

A GÊNESE DE OURINHOS -SP: A CIDADE “ACIMA DA LINHA” E “ABAIXO DA LINHA”

Franciele Miranda FERREIRA DIAS¹

RESUMO

Ourinhos tem a sua origem atrelada à expansão da ferrovia E.F. Sorocabana, que atingiu a área do referido município no início do século XX. O artigo busca entender a divisão que os trilhos da ferrovia ocasionaram no espaço urbano, considerando o período entre 1908 a 1950, identificado como a gênese de Ourinhos. Assim parte-se da expressão popular e também bastante citada pelos autores da história de Ourinhos, “acima da linha” e “abaixo da linha”. Essa expressão tem o significado de que “acima da linha”, na zona sul, ocorreu um maior desenvolvimento econômico além de ser local de residência das classes sociais mais abastadas enquanto a parte “abaixo da linha”, na zona norte, era composta por residências e estabelecimentos comerciais degradados ou simplesmente humildes. Os procedimentos metodológicos consistiram em entrevistas com antigos moradores de Ourinhos, análise de documentos tais como fotos antigas, consulta à bibliografia referente à história do município, e outras que mostraram-se pertinentes. A hipótese principal analisada nesse artigo é se a divisão espacial ocasionada pela ferrovia pode ser considerada como motivador de um processo de segregação residencial na gênese de Ourinhos.

Palavras Chave: Estrada de Ferro Sorocabana. Ourinhos. Segregação Socioespacial.

¹ Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá. Professora de Geografia PEB II na Secretaria da Educação do Estado de São Paulo.

THE GENESIS OF OURINHOS-SP: THE CITY "LINE UP" and "DOWN THE LINE"

ABSTRACT

Ourinhos has its origin linked to the expansion of the railroad E.F. Sorocabana , which hit the area of that municipality at the beginning of the twentieth century . The article poses the division that led to the railroad tracks in the urban space, in the period between 1908-1950, identified as the genesis of Ourinhos. So part of the expression is also quite popular and cited by the authors in the history of Ourinhos, “above the line ” and “below the line”. This expression has the meaning that “above the line”, in the south, a greater economic development in addition to being the place of residence of the wealthier social classes while the "below the line" in the northern region, comprised residences and commercial establishments degraded or simply humble. The methodological procedure used consisted of interviews with ancient residents of Ourinhos, analysis of documents such as old photos, consulting the literature on the history of the municipality and others that proved relevant. The main hypothesis examined in this article is whether spatial division caused by the railway can be seen as a process of motivating residential segregation in the genesis of Ourinhos.

Keywords: Railroad Sorocabana. Ourinhos. Residential Segregation.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é composto por um levantamento histórico da formação do município de Ourinhos, exatamente o espaço urbano, relacionado à importância da ferrovia E.F. Sorocabana quanto à divisão “acima da linha” e “abaixo da linha”, referente às partes mais e menos economicamente desenvolvidas da cidade, respectivamente.

Na seção 2 - Gênese do município de Ourinhos - discute-se como ocorreu o processo de ocupação do município de Ourinhos, mediante a implantação da E.F. Sorocabana. Na seção 3 - Segregação Socioespacial: “acima da linha” e “abaixo da linha” - analisa-se o conceito de segregação socioespacial relacionado à origem das cidades e também, como o processo citado, desenvolveu-se em Ourinhos durante a gênese do município. Na seção 4 - Considerações Finais - expõem-se as conclusões acerca de como o processo de segregação socioespacial esteve atrelado à criação de Ourinhos.

O tema abordado nesse artigo é significativo no imaginário da população urbana de Ourinhos, bem como já foi discutido por Ferreira Dias (2009), Ferreira Dias (2013) e Silveira (2011), associados à segregação residencial e/ou socioespacial. Os termos “abaixo da linha” e “acima da linha” também são citados e explicados pelos autores da história de Ourinhos, Del Rios (1992), D’Ambrósio (2004), Saraiva & Moraes (2004) e Martins (2008).

Os termos “acima da linha” e “abaixo da linha” dizem respeito à divisão socioespacial ocasionada pela linha férrea da E.F. Sorocabana, que ao passar o perímetro urbano de Ourinhos desde a gênese da mesma, tem supostamente dividido a cidade em um lado desenvolvido social e economicamente, o lado “acima da linha” e outro lado menos desenvolvido economicamente, habitado por população de baixo poder aquisitivo, o lado “abaixo da linha”.

Entretanto, embora os termos “abaixo da linha” e “acima da linha” mantenham-se latentes, é necessário destacar que a influência da ferrovia na separação de classes sociais e quanto ao desenvolvimento econômico das diferentes partes da cidade, foi real desde o surgimento do núcleo urbano até meados de 1950. Nesse momento, a rodovia Raposo Tavares atingiu Ourinhos, também dividindo a cidade de maneira análoga a ferrovia, ou seja, quanto ao desenvolvimento econômico. Além disso, após 1940 a cidade passou a expandir-se também nas direções leste e oeste, sendo que os significados impostos pelas expressões “acima da linha” e “abaixo da linha” perderam gradativamente sua abrangência no espaço urbano de Ourinhos (Ferreira Dias, 2013).

Assim, cumpre a esse artigo, discutir se, durante o período de 1908 a 1950, a linha férrea era um fator preponderante na divisão do espaço urbano e se havia conseqüentemente, um processo de segregação socioespacial.

2 GÊNESE DO MUNICÍPIO DE OURINHOS

A fundação do município de Ourinhos começa no princípio do século XX. A área do referido município, a fazenda Furnas com 1.230 alqueires de terra pertencia até esse período à Dona Escolástica Melchert da Fonseca.

Em 1905, um mapa da companhia de estradas de ferro do Paraná, mostrava Ourinho (no singular), no estado do Paraná, no lugar da atual Jacarezinho (PR). Na realidade 'Ourinho' era o nome da fazenda de Antônio José da Costa Junior, onde está atualmente o município de Jacarezinho. Porém, no mesmo mapa constava a existência de 'Ourinhos' consistindo em um pontilhado indicando o trecho da Estrada de Ferro Sorocabana em construção entre Ipaussu (SP) e Salto Grande (SP). Esse local era a indicação da próxima estação da Estrada de Ferro Sorocabana e posteriormente, efetivou-se a estação com a denominação Ourinhos (DEL RIOS, 1992).

Monbeig (1984) ressalta que a partir de 1890 surge a figura do coronel, que vigorou até aproximadamente 1930. Era em geral um comerciante rico, que se configurava um chefe político local, preocupava-se com o embelezamento e desenvolvimento da cidade, influenciando em muitos casos, na construção das ferrovias. O autor expõe que a escolha de onde os trilhos do trem passavam e era construída a estação não era algo aleatório, pois os fazendeiros conseguiam informações sobre o assunto, com engenheiros, embora essas informações nem sempre se confirmassem. Assim, Monbeig (1984) afirma que o fato da ferrovia adentrar uma propriedade podia influenciar na direção do crescimento da cidade e na valorização das propriedades, sendo, portanto o objetivo dos fazendeiros no período, ter propriedade onde a ferrovia adentrasse, ou próximas às estações, situação ainda mais positiva:

A linha da estrada de ferro que percorre os espigões, muitas vezes assinala um limite entre propriedades. Dispõe então, o fundador do patrimônio unicamente das terras situadas de um só lado da ferrovia. O proprietário acaba entrando no empreendimento, ainda a tempo de aproveitar-se da valorização das terras, porém, já muito tarde para forçar mudança muito sensível na direção do crescimento da cidade [...] (MONBEIG, 1984, p. 344).

De acordo com Del Rios (1992) o coronel influente e fundador do município de Ourinhos foi o mineiro Jacintho Ferreira de Sá, comerciante que se estabeleceu primeiramente em Santa Cruz do Rio Pardo e devido às informações privilegiadas de pessoas influentes de São Paulo, soube que a E.F. Sorocabana possuía planos de estender o trecho, que tinha como ponto final a cidade Cerqueira César (SP).

Para Del Rios (1992) Jacintho Ferreira de Sá aproveitou o bom relacionamento com Dona Escolástica Melchert da Fonseca e finalizou em 1910, a compra da Fazenda Furnas com 1.230 alqueires de terras, parte considerável do atual município de Ourinhos. Assim, a fazenda Furnas fazia divisa com a fazenda Lajeado, de Antônio de Almeida Leite e a fazenda Jacu da família Costa Junior, perfazendo tais fazendas, a área total do município de Ourinhos. Jacintho Ferreira de Sá e outros fazendeiros procuraram obter terras onde a E.F. Sorocabana atravessaria e estabeleceria uma estação. A E.F. Sorocabana se estabeleceu em Ourinhos em 1908 e Del Rios (1992) expõe as circunstâncias desse fato:

O coronel Jacintho Ferreira de Sá não apenas sabia como planejava o evento em suas articulações políticas. O único contratempo foi a impossibilidade de ficar a parada exatamente dentro da Fazenda Furnas o lugar escolhido era pedregoso e sem água (o morro da Bela Vista, onde se encontram as Rodovias Raposo Tavares e Mello Peixoto). Foi preciso descer um pouco mais até a atual localização. Nada grave. As terras em volta pertenciam a Jacintho Sá e a Fernando Pacheco Chaves, dentro da Fazenda Santa Maria (DEL RIOS, 1992, p. 21).

D'Ambrósio (2004) explica que no final do ano de 1908, a E.F. Sorocabana chegou à região do Rio Paranapanema, estabelecendo o quilômetro 501, partindo de São Paulo. O povoado de Ourinhos iniciou-se em 1906, em razão da expansão da ferrovia, que já estava se aproximando do mesmo e servia também de local de moradia dos trabalhadores da ferrovia. Além disso, já havia a existência de hotéis e pousadas que abrigavam viajantes. Nesse ano, as informações dos jornais da região, mostravam que o núcleo urbano de Ourinhos contava com 270 casas.

Na margem direita do Rio Paranapanema, a 7 km de Ourinhos, já iniciava-se a formação de outro povoado, um loteamento denominado Vila Odilon, criado para atender as demandas da produção de café em suas adjacências, mas em especial, da argila retirada das margens paulistas do Rio Paranapanema, que culminou com a implantação das várias olarias.

Em 1915, o pequeno povoado de Ourinhos, tornou-se distrito de paz, subordinado à Comarca de Salto Grande e em 1918 foi elevado na hierarquia administrativa à condição de sede municipal. A estrutura fundiária de Ourinhos, durante o processo de ocupação inicial, era

composta por grandes latifúndios e seus proprietários possuíam grande importância política (D' AMBRÓSIO, 2004).

Para Del Rios (1992) inicialmente plantou-se café em Ourinhos e praticou-se alguma agricultura de subsistência. Monbeig (1984) ressalta que a geada de 1918 fez cair a produtividade do solo quanto ao cultivo do café, iniciando o plantio do algodão nas zonas pioneiras, o que se consolidou com a vinda de muitos imigrantes entre as décadas de 1920 e 1930, contribuindo para a criação de pequenas propriedades.

De acordo com Monbeig (1984) ao iniciar-se um núcleo urbano, o loteador abria algumas ruas e os lotes começavam a ser vendidos. Muitos fazendeiros atuaram como loteadores urbanos em busca de renda rápida e também do aumento do preço dos terrenos. Os primeiros compradores dos lotes urbanos eram comerciantes e com o desenvolvimento do comércio, atraíram-se pessoas de várias classes sociais e implantavam-se diversos trabalhadores em atividades urbanas. Conseqüentemente, ocorreu o crescimento expansão urbana de Ourinhos.

3 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: “ACIMA DA LINHA” E “ABAIXO DA LINHA”

Mumford (1998) considera que na origem das cidades já se observava a separação de classes sociais quanto às suas respectivas localizações, motivadas pelas diferenças entre classes que no decorrer do tempo e com o estabelecimento do capitalismo foram intensificadas. As cidades surgiram há cerca de 5 mil anos e desde os primórdios da civilização, já era nítida a segregação socioespacial e de acordo com Mumford (1998) esse processo emergiu com a própria cidade. Para o autor, as diferenças sociais também surgiram junto com as cidades, pois antes destas, “[...] se alguma divisão do trabalho existe é da espécie rudimentar, determinada mais pela idade e pela força do que pela aptidão vocacional. Quem olha o rosto de seu vizinho, enxerga a própria imagem” (MUMFORD, 1998, p. 25).

A diferença social necessária para que haja a segregação, é um processo que surge com a divisão social do trabalho. Esta divisão, a instituição do poder político atrelado ao religioso, a exploração da maioria da população por uma minoria e a produção de excedentes, resultaram na divisão em classes sociais, que certamente se aguçou com a propriedade privada ou a falta dela. Mumford (1998) acrescenta que o Estado sempre protegeu a propriedade

privada dando respaldo para que historicamente alguns indivíduos passassem a acumular riquezas e propriedades privadas, ampliando-se a divisão entre ricos e pobres.

Para Mumford (1998) o estabelecimento de um monopólio econômico e político foi um requisito inicial para o estabelecimento das cidades, diminuindo a distância física entre os habitantes, mas aumentando a distância psicológica, ou seja, criou-se uma cultura urbana, em que se realiza na separação daquele que não é da mesma classe social, levando à segregação. Esta combinação de concentração e mistura, com isolamento e diferenciação é uma das marcas características da segregação socioespacial, também observado por Engels (1975).

De acordo com Mumford (1998) na origem da cidade, a classe dominante se isolou em relação às outras classes, ocasionando o surgimento de uma segregação urbana. Neste sentido, o surgimento da cidade implica na divisão social do trabalho, sendo que as classes dominantes procuraram se separar das classes que lhes eram diferentes.

Com o estabelecimento do capitalismo, a necessidade de aumentar a produção, ampliada com o desenrolar da industrialização, a cidade passou por outro período de crescimento e desenvolvimento de suas formas urbanas e funções. Nesse momento, a cidade tornou-se local da mais intensa diferenciação social, necessária ao processo de acumulação capitalista.

Portanto, embora Ourinhos tenha pouco mais de um século de existência, ao considerar os entendimentos de Mumford (1998), conclui-se que essa cidade, assim como outras, é criada com uma diferenciação social e conseqüentemente com uma potencial segregação socioespacial.

O núcleo urbano inicial de Ourinhos desenvolveu-se ao norte da E.F. Sorocabana, local denominado pela população e pelos autores da história da cidade, como “abaixo da linha”. O primeiro bairro da cidade era a Barra Funda onde moravam todos os habitantes urbanos até aproximadamente 1918, embora houvesse um pequeno povoado chamado Vila Odilon. A Barra Funda recebeu posteriormente o nome de Vila Nova, apesar de ser ainda conhecida pelo nome original. A população total em 1920 era 4.273 habitantes.

Na gestão do prefeito Arlindo Luz (1924-1927), a E.F. Sorocabana iniciou em Ourinhos a construção de um novo prédio de alvenaria, substituindo a antiga estação de madeira. Com a conclusão da nova estação em 1927, o crescimento da cidade direcionou-se para o sul da mesma, em razão do aumento do tráfego na região (DEL RIOS, 1992).

Essa ação da E.F. Sorocabana acabou por dividir a cidade em duas partes: a parte ao sul da ferrovia, denominada “acima da linha”, tornou-se a mais parte desenvolvida onde estabeleceu-se o comércio principal, residências de melhor qualidade, bancos e a
Geolingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá, v. 6, n. 1, p. 46-61, 2014
ISSN 2175-862X (on-line)

administração municipal; a parcela ao norte da ferrovia, denominada “abaixo da linha” tornou-se área da população de baixo poder aquisitivo, com poucos estabelecimentos comerciais e muitas residências de madeira. O entrevistado srEitor Martins, escritor sobre Ourinhos e morador da mesma afirmou que:

No passado a divisão de classes era mais nítida, havia os pó de arroz (para cima da linha) e os pés de chinelo, (para baixo da linha). Hoje é normal há uma classe poderosa, uma classe média e a grande maioria, o ‘povão’. Havia dois tipos de moradores: para baixo e para cima da linha; para baixo estavam os pobres e para cima o progresso. Nessa época não havia quase nenhuma infraestrutura nas ruas (Entrevista realizada com o senhor Eitor Martins em 02/05/2012).

Essas colocações expostas pelo morador acerca da percepção da separação de classes sociais no espaço urbano, relacionada à qualidade e/ou disponibilidade de infraestrutura urbana são aspectos considerados por Harvey (1989) quanto à caracterização do processo de segregação. Assim, o autor afirma que na cidade há setores que apresentam serviços coletivos de boa qualidade, ausência de males como a violência, sendo valorizados e habitados pelas classes sociais mais ricas. Os locais com características opostas são habitados pelas classes sociais mais pobres, estando invariavelmente segregadas no espaço urbano. Dessa forma a segregação se associa aos rendimentos econômicos das classes sociais, refletindo a sua respectiva localização no espaço urbano, (HARVEY, 1989).

Por sua vez Lefebvre (1999) considera a segregação como uma diferenciação espacial, que leva a formação de espaços homogêneos. Para Lefebvre (1999) a segregação passa a ser motivada por objetivos estratégicos, pensados para atender as classes ricas, dividindo o espaço urbano, separando a sociedade em partes, não admitindo no mesmo espaço aquele que é diferente quanto à classe social. Portanto, a segregação é um rompimento de relações no espaço urbano e pode ser social, espacial ou cultural, realizado por objetivos estratégicos já definidos, através do planejamento urbano e seus instrumentos reguladores ou por agentes que constroem o espaço urbano, incluindo os promotores imobiliários, tornando a segregação racionalmente imposta.

Considerando as colocações expostas pelo autor, é possível compreender que a segregação encontrada em Ourinhos, durante o período de sua ocupação inicial, é motivada pelas diferenças sociais e que embora não houvesse efetivamente um planejamento urbano, os prédios públicos, comércio mais sofisticado, residências de classes sociais mais abastadas já

localizavam-se na parte “acima da linha”, corroborando a ideia de Lefebvre(1999) quanto a formação de espaços homogêneos e portanto, da existência do processo de segregação.

Além disso, Del Rios (1992) afirma que em 1912 as terras urbanas mais valorizadas estavam na área “acima da linha” enquanto a área “abaixo da linha” apresentava menor valor imobiliário. Relata ainda que em 1910, o alqueire (24.200 m²) era 20 contos de réis; três anos depois, com o início da ocupação da cidade, Jacintho Ferreira de Sá vendeu 1 alqueire e meio por 5 contos e 500 mil réis. Isso comprova que a valorização das terras nesse período estava relacionada em parte com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana e a expansão cafeeira.

Um fator de desvalorização da parte “abaixo da linha” é lembrado por Saraiva & Moraes (2004), quanto à mudança de localização do cemitério de Ourinhos, que se localizava próximo à estação ferroviária, portanto no centro da cidade. Porém em 1928 o mesmo foi transferido para a Rua Gaspar Ricardo, na parte “abaixo da linha”, onde se desenvolveu posteriormente o loteamento Parque Valeriano Marcante. O novo cemitério se localizava a 1 km no sentido norte da Vila Barra Funda, contribuindo para a posterior desvalorização por parte do mercado imobiliário dessa área da cidade, tornando-se local habitado por pobres, com estabelecimentos comerciais e de serviços de baixo padrão, bem como atividades ilegais.

Também na parte “abaixo da linha” foi construída a cadeia pública de Ourinhos, sendo mais um fator de desvalorização imobiliária dessa parte da cidade (SARAIVA & MORAIS 2004).

Conforme D’Ambrósio (2004) na gestão do prefeito José Galvão (1926-1930) realizou-se as primeiras medidas quanto à infraestrutura de Ourinhos, implantando emplacamento das ruas, calçamento de ruas do centro da cidade, colocando pedregulhos e sarjetas, além de iniciar o abastecimento de água, mesmo que precário. Apenas a Rua Pará, que concentrava estabelecimentos comerciais e estava localizada na parte “abaixo da linha” recebeu as mesmas benfeitorias que a parte “acima da linha”. Essas informações confirmam a infraestrutura deficitária na parte “abaixo da linha” em detrimento da parte “acima da linha”, ratificando a segregação socioespacial.

Na Figura 1, se observa a localização do centro da cidade e da parcela “acima da linha”, representado pela Praça Mello Peixoto. De acordo com Del Rios (1992) essa parte da cidade contava com os equipamentos públicos básicos, além do prédio da Prefeitura Municipal de Ourinhos, residências das classes sociais mais abastadas nos loteamentos Vila Emília e no recém-criado Vila Moraes. O comércio mais sofisticado da época localizava-se nessa parte da cidade bem como os melhores hotéis e serviços mais modernos.



Figura 1: Vista parcial da Praça Mello Peixoto de Ourinhos em 1940, localizada na parte sul “acima da linha”

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008

Em relação ao padrão das residências, o entrevistado, senhor Eitor Martins, afirmou que todas as residências de Ourinhos eram inicialmente de madeira, mas a população que residia “acima da linha”, bem como os estabelecimentos comerciais desse local foram gradativamente substituídos por imóveis de alvenaria e vendeu-se as casas de madeira para os habitantes da parte “abaixo da linha”.

Na Figura 2 observa-se a Rua Amazonas, localizada “abaixo da linha” cuja infraestrutura, era representada pela iluminação pública, estabelecimentos comerciais em edifícios relativamente degradados. Essa rua concentrava comércios e serviços destinados à população pobre.



Figura 2: Vista parcial da Rua Amazonas em Ourinhos, localizada ao norte da Estrada de Ferro Sorocabana, década de 1940

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008

Na Figura 3, tem-se a configuração de Ourinhos na década de 1930.

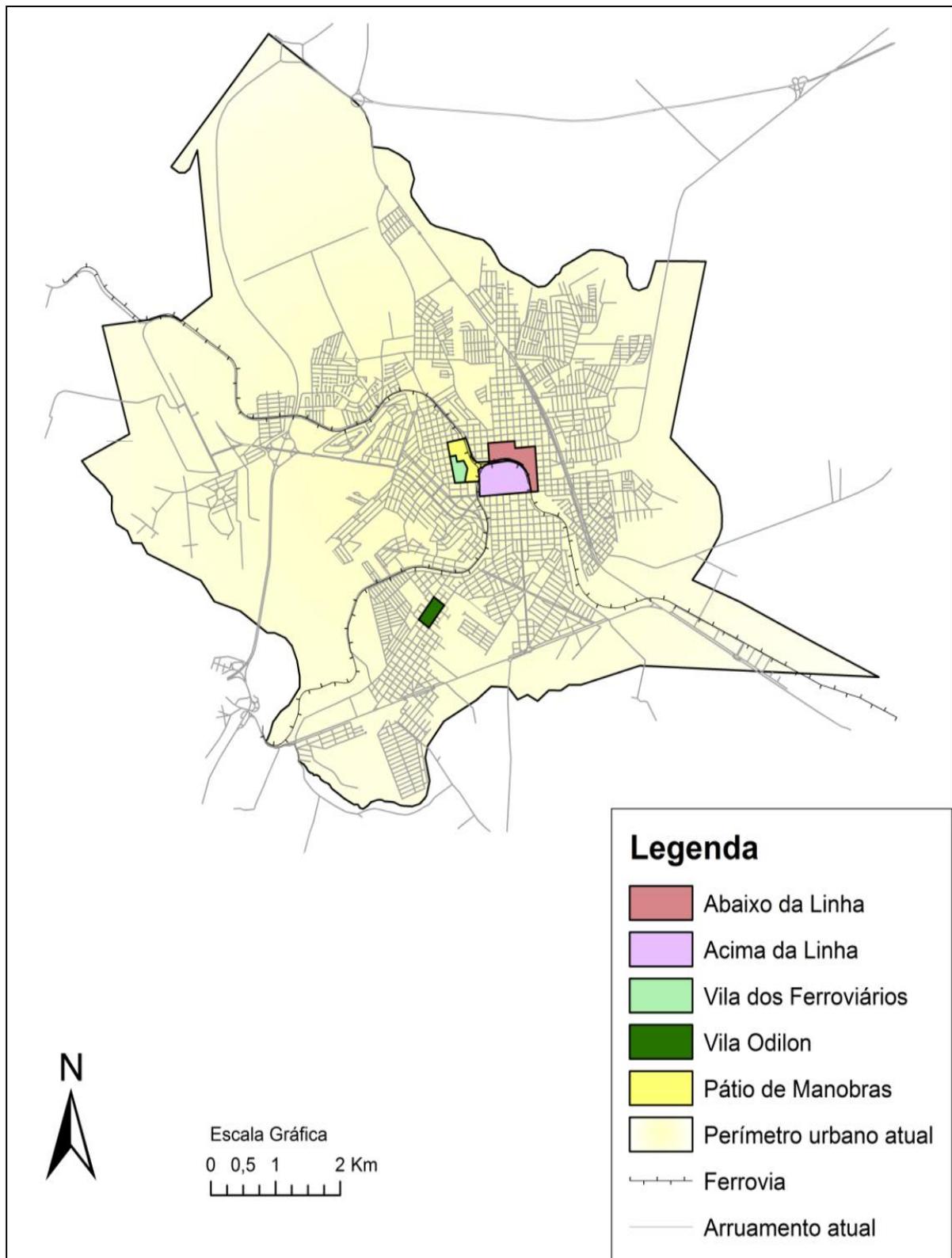


Figura 3: Estrutura urbana em Ourinhos na década de 1930

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008.

Org: Ferreira Dias, 2012.

A área “acima da linha” corresponderia à parte central da cidade e o loteamento Barra Funda correspondia à parte da área “abaixo da linha”. A Vila dos Ferroviários, habitada por trabalhadores da E.F. Sorocabana, foi renomeada na década de 1950 para Vila Sá.

Também havia a Vila Odilon, distante espacialmente da área urbana de Ourinhos sendo o motivo disso, a atividade econômica que deu início ao loteamento, a indústria oleira, localizada no extremo sul de Ourinhos, próximo à fonte de matéria-prima, a argila do Rio Paranapanema. Em razão da carência de meios de transportes urbanos, os trabalhadores precisavam morar próximo ao local de trabalho, ou seja, próximos à olaria. Del Rios (1992) observa que em 1936, havia na Vila Odilon, altos índices de malária e a pobreza eram evidentes, bem como os moradores produziam alimentos para subsistência no local, além da ausência de infraestrutura nesse loteamento. Apesar dessas adversidades não se pode considerar naquele momento que a Vila Odilon era segregada, pois a sua localização estava ligada diretamente com a indústria oleira, que não se localizava na parte urbana.

Jacinto Ferreira de Sá, desde o início da ocupação de Ourinhos, vendia partes de sua propriedade para outros fazendeiros que ali chegavam. Horácio Soares comprou a Fazenda Chumbeadinha (ou Múrcia), iniciando a fragmentação da propriedade fundiária, através dos loteamentos urbanos (DEL RIOS, 1992). Durante a década de 1940, Ourinhos apresentava sua área urbana em processo de expansão com loteamentos originários das fazendas de Jacinto Ferreira de Sá e dos demais fazendeiros, como pode ser observado na Figura 4.

Essas famílias venderam suas terras e/ou lotearam, pois a cidade passava por um processo de crescimento acentuado entre as décadas de 1940 e 1950, quando a taxa de urbanização passou de 25% para 62%, respectivamente. Neste contexto, os negócios com as terras e imóveis urbanos, se tornaram uma atividade que gerava muita renda e lucros, acentuando-se a partir da década de 1940 não apenas a expansão urbana como o crescimento do mercado imobiliário local (Ferreira Dias, 2013).

A Tabela 1 expõe a evolução da população ourinhense entre 1920 e 1950, denotando um aumento da taxa de urbanização entre as décadas de 1940 e 1950. Na década de 1920, não há a informação sobre população urbana, embora certamente fosse pequena, pois o próximo dado em 1940 aponta que apenas 25% da população morava na cidade. Em 1950 verifica-se a continuidade do crescimento populacional de cerca de 60% sobre 1940 e a inversão da distribuição da população, tornando-se predominantemente urbana.

O estabelecimento das rodovias influenciou na importância regional que o município foi aos poucos assumindo a partir da década de 1950. A rodovia Raposo Tavares atingiu o município de Ourinhos, ganhando importância tal como a ferrovia apresentava até o Geongá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá, v. 6, n. 1, p. 46-61, 2014
ISSN 2175-862X (on-line)

momento. Concomitantemente, a rodovia transformou-se em um obstáculo no espaço urbano, pois de forma análoga à ferrovia, a rodovia perpassa o espaço urbano, colocando-se como um fator de desvalorização imobiliária devido ao perigo que representava pelos acidentes.

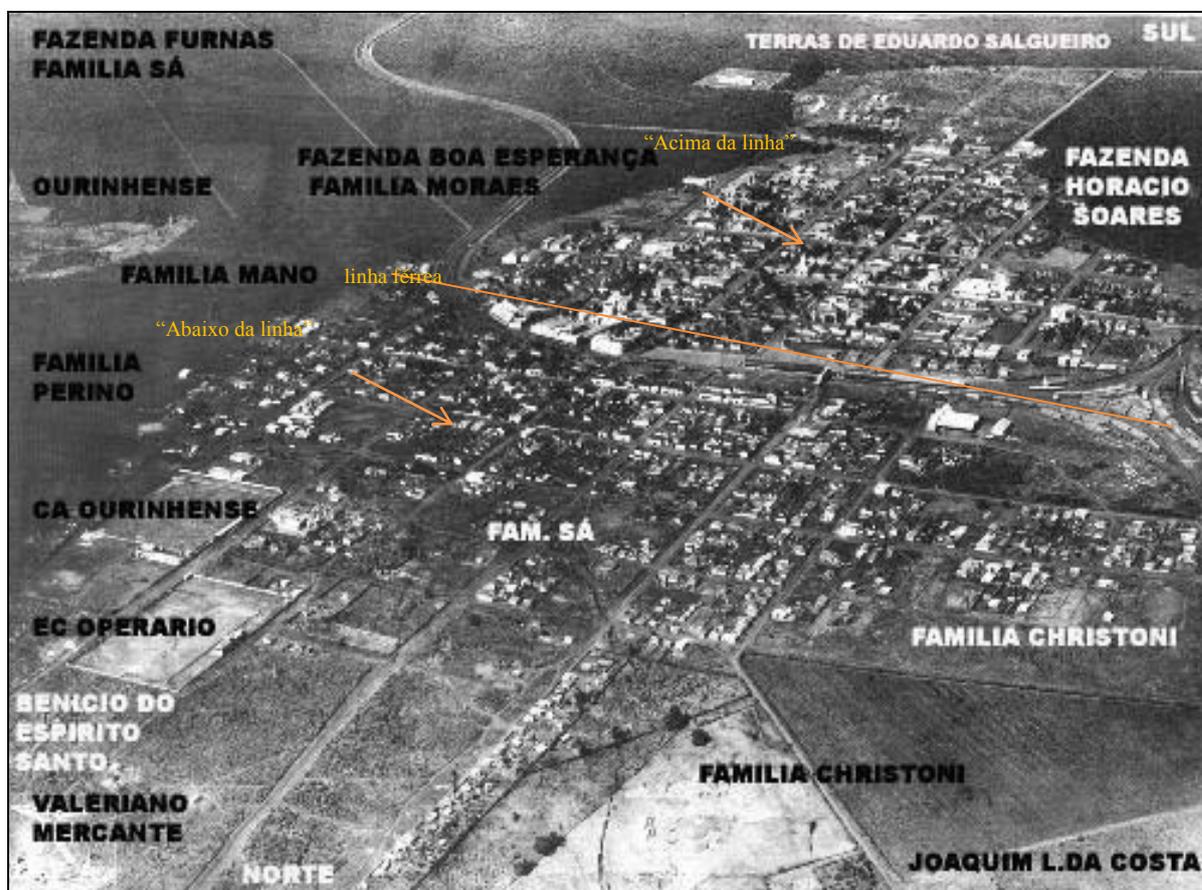


Figura 4: Propriedades de terras no entorno da cidade de Ourinhos, década de 1940

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008

Tabela 1. Evolução populacional em Ourinhos: 1920 a 1950

Década	População Total	População Urbana	População Rural	Taxa de urbanização (%)
1920	4.273	-	-	-
1930	-	-	-	-
1940	13.123	3.281	9.842	25,00
1950	21.085	13.073	8.012	62,00

Fonte: IBGE, 1920, 1930, 1940 e 1950

Org: Ferreira Dias, 2012

A comprovação de que a segregação socioespacial alterou-se com o decorrer do tempo em Ourinhos, é uma situação comprovada mediante a leitura de Harvey (1989) uma vez que para esse autor, a segregação é a forma mais intensa de diferenciação social e nesse processo se observa a influência dos fatores: quanto maior a cidade, mais heterogênea e os

períodos históricos são distintos, revelando diferentes modos de produção e diferentes formas de segregação.

Para Castells (1983) o processo de segregação também não é estático, pois a segregação se desloca como resultado da dinâmica econômica, por influência político-institucional e ideológica, onde se produz moradias de acordo com tipo de indivíduos que irá ocupá-la. Também considera a luta de classes e a influência na segregação, podendo levar a formação de guetos ou classes sociais distintas habitando um mesmo espaço, porém a mais poderosa se impondo sobre as outras. Dessa forma:

A segregação social no espaço é, portanto a expressão específica dos processos que visam à reprodução simples da força de trabalho, mas estes processos estão sempre inseparavelmente articulados com o conjunto das instâncias da estrutura social (CASTELLS, 1983, p. 266).

Assim, a expansão urbana pela qual Ourinhos passou, representada pela foto 3, o aumento da população urbana verificável na tabela 1, a importância gradual da rodovia, retiraram da ferrovia o papel de principal agente de segregação no espaço urbano de Ourinhos.

Diante do exposto, verifica-se que na origem da cidade já se estabeleceu o processo de segregação residencial a partir da localização das classes sociais relacionadas à ferrovia. Ao norte da mesma foram criados os loteamentos de trabalhadores, enquanto as terras ao sul da ferrovia foram escolhidas pelos fazendeiros para os loteamentos de classe alta e média. A área central ao sul da ferrovia também concentrou as atividades de comércio, serviços e do poder público.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A linha férrea funcionou, em um determinado período histórico como agente influenciador do processo de segregação socioespacial em Ourinhos, prevalecendo até o momento em que outro agente, no caso a rodovia Raposo Tavares, passou a desempenhar papel análogo ao da ferrovia, quanto à separação de classes sociais e desenvolvimento econômico no espaço urbano. Dessa forma, a ferrovia exerceu o papel de agente da segregação socioespacial desde que instalou-se em Ourinhos, em 1908, até o momento em que a rodovia Raposo Tavares adentrou o município estudado, em 1950.

Portanto, a expressão “acima da linha”, para denominar a parte sul de Ourinhos, onde havia maiores investimentos do poder público, comércio e serviços mais sofisticados e população de melhor situação econômica e; a expressão “abaixo da linha”, designando a parte norte de Ourinhos, onde havia pessoas de menor poder aquisitivo, serviços e comércios de menor complexidade e falta de infraestrutura urbana, se mostrou verdadeira. Isso foi verificável ao confrontar a teoria contida nas bibliografias, observação das fotos antigas e a prática, através das entrevistas realizadas.

Conclui-se que a segregação socioespacial é um processo social presente na origem das cidades capitalistas em geral e também em Ourinhos, como foi constatado através da metodologia explicitada no presente artigo. Dessa forma, existia no período estudado uma latente divisão de classes sociais e uma divisão econômica do espaço, que mostrou-se presente desde a gênese no espaço urbano de Ourinhos.

5 REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

D'AMBRÓSIO, Oscar. **Ourinhos: Um século de história**. São Paulo: Noovha América, 2004.

DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos: Memórias de uma cidade paulista**. São Paulo: IMESP, 1992.

ENGELS, Frederick. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Porto: Afrontamento, 1975.

FERREIRA DIAS, Franciele Miranda. **O Processo de Ocupação do Espaço Urbano do Município de Ourinhos-SP**. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Ourinhos, 131 f.

_____. **Segregação Residencial na Cidade de Ourinhos-SP**. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 197 f.

HARVEY, David. **The urban space**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1989. p 109-127.

LEFEBVRE, Henry. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MARTINS, Eitor. **Minha vida, meus amigos, minha cidade**. Ourinhos: Edições Cristãs, 2008.

MASSEI, Roberto Carlos. **As inovações tecnológicas e o caso dos oleiros: A mecanização das olarias em Ourinhos 1950-1990**. 2001. Dissertação (Mestrado em História). PUC-Pontifícia Universidade Católica, São Paulo.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Editora Pólis Editora Hucitec, 1984.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979. p. 9-27.

SARAIVA Fernanda Romero & MORAES, Rosemary Reginato de. **Um espaço para lembrar de Ourinhos**. Ourinhos: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2004.

SILVEIRA, Marcio Rogério (org). **Ourinhos: formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos**. Bauru: Ed. Joarte, 2011.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In MARICATO, E. (org). **A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.