# NÓ DE TRANSPORTES

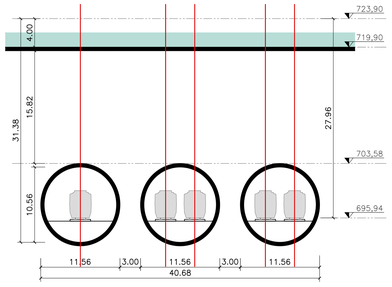
## Projeto de uma estação intermodal no centro de Osasco

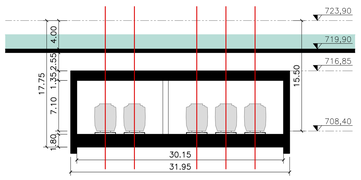
Este estudo propõe uma reflexão sobre a organização das infraestruturas voltadas à mobilidade urbana na área central de Osasco, espaço por onde a maior parte da população precisa transitar para acessar a rede de transporte público coletivo. Observa-se que essa área central, embora essencial para os deslocamentos cotidianos, não se configura como um espaço de permanência, mas sim de passagem, o que suscita o questionamento sobre a qualidade e a função desses espaços urbanos: seriam eles capazes de acolher o cidadão ou apenas de conduzi-lo? A escolha do tema justifica-se pela vivência pessoal e pelo vínculo afetivo com a cidade, que permitem uma leitura crítica dos processos de urbanização, das dinâmicas de deslocamento e das desigualdades que estruturam o espaço urbano.

Como recorte espacial, definiu-se a área que abrange a Estação de Osasco e os Terminais Urbanos do Largo Norte e Sul, considerada estratégica por sua centralidade e pelo papel estruturador que exerce na dinâmica de fluxos da cidade. Trata-se de um nó viário e ferroviário do município, atuando como ponto de convergência entre as redes metropolitanas e locais. Além disso, essa área também é uma centralidade por concentrar grande parte dos empregos formais, do comércio e da infraestrutura pública da cidade.

Dentro dessa perspectiva, destaca-se como um município de grande importância, porém apresenta contrastes entre o crescimento urbano acelerado e uma infraestrutura de mobilidade urbana que não acompanha esse movimento. Ainda é possível perceber características do período em que a cidade foi consolidada como cidade-dormitório — um lugar que acolhe a população trabalhadora que precisa se deslocar diariamente para centralidades da metrópole. Essa dinâmica sobrecarrega os sistemas de transporte público e evidencia desigualdades no acesso à mobilidade urbana.

O objetivo é que, por meio de intervenções projetuais, o espaço passe a favorecer conexões modais mais acessíveis e eficientes, incentivando o uso sustentável do transporte público e a valorização do espaço urbano, tendo o pedestre como protagonista. Além disso, busca-se a modernização dos programas da estação e dos terminais, a requalificação viária e a valorização dos espaços urbanos.



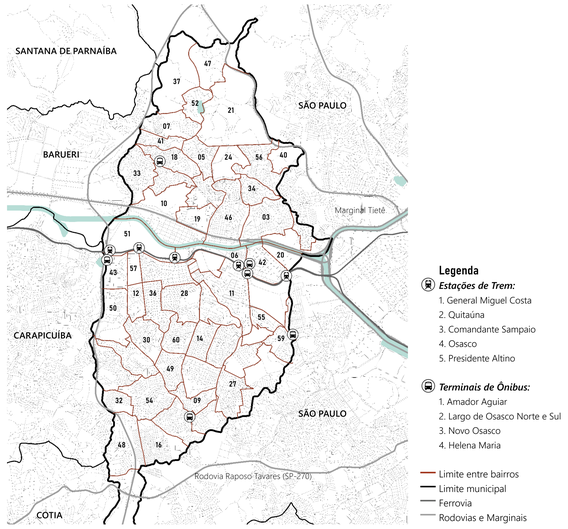

Comparativo entre as seções de escavamento sob o córrego Bussocaba: (a) NATM e (b) VCA.

Segundo o Plano Diretor de 2020, o município de Osasco é, de modo geral, marcado por desigualdades socioespaciais. O acesso à educação, saúde, transporte, moradia, lazer e infraestrutura é distribuído de forma heterogênea, refletindo disparidades significativas entre as diferentes regiões da cidade.

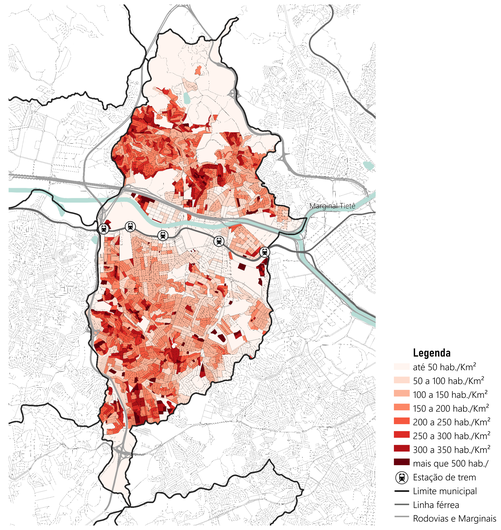
Além das problemáticas relacionadas a infraestrutura urbana, a região central do município concentra a maior parte dos empregos formais, o que atrai, diariamente, um grande contingente de pessoas em busca de trabalho, serviços e comércio. Em contrapartida, essa mesma área apresenta uma das menores densidades demográficas do município, abaixo da média observada nos bairros periféricos. Essa contradição intensifica os deslocamentos diários e gera maior pressão sobre a infraestrutura urbana e os sistemas de transporte.

O Plano Diretor também indica que, ao se comparar as densidades demográficas das últimas décadas, observa-se que as regiões periféricas passaram por um adensamento ainda mais acentuado, expandindo-se em direção às extremidades do município. Enquanto isso, a região central sofreu um processo de esvaziamento populacional, aprofundando o desequilíbrio na ocupação do território.

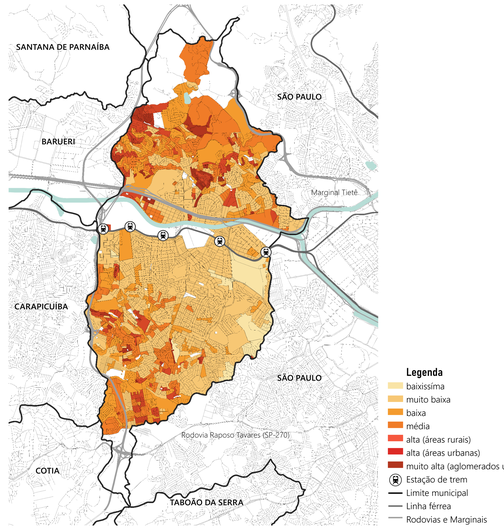
Nesse contexto, os dados do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, mesmo que do ano de 2010, permitem dividir o município em quatro regiões distintas, revelando dois conjuntos de realidades contrastantes: dois na Zona Norte e dois na Zona Sul. Ou seja, além da segregação espacial causada por barreiras físicas, observa-se também uma segregação de caráter socioeconômico. A região Centro-Sul — onde se localiza a linha férrea — apresenta os menores índices de vulnerabilidade social, enquanto, à medida que se avança em direção às extremidades do município, esses índices se elevam progressivamente.




**Mapa 1.** Estações de trens e terminais de ônibus, 2020.
Elaborado pela autora, dados Prefeitura de Osasco.




**Mapa 2.** Densidade demográfica no município de Osasco, 2010
Elaborado pela autora, dados IBGE Censo Demográfico.




**Mapa 3.** Índice Paulista de Vunerabilidade Social, 2010
Elaborado pela autora, dados Fundação SEADE.

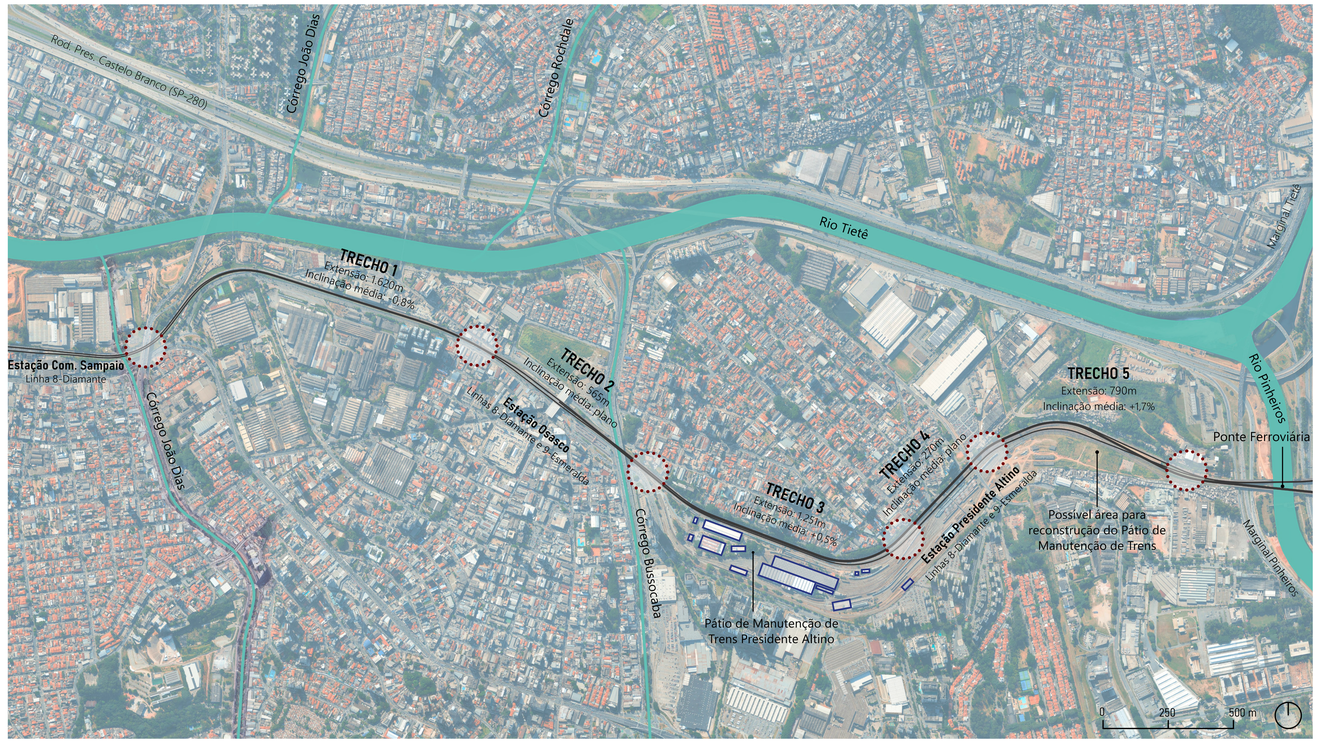
A ferrovia desempenhou papel fundamental no processo de industrialização do Brasil, ao impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura e integrar regiões produtivas. A linha férrea que atravessa Osasco pertence à Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurada em 1875, há aproximadamente 150 anos, conectando São Paulo a Sorocaba. Sua implantação foi fundamental para o crescimento econômico e urbano da região.

Entretanto, atualmente, a ferrovia representa uma barreira física significativa, somando-se às vias rodoviárias e marginais que cortam a cidade no sentido Leste-Oeste. Essas barreiras dificultam a integração territorial e agravam problemas socioeconômicos locais.

Como proposta, sugere-se o enterramento da via férrea, estratégia já aplicada em alguns países da Europa e no Brasil. Essa medida possibilitaria a liberação do solo ao longo da via ferrovia, permitindo a criação de novos espaços públicos e a conexão direta entre as vias. Além disso, melhora a microacessibilidade, beneficiando moradores tanto do norte quanto do sul da cidade, promovendo maior conectividade entre suas diferentes áreas.

O rebaixamento da ferrovia gera um espaço de conexão urbana não apenas no eixo Norte–Sul, mas também Leste–Oeste, favorecendo a caminhabilidade e a integração entre os bairros por meio de um tecido remanescente, ademais estimula o uso de modais ativos como a caminhada e o uso de bicicletas.

Como parte dos estudos de viabilidade, foi elaborado um mapa do trecho analisado, com aproximadamente 4,5 km de extensão, partindo do Córrego João Dias até as proximidades da Ponte Ferroviária, que cruza o Rio Tiete. Esse trecho representa menos de 2% da malha ferroviária da Região Metropolitana, atualmente com 196 km de extensão. Ressalta-se, contudo, que o plano poderá ser ampliado conforme condicionantes técnicas, topográficas e operacionais. Importante destacar que o estudo abrange uma pequena parcela do traçado, com o objetivo de demonstrar sua viabilidade inicial. Cabe destacar que, neste estudo, as análises de caráter econômico se fazem suspensas, concentrando-se o trabalho no desenvolvimento de um ensaio arquitetônico que propõe um plano integrado, articulado à malha urbana existente, servindo como fundamento conceitual do projeto.




**VIAS PASSAGEIROS**

**TRECHO 1 - Córrego João Alves a Estação Osasco**
Extensão total do trecho:1.620 m
Inclinação linha férrea: -0,8%
Nível TB inicial: 721,25 m I Nível sup. inicial: 721,10 m
Nível TB final: 708,40 m I Nível sup. final: 723,85 m

**TRECHO 2 - Estação Osasco ao Córrego Bussocaba**
Extensão: 565 m
Nível TB: 708,40 m I Nível superfície: 723,70-723,90 m

**TRECHO 3 - Córrego Bussocaba a Estação Pres. Altino**
Extensão total do trecho: 1.215 m
Inclinação linha férrea: +0,5%
Nível TB inicial: 708,40 m I Nível sup. inicial: 723,90 m
Nível TB final: 714,80 m I Nível sup. final: 724,80 m

**TRECHO 4 - Estação Pres. Altino**
Extensão: 270 m
Nível TB: 714,80 m I Nível superfície: 724,80 m

**TRECHO 5 - Estação Pres. Altino a Ponte Ferroviária**
Extensão total do trecho: 800 m
Inclinação linha férrea: +1,7%
Nível TB inicial: 714,80 m I Nível sup. inicial: 724,80 m
Nível TB final: 728,65 m I Nível sup. final: 728,55 m

**EXTENSÃO TOTAL: 4,46 Km**

**VIAS OPERACIONAIS**

**ESTUDO - Córrego Bussocaba ao Novo Pátio de Trens**
Extensão total do trecho: 1.485 m
Inclinação linha férrea: +1,4%
Nível TB inicial: 708,40 m I Nível sup. inicial: 724,80 m
Nível TB final: 728,65 m I Nível sup. final: 728,55 m