

O IMPACTO SOCIOESPACIAL DA FERROVIA EM OURINHOS/SP E A ATUAÇÃO DA PREFEITURA.¹ Kivam Arruda Izidoro², Márcio Rogério Silveira (Orientador) – Geografia – Campus 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 atrapalha 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 urbano de Ourinhos funciona como barreira espacial, econômica e social. Com isso cabe comprovar ou refutar a devida hipótese. Além disso, a atual prefeitura se fez disposta em procurar solucionar os problemas causados pelos impactos da linha férrea, logo, cabe a este trabalho, também, acompanhar a atuação da prefeitura local em procurar minimizar os efeitos de tais impactos.

A gênese da ferrovia em Ourinhos remonta ao desenvolvimento ferroviário ocorrido a partir da segunda metade do século XIX que afetou a importância de muitas cidades; muitas decaíram, 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).

Contudo, muitas mudanças 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 Atlântico (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 ocasiona, a ferrovia, que antes contribuiu para o progresso da cidade, agora passa a trazer dificuldades para o desenvolvimento do município. Além do mais, a crescente complexidade funcional da cidade nas últimas décadas, envolvendo atividades comerciais, bancárias e diversos outros serviços, a tornou um importante centro econômico na região, agregando diversas cidades menores, como Chavantes,

¹ Pesquisa realizada no âmbito dos projetos financiados pela FAPESP – Projeto Temático: “O mapa da indústria no início do século XXI. Diferentes paradigmas para a leitura territorial da dinâmica econômica no Estado de São Paulo”, coordenado pelo Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e desenvolvida pela UNESP, USP, UFPR e UNIOESTE – Projeto Regular: “Dinâmica produtiva regional e transferências de recursos privados para infra-estruturas públicas no território paulista: o caso da região de Ourinhos”, coordenado pelo Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira e desenvolvida pela UNESP, Campus de Ourinhos.

² Aluno integrante do Grupo de Estudo em Desenvolvimento Regional e Infra-Estrutura (GEDRI), vinculado à Unidade da UNESP Ourinhos.

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).



Fonte: Prefeitura municipal de Ourinhos

Além disso, 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).

Isto posto, a atual prefeitura está lançando o plano diretor da cidade, que tem como uma de suas prioridades reduzir a interferência da ferrovia na malha viária na área central. Entre as diretrizes tomadas estão: a implantação de terminais de carga visando à integração intermodal; o desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, estimulando a circulação de pedestres e ciclistas com segurança e a melhora na fluidez do tráfego interno na cidade, contribuindo, também, para uma maior dinâmica da economia local.

A solução concebida pela Prefeitura Municipal é a viabilização de um contorno ferroviário que permita retirar os trilhos da área central, bem como das instalações de derivados de petróleo, potencialmente perigosas para a população local. Ao mesmo tempo, tal contorno deverá permitir a instalação de uma plataforma logística ancorada em uma operação multimodal envolvendo a ferrovia, o transporte rodoviário e a instalação de terminais adequados em localização e operação ao crescimento dos movimentos de carga.

Entende a Prefeitura Municipal que a adequação da inserção da ferrovia no contexto urbano, dentro de um enfoque que abranja os problemas sociais, urbanísticos e de transporte, é um importante elemento de resgate da própria relação entre comunidade e ferrovia e agente promotor de benefícios para as cidades.

Especialmente no aspecto urbanístico, a construção do contorno ferroviário permitirá que as áreas hoje ocupadas pelos trilhos possam ser incorporadas ao sistema de circulação com soluções que permitam uma mobilidade adequada, integrando bairros, articulando ligações viárias, favorecendo a urbanização de áreas lindeiras, a construção de ciclovias e de áreas de convivência. Neste particular, vale dizer, que a reincorporação à cidade da área hoje ocupada pelo pátio central

com mais de 100 mil m², poderá transformar toda a área do centro do município, mediante a implantação de um parque, centros culturais e demais centros de convivência.

A Prefeitura Municipal pretende obter recursos federais, bem como agregar os usuários da ferrovia e a ALL no sentido de viabilizar a realização das obras necessárias. Tal situação é de natureza tão grave que a União, através do DNIT, vem desenvolvendo projetos de realocação de linhas férreas em cidades brasileiras em condições que causem menor impacto urbano. A realidade é que a ferrovia, responsável direto pelo desenvolvimento dessas cidades, hoje representa um grande entrave ao seu desenvolvimento e um enorme risco para suas populações, exposta a riscos.

Logo, cabe a este trabalho acompanhar as medidas tomadas pela atual gestão municipal, baseadas na implementação do plano diretor, no que diz respeito à transferência da infra-estrutura férrea para os limites do perímetro urbano de Ourinhos e, além disso, procurar reverter o processo de segregação socioespacial através da distribuição de vias ciclísticas e de pedestres de forma a se ordenar com as infra-estruturas locais, tanto vias rodoviárias (os fluxos), como o acesso aos locais de comércio e de lazer (os fixos).

Portanto, 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), faz com que essa pesquisa seja intensamente importante, tanto no nível do conhecimento quanto para se planejar o futuro da cidade.

SÍNTESE BIBLIOGRÁFICA

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

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

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

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, ANO.

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