

ESTUDO DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE OURINHOS/SP. Renan Amabile Boscariol, Márcio Rogério Silveira (Orientador). – Geografia – Campus de Ourinhos.

Podemos afirmar com absoluta certeza que a questão urbana ainda é uma questão não respondida na grande maioria das cidades de nosso planeta. Mesmo em países europeus, ditos desenvolvidos, a problemática urbana se destaca, como mostram as revoltas, na primeira metade do ano de 2006, de imigrantes provenientes de países africanos e residentes na França, que protestavam por melhores e maiores direitos dentro da sociedade francesa. No Brasil, que é dito um país em desenvolvimento, a problemática urbana toma dimensões descomunais, em proporção ao gigantismo do país e de sua história de má administração dos problemas – ou pelo menos de uma administração incompleta e disforme. A violência assola nossas grandes cidades, bem como os problemas de tráfego, especulação imobiliária, emprego, falta de habitação, ausência de satisfatórias redes de escolas e hospitais, falta de transporte público condizente com as necessidades de circulação da população, problemas de saneamento básico, problemas de distribuição elétrica, enchentes, enfim. Praticamente todos os problemas que são possíveis existirem em uma cidade são passíveis de serem encontrados nas nossas grandes cidades. No entanto, apesar de ainda insuficientes em quantidade, existem diversos estudos feitos e em desenvolvimento sobre estas questões nas grandes cidades, ao passo que a dimensão e intensidade destes mesmos problemas na maioria das cidades médias ainda são desconhecidas. Nestas cidades consideradas médias, estes problemas também existem, embora a sua intensidade, dimensão e destaque sejam menores, do que os problemas que ocorrem nas grandes cidades. O planejamento, na fase atual de nossa sociedade, é essencial, ainda mais para os ambientes urbanos, que concentram grande parte da população do planeta e são bases territoriais para a produção e planejamento econômico no capitalismo.

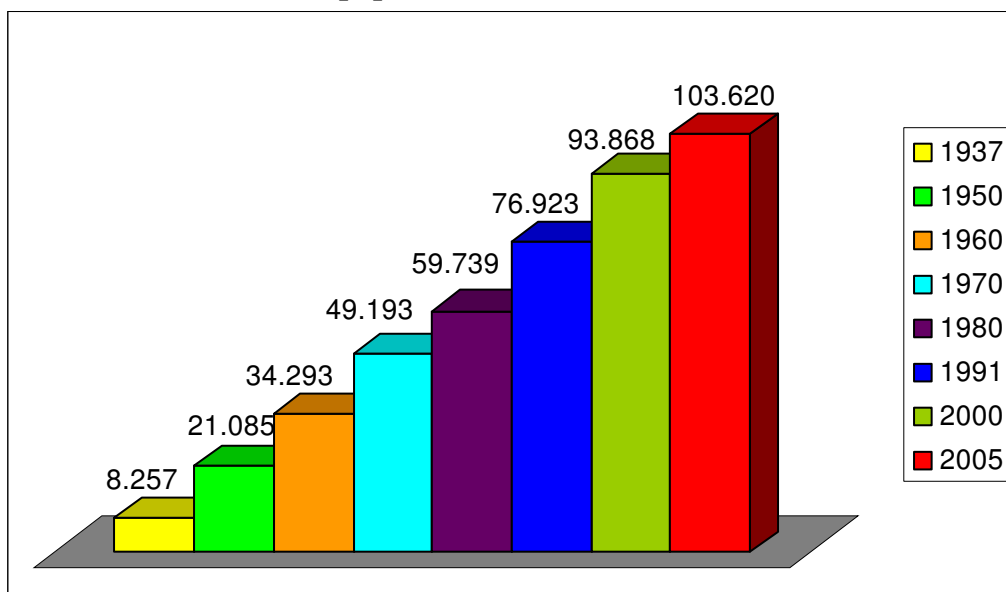
Mas não podemos planejar se não conhecermos o passado, o processo de formação social da região ou área a ser pensada. É tendo esta perspectiva que realizamos este estudo de caso, sobre a cidade de Ourinhos/SP. Utilizamos para este estudo a categoria de formação socioespacial, proposta por Milton Santos, junto com as idéias para a produção/reprodução do espaço urbano, de Roberto Lobato Corrêa, além de outros autores, objetivando entender como foi e como está sendo a expansão da área urbana deste município. Coletamos e analisamos diversas informações, como fotos aéreas, cartogramas, dados estatísticos e entrevistas, procurando abarcar toda a complexidade inerente à categoria de formação socioespacial.

Situado na divisa do Estado de São Paulo com o Estado do Paraná, Ourinhos é importante nó de transporte rodo-ferroviário. Esta cidade localiza-se no planalto sedimentar de São Paulo, em uma altitude de aproximadamente 450 metros. Dista 373 km da capital do Estado e 196 km de Presidente Prudente/SP.

Segundo dados da fundação SEADE, existem cerca de 104 mil habitantes vivendo em Ourinhos. Esta cidade possui uma importante função para a região, de ser uma cidade comercial e de serviços, com presença significativa de indústrias e da agroindústria canavieira. A história de Ourinhos começa quase uma década antes de seu reconhecimento oficial como município, em 1918. As suas bases foram lançadas em 1905, início da construção de uma estação da Estrada de Ferro Sorocabana dentro da área que será o futuro município. As primeiras casas construídas eram de madeira e serviam de abrigo para os trabalhadores construtores desta estrada de ferro. Inclusive, ainda existem algumas casas de

madeira em áreas próximas do centro e que ainda não foram derrubadas ou remodeladas no processo de expansão imobiliária. Em sua primeira fase de crescimento, pela sua posição na divisa entre dois Estados, São Paulo e Paraná, alimentou-se da expansão da cultura do café para o interior de São Paulo, bem como da colonização do Norte do Paraná. A rede de transportes, na época, tornava Ourinhos uma cidade de passagem obrigatória para os imigrantes e as mercadorias que queriam atravessar para o Paraná ou para as cidades de sua região. Atualmente, podemos notar a influência das famílias desses imigrantes, em sua maioria de origem japonesa e européia, na economia desta cidade, em diversos estabelecimentos comerciais que são denominados com os sobrenomes destas famílias. Embora Ourinhos tenha surgido na época como uma cidade voltada para a produção de café, desenvolveu-se uma função secundária, urbana, motivada pela grande circulação de pessoas e mercadorias para a região, neste momento histórico, que vai de 1918 – com a fundação da cidade de Ourinhos – até a década de 1940/50, com a decadência do café. Para a formação da área urbana do município, esta fase marca a passagem de Ourinhos de uma cidade de população predominantemente rural para uma cidade predominantemente urbana. É por ter justamente esta atividade de comércio e serviços que se iniciou e se desenvolveu neste período que, a partir de 1940, quando da crise do café, que “quebrou” inúmeros municípios do Estado de São Paulo, Ourinhos mantém um crescimento populacional estável, como podemos observar no gráfico a seguir:

Gráfico 1 – Crescimento populacional de Ourinhos



Fonte: Censos demográficos do IBGE, Fundação Seade.

Organizador: BOSCARIOL, Renan Amabile. Junho/2004.

Observemos que o gráfico apresenta uma proporcionalidade constante em seu crescimento, sem grandes variações entre os períodos de tempo. É a partir de 1940 também que a nova malha rodoviária atinge a cidade, com a construção de uma Estrada de Rodagem, proporcionando uma maior fluidez e velocidade ao espaço de Ourinhos, se apresentando como uma nova vantagem para o comércio local, aumentando a circulação de mercadorias e pessoas, mas também favorecendo a expansão da agroindústria canavieira que vai culminar, na década de 1950, na construção da Usina São Luis, de propriedade da

família Quagliato. Esta estrada de rodagem será alargada e asfaltada, sendo em 1950, transformada na atual Rodovia Estadual Raposo Tavares. Com a indústria canavieira, a população rural se estabiliza para declinar a partir da década de 1970. Isto deve-se ao processo de concentração das terras para produção agroindustrial, que acaba por expulsar os pequenos proprietários de terras em direção à área urbana. Neste processo de expansão das plantações de cana-de-açúcar, a área urbana de Ourinhos não só recebeu os habitantes de sua própria zona rural, como também recebeu os habitantes expulsos das zonas rurais de municípios vizinhos, que chegaram até a perder população, como podemos ver na tabela a seguir.

Tabela 1: População Total: cidades da R.G. de Ourinhos (1980-2005)

Região/anos	1980	1991	2000	2005
R.G. de Ourinhos	149.198	175.600	202.690	218.445
Bernardino de Campos	8.974	10.025	10.713	11.232
Canitar *	NA	2.421	3.469	4.007
Chavantes	12.961	11.708	12.189	12.424
Esp. Santo do Turvo *	NA	2.965	3.670	4.063
Ipaussu	10.206	11.393	12.542	13.129
Óleo	3.006	2.805	2.992	3.126
Ourinhos	59.499	76.634	93.693	103.620
Ribeirão do Sul	3.124	3.599	4.488	4.881
Salto Grande	7.004	7.702	8.437	8.848
Sta Cruz do Rio Pardo	33.522	36.462	40.876	43.481
São Pedro do Turvo	7.575	7.029	6.889	6.963
Timburi	3.327	2.857	2.732	2.671

Fonte: Censos do IBGE.

Organizador: Renan Amabile Boscarol.

* Estes municípios foram criados somente no início da década de 1990.

A imigração de europeus já está praticamente encerrada neste período e o crescimento populacional da cidade de Ourinhos deve-se principalmente ao fluxo da população de sua própria Região de Governo e de cidades vizinhas do Estado do Paraná, como Jacarezinho. Se compararmos a trajetória de crescimento da população da Região de Governo de Ourinhos com as trajetórias de cada uma de suas cidades, veremos que apenas duas destas se destacam e mesmo entre as duas, Ourinhos é a cidade com o maior salto populacional.

O impacto destas mudanças traz um ar renovador para a mentalidade dos munícipes da cidade de Ourinhos. Há uma grande expansão urbana, em todas as direções. Melhorias na área urbana também são introduzidas. Reforma-se a praça central da cidade, com a introdução de traçados mais curvilíneos e modernos. É criada a SAE – Superintendência de Águas e Esgoto, responsável pelo abastecimento de água e saneamento. Introduz-se o asfaltamento na cidade. Também ocorreram investimentos do Estado para a construção de loteamentos populares que posteriormente sofreram a ação do mercado imobiliário, reformulando as moradias e os espaços relativos a estes loteamentos. No entanto, este crescimento também traz problemas. A Ferrovia Sorocabana, antes estrutura vital para a economia do município, passa a se constituir como um entrave para o crescimento urbano.

O seu pátio de manobras e a sua estação ferroviária encontram-se no centro econômico da cidade de Ourinhos, passando a dificultar a livre circulação de pessoas e mercadorias, estrangulando o tráfego pela área central. Além disso, a ferrovia, por este papel limitador da circulação intra-urbana, passa também a delimitar os traçados da segregação socioespacial na área urbana do município. Uma população de maior renda se instala nos bairros a oeste no tecido urbano, recém construídos e adaptados, enquanto que uma população de menor renda vai se localizar na área norte do tecido urbano, a mais antiga da cidade. Em 1980, estimulados pelo constante processo de expansão, o mercado imobiliário de Ourinhos realizou investimentos para a construção de prédios de apartamentos para grupos sociais de média e alta renda. Porém, o investimento se mostrara prematuro. Em primeiro lugar, porque a pressão imobiliária, que elevava os preços dos aluguéis e dos imóveis desde 1950, ainda não tornava viável o preço dos apartamentos e, em segundo lugar, as pessoas que vinham para Ourinhos buscavam casas pelo conforto dos jardins em bairros amenos ainda com grande oferta de terrenos e imóveis. Por estas razões, após 1990, mais nenhum prédio residencial fora construído. É a partir de 1980 também que temos o ritmo de crescimento da área urbana diminuído. Isto tem dois motivos. O primeiro deles é o maior rigor com a legislação sobre a construção de loteamentos, que obriga o responsável pela produção do loteamento a fornecer uma estrutura básica, água, luz e asfalto, além de uma área de interesse público, cujo uso deve ser determinado pela prefeitura. Estas medidas diminuíram a margem de lucro obtido na produção de loteamentos, obrigando as empresas loteadoras a planejar melhor o projeto e a reaproveitar melhor o espaço dos loteamentos, tornando-os menores e mais selecionados. O segundo motivo para a diminuição do ritmo de crescimento da área urbana é a diminuição da ação estatal para a construção/viabilização de loteamentos para as classes populares.

Atualmente, a produção de loteamentos não cessou, ou seja, houve a diminuição do ritmo de conjuntos habitacionais (patrocinados pelo Estado) e de loteamentos particulares e aumento de autoconstruções, sobretudo, devido ao aumento do crédito imobiliário nos últimos anos. Assim, novas perspectivas também se apontam. Uma das mais importantes é a retirada da parte da ferrovia que se encontra na área urbana. Em discussão feita recentemente, durante a elaboração do plano diretor (2006), foi levantada a possibilidade da realização do traslado da ferrovia para uma área fora do sítio urbano, juntamente com a realização de um plano para a recuperação dos espaços vazios deixados para a ferrovia, o que poderia causar uma revitalização da cidade, desobstruindo suas principais vias de circulação, favorecendo assim o comércio e o serviço, bem como a qualidade de vida.

Referência Bibliográfica

- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos: memórias de uma cidade paulista**. São Paulo: IMESP, 1992.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.
- SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento e ativismos sociais**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidade: espaço e tempo (ensaando a reflexão). **Revista de Geografia**. São Paulo, v. 11, p. 89-98, 1992.