, faz muito sentido atribuir também esse conceito à relevância de regressar aos referenciais históricos que possibilitaram a ascensão de Osasco como um núcleo industrial e, mais do que isso, um núcleo operário. Não perdendo isso de vista, a compressão passa a fazer ainda mais sentido para discutir o processo de desconcentração industrial e preponderância de atividades atreladas ao comércio e serviço tão atuante a partir da década de 1980. Nesse contexto histórico o espaço urbano se metamorfoseia e os espaços vão adquirindo novos usos e significados; em outras palavras, a compressão espaço temporal incide sobre o espaço modificando e colocando sobre ele novas contradições.

Traçando um paralelo com o trabalho desenvolvido pelo autor Milton Santos, é possível correlacionar a compressão espaço temporal com a urbanização retardada estabelecida nos países subdesenvolvidos. Ao contrário do que se verificou nos países desenvolvidos, onde a urbanização foi feita lentamente e a partir de sucessivas revoluções tecnológicas, nos países subdesenvolvidos os processos foram superpostos no tempo.<sup>7</sup> À vista disso, é inquestionável que esse atropelamento de processos imprima características marcantes sobre um determinado espaço. Osasco, por exemplo, não se distancia do limiar desse debate, ao passo que em somente um século passou de um estrito núcleo populacional na sombra da

---

<sup>7</sup> SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**, 2012, p. 19-20.



metrópole para se tornar a cidade com o segundo maior Produto Interno Bruto da Região Metropolitana de São Paulo, ficando atrás somente da capital.<sup>8</sup> Ainda de acordo com Milton Santos, o autor, ao refletir sobre o tempo nas cidades, considera que existe uma multiplicidade nas formas de se medir o tempo, que, uma vez revestido de substância social, revela seu caráter etéreo:

O relógio que é descoberto em um determinado momento da História, é redescoberto neste século com o taylorismo e depois com o fordismo; um tempo que é medida do relógio, se não o encheremos dessa substância social. O tempo individual, tempo vivido, sonhado, vendido e comprado, tempo simbólico, mítico, tempo das sensações, mas com significação limitada, não é suscetível de avaliação se não referido a esse tempo histórico, tempo sucessão, tempo social, o ontem, o hoje, o amanhã (SANTOS, 2001, p. 21).

### **I.3. A cidade sob o prisma da mobilidade**

Com suplementariedade aos outros argumentos aqui desenvolvidos, a análise da cidade sob o prisma da mobilidade nos permite confrontar sobre como e para quem um determinado espaço está sendo produzido. Osasco emerge como uma vila em torno da ferrovia e Estrada de Itu; logo, o modal do transporte já se torna central desde sua gênese. Já no período da industrialização ele ainda emerge como um vetor central, à medida que as principais indústrias se instalaram justamente nas imediações da ferrovia e Estrada de Itu devido à facilidade de escoar os produtos.<sup>9</sup>

Não nos distanciando do fato de que os objetos são parte integrante do mundo social e, por sua vez, operam no conjunto das relações sociais, essa lógica se complexifica ao passo que temos a introdução do automóvel impondo sob o espaço geográfico das cidades uma nova organização e construção de um sistema técnico.<sup>10</sup> Os sistemas viários da cidade passaram, então, a se adequar ao jugo desse novo objeto em profusão. Ou seja, a relação do espaço submetida ao automóvel torna-se

---

<sup>8</sup> Conforme sinaliza dados levantados pela EMPLASA: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/RMSP>> Acesso em: 29/11/2017.

<sup>9</sup> PETRONE, 1958, p. 95

<sup>10</sup> OLIVA, Jaime. **A cidade sobre quatro rodas: o automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo – o espaço geográfico como componente social**. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letra e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004, p.12.

hegemônica ao passo que a expansão urbana das cidades se deu concomitantemente à difusão da indústria automobilística.<sup>11</sup>

Tabela 1: Frota de veículos em 2016

Variável	Osasco	São Paulo	Brasil
<b>Automóveis</b>	273.377	17.247.123	51.296.981
<b>Caminhões</b>	10.316	669.056	2.684.227
<b>Caminhões-trator</b>	2.226	162.501	606.679
<b>Caminhonetes</b>	25.416	1.825.129	6.880.333
<b>Caminhonetas</b>	17.896	1.105.626	3.053.759
<b>Micro-ônibus</b>	2.234	118.291	383.325
<b>Motocicletas</b>	59.583	4.378.772	20.942.633
<b>Motonetas</b>	9.830	828.036	3.990.558
<b>Ônibus</b>	2.776	155.317	601.522
<b>Tratores</b>	172	10.695	30.896
<b>Utilitários</b>	2.111	225.204	707.152
Fonte: IBGE <sup>12</sup>			

A tabela acima nos permite comparar a frota entre as mais variadas tipologias de veículos para os municípios de Osasco, São Paulo e o total do Brasil. Considerando a existência de mais de cinco mil municípios no país, desperta muita atenção o fato de São Paulo ser detentora de praticamente um terço dos veículos em diversas categorias elencadas, como no caso das caminhonetas, micro-ônibus, tratores e utilitários. No que diz respeito à comparação dos números com o município de São Paulo, não se pode perder de vista de que se trata de uma metrópole detentora de uma infraestrutura mais estabelecida, além de possuir o território mais de vinte vezes maior.<sup>13</sup>

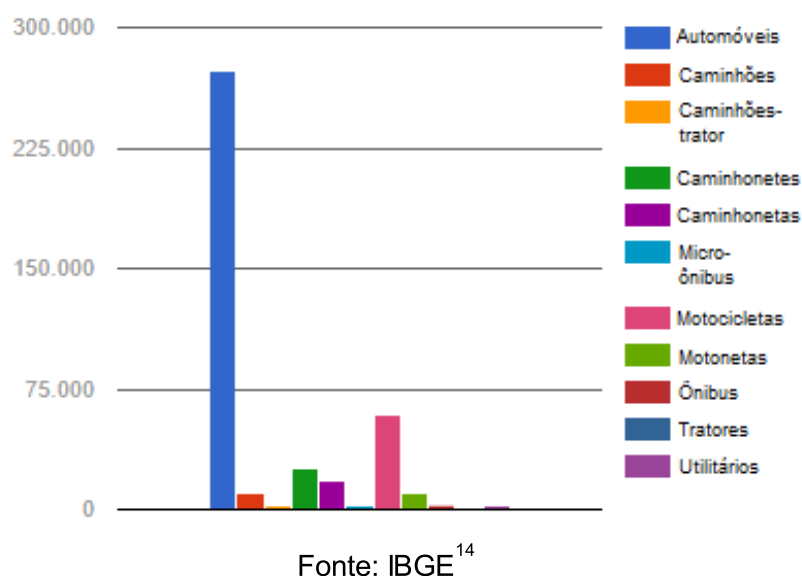
<sup>11</sup> MANZATTO, Flávio. **A formação de uma nova centralidade no município de Osasco**. Trabalho de Graduação Individual; (Graduação em Geografia) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009, p. 21.

<sup>12</sup> As informações aqui disponíveis foram encontradas no portal do IBGE através do link: <[https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php?lang=\)&codmun=353440&search=sao-paulo|osasco|infogr%E1ficos:-frota-municipal-de-ve%EDculos%27](https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php?lang=)&codmun=353440&search=sao-paulo|osasco|infogr%E1ficos:-frota-municipal-de-ve%EDculos%27)>. Acesso em: 02/12/2017.

<sup>13</sup> Essa margem de tamanho parte da comparação entre as áreas de São Paulo e Osasco que possuem, respectivamente, 1.521,110 km<sup>2</sup> e 64,954 km<sup>2</sup> de área da unidade territorial (IBGE, 2017).

Todavia, estritamente no caso do município aqui em estudo mais diretamente, o que mais se destaca é o descompasso entre o número de automóveis, micro-ônibus e ônibus. Esse desequilíbrio revela que as iniciativas no âmbito dos transportes, por parte do poder público do município de Osasco, não estão voltadas energicamente para o transporte público. No gráfico abaixo é possível vislumbrar o quão irrisória é a frota de micro-ônibus e ônibus quando comparada à de automóveis, motocicletas e caminhonetes:

Gráfico 1: Frota de veículos no município de Osasco em 2016



A fim de enfatizar ainda mais essa discrepância eu proponho um cálculo grosseiro: se considerarmos que, em média, um ônibus e um micro-ônibus possuem respectivamente 60 e 30 lugares de capacidade, os veículos que pertencem à frota municipal comportam o transporte de no máximo 233.580 pessoas. Não obstante, se considerarmos que um carro circula com em média três pessoas<sup>15</sup>, alcançaremos a margem de 820.131 lugares no total. Em suma, se dividirmos um número pelo outro, a nossa conclusão final seria que o número de automóveis privados detém mais que o triplo de lugares disponíveis. Esse impasse torna-se ainda mais problemático à

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Optei por adotar essa margem analítica porque dificilmente o automóvel circula com cinco passageiros, ainda mais se considerarmos que uma parcela considerável da população utiliza-se desse meio de locomoção para se dirigir ao trabalho.

medida que consideramos o fato de Osasco ser um município com 697.886 habitantes<sup>16</sup>, o que nos conduz à margem de 2,4 automóveis por habitante. Isto posto, tais números evidenciam que existe uma parcela muito maior de pessoas privilegiadas pelo automóvel particular<sup>17</sup> do que propriamente um modal de transporte público realmente acessível para uma parcela majoritária da população.

No que concerne à mobilidade urbana por meio do transporte público, estão presente no município cinco estações da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM) — Presidente Altino, Osasco, Comandante Sampaio, Quitaúna e General Miguel Costa — nas linhas Esmeralda, que permite a baldeação para a estação Pinheiros da linha quatro do metrô, e Diamante, que permite a baldeação para a estação Palmeiras Barra Funda da linha três do metrô. É a partir destas linhas de trens que a cidade se interliga com a capital e com os demais municípios da região metropolitana, o que faz com que possuam uma grande circulação diária de pessoas:

Tabela 2: Fluxo de movimentação diária das estações da CPTM em agosto de 2016

<b>Estação</b>	<b>Movimentação Diária</b>
<b>Presidente Altino</b>	11.625
<b>Osasco</b>	55.392
<b>Comandante Sampaio</b>	4.999
<b>Quitaúna</b>	12.818
<b>General Miguel Costa</b>	18.035

Fonte: Companhia de Trens Metropolitanos<sup>18</sup>

Tomando como base ambos os dados, é possível deduzir que esse é o modal mais acessível tanto em termos de custo por permitir que o usuário percorra uma distância muito maior, como pelo fator óbvio do trem transportar um número muito

<sup>16</sup> Estimativa populacional do IBGE para o ano de 2017 obtida no portal: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/osasco/panorama>>. Acesso em 02/12/2017.

<sup>17</sup> De acordo com a fundação SEADE, a despeito da média de 2,4 automóveis por habitantes, quando se trata do número de habitantes por total de veículos esse número cai para 1,64. Disponível em: <<http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/tabelas>>. Acesso em: 20/12/2017.

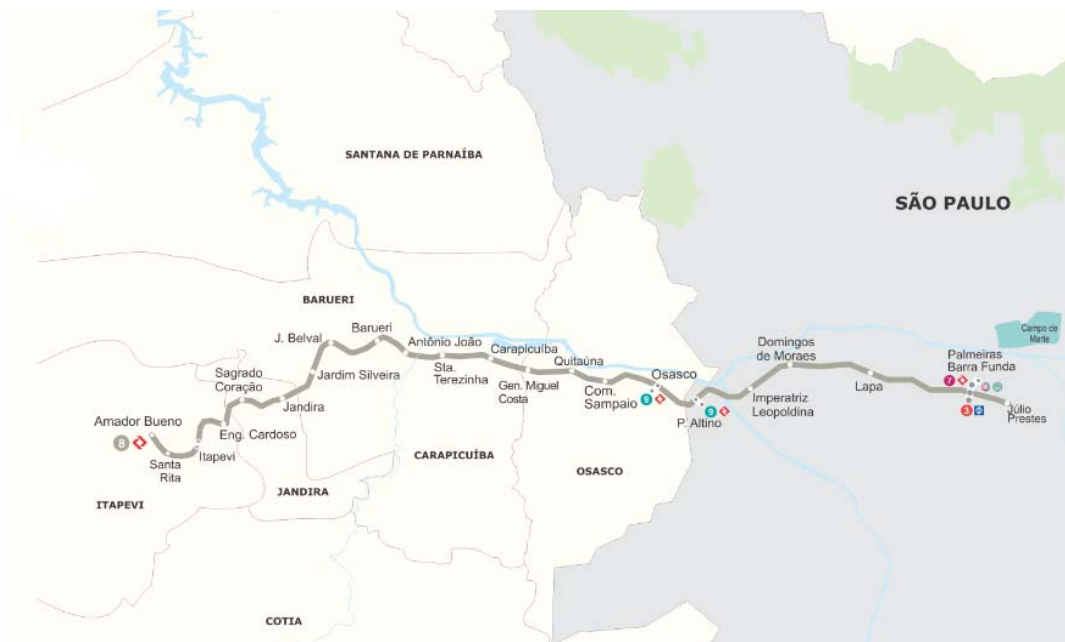
<sup>18</sup> Os dados de movimentação diária das estações foi divulgado pela CPTM e pode ser acessado através do link: <<http://www.cptm.sp.gov.br/publicidade/Documents/ANEXO-II-MOVIMENTACAO-DIARIA.pdf>>. Acesso em: 02/12/2017.

maior de passageiros de uma só vez. Entretanto, não se deve desconsiderar que, embora as estações estejam bem distribuídas no eixo leste-oeste do município (mapa 1), quem mora nos extremos norte e sul deve necessariamente recorrer ao ônibus para chegar a alguma das estações. A problemática da mobilidade e integração dentro do próprio município é um fator que emerge desde o Plano Urbanístico (1966) até o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que está no momento em etapa de revisão.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> No Volume 1 do Caderno do Plano Diretor a necessidade de se repensar a mobilidade urbana aparece como um dos temas centrais: “Os 65 km<sup>2</sup> de extensão territorial de Osasco são cortados, no sentido Leste-Oeste, por importantes eixos metropolitanos: o rio Tietê, a ferrovia da CPTM e a rodovia Castelo Branco. Se por um lado esses eixos simbolizam a vantajosa localização do município, por outro lado eles trazem um grande desafio para a gestão urbana de Osasco: formam uma imensa barreira urbana que fragmenta a cidade entre Zona Norte e Zona Sul. Apenas duas pontes fazem a transposição dessas barreiras, o que sem dúvida é insuficiente para as necessidades da cidade” (OSASCO, 2017, p. 32). Essa abordagem é um pouco distinta da que era empregada até então, haja visto que era usual somente exaltar as rodovias que cortam o município ao invés de problematizar que destas rodovias advêm problemas locais de mobilidade. Nesse sentido, Osasco possui uma boa acessibilidade do ponto de vista metropolitano, mas, em uma esfera local, existem muitas barreiras a serem transpostas. O Volume 1 do Caderno do Plano Diretor pode ser acessado na íntegra também no portal do Plano Diretor através do link: <[http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno\\_Plano\\_Diretor\\_compactado.pdf](http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno_Plano_Diretor_compactado.pdf)>. Acesso em: 04/12/2017.

Mapa 1: Estações da linha diamante da CPTM



Fonte: CPTM<sup>20</sup>

Até agora abordamos o viés da mobilidade mediante sua faceta mais literal por intermédio da análise de fluxos. Transpondo esses dados agora para a esfera dos padrões de ocupação do município, podemos obter conclusões mais elucidativas. O que nos interessa com o levantamento destes dados é que a questão da acessibilidade pode servir como um contraponto para compreender melhor a gênese desta nova centralidade, aqui denominada como Superquadra.<sup>21</sup> Ao justapor as lógicas dominantes no centro tradicional e a nova centralidade em ascensão, o autor Flávio Manzatto considera que:

O centro tradicional é por essência pedestre. Suas quadras são curtas e há um longo calçadão comercial com maior quantidade e variedade de lojas da sua microrregião. O centro em formação ao longo da Av. dos Autonomistas é absolutamente direcionado ao público motorizado (MANZATTO, 2009, p. 23).

<sup>20</sup> É possível conferir todas as estações da CPTM plotadas no mapa no site da companhia: <<http://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>>. Acesso em 02/12/2017.

<sup>21</sup> Tal nomenclatura foi idealizada pelo autor Wagner Constantino em sua dissertação: **A porção oeste da região metropolitana no contexto do desadensamento da metrópole: o surgimento de uma nova centralidade em Osasco.** Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-30112009-112035/pt-br.php>>.

Nas adjacências do centro tradicional temos efetivamente uma métrica e temporalidade distintas para percorrer a cidade. Ao alcançar a Avenida dos Autonomistas, ainda na região central da cidade, as distâncias para serem transpostas a pé inviabilizam a adoção desse meio de locomoção; lá, inclusive, as distâncias entre os pontos de ônibus são maiores quando comparadas à do centro tradicional. Ao adentrar no perímetro da Superquadra a paisagem cede espaço aos Shopping Centers e condomínios de alto padrão que primam justamente pelo não encontro entre os diferentes; mais do que isso, nessa localidade impera o nexo do privado em espaços naturalmente excludentes. Em linhas gerais, criam-se ilhas antiurbanidade:

A vida urbana pressupõe encontros, confrontos, encontros das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade (LEFEBVRE, 1991, p.15).

Conquanto o centro tradicional esteja também em um nítido processo de revalorização caracterizado pelo aparecimento de novos empreendimentos comerciais e hoteleiros — estritamente no trecho da Av. dos Autonomistas —, as ruas do calçadão ainda comportam lojas de comércio popular.<sup>22</sup> Em conformidade com o excerto do Lefebvre, o centro é essencialmente o local onde estão situados espaços de mediações sociais e, por este motivo, faz muito sentido que imperem métricas que favoreçam os pedestres.

No entanto, convém ressaltar que o centro tradicional se desenvolveu desmedidamente sem nenhum planejamento. Nesse sentido, ainda que ele seja visivelmente mais acessível ao pedestre do que em outras áreas da cidade, nesse espaço a métrica pedestre também não se desenrola confortavelmente. No calçadão central, onde circulam centenas de pessoas diariamente, as calçadas ficam

---

<sup>22</sup> A fim de reforçar esse fato, de acordo com o Censo Brasileiro de Shopping Centers elaborado pela Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE) o perfil do público frequentante do Shopping Plaza, situado no calçadão do centro tradicional, é de 11% da classe A, 50% da classe B, 32% da classe C e 7%. Deste modo, conclui-se que com exceção dos 11% pertencente a classe A, o perfil dominante dos frequentadores pertence a camadas menos abastadas.

abarrotações de multidões se acotovelando denunciando que o local também não foi meticulosamente planejado para atender devidamente a marcha pedestre.<sup>23</sup>

Foto 1: Polo de revalorização urbana no trecho da Avenida dos Autonomistas no centro tradicional



Fonte: levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

#### I.4. O silêncio dos mapas

Preliminarmente, foi necessário apurar quais órgãos haviam se dedicado ao mapeamento da região. Após averiguação constatei que haviam somente os mapas presentes nos livros de Aroldo Azevedo e Pasquale Petrone<sup>24</sup>, os do Plano Urbanístico (1966), Plano Diretor (2004) e o Atlas de Uso e Ocupação do Solo<sup>25</sup> confeccionado pela EMPLASA. O não mapeamento extensivo da região revela que, num primeiro momento, por se tratar de um subúrbio da capital, não havia interesse do poder público paulistano por essa região em especial; posteriormente, após a emancipação,

<sup>23</sup> GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015, p. 65.

<sup>24</sup> Alguns dos mapas a que me refiro estarão mais adiante no corpo deste estudo, mas o mapeamento extensivo dos subúrbios paulistanos podem ser encontrados nos volumes I e IV do livro: "A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana".

<sup>25</sup> EMPLASA, 2006. **Atlas de Uso e Ocupação do Solo**. Disponível em: <[https://www.emplasa.sp.gov.br/Cms\\_Data/Sites/EmplasaDev/Files/Documentos/Cartografia/Atlas/RMS P/Atlas\\_Osasco.pdf](https://www.emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Sites/EmplasaDev/Files/Documentos/Cartografia/Atlas/RMS P/Atlas_Osasco.pdf)>. Acesso em: 20/10/2017.



houveram mapeamentos feitos a pedido da prefeitura se atendo somente aos aspectos mais gerais de zoneamento. Somente no primeiro volume do caderno do Plano Diretor (2017)<sup>26</sup> foram mapeados outros indicadores mais específicos como a densidade demográfica e renda, por exemplo.

Partindo do pressuposto de que Osasco foi por muito tempo um núcleo afastado da capital, integrando o subúrbio paulistano, o mapeamento da região ficou por muito tempo relegado ao segundo plano. Assentado na bibliografia aqui empregada, os mapeamentos mais antigos estão presentes nos livros do Aroldo Azevedo e Pasquale Petrone, e no portal da Câmara de Osasco estão disponibilizados alguns croquis que retratam especificamente os núcleos mais antigos do município. Como já fora explicitado acima, somando as informações contidas nos mapas e croquis é possível observar elementos importantes no padrão de ocupação e desenvolvimento da mancha urbana do município.

Os mapas oficiais desenvolvidos pelos órgãos administrativos do município apesar de serem mapas majoritariamente para ler e não para ver<sup>27</sup>, não devem ser dissociados da sua potencialidade de exprimir a realidade de um modo mais sintético, conforme expressa Jean-Paul Bord na definição do verbete “gráfica” reproduzido abaixo:

Conjunto de linguagens gráficas não-verbais e não-sequenciais de pretensão cognitiva, que produz figuras. Especialmente: linguagens que permitem representar os espaços por objetos analogicamente espaciais, entre os quais a carta. [...] Toda imagem não é neutra e que resta uma interpretação a qual depende em primeiro lugar das escolhas de informação. [...] O texto vem, com efeito, não somente explicitar a mensagem fornecida pela imagem, mais igualmente vai bem frequentemente além, propondo outras chaves de leitura mais finas e diversificadas, situação em que a imagem sozinha não poderia dar conta (BORD, 2003, p. 428-429).

Dialogando com o fragmento acima, Harley também pondera que os mapas são uma importante ferramenta de poder, já que “são um meio de imaginar, articular e

---

<sup>26</sup> O Volume 1 do Caderno do Plano Diretor pode ser acessado na íntegra também no portal do plano diretor através do link: <[http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno\\_Plano\\_Diretor\\_compactado.pdf](http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno_Plano_Diretor_compactado.pdf)>. Acesso em: 04/12/201

<sup>27</sup> De acordo com o autor Jacques Bertin existem três erros possíveis na cartografia ao responderem determinadas questões: inexistência de uma resposta visual, resposta visual falsa e a impossibilidade de se levantar questões em meio a abordagem de tantos caracteres ao mesmo tempo (BERTIN, 1988, p.48)

estruturar o mundo dos homens”.<sup>28</sup> Consequentemente, sendo os mapas uma forma de estruturar o mundo dos homens, não é de se surpreender que ele esteja muitas vezes filiado a uma visão das classes hegemônicas, ou ainda que reservem um significado muito maior do que a mera representação de um lugar, acabando por veicular, mesmo que indiretamente, as concepções pessoais de um cartógrafo e até mesmo as noções de poder do Estado no qual estão inseridos. Em diversos momentos históricos os documentos geográficos estiveram a serviço das classes dominantes como um recurso econômico.<sup>29</sup>

É indubitável que o desmazelo frente às convenções cartográficas (presente nos exemplares elaborados pela prefeitura) pode estar muito mais atrelado ao não envolvimento de geógrafos na produção dos mapas.<sup>30</sup> Atinente à área em estudo e em uma esfera mais geral, o município de Osasco como um todo, os silêncios presentes nos mapas também podem ser uma ferramenta de análise muito explicativa, uma vez que “os mapas exercem influência social tanto por suas omissões quanto pelos elementos que elas representam e valorizam”.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup>HARLEY, Brian. **Mapas, saber e poder**. Confins [online], 5 | 2009, p. 02.

<sup>29</sup> Idem, p. 07.

<sup>30</sup> Essa é uma problemática presente até dentro da Geografia, já que se configura uma “negligência da disciplina em relação às representações visuais, que ao mesmo tempo em que são familiares nas práticas correntes, não têm sido objeto de discussões teóricas” (FONSECA; OLIVA, 2011, p.12). Disponível em: <<http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalssystem/index.php/geografiaepesquisa/article/view/140>>. Acesso em: 2011/2017.

<sup>31</sup> Idem, p. 13.

## Capítulo II: De povoado à uma centralidade

### II.1. Bases histórico- ocupacionais

Quando comparada aos demais núcleos suburbanos, Osasco possui uma história muito mais recente, tendo adquirido maior importância no cenário regional em função do seu rápido crescimento. Em um curto intervalo consolidou um vasto parque industrial, além de ter se destacado por seu expoente crescimento populacional. Petrone salienta que, até meados do século XIX, a aglomeração do núcleo em questão resumia-se às imediações do bairro Cantareira e aos terraços do Rio Tietê.<sup>32</sup>

Na época das bandeiras, no século XVII, estima-se que Antônio Raposo Tavares tinha posse do Sítio Quitaúna, apesar de passar pouco tempo no local. Na realidade, a área servia tanto de ponto de passagem para as suas expedições no interior de São Paulo, como também possuía uma localização estratégica nas proximidades de acampamentos jesuítas das aldeias de Carapicuíba e Barueri — o que era muito expressivo, já que o bandeirante em questão era conhecido justamente por destruir acampamentos jesuítas. Após sua morte, o destino das terras que integravam o sítio permaneceram, por décadas, incerto.

De acordo com a autora Helena Pignatari<sup>33</sup>, até o último quartel do século XIX o sítio Quitaúna pertencia ao latifundiário João Pinto Ferreira. Estima-se que, naquele período, se configuravam na região fazendas de criação de gado, lavouras de milho, mandioca e cana de açúcar. Os artigos produzidos nesta localidade eram escoados através das barcas que cortavam o Rio Tietê e a Estrada de Itu — que, atualmente, constitui a Avenida dos Autonomistas, uma das principais vias da cidade. Há de se ressaltar, entretanto, que as poucas propriedades rurais existentes vigoraram por um curto período de tempo em virtude da pobreza do solo da região.<sup>34</sup>

É interessante frisar que em toda a literatura o Rio Tietê aparece correntemente, nem que fosse para servir como mera referência para delimitar as propriedades. Se por um lado, em alguns aspectos, as várzeas do rio emergem como um elemento dispersor, que em certa medida eram um entrave para o crescimento do

---

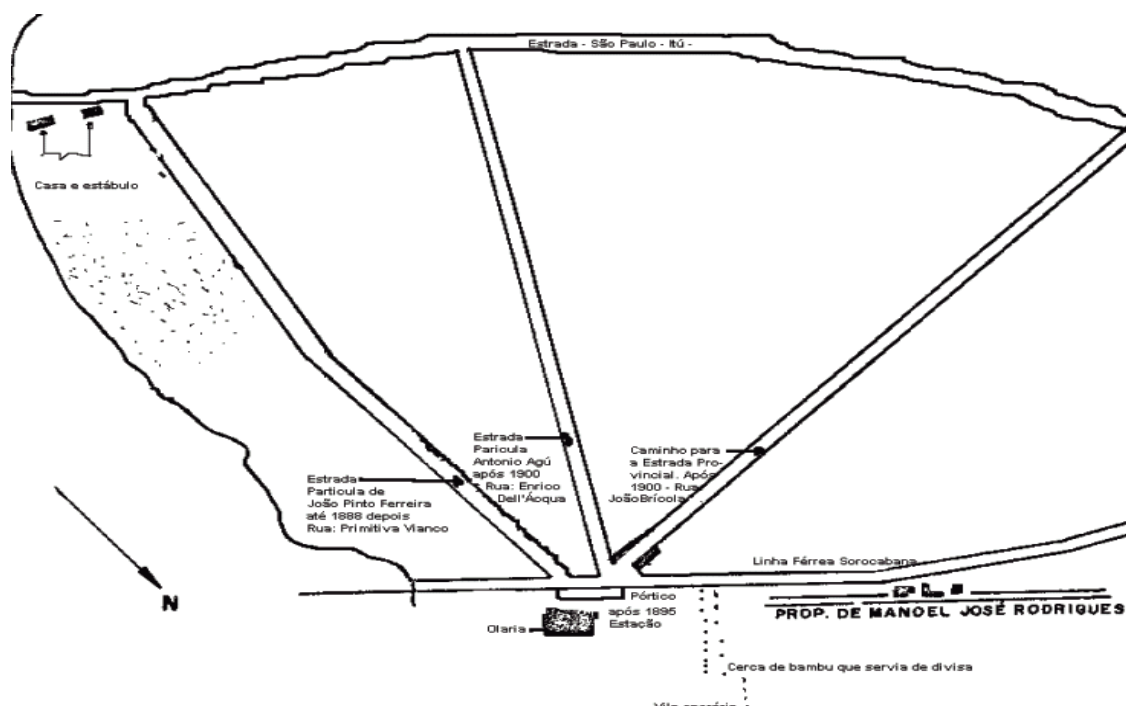
<sup>32</sup> PETRONE, Pasquale. **A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. Volume IV: Os Subúrbios Paulistanos**. São Paulo: São Paulo Editora, 1958, p. 18.

<sup>33</sup> Em seu livro **Raízes do Movimento Operário em Osasco**, publicado em 1981, onde a autora remonta a ascensão do movimento operário no município, representado pela grande greve ocorrida em 1909 na Vidraria Santa Maria.

<sup>34</sup> PETRONE, 1958, p. 97.

núcleo<sup>35</sup>, temos, por outra perspectiva, a abundância de matérias primas — sobretudo areia e argila —, as quais permitiram o advento das olarias, uma das atividades que permitiu que o núcleo alvorecesse. À luz disso temos uma apropriação dúbia do rio: a vila ascende por conta dele e, ao mesmo tempo, apesar dele.

Croqui 1: Região central de Osasco entre 1888 e 1900



Fonte: Câmara de Osasco. Disponível em: <<http://www.camaraosasco.sp.gov.br/osasco/mapas/>>

Acesso em: 20/09/2017.

O croqui acima nos revela que, no período em questão, o eixo de desenvolvimento da vila restringia-se praticamente à propriedade do João Pinto e sua olaria; a Linha Férrea Sorocabana, que em alguns trechos era cortada pela várzea do rio; a Estrada de Itu e as três estradas vicinais.<sup>36</sup> Nessa perspectiva, as vias são conectadas por dois nós principais: a Estrada de Itu e a ferrovia, dado que todos os caminhos ligam esses dois pontos. Confirma-se, portanto, que a ocupação estava em

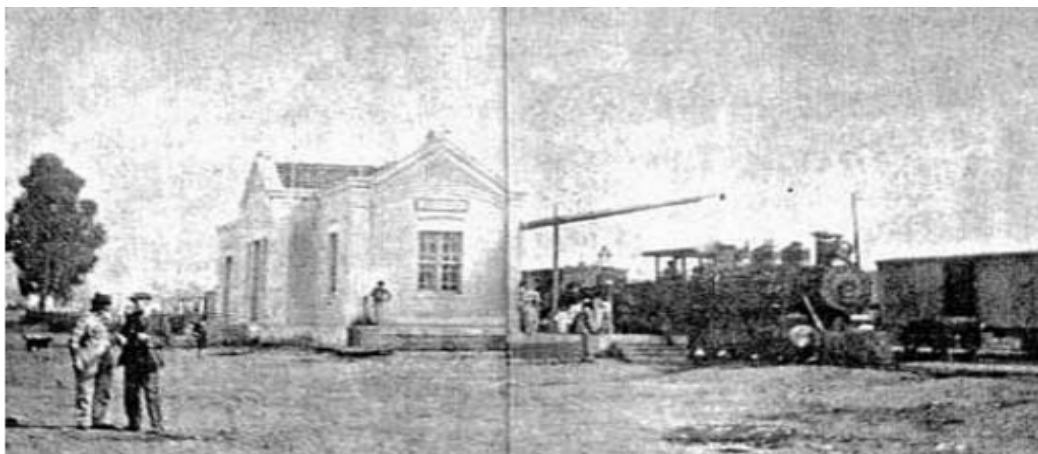
<sup>35</sup> Idem, p. 98.

<sup>36</sup> De acordo com informações levantadas pela historiadora Mara Danusa, a Estrada Particular de Antônio Agu, que posteriormente se tornaria a Rua Antônio Agu, foi aberta em função da proibição do antigo proprietário: o latifundiário João Pinto, limitou a circulação na estrada que levava às suas terras salvo graves exceções: “estrada esta que só poderá ser utilizada pelo comprador, seus filhos e empregados em caso de força maior”. Artigo completo disponível em: <<http://camaraosasco.sp.gov.br/osasco/historia/index3.htm>>. Acesso em: 15/09/2017.

um estágio incipiente; à margem da área ter sido ocupada desde o século XVII, seu crescimento passou por um período de estagnação que perdurou até a última década do século XIX.

Em 1893 Antônio Giuseppe Agu chega de São João de Capivari e adquire a imensa propriedade de João Pinto e a partir deste dado momento tornou-se fornecedor de areia, telha e tijolos para a Estrada de Ferro Sorocabana. Três anos mais tarde, em 1895, Antônio Agu construiu uma estação de alvenaria no quilômetro 16 e a deu o nome de Osasco, em homenagem a sua terra natal na Itália. Assim nasceu, efetivamente, o gérmen que fomentaria, anos mais tarde, a constituição de Osasco — o que ocorreu de forma similar com outros municípios na região que, a princípio, eram apenas estações da Sorocabana.<sup>37</sup> Nesse aspecto, todos os autores que ampararam a reconstituição histórico-ocupacional neste estudo convergem ao atribuir à Antônio Agu o papel de fomentar a ocupação da área e, conseqüentemente, edificar o pilar que viabilizou a constituição do município.

Foto 2: Primeira estação ferroviária construída por Antônio Agu, o marco zero do município



Fonte: Câmara de Osasco. Disponível em:

<<http://www.osasco.sp.leg.br/especial-cidade-de-osasco/fotos/>> Acesso em 20/09/2017.

---

<sup>37</sup> WERNER, 1981, p.49.

Embora hajam controvérsias, Werner ressalta que, em linhas gerais, Antônio Agu já possuía em certa medida um plano delineado para as suas terras, que posteriormente viriam a integrar o município:

Antônio Agu, quando comprou essas terras, já tinha em mente fazer de Osasco um núcleo de grande desenvolvimento, provavelmente industrial. Bem por isso, deixou reservada áreas para mercado, escola, cemitério, etc. Nas suas viagens pela Sorocabana parece ter-se impressionado com as indústrias existentes, principalmente em São Roque. Daí aproveitou da argila de excelente qualidade existente nas margens do rio Tietê e fundar uma olaria [...]. Um de seus objetivos era atrair capitais de São Paulo para Osasco (WERNER, 1981, p. 50).

Além das benfeitorias supracitadas, com o intento de conferir ao local mais habitabilidade, Antônio Agu providenciou a plantação de eucalipto em larga escala a fim de minimizar o encharcamento do solo, já que boa parte da paisagem até então era constituída de planícies aluviais.<sup>38</sup> Nessa ótica, a historiadora Mara Danusa conclui que “o município, a vila ou o distrito de Osasco não apresentavam, em nenhum momento de sua história, vocação para outra natureza de ocupação que não fosse o urbano industrial”.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Idem, p. 51.

<sup>39</sup> Como já fora mencionado, o artigo produzido pela historiadora Mara Danusa encontra-se no portal da Câmara Municipal: <<http://camaraosasco.sp.gov.br/osasco/historia/index4.htm>> Acesso em: 20/09/2017.

Mapa 2: Frentes de expansão do núcleo de Osasco



Fonte: PETRONE, 1958, p. 91.

Como podemos ver no mapa acima, o que hoje concebemos como município de Osasco subdividia-se em diversos núcleos, cada qual com uma função preponderante. Apesar do mapa estar enfocado nos núcleos mais centrais, nesse período emergiam quatro núcleos principais: Osasco, o mais antigo e tipicamente fabril; Altino, que se desenvolveu à sombra do Frigorífico Wilson; Duque de Caxias, com seus quartéis e soldados; e por fim o Bela Vista, constituído em torno da Igreja Matriz, que permitiu espriar a ocupação na porção mais ao sul da vila.<sup>40</sup> Outro aspecto interessante é que vemos, novamente, as mesmas ruas como principais vetores de desenvolvimento da região.

<sup>40</sup> PETRONE, 1958, p. 100.

A instalação da Estação de Osasco culminou, portanto, na atração de diversas indústrias para a região, haja visto que as vias férreas eram o meio de transporte mais rápido e barato para transportar tanto insumos agrícolas como industriais. Conforme aludido por Werner, o passo inicial para a consolidação da vocação industrial foi a instalação da fábrica de tubos e cerâmica de Antônio Agu, juntamente com seu sócio, o barão Sensaud de Lavaud.<sup>41</sup> Com o estabelecimento de diversas fábricas na região, a população cresceu cada vez mais, o comércio local se consolidou e, com esse crescimento vertiginoso, emergiu o intento de converter Osasco em distrito de São Paulo em 1918.<sup>42</sup> Essa tendência se intensificou ainda mais com o transcorrer do tempo, conforme ressalta o autor Jorge de Jesus Cardoso:

Com a explosão da Primeira Guerra Mundial, ocorreu o primeiro surto de industrialização e assim surgiram: o Frigorífico Wilson e mais tarde, uma fábrica de tecidos denominada Cotonificio Beltramo, fábrica que demolida, deu lugar ao Osasco Plaza Shopping. Com o contínuo avanço industrial, a população aumenta e começam a surgir pequenas vilas, onde hoje estão: Vila Osasco, Bussocaba, Jardim Mutinga, Jardim Piratininga e Presidente Altino. A partir de 1940, empresas de maior porte, sobretudo metalurgia pesada, começam a instalar-se em Osasco: Eternit (1940), onde hoje está situado o hipermercado Walmart; Grupo Cobrasma (1944); CIMAF (1949); Moinho Santista (1950), onde hoje se localiza o hipermercado Carrefour; Lonaflex e Rilsan Brasileira atual Fairway (1951); Osran (1955); Braseixos Rockwell, Brown Boveri e Ford do Brasil (1957), caracterizando-se, assim, como núcleo operário. (CARDOSO, 2001, p. 71)

É esse núcleo operário salientado pelo autor, inclusive, que foi o berço da formação urbana do distrito. No que tange a instalação de novas fábricas, o excerto acima nos revela que existiu um hiato no período entre guerras. Nesse sentido, esse período de estancamento se viu formentente agrilhoado à conjuntura nacional, pautada pelo recrudescimento do modelo agroexportador cafeeiro. Após o arrefecimento da política do Café com Leite, Vargas chegou ao poder através de um golpe de estado. Somando esses fatores, se consolidou o desenvolvimento de outros ramos produtivos, em especial o incentivo estatal para o desenvolvimento industrial.<sup>43</sup> Passado esse período de transição, na década de 1940 voltam a se inserir na cidade

---

<sup>41</sup> WERNER, 1981, p. 51.

<sup>42</sup> COELHO, Maria Inês Zampolim; MORETTI, Helio Marcos; MESSIAS, Maria do Carmo. **Osasco: história e identidade**. São Paulo: FITO, 2004, p. 56.

<sup>43</sup> Idem, p. 81-82.



novas empresas, resultando em um rearranjo da fisionomia local seguido da forte atração de imigrantes. O aporte de imigrantes aflora no distrito a função regional residencial, ainda que em um primeiro momento tenha se atido a um caráter tipicamente mais modesto e proletário.<sup>44</sup>

## II.2. Emancipação

Essa expansão progressiva da atividade industrial, no entanto, não ocorreu sem entraves. A instalação destas indústrias promoveu um lépido crescimento da cidade que não conseguiu acompanhar devidamente a oferta de serviços de saneamento básico, iluminação, transporte público, calçamento, educação e moradia. Na contramão disso, o autor Hirant Sanazar sublinha que em 1943 emergiu uma nova legislação que previa a reforma do quadro territorial e administrativo do município de São Paulo que sinalizava a redução de Osasco, à época um Distrito, para subdistrito e, a partir disso, a necessidade de emancipação tornava-se cada vez mais latente.<sup>45</sup> A imprescindibilidade da emancipação também foi abordada por Petrone, ao enfatizar que o núcleo inclinava-se para se tornar um centro industrial, o que, entre outras coisas, acarretaria um crescimento demográfico. À medida que isso ocorresse, a atual condição de subdistrito, que não lhe conferia nenhuma vantagem político-administrativa, conduziria à necessidade premente de tornar-se um município autônomo.<sup>46</sup>

No bojo dessa discussão, tal necessidade ficou ainda mais notória à medida que foram efetuadas duas inspeções sanitárias, por meio da qual concluiu-se que, em termos sanitários, o distrito ainda estava muito aquém das necessidades de seus residentes. A primeira inspeção fora realizada em 1922 e a segunda em 1939; foram separadas, portanto, por um intervalo de dezessete anos, mas ambos os inspetores foram bem contundentes ao afirmar que, salvo algumas melhorias no âmbito da mobilidade, as condições sanitárias, educacionais e comerciais seguiam praticamente inalteradas.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> PETRONE, 1958, p. 105.

<sup>45</sup> SANAZAR, Hirant. **Osasco: Sua História, Sua Gente**. 1. ed. Osasco: Benfica, 2000, p. 75.

<sup>46</sup> PETRONE, 1958, p.107.

<sup>47</sup>BRITO, Celso Roberto de. **Contribuição ao estudo do poder local em Osasco. Um estudo geográfico-político**, 2009, p. 106.

Nessa perspectiva, todos os núcleos suburbanos que vivenciaram um grande incremento populacional, como ocorreu com Osasco, almejaram tornar-se um município independente, esforçando-se para se adequarem aos pré-requisitos da Lei Quinquenal que, uma vez encaminhada para a Assembleia Legislativa do Estado, lhes conferiria a possibilidade de se tornarem municípios independentes.

A ânsia pela emancipação se tornou um manifesto pungente à medida que Osasco não havia desfrutado em nada das benfeitorias que o desenvolvimento urbano podiam proporcionar e, assim sendo, em 1947<sup>48</sup>, com a finalidade de trazer à luz dos órgãos públicos da Capital às necessidades dos cidadãos osasquenses, foi criada a Sociedade Amigos do Distrito de Osasco (SADO). O maior entrave à emancipação, segundo Coelho *et al*, entretanto, é que a entidade em questão estava diretamente atrelada a uma:

Construção da identidade de uma elite osasquense também está diretamente ligada à defesa de um espaço que gradualmente estava sofrendo processo de transformação/ deterioração, daí o porquê do movimento inicial de emancipação da luta pioneira da SADO estar muito longe das manifestações populares e até mesmo nos poucos sindicatos existentes na época (COELHO; MORETTI; MESSIAS, 2004, p. 100).

Já em meados de 1952 a SADO retoma suas atividades com maior tenacidade, passando a receber o apoio de alguns políticos, entre eles o então deputado federal Jânio Quadros. Em discurso feito na sede da associação, Quadros asseverou as vantagens da emancipação e, a partir daí, o grupo se engajou ainda mais no movimento pró-autonomia. O plebiscito popular que decidiria pela emancipação ou não do município ocorreria em dezembro de 1953, o que conferia à sociedade um curto espaço de tempo para mobilizar a população.

---

<sup>48</sup> COELHO; MORETTI; MESSIAS, 2004, p. 99.

Foto 3: Manifesto pró-emancipação ocorrido em 1952



Fonte: Câmara de Osasco. Disponível em:

<<http://www.osasco.sp.leg.br/especial-cidade-de-osasco/fotos/emancipacao/>> Acesso em 20/09/2017.

Embora houvessem muitos munícipes que se sentissem prejudicados pela administração paulistana, o grupo que clamava pela autonomia não estava suficientemente articulado com a população que vivia fora das imediações do centro. Além disso, o movimento contra a emancipação, liderado pelo único dono do Cartório de Registro Civil, Dr. Lacides da Silva Prado<sup>49</sup>, pertencente a tradicional família Silva Prado, utilizou-se da sua influência e implodiu o movimento pró-autonomia. Assim, como relembra o autor e ex-prefeito do município, em dezembro de 1953 os votos contrários à emancipação venceram:

Analizando as razões, dessa decisão negativa, constatou-se que prevaleceram na decisão popular os boatos, intrigas e mentiras, como aqueles que diziam que o salário mínimo seria reduzido, os impostos aumentariam, os ônibus não adrentariam na Vila Yara, que haveria proibição de criar animais, [...] os imóveis seriam desvalorizados, rebaixamento de “status” de Capital para Interior ( SANAZAR, 2000, p.79).

---

<sup>49</sup> A menção do nome do dono do cartório é um fato interessante, já que aparece somente no trabalho desenvolvido pelos autores Coelho, Moretti e Messias. Não obstante, no livro do ex- prefeito Hirant Sanazar, esse ponto foi ocultado — muito provavelmente em função de se tratar de uma família tradicional, com muita influência no período em questão.

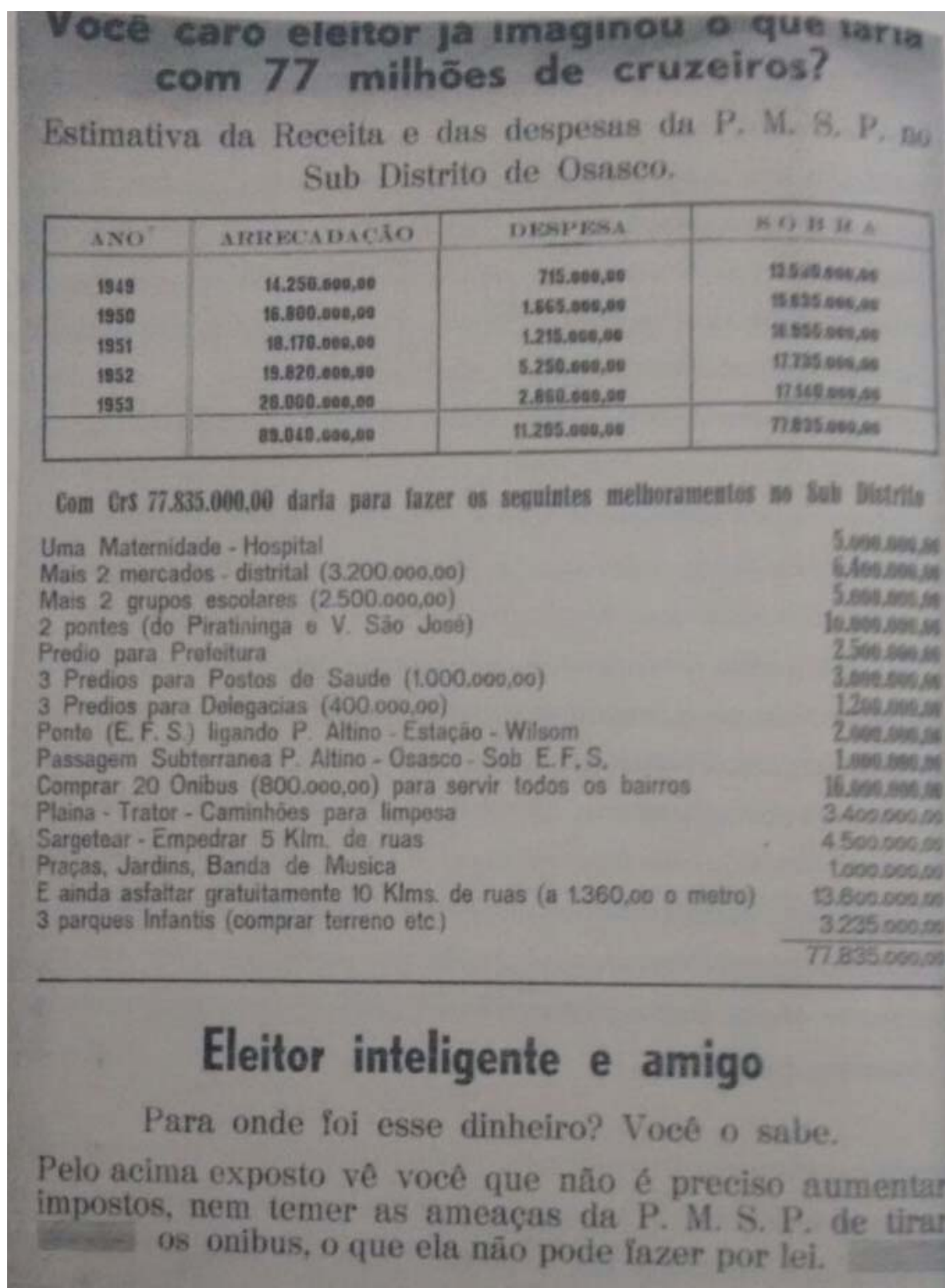
Partindo das falsas alegações elencadas pelo autor, é possível constatar que a mobilização em prol da emancipação ainda era muito débil, pois haviam núcleos mais afastados do núcleo central que nem sequer estavam inseridos neste debate. Além disso, outro fator que muito provavelmente contribuiu para tal desfecho desfavorável se deve ao fato da SADO em um primeiro momento estar vinculada à camada mais abastada, não contando, assim, com adesão popular.

Passada a derrota no primeiro plebiscito, só poderia ser efetuado um novo em 1958, já que a Lei Quinquenal estipulava que os desmembramentos poderiam ser efetuados somente em anos terminados com final três ou oito.<sup>50</sup> No tocante à população do Distrito em franca expansão, de acordo com Petrone, Osasco era o distrito de São Paulo que registrou maior aumento populacional entre as décadas de 1940 e 1950, detendo a marca de 15.258 e 43.473 pessoas, respectivamente. Apreciando o caso a grosso modo, a população praticamente triplicou, mas a rede infraestrutural do distrito se manteve praticamente inalterada.

---

<sup>50</sup> As informações referentes a esta lei orgânica encontra-se no trabalho desenvolvido pelos autores Coelho; Moretti; Messias, 2004, p.101.

Figura 1: Campanha de esclarecimento em prol da emancipação



Fonte: COELHO; MORETTI; MESSIAS, 2004 p. 114.

A campanha acima conta com um teor bem incisivo, e remete ao desprazimento da população em face à inércia do desenvolvimento no distrito. É possível vislumbrar o descompasso entre a arrecadação e os investimentos efetuados na região o que de certa forma nos conduz a concordar com os inspetores sanitários quando estes criticam o aparente descaso das autoridades da Capital, a quem se deve imputar a culpa pelo estacionamento do progresso do local.

Poucos anos mais tarde o movimento estava mais estruturado e adquiriu um número maior de adeptos. Foi assim que, no plebiscito de 1958, o movimento autonomista venceu. Contudo, a emancipação não veio de imediato. Instaurou-se um longo embate judicial que fez com que Osasco se desvinculasse oficialmente da capital somente em 1962, com a eleição para a primeira administração.

Foto 4: Jânio Quadros, ao centro, após assinar a emancipação do município



Fonte: Câmara de Osasco. Disponível em:

<<http://www.osasco.sp.leg.br/especial-cidade-de-osasco/fotos/emancipacao/>> Acesso em 20/09/2017.

### Capítulo III: O aparato legal

#### III.1. Plano Urbanístico Básico de 1966

De acordo com o arquiteto Jorge Wilhelm, idealizador do Plano Urbanístico Básico de Osasco, o plano visava “capitalizar a autonomia político-administrativa então conquistada pelo município para promover e acelerar melhorias urbanas, coesão social e a identificação dos habitantes com o município.”<sup>51</sup> Imbuído dessa lógica é possível constatar que a racionalidade de ocupação do município através de núcleos dispersos (mapa 2) — que não necessariamente dialogavam entre si — permanece.

Além disso, a autora Viviane Rubio conclui que, em virtude do grande crescimento populacional vivenciado entre os anos 1960 e 1964, ainda que houvessem inúmeros empregos gerados pelas indústrias instaladas na região, a oferta ainda era inferior a demanda incitando os munícipes, assim, a procurarem empregos nas demais localidades da conurbação paulista.<sup>52</sup> Em consequência disso Osasco se perpetua como cidade dormitório, o que leva a cidade a crescer desordenadamente, dificultando que os órgãos públicos implantem a infraestrutura por todo o tecido urbano homogeneamente — que é uma propensão presente desde a época que a cidade era um Distrito de São Paulo. Conciliando a vocação de cidade dormitório com o preço do metro quadrado bem inferior ao praticado em São Paulo, passam a despontar pela cidade diversos loteamentos na periferia para atender ao público emergente obstinado a realizar o sonho da casa própria — fenômeno amplamente estudado pelos autores Raquel Rolnik e Nabil Bonduki.

Se tem um importante ensinamento que podemos assimilar a partir do contato com os nossos colegas historiadores é a necessidade imperativa de se pautar pelo contexto histórico ao analisar um determinado momento histórico.<sup>53</sup> Nessa ótica,

---

<sup>51</sup> Informações obtidas no portal do arquiteto em artigo reportando seu legado na elaboração de Planos Urbanísticos de diversos municípios do país. (Wilhelm, 2010, p. 10). Disponível em: <[http://www.jorgewilhelm.com.br/legado/files/uploads/downloads/2\\_download.pdf](http://www.jorgewilhelm.com.br/legado/files/uploads/downloads/2_download.pdf)>. Acesso em: 12/10/2017.

<sup>52</sup>RUBIO, Viviane Manzione. **O programa de urbanização de favelas e os desafios para integração da favela à cidade. Avanços e descompassos de uma política pública em Osasco-SP (2005-2016)**, 2017, p. 154.

<sup>53</sup> Preceito, este, muito bem sintetizado nas palavras do historiador Jacques Le Goff: “Esta dependência da história do passado em relação ao presente deve levar o historiador a tomar certas precauções. Ela é inevitável e legítima, na medida em que o passado não deixa de viver e de se tomar presente. Esta longa duração do passado não deve, no entanto, impedir o historiador de se distanciar

convém ressaltar que tanto a eclosão loteamentos nas franjas da cidade — cujo processo se fez mais extensivo no final da década de 1960 e início da de 1970 — como a confecção do Plano Urbanístico (1966), se inserem no contexto do “milagre econômico” pautado sobretudo pelas elevadas taxas de crescimento econômico e de acumulação do capital com a superexploração da força de trabalho.<sup>54</sup>

No tocante ao Plano Urbanístico aqui em análise, ainda que nada conste a respeito dos loteamentos periféricos, é a partir do seu entendimento que podemos compreender a complexidade do antagonismo existente entre um núcleo operário em face a uma cidade que já nasce desigual:

Movimento que leva as camadas menos remuneradas da força de trabalho a habitarem sempre parcelas do território urbano mais desprovidas de serviços, equipamentos e transportes. Assim se configura uma cidade ocupada diferencialmente pelas classes, que se apropriam de parcelas do território de acordo com o nível de renda que têm acesso. Uma cidade, enfim, segregada. [...] **A segregação do território urbano caracteriza a cidade capitalista, sendo provocada, essencialmente, pela manutenção da propriedade privada dessa mercadoria peculiar que é o terreno urbano, como forma dominante de ocupação do espaço** (BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 146, grifo nosso).

O excerto acima é bem conciso ao sumarizar os códigos que vigoram na cidade capitalista. Ainda que ele parta de premissas mais gerais, a cidade em países subdesenvolvidos também adquire uma feição própria. Conforme sublinhado por Milton Santos ainda que o espaço de cada cidade adquira fisionomia singular, as cidades nos países subdesenvolvidos conservam diversas similitudes na sua rede urbana. Em geral é composta por redes pouco desenvolvidas, heterogêneas e vulneráveis. Assim sendo, são redes cujas interligações com as demais são limitadas, os meios de transporte e de massa são ineficazes e escassos e, por fim, a justaposição de elementos da economia capitalista moderna em meio à permanência do meio tradicional corroboram para a sucessão de mutações muito rápidas que acabam por vulnerabilizar as redes urbanas.<sup>55</sup> Ainda que o autor esteja partindo de

---

do passado, uma distância reverente, necessária para o respeitar e evitar o anacronismo.” (GOFF, 1990, p. 20).

<sup>54</sup>BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 148.

<sup>55</sup> SANTOS, 2012, p. 158-160.



uma perspectiva generalista, o mundo subdesenvolvido se aproxima ao estar apartado da realidade do mundo desenvolvido; aqui as redes urbanas não são difundidas homogeneamente e a estratificação social é muito mais sintomática do que nos países desenvolvidos.

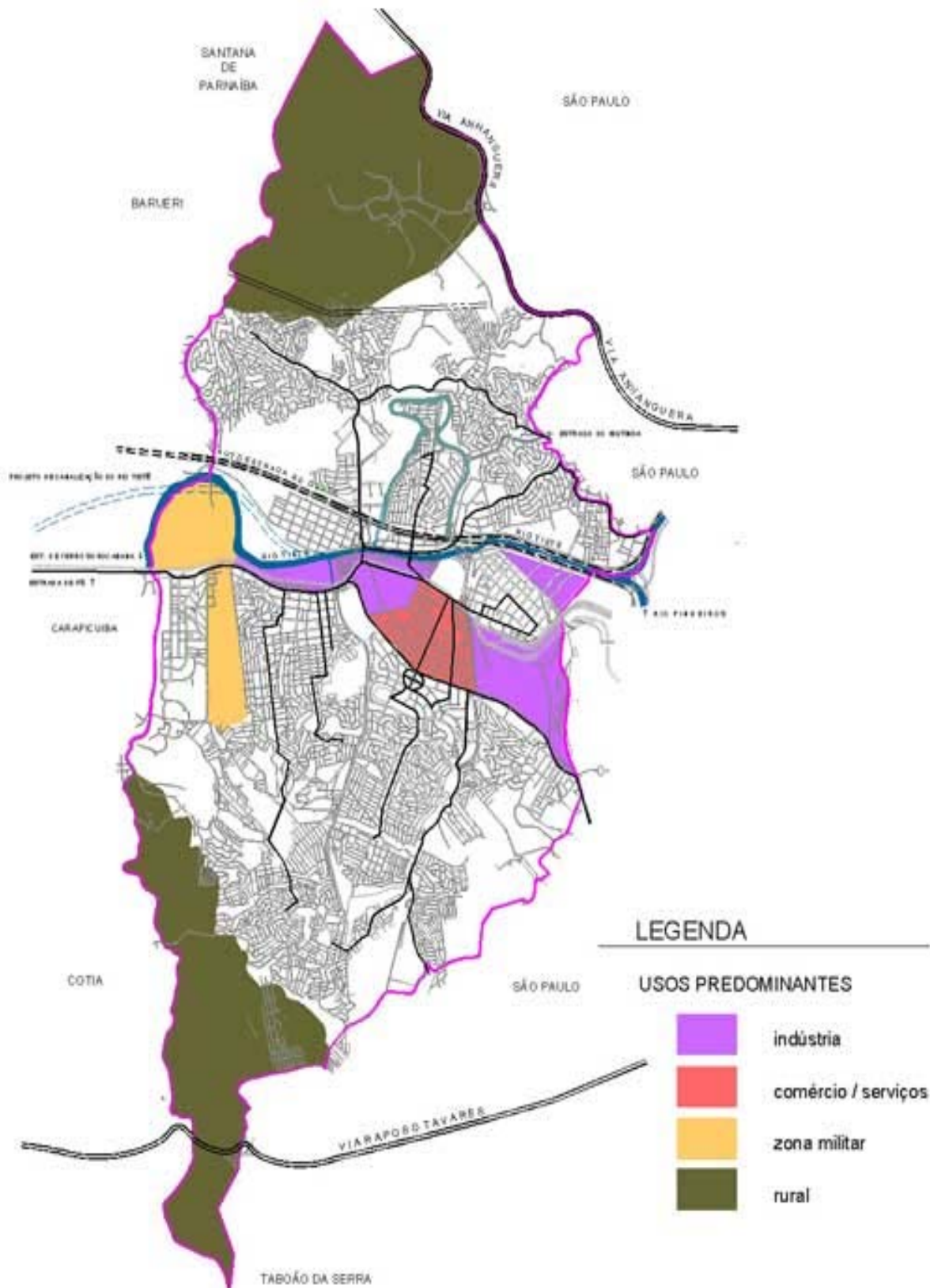
Outro aspecto crucial salientado pelos autores Rolnik e Bonduki é a prevalência dos loteamentos periféricos na Grande São Paulo neste período histórico<sup>56</sup>, o que ocorre em detrimento de outras formas de habitação de baixa renda como cortiços e favelas, por exemplo. Isso porque os loteamentos periféricos se findam no pano de fundo sustentado pela especulação imobiliária, como também um desenvolvimento enviesado — enviesado porque não pressupõem as benfeitorias da vida urbana para todos que ocupam aquele espaço — amparado na superexploração da força de trabalho. À margem disso, considerando que é abissal a diferença de valor de um lote em um loteamento já consolidado e um recém aberto, era usual que os proprietários revendessem seu lote a alguém que detivesse um maior poder aquisitivo — eram os feirantes, proprietários de pequenos estabelecimentos comerciais, etc —, reiterando o nexos sectorial na gênese do padrão de ocupação do município.<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup>Embora o loteamento periférico tenha sido a forma mais funcional ao sistema não implica, necessariamente, que os demais assentamentos residenciais de baixa renda tenham deixado de existir. Não necessariamente todos os trabalhadores dispunham do montante para adquirir o lote e, com base nisso, o processo de favelização também se faz atuante nesse período (BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 151).

<sup>57</sup> BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 145-149.

Mapa 3: Plano Urbanístico de 1966



Fonte: <<http://www.jorgewilheim.com.br/legado/Projeto/visualizar/1693>> acesso em 13/10/2017.

Na minha concepção, o mapa acima evidencia que uma parcela expressiva do espaço não é revestida por nenhuma das categorias de uso predominantes elencadas pelo arquiteto, bem como existe uma preocupação em ressaltar as principais rodovias que cortam o município. A proeminência dada às rodovias é bem vital, se partirmos do pressuposto de que, em uma cidade capitalista, as vantagens locacionais de um determinado espaço podem aumentar consideravelmente seu preço de venda e, ainda mais no caso de indústrias, a proximidade com vias expressas facilita o escoamento do produto de forma mais eficaz — isto é, em um intervalo menor de tempo e a um custo significativamente inferior. Convém ressaltar que o mapa traz a terminologia de “usos predominantes”, o que nos conduz a ponderar que, ainda que nestes determinados espaços predominasse um uso específico, não havia nenhum tipo de zoneamento rigidamente organizado. No período em questão haviam extensas faixas de área rural — o que não mais existiria no Plano Diretor de 2004 —; ainda é possível vislumbrar a racionalidade dos núcleos que em sua essência constituíram o município: os núcleos industriais, (sobretudo o de Presidente Altino, às margens do frigorífico); o núcleo militar no bairro Quitaúna e o núcleo de Osasco, na região mais central, onde fundamentalmente são desenvolvidas as atividades comerciais em maior escala. Dessarte, o não enquadramento das demais áreas em nenhuma categoria reforça a lógica de uma unicidade ainda débil entre os núcleos urbanos que constituíam o município e, ainda, uma lógica de planejamento omissa preponderantemente voltada para a indústria.

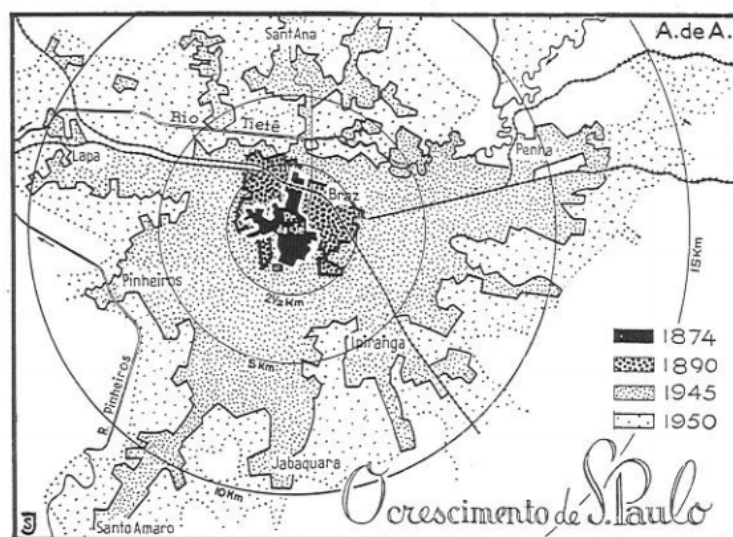
### **III.2. A constituição da Região Metropolitana de São Paulo no contexto osasquense**

A análise do estabelecimento da Região Metropolitana de São Paulo (1973), ainda que posterior a constituição do município de Osasco enquanto tal, é imprescindível, haja visto que está fortemente atrelada com o cenário que permeou toda a trajetória percorrida pela cidade, desde os seus aspectos histórico-sociais fundantes até os dias de hoje. Grande parte dos municípios que compõem atualmente a RMSP eram, até meados do século XIX, pequenos agrupamentos populacionais ao

longo da ferrovia ou antigos núcleos de catequese<sup>58</sup>; eram, assim, os “subúrbios paulistanos” desvendados pelo autor Pasquale Petrone. Vale ressaltar, entretanto, que nesse estudo não convém pormenorizar as minúcias que sucederam a constituição da RMSP e sim evidenciar, em um primeiro momento, o caráter fortemente industrial que viabilizou a ascensão do município como um núcleo operário.

Conforme fora aludido pelo autor o progresso dos subúrbios paulistanos se deve, sobretudo, ao aporte industrial na cidade de São Paulo. O município em questão até o final do século XIX era constituído por uma módica área comercial e quanto à sua composição social preponderava classes médias e trabalhadores autônomos.<sup>59</sup> Conforme foi reportado por Aroldo Azevedo a expansão da cultura cafeeira em terras paulistas foi o fator decisivo para o desenvolvimento da província, uma vez tendo sido a grande herdeira dessa riqueza acumulada.<sup>60</sup> Além disso, como ocorreu com muitos outros municípios, São Paulo adquiriu maior fluidez a partir da estrada de ferro; era tanto o local pelo qual se escoava a produção de café, como onde se locomoviam os fazendeiros para lograr das prerrogativas da vida urbana.<sup>61</sup>

Croqui 2: Crescimento do município de São Paulo



Fonte: AZEVEDO, 1958, p. 11

<sup>58</sup> PETRONE, 1958, p. 13.

<sup>59</sup> FONSECA, Fernanda Padovesi; OLIVA, Jaime Tadeu. **O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole.** Revista do Instituto de Estudos Brasileiros 2016, p. 22.

<sup>60</sup> AZEVEDO, 1958, p. 13.

<sup>61</sup> FONSECA; OLIVA, 2016, p. 22.

Conforme ilustra o croqui 2 a cidade possuía, em 1890, uma mancha urbana que se expandia radialmente por cerca de dois quilômetros e meio do marco zero da cidade. Em pouco mais de cinquenta anos a cidade havia se expandido para um raio superior ao de dez quilômetros. Nota-se que a propalação foi muito mais expressiva na zona leste e sul do município de São Paulo.

Com a fixação dos cafeicultores na capital a cidade adquire configuração distinta para atender a esse novo público e, em um ato inédito de auto-isolamento, os novos munícipes instalaram-se em bairros que eles mesmos haviam construído. Tratavam-se majoritariamente de grandes propriedades em bairros afastados que, ainda que indiretamente, atenuavam o choque entre o rural e o urbano. Seguidamente, a implementação desse modelo de subúrbios culminou no espalhamento da população em uma área muito maior do que necessário, dilatando, desta forma, a mancha urbana da cidade, e instaurando tanto uma baixa densidade demográfica, como também uma baixa diversidade de usos para esses espaços. Não obstante, esse espalhamento não ocorreu ao acaso: a ele se deve a perda do espaço de integração, isto é, a urbanidade<sup>62</sup>, que é o pressuposto de uma cidade. Circunscrita nessa lógica, a urbanidade dissipou-se em função de quatro elementos dispersores, a saber: a perda da multifuncionalidade do centro, urbanização tardia das várzeas dos rios, a presença de um cinturão fabril muito próximo ao centro e a estabelecimento do já mencionado subúrbio jardim.<sup>63</sup>

Ainda alinhada com os elementos descompactadores reportados pelos autores, o mais relevante para volver os tópicos que respaldaram a constituição da Região Metropolitana diz respeito à presença do cinturão fabril. Com a crise de 1929 combinada com as novas políticas estabelecidas por Vargas — como o estímulo à indústria de base —, a industrialização adquiriu uma feição distinta. Uma vez estabelecido, São Paulo consolidou-se cada vez mais como centro industrial do país, dando início ao processo de metropolização. De mais a mais, tal processo de

---

<sup>62</sup> A urbanidade, de acordo com os autores Fernanda Padovesi Fonseca e Jaime Oliva, se refere em última instância ao local em que essencialmente se promove o encontro entre os diferentes, maximização das relações sociais e multiplicação dos contatos entre as pessoas (FONSECA; OLIVA, 2016, p. 21).

<sup>63</sup> FONSECA; OLIVA, 2016, p. 27-29.

industrialização intensificou-se até a década de 1940, espalhando-se também para as periferias paulistas.<sup>64</sup>

Croqui 3: Subúrbios paulistanos



Fonte: AZEVEDO *apud* PETRONE, 1958, p. 08

No croqui acima (croqui 3) Aroldo de Azevedo ilustra os subúrbios paulistanos em face aos seus principais nós no âmbito dos transportes, as rodovias e estradas de ferro, como também os rios canalizados. Não obstante, o autor anunciava que, naquele momento, o final da década de 1950, os subúrbios já possuíam três funções marcantes: residencial (Poá e Itaquera); industrial (Osasco, São Caetano do Sul e Santo André); e agrícola (Cotia e Itapeverica da Serra).<sup>65</sup> Mais do que isso, além dessas funções, o croqui nos permite ter uma breve noção dos subúrbios — como Osasco, São Caetano, Santo André, São Bernardo, Guarulhos e Mauá — que uma

<sup>64</sup> CARDOSO, 2002, p. 37-38.

<sup>65</sup> PETRONE, 1958, p. 02.

vez conurbados com a capital, viriam a constituir, anos mais tarde, a Região Metropolitana de São Paulo.

A industrialização cresce em ritmo acelerado até alcançar seu apogeu na década de 1980. Contudo, a década de 1980 foi caracterizada por uma árdua etapa de redemocratização seguida de uma conjuntura permeada por recessão e crise. Isto posto, na década de 1990 a economia brasileira se dinamiza trazendo consigo diversas transformações estruturais no aparato produtivo e mercado de trabalho. Se num primeiro momento a RMSP se consolida em função da atividade industrial, no segundo momento ela está alicerçada como o principal centro terciário nacional. A região engloba o sistema bancário e a infraestrutura mais complexa do país viabilizando, assim, o incremento de atividades ligadas sobretudo à tecnologia da informação e gestão de negócios empresariais e financeiros; por conseguinte, a região consolida-se com o principal centro de comando de tomada de decisão brasileiro. Entretanto, convém ressaltar que a, despeito da desconcentração industrial experienciada na década de 1990, o que se verificou, na realidade, foi a transferência das linhas de produção propriamente ditas, mas permanecem na capital os altos escalões das empresas.<sup>66</sup>

Essa transferência está embasada em dois argumentos centrais: primeiramente o barateamento e oferta de incentivos em outras regiões e, em segundo lugar, parte de uma estratégia de desmobilização dos operários ao fragmentar o setor produtivo da empresa em diversas localidades — já que, com a ascensão das tecnologias da informação, não mais havia a necessidade de centrar todos os setores de uma empresa em um mesmo lugar.

Tão logo, nessa perspectiva pode-se afirmar que a ascensão de Osasco como um município se deve quase que exclusivamente à sua inicial vocação industrial. Por causa da indústria, ainda que não detivesse um parque industrial tão vasto e complexo como Santo André, por exemplo, a então vila posteriormente despontaria conquistando o título de Distrito da cidade de São Paulo. Osasco se inseriu tanto no processo de industrialização que perdurou até a década de 1980, como também

---

<sup>66</sup> ARAÚJO, 2001, p. 21-22

acompanhou a tendência que se fez sentir por toda a RMSP com a desconcentração da indústria terminado o período de recessão.

Com a interposição das atividades econômicas, isto é, entremeado na nova lógica na divisão internacional do trabalho com a primazia das atividades no setor de comércio e serviços, Osasco arquiteta um momento histórico distinto, marcado pela priorização do sistema rodoviário em detrimento de outros modais de deslocamento. Se dantes o transporte público era o principal meio de transporte, com a inserção do automóvel particular no nosso cotidiano temos uma verdadeira revolução entre as distâncias e no tecido urbano.<sup>67</sup>

Ao fazer uma análise da reestruturação da cidade de São Paulo a luz da disseminação do uso do automóvel a partir da década de 1980, o autor Jaime Oliva insere tópicos ao debate que podem ser facilmente transpostos para o terreno de Osasco, ainda mais se considerarmos como recorte temporal os anos de 1980. Incidindo sobre isso temos uma apropriação antagônica do espaço: se por um lado temos a liberação dos espaços até então ocupados pelas indústrias para a exploração do mercado imobiliário, temos, por outro, a mutação da apropriação do espaço agora sob o ponto de vista das quatro rodas.

Confluindo todas as informações supracitadas, em 1973 a Região Metropolitana de São Paulo foi criada e em 2011 passou por uma reorganização regulamentada pela Lei Complementar 1.139, onde os municípios passaram a ser organizados em cinco sub-regiões: norte, leste, sudeste, sudoeste e oeste. Todas as sub-regiões são integradas pela cidade de São Paulo, totalizando 39 municípios que compõem a RMSP.<sup>68</sup>

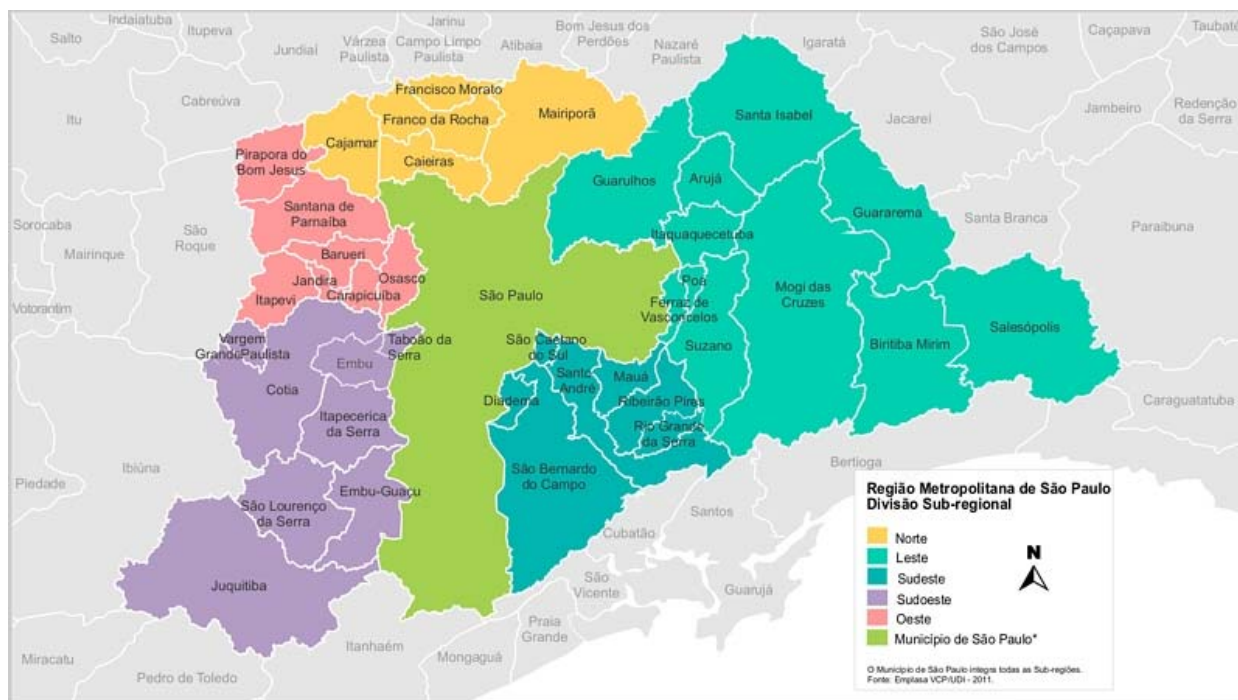
---

<sup>67</sup> Por tecido urbano aqui compreenderemos a noção presente no artigo do autor Roberto Luís Monte-Mór que concebe o tecido urbano como: “a trama de relações sócioespaciais que se estende à região resultante da explosão da cidade preexistente”. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper34.pdf>> Acesso em: 11/10/2017.

<sup>68</sup> EMPLASA, 2017.



Mapa 4: Região Metropolitana de São Paulo agrupada pela divisão sub-regional



Fonte: EMPLASA, 2017. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/RMSP>>. Acesso em: 27/10/2017.

Reiterando seu caráter estratégico diante do cenário nacional, a EMPLASA postula que:

Em 2014, seu Produto Interno Bruto (PIB) correspondia a aproximadamente 18% do total brasileiro e a mais da metade do PIB paulista (55%). Vivem nesse território quase 50% da população estadual, aproximadamente 21,4 milhões de habitantes, segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2017. A metrópole centraliza importantes complexos industriais (São Paulo, ABC, Guarulhos e Osasco), comerciais e, principalmente, financeiros (Bolsa de Valores), que dinamizam as atividades econômicas no país (EMPLASA, 2017).

No invólucro desse debate — destacando o argumento de Milton Santos —, é possível concluir que as redes urbanas que vieram a constituir em conjunto a RMSP, além de terem se metamorfoseado muito em um curto intervalo, se tratam, sobretudo, de redes heterogêneas. Perfazendo essa lógica — e de certa forma indo de encontro com as informações citadas pela EMPLASA, já que elas ilustram somente uma faceta da realidade — é indispensável considerar que, a despeito da região ser detentora de um PIB elevado, as redes urbanas não se desenvolveram

homogeneamente e, por este motivo, temos condições bem díspares em termos de políticas de habitação, saúde, educação, PIB, distribuição de renda etc.

### **III.3. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Osasco (2004)**

De acordo com a prefeitura do município de Osasco, o “Plano Diretor é o instrumento global e estratégico de implementação das políticas públicas de desenvolvimento econômico, social, físico-ambiental e institucional do Município de Osasco, integra o processo de planejamento e gestão municipal, sendo vinculante para todos os agentes públicos e privados no município”.<sup>69</sup> Partindo dessa premissa, o conteúdo ali divulgado sinaliza a intenção da prefeitura em diversas esferas do planejamento urbano. Nesse estudo, os aspectos mais significativos estão relacionados com as diretrizes estabelecidas no setor de transporte e moradia.

Anterior ao Plano Diretor de 2004 existiu somente o Plano Urbanístico Básico de 1966. Embora o Plano Urbanístico não estabeleça nenhuma diretriz concreta, ele vigorou por quase quarenta anos, o que evidencia que durante toda essa trajetória não houveram iniciativas enérgicas de estabelecer leis e códigos que ordenassem o crescimento e ocupação do município. A questão essencial que se pode tirar desses aspectos é que a ausência de uma organização efetiva do uso do solo vulnerabiliza justamente o estrato de baixa renda residente no município; embora aparente ser um descuido despretensioso — caso contrário, o plano urbanístico não teria vigorado por tantas décadas — a ausência de iniciativas nesse âmbito acabam por entregar o espaço aos agentes individuais capitalistas:

A (des)organização do espaço urbano, pois uma cidade “produzida” por agentes individuais capitalistas não pode apresentar nenhuma racionalidade, senão a de cada um deles, isto é, o lucro (BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 153).

Por meio da leitura do Plano Diretor (2004) fica nítida a fragilidade no que tange a sua falta de aplicabilidade devido à ausência de instrumentos urbanísticos que regulamentem as diretrizes propostas; fato, este, que pode ser reiterado pelas numerosas vezes que no texto aparece a frase “rever e consolidar a legislação”.

---

<sup>69</sup> Osasco, 2006. O Plano Diretor do município pode ser acessado através do site: <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-osasco-sp>>. Acesso em: 10/10/2017.

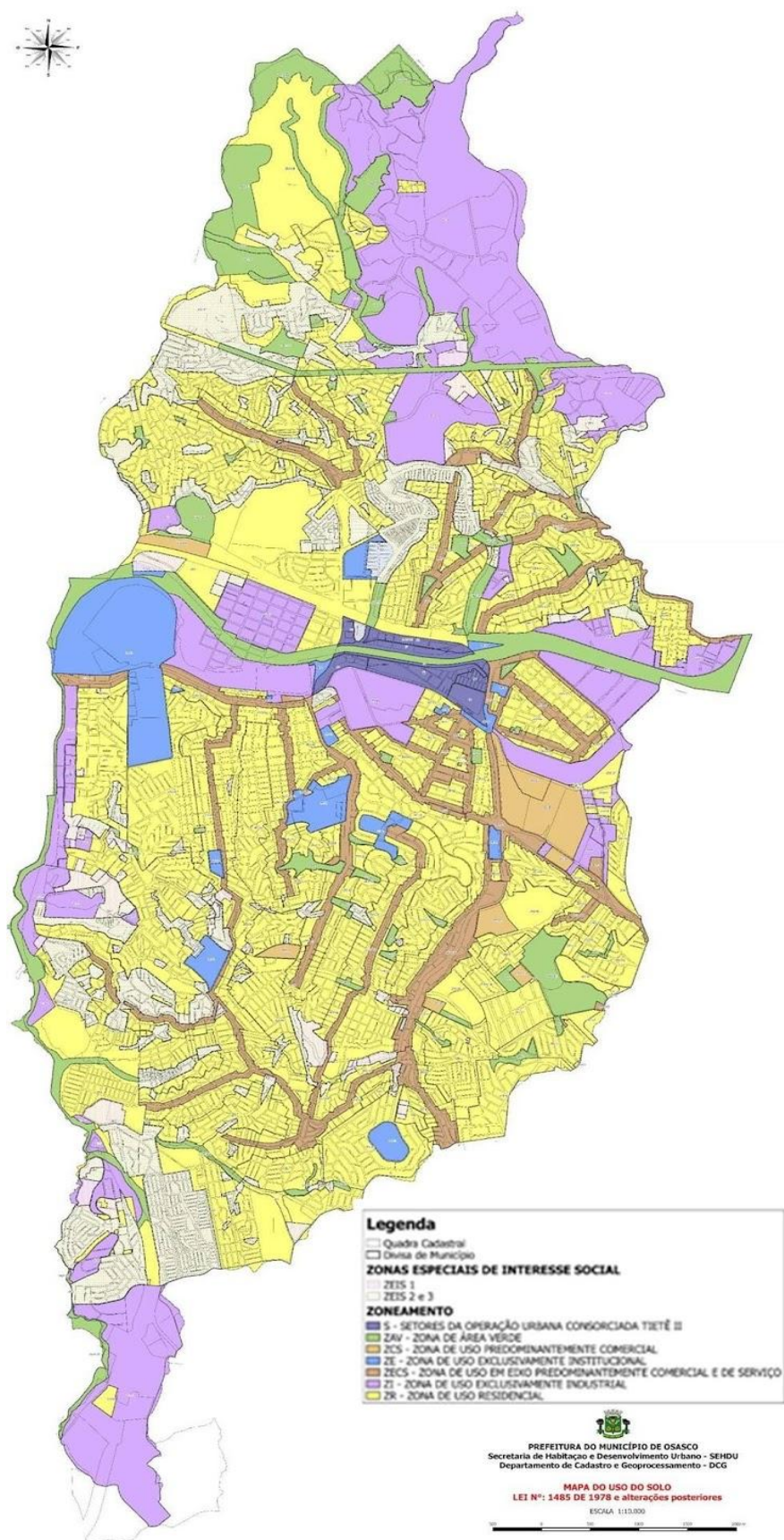
Ademais, o plano parte de premissas muito gerais e abstratas — representadas pelas constantes menções da necessidade de participação popular ou intenção de minimizar os efeitos da desigualdade social sem, novamente, estabelecer quaisquer alternativas para se alcançar a finalidade almejada —, adquirindo um caráter mais palpável ao abordar o plano físico estrutural onde efetivamente é explicitado quais são as propostas concretas de obras para cada bairro.

Não nos distanciando do discurso do autor Jacques Le Goff convém ressaltar, também, que o processo de especulação imobiliária hoje em curso e o constante aumento da participação de atividades ligadas ao ramo do comércio e serviço são claro reflexo das proposições presentes nele. Mais do que isso: a tese aqui veiculada é que, neste caso, a inexistência dos instrumentos urbanísticos pode ter sido o instrumento mais eficaz para permitir a entrada de capital no município — ainda que não se deva considerar ingenuamente que o Plano Diretor foi o único elemento responsável por isso. Intencional ou não, é indiscutível que os enunciados propostos não mais se inserem no contexto atual, sobretudo no que diz respeito à diretriz geral de conter a expansão populacional.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Em completa dissonância ao atual contexto de verticalização e número crescente de lançamentos de empreendimentos residenciais, o plano traz como diretriz e objetivo geral do Plano Diretor a contenção da expansão populacional do município (OSASCO, 2004).

Mapa 5: Mapa de Uso do Solo do Município de Osasco



Ao contrário do mapa presente no Plano Urbanístico (mapa 3), o mapa 5<sup>71</sup> insere todos os espaços do município em alguma categoria pré-estabelecida de uso do solo. É patente a prevalência das zonas residenciais dispersas uniformemente pelo mapa e de uso exclusivamente industrial — que, em linhas gerais, se assemelha com as áreas no extremo norte e sul do município que no mapa 3 eram enquadradas como áreas rurais — concentradas no extremo norte e sul do município e nas imediações do Rio Tietê; seguidamente emergem as zonas de área verde e o eixo predominantemente comercial e de serviço; finalmente, a área em estudo é tipificada como uso predominantemente comercial. Independente de haver um mapa de uso de solo estruturado, ele de nada valeria sem instrumentos urbanísticos que o regulamentem. Ou seja, a título de exemplo, não existe no plano nenhum mecanismo que proteja as áreas exclusivamente institucionais ou industriais da intrusão de outros tipos de estabelecimentos alheios a essas categorias.

No que concerne especificamente à área de estudo, poucas medidas foram previstas, se atendo somente ao âmbito de mobilidade com obras de alargamento da Avenida dos Autonomistas, no trecho da divisa do município, até a Avenida Franz Voegeli; interligação da Avenida Manoel Pedro Pimentel até a Avenida Presidente Altino; e a implantação, em convênio com o Governo do Estado, da estação Continental de passageiros da CPTM na face sul da estação Presidente Altino ilustrada no mapa 6:

---

<sup>71</sup> Esse e outros mapas do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Osasco podem ser acessados no link: <<http://www.camaraosasco.sp.gov.br/osasco/mapas/>>. Acesso em: 02/12/2017.





No entanto, a proposta atual é outra, visando construir junto com o mercado imobiliário”.<sup>72</sup> Seguindo nessa linha de raciocínio, portanto, uma das propostas sugeridas foi regulamentar os instrumentos urbanísticos faltantes, o que, sem dúvida, representa uma grande mudança para o plano anterior.

Já no caderno do Plano Diretor o poder público salienta que o novo plano diretor estará amparado em seis objetivos principais: promover a unidade do município tanto do ponto de vista urbanístico como social; assegurar o direito à cidade a todos os seus munícipes; orientar os investimentos produtivos visando garantir a permanência dos postos de trabalho; promover o desenvolvimento urbano de forma sustentável; implementar novas formas de financiamento da política de desenvolvimento urbano; e, finalmente, a participação, controle social e transparência para a consecução de uma gestão democrática. O escopo do novo plano já traz diretrizes mais efetivas para se alcançar o êxito nos objetivos pré estabelecidos, embora não se deva perder de vista que estas mesmas reuniões já apontaram o intento de atuar junto ao mercado imobiliário, o que em certa medida se posiciona contrariamente ao objetivo de minimização das desigualdades espaciais, por exemplo.

---

<sup>72</sup> A ata de reunião setorial do mercado imobiliário encontra-se disponível no portal criado pela prefeitura para debater e publicar questões atreladas ao novo plano diretor: <<http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Ficha-de-Relatoria-Reuni%C3%A3o-setorial-Mercado-Imobili%C3%A1rio.pdf>>. Acesso em: 04/12/2017.

## **Capítulo IV: A Superquadra no contexto local**

### **IV.1. O município de Osasco**

Osasco é um município com área cem por cento urbana, com 64.954 km<sup>2</sup> de território, o qual estimava-se que em 2017 abarcaria 697.886 residentes. Em termos estritamente econômicos o município ocupa elevadas posições nos rankings, sobretudo no que diz respeito ao Produto Interno Bruto — cujo valor é de R\$ 65.872.535,11 —, índice em que ocupa a segunda posição no cenário estadual, atrás somente de São Paulo, e a oitava posição no contexto brasileiro, ficando atrás apenas das capitais São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Manaus.<sup>73</sup>

Não convém aqui destrinchar cada indicativo do município e, sim, explicitar que, em se tratando de uma rede urbana de consolidação recente, o desenvolvimento não se difundiu uniformemente. Ao mesmo tempo que a cidade é detentora de um PIB elevado, ela possui diversos problemas no âmbito da acessibilidade urbana, saneamento e taxa de mortalidade infantil de 12,67 óbitos em mil nascidos — acima do valor considerado aceitável para a Organização Mundial da Saúde.<sup>74</sup> À luz disso, ao mesmo tempo em que o tecido urbano não reveste igualmente todo o município, é possível traçar um paralelo com o argumento desenvolvido pelo autor Milton Santos:

Não houve nos países subdesenvolvidos, como aconteceu nos países industriais, uma passagem da população do setor primário para o secundário e, em seguida, para o terciário. A urbanização fez-se de maneira diferente e tem um conteúdo também diferente: é uma urbanização terciária (SANTOS, 2012, p. 23-24).

Em linhas gerais, a cidade se metamorfoseou muito em um curto intervalo de tempo, no que se refere a suas atividades econômicas. Em pouco mais de meio século a cidade ascendeu como um núcleo operário fortemente voltado para o ramo industrial e, atualmente, esta atividade retém uma participação praticamente irrisória quando comparada ao ramo de comércio e serviço:

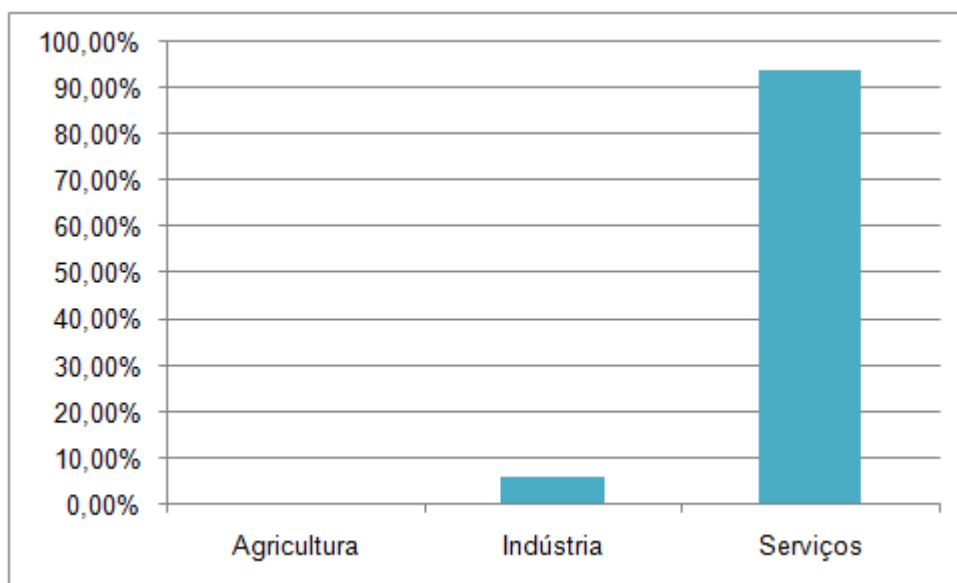
---

<sup>73</sup> IBGE, 2014, As informações foram obtidas no portal Cidades do IBGE disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/osasco/panorama>>. Acesso em 02/12/2017.

<sup>74</sup> Idem.



Gráfico 2: Participação dos serviços por atividade econômica (%)



Fonte: SEADE, 2016.

Elaboração: Maria Carolinie Cada Cardoso

#### IV.2. A Superquadra

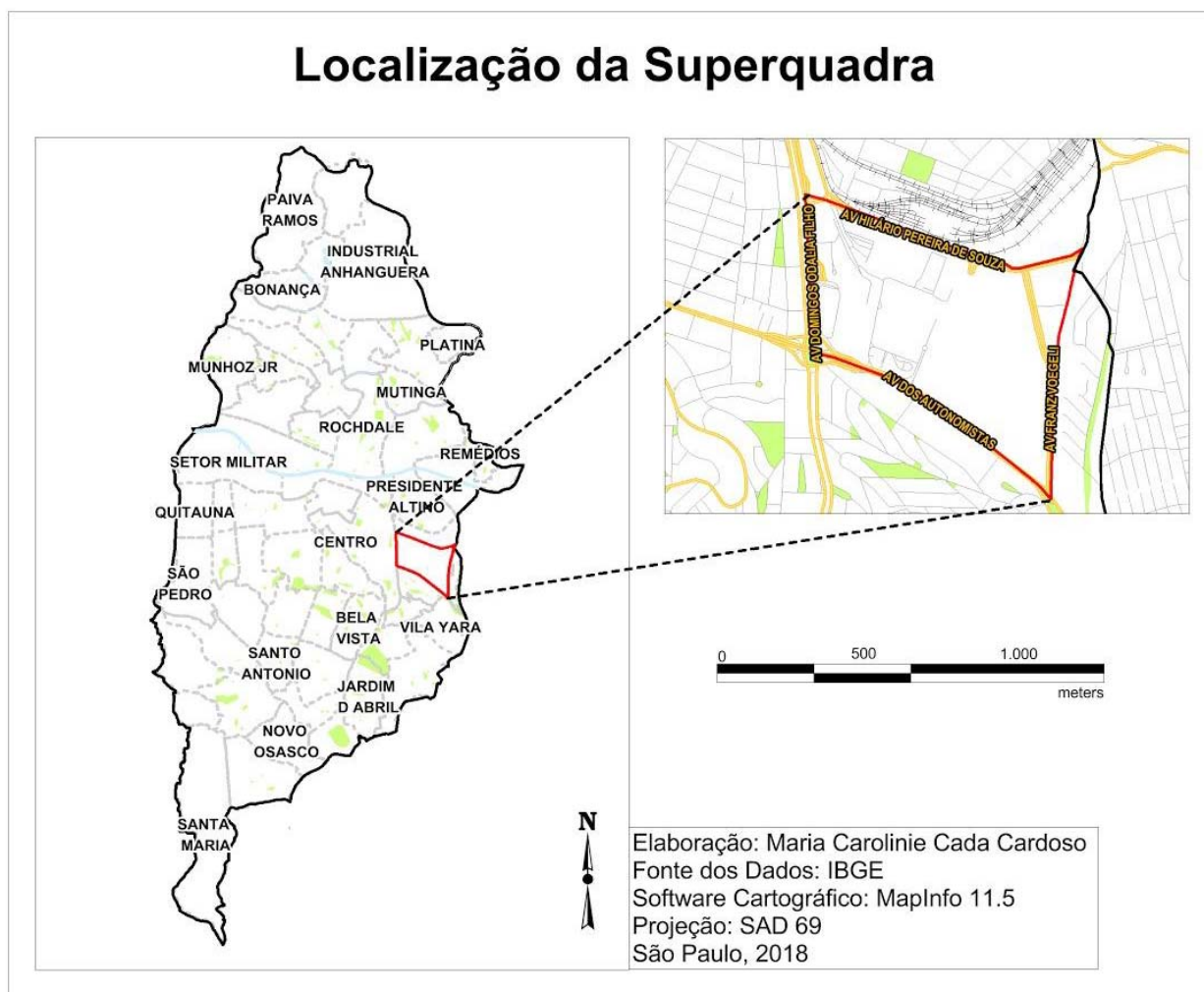
Compreendida entre a Avenida Hilário Pereira e Avenida Manoel Pedro Pimentel ao norte, pela Avenida Franz Voegeli a leste, pela Avenida dos Autonomistas ao sul e pela Avenida Domingos Odália Filho a oeste, a Superquadra é uma área tradicionalmente industrial onde estavam situadas a fábrica da Eternit, a fábrica da Santista, Frigorífico Wilson e a Indústria Elétrica Asea Brown Boveri. Segundo o autor Wagner Constantino, idealizador da nomenclatura aqui adotada, a região se configura como um conglomerado de comércio e serviços que, em substituição aos estabelecimentos industriais, se circunscreve entre as várias manifestações de transformação espacial corrente no município.<sup>75</sup> No seio do jogo de forças antagônicas entre o poder público e privado, a autora Ana Fani desenvolve um argumento que sintetiza o pano de fundo que viabilizou a ascensão de novas centralidades na dinâmica metropolitana:

De um lado, a metrópole superedificada coloca-se enquanto barreira para o crescimento da economia e, de outro lado, o setor terciário moderno não pode ocupar quaisquer áreas. [...] Se as áreas tradicionais se encontram densamente ocupadas e o sistema viário congestionado, os novos padrões de

<sup>75</sup> CONSTANTINO, 2009, p. 98.

competitividade da economia, apoiada em profundo desenvolvimento técnico, vão impor novos parâmetros para o desenvolvimento da atividade. Tal fator requer, portanto, a produção de um outro espaço, diferente daquele do centro histórico, mas como a centralidade é fundamental neste tipo de atividade, a expansão dessa área não se fará sem problemas (CARLOS, 2007, p. 74).

Mapa 7: Localização da área em estudo



O espaço tal qual concebemos hoje teve sua gênese no núcleo Presidente Altino, que desenvolveu-se às sombras do frigorífico instalado na região no período da Primeira Guerra Mundial. O núcleo em questão teve tanto a ocupação como seu arruamento favorecido pelo aspecto topográfico da região em virtude do talude<sup>76</sup>

<sup>76</sup> De acordo com a definição presente no dicionário geológico e geomorfológico dos autores Antônio Teixeira Guerra e Antônio José Teixeira Guerra talude é uma “superfície inclinada do terreno na base de um morro ou de uma encosta do vale onde se encontra o depósito encontra um depósito de detritos” (GUERRA, 2008, p. 595).

existente.<sup>77</sup> Posteriormente, da década de 1940 até o final da década de 1950, instalaram-se as demais indústrias. Abaixo estão seus registros fotográficos seguidos de uma imagem do espaço atualmente:

Foto 5: Prédio da Asea Brown Boveri na Av. dos Autonomistas, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 6: Prédio administrativo da Asea Brown Boveri (ABB)



Fonte: Levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

---

<sup>77</sup> PETRONE, 1958, p.10.

Foto 7: Lonaflex (guarnição para freios) na Avenida dos Autonomistas, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 8: Pátio Osasco Open Mall



Fonte: Portal do Shopping Pátio Osasco. Disponível em: <<http://www.patiosasco.com.br/>>. Acesso em: 05/01/2018.



Foto 9: Induselet (materiais elétricos), na Avenida dos Autonomistas, e ao fundo a Cidade de Deus, onde está sediado o Bradesco, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 10: Prédios do Colégio COC e faculdade Anhanguera



Fonte: Levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

Foto 11: Santista Têxtil (fábrica de tecidos) na Avenida dos Autonomistas, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 12: Carrefour e vista panorâmica do empreendimento Jardins do Brasil



Fonte: Levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.



Foto 13: Eternit na Avenida dos Autonomistas, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 14: Complexo do Super Shopping



Fonte: Levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

Foto 15: Frigorífico Wilson, sem data



Fonte: Câmara de Osasco.

Foto 16: Shopping União



Fonte: Levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.



Nas fotografias é possível verificar que, obviamente, se tratando de indústrias, elas estavam instaladas em terrenos grandes e em geral aplainados, um padrão de ocupação que subsiste até hoje. Ademais, a contraposição entre as imagens nos permite vislumbrar a transmutação do espaço em um intervalo tão restrito no tempo histórico, nos fazendo confrontar a existência de formas tão adversas de se medir o tempo. Sobre esse assunto, o autor Milton Santos promove um debate muito intrigante:

Na cidade atual, essa idéia de periodização é ainda presente; é presente nas cidades que encontramos ao longo da História, porque cada uma delas nasce com características próprias, ligadas às necessidades e possibilidades da época, e é presente no presente, à medida que o espaço é formado pelo menos de dois elementos: a materialidade e as relações sociais. A materialidade, que é uma adição do passado e do presente, porque está presente diante de nós, mas nos traz o passado através das formas: basta passear por uma cidade, qualquer que seja, e nos defrontaremos nela, em sua paisagem, com aspectos que foram criados, que foram estabelecidos em momentos que não estão mais presentes, que foram presentes no passado, portanto atuais naquele passado, e com o presente do presente, nos edifícios que acabam de ser concluídos, esse presente que escapa de nossas mãos (SANTOS, 2001, p. 22).

Assim sendo, mesmo que a Superquadra tenha tido sua visualidade urbana quase integralmente transformada, as formas do passado sempre estarão presentes — esse aspecto é ainda mais expressivo no centro tradicional da cidade. Outrossim, considerando que o espaço deriva da materialidade e das relações sociais, há de se meditar sobre que motivos fizeram com que um espaço antes sumamente ocupado por operários, anos mais tarde seriam completamente alienados daquele espaço com a inserção de atividades ligadas ao ramo de comércio e serviços. A questão central aqui é: a despeito do espaço ter seu caráter social intrínseco a ele, com o inquérito da nova lógica metropolitana de desconcentração das indústrias houve a liberação destes espaços para outros setores produtivos. A disponibilidade de solo urbano, um bem escasso na cidade capitalista, somado à localização estratégica da Superquadra viabilizou a atual conformação do espaço.

Em meados do século XX, a face hoje residencial da Superquadra se resumia somente ao Frigorífico Wilson, que, uma vez demolido, cedeu espaço para a construção de condomínios residenciais verticais da Paulicoop. Ulteriormente, no

início da década de 1990, foi construída a faculdade UNIFIEO; em 2005 foi inaugurado o Super Shopping de Osasco para integrar o complexo já existente que abarcava a C&C, Walmart e Cobasi; e em 2006 foram inaugurados o Makro atacadista e a unidade do Poupatempo como etapa inicial do projeto de implantação do Shopping União, que seria inaugurado somente três anos mais tarde, em 2009. A face norte da Superquadra, cujo limite é a Avenida Hilário Pereira de Souza —inicialmente denominada “Superavenida” — foi inaugurada somente em 2007. Tratava-se de uma das premissas para a instalação do Shopping União<sup>78</sup>, e sua construção objetivava minimizar o trânsito na Avenida dos Autonomistas.

Para compreender a alienação da Superquadra no período posterior a demolição do frigorífico, se faz necessário ponderá-la sob a ótica da superposição do valor de uso e o valor de troca deste espaço. Tal como postula Henri Lefebvre o primeiro diz respeito a cidade e a vida urbana; já o segundo se perpetua a partir da compra e venda de espaços, consumo de produtos, bens, lugares e signos.<sup>79</sup> Com o descolamento do valor de uso e valor de troca, a Superquadra perde o seu valor de uso, e assim permanecerá até a inauguração do Shopping União, que desencadeou o processo de especulação imobiliária na região cujo epicentro está nas Avenida Franz Voegelli, Avenida Hilário Pereira e Avenida Manoel Pedro Pimentel. Deste modo, nessas três ruas predominam a função residencial, enquanto nas outras faces da Superquadra, na Avenida dos Autonomistas e Avenida Domingos Odália Filho, predominam o setor de comércio e serviços.

---

<sup>78</sup> Em notícia publicada pela ABB para que o Shopping União fosse construído seriam necessárias alterações no sistema viário da cidade, com a construção de uma superavenida onde foram investidos pela prefeitura, o WalMart, o Carrefour e o grupo Savoy cerca de R\$ 6 milhões. Disponível em: <<http://www02.abb.com/global/brabb/brabb151.nsf!OpenDatabase&db=/global/brabb/brabb155.nsf&v=39B2&e=pt&c=4FB98D1A3CFA31728325715B004B985C>>. Acesso em: 26/12/2017.

<sup>79</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 27.

Foto 17: Avenida Franz Voegelli antes da construção da UNIFIEO



Fonte: Câmara de Osasco. Disponível em:

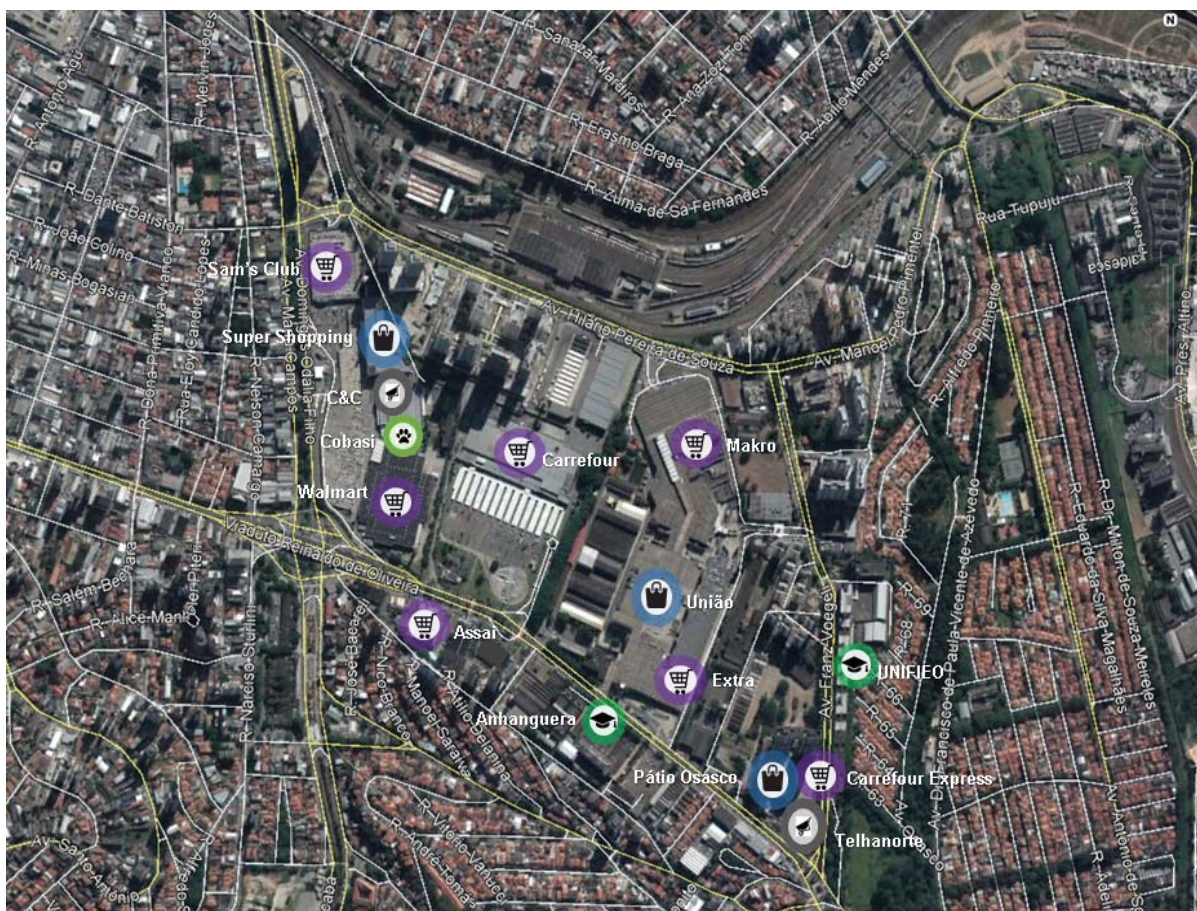
<[http://www.osasco.sp.leg.br/especial-cidade-de-osasco/fotos/urbanismo/atct\\_album\\_view?b\\_start:int=60&-C=>](http://www.osasco.sp.leg.br/especial-cidade-de-osasco/fotos/urbanismo/atct_album_view?b_start:int=60&-C=>). Acesso em: 23/12/2017.

Na face comercial da Superquadra existem estabelecimentos de menor porte, como concessionárias, alguns pequenos restaurantes e, especificamente na Avenida Maria Campos, está situado um pequeno polo automotivo, bem como uma academia de esportes.<sup>80</sup> Todavia, a amplitude da área de influência da região dentro de Osasco e nos demais municípios limítrofes se deve aos empreendimentos de grande porte, como os supermercados (Extra, Walmart e Carrefour), atacadistas (Makro, Sam's Club e Assaí), loja de materiais para construção (C&C e Telhanorte) e Shoppings Centers.

---

<sup>80</sup> A Avenida Maria Campos não foi elencada como um dos limites da Superquadra justamente em função dessas lojas de baterias e peças de carro que destoam do padrão de lojas nas demais faces da Superquadra. Para fins analíticos foi selecionada como fronteira a Avenida Domingos Odália Filho por abarcar o complexo do Super Shopping.

Figura 2: Estabelecimentos de grande porte na face comercial da Superquadra

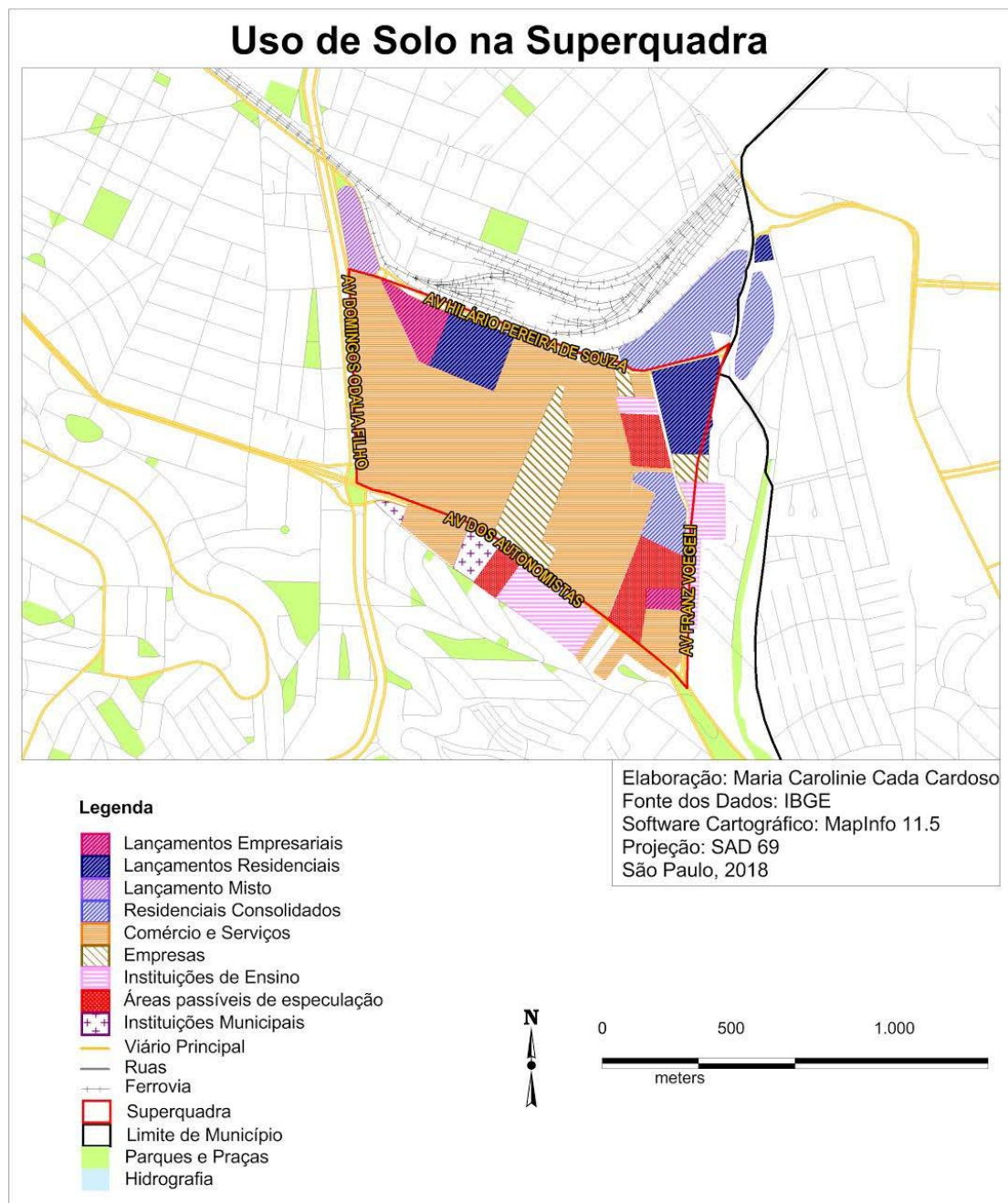


Fonte: imagem de Satélite extraída do Google Earth no dia 10/04/2018.



### IV.3. Espaços que excluem

Mapa 8: Uso de solo na Superquadra



No mapa de Uso do Plano Diretor e 2004 (mapa 5), nota-se que a Superquadra emerge majoritariamente como área de uso predominantemente comercial, e em alguns trechos menores áreas de uso exclusivamente industrial. Sem embargo, as áreas assinaladas como industrial não existem mais, mas, como é

possível constatar no mapa acima, tratam-se de grandes empreendimentos comerciais em apenas um quarteirão.

Tabela 3: Shoppings Centers da Superquadra

Shopping	Inauguração	Área Bruta Locável	Área Construída	Lojas	Vagas	Perfil dos Frequentadores
Shopping União	09/06/2009	97.000	264.000	298	5.000	22% A, 56% B, 17% C, 5% D
Super Shopping	27/10/2005	17.663	60.000	155	2.800	6% A, 77% B, 17% C
Pátio Osasco	12/06/2007	18.600	41.800	75	849	22% A, 56% B, 22% C

Fonte: ABRASCE, 2017.

Somente nestes três shoppings temos 133.263 m<sup>2</sup> de área bruta locável. Considerando que na área ainda existem outros grandes estabelecimentos comerciais de grande porte, alcançaremos a margem de cerca 150.000 m<sup>2</sup> de área bruta locável. Tais empreendimentos contam com 8.649 vagas de estacionamento, o que reitera a lógica de espaço produzido sob a lógica do automóvel.

A análise embasada nos Shoppings Centers se valida não apenas devido ao seu papel central no consumo de mercadorias no seio da cidade capitalista, mas também em função de se tratar um espaço de sociabilidade contraditória<sup>81</sup> — como também ocorre nos lançamentos residenciais de alto padrão — que desencadeou o processo de especulação hoje em curso:

O Shopping Center pode ser considerado uma nova cidade do capital. Enquanto uma parcela da população idolatra mercadorias e vivencia lazers reificados a outra parcela da população sem acesso real, se contenta com o desejo de um dia conhecê-lo ou um dia frequentá-lo. Esse espaço urbano do capital, o Shopping Center, é entendido, portanto, como um espaço de contradições e de segregação social, na medida em que reflete a sociedade. Atores sociais indesejáveis como trombadinhas e prostitutas são banidos desses espaços através de um rígido esquema de segurança (GENEROSO, 2012, p. 08).

<sup>81</sup> GENEROSO, Évelin. **Shopping Center: espaço de sociabilidade, espaço de contradições**. 2012. p. 01.

Embora a autora enfatize que o Shopping Center pode ser considerado a “nova cidade do capital”, esses templos do consumo se distanciam muito do ideário de cidade apregoado por Lefebvre. Esses espaços nem minimamente promovem o encontro entre diferentes, somente viabilizam a sociabilidade entre indivíduos da mesma classe social. Ainda que os shoppings da área de estudo não sejam predominantemente frequentados pela classe A, e sim por uma maioria esmagadora pertencente às classes B e C, não se deve destituir desses espaços o seu caráter excludente. Posto isso, considerando que a área em estudo abarca três Shoppings Centers, é patente que, após suas inaugurações, iriam propalar mudanças expressivas no entorno. Acrescido ao novo modelo de empreendimentos implantados na região, temos aqui o que pode-se chamar de ilhas antiurbanidade.

#### **IV.4. Superquadra: acessível?**

Em termos de acessibilidade e mobilidade urbana a Avenida dos Autonomistas, que cruza a cidade no eixo leste-oeste, é acessível através das linhas municipais e intermunicipais ônibus, dispondo também de estações da CPTM na porção a oeste. Na Avenida Domingos Odália Filho passa somente uma linha municipal, denominada como “011 - Quitaúna/Vila Yara”, e outras seis intermunicipais<sup>82</sup>, já a estação da CPTM mais próxima, a de Osasco, fica a 1,2 quilômetros de distância. Na Avenida Franz Voegelli e Avenida Hilário Pereira de Souza trafegam somente três linhas de ônibus municipais<sup>83</sup>, que circulam em horários reduzidos, e ambas as ruas ficam entre as estações da CPTM Presidente Altino e Osasco. Em dissonância com a acessibilidade da avenida principal, chama a atenção o fato de justamente as ruas residenciais não serem tão acessíveis em face às distâncias a serem transpostas caminhando, tanto para alcançar as estações da CPTM como pontos de parada com

---

<sup>82</sup> As linhas em questão são: “122 - Barueri (Petrobrás)/Osasco (Vila Yara)”, “133 - Itapevi (Cohab)-Osasco (Centro)”, “202 - Osasco (Jardim Adalgisa)/São Paulo (Pirituba)”, “223 - Carapicuíba (Cohab V)/Osasco (Vila Yara)”, “230 - Barueri (Alphaville)/Osasco (Vila Yara) via Jardim Mutinga” e “246-Santana de Parnaíba (Jardim São Luís)/Osasco (Vila Yara)”. Os itinerários foram obtidos no portal da EMTU, responsável por essas linhas: <<http://www.emtu.sp.gov.br/sistemas/linha/>>. Acesso em: 01/01/2018.

<sup>83</sup> São elas o “06-2 - Terminal Santa Maria/Vila Yara”, “021 - Ginásio Munhoz/Vila Yara” e “039-Presidente Wilson/Presidente Altino”. Os itinerários foram obtidos nos sites da Viação Osasco: <<http://www.viacaoosasco.com.br/>> e Viação Urubupungá <<http://itinerario.urubupunga.com.br:8080/itinerario/BuscaLinhas.aspx?emp=1>>. Acesso em: 01/01/2018.

maior circulação de ônibus. Nesse sentido, conclui-se que, especialmente nessas áreas, tais condomínios residenciais são voltados para um público detentor de automóvel particular.<sup>84</sup>

O autor Jan Gehl, ao discutir planejamento urbano em face aos aspectos sociais, considera que a inserção do automóvel fez emergir escalas que privilegiem somente o automóvel em detrimento de escalas humanas.<sup>85</sup> Isso se torna um problema de planejamento à medida em que se transforma em uma estratégia espacial adotada por órgãos públicos com o intento de construir cisões no espaço e destituir da cidade o seu caráter de lugar de encontro. Nesse sentido, escolhas encetadas pelo poder público adquirem uma colossal importância no sentido de promover ou não a integração:

Um maior número de vias convida ao tráfego de automóveis. Melhores condições para os ciclistas convidam mais pessoas a pedalar, mas ao melhorar condições para os pedestres, não só reforçamos a circulação a pé, mas também — e mais importante — reforçamos a vida da cidade (GEHL, 2015, p. 28).

Nesse sentido, espaços de desenvolvimento mais recente como a nova centralidade em ascensão no município — a Superquadra — revelam o desmazelo da prefeitura em promover, nas últimas décadas, escalas que favoreçam a circulação de pedestres nesta localidade. Imperam vias de velocidade, longas distâncias, calçadas estreitas (quando não com obstáculos, como se vê na foto 18), afastamento entre semáforos e faixas de pedestres que permitem o transeunte ir de uma via a outra.

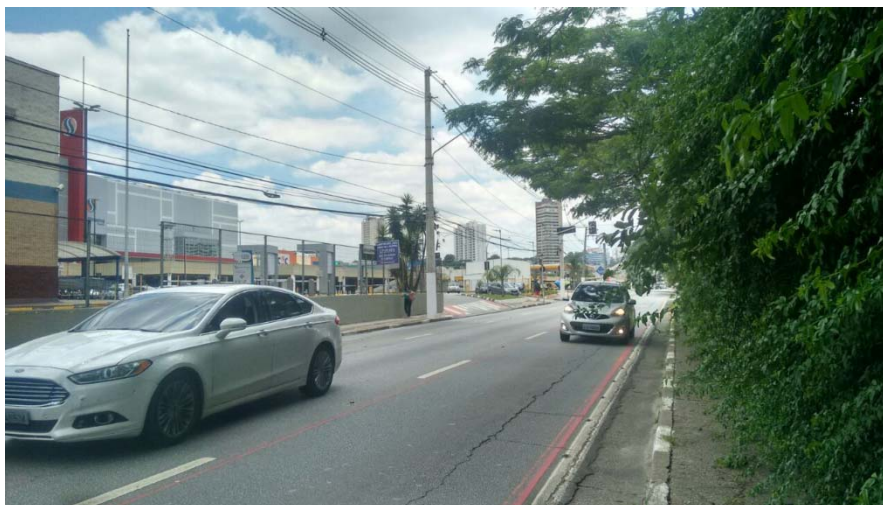
---

<sup>84</sup> Não se devem fazer, entretanto, generalizações, haja visto que não necessariamente uma área com pouca acessibilidade é voltada para pessoas que possuem automóvel. Nas periferias da cidade, por exemplo, se configura um vasto problema de acessibilidade, sobretudo no eixo norte-sul, que em nada se assemelha com a realidade posta na Superquadra.

<sup>85</sup> GEHL, 2015, p. 28.



Foto 18: Obstáculos na estreita calçada do canteiro central entre a Avenida Maria Campos e Avenida Domingos Odália Filho



Fonte: levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

Figura 3: 12 critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre

Proteção	<b>PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proteção aos pedestres</li> <li>Eliminar o medo do tráfego</li> </ul>	<b>PROTEÇÃO CONTRA O CRIME E A VIOLENCIA – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ambiente público cheio de vida</li> <li>Olhos da rua</li> <li>Sobreposição de funções de dia e à noite</li> <li>Bom iluminação</li> </ul>	<b>PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vento</li> <li>Chuva/ neve</li> <li>Frio/ calor</li> <li>Poliuição</li> <li>Poeira, barulho, ofuscamento</li> </ul>
	<b>OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espaço para caminhar</li> <li>Ausência de obstáculos</li> <li>Boas superfícies</li> <li>Acessibilidade para todos</li> <li>Fachadas interessantes</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES PARA PERMANECER EM PÉ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Efeito de transição/zonas atraentes para permanecer em pé/ficar</li> <li>Apoios para pessoas em pé</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES PARA SENTAR-SE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zonas para sentar-se</li> <li>Tirar proveito das vantagens: vista, sol, pessoas</li> <li>Bons lugares para sentar-se</li> <li>Bancos para descanso</li> </ul>
	<b>OPORTUNIDADES PARA VER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distâncias razoáveis para observação</li> <li>Linhas de visão desobstruídas</li> <li>Vistas interessantes</li> <li>Iluminação (quando escuro)</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES PARA OLHAR E CONVERSAR</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Baixos níveis de ruído</li> <li>Mobiliário urbano com disposição para paisagens/ para conversas</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E PRATICAR ATIVIDADE FÍSICA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Convites para criatividade, atividade física, ginástica e jogos</li> <li>Durante o dia e à noite</li> <li>No verão e no inverno</li> </ul>
Prazer	<b>ESCALA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS ASPECTOS POSITIVOS DO CLIMA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sol/sombra</li> <li>Calor/frescor</li> <li>Brisa</li> </ul>	<b>EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bom projeto e detalhamento</li> <li>Bons materiais</li> <li>Ótimas vistas</li> <li>Árvores, plantas, água</li> </ul>

Fonte: GEHL, 2015, p. 237.

A análise do diagrama acima nos permite facilmente concluir que grande parte dos critérios elencados pelo autor não foram nem minimamente satisfeitos. Atinente ao âmbito da proteção à sensação de segurança ao pedestre, tanto no aspecto de eliminar o medo do tráfego como no da proteção contra um eventual crime, não é assegurada em função dos acessos limitados e ruas mal iluminadas (sobretudo as da face residencial, onde recorrentemente ocorrem assaltos); quanto ao conforto, as métricas que favorecem a caminhada estão presentes somente dentro dos Shoppings Centers unicamente porque esses espaços pressupõem a caminhabilidade e fluidez entre um ambiente e outro; contudo, as oportunidades de diálogo e de encontro entre os diferentes são inviabilizadas pelos ruídos e interferências externas; no que diz respeito à esfera do prazer, a escala dos edifícios não satisfaz a escala humana, e, embora haja uma área verde considerável (especialmente na face residencial), não existem bancos para que a vista possa ser contemplada.

É interessante notar, finalmente, que exceto pelo Pet Parque, situado na Avenida Franz Voegelli, inexitem na Superquadra equipamentos públicos de lazer ao ar livre que permitem a realização de atividades físicas. Porém, essa carência de equipamentos públicos de lazer não incide diretamente na moderna e diversificada infraestrutura de entretenimento presente nos lançamentos residenciais. Isso porque nestes espaços impera um nexo de auto-isolamento do espaço público corroborando, assim, com a gênese do alegoria de vida em um bairro planejado.

#### **IV.5. Perfil Demográfico**

Alinhado a um viés de análise não tão vasto quanto a Região Metropolitana de São Paulo, a adoção da categoria de microrregião na análise do perfil demográfico pode se mostrar deveras esclarecedora. Subordinada a uma mesorregião, a microrregião é um critério de divisão da organização espacial que agrupa municípios de acordo com suas especificidades nas suas estruturas produtivas partindo da interação entre as áreas de produção que, em última instância, visam suprir à população residente por intermédio do comércio atacadista e varejista e setores sociais básicos.<sup>86</sup> Assim sendo, pressupõe-se que a microrregião de Osasco —

---

<sup>86</sup> (IBGE, 1990)

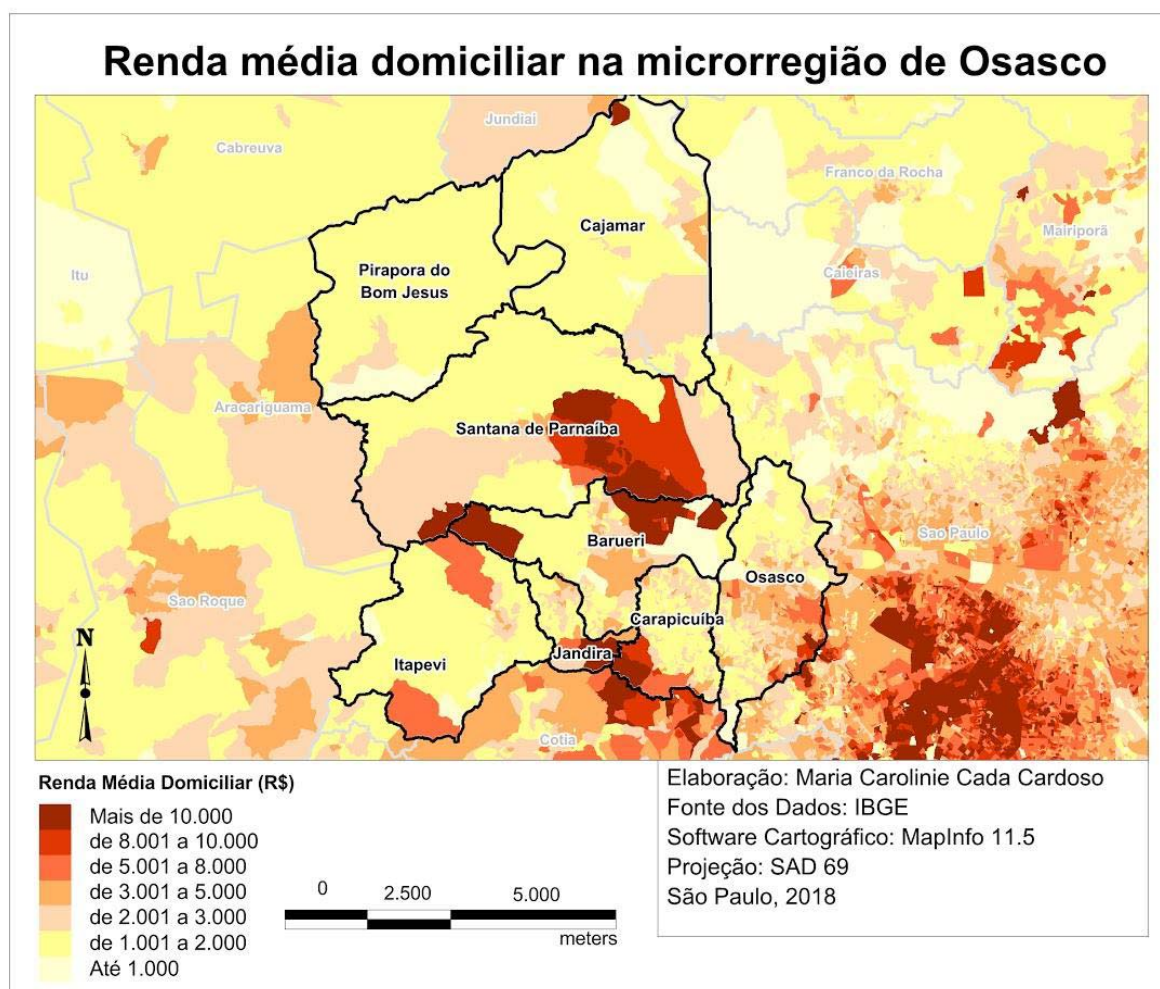
composta pelos municípios de Barueri, Cajamar, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba — , agrupa municípios com uma grande sinergia em uma escala local. Irrefutavelmente, o Instituto de Geografia Estatística (IBGE) oferece uma gama infindável de variáveis no censo demográfico. Entretanto, para se analisar o perfil demográfico da região foram selecionados três variáveis devido à sua complementariedade, a saber: renda, densidade e concentração de estabelecimentos empregatícios, sendo a última aplicada somente à esfera do município de Osasco. Ampliando o nível de análise, a sobreposição das informações contidas em cada um dos mapas nos permite elucidar importantes aspectos da organização socioespacial da microrregião e, mais ainda, da área aqui em estudo.

Mapa 9: Microrregião de Osasco



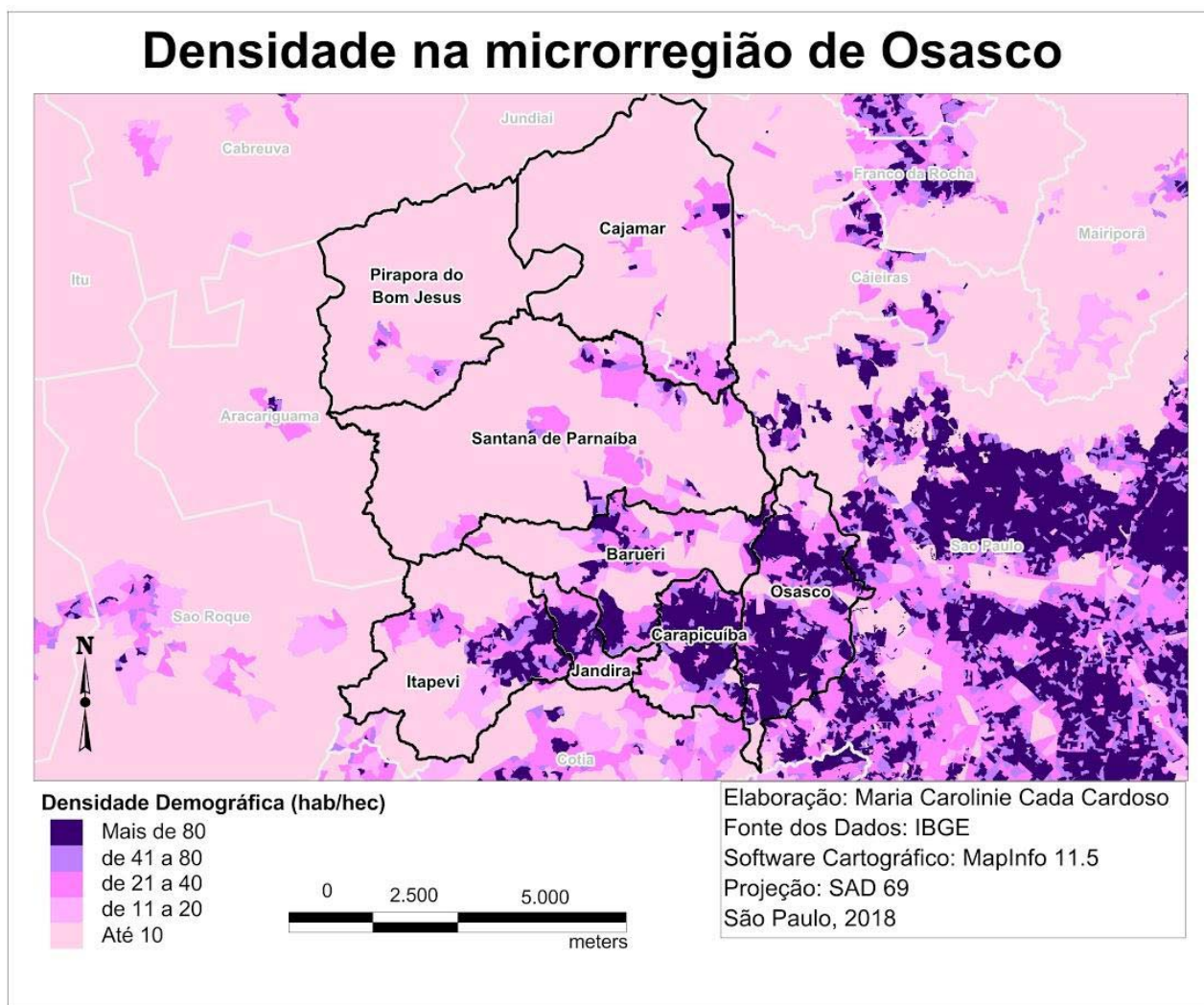
Os mapas abaixo, de renda e densidade demográfica, foram elaborados a partir de dados do Censo de 2010 para cada respectivo setor censitário. Por setor censitário, compreende-se “unidade territorial estabelecida para fins de controle cadastral, formado por área contínua”.<sup>87</sup> A adoção destas duas categorias nos permite inferir em que aspecto Osasco se sobressai dentre os demais municípios da microrregião de forma tal a viabilizar processos de revalorização atualmente em curso.

Mapa 10: Renda média domiciliar na microrregião de Osasco



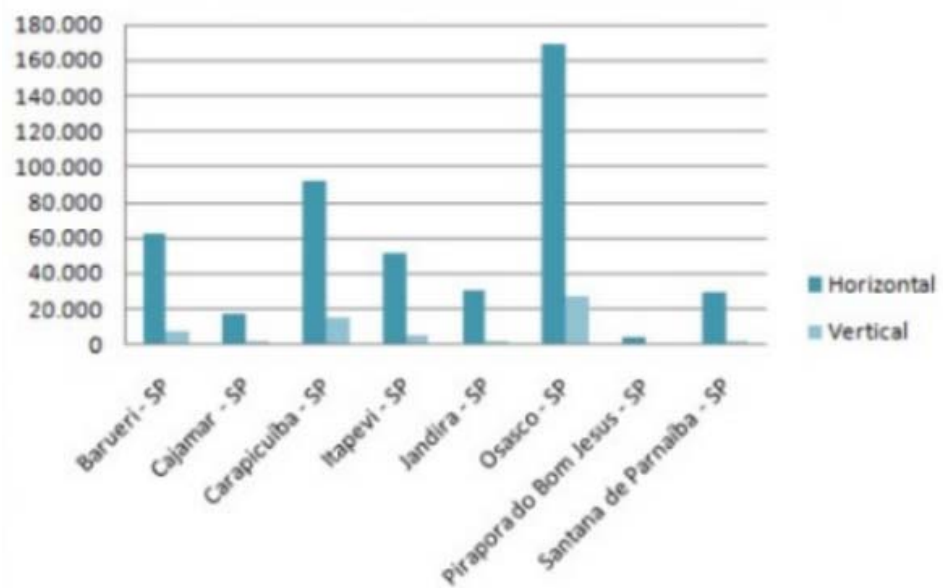


Mapa 11: Densidade na microrregião de Osasco



Tomando como base somente a renda média domiciliar da microrregião, podemos constatar que Barueri, Carapicuíba, Jandira e Santana de Parnaíba possuem áreas muito maiores com renda acima de R\$8.000,00 do que Osasco. Por assim dizer, optar somente por esse viés de análise não seria nada representativo e nada conclusivo. Realizando um contraponto com a densidade demográfica, no entanto, é possível observar que a cidade possui um grande adensamento populacional na zona norte e sul. Como podemos observar no gráfico abaixo, o município que também dá nome à microrregião detém um número muito maior de domicílios que os demais — e devemos dar um destaque ainda maior para o descompasso entre o número de domicílios horizontais e verticais.

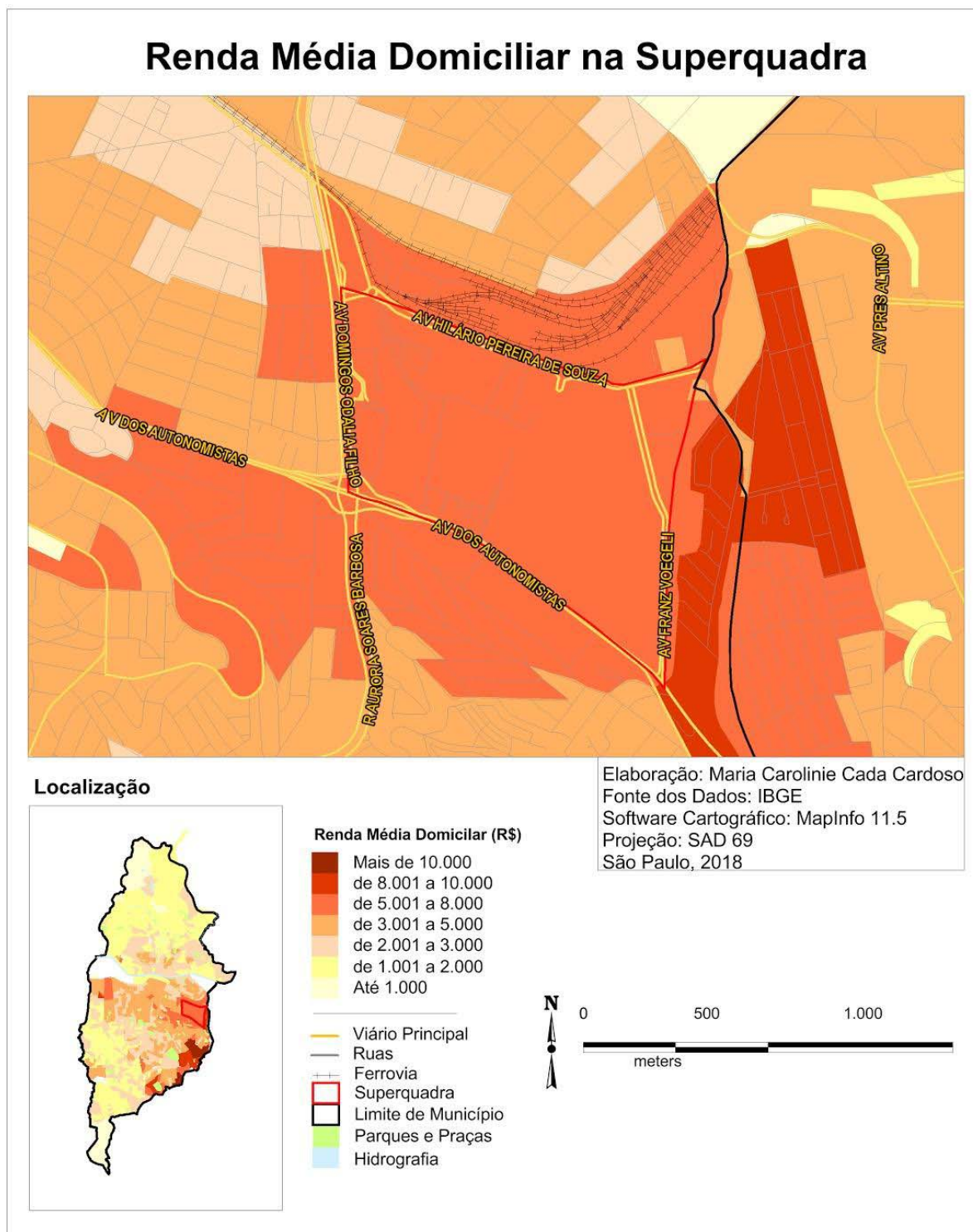
Gráfico 3: Domicílios na microrregião de Osasco



Fonte: Censo Demográfico de 2010.

O diferencial de Osasco perante os demais municípios da microrregião que permitem tal revalorização consubstanciada no espaço se devem a fatores que muito provavelmente não estejam tão claros a partir do Censo Demográfico de 2010. Por assim dizer, a legitimidade da ascensão de ilhas anti urbanidades justamente em Osasco e, sobretudo na Superquadra, repousa justamente sobre um aspecto infraestrutural, tanto do ponto de vista viário como de comércio e serviços, como também o fato do município possuir uma economia forte no âmbito local de forma mais singular do que nos outros municípios da microrregião. Tendo isso em vista, abaixo estão elencados aspectos que tangenciam justamente a cidade dentro do seu próprio contexto confrontando-a com a Superquadra.

Mapa 12: Renda média domiciliar na Superquadra

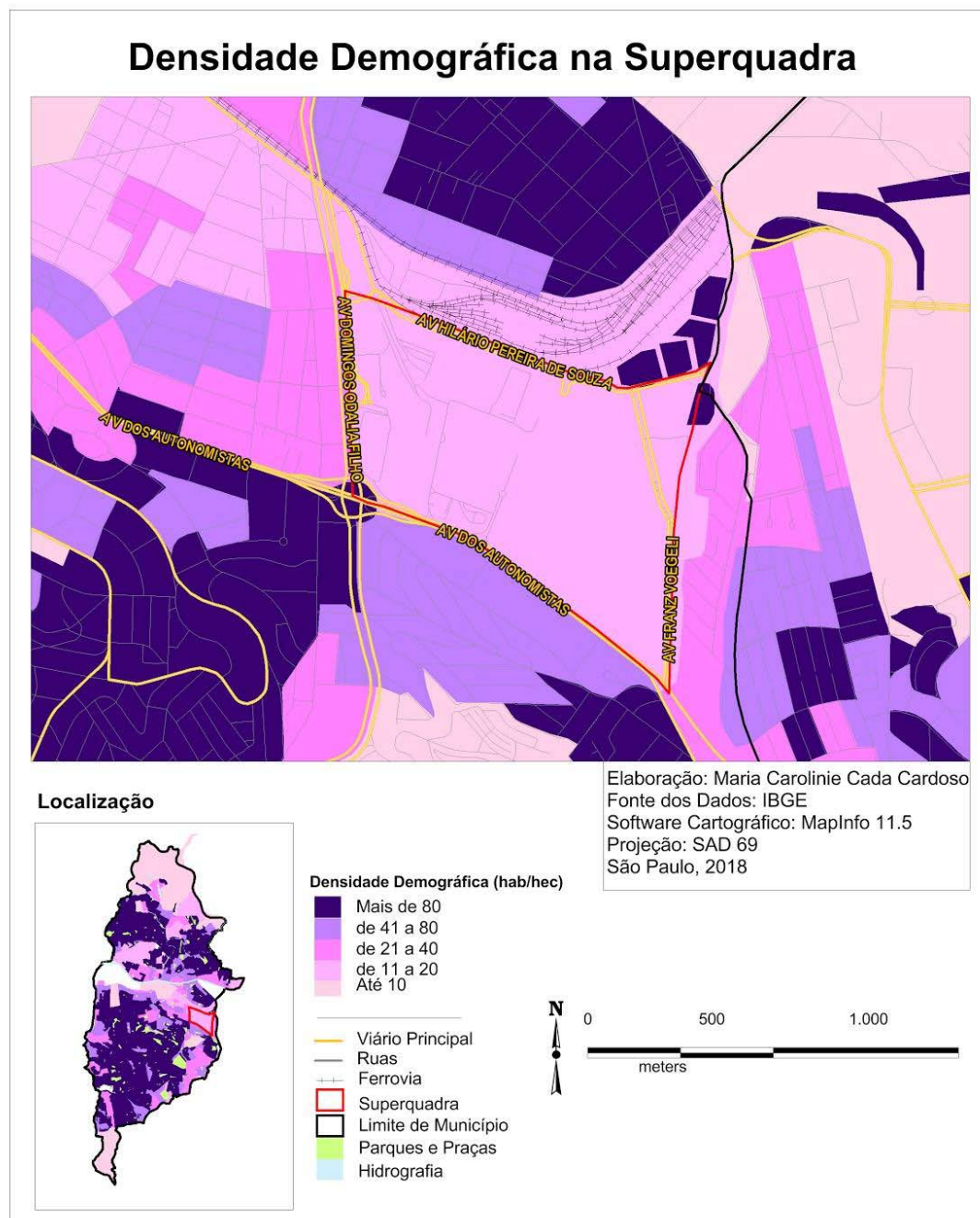


De forma geral, parcela majoritária de municípios possui renda média domiciliar de até três mil reais. Faixas de renda entre três e oito mil reais estão concentradas na região central do município no eixo leste-oeste, imediatamente ao sul do Rio Tietê



— neste intervalo se insere a Superquadra com renda entre cinco e oito mil reais. As maiores faixas de renda, por sua vez, estão situadas na porção sudoeste do município nos bairros Continental, Vila Yara, Vila Campesina, Jardim Adalgisa e City Bussocaba.

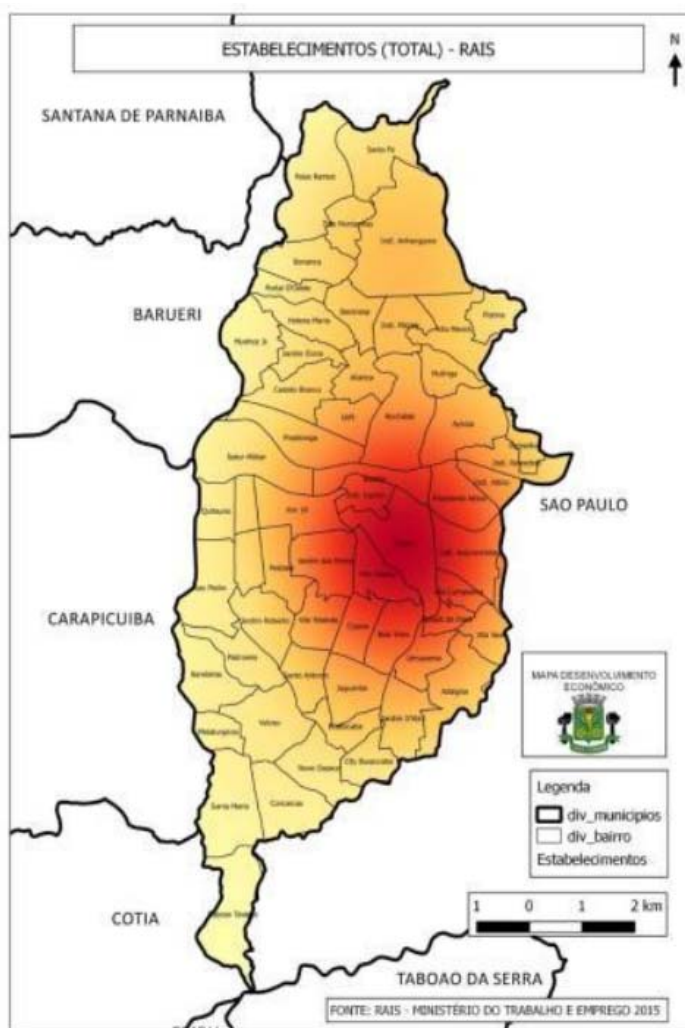
Mapa 13: Densidade Demográfica na Superquadra





Contrariamente ao que fora explicitado no mapa 12, as áreas com menor renda média domiciliar no mapa anterior são as que aqui emergem com maior densidade. Os bairros no extremo norte e sul, bem como o Setor Militar, a Vila Militar, o Bonfim e o Industrial Centro são as áreas com menor densidade. A Superquadra, com exceção das áreas do eixo residencial mais antigo, está situada no limiar entre 11 e 20 habitantes por hectare. Partindo do pressuposto de que essas informações derivam do Censo de 2010, deve-se considerar que neste contexto haviam somente estabelecimentos comerciais e as torres residenciais da Paulicoop. Contudo, convém ressaltar que ainda que os dados fossem recentes, a densidade demográfica da Superquadra não estaria drasticamente diferente, uma vez que embora hajam, sim, diversos lançamentos residenciais na região, somente algumas torres do empreendimento Jardins do Brasil foram entregues pela construtora e, portanto, não se trata de um condomínio consolidado como os demais, isto é, com um grande número de moradores estabelecidos.

Mapa 14: Concentração de Estabelecimentos de Trabalho e Emprego em Osasco



Fonte: Osasco, 2017, p. 27. Disponível em:

<[http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno\\_Plano\\_Diretor\\_compactado.pdf](http://pdosasco.com.br/wp-content/uploads/2017/11/Caderno_Plano_Diretor_compactado.pdf)>.

Acesso em: 20/12/2017.

O mapa acima permite observar a manifestação no espaço de um processo bem recorrente na metrópole: a concentração de estabelecimentos de emprego em áreas menos adensadas populacionalmente. Essa questão se torna um transtorno ainda maior ao passo que já consideramos que o município não possui uma boa fluidez do ponto de vista do transporte público, o que pode se somar ao fato de a circulação por meio das linhas de ônibus ser muito onerosa. Ainda que no gráfico 2 tenhamos constatado que as atividades econômicas do município são basicamente atreladas à indústria e com uma parcela esmagadora atrelada ao setor de comércio

e serviços, no mapa 14 os estabelecimentos de emprego se concentram em áreas que no mapa de zoneamento são consideradas residenciais (ainda que não se deva desconsiderar a baixa densidade em comparação com outras regiões do município) e zonas de uso em eixo predominantemente comercial e de serviço (ZECS). Nas bordas da mancha vermelha estão situadas zonas de uso exclusivamente industrial (ZI), e mais ao norte do município, onde está estabelecido outra grande zona industrial, a área aparece sensivelmente mais alaranjada que no extremo sul, no bairro Raposo Tavares e outra ZI. Ademais, fazendo um contraponto com o PIB elevado, a renda média domiciliar não é massivamente elevada; sinalizando, assim, um problema de concentração de renda.

## **Capítulo V: A Especulação e as ilhas antiurbanidade**

### **V.1. Um caso à parte: a Paulicoop**

Através das asserções supramencionadas conclui-se que Superquadra é um bairro que, a princípio, era estritamente industrial com terrenos amplos, aplainados e predomínio de uma paisagem horizontal. A inserção de uma nova paisagem urbana nasce com os lançamentos residenciais da Paulicoop pulverizados pela face residencial da Superquadra após a desativação do frigorífico Wilson. Nas fotografias abaixo podem ser observadas a demolição do frigorífico (foto 19) e uma visão recente da paisagem urbana vertical que impera na região (foto 20). Apesar do ângulo não ser o mesmo, a linha férrea e o mesmo galpão azul aparecem em ambas as fotografias.

Foto 19: Desativação do frigorífico Wilson no final da década de 1980



Fonte: Portal Beefpoint. Disponível em:

<<http://sites.beefpoint.com.br/pedrodefelicio/o-surgimento-dos-matadouros-frigorificos-no-brasil-do-inicio-do-seculo-xx/>> Acesso em: 26/12/2017

Foto 20: Condomínios residenciais verticais paralelos à ferrovia



Fonte: Maria Carolinie Cada Cardoso, fotografia retirada no dia 05/01/2018.

Para fins de análise subdividiremos o eixo residencial da Superquadra em três, respeitando a cronologia de sua ocupação: o eixo 1 diz respeito aos empreendimentos mais antigos, situados na Avenida Manoel Pedro Pimentel; intermediariamente, no eixo 2, estão situados os empreendimentos da Avenida Franz Voegelli; e, ainda, temos o eixo 3, mais recente, na Avenida Hilário Pereira de Souza. Até o inquérito do processo da revalorização urbana, somente na Avenida Manoel Pedro Pimentel haviam unidades 2760 habitacionais do projeto inicial da Paulicoop<sup>88</sup>, enquanto na Avenida Franz Voegelli haviam 576. Na tabela abaixo está explicitado o número de unidades por condomínio subdivido entre seus respectivos eixos residenciais.

---

<sup>88</sup> Aqui me refiro a projeto inicial pelo fato de até hoje estas torres estarem sendo comercializadas — agora, porém, com uma nova roupagem, por outra construtora. Trata-se do residencial MUV, de que trataremos mais adiante.



Tabela 4: Condomínios residenciais Paulicoop

Eixo	Condomínio	Andares	Unidades por Andar	Torres	Unidades Totais
1	Residencial das Acácias	17	4	8	544
1	Residencial Flamboyant I	18	4	3	216
1	Residencial Flamboyant II	18	4	3	216
1	Parque dos Manacás	17	4	8	544
1	Residencial Ipê	18	4	5	360
1	Parque dos Eucaliptos	10	4	22	880
2	Parque dos Carvalhos	18	4	5	360
2	Parque dos Pinheiros	18	4	3	216

Fonte: levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

A disparidade das unidades habitacionais entre um eixo e outro nos leva a inferir que havia um número maior de terrenos ociosos no eixo 1 na década de 1990. Na Avenida Franz Voegelli, isto é, no eixo 2, estavam instalados dois campus da faculdade UNIFIEO, a indústria Colgate Palmolive, a faculdade FIZO, o colégio COC, a garagem de ônibus da Osastur, a Companhia Municipal de Transportes de Osasco (CMTO) e a Liquigás (que também possui outra entrada pela Avenida dos Autonomistas). Entre rupturas e permanências, subsistiu no local a UNIFIEO, a Osastur e a CMTO. Quanto aos demais estabelecimentos, atualmente estão sendo construídos residenciais verticais de alto padrão, exceto pela Liquigás que foi leiloada no final do ano de 2016 e o terreno ainda não tem destino definido. Com esparsos núcleos ainda passíveis de especulação, o autor Paul Singer propõe uma reflexão bem aplicável ao contexto da Superquadra, uma vez que, com o conjuntura de crise econômica, os proprietários destes terrenos se propõem a aguardar quantos anos forem necessários para o mercado estar apto a receber novos lançamentos:

Como a demanda por solo urbano muda frequentemente, dependendo, em última análise, do próprio processo de ocupação do espaço e pela expansão do tecido urbano, o preço de determinada área deste espaço está sujeito a oscilações violentas, o que torna todo o mercado imobiliário essencialmente especulativo. Quando um promotor imobiliário resolve agregar determinada área ao espaço urbano, ele visa a um preço que pouco ou nada tem a ver com o custo imediato da operação. A “valorização” da gleba é antecipada em função de mudanças na estrutura urbana que ainda estão por acontecer e por isso o especulador se dispõe a esperar um certo período, que pode ser

bastante longo, até que as condições propícias se tenham realizado (SINGER, 1979, p. 23).

Como o próprio nome sugere, a Paulicoop é uma cooperativa habitacional que, em tese, objetivava viabilizar o acesso a casa própria por camadas sociais menos abastadas. *Em tese* porque, em conformidade com o estudo desenvolvido por Raquel Rolnik e Nabil Bonduki, o acesso à moradia financiado pelo Banco Nacional de Habitação intermediado por cooperativas habitacionais não pode oferecer habitação aos estratos de renda baixa, pois, à medida que a obra é efetuada com trabalho pago, se inserem nas normas do código de obras e leis municipais e pressupõem uma infraestrutura básica que, logicamente, não pode ser paga pelo trabalhador — ou pelo menos não é viável para o trabalhador que adquire uma unidade em loteamentos periféricos e apela para autoconstrução. Em resumo, os autores perfazem que o BNH nem minimamente sanou o problema de habitação popular, e essa assertiva será ainda mais reforçada pelos casos da Superquadra e outros empreendimentos da mesma cooperativa.<sup>89</sup>

Atualmente não mais cabe a figura de um especulador imobiliário que prime por uma cidade horizontal, já que atualmente o espaço urbano é mais restrito do que era no período em que Rolnik e Bonduki teceram esta reflexão; a cidade encontra-se saturada e não possui mais um vasto espaço para se expandir. O que vivemos hoje é um novo momento da cidade produzida enquanto negócio e, embora os agentes sejam os mesmos, os embates pela reivindicação pelo direito à cidade não o são.

Com empreendimentos voltados para a classe média, Adriano Botelho afirma que a guarida dos lucros da cooperativa não era a construção, e sim as mudanças de padrão no uso do solo.<sup>90</sup> Na área em estudo, portanto, essa tradicional estratégia do setor imobiliário foi introjetar o uso residencial em uma área antes industrial. Talvez o preterimento da etapa construtiva justifique o fato da cooperativa estar envolvida em uma série de processos judiciais pelo atraso na entrega de diversas obras. A empresa em questão deixou dezenas de famílias com um grande prejuízo, com um

---

<sup>89</sup> BONDUKI; ROLNIK, 1979, p. 152.

<sup>90</sup> BOTELHO, Adriano. **O Urbano em Fragmentos - A Produção do Espaço e da Moradia Pelas Práticas do Setor Imobiliário**. São Paulo: FAPESP, 1.ed. 2007, p. 235.

saldo de muitas torres a serem construídas não só na área em questão, como também em outros pontos da região metropolitana.

No tocante à Superquadra, a jurisdição destas obras foram repassadas para outra construtora que comercializa as unidades do projeto inicial da Paulicoop como se fossem parte de um novo empreendimento. Dessa forma, o Residencial MUV não é um empreendimento único, e sim torres dispersas pelos condomínios elencados na tabela 4. Alinhado com as novas tendências do mercado imobiliário, a Econ Construtora, atual responsável, realizou sutis adaptações na planta original, permitindo que o comprador opte por uma sala de estar expandida, com somente dois dormitórios, ou a planta tradicional com três dormitórios — sendo ambas as unidades com 64 metros quadrados.

Meus pais adquiriram uma unidade junto à Paulicoop no ano de 1998 pelo montante de R\$ 60.000,00, diluídos em diversas prestações. No ato da compra não se adquiria um apartamento em um condomínio pré-estabelecido e, sim, uma unidade habitacional. Dessarte, toda vez que uma torre estava em vias de ser entregue era efetuado um sorteio com todos os compradores. Recordo-me de ter participado de vários, eram sempre realizados em espaços amplos devido ao extenso número de compradores. Alguns anos mais tarde, em 2004, minha família foi contemplada no sorteio, e na ocasião foi pago o valor de cerca de R\$9.000,00, referente às chaves do apartamento.

No presente momento, os apartamentos mais antigos de três dormitórios estão sendo revendidos por aproximadamente R\$ 340.000,00, enquanto os do MUV, na planta, estão sendo comercializados pela faixa de R\$ 280.000,00. Partindo dessa margem de valores é evidente que os valores praticados se alteraram drasticamente em função da valorização da região, pelo ponto de vista do mercado imobiliário.

A partir da construção da Avenida Hilário Pereira a região passou a se valorizar, haja visto que, além de permitir o acesso imediato ao Poupatempo e Makro, o acesso para o Super Shopping, WalMart, Cobasi, Sam's Club e C&C foram facilitados. O trânsito ficou mais fluido e manifestou-se uma nova forma de acessar o centro tradicional, sem que fosse necessário se conectar com a Avenida dos Autonomistas — a questão da fluidez do trânsito é central na análise da Superquadra



em função da prevalência da métrica do automóvel. Enfim, com a inauguração do Shopping União, bem como da entrada ao lado dos residenciais do eixo 2, ocorreu uma sobrevalorização desses empreendimentos.

Foto 21: Entrada do Shopping União e Residencial Parque dos Carvalhos em  
Perspectiva



Fonte: levantamento de campo realizado no dia em 05/01/2018.

## V.2. Os empreendimentos de alto padrão

O capital imobiliário se difere essencialmente por estar assentado em um bem escasso que é o solo urbano. Ainda que ele se valorize, ele não deriva de quaisquer atividades produtivas e, portanto, trata-se de uma abstração.<sup>91</sup> A cabo da contradição existente entre a marginalidade econômica e a organização capitalista do uso do solo, a cidade capitalista por si só é um espaço de segregação ao partir do pressuposto que a propriedade privada do solo urbano possui como requisito à posse de uma renda monetária:

A demanda de solo urbano para fins de habitação também distingue vantagens locacionais, determinadas principalmente pelo maior ou menor acesso a serviços urbanos, tais como transporte, serviços de água e esgoto, escolas, comércio, telefone, etc., e pelo prestígio social da vizinhança. **Esse último fator decorre da tendência dos grupos mais ricos de segregar do resto**

---

<sup>91</sup> SINGER, 1979, p. 22.

da sociedade e da aspiração dos membros da classe média de ascender socialmente (SINGER, 1979, p. 27, grifo nosso).

Mapa 15: Empreendimentos na Superquadra



Fundamentado no mapa acima, é possível entrever que o processo de especulação está em pleno auge: em uma escala de zoom que abrange majoritariamente a Superquadra e o centro tradicional, áreas não tão adensadas quanto o resto do município, temos mais de trinta empreendimentos — e esse número seria ainda maior se considerássemos o número de torres, haja visto que grande parte destes empreendimentos não é composto por uma única torre. De mais

a mais, é cognoscível a primazia dos residenciais frente aos empresariais, um claro desdobramento da tradição osasquense como uma cidade dormitório. Essa questão valida que nos atenhamos aos empreendimentos da Superquadra.

Na área em estudo estão situados os empreendimentos residenciais MUV, Living Magic, Piscine Home Resort, Jardins do Brasil e o The Cityplex Osasco (que, embora não esteja dentro do perímetro da Superquadra, entrará na análise devido à sua proximidade com a área de estudo); quanto aos empresariais, temos o Osasco Prime Center, mais antigo que os demais empreendimentos e entregue há mais de cinco anos, o Jardins do Brasil (separado das torres residenciais) e o The Cityplex Osasco, que possui no mesmo espaço torres comerciais e residenciais. São, portanto, cinco empreendimentos residenciais e três comerciais. Com exceção do The Cityplex, todos os empreendimentos residenciais foram lançados em etapas, uma vez que, se tratando de um grande investimento desse porte, a estratégia mais plausível é lançar as próximas fases à medida que todas as unidades do empreendimento anterior fossem vendidas.

Tabela 5: Ficha técnica do condomínio Jardins do Brasil

Jardins do Brasil		Ficha Técnica	
		<b>Subcondomínio Abrolhos (2 torres)</b>	
		Andares/ Unid. Andar:	23/6
		Unidades Totais:	476
		VGv:	R\$ 238.035.940,00
		<b>Subcondomínio Amazônia(3 torres)</b>	
		Andares/ Unid. Andar:	31/4
		Unidades Totais:	324
		VGv:	R\$ 310.978.680,00
		<b>Subcondomínio Atlântica (2 torres)</b>	
		Andares/ Unid. Andar:	31/6
		Unidades Totais:	386
		VGv:	R\$ 288.121.540,00
		<b>Subcondomínio Mantiqueira (2 torres)</b>	
		Andares/ Unid. Andar:	23/6
		Unidades Totais:	498
		VGv:	R\$ 247.601.448,00

Fonte: Levantamento de Campo, Eztec.



O empreendimento Jardins do Brasil foi o primeiro a ser lançado na Superquadra, em 2012. Está situado onde ficava o antigo galpão de treinamento do exército e, por este motivo, seu lançamento foi adiado por diversas vezes em função da contaminação do solo. Entre todos os lançamentos residenciais, o complexo Jardins do Brasil é o que possui maior número de apartamentos, maior valor geral de vendas<sup>92</sup> e maior amplitude metros quadrados (na faixa de 67 a 170 metros quadrados), distribuídos em subcondomínios interligados por uma praça central. Cada subcondomínio possui sua própria portaria; ou seja, o fluxo de entrada e do uso das estruturas de lazer é controlado duas vezes. O que mais chama atenção é que o não convívio entre os diferentes é elevado a outro nível neste condomínio. Cada subcondomínio é fragmentado mediante a faixa de metros quadrados e, conseqüentemente, pelo valor dos apartamentos. Em outras palavras, o proprietário do apartamento duplex, cujo valor ultrapassa R\$ 1.300.000,00, não circulará na mesma área comum que o proprietário do apartamento de 67 metros quadrados, que custa um terço do valor.

Tabela 6: Ficha técnica do condomínio Piscine Home Resort


Piscine Home Resort		Ficha Técnica	
		Torre Beach	
		Andares/ Unid. Andar:	23/12
		Unidades Totais:	268
		VGv:	R\$ 118.068.624,00
		Torre Coral	
		Andares/ Unid. Andar:	22/12
		Unidades Totais:	264
		VGv:	R\$ 115.371.589,00
		Torre Royal	
		Andares/ Unid. Andar:	22/12
		Unidades Totais:	342
		VGv:	R\$ 102.580.674,00

Fonte: Levantamento de Campo, Gamaro.

<sup>92</sup>Terminologia muito empregada no mercado imobiliário, o valor geral de vendas (VGv) é o valor potencial de venda de todas as unidades de um empreendimento a ser lançado. Os valores discriminados aqui empregados no cálculo de VGv foram obtidos através de pesquisas em imobiliárias e entrevista com o consultor imobiliário Jacó Garbini.

O Piscine Home Resort, construído no antigo terreno da faculdade Fizo e colégio COC, foi lançado após o empreendimento Jardins do Brasil. Ele possui uma amplitude menor de metros quadrados, mas diferentemente do primeiro ele possui a opção de planta de apartamento studio. As metragens ficam em torno de 40 e 78 metros quadrados. O projeto abarca um espaço na parte externa do empreendimento, o qual será destinado a estabelecimentos comerciais como padarias e mini mercados.<sup>93</sup>

Tabela 7: Ficha técnica do condomínio Living Magic

Living Magic		Ficha Técnica	
		Torre 1	
		Andares/ Unid. Andar:	18/8
		Unidades Totais:	144
		VGv:	R\$ 70.353.072,00
		Torre 2	
		Andares/ Unid. Andar:	18/8
		Unidades Totais:	144
		VGv:	R\$ 65.620.800,00
		Torre 3	
		Andares/ Unid. Andar:	18/8
		Unidades Totais:	144
		VGv:	R\$ 64.389.200,00

Fonte: levantamento de campo, Cyrela.

Lançado em novembro de 2014, o Living Magic foi o último empreendimento a ser lançado na face residencial da Superquadra. Em comparação com os demais, ele possui tanto um número menor de unidades totais como também gerou um valor geral de venda bem inferior. Quanto à metragem dos apartamentos ele também não destoa do padrão da região: são apartamentos de dois e três dormitórios com uma metragem que varia entre 55 e 83 metros quadrados. Após o sucesso de vendas do Living Magic 1, em função dos menores preços por metro quadrado, atualmente a incorporadora comercializa o Living Magic 2.<sup>94</sup>

<sup>93</sup> Informações presentes no site da construtora Gamaro: <<http://www.gamaro.com.br/imovel/piscine/>>. Disponível em: 02/01/2017.

<sup>94</sup> Informações obtidas no site da Living Construtora, empresa do grupo Cyrela: <<https://www.meuliving.com.br/imovel/living-magic-apartamento-vila-yara-osasco-sp>>. Acesso em 02/01/2017.

Tabela 8: Ficha técnica do empreendimento The Cittyplox Osasco

The Cittyplox Osasco	Ficha Técnica
	Torre Residencial
	Andares: 14
	Unidades Totais: 364
	VGV: R\$ 108.780.590,00

Fonte: levantamento de campo, Helbor, Upcon

Entre todos os empreendimentos na Superquadra, o The Cittyplox Osasco é o único composto por somente uma torre residencial. Nos primeiros andares estão situadas as salas comerciais, e nos pavimentos superiores as unidades residenciais. O projeto inicial prevê, também, a construção de uma torre ao lado, que será um hotel composto por 251 apartamentos e um mall com 16 lojas. Mais do que todos os outros empreendimentos, esse especialmente incorpora o conceito do *mixed use*, onde o proprietário possui a possibilidade de morar e trabalhar no mesmo prédio, utilizando-se somente do elevador para se deslocar de um ponto a outro. Em termos de metragem, todos os apartamentos studio possuem na faixa de 32 a 51 metros quadrados.<sup>95</sup> Tendo isso em vista, isto é, considerando a área útil restrita dos apartamentos, depreende-se que ao contrário dos demais empreendimentos, o The Cittyplox Osasco não visa atender ao público familiar.

Excluso os prédios remanescentes da Paulicoop, abordados em mais detalhe no tópico acima, o eixo um dispõe de mais 432 unidades habitacionais; o eixo dois 874; enquanto o eixo três abarca 2048 unidades. Totalizam-se, por conseguinte, 3354 apartamentos a mais do que os 3336 já existentes na face residencial da

<sup>95</sup>Memorial descritivo do empreendimento disponível no site da incorporadora: <<http://upcon.online/imoveis/em-obras/the-cittyplox-osasco/>>. Acesso em: 02/01/2018.

Superquadra. Dessa forma, tomando como base o mapa de densidade (mapa 13) confeccionado a partir das informações obtidas no Censo de 2010 (IBGE), onde a densidade ficava na faixa de 21 a 40 habitantes por hectare, conclui-se que, no próximo Censo, após a entrega de todos esses residenciais, a densidade na região tende a aumentar consideravelmente.

Quanto aos empresariais, a área em estudo abarca um saldo de 1520 salas comerciais, visando sanar uma demanda emergente no município de prédios mais sofisticados, estruturados para receber estabelecimentos do segmento empresarial, escritórios e consultórios médicos. Nesse sentido, Manzatto levantou essa questão em 2009, contexto em que havia sido lançado somente o Osasco Prime Center, questionando se essa demanda seria suprida ou se, por outro lado, haveria uma demanda maior de salas comerciais nos próximos anos.<sup>96</sup>

Foto 22: Vista panorâmica do Osasco Prime Center anexo ao Shopping Pátio Osasco



Fonte: levantamento de campo realizado no dia 05/01/2018.

Em entrevista com o consultor imobiliário Jacó Garbini<sup>97</sup>, ele revelou que existe uma grande parcela de salas comerciais que as construtoras não conseguiram comercializar, e que os investidores que adquiriram unidades comerciais tiveram

<sup>96</sup> MANZATTO, 2009, p. 69.

<sup>97</sup> A entrevista foi realizada no trabalho de campo pela região no dia 05/01/2018.



difficuldade em alugá-las. Logo, apesar da região apresentar um perfil favorável para implantação de empreendimentos imobiliários corporativos, sobretudo em função do processo de desindustrialização e valorização de terra, aliado à presença de infraestrutura (oferta de comércio e serviços), as salas em questão estão ociosas e subutilizadas. Porém, no que diz respeito às unidades residenciais, o consultor aponta que todos os produtos lançados tiveram boa aceitação dos compradores, sendo vendidos em um curto período.

Tabela 9: Empreendimentos Empresariais na Superquadra

Empreendimento	Entrega	Andares	Unidades por Andar	Torres	Unidades Totais	VGV <sup>98</sup>
Jardins do Brasil	2016	27	16	2	848	R\$ 256.757.440,00
Osasco Prime Center	2013	28	12	2	694	R\$ 138.800.000,00
The Cityplex	2018	15	24	1	360	R\$ 72.000.000,00

Fonte: Buildings, 2018.

Notadamente, as imagens dos lançamentos nos permitem observar, novamente, a alteração da paisagem urbana da região. Com o acréscimo das vinte torres, entre residenciais e empresariais, todas elas com um número de pavimentos maior do que os prédios pré-existentis, a vista do horizonte foi tomada por edificações em um espaço que anteriormente imperava uma paisagem horizontal. Conforme observamos no gráfico 3 de domicílios na microrregião de Osasco, ainda hoje a paisagem predominante no município é horizontal, com áreas pontuais de recente verticalização. Sobre esse assunto, Jan Gehl tece uma reflexão interessante acerca do alheamento da vida nos espaços urbanos em altas edificações:

A comunicação entre edifícios altos e seus arredores é excelente a partir dos dois andares inferiores e possível a partir do terceiro, quarto e quinto andares. Podemos, então, ver e acompanhar a vida da cidade; podemos perceber a fala, gritos e movimentos de braços. Estamos realmente participando da vida na cidade. Acima do quinto andar, a situação muda drasticamente. Os detalhes não podem mais ser vistos, as pessoas no nível do solo não podem ser reconhecidas nem contatadas. **Pela lógica, escritórios e residências**

<sup>98</sup> Os valores base para o cálculo de VGV dos empreendimentos empresariais foram obtidos a partir de pesquisas de mercado nos sites das imobiliárias da região e através da entrevista com o consultor imobiliário Jacó Garbini.



**acima do quinto andar deveriam pertencer ao âmbito das autoridades de tráfego aéreo. Pelo menos, não pertencem mais à cidade (GEHL, 2015, p. 42, grifo nosso).**

Do mesmo modo, a fotografia nos permite vislumbrar a proporção destes empreendimentos. Cada um deles detém um vasto número de vagas de garagem (cada apartamento possui pelo menos uma vaga; todavia, apartamentos com metragens maiores chegam a ter até três vagas de garagem) o que mais uma vez anuncia que tais empreendimentos são voltados para um público detentor de automóvel particular.

Foto 23: Inserção da nova paisagem urbana na face residencial da Superquadra



Fonte: Portal do empreendimento Living Magic. Disponível em: <https://www.meuliving.com.br/imovel/living-magic-apartamento-vila-yara-osasco-sp>. Acesso em: 07/01/2018.

### **V.3. A construção da imagem de bairro planejado**

Partindo do pressuposto de que o espaço possui uma feição social imanente, a forma com que ele se apresenta atualmente é um claro reflexo da ação de grupos sociais dominantes. Trazendo essa reflexão para Superquadra, no entanto, depreende-se que a atual conformação do espaço está intimamente atrelada a uma

retórica da publicidade imobiliária que fundamenta a nova construção imagética da cidade. Dessa forma, a premissa inicial de uma cidade é ceifada e criam-se ilhas antiurbanidade.

Engendrado nessa lógica, o estabelecimento dos subúrbios jardins conserva muitas semelhanças com o processo hoje em curso na área em estudo — evidentemente que em um contexto histórico completamente distinto. Em ambos os casos temos o inquérito de uma vivência urbana pautada por situações de segregação naturalizadas como uma verdadeira ode ao “bom urbanismo”.<sup>99</sup> A menção aos subúrbios jardins no rol de análise se faz relevante porque, mais do que um discurso de auto-isolamento, a Cia City inaugura uma nova mentalidade de modelo urbanístico de cidade e “qualidade de vida”.<sup>100</sup> Muitos dos argumentos presentes nos artigos publicitários da época são reproduzidos até hoje, o que notabiliza a grandiosidade desse projeto em termos da eloquência do seu discurso que visava a homogeneização dos espaços tanto em termos de uso como sociais.

Contrapondo-se à esquizofrenia urbana, a ideologia *city* é amparada pela lei de zoneamento, ou seja, setorização da cidade, objeção combativa da densidade demográfica e, somado à isso, ainda que o discurso seja centrado no auto-isolamento, esses bairros eram abertos, isto é, não se alheavam da cidade ao serem envoltos por muros.<sup>101</sup> É nesse ponto nevrálgico que a retórica se distancia do atual discurso desenvolvido pelos agentes imobiliários que se empenham em comercializar espaços na Superquadra. Ainda que na gênese os dois estejam vinculados às concepções anti-urbanas, as resoluções vigentes no subúrbios jardins não são mais aplicáveis no contexto atual, sobretudo no que tange à oposição ao adensamento.

O modelo atual de auto-isolamento não foi encetado ao acaso. Na realidade, ele deriva de um longo processo de flexibilização no zoneamento, na qual o poder público foi o principal catalisador e, aliado a isso, o cenário de desindustrialização coloca o solo urbano em disputa para diversos usos e, assim sendo, é o capitalismo fundamentado na propriedade privada do solo quem dita as regras.<sup>102</sup> Atinente à

---

<sup>99</sup> FONSECA; OLIVA, 2016, p. 28.

<sup>100</sup> Idem, p. 41.

<sup>101</sup> Idem, p. 46-47.

<sup>102</sup> SINGER, 1979, p. 21.

flexibilização no zoneamento, o excerto abaixo ilustra que em um mesmo espaço coexistiam edificações de usos completamente distintos:

Desse “coração” do aglomerado parte a principal artéria local - a Rua Antônio Agu [...]. Estende-se desde a estação, em plena várzea do Tietê, até a Igreja, já sobre a colina, ao sul, por mais de um quilômetro. De início ladeiam-na as principais casas comerciais, repartições públicas e paraestatais, alguns escritórios comerciais, consultórios médicos e dentários, ateliers, bares, cafés, barbearias, etc., embora uma ou outra residência modesta interrompa essa sequência, quando não as instalações de uma indústria (como a Beltramo). É o trecho mais movimentado do pequeno “centro” de Osasco. Em seguida, tornam-se mais escassas as edificações (sobretudo no trecho em que a várzea foi recentemente drenada, em parte aterrada e loteada), até que, atingindo a vertente suave da colina, passam a predominar terrenos baldios. Mas não tarda que, de novo, reapareçam edificações particularmente quando se aproxima da Estrada de Itu. Quem por ela caminha tem diante dos olhos, conforme a direção em que observe, dois pontos de referência inconfundíveis: no alto da colina, próximo à rodovia, a torre da Igreja; no outro extremo, em plena várzea e próximo à ferrovia, as chaminés da cerâmica de Osasco. Dois símbolos bem diferentes, que sintetizam a vida local, a demonstrar, de um lado, a principal característica da economia local e, de outro, a espiritualidade de seus habitantes, tradicionalmente católicos (PETRONE, 1958, p. 106-107).

No fragmento acima Petrone produz uma narrativa que nos permite defrontar com a paisagem do centro tradicional naquele período. Coadunavam casas de padrão médio em meio a estabelecimentos comerciais e indústrias e, considerando que o núcleo de Osasco era o principal, pode-se inferir que essa lógica ecoava sob os demais núcleos. A despeito da bandeira de auto-isolamento levantada pela ideologia dos subúrbios-jardim, baseada em elementos monetários de valorização da terra urbana, o desalinho na setorização da cidade pode se tornar uma vicissitude do ponto de vista do saneamento básico. No cenário descrito pelo autor também é possível constatar uma certa fluidez na principal via da cidade, isto é, a presença de uma marcha pedestre no centro tradicional. Ao contrário do que tivemos em São Paulo, por exemplo, cujos efeitos dispersores da ocupação estão também (mas não unicamente) atrelados à instalação dos cafeicultores da capital seguido da construção de seus próprios bairros, em Osasco os fatores dispersores se devem mais aos aspectos físicos do meio em questão — várzea do rio, áreas alagadiças, colinas. A indústria teve, sim, participação na conformação atual do espaço, mas, uma vez instaladas nas cercanias da Estrada de Itu e da ferrovia, inflexivamente elas foram subjugadas às especificidades do meio físico.

Concernente aos empreendimentos aqui em estudo, os aspectos mais expressivos são a adoção da distância em quilômetros como indicação de métrica-tempo e a construção da retórica de um bairro planejado como se fosse praticamente uma alegoria de espaço protegido<sup>103</sup>, isto é, a prevalência da ideologia de segurança<sup>104</sup>, onde se pode caminhar livremente e criar seus filhos livres das ameaças existentes do outro lado do muro. Tais apelos discursivos são recorrentes nas falas dos promotores de vendas:

Eles o concebem e realizam, sem nada ocultar, para o mercado, visando o lucro. O fato novo, recente, é que eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim o urbanismo. Com ou sem ideologia, o urbanismo torna-se um valor de troca. O projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar de felicidade numa vida quotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada. O imaginário do habitat se inscreve na lógica do habitat e sua unidade dá uma prática social que não tem necessidade de um sistema. **Donde esses textos publicitários já famosos e que merecem passar para a posteridade, porque a publicidade torna-se aqui uma ideologia. [...] A cotidianeidade parece um conto de fadas.** “Deixar seu casaco no vestiário da entrada e, mais leve, dar suas caminhadas após ter deixado as crianças no jardim de infância da galeria, encontrar os amigos, tomarem juntos um drink no bar...” e eis a imagem realizada da alegria de viver. A sociedade de consumo traduz-se em ordens: ordem de seus elementos no terreno, ordem de ser feliz. Eis o contexto, o palco, o dispositivo de sua felicidade. Se você não souber aproveitar a ocasião de pagar a felicidade que lhe é oferecida para fazer dela sua felicidade é que... Inútil insistir! ( LEFEBVRE, 1991, p. 25, grifo nosso).

A ideologia publicitária a qual o autor se refere é conspícua nos lançamentos residenciais pulverizados pela face residencial da Superquadra. Levando em conta que se trata de um número considerável de empreendimentos em um raio muito restrito, eles naturalmente disputam o mercado e, por conseguinte, cada incorporadora apela para um elemento específico para atrair compradores. Em geral, todos eles recorrem a verborragia desmedida para vender as unidades construindo uma prosa que exalta as vantagens locacionais de estar perto de grandes estabelecimentos comerciais como o Super Shopping, Shopping União e hipermercados, além dos múltiplos acessos para as vias expressas Marginal Tietê, Pinheiros, Rodovia Castelo Branco, Rodovia Anhanguera e Rodovia Raposo Tavares.

---

<sup>103</sup> FONSECA; OLIVA, 2016.

<sup>104</sup> Ainda que não se deva ignorar que a ideologia dos subúrbios-jardim não remanesceu até o período atual de maneira incólume e, por assim dizer, muitos recursos utilizados naquele período são correntemente empregados ainda hoje.

Entretanto, seguindo em um fluxo oposto, em materiais publicitários mais sintéticos entregue aos transeuntes e nos semáforos da vizinhança, é recorrente a menção, em letras garrafais, da proximidade com pontos importantes da capital (como parques, shoppings e estações) e das vias expressas. À vista disso, na cronópolis<sup>105</sup>, a proximidade com vias de grande fluxo e rodovias adquire valor de troca. No panfleto abaixo, do empreendimento Piscine Home Resort, é intrigante a escolha seletiva de informações. Apesar do empreendimento estar situado em Osasco, a publicidade não faz referência a nenhum estabelecimento do município, somente da capital. Ou, ainda, na “localização que privilegia a sua vida” emerge a Estação Vila Olímpia, quando a estação de Presidente Altino fica a menos de cinco minutos de distância; o Shopping Villa Lobos, quando em um raio de menos de dois quilômetros está o Shopping União, o Super Shopping e o Shopping Continental; e, finalmente, a Cidade Universitária, quando somente na mesma quadra do empreendimento temos outras duas instituições de ensino superior. Tão logo, é possível deduzir que as incorporadoras pretendem atingir um público-alvo mais elitizado que não necessariamente reside em Osasco, já que em outros panfletos também é recorrente o argumento de que o valor do metro quadrado é bem inferior ao praticado em São Paulo.

Figura 4: Panfleto do empreendimento Piscine Home Resort



Fonte: Gamaro.

<sup>105</sup> SANTOS, 2001, p. 22.

O Jardins do Brasil foi o primeiro empreendimento residencial a ser lançado no período da revalorização urbana em curso no bairro, e talvez o mais emblemático entre todos eles. Logo no início do vídeo publicitário do empreendimento surge o conceito de construção de um bairro planejado nos 68.000 m<sup>2</sup> de terreno; sem, contudo, mencionar que os condomínios são individualizados. Estrategicamente, os 4.600 m<sup>2</sup> de praça central não são omitidos. Se tratando de subcondomínios individualizados, cada um conta com seus equipamentos de lazer próprios. Sem introduzir o conceito de *mixed use*, o locutor entoia o slogan “more, trabalhe e viva: em um só lugar tudo o que você sonhou”, fazendo uma referência sutil ao lançamento comercial presente no mesmo terreno. Repetidamente o enunciador diz que se trata de um empreendimento de alto padrão marcado pela grandiosidade, imponência e elegância, quase como se quisesse convencer o interlocutor pelo cansaço, já que no momento do lançamento não havia nenhum outro produto nesse mesmo padrão no mercado imobiliário osasquense. Conservando similitude com os anúncios da *Cia City*, emerge a imagem de uma criança correndo pela grama enquanto ecoa no fundo que lá é o ambiente adequado para as crianças crescerem. Como se trata do primeiro lançamento residencial da região no período da revalorização, o anúncio destaca a conjuntura econômica da cidade para legitimar o empreendimento perante o mercado imobiliário.<sup>106</sup>

A figura 5 sintetiza muito bem a retórica proposta pela incorporadora: “a imponência de um bairro planejado 6 estrelas”. Considerando que a classificação “seis estrelas” é um nicho no mercado de hotéis ainda restrito no Brasil, tal adjetivo atribuído a um empreendimento nas franjas da metrópole é nitidamente hiperbólico — não se deve ignorar que o empreendimento é inegavelmente de alto padrão, todavia, colocá-lo no mesmo patamar que os residenciais de alto padrão existentes na capital seria altamente falacioso. No anúncio emerge, ainda, a assertiva: “Jardins do Brasil elevou definitivamente a qualidade de vida da região a um novo patamar”. O status de elevação da qualidade de vida, ainda que seja um título auto atribuído, se beneficia do fato do lançamento ter sido o primeiro produto nesta categoria no município.

---

<sup>106</sup> Vídeo publicitário disponível no canal do Youtube da construtora, disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Ap1qjg1Aq20>>. Acesso em: 07/01/2018;



Figura 5: Anúncio publicitário do empreendimento Jardins do Brasil



Fonte: memorial descritivo do empreendimento disponível no site da construtora. Disponível em:  
<[http://www.eztec.com.br/imoveis/apartamento/Jardins-do-Brasil-Atlantica?tipo-origem=1&utm\\_source=google&utm\\_medium=search&utm\\_content=Brand\\_Empreendimentos&utm\\_campaign=Jardins\\_do\\_Brasil](http://www.eztec.com.br/imoveis/apartamento/Jardins-do-Brasil-Atlantica?tipo-origem=1&utm_source=google&utm_medium=search&utm_content=Brand_Empreendimentos&utm_campaign=Jardins_do_Brasil)> Acesso em: 25/02/2018

Com slogans como “conquiste a sua liberdade” e “descubra como é viver sempre em férias”, o Piscine Home Resort centra sua oratória na possibilidade de viver dentro de um resort usufruindo de toda a infraestrutura de lazer (são 29 equipamentos de lazer no total) e especialmente a piscina, descrita como o maior complexo aquático da cidade, com mais de 1000 metros quadrados. O vídeo publicitário recorre à imagem de diversas crianças brincando e correndo felizes pelo amplo espaço da piscina, quadra gramada e playground. Ao introduzir o slogan “dê vida aos seus maiores sonhos”, são apresentadas outras estruturas de lazer como uma sala de cinema com um clima intimista, um salão de jogos que eles denominaram “sports bar”, churrasqueira e lounge. Alinhado com as novas tendências do mercado imobiliário, o empreendimento também possui espaço destinado ao entretenimento dos animais de estimação e compartilhamento de bicicletas. Todo o vídeo é construído em torno da imagem de uma família, explicitando nas entrelinhas que lá dentro existem espaços de recreação para todos os seus integrantes. Além de

exaltar a proximidade com grandes estabelecimentos comerciais, o projeto prevê um espaço de lojas e serviços no espaço externo do condomínio. Ao contrário da estrutura do Jardins do Brasil, que prevê a separação entre os condôminos, no Piscine toda a infraestrutura de lazer será compartilhada entre todos os proprietários, sejam eles donos do apartamento studio ou do de maior metragem.<sup>107</sup>

Na figura 6 temos a menção enfática do principal elemento diferencial deste residencial, a piscina que ladeia todo o empreendimento. Em trajes de banho o nadador e medalhista olímpico Gustavo Borges aponta para o slogan “maior complexo aquático da cidade”, já no centro da imagem aparece impresso em uma bóia a seguinte frase “você pode” como se o sonho de viver sempre em férias, em um resort, estivesse ao alcance de todos.

Figura 6: Propaganda do empreendimento Piscine Home Resort



Fonte: página do Conselho Regional dos Corretores de Imóveis. Disponível em:  
<<https://www.brevelancamento.com.br/piscine>>. Acesso em: 25/02/2018.

Com um conceito bem mais abstrato que os demais empreendimentos da face residencial da Superquadra, o Living Magic inicia o vídeo publicitário com uma fábula com atmosfera de desenho animado: “um projeto mágico, tão mágico, que quem mais entende de magia decidiu participar: a Disney!”. Ostensivamente mais apelativa que a publicidade dos outros residenciais, o anúncio recorre a uma formulação nada factível: a de literalmente viver em um conto de fadas. Entretanto, esse artifício quase

<sup>107</sup> O vídeo publicitário está disponível no site da construtora: <<http://www.gamaro.com.br/imovel/piscine/>>. Acesso em: 07/01/2018.



caricato torna-se compreensível à medida que observamos que esse lançamento em questão não possui grandes elementos que o faça sobressair diante dos demais, exceto um: o preço. Com um público-alvo menos elitizado, o anúncio não ressalta estritamente a proximidade com pontos estratégicos da capital — embora também o faça. Na retórica criada pelo agente imobiliário, Osasco aflora como um local também detentor de infraestrutura de comércio e lazer. Outro aspecto crucial que distancia esse empreendimento dos demais é a menção de outras formas de se deslocar pela cidade que escapam da lógica do automóvel particular: “de carro, de trem, ônibus ou mesmo numa gostosa caminhada, Osasco possui opções para a família inteira curtir a vida do jeito que achar melhor”.<sup>108</sup> O folder (figura 7) reitera o discurso fantástico produzido pelos agentes imobiliários em torno do empreendimento. Revestido de um caráter lúdico que evoca um universo mágico e, claramente fazendo uma alusão ao nome do residencial, com elementos como cartola, varinha de condão, o coelho de dentro da cartola convida o comprador em potencial para presenciar um grande espetáculo: os apartamentos decorados do empreendimento.

---

<sup>108</sup> O vídeo publicitário está disponível no site da construtora: <<https://www.youtube.com/watch?v=8QF07HVktKQ>>. Acesso em: 07/01/2018. Quanto às demais informações, elas foram extraídas no portal do empreendimento.

Figura 7: Folder do empreendimento Living Magic



Fonte: portal da construtora living. Disponível em:

<<https://www.meuliving.com.br/imovel/living-magic-2-apartamento-vila-yara-osasco-sp>>. Acesso em: 25/02/2018

O empreendimento The Cittyplex Osasco, inaugurando o conceito inédito de *mixed use* na região (figura 8), está posicionado no limiar entre a Superquadra e centro tradicional. Em se tratando dessa localização limdeira ao centro da cidade, pressupõe-se que a oferta de solo urbano seja mais restrita. Nessa ótica, o terreno onde o complexo está sendo construído é de fato bem menor que os demais — com um pouco menos e 15.000 metros quadrados. Nesse sentido, o projeto otimiza cada espaço disponível para abarcar toda a infraestrutura prevista: um hotel, um espaço para conveniência com dezesseis lojas, uma concessionária, área empresarial com lajes corporativas e um residencial. Como o espaço é restrito, o empresarial e residencial dividem a mesma torre e os equipamentos de lazer (que nos demais empreendimentos ficam ao ar livre) são dispostos nos andares intermediários entre a parte comercial e residencial. O padrão de metragens dos apartamentos é bem menor que os demais, dispondo somente de unidades de um e dois dormitórios, com

respectivamente 32 e 50 metros quadrados. Possui, também, uma lavanderia coletiva para uso dos condôminos, além de um serviço vallet e da oferta de serviços multiuso, como limpeza e alimentação, proveniente do hotel quando este ficar pronto (o que aparentemente vai demorar, haja visto que a obra do hotel ainda está na etapa da fundação).<sup>109</sup>

Figura 8: Folheto do empreendimento The Cityplex Osasco



Fonte: memorial descritivo do empreendimento. Disponível em: <<http://www.youblisher.com/p/1044906-Cityplex/>>. Acesso em: 25/02/2018.

Em meio a discursos demagógicos, os promotores do mercado imobiliário erigem uma parábola de uma cidade aprazível fantasiosa. No auge do seu arrivismo, o discurso evoca uma cidade dentro de muros acessível para que somente uma fatia auspiciosa da sociedade disposta a pagar o preço íntegro desse grupo seleto de

<sup>109</sup> As informações foram obtidas no site do empreendimento haja visto que não foi elaborado um vídeo oficial do empreendimento. Disponível em: <<http://www.helbor.com.br/imoveis/thecityplexosasco>> Acesso em: 07/01/2017.

peessoas. Circunscrito nessa alegoria edênica, o tal grupo detém, em suas mãos, o privilégio de poder morar, trabalhar, fazer compras e se entreter em um mesmo espaço — e não vamos nos esquecer, claro, de realizar seus sonhos. A respeito dessa ideologia, o arquiteto Jan Gehl postula que é um recurso muito usual, que aparece inclusive nos desenhos em perspectiva:

Nada fala mais alto sobre a “vida em edifícios” como um atrativo do que a perspectiva dos arquitetos. Não importa se a dimensão humana, nos projetos, é tratada com cuidado ou completamente negligenciada; os desenhos estão cheios de pessoas alegres e animadas. As pessoas ali retratadas emprestam aos projetos uma aura de felicidade e atratividade, enviando um sinal que ali são encontradas boas qualidades humanas em abundância, seja esse o caso ou não (GEHL, 2015, p. 25).

Resta referir que, justamente em virtude de retóricas como essa, a Superquadra ascende como um espaço de segregação, dismantelando o sentido real de uma cidade. Justamente com a segregação do espaço público, conceito comum a todos os empreendimentos aqui em estudo, se constrói efetivamente a vida em bairro. Todavia, dentro desses pequenos núcleos a logicidade construída pelos promotores imobiliários é a de uma cidade viva, segura, sustentável e saudável.<sup>110</sup> Os conceitos podem até variar, mas o fio condutor que permeia a construção dessas narrativas é a evasão para dentro dos muros onde o teor nefasto da urbanização não possa penetrar — como a poluição, congestionamento, violência, etc.

---

<sup>110</sup> GEHL, 2015.

## **Considerações Finais**

Devido ao fato da área em estudo estar presente na minha dimensão social há mais de dezesseis anos — há onze como moradora do bairro —, a submersão neste espaço me permitiu vislumbrar em detalhe cada transformação. Em razão disso, afirmo categoricamente que o processo de alteração da paisagem urbana ainda está inconcluso. Há de se citar que em algumas esferas do estudo permanecem em aberto, sobretudo pelas pendências remanescentes do Plano Diretor vigente, que ainda está em processo de revisão. É por meio desse documento que se nortearão as novas diretrizes da penetração do capital no município. Aliado a isso, ainda existem grandes terrenos sem destino definido. É sabido que os promotores imobiliários se propõem a esperar anos até o momento mais apropriado para lançar um novo empreendimento — a exemplo disso podemos mencionar até o próprio Shopping União, cujo terreno foi comprado no início da década de 2000, mas o projeto só foi concluído somente nove anos mais tarde —, logo, não há como saber se a reconfiguração deste espaço será consumada completamente a curto, médio ou longo prazo, ainda mais se considerarmos que nos enquadrados em uma conjuntura econômica pouco favorável no cenário brasileiro.

Os mapas, de uma forma geral, foram uma importante ferramenta para a consecução do produto final deste estudo. Tomando isso como base, entretanto, não se deve deixar de mencionar que embora tenha sido um artifício significativo, não havia material suficiente para conduzir a pesquisa somente a partir deles. Como já fora mencionado, os mapas históricos foram indispensáveis para ilustrar os principais nós do sistema viário dos antigos núcleos que compuseram Osasco, contudo, os mapas que se seguiram, especialmente os do Plano Urbanístico de 1966 e os do Plano Diretor de 2004, eram um material com muitas limitações. Trata-se de mapas com resolução ruim e informações que não haviam sido exemplificadas no corpo do Plano Diretor. Por assim dizer, o silêncio dos mapas foi um instrumento indelével na compreensão da flexibilização por parte do poder público que viabilizou a entrada do capital privado, embora claramente não tenha sido a única ferramenta que permitiu compreender os desdobramentos do processo de revalorização em sua totalidade.

Concernente aos mapas veiculados nos anúncios publicitários, estes nitidamente refletem um instrumento de poder ao se filiar uma visão de mundo excludente dos agentes imobiliários ora ocultando, ora ressaltando elementos da realidade conforme fosse conveniente — o que nos conduz, novamente, à problemática de silêncio dos mapas. Introjetando uma métrica-tempo de medir as distâncias, que privilegia o acesso a espaços que nem sequer estão no município de Osasco, esses mapas acabam por induzir o comprador a pensar que o residencial ou empresarial está muito mais próximo da capital do que ele de fato está. Além disso, os mapas destes empreendimentos antes de enfatizar a localização do empreendimento, isto é, o endereço propriamente dito, eles utilizam-se de pontos de referências atrativos para os compradores como por exemplo “ao lado do Shopping União” ou, ainda, “entre o Shopping União e o Super Shopping”. Assim sendo, tais mapas propiciam que os receptores destes anúncios concebam a realidade de uma forma parcelar. Outrossim, a construção imagética da cidade perpassa pelas narrativas construídas pela publicidade justamente porque ela não parte somente de uma representação, a nova paisagem urbana adquire concretude a partir dos anúncios.

Não menos significativa é a complexidade do perfil demográfico tanto em uma esfera local — ou seja, dentro do cenário local — como na microrregião. Detentor do segundo maior PIB do estado, o que por si só já é um elemento notável, o município abarca o maior número de domicílios de toda a microrregião. Ainda que hajam outros municípios que possuam um nível de renda média domiciliar superior, a exemplo de Barueri e Santana de Parnaíba, Osasco coaduna uma boa malha viária que interliga a região com a capital, como também é detentora de uma ampla gama equipamentos de comércio e serviços. O elevado número de domicílios, por sua vez, reitera que a promoção de lançamentos residenciais na cidade encontra-se em consonância com a vocação de cidade dormitório. Convém ressaltar, também, que os mapas desenvolvidos utilizando como base o censo de 2010, previsivelmente apontarão uma organização espacial bem distinta, sobretudo em termos de renda e densidade, quando forem reformulados com os dados do próximo censo.

À margem do indubitável crescimento do município, a característica mais sobressalente na Superquadra se deve à integral alteração na organização do espaço em um curto intervalo de tempo. De um núcleo industrial, décadas mais tarde, se instala o segundo principal núcleo de comércio e serviços da cidade — perdendo somente para o calçadão central. Atualmente o que se configura na região é uma mentalidade voltada para um público completamente distinto. Nessa ótica, o que temos hoje é um espaço que se metamorfoseou completamente a serviço do capital. Toda a literatura aqui proclamada converge ao atribuir o induto da industrialização à transformação consubstanciada no espaço. Conforme compendiado por Milton Santos:

A urbanização desenvolvida com o advento do capitalismo aparece na Europa como fato moderno logo depois da Revolução Industrial. Mais recentemente, e paralelamente à modernização, ela se generaliza nos países subdesenvolvidos; por isso, **costuma-se associar a ideia de urbanização à de industrialização**” (SANTOS, 2012, p. 13, grifo nosso)

Em função da amálgama entre urbanização e industrialização fica patente que este pode ser um ponto de vista muito elucidativo para o desenvolvimento de estudos futuros. No entanto, o trabalho aqui desenvolvido não está focado nesse viés, sobre esse assunto foi dada somente uma sutil pincelada para justificar a abundância de solo urbano disponível para especulação a partir do deslocamento da atividade industrial. Em outras palavras, a ascensão da centralidade aqui em estudo se deve quase que exclusivamente à localização estratégica perto do centro tradicional, que no momento de explosão de atividades no segmento de comércio e serviços não mais possuía espaços disponíveis.

Em diversos momentos históricos o poder público ascende como principal catalisador dos processos de revalorização. Usualmente o poder público se confunde com estratégias imobiliárias do poder privado e essa conformação imprime mudanças significativas no espaço. Nesse sentido, a flexibilização no zoneamento do município facilitou a penetração dos agentes imobiliários nesse espaço desencadeando o processo de especulação. No âmbito da mobilidade, por outro lado, não houve qualquer iniciativa dos órgãos administrativos em revalorizar a área outrora industrial inserindo uma métrica que viabilize a marcha pedestre.



Sem embargo, ainda que os agentes imobiliários tenham construído meteticulosamente uma narrativa para promover os empreendimentos comerciais, eles ainda tiveram um índice de vendas bem inferior aos residenciais. Ainda que seja uma conclusão um pouco genérica — abrindo novamente brechas para investigações futuras —, o fracasso desse tipo de lançamento aponta que o município ainda não possui a vocação necessária para instalação dos altos escalões corporativos. A despeito do valor do metro quadrado bem inferior ao praticado em salas comerciais dos principais eixos executivos da capital, é possível inferir que o vetor de desenvolvimento desse setor ainda não está fora do limiar da capital paulista.

No que diz respeito aos empreendimentos residenciais, entretanto, se configura a permanência do caráter de cidade dormitório em Osasco. Evidentemente que essa assertiva não deve ser acompanhada de generalizações grosseiras, à medida que também é sabido que o município abarca estabelecimentos de comércio, serviços e indústrias que empregam mão de obra residente no município. Todavia, o aspecto mais central neste estudo é justamente sinalizar que com o advento deste modelo de condomínio fechado ensimesmado em sua ideologia de segurança, cristalizado em todo o município, criam-se cada vez mais espaços de segregação. A questão mais sintomática desse processo é que em meio a um jogo de forças antagônicas, criam-se mentalidades que privilegiam somente as camadas detentoras do capital necessário para habitar aquela parcela de solo urbano. Em linhas gerais, é primordial enfatizar uma leitura da cidade que prime pela urbanidade; do contrário, ascenderão cada vez mais espaços de segregação socio-espacial. Meu intento principal com este trabalho foi, portanto, conceber a cidade sob o prisma da urbanidade, de forma tal a assegurar o direito à cidade, tentando me distanciar, assim, de uma ótica que priorize os aspectos de reprodução hegemônicos na ordem capitalista.

### Referências Bibliográficas

ABRASCE. **Censo Brasileiro de Shopping Centers 2016-2017**. Disponível em: <<http://www.bps.com.br/abrasce/pdfs/censo.pdf>>. Acesso em: 15/12/2017

ALBINO, Danielle. **O Rural em Osasco**. 2014. 275 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Física) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível para download em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8135/tde-15012015-183421/pt-br.php>> Acesso em: 29/07/2017.

ARAÚJO, Maria de Fátima Infante (1992). **Os cem últimos anos na história da cidade e a formação da grande São Paulo. SÃO PAULO (Estado)**. Secretaria de Planejamento e Gestão. Fundação Seade. Cenários da urbanização paulista: a região administrativa da Grande São Paulo. São Paulo: Fundação Seade, 15-51. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v15n1/8586.pdf>> . Acesso em: 02/10/2017.

AZEVEDO, Aroldo. **A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana**. Volume I: A Região de São Paulo. São Paulo: São Paulo Editora, 1958. Livro digitalizado disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/a-cidade-de-spaulo-estudos-de-geografia-urban-a-v01/preambulo/21>> . Acesso em: 20/09/2017.

BERTIN, Jacques. **Ver ou Ler**. Tradução: Margarida de Andrade. Seleção de Textos Associação de Geógrafos Brasileiros (AGB). São Paulo, (18): 45-62, maio, 1988.

BORD, Jean Paul. Graphique. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (Org.). **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Berlin, 2003. p. 428-429. Tradução de trabalho de Fernanda Padovesi Fonseca e Jaime Tadeu Oliva.

BOTELHO, Adriano. **O Urbano em Fragmentos - A Produção do Espaço e da Moradia Pelas Práticas do Setor Imobiliário**. São Paulo: FAPESP, 1.ed. 2007.

BRASIL. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. 2. ed., atual. Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002. Texto completo disponível em:

<<http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/03/Estatuto-da-Cidade.pdf>>. Acesso em: 10/10/2017

BRITO, Celso Roberto de. **Contribuição ao estudo do poder local em Osasco. Um estudo geográfico-político**. 2009. 237 f. Tese (Doutorado em Geografia Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível para download em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-28052010-111052/pt-br.php>>. Acesso em: 02/10/2017.

CARDOSO, Jorge de Jesus. **Gerenciamento dos resíduos sólidos gerados nos municípios de Carapicuíba e Osasco: problemas e alternativas de solução**. 2001. 410 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

COELHO, Maria Inês Zampolim. **A estruturação do município de Osasco no contexto da região metropolitana de São Paulo**. 1998. 241 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

COELHO, Maria Inês Zampolim; MORETTI, Helio Marcos; MESSIAS, Maria do Carmo; **Osasco: história e identidade**. São Paulo: FIO, 2004.

CONSTANTINO, Wagner. **A porção oeste da região metropolitana no contexto do desadensamento da metrópole: o surgimento de uma nova centralidade em Osasco**. 2009. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em:  
<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-30112009-112035/pt-br.php>>  
Acesso em: 23/09/2017.

CORRÊA, Dora Shellard; SOUZA, Nulri Meneses de. **Por uma historiografia local**. In: Simpósio Nacional de História, 17., 2013, Natal. Disponível em:  
<[http://snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364844949\\_ARQUIVO\\_aARTIGO\\_hISTORIOGRAFIALOCAL.pdf](http://snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364844949_ARQUIVO_aARTIGO_hISTORIOGRAFIALOCAL.pdf)>. Acesso em: 16/08/2017.

EMPLASA. **Atlas de Uso e Ocupação do Solo do Município de Osasco**. Disponível em:  
<[https://www.emplasa.sp.gov.br/Cms\\_Data/Sites/EmplasaDev/Files/Documentos/Cartografia/Atlas/RMSP/Atlas\\_Osasco.pdf](https://www.emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Sites/EmplasaDev/Files/Documentos/Cartografia/Atlas/RMSP/Atlas_Osasco.pdf)>. Acesso em: 20/08/2017.

FONSECA, Fernanda Padovesi; OLIVA, Jaime Tadeu. **O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros 2016, Dezembro. Disponível em:  
<<http://www.uacm.kirj.redalyc.org/articulo.oa?id=405649590003>> Acesso em: 12/09/2017.

\_\_\_\_\_. **Reflexões sobre o urbano, a cartografia e a iconografia: o caso da metrópole de São Paulo**. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v. 5, n. 2, p. 11-38. Disponível em:  
<<http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalsystem/index.php/geografiaepesquisa/article/view/140/72>>. Acesso em: 16/09/2017.

GENEROSO, Évelin. **Shopping Center: espaço de sociabilidade, espaço de contradições.** In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 2012. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/45.pdf>>. Acesso em: 01/01/2018.

HARLEY, Brian. **Mapas, saber e poder.** Confins [online], 5 | 2009. Traduzido por Mônica Balestrin Nunes. Disponível em: <[http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/agosto2011/geografia\\_artigos/6art\\_mapas\\_saber\\_poder.pdf](http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/agosto2011/geografia_artigos/6art_mapas_saber_poder.pdf)>. Acesso em: 20/11/2017.

\_\_\_\_\_. **Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas.** In: La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía. México: Fondo de Cultura Económica, 2005. P. 59-78.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: Loyola, 6. ed. 1996.

LEAL, Laura. **Da Argila à Vila: Memórias de Osasco.** 1. ed. São Paulo: Baraúna, 2016.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade.** 1. ed. São Paulo: Moraes, 1991.

GOFF, Jacques Le. **História e memória.** Campinas: UNICAMP, 1990.

MANZATTO, Flávio. **A formação de uma nova centralidade no município de Osasco. 2009.** 84 f. Trabalho de Conclusão de Curso; (Graduação em Geografia) - Universidade de São Paulo.

MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** São Paulo, Alfa-Ômega, 1979. Disponível em:

<<https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2012/03/a-produccca7acc83o-capitalista-da-casa-e-da-cidade-no-brasil-industrial.pdf>>. Acesso em: 29/08/2017.

MARQUEZ, Renata Moreira. **Arte e Geografia**. In FREIRE-MEDEIROS, Bianca e COSTA, Maria Helena Braga e Vaz da (Org.). *Imagens Marginais*. Natal: EdUFRN, 2006. Disponível em: <<http://geografiaportatil.org/files/arte-e-geografia.pdf>> Acesso em: 20/10/2017.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A Cidade sob Quatro Rodas. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social**. 2004. 365 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-06102010-142742/pt-br.php>> Acesso em: 11/10/2017.

\_\_\_\_\_. **O espaço geográfico como componente social**. Terra Livre, São Paulo, n. 17, p. 25-48, jul./dez. 2001. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/338>> Acesso em: 12/10/2017.

PETRONE, Pasquale. **A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. Volume IV: Os Subúrbios Paulistanos**. São Paulo: São Paulo Editora, 1958. Livro digitalizado disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/a-cidade-de-spaulo-estudos-de-geografia-urban-a-v04/>>. Acesso em: 16/08/2017

RUBIO, Viviane Manzione. **O programa de urbanização de favelas e os desafios para integração da favela à cidade. Avanços e descompassos de uma política pública em Osasco-SP (2005-2016)**. 2017. 473 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo. Disponível para

download

em:

<[https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiVr\\_Crv\\_bWAhUBUJAKHb4cDSMQFggnMAA&url=http%3A%2F%2Ftede.mackenzie.br%2Fjspui%2Fhandle%2Ftede%2F3260&usg=AOvVaw3e3oA0WvbgK68Of0C\\_U0Bn](https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiVr_Crv_bWAhUBUJAKHb4cDSMQFggnMAA&url=http%3A%2F%2Ftede.mackenzie.br%2Fjspui%2Fhandle%2Ftede%2F3260&usg=AOvVaw3e3oA0WvbgK68Of0C_U0Bn)> Acesso em: 12/10/2017.

SANAZAR, Hirant. **Osasco: Sua História, Sua Gente**. 1. ed. Osasco: Benfica, 2000.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **O tempo nas cidades**. Coleção Documentos: Série Estudos sobre o tempo, fascículo. 2, fev. 2001. Disponível em: <<http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v54n2/14803.pdf>>. Acesso em 23/12/2017.

WERNER, Helena Pignatari. **Raízes do Movimento Operário em Osasco**. São Paulo: Cortez, 1981.