

O IMPACTO SOCIOESPACIAL DA FERROVIA NO ESPAÇO INTRA-URBANO DE OURINHOS/SP

**IZIDORO, Kivam Arruda
SILVEIRA, Márcio Rogério
UNESP – Campus Experimental de Ourinhos**

Este trabalho tem como objetivo principal identificar, analisar e compreender a gênese e o desenvolvimento da estrada de ferro no município de Ourinhos/SP e sua relação com a expansão urbana do mesmo. Assim, o estudo da atual situação da ferrovia terá como base não necessariamente sua infra-estrutura, mas sim, como esta dificulta a mobilidade da população no espaço intra-urbano e, por conta disso, causa segregação social e espacial. Assim, nossa hipótese agrega o fato de que a ferrovia no espaço urbano¹ de Ourinhos funciona como barreira espacial, econômica e social. Com isso cabe comprovar ou refutar a devida hipótese.

Para tanto, é preciso entender todo o contexto histórico da ferrovia no município, como esta cidade se desenvolveu no em torno da linha ferroviária, a importância da ferrovia para o município no início do século XX e o processo de transformação dos meios de transporte no decorrer do século, privilegiando o rodoviário em detrimento do ferroviário, tendo como consequência, o sucateamento do último. A partir daí, o trabalho desenvolve-se enfocando a relação dialética da ferrovia com a atual estrutura econômica do município, contextualizando a importância das interações espaciais feita pelos fluxos em favor da reprodução do capital, e como essa estrutura está sendo travada pela presença da linha, em especial, no centro da cidade.

Deste modo, após entender o processo histórico e econômico, é colocada em questão a problemática do impacto² socioespacial provocada pela presença da linha ferroviária na cidade, sendo esse o âmago da pesquisa. Logo, se faz

¹ “(...) constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado.” (CORRÊA, 1995, p.7)

² Pode ser entendido como o “efeito” (BORBA, 2004, p.737) da linha ferroviária sobre as questões socioespaciais. Um exemplo paralelo a esse pode ser: o efeito da poluição sobre o meio ambiente.

necessário entender as formas como se dão os processos segregatórios, por exemplo, a presença de diversos tipos de fixos ao longo da linha, como muros e cercas, que dificultam o contato entre diferentes camadas sociais ou a crescente dificuldade de locomoção espacial, pois com o aumento do número populacional e de veículos automotores, maior é o tráfego nos locais da passagem da linha, contribuindo para sua morosidade. Além disso, o impacto da linha ferroviária também se faz presente no que diz respeito à passagem de vagões que transportam produtos inflamáveis (vagões-tanques), acarretando um alto grau de periculosidade para os habitantes de Ourinhos, pois é constante a passagem deste tipo de vagão.

Portanto, pretendemos com este estudo verificar os impactos socioespaciais ocasionados pela presença da linha ferroviária no município de Ourinhos e, a partir daí, propor medidas para solucioná-los. Desde já, uma alternativa cabível é a mudança do traçado ferroviário do centro para a periferia do município. Já os espaços deixados pela retirada da ferrovia poderão servir de locais para a integração da sociedade, através da construção de praças, centros de convivência, ciclovias, entre outros

1. A evolução e a desestruturação da Ferrovia no Brasil e sua influência em Ourinhos

A ferrovia surge no Brasil em meados do século XIX, influenciada pela Revolução Industrial, e avança pelo interior do país, principalmente na Região Sudeste, com destaque para o Estado de São Paulo, para atender as necessidades dos fazendeiros de café, já então o mais rentável produto agrícola brasileiro.

Um círculo se formou, partes dos excedentes econômicos do café foram utilizados na construção de ferrovias que tiveram como principal função transportar a produção cafeeira das franjas pioneiras para os portos. A princípio, poucas foram as ferrovias de cunho estratégico com fins de povoamento ou para garantia de ocupação territorial. No geral, elas tiveram um claro vínculo econômico. “A partir da construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí pelos ingleses, entre 1860 e 1867, várias outras companhias foram criadas, contando com capitais de latifundiários paulistas; entre elas, a Paulista (1872), a Ituana (1873), a Mogiana (1875) e a Sorocabana (1875)”(GHIRARDELLO, 2001, p.19) A Estrada de Ferro Sorocabana foi fundada em 1872, e o primeiro trecho da linha foi aberto em 1875, até Sorocaba. A

linha tronco se expandiu até 1922, quando atingiu Presidente Epitácio, nas margens do Rio Paraná.

Ao discutir a posição geográfica das cidades a partir de sua origem, Roberto Lobato Corrêa (1995) identifica uma lógica das funções que se espera da cidade derivada das necessidades existentes no momento de seu nascimento.

O desenvolvimento ferroviário, a partir da segunda metade do século XIX, afetou a importância de muitas cidades; muitas decaíram pois ficaram a margem da ferrovia, outras mantiveram a importância relativa que desfrutavam, enquanto outras, por se tornarem focos de duas ou mais linhas ferroviárias, entroncamentos ferroviários, cresceram econômica e demograficamente (CORRÊA, 1995, p.319).

Dessa forma, Ourinhos, localizada no Centro-Sul do Estado de São Paulo, na região denominada de Médio Paranapanema, à aproximadamente 365 km da capital surgiu de uma vila de trabalhadores que em 1905, atuava no desmatamento das terras destinadas ao assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1906, esse pequeno acampamento, às margens da estrada, se tornava um ponto obrigatório para as paradas dos trens que serviam a região sudoeste do estado, pois devido ao longo percurso, os viajantes ali paravam para saciar sua sede ou mesmo para um simples descanso.

Em 1908, foi criado o posto da estrada de ferro, que quatro anos mais tarde seria transformado em estação. A cidade foi elevada a município pela Lei Estadual 1618, de 13 de Dezembro de 1918. Neste mesmo ano, o governo do Estado resolveu dar continuidade à Estrada de Ferro Sorocabana, que tinha sido interrompida em 1909, estendendo os trilhos até Assis. Com isso, passou a ser uma localidade estratégica do ponto de vista econômico, por sua ligação com o norte do Paraná e por estar localizada na região da Média Sorocabana, próxima a Assis e Avaré, cidades importantes do Vale do Paranapanema.

Porém, com a crise do café, no final da década de 1920 e na década de 1930, as ferrovias brasileiras sofreram um impacto negativo e diminuíram sua influência no cenário econômico regional e nacional. Com o fenômeno da urbanização, principalmente, na região Sudeste do Brasil, após a Segunda Guerra Mundial, o espaço do homem tanto na cidade como no campo tornou-se cada vez mais um espaço instrumentalizado e tecnificado, sendo necessária a expansão das

redes ferroviárias e rodoviárias, que asseguraram uma circulação mais rápida e relativamente mais barata, sem o qual o abastecimento das cidades se tornaria impossível. Mas o que se viu foi um total incentivo dos governos nacionais na expansão das estradas de rodagem, contribuindo ainda mais para que as ferrovias perdessem em importância.

Além das mudanças que envolveram a economia nacional nas últimas décadas, que influenciaram o setor ferroviário ocasionando o seu sucateamento, o governo federal concedeu à iniciativa privada a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA).

O histórico do controle sobre a ferrovia em Ourinhos se resume da seguinte forma: um grupo particular detinha o poder com o nome de *Sorocabana Railway*, até 1919, quando o governo paulista assumiu o controle devido a situação precária que passava o grupo detentor. Assim, foi até 1971, quando a Estrada de Ferro Sorocabana foi uma das ferrovias que formaram a estatal FEPASA. Porém em 1998, a empresa Ferrovia Sul Atlântica (Atual América Latina Logística – ALL) conseguiu a concessão da linha, num contexto de desestatização das ferrovias federais e estaduais concedidas à iniciativa privada, gerando forte processo de reestruturação no setor ferroviário brasileiro.

Todavia, esses foram contratos simples e cheios de falhas, pois a preocupação do governo foi livrar-se dos prejuízos que a RFFSA, a FEPASA e a Ferrovias Paraná (FERROPAR) deixavam aos cofres públicos, gerando investimentos escassos e retornos financeiros imediatos, deixando de lado o desenvolvimento regional e nacional (SILVEIRA, 2003).

Isto posto, e somado aos fatores de segregação que a linha ferroviária (transporte de cargas) ocasiona, a ferrovia, que antes contribuiu para o progresso da cidade, agora passa a trazer dificuldades para o desenvolvimento do município.

1.1. Os Paradoxos da Ferrovia em Ourinhos

A ferrovia ainda sustenta certa influência sobre a economia da cidade, pois, nas últimas décadas, o crescimento econômico de Ourinhos se deu baseado, principalmente, no setor do agronegócio, com destaque para a cultura de cana-de-açúcar e para a indústria sucro-alcooleira, a qual usufrui, também, do transporte ferroviário para deslocar suas mercadorias.

O fato do município ser rota de passagem de quatro rodovias (BR-153, SP-270, SP-327, SP-278), com destaque para a BR-153 que corta boa parte do país no sentido sul-norte (Transbrasiliana), e pelo fato do município estar localizado num dos pontos de conexão da rede ferroviária, ligando a malha da ALL, que serve aos estados do Sul do país, e à malha da Ferrovias Bandeirantes (FERROBAN) – atual concessionária da malha paulista, coloca Ourinhos numa posição geográfica estratégica, interligando importantes cidades do Estado de São Paulo, como Baurú, Marília, São Paulo e Presidente Prudente, e do Estado do Paraná, como Londrina e Maringá, transformando-se num centro modal, foco de interações espaciais mais complexas, em termos temporais, revelando sua dimensão na rede regional e nacional.

De acordo com Corrêa (1997) a circulação, tanto de pessoas como de mercadorias, informação e capital, constitui as interações espaciais, assim como a presença de nós e redes tornam um dado centro logístico mais complexo em suas relações, isso em termos temporais e espaciais.

As interações espaciais contextualizadas e tornadas inteligíveis na sociedade capitalista a partir do desvendamento da dimensão espacial do ciclo de reprodução do capital, apresentam padrões distintos no espaço e no tempo. Em outras palavras, os diferentes fluxos que articulam os fixos socialmente criados são caracterizados por lógicas que lhes conferem regularidades espaço-temporais que se reportam à organização social e a seu desigual movimento de transformação (CORRÊA, 1997, p. 295).

Em Ourinhos há duas linhas férreas, cuja extensão é de 16,5 km na área urbana. A partir do pátio localizado no centro do município (onde também se localizava a estação de passageiros) desenvolve-se a linha sob concessão da ALL que liga o município ao Paraná (Londrina) e daí até o porto de Paranaguá. Desta forma, ambas as linhas desenvolvem um traçado em forma de “traçado forca (Y)” cortando a parte central da cidade.

A oferta deste conjunto de opções de transporte transformou o Município em um entroncamento logístico que, se por um lado agrega a economia local a um vasto conjunto de oportunidades, por outro, acarreta a coexistência conflituosa de tráfegos de passagem e barreiras físicas que interferem na estrutura urbana. Numa perspectiva maior, a crescente complexidade funcional da cidade nas últimas décadas, envolvendo atividades comerciais, bancárias e diversos outros serviços, a

tornou um importante centro econômico na região³, agregando diversas cidades menores, como Chavantes, Salto Grande, Canitar, entre outras, no Estado de São Paulo, e no norte do Paraná, como Jacarezinho e Cambará.

Entretanto, a convivência entre a cidade e a linha de transporte ferroviária já mostra sinais de esgotamento, sendo um elemento desagregador da economia local e também para a própria estação ferroviária (pátio de manobra, localizado no núcleo central da cidade), repetindo um quadro já conhecido em cidades onde a área urbana era cortada pelas linhas férreas que a deram origem, transformando-se, então, numa rugosidade⁴. As infra-estruturas são antigas e centralizam a passagem de cargas no centro da cidade. Esta circulação indesejada contribui para a morosidade do tráfego interno na cidade, além de perturbar a qualidade de vida do em torno.

É neste contexto que a cidade se encontra: de um lado a certeza da necessidade de contar com a ferrovia como elemento impulsionador de sua economia e correspondente emprego, renda, arrecadação e bem estar associado; de outro a necessidade de ampliar as condições de urbanização, integrar melhor as áreas da cidade obstacularizadas pela ferrovia e prover melhores condições de segurança, haja vista o risco de acidentes ferroviários.

Além disso, os paradoxos da ferrovia cruzando o centro da cidade também se encontram nos sentimentos dos moradores locais que, em especial, nos mais antigos, ainda, desperta uma nostalgia romântica de tempos memoriais e seu barulho ao trafegar com seu apito trazem lembranças de tempos idos. Muitos jovens admiradores também se impressionam com o tamanho e a robustez dos trens. Assim, a ferrovia deve ser entendida como parte da cultura local, pois ela convive entre nós e divide opiniões quanto a sua retirada.

³ CORRÊA, Roberto Lobato. Região e organização espacial. 7. São Paulo: Ática. 2003. p.22.

⁴ “O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho” (SANTOS, 2002, p.140).

2. Os problemas da segregação: socioespacial e residencial

2.1. A problemática: questões acerca da segregação socioespacial

Reflexo de uma nova condição social, caracterizado pela intensificação das relações socioespaciais, a rede urbana⁵ em Ourinhos está submetida a um maior ritmo de relações com outros centros urbanos, necessitando, assim, melhorar suas formas espaciais para assim dinamizar seus fluxos internos e externos, isto é, reaparelhando alguns sistemas que criem melhores condições de fluidez (SANTOS; SILVEIRA, 2001), melhorando geral e progressivamente os meios de circulação, viabilizando interações espaciais mais eficientes de mercadorias, pessoas, informação e capital.

Assim, pode-se denominar as linhas ferroviárias que cruzam a cidade como sendo “espaços de lentidão”, pois se distinguem da atual dinâmica sócio-econômica local, que necessita cada vez mais de um maior número de vias rápidas, modernas e de boa qualidade.

Neste contexto, o traçado ferroviário dentro da cidade pode ser analisado, a primeira vista, como sendo um problema na dinâmica econômico e espacial, pois, com a passagem do trem pela cidade, associada a sua pouca velocidade, suas paradas na estação, ou mesmo para mudar de trilhos, acaba causando transtornos na mobilidade daqueles que transitam pelas ruas e calçadas que cruzam a linha, em particular na área central, que é a região com maior concentração do comércio e dos serviços, logo, apresenta uma grande intensidade dos fluxos de pedestres e dos veículos, principalmente nos horários de pico de manhã e à tarde. Como consequência disso, algumas pessoas acabam se atrasando para chegar a seus destinos, assim como as mercadorias paradas nos veículos, dificultando as trocas econômicas. Com o constante aumento do fluxo de bens, serviços e capitais na cidade, a ferrovia entra em contradição com este aspecto de desenvolvimento.

Analisando mais profundamente, verificamos que a ferrovia acaba por se tornar também uma barreira social, já que, com a existência de cercas, muros e matas paralelas a linha ferroviária, auxilia a separar pessoas de diferentes camadas sociais que moram nas adjacências da mesma. Isto é, por longos trechos da linha as pessoas não têm acesso ao outro lado dela, separando aqueles de bairros mais

⁵ CORRÊA, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.93-106.

favorecidos, daqueles de bairros menos favorecidos. Assim sendo, a ferrovia dificulta uma relação mais afetiva por parte de quem mora do outro lado da linha. Mais que isso, as barreiras ao longo do traçado ferroviário dificultam a convivência entre as diferenças e entre os diversos segmentos sociais e culturais que se localizam em diferentes bairros. Ou seja, a ferrovia auxilia na segregação social dentro da cidade, restringindo o acesso de pessoas mais carentes ao espaço vivido por uma classe mais elitizada.

As interações espaciais, sociais e econômicas ocorrem de maneira diferenciada no perímetro urbano de Ourinhos, pois os deslocamentos dos consumidores tendem a se estabelecer de maneira mais freqüentes aos locais de compras mais próximos de suas casas, e tal distância não necessariamente é a cartográfica, mas sim geográfica, isto é, uma distância que visualizada num mapa mostra uma determinada metragem, no plano prático a distância se torna maior, e isto se deve, em parte, a desvios determinados por empecilhos encontrados no trajeto estipulado pelas pessoas, como é o caso da linha ferroviária cercada por muros e cercas, dificultando o acesso de consumidores de um lado ao outro da linha.

Logo, as interações socioespaciais entre um público do mesmo lado da linha são mais freqüentes tornando-se mais afetivas, e mais, fazendo com que o fluxo de capital gire entre os serviços oferecidos neste espaço restrito. Por exemplo, a tendência é que um morador, que habita próximo a um dos locais mais agravantes de segregação imposta pela linha férrea, estabeleça compras num mercado, localizado no mesmo lado da linha, a quatro quarteirões de sua casa, do que ir a um mercado de porte similar ou até maior que se localiza a mesmos quatro quarteirões de sua residência, porém levaria o dobro do tempo do exemplo anterior devido ao desvio que teria de fazer da linha ferroviária. Com isso, tal morador estabelece maior contato com os habitantes que moram no trajeto de sua casa até o mercado, fazendo amigos, ou inimigos, conhecendo os nomes uns dos outros, freqüentando o mesmo culto religioso, enfim, participando mais ativamente do cotidiano de cada um.

Tais interações espaciais refletem as diferenças entre os lugares reproduzindo grupos sociais diferenciados que evoluem historicamente, separando cada vez mais as relações entre os grupos, gerando conflitos sociais.

Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as

áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos freqüentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (CORRÊA, 2005, p.7).

Intrínseco a tal situação e determinante na organização espacial da cidade está o Estado, que é o responsável pela implantação dos serviços públicos, como água, esgoto, sistema viário, iluminação, parques, coleta de lixo, etc. Sua atuação é de interesse geral, porém, em costume, reflete os gostos das empresas, pois são estas que detêm o controle financeiro. Cabe aqui destacar que quem integra o Estado, geralmente, são os próprios donos das empresas ou são da mesma classe social deste, logo, fazendo favorecer suas situações, constituindo um desempenho desigual sobre os serviços públicos, gerando mais desigualdades e conflitos sociais. “Através da alocação espacialmente diferenciada dos equipamentos de consumo coletivo, o Estado também interfere na segregação residencial” (CORRÊA, 2005, p.26).

Com a distinção da população baseada na forma de consumo dispostas em diferentes bairros, sendo essa influenciada pela linha ferroviária, e seus modos de segregação, a divisão do trabalho acaba por atender as funções da repartição socioespacial estabelecida. “A divisão do trabalho, internacional ou interna, e cada um dos seus momentos permitem compreender, a cada instância, a essência das formas, isto é, o seu conteúdo social, econômico e político” (SANTOS, 1982, p.62)

Portanto, a linha ferroviária age no processo de segregação das classes sociais em Ourinhos, fragmentando a classe média da classe popular, distinguindo-a quanto à forma de consumo visando uma demanda variável e contínua, desviando os problemas de classes e favorecendo o controle ideológico sobre as classes diferenciadas. Além disso, tal barreira funciona como controle sobre a mobilidade e instabilidade social, tanto no processo de produção, troca, comunicação e consumo, e, na medida em que estas forças atuam intensamente e por um longo período de tempo, a fragmentação da estrutura social se torna evidente.

Formas antigas como as linhas ferroviárias permanecem como heranças das divisões do trabalho e, a nova forma de distribuição econômica, baseado no comércio e serviços, surge para atender o tipo de funcionalidade recente. Com essas modificações, velhas formas mudam de função, contribuindo para o desequilíbrio socioeconômico e espacial, pois o que antes servia de interação espacial, hoje age como entrave espacial, o que era o elo de ligação econômica, agora retarda tal

movimentação, e o que antes agregava a sociedade, agora segrega a mesma. E é neste contexto que se torna fundamental entender a relação entre o modo de produção velho, no qual se insere a linha ferroviária e seu lento transporte de cargas, e o modo de produção novo, no qual o setor de serviços predomina, sendo este dependente de técnicas de transportes rápidas e seguras.

Por base, como os bairros apresentam características diversas, cada um com um papel atribuído diferente do outro, temos constituições diferenciadas das interações espaciais. E a presença da linha, gera maior diferenciação dessas interações, reproduzindo uma segregação.

O processo de segregação socio-espacial é o resultado das desigualdades existentes nas relações sociais entre as diferentes classes sociais e que resultam num acesso diferenciado à cidade, seja na sua localização espacial ou no acesso aos bens de consumo coletivos. (...) Assim, o reconhecimento e a interação entre as diferenças e os diferentes, que se rompe na produção espacial da segregação, encontra-se na origem de questões como a exclusão social. (VIEIRA, 2004, p.112).

Analisando os impactos da linha ferroviária de uma maneira mais pontual, podemos verificar que a localização do pátio ferroviário no centro da cidade se torna um grande empecilho no acesso de pessoas que habitam um lado da linha ao outro lado, assim como o de veículos, que têm seus trajetos interrompidos devido à presença do pátio, tendo esse que acompanhar os traçados paralelos à linha férrea até chegar num ponto de cruzamento com ela. Mas como já dito anteriormente, não é só o pátio central que prejudica o deslocamento de importantes malhas viárias, isso pode ser verificado, também, em outros pontos ao longo da linha.

Outro fator a ser analisado é que com a existência de poucas passagens viárias pela linha ao longo da cidade, temos uma condensação dos fluxos nesses pontos, implicando no trânsito de veículos e ajudando a prejudicar os deslocamentos como, por exemplo, nas proximidades da “passagem Shell” (prefeitura) existem duas escolas de grande porte que geram demandas em horários específicos, acarretando em problemas operacionais, principalmente nos horários de pico; ou no caso da passagem da Rua Altino Arantes, no centro, que por servir de acesso ao terminal urbano, acaba concentrando um elevado volume de transporte coletivo.

2.2. A SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL

A segregação residencial pode ser vista como um meio de reprodução social, e neste sentido o espaço social age como um elemento condicionador sobre a sociedade. Neste sentido, enquanto o lugar de trabalho, fábricas e escritórios, constituem-se no local de produção, as residências e os bairros, definidos como unidades territoriais e sociais, constituem-se no local de reprodução.

Roberto Lobato Corrêa

Ao analisar a organização espacial dentro do espaço urbano o papel mais importante a ser destacado é o da reprodução das relações sociais e como são formadas as áreas sociais segregadas: “Segregação significa diferencial de renda real – proximidade às facilidades de vida urbana, como a água, esgoto, áreas verdes, melhores serviços educacionais, etc., e ausência de proximidade aos custos da cidade, como crime, serviços educacionais inferiores, ausência de infra-estrutura etc. Se já há diferença de renda monetária, a localização residencial pode implicar diferença ainda maior no que diz respeito à renda real” (HARVEY, 1975, p. 362).

Ao se constatar que o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, pode-se entender que os processos sociais nele existente nada mais são do que um reflexo da história da sociedade. No atual contexto histórico, aonde o espaço das cidades é ditado pelas forças do capitalismo, pode-se verificar que as áreas residenciais se encontram segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes.

A segregação residencial significa não apenas um meio de privilégios para a classe dominante, mas também um meio de controle e de reprodução social para o futuro (CORRÊA, 2005, p.66)

Esse tipo de separação, que pode ser identificada através dos níveis de renda da população de cada local, nos leva a distinguir a sociedade urbana, também, pelo acesso aos bens e serviços oferecidos, pois, de um lado da linha encontra-se uma rede de comércio mais moderna, atacadista e varejista, com linhas viárias mais modernas, lojas de grifes, shopping center, mais redes bancárias, enfim, uma distribuição do consumo mais específica para um público mais favorecido financeiramente, criando o que Santos (1979) definiu como Circuito Superior da Economia Urbana⁶. Do outro lado da linha, encontra-se a massa populacional de baixos salários, que tem acesso favorecido a meios de consumo menos modernos, incluindo infra-estruturas, como meios de transportes, linhas viárias e hospitais, sendo esta definida como Circuito Inferior da Economia, pois como o próprio nome

⁶ SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade: Ensaio. Petrópolis: Vozes, 1982. 2ª ed. p. 100.

indicia, a utilização do capital neste contexto é menor e a organização logística é menos burocrática.

Em Ourinhos, os bairros residenciais compostos por um segmento social com melhores condições financeiras e que se encontram do mesmo lado da linha, se localizam próximos a mercados e centros comerciais que oferecem maior quantidade e qualidade de produtos, como o acesso ao supermercado “Pão-de-Açúcar”, ou seja, é nesse espaço que prevalece o circuito superior da economia urbana em Ourinhos. Assim como o acesso a praças e centros de convivência, como é o caso da Praça dos Burgueses, do Corredor Verde, da Praça dos Skatistas e do Parque Ecológico.

Vale aqui discutir as entranhas do conceito de segregação residencial, que é primordial para o entendimento de diversos outros conceitos e discussões, que envolvem a história econômica, política, cultural e social da geografia de cada local e do todo.

A segregação residencial é a representação espacial das diferenças entre os grupos sociais que se diferenciam entre si e se equivalem entre si, fortalecendo a aproximação interna e o distanciamento externo, tornando este processo acumulativo, portanto, cada vez mais desigual, gerando espaços de dominação e de dominados, formando diferentes classes sociais.

Este processo é agravado devido à competição existente, tanto internamente como externamente, entre as classes, pois, as relações sociais dentro da sociedade capitalista se dão de maneira competitiva, favorecendo o acúmulo de riquezas, individualizando as pessoas, rivalizando as classes e confinando-as em áreas uniformes, ou seja, áreas com mesmo perfil sócio-econômico, com aspectos similares de urbanização e com características étnicas semelhantes. Com isso, a organização espacial das áreas sociais encontra-se cada vez mais com fortes disparidades.

A localização diferenciada no espaço urbano das classes sociais é o reflexo da estrutura de trabalho existente na sociedade capitalista, pois, de um lado se encontram os detentores do capital, isto é, da força de trabalho, de outro lado se encontram aqueles que vendem sua força de trabalho. Neste sentido, faz-se necessário agregar estes trabalhadores em áreas que os mantenham numa determinada lógica organizacional e que estejam facilmente abertos a manipulações.

Desta forma, os trabalhadores se vêem forçados a morarem juntos, no mesmo bairro, no mesmo conjunto habitacional, enfim, numa mesma organização social.

Após esta separação entre os grupos detentores do poder de produção e entre aqueles que movimentam este sistema através da força braçal, tem-se a diferente procura pelos produtos a serem consumidos, isto é, tem-se a formação de diferentes classes de consumo, e isso gera um determinismo na lógica residencial, pois: uma classe social pobre residirá em bairros cujos terrenos sejam baratos, logo, estão em piores condições de habitação, como a proximidade a córregos e rios poluídos.

Por outro lado, os detentores dos meios de produção e aqueles que de alguma forma tentam se assemelhar ao modo de vida destes são determinados a morarem em locais com alto valor imobiliário; próximos aos locais de lazer, ou que pelo menos tenha um coqueiro no quintal de sua casa; fácil acesso às lojas de *grifes*, *boutiques*, shoppings, enfim, ao comércio voltado para uma classe social mais luxuosa. Já as infra-estruturas devem estar em excelentes condições de viabilidade para este público, como as vias asfaltadas, hospitais (público ou, principalmente, particular) próximos as suas residências, escolas de qualidade, linhas telefônicas ágeis, televisão paga (a cabo) etc. Portanto, para esta demanda social faz-se necessária uma organização geográfica que atenda a todas as suas regalias e que mantenham seu alto padrão social.

Estes pressupostos são comprovados com o aparecimento de barreiras que interrompem o acesso entre essas classes distintas, visto que, tais separações podem ocorrer com o auxílio de meios naturais, como a localização de um rio ou de uma montanha, colocando em lados opostos os diferentes, ou através de meios antrópicos, como a construção de muros ou cercas. Mas todos estes aspectos possuem uma idealização e pessoas que o idealizam para isso, sendo os fatores políticos (detentores deste poder), embasados no poder econômico e determinante para a representação espacial dos locais.

Este fator se torna fundamental para o controle da mobilidade social, evitando instabilidades que possam por “em xeque” os ditames do consumo, da comunicação, ou seja, da troca ideológica, e da produção entre as diferentes classes. Tal situação traduz fortemente as segregações residenciais existentes na sociedade capitalista, gerando uma grande fragmentação social e uma alta

concentração de renda e de poderes nas mãos de poucos que se encontram confinados, muitas vezes em condomínios fechados, que representa uma nova forma de separação residencial entre as classes.

3. UM PERIGO CONSTANTE E AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES

O transporte de derivados de petróleo e o álcool automotivo nos vagões representam um forte impacto urbano da ferrovia na cidade, dado pela periculosidade da carga transportada e a sua expressiva movimentação cotidiana. Tanto que, diariamente recebe cerca de 70 vagões carregados destes produtos (escoamento da produção das usinas), que representa uma movimentação aproximada de um milhão de toneladas anuais e 15 vagões de gasolina e óleo diesel (distribuição para toda a região). No Distrito Industrial Hélio Silva, o pátio ferroviário de Ourinhos movimenta ainda cerca de 40 vagões diários carregados de farelo de soja, correspondente ao expressivo volume de cerca de 500.000 toneladas anuais. (PREFEITURA DE OURINHOS, 2006)

Nos últimos anos, puderam ser verificados acidentes envolvendo vagões e veículos automotores nos cruzamentos das passagens de linha, e um episódio em específico, ocorrido por volta de 2003, demonstrou o perigo da presença da linha ferroviária na área central, onde vagões descarrilaram numa das principais avenidas da cidade, como descreve Assis (2006)⁷:

Houve um acidente no final do pátio, quase chegando à passagem de linha da Vila Margarida, dois vagões estacionados lá, houve vazão de ar na mangueira, e esses vagões quando vazam o ar, porque o freio é a ar, vazou o ar e esses vagões saíram e atingiram a Avenida Jacinto Sá. Por sorte não atingiu ninguém, não houve danos pessoal a ninguém, só danos materiais mesmo.

De um lado tem-se a certeza da necessidade de contar com a ferrovia como elemento impulsionador da economia da cidade, correspondendo em empregos e renda; de outro a necessidade de integrar melhor as pessoas, os espaços e a economia, obstaculizadas pela ferrovia, e prover melhores condições de segurança, haja vista o risco de acidentes ferroviários.

Assim sendo, entra-se numa problemática de planejamento urbano⁸, que é “peça fundamental na qual devem se basear as ações, serviços, obras e investimentos de execução de política urbana” (LOMAR, 2002, p.21). E, pretende-se

⁷ Entrevista Fornecida por Francisco de Assis, em Ourinhos/SP, em 15 de Março de 2006.

⁸ SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. Planejamento urbano e ativismos sociais. São Paulo: Unesp, 2004.

com este trabalho propor medidas para amenizar os problemas supracitados, as quais podem ser utilizadas pelo governo municipal para desenvolver atividades no processo de urbanização, atendendo aos interesses sociais.

(...) A cidade tem que ser encarada como uma organização espacial humana no sentido de qualificar a vida e, para tanto, necessário se torna estruturar os fluxos (...) (REGINA, 2002, p.28)

Entre as soluções possíveis está a mudança do traçado do centro para a periferia do município, ou seja, se poderá constituir um meio-anel-ferroviário. Porém, como já dito anteriormente, os recursos para os investimentos em infra-estruturas públicas se tornam cada vez mais escassos por parte do governo, formando-se “pontos de estrangulamento”, ou seja, áreas fortemente carentes de investimentos, onde planos de expansão não são levados adiante por falta de recursos” (SILVEIRA, 2002, p. 62). Logo, tal construção poderá ser feita através de uma parceria entre o setor público e a iniciativa privada, ou seja, as Parcerias Público-Privadas (PPPs). Apesar disso, a outra possibilidade seria o investimento do setor público federal, pois já existe o interesse do atual governo em deslocar a infra-estrutura ferroviária para o em torno do município.

Considerações Finais

A preocupação com o problema do impacto da ferrovia na dinâmica social e espacial da cidade de Ourinhos, bem como o alto grau de periculosidade que ela provoca ao transportar vagões-tanques (inflamáveis), torna as pesquisas e as resoluções sobre esse assunto primordiais para se poder fazer um planejamento urbano para o município que agregue a nova dinâmica econômico-espacial em que ele se encontra, com as velhas formas que ainda desempenham um papel importante para a economia. Tudo isso, interagindo diretamente para uma organização socioespacial que reflita os interesses da sociedade, numa forma de se evitar as segregações sociais, que hoje são uma realidade em Ourinhos.

Com a construção do contorno ferroviário, os espaços deixados pela retirada dos trilhos do centro da cidade deverão ser reabilitados para integrar a sociedade local facilitando, além disso, a circulação econômico-espacial, integrando bairros, articulando ligações viárias, favorecendo a urbanização de áreas lindeiras, a construção de ciclovias, como incentivo ao transporte “limpo”, e áreas de convivência, como, da área hoje ocupada pelo pátio central com mais de 100 mil m²,

que poderá transformar toda a área do centro do município, mediante a implantação de parques e centros culturais, por exemplo.

SÍNTESE BIBLIOGRÁFICA FUNDAMENTAL

BORBA, Francisco S. (Org.). **Dicionário unesp do português contemporâneo**. São Paulo: Unesp, 2004.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CHOLLEY, André. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. In: Boletim Geográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 1964. Ano XXII. Nº179. Março – Abril de 1964. p. 139-145.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Discutindo conceitos: Posição geográfica de cidades**. Cidades, v.1, n.2, 2004, p. 317-323.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática. 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 7. São Paulo: Ática. 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

D'AMBRÓSIO, Oscar (Org.). **Ourinhos – Um século de história**. São Paulo: Noovha América, 2004.(série conto, canto e encanto com a minha história)

SPOSATI, Aldaíza; TORRES, Haroldo; PASTERNAK, Suzana; VILLAÇA, Flávio; KOWARICK, Lucio; SCHOR, Silvia. **A pesquisa sobre segregação: conceitos, métodos e medições**. Espaço e Debates, São Paulo, v.24, n.45, p.87-109, jan./jul. 2004.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Unesp. 2001.

LOMAR, Paulo José Villela. **Aspectos institucionais da gestão pública nas regiões metropolitanas brasileiras**. Revista dos Transportes Públicos, v.24, n. 95, 2ºtrim. 2002.

MARCUSE, Peter. **Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o Estado**. Espaço e Debates, São Paulo, v.24, n.45, p. 24-33, jan./jul. 2004.

MARTINS, José de Souza. **Exclusão social e a nova desigualdade**. São Paulo: Paulus, 2ªed. 2003.

REGINA, Ivan Carlos. **Redes urbanas de transporte para pessoas e mercadorias**. Revista dos Transportes Públicos, v. 24, n. 95, 2ºtrim. 2002.

SABATINI, Francisco; CÁCERES, Gonzalo; CERDA, Jorge. **Segregação residencial nas principais cidades chilenas: tendências das três últimas**

décadas e possíveis cursos de ação. Espaço e Debates, São Paulo, v.24, n.45, p. 60-74, jan./jul. 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade: Ensaio.** Petrópolis: Vozes, 1982. 2ª ed.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. As diferenciações no território. In: _____. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004. Cap. 12, p. 259-277.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância econômica das ferrovias para o Brasil.** Revista dos Transportes Públicos, v. 24, n. 95, 2ºtrim. 2002.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização.** 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: Unesp, 2004.

VIEIRA, Alexandre Bergamin. **Segregação socioespacial e exclusão social: múltiplas dimensões.** Caderno Prudentino de Geografia. nº 26. jan.-dez. 2004.