

PROJETO URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II, EM OSASCO

URBAN DESIGN AND PUBLIC POLICY: URBAN OPERATION TIETÊ II IN OSASCO

DISEÑO URBANO Y POLÍTICA PÚBLICA: OPERACIÓN URBANA CONJUNTA TIETÊ II EN OSASCO

1º AUTOR

OLIVEIRA, Fernanda, Q. S.; Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie; São Paulo, Brasil; nanda_queiroz@hotmail.com

2º AUTOR

RIGHI, Roberto; Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo; Professor Titular da Universidade Presbiteriana Mackenzie; São Paulo, Brasil; roberto.righi@mackenzie.br

RESUMO

Este artigo é resultado da pesquisa de dissertação de mestrado, finalizada em 2014, que analisou o caso paradigmático da Operação Urbana Consorciada Tietê II, em Osasco, e que teve como enfoque o processo de desenvolvimento desse projeto urbano. O projeto do escritório Vigliecca & Associados parte do princípio de observar a realidade local e propor um desenho urbano a partir desta realidade, para gerar um plano urbano que se materializa no projeto de lei da Operação Urbana. Sua metodologia se distancia da lógica usual de desenvolvimento de projetos urbanos que seguem a seqüência linear de diagnóstico, diretrizes, programa e projeto, normalmente pautados em índices

urbanísticos. Revela, no âmbito da pesquisa acadêmica, a necessidade de se estudar alternativas no processo de encaminhamento dos projetos urbanos que possam contribuir para o desenvolvimento urbano na realidade do capitalismo periférico em que se encontra o Brasil, focando o processo de trabalho e não apenas o produto final, pautados em uma gestão urbana diferenciada.

Palavras-chave: Operação Urbana; Tietê; Osasco; Urbanismo.

ABSTRACT

This article is the result of the research for a master's degree dissertation, completed in 2014, which analyzed the paradigmatic case of the Urban Operation Tietê II in Osasco, focusing on the process of development of this urban project. The design by Vigliecca & Associates was based on the principle of observing local reality and deriving the urban design from this reality, in order to generate an urban plan that is materializes in the legislation that orients this Urban Operation. Its methodology avoids the usual logic of urban development projects that follow the linear sequence of diagnosis, guidelines, program and project, usually guided by numerical urbanistic parameters. It reveals, within the field of academic research, the need to explore alternatives for the development of urban projects that can contribute to urban development in peripheral capitalistic countries such as Brazil is the case, focusing on the work process and not just on the final product, supported by differentiated urban management.

Keywords: Urban Operation; Tietê; Osasco; Urbanism.

RESUMEN

Este artículo es el resultado de la tesis de investigación, finalizada en 2014, que analizó el caso paradigmático de la Operación Urbana Tietê II en Osasco, centrándose en la génesis del proyecto de desarrollo urbano. El diseño de la oficina Vigliecca y Asociados parte del principio de observar la realidad local e iniciar el diseño urbano a partir de esta realidad para generar un plan urbano que se materializa en el proyecto de ley de la Operación Urbana. Su metodología se distancia de la lógica habitual de los proyectos de desarrollo urbano, que siguen la secuencia lineal de diagnóstico, directrices, programas y proyectos, generalmente guiados por índices urbanos. Revela, dentro del campos de la investigación académica, la necesidad de explorar alternativas para el desarrollo de proyectos urbanos que pueden contribuir al desarrollo urbano en la realidad capitalista periférica de países como Brasil, centrándose en el proceso de trabajo y no sólo em el producto final, marcados por una gestión urbana diferenciada.

Palabras clave: Operación Urbana; Tietê; Osasco; Urbanismo.

PROJETO URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II, EM OSASCO¹

INTRODUÇÃO

Os grandes projetos urbanos tomaram maior dimensão no Brasil desde a década de 1990 (ULTRAMARI, 2014, p. 09), quando se pôde identificar várias propostas deste tipo para a requalificação de áreas centrais, principalmente aquelas com potencial turístico. As Operações Urbanas Consorciadas, instrumento instituído a partir do Estatuto da Cidade, definido pela Lei Federal n.10.257/2001, por sua vez, têm sido utilizadas pelo poder público no Brasil principalmente como instrumentos de arrecadação, particularmente com a adoção em alguns casos do Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), por meio dos quais os recursos de contrapartida oriundos da outorga onerosa do direito de construir podem ser negociados livremente, desde que utilizados na área da Operação Urbana.

O uso indiscriminado do instrumento das Operações Urbanas pelos gestores municipais, sem estudos prévios sobre os usos potenciais e sem aferir previamente os interesses do mercado imobiliário, tem levado a fracassos urbanos que podem ser observados na falta de continuidade destes projetos.

O enfoque deste artigo é a Operação Urbana Consorciada Tietê II, no município de Osasco, na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), instituída pela Lei Municipal Complementar nº 170/2008, revisada pela Lei Municipal Complementar nº 203/2010, em uma área de várzea do rio Tietê, utilizando do mesmo rio como principal elemento integrador do projeto urbano. A área se encontra deteriorada, devido ao forte processo de desindustrialização sofrido pelo município e por se encontrar entre duas grandes barreiras físicas: a Rodovia Castelo Branco e a linha férrea Diamante da CPTM, que interliga as

¹ O presente trabalho é baseado naquele apresentado no Congresso Internacional de Arquitetura XXV CLEFA Paraguay – La arquitectura y el diseño en tiempos de crisis – Latinoamérica y sus perspectivas, San Lorenzo, 19 a 23 de maio de 2014.

estações Itapevi e Julio Prestes, que separaram o Rio Tietê da cidade e o distanciaram do convívio da população local.

Deve-se destacar o processo de gênese desta Operação Urbana, em que o arquiteto Hector Viglicca e sua equipe se lançaram numa ousada tentativa de fugir das características usuais adotadas no país para esse tipo de projeto, baseadas em princípios modernistas de planejamento urbano. Entretanto, isto foi feito sem perder de vista a complexidade dos fatores políticos, econômicos e sociais presentes nas cidades brasileiras. Desta maneira, é possível identificar a busca por um projeto urbano baseado na realidade local encontrada, no qual se delineia uma estrutura organizacional de políticas a curto prazo, que podem mudar de acordo com as necessidades.

1. PROJETO URBANO

O projeto urbano é utilizado para encaminhar as intervenções na cidade, podendo ser definido como: requalificação urbana, revitalização urbana, reabilitação urbana ou operação urbana. Suas diversas designações tratam de mudanças na cidade, independentemente de sua dimensão, programa ou impacto na estrutura urbana existente. As Operações Urbanas Consorciadas no Brasil são instrumentos definidos pelo Estatuto da Cidade em 2001. As operações urbanas encaminhadas no município de São Paulo, desde os anos 1990, demonstram a forte influência do mercado imobiliário no processo.

Os projetos urbanos no Brasil, como já foi salientado, tomaram maior dimensão na década de 1990, nas grandes cidades com projetos de valorização e revitalização de áreas centrais degradadas, setores históricos subutilizados e áreas turísticas.

Na Europa, e mais especificamente na França, o projeto urbano é entendido como o desenho ou o redesenho da cidade, principalmente após a década de 1970, com o objetivo de resolver as discontinuidades da cidade contemporânea, como: a fragmentação urbana, as antigas zonas industriais e as patologias urbanas; em casos nos quais os instrumentos urbanísticos convencionais são considerados insuficientes (MORAIS, 2008).

No caso brasileiro, a partir do final do século XX muitas das grandes intervenções urbanísticas deixaram de ser comandadas pelo poder público e passaram a ser conduzidas pelo mercado imobiliário, evidenciando ainda mais a carência de políticas urbanas consistentes na maioria dos municípios.

Atualmente, o termo projeto urbano corresponde a diferentes escalas urbanas, revelando três tipologias de projetos urbanos principais. A primeira é a escala da rua, que corresponde à mudança de tipologia do espaço público, propondo novas relações na cidade, evidenciando a esfera pública e coletiva, podendo ter como exemplo a Avenida da Liberdade em Lisboa ou o arco de La Défense em Paris. A segunda é a escala do bairro, propondo alterações nos espaços públicos, tendo como exemplo o Plano de Álvaro Siza para o bairro do Chiado em Lisboa. Nele o arquiteto propõe a recuperação da área destruída pelo incêndio, com a abertura do interior das quadras para espaços públicos e estacionamentos. Outro exemplo é o da reabilitação da favela no Rio de Janeiro, proposta pelo arquiteto Mário Jauregui, no âmbito do programa Favela-Bairro. A terceira é a escala da cidade, na qual se propõe o redesenho de sua estrutura com alterações morfológicas ou de sua configuração urbana, como é o caso de Urbino, na Itália (ROSSI, 1995, p. 34).

Um projeto urbano basicamente deve promover a integração dos edifícios propostos e existentes ao seu contexto e seu entorno, os quais devem fazer parte de uma grande estrutura integradora. É um instrumento mediador de transformações da cidade, tratando-se de um contraponto às práticas do urbanismo moderno que propunham soluções universais e descontextualizadas. Desse modo os planos urbanos não são mais pautados em projetos definidos como programas de longo prazo, mas como um novo urbanismo, formado por um conjunto de projetos, coordenando ações conjuntas e gestão estratégica. Esse novo urbanismo ganhou evidência com a adoção do Estado mínimo pautada pelo neoliberalismo relacionado às políticas urbanas. Deste modo, a solução foi estabelecer parcerias público-privadas, se valendo de oportunidades surgidas para recuperar áreas específicas das cidades. Os projetos urbanos devem como princípio, servir como instrumentos coordenadores dos diferentes interesses dos grupos e agentes sociais envolvidos, utilizando o desenho urbano, na escala arquitetônica, como suporte para a renovação de usos e da ocupação urbana. Idealmente, deveriam contribuir para promover a inclusão social, porém em muitos casos sua implementação acaba sendo orientada por interesses econômicos (ALVIM; ABASCAL; MORAES, 2011, p. 214).

2. OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

No Brasil as operações urbanas surgiram associadas ao conceito de solo criado, no qual são determinados coeficientes de aproveitamento básicos além dos quais o direito de construir

passa a ser concedido mediante outorga onerosa. No perímetro das operações essa concessão é incentivada e facilitada de diversas maneiras, para atrair investidores privados. Baseiam-se também na flexibilização das restrições rígidas do zoneamento convencional, flexibilidade que funciona, assim como o potencial construtivo adicional, como incentivo aos investimentos naquele perímetro. Assim, por meio da outorga onerosa, da venda de CEPACs, ou de outras contrapartidas pagas pelos investidores em moeda ou em espécie, parte da valorização imobiliária resultante reverte ao poder público, possibilitando, a princípio, o financiamento de obras de infra-estrutura, equipamentos, áreas verdes, habitação e outros elementos de requalificação do tecido urbano.

A ideia das operações urbanas surgiu em São Paulo no Plano Diretor proposto na gestão Mário Covas em 1985 com o intuito de modificar a área central da cidade e captar recursos orçamentários particulares, servindo posteriormente de base para o Plano Diretor aprovado em 1988 (DE QUEIROZ; SOMEKH, 2008, p. 120), sendo consolidadas no Estatuto da Cidade em 2001 (Lei Federal nº 10.257/2001). Tratando-se de uma área de exceção, onde deveria haver uma materialização, um projeto urbano, tem como principal objetivo uma transformação estrutural do tecido urbano visando promover melhorias sociais e ambientais, devendo reverter a tendência de esvaziamento de áreas centrais, consolidar o desenvolvimento de polos produtivos e de serviços. Já o Plano Diretor de 2002-2012 do Município de São Paulo (Lei Municipal nº13.430/2002) se baseou no Estatuto da Cidade e reafirmou as operações urbanas anteriores, bem como propôs algumas novas.

Somente com a instituição do Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), previsto pelo Estatuto da Cidade, é que o potencial adicional de construção passa a ser livremente negociado, porém podendo ser utilizado apenas na área de objeto da operação. É um instrumento de venda de contrapartida de outorga onerosa do direito de construir, de modo a agilizar o processo de requalificação de determinada área.

A Operação Urbana Consorciada prevê a utilização dos recursos obtidos dentro de um perímetro definido por lei, porém a maneira como este princípio é aplicado muitas vezes não corresponde ao que foi proposto inicialmente para este instrumento, transformando-se em um dos grandes problemas da instituição das operações urbanas, principalmente em São Paulo. Isto ocorre devido ao distanciamento entre o plano e a realidade, pois este deveria promover melhorias sociais e ambientais. Entretanto, o que se vê na prática é a

utilização dos recursos extra-orçamentários em benefício do mercado imobiliário. Esse problema aumentou em 2003 quando o CEPAC foi transformado em título mobiliário, negociável em leilão na Bolsa de Valores, permitindo destinar os recursos a obras de infraestrutura no perímetro das operações urbanas (FIX, 2004, p. 5). Deve-se desta maneira considerar que estas consistem um instrumento urbanístico que depende de parcerias público-privadas, bem como da participação da sociedade, definindo áreas de exceção na cidade, que não correspondem às leis de zoneamento vigentes, podendo alterá-las de acordo com os objetivos preestabelecidos.

As operações urbanas, vistas como projetos urbanos, se conduzidas inadequadamente podem aprofundar os efeitos da exclusão territorial e social, acentuando o processo de gentrificação, resultando na segregação da população. Assim, é necessária a visão articulada com o processo de planejamento urbano, conjunta com o processo de gestão urbana, envolvendo os atores públicos e privados. Isto implica em um projeto urbano que se submeta ao mesmo tempo aos interesses de mercado e aos objetivos públicos físicos, ambientais, econômicos e sociais, transformando trechos do município, combatendo a exclusão e desigualdade (ALVIM; ABASCAL; MORAES, 2011, p. 217).

3. POLÍTICAS URBANAS

As políticas urbanas são o conjunto de ações e estratégias públicas nos processos urbanos. Elas possuem metas, diretrizes, objetivos e procedimentos que orientam as ações do poder público nas áreas urbanas. São intervenções no território, cabendo sua responsabilidade ao Estado, em que o município passa a ter autonomia, necessitando também de agentes privados e de participação popular, se inserindo no contexto de desigualdade e envolvimento do setor privado na produção dos espaços públicos.

Um grande problema da instituição das operações urbanas é a descontinuidade das gestões, que pode ser vista claramente no município de São Paulo, onde os planos da gestão anterior são abandonados pela gestão seguinte, como o caso da Operação Urbana Faria Lima. Essa descontinuidade política provoca a fragmentação e a não conclusão das propostas das operações urbanas devido aos entraves internos e das políticas públicas.

A articulação das políticas urbanas na escala local depende das forças sociais, políticas e econômicas do município, de sua gestão e prática social, de seu desenvolvimento, demandas e relação com o poder público (ALVIM; CASTRO, 2010).

4. HISTÓRICO E CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

A evolução da cidade de Osasco remonta ao primeiro núcleo de povoamento criado no período colonial, em 1634 no atual bairro de Quitaúna, que pertencia ao bandeirante Antônio Raposo Tavares, sendo ponto de partida em direção ao interior. No século seguinte o bairro continuou em evidência por conta dos tropeiros que se dirigiam a Sorocaba e Minas Gerais e funcionava como parada para os bois engordarem (PMO, 2012, *on-line*). A construção da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1875, foi um marco. No final do século XIX a cidade configurava-se como local de passagem, entre Santos e o interior do Estado; além de servir de acesso à região cafeeira, desenvolvendo-se lentamente a partir da ferrovia. Nesta mesma época o imigrante italiano Antônio Giuseppe Agú, que emigrou para o Brasil em 1872 e trabalhou na construção do Engenho Central de Capivari, interior do Estado, adquiriu algumas glebas de terra na região. A primeira estação de trem foi concluída em 1895, recebendo o nome de Estação Osasco (PMO, 2012, *on-line*).

O então bairro de Osasco, que era parte da periferia do município de São Paulo, podia naquela época ser caracterizada como um local essencialmente operário. Desse período em diante Osasco não parou mais de crescer com a instalação de diversas indústrias e comércios de grande porte. As décadas de 1940 e 1950 foram marcadas pela instalação de grandes empresas, representando um novo ciclo da industrialização, representado principalmente pelas metalúrgicas. Assim, o crescimento econômico foi impulsionado com a instalação de várias indústrias, consolidando a expansão urbana, porém de modo desorganizado. O crescimento baseado na ferrovia e na indústria acelerou-se a partir do começo da década de 1950, quando teve início o movimento para a emancipação da cidade, que só ocorreu em meados de 1960. Em 1944 Osasco passou a ser subdistrito de São Paulo, porém a falta de serviços básicos e infra-estruturas começou a ser criticada pela população que almejava a emancipação.

Hirant Sanazar foi eleito o primeiro prefeito, em 4 de fevereiro de 1963 e em 19 de fevereiro foi efetuada a emancipação. Já a década de 1970 foi marcada pela mudança na

economia, em direção à desindustrialização, funcionando como polo expressivo das atividades do comércio e serviço. Da emancipação até a década de 1970 o município foi forte polo de atração de mão-de-obra (PMO, 2012, *on-line*).

Já os anos 1980 foram caracterizados por crises econômicas, diminuição do ritmo industrial e saída de empresas de grande porte. Nos anos 1990 ocorreu a mudança do perfil socioeconômico com a chegada de grandes empresas do setor de serviços, como os shoppings e as redes de varejo. Estas novas funções se consolidaram formando um centro de prestação de serviços. Porém observa-se a partir de 2000 um novo ciclo de industrialização (PMO, 2012, *on-line*).

Hoje estão instaladas na cidade de Osasco grandes empresas prestadoras de serviços como: a sede do Banco Bradesco, na Cidade de Deus; as emissoras SBT e Rede TV, como também as sedes dos Centros de Distribuição da Coca-Cola, McDonalds, Avon, Pão de Açúcar e Carrefour, dentre outras empresas.

O município de Osasco constitui-se no principal polo comercial da área Sudoeste da RMSP; tendo o segundo maior comércio de rua do país, com o calçadão da Rua Antônio Agú, que possui um movimento de 100 mil consumidores por dia, que vêm de cidades vizinhas, atendendo regionalmente 15 municípios.

O município possui cerca de 700 mil habitantes, todos urbanos, em área pequena de 68 km², de acordo com os dados do IBGE de 2010. Pode-se afirmar que Osasco possui um papel importante no desenvolvimento territorial Leste/Oeste do Estado de São Paulo, pois concentra acessos regionais privilegiados e a linha férrea.

O município estende-se ao longo do vale do Rio Tietê, iniciando-se próximo à confluência deste com o Rio Pinheiros. Possui uma localização privilegiada com relação à capital, além de diversos acessos importantes como: a Rodovia Anhanguera, a Rodovia Castelo Branco, a Rodovia Raposo Tavares, o Rodoanel Mário Covas, a Estrada de Ferro da CPTM e o Rio Tietê, que corta a cidade no sentido Leste/Oeste. Também podemos destacar a proximidade de Osasco com a Rodovia dos Bandeirantes ao Norte, Taboão da Serra e Cotia ao Sul e Carapicuíba e Barueri a Oeste.

O relevo de Osasco constitui-se de um grande vale, onde se situa a região central da cidade, a linha férrea da CPTM e a área de intervenção da Operação Urbana Consorciada

Tietê II. Essa situação foi determinante para o desenvolvimento urbano do município, bem como para a evolução de sua mancha urbana. O crescimento territorial da cidade está ligado à expansão da cidade de São Paulo que, ao saturar seu espaço urbano, espalhou para a ocupação das áreas periféricas. Liga-se muito a expansão industrial, que começou no final do século XIX. O processo acelerado de expansão urbana foi muito intenso a partir da década de 1950, pois na década de 1960 a população duplicou. Na década de 1970, apesar do crescimento ainda elevado, passou a ter um decréscimo proporcional. A forte expansão demográfica nesta época, felizmente hoje minorada, foi responsável pela degradação dos recursos naturais e a criação dos déficits nos serviços sociais e de infra-estrutura.

Assim, Osasco passou por transformações significativas nas últimas décadas, com a construção de um parque industrial e de uma sofisticada estrutura do sistema de prestação de serviços, que culminou e iniciou a crise e transformação de toda essa estrutura. Atualmente, no município, ocorre a evasão industrial e se pode observar as diversas empresas de logística que se instalaram na região, e a expansão do setor de prestação de serviços.

Os municípios da região Sudoeste da RMSP, como é o caso de Osasco, estão conurbados, não se distinguindo mais as áreas urbanas de cada um. O crescimento rápido e desordenado impossibilitou o acompanhamento adequado em termos de infra-estrutura urbana.

A estrutura viária do município de Osasco teve origem em conformidade com as barreiras naturais do Rio Tietê e do sistema ferroviário. Na década de 1960, com a emancipação do município e a criação da macroestrutura viária, ocorreu forte processo migratório e a constituição de ocupações irregulares que comprometem a circulação interna, reduzindo a acessibilidade. Assim, o município apresenta uma acessibilidade regional bem estruturada, em oposição a uma acessibilidade interna débil e centrada em uma estrutura radio concêntrica.

5. OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II

Considera-se que uma intervenção urbanística como uma Operação Urbana pode ter grande importância para o desenvolvimento da cidade, como habitat e meio urbano, pois, ao

realizá-la, várias soluções possíveis são concebidas para um problema que é social, territorial, urbano e econômico.

O processo de urbanização das cidades brasileiras tem apresentado um impacto ambiental, social e territorial extremamente negativo, gerando poluição do ar, perda dos recursos hídricos, impermeabilização dos solos que deveriam ser preservados, entre outros fatores; acarretando conflitos envolvendo a população de baixa renda, com ilegalidade, segregação física, perda de cidadania e má qualidade de vida urbana. Outro sério problema surge criado pelos próprios instrumentos de lei que são utilizados simplesmente para gerar recursos orçamentários, causando o desequilíbrio e o processo de segregação urbana.

Apesar da gravidade do quadro apresentado em Osasco, ele não é único, muito ao contrário, nenhuma grande metrópole brasileira escapa a essas agressões ambientais e à tragédia da exclusão social e degradação do meio ambiente. A cidade é vista a partir de ideologias representativas e orientadas pelos valores dos mercados imobiliários, determinando a invisibilidade de dramas sociais e ambientais (MARTINS, 2006, p. 8).

O município de Osasco possui uma grande barreira que é a ferrovia, que corta toda a cidade, possuindo uma orla ferroviária muitas vezes subutilizada e degradada. Só agora, com as novas políticas municipais, está sendo feita em Osasco uma revisão da política urbana, com propostas e diretrizes que caminham para uma resposta mais adequada, como a Operação Urbana Consorciada Tietê II, com o projeto de revitalização do vale central da cidade.

A linha férrea torna-se uma barreira na cidade, pois segrega o território e, por cruzar a cidade em nível, torna-se um obstáculo a ser transposto, além do fato de que não havia um grau mínimo de acessibilidade nas estações da CPTM, que já sofreram melhorias com a Operação Urbana. As áreas de seu entorno são subutilizadas, podendo-se observar galpões abandonados, cortiços, moradias irregulares, áreas vazias e matagais e capoeiras abandonadas em áreas de várzea.

A segregação espacial formada, num primeiro momento, pela barreira física do Rio Tietê, pela linha férrea Diamante da CPTM e pela Rodovia Castelo Branco, trouxe e traz uma série de conseqüências negativas para o município: ao norte dessas barreiras situa-se a maioria da população de baixa renda e importantes indústrias, ao sul situa-se a maioria da

população de classe média alta e importantes empresas para o setor terciário (ver figuras 2 e 3).

No município de Osasco ocorreram importantes mudanças na economia local, como a desindustrialização, resultante das profundas transformações ocorridas na região metropolitana de São Paulo nas três últimas décadas (RIGHI; DINIS, 2011).

Apesar do primeiro Plano Diretor do município de São Paulo ter sido aprovado em 1971, o mesmo só ocorreu no município de Osasco em 2004. A partir de 2008 foi elaborada e implantada a Operação Urbana Consorciada Tietê II no município. A Operação Urbana segue as diretrizes do Plano Diretor de Osasco de 2004, que insere o município na área metropolitana de maior densidade, buscando promover aberturas no interior das quadras para os pedestres e incentivar o uso habitacional e atividades de cultura e lazer, bem como modificar os índices urbanísticos, o uso e ocupação do solo e as normas edículas. Prevê, de acordo com a Prefeitura Municipal, a adequação da cidade aos estudos do PITU 2025, que identifica a necessidade de reestruturar o sistema de transportes para atender a futura instalação do metrô de superfície e se conformar em um sistema integrado de transporte público para a Região Metropolitana de São Paulo (ver figuras 4 e 5). Utiliza o Rio Tietê como elemento integrador, criando um polo regional, ressaltando as potencialidades do rio e da ferrovia, que deixa de ser um divisor do território e passa a ser integrador de espaços, visando uma cidade multifuncional, que incentiva a implantação de usos de comércio e serviços ao longo da Rodovia Castelo Branco. Busca transpor o rio e promover a ligação entre as duas regiões da cidade, criando um espaço contínuo. Procura requalificar o vale central do município por conta do esvaziamento em função de processos de mudanças de uso, com áreas subutilizadas, especialmente áreas que eram industriais. Nesse contexto, algumas obras foram executadas, como o alargamento da Rua da Estação, a remodelação da Estação de Osasco e a demolição dos edifícios do Conjunto Nova Grécia, símbolo do atraso da cidade. Recentemente, ocorreu a demolição do edifício da antiga Indústria Hervy, ícone do passado industrial do município, para dar lugar ao novo Paço Municipal (ver Figura 1).



Figura 1: Vista da Industria Hervy, no perímetro da Operação Urbana Consorciada Tietê II, em Osasco. Fonte: Acervo Fernanda Oliveira, 2013.

A Operação Urbana Consorciada Tietê II foi instituída pela Lei Complementar nº 170, de 16 de janeiro de 2008, revisada em 2010, que cria incentivos e regulamenta a revitalização da área, situada ao longo do Rio Tietê, entre a ferrovia e a Rodovia Castelo Branco. A Operação Urbana busca adensar a área de acordo com os novos parâmetros de uso e ocupação de solo que visam o controle industrial, ampliando a oferta de empregos na área de comércio e serviços e a produção de habitações de interesse social, buscando assentar a população que vive em condições indignas de habitação. Deve viabilizar a melhoria do sistema de drenagem da região e seu entorno, bem como promover intervenções no sistema viário. A proposta de implantação de um Parque Linear na margem Sul do Rio Tietê, com uma largura de 50 m, configura-se como área de proteção da várzea, local de lazer e de equipamentos para a população, associada à arborização da margem Norte, recuperando espécies da Mata Atlântica.

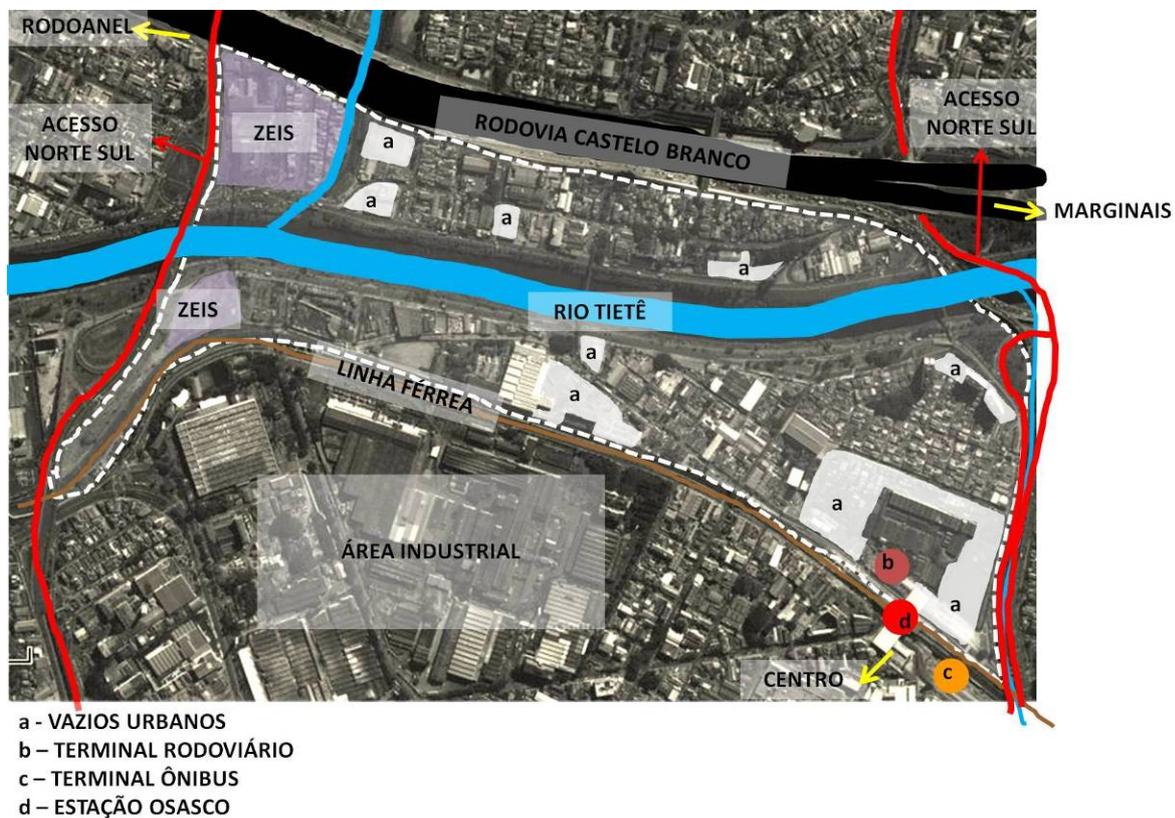


Figura 2: Mapa de potencialidades da área da Operação Urbana Consorciada Tietê II. Fonte: OLIVEIRA, 2014, p. 168.



Figura 3: Mapa de deficiências da área da Operação Urbana Consorciada Tietê II. Fonte: OLIVEIRA, 2014, p. 168.

A proposta de requalificação da Operação Urbana foi feita pelo escritório Vigliecca e Associados, com foco em um Complexo Metropolitano construído por meio da implantação do novo Paço Municipal, na Praça Cívica. A proposta previa a readequação do galpão das Indústrias Hervy para atividades de lazer, cultura e esportes, a implantação de um Parque Linear ao longo do rio em uma faixa de 50 m, com a implantação de edifício ponte sobre a ferrovia para comércio e serviços, a implantação de estacionamento sob a Praça Cívica, e a realocação do Terminal Rodoviário, que promoveria a integração Norte / Sul da cidade por meio da Estação de Osasco. Importante é também a valorização de frente fluvial do Rio Tietê, por meio da implantação do Parque Orla do Tietê, com estacionamento subterrâneo, gestão conjunta com o Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE) para a recuperação do rio e com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para recuperação da orla ferroviária, com a modernização dos trilhos, trens e estações, além da

De acordo com o anterior prefeito do município de Osasco, Emídio de Souza, em evento realizado em 21/maio/2012 na Associação Comercial Empresarial de Osasco sobre a Operação Urbana Consorciada Tietê II, o plano elaborado pela operação urbana define uma nova região, uma nova centralidade, ultrapassando a barreira da linha férrea e do rio Tietê, onde será localizada a nova sede da prefeitura municipal. Afirma que a população apóia o projeto, participa do mesmo e acredita no futuro ao apostar em uma área servida de infra-estrutura, próxima da estação da CPTM, em uma área valorizada. Porém, ao ser questionado sobre os impactos dessas obras na área, que já começaram a ser implantadas, mesmo sem a concretização do projeto urbano, diz considerar que é uma boa solução para a cidade, mas que a população não deve pensar nas deficiências e sim nas potencialidades do plano.

Recentemente deu-se início às obras para a implantação do Novo Paço Municipal na área do Complexo Metropolitano, promovendo a demolição da antiga Indústria Hervy, que de acordo com o projeto urbano e a minuta de lei seria reconvertido para área de lazer e esporte. Estas obras revelam a falta de continuidade da gestão urbanística municipal, que não abandonou a Operação Urbana, mas não segue as diretrizes previstas para a mesma.

Considerações Finais

Apesar das diretrizes e conceitos referenciados em projetos urbanos internacionais, as operações urbanas como instrumento de transformação urbanística têm se mostrado falhas e pouco expressivas para a melhoria da qualidade ambiental e social urbana no Brasil. Este cenário se dá pela utilização indiscriminada deste instrumento como forma de captar recursos em prol do mercado imobiliário.

A Operação Urbana Consorciada Tietê II, ainda se encontra em fase de implantação, restando então a expectativa de que sua gestão não seja fragmentada, como ocorreu em outros casos no município de São Paulo. Considera-se necessária uma análise contínua de sua implementação e dos processos de gentrificação social, bem como de seu impacto ambiental e social. Até o momento não estão sendo tomados os devidos cuidados com os impactos desses empreendimentos no município, como pode ser visto na demolição dos edifícios do Conjunto Nova Grécia, para a construção de novos edifícios residenciais de alto padrão, sem pensar nos impactos na rede viária, já carregada na região.

Independentemente de seus defeitos ou qualidades, o plano foi elaborado de um modo diferenciado, pelo escritório do arquiteto uruguaio Hector Vigliecca, que elaborou a minuta da lei da Operação Urbana Consorciada Tietê II a partir do desenho urbano que gerou o projeto urbano para a área. Esta dinâmica é diversa da usual em que a prática é estabelecer um projeto de lei e aprová-lo para depois elaborar os projetos de desenho urbano. O plano desenvolvido busca atender ao mercado imobiliário, porém preocupa-se, ao menos em teoria, com a inserção social e a melhoria da qualidade ambiental, tendo como base a realidade local.

Não se pretende aqui questionar os méritos dos resultados deste projeto urbano, tendo em vista que este partiu de uma realidade existente em um território com opções complexas e escassas, mas revelar a tentativa de solucionar um problema regional com as opções existentes no local, de forma que o projeto segue diretrizes claras e se utiliza de suas barreiras físicas e territoriais como potenciais de transformação, como o rio Tietê, a linha férrea e a Rodovia Castelo Branco.

O que se pode questionar é se a realidade local existente é a melhor opção para a transformação de uma área contaminada e degradada pelo antigo uso industrial que a transformou em um deserto urbano. Ainda é cedo para dar esta resposta, mas este projeto urbano possui uma dinâmica apresentada que poderá trazer benefícios urbanísticos para a população de Osasco.

REFERÊNCIAS

- ALVIM, Angélica T. B.; CASTRO, Luiz G. R. de (orgs.). **Avaliação de políticas urbanas: contexto e perspectivas**. São Paulo: Mackpesquisa e Romano Guerra, 2010.
- ALVIM, Angélica T. B.; ABASCAL, Eunice H. S.; MORAES, Luís G. S. Projeto urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas. *In: Cadernos Metrópole*, v. 13, n. 25. São Paulo: Educ, 2011. Disponível em:
<<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5988/4331>.> Acesso em: 15.mai. 2014.
- FIX, Mariana. **A fórmula mágica da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo**. Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro. Campinas: PUCAMP/PROURB, 2004. Disponível em:
<http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/fix_formulamagicaparceria.pdf.> Acesso em: 20.jun. 2014.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo, Loyola, 1993.
- MARTINS, M. L. R. **Moradia e mananciais: tensão e diálogo na metrópole**. São Paulo: Fapesp FAUUSP, 2006.
- MORAIS, J. S. **O território do projecto: Registros conceptuais em arquitectura**. Lisboa: UTL, 2008.
- OLIVEIRA, Fernanda, Q. S. **Operação Urbana Consorciada Tietê II: do plano urbano ao projeto urbano**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Presbiteriana Mackenzie. 2014.
- QUEIROZ, Maria H. L. de; SOMEKH, Nadia. A cidade comprometida: a questão ambiental e os planos de São Paulo. *In: Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, v.3, n.1. São Paulo: Mackenzie, 2008.
- RIGHI, Roberto; DINIS, Henrique. O automóvel e o desenvolvimento regional metropolitano de São Paulo, Brasil. *In: BALEIRAS, Rui Nuno (org.) Casos de Desenvolvimento Regional*. Cascais, Portugal: Principia, 2011.
- ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. Trad. E. Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- ULTRAMARI, Clovis. Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos. *In: Urbana*, v. 01, n. 01. Campinas: Unicamp, 2013. Disponível em:
<<http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>.> Acesso em: 12.jun.2014.