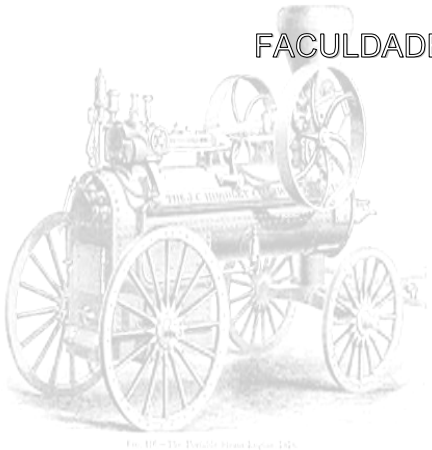
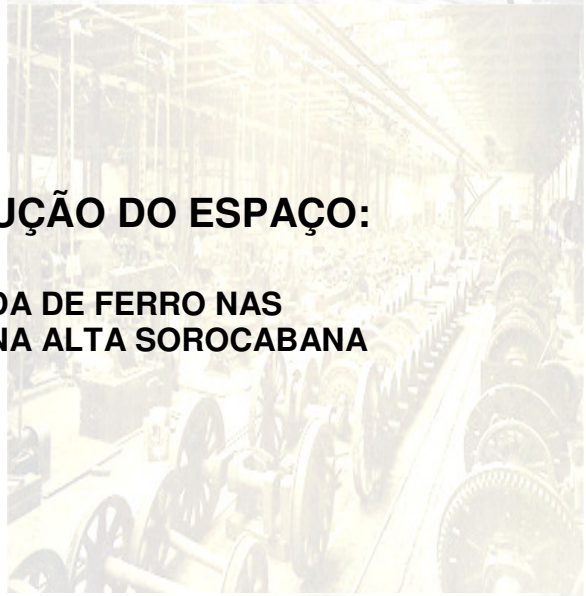
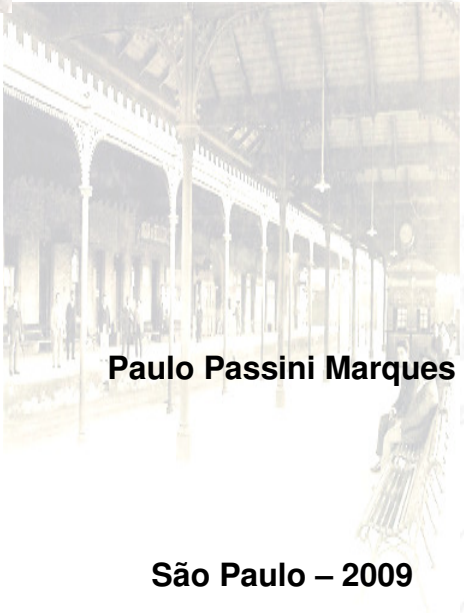
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA





TÉCNICA, MODERNIZAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO:

UM ESTUDO SOBRE O PAPEL DA ESTRADA DE FERRO NAS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DA ZONA ALTA SOROCABANA



Paulo Passini Marques

São Paulo – 2009

PAULO PASSINI MARQUES

TÉCNICA, MODERNIZAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO:

UM ESTUDO SOBRE O PAPEL DA ESTRADA DE FERRO NAS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DA ZONA ALTA SOROCABANA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador:
Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato.

São Paulo – 2009

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, desde que para fins de pesquisa ou estudo, e respeitada a citação da fonte.

Catalogação na publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humana

MARQUES, Paulo Passini

Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. / Paulo Passini Marques; Orientador Francisco Capuano Scarlato. – São Paulo, 2009.
178f.: il., fotografias, mapas.

Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Área de concentração: Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Geografia Humana. 2. Sistema Ferroviário. 3. Privatizações. 4. Transporte de cargas. 5. Estado de São Paulo. I. Título. II. Scarlato, Francisco Capuano.

CDD 304.2

DEDICATÓRIA

Aos meus filhos, Larissa e Murilo, minha esposa e companheira Andréa, e aos meus pais *(in memorian)* .

AGREDECIMENTOS

Agradeço aos colegas da Oficina Pedagógica da Diretoria de Ensino de Carapicuíba pela amizade e pela colaboração durante o período em que estivemos juntos.

Agradeço ao Sr. José Carlos Daltozo, pelo rico material disponibilizado para minha pesquisa e pela sua incansável luta pela preservação da memória ferroviária.

Agradeço aos professores Leonardo e Susamara do ITB – Maria Sylvia Chaluppe, pela valiosa contribuição na revisão e na elaboração deste trabalho.

Agradeço, de forma especial, ao professor Francisco Capuano Scarlato, pela paciência e pelo carinho demonstrado em nossos encontros durante a elaboração deste trabalho.

Enfim, agradeço a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para que este trabalho se concretizasse.

"Uma nova tecnologia vai atuar sobre o espaço geográfico, modificando-o desde o ponto de vista forma / função até a paisagem, sendo todos estes fatores determinantes de novas relações entre a sociedade e o espaço e entre a sociedade e si mesma".

Milton Santos

RESUMO

MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. 2009. 180f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

Com a chegada da estrada de ferro no Estado de São Paulo na segunda metade do século XIX, começam a se romper as barreiras espaciais que encarceravam a produção cafeeira e impediam a economia de avançar por outras áreas do estado. No começo do século XX a ferrovia se transforma em ponta de lança do avanço das frentes pioneiras rumo às áreas desconhecidas do sertão paulista. Através da sincronia do avanço ferroviário, do crescimento demográfico e da inserção de uma economia de mercado, novas regiões vão surgindo na forma de faixas territoriais, que desarticuladas entre si, aglutinam sua economia em torno de seu eixo ferroviário. Com a crise da economia agro-exportadora, e o avanço da industrialização, o caminhão assumiu o papel de elemento de integração regional, função que a ferrovia se mostrou incapaz de cumprir. Começa aí um longo processo de desestruturação do setor, que vai resultar, no final da década de 1980, no intenso estado de abandono e sucateamento da malha ferroviária paulista. Com os governos neoliberais e de estado mínimo de Fernando Collor e Fernando Henrique, as ferrovias passam a integrar o Programa Nacional de Desestatização, sob o argumento de que só a iniciativa privada poderia trazer investimentos e recuperar a malha ferroviária nacional. Passados quase quinze anos das concessões ferroviárias, o que se observa é que, apesar de alguns avanços (impulsionados pelo dinheiro público), a tão sonhada mudança na matriz de transportes está longe de acontecer. Ao mesmo tempo, devido às desativações de trechos considerados "antieconômicos" pelas concessionárias, economias regionais são inviabilizadas, refletindo-se em grandes prejuízos sociais. Este trabalho tem como objetivo trazer a questão da importância da ferrovia para as economias regionais, utilizando como estudo de caso a Região da Alta Sorocabana, no oeste paulista. A presente dissertação procura também analisar o papel da ferrovia nas transformações sócio-econômicas da região, e sua atual importância na economia regional, fato que tem levado grande parte da sociedade e de diversos setores da região, ao discurso unânime de que uma possível retomada do crescimento regional passa necessariamente pela revitalização da malha ferroviária e sua integração a outros modais de transportes.

Palavras-chave: Concessões, Ferrovias, Transportes.

ABSTRACT

MARQUES, P.P. Técnica, modernization and production of space: a study on the role of the railroad in the socio-spatial transformations of the Sorocabana High Zone . 2009 180 l. Thesis (MA) - Faculty of Philosophy, Languages and Human Sciences. University of São Paulo, São Paulo, 2009.

With the arrival of the railroad in the state of São Paulo in the second half of the nineteenth century, begins to break down the spatial barriers that incarcerated the coffee production and prevented the economy to move forward in other areas of the state. In the early twentieth century the railroad becomes the spearhead of the advance of pioneer towards the unknown areas of the interior of São Paulo. By timing advance rail, population growth and the inclusion of a market economy, new regions are emerging in the form of regional bands that were broken up between themselves, they come closer together their economy around their axis rail. With the crisis of the agro-export economy and the advance of industrialization, the truck starts to play the role of element of regional integration , function that the railroad was unable to meet. It starts there a long process of disintegration of the sector, which will result, in the end of 1980s, in the intense state of abandonment and scrapping of the " paulista " railway . With the neoliberal governments and Fernando Collor and Fernando Cardoso' s minimum state, the railroads have moved into the National Program of Privatization, arguing that only the private sector could bring investments and recover the national rail. After nearly fifteen years of railway concessions, which is observed is that , despite of some progress (driven by public money), the long awaited change in the matrix of transport is far from happening. At the same time, due to the deactivation of passages considered "uneconomical" by utilities, regional economies are made impossible, reflecting in large social losses. This work will analyze the importance of the railroad in socio-spatial transformations of the various regions of São Paulo under its influence, using as a case study of Upper Sorocabana region. It also seeks to show the current situation of the rail passage in question, leading to a reflection about the unanimous discourse of society and different sectors of the region, that a possible resumption of regional growth , requires necessarily the revitalization of the railroads and their integration to other modes of transport.

Keywords: Concessions, Railways, Transport.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Transporte de café na Estrada de Ferro Sorocabana (1886 – 1910)..... 65
Tabela 2 - Comparativo de desempenho entre as principais ferrovias paulista (1896 a 1910).....66

Tabela 3 - Relação de estações da E.F. Sorocabana inauguradas entre 1909 e 1922.....70

Tabela 4 – Tarifas cobradas pelas ferrovias de São Paulo em 1936.....126
Tabela 5 - Extensão das ferrovias paulistas por bitola (1901).....132
Tabela 6 - Comparativo de distâncias entre percursos ferroviários e rodoviários.....134
Tabela 7 - Evolução das redes de transportes no Brasil (1951-1979) em milhares de quilômetros.....135
Tabela 8 - Cronologia dos leilões de concessão da malha ferroviária nacional (1996 - 1998).....138
Tabela 9 - Fepasa: relação de URs (Unidades Regionais) - 1993.....140
Tabela 10 - Relação de trechos/ramais da Ferroban subconcedidos à ALL- Logística - 2001.....145

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Comparativo de Receita entres as principais ferrovias paulistas (1896/900 a 1906/10).....67
Gráfco 2- Evolução no transporte de café pela Estrada de Ferro sorocabana (1901 a 1940).....72
Gráfico 3 - Comparativo de Receita entres as principais ferrovias paulistas (1926/30 a 1936/40).....73
Grafico: 4 - Crescimento demográfico nas "zonas novas" do estado de São Paulo (1854 a 1940).....100
Gráfico 5 - Crescimento demográfico por zona no estado de São Paulo (1854 a 1940).....101
Gráfico 6 - Evolução do transporte de passageiros na E.F. Sorocabana (1925 – 1940).....104
Gráfico 7 - Evolução da produção de café na Zona Alta Sorocabana (1886 a 1935).....106
Gráfico 8 - Evolução da Receita de Transportes de Cargas da E.F.Sorocabana – (1901-1940).....107
Gráfico 9 – Mercadorias transportadas pela E.F. Sorocabana (1901 a 1940).....109
Gráfico 10 - Evolução no transporte de sal pela E.F. Sorocabana (1905 – 1970).....111
Gráfico 11 - Evolução no transporte de madeiras pela E.F. Sorocabana (1920 – 1970).....113
Gráfico 12 – Evolução no transporte de cimento pela E.F. Sorocabana (1935 a 1970).....116
Gráfico 13 - Evolução no transporte de gado em Pé - E.F. Sorocabana (1905 a 1970).....120
Gráfico 14 - Variação por categoria de mercadorias transportadas pela E. F. Sorocabana – (1945 – 1970).....122

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1900.....58
Mapa 2 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1920.....60
Mapa 3 - Traçado da São Paulo Railway e do Ramal Mairinque - Santos em 1935.....75
Mapa 4 - Divisão regional do estado de São Paulo segundo Camargo (1981).....79
Mapa 5 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1940.....82
Mapa 6 – Região do Vale do Paranapanema (segunda metade do século XIX).....84
Mapa 7 - Mapa do estado de São Paulo em 1904.....86
Mapa 8 - Divisão do Estado de São Paulo em zonas demográfico-econômicas, segundo Camargo (1981).....88
Mapa 9 - Região da Alta Sorocabana em 1970, segundo Leite (1972) 89
Mapa 10 - Mapa da Alta Sorocabana, segundo Abreu (1972).....90
Mapa 11 - 10º Região Administrativa de Presidente Prudente em 1969.....92
Mapa 12 - Regiões de Governo da 10ª Região Administrativa do estado de São Paulo - 1984.....93
Mapa 13 - População e ferrovias em São Paulo – 1886.....102
Mapa 14 – Configuração da malha ferroviária paulista em 2001.....130
Mapa 15 - Malha ferroviária paulista concedida à Ferroban – 1998..... 143
Mapa 16 - Nova configuração da malha ferroviária sob concessão da ALL – 2001.....146
Mapa 17 - Foco operacional da Brasil Ferrovias – 2006.....147
Mapa 18 - Configuração da malha ferroviária sob concessão da ALL – Logística - 2006.....150

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Barcos à vela no Porto de Santos em 1880.....27

Fotografia 2 - Início da ocupação do município de Santo Anastácio em 1921.....54

Fotografia 3 - Município de Santo Anastácio em 1923.....54

Fotografia 4 - Estação de Adamantina na Alta Paulista – 2005.....144

Fotografia 5 - Trecho da ferrovia na região da Alta Sorocabana tomado pelo mato - 2003.....158

Fotografia 6 – Barracões da antiga estação de Presidente Epitácio servem de moradia à sem-tetos - 2004.....159

Fotografia 7 – Estado de abandono da estação de Álvares Machado – 2004.....159

Fotografia 8 – Trilho próximo á estação de Caiuá, suspenso devido à erosão do solo – 2003.....160

.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Máquina construída por Richard Trevithick em 1804.....28
Figura 2 - Cartaz de divulgação de evento na região da Alta Paulista.....94
Figura 3 : Cartaz de convocação da ONG Proderpp para ato em prol da ativação da ferrovia na região de Presidente Prudente.....157
Figura 4 - Capa do jornal do Sindicato ferroviário convocando a população para ato público em favor da reativação do trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.....157

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALL – America Latina Logística S/A.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAIC - Companhia Agrícola de Imigração e Colonização

CESP – Companhia Energética de São Paulo

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovia Paulista S/A.

FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S/A.

FERRONORTE – Ferrovia Norte Brasil

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

FRN – Fundo Rodoviário Nacional

FUNCEF – Fundo de Previdência dos Funcionários da Caixa Econômica Federal

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes

ONG – Organização Não Governamental

PND – Programa Nacional de Desestatização

PREVI – Fundo de Previdência Privada do Banco do Brasil

PRODERPP - Núcleo de Desenvolvimento da Região de Presidente Prudente

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A.

RTF – Regulamento dos Transportes Ferroviários

TAC - Termo de Ajuste e Conduta

TKU – Tonelada por quilômetro útil

UNESP – Universidade Estadual Paulista

UNIPONTAL – União dos Municípios do Pontal do Paranapanema

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....17

1 A FERROVIA NO PROCESSO DE EXPANSÃO CAPITALISTA.....26

1.1 O desenvolvimento ferroviário no processo de expansão capitalista 26

1.2 A expansão ferroviária no Brasil.....31

1.3 Técnica e modernização: a ferrovia na inserção da economia paulista na Lógica capitalista Mundial.....43

1.4 A ferrovia no processo de expansão espacial, regionalização e o papel das frentes pioneiras em São Paulo.....51

2 – A ESTRADA DE FERRO NA FORMAÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA: UMA REGIÃO QUE SURGE NA PONTA DOS TRILHOS.....56

2.1 A implantação ferroviária na constituição da Região da Alta Sorocabana 56

2.1.1 A fundação da Estrada de Ferro Sorocabana e a gestão Mayrink.....62

2.1.2 A estatização e a primeira privatização da E.F. Sorocabana.....68

2.1.3 A segunda gestão estatal e a criação da FEPASA.....71

2.2 A formação sócio-espacial e a configuração da Alta Sorocabana.....78

2.2.1 Considerações sobre a delimitação da Alta Sorocabana.....83

2.2.2 As fases da ocupação do espigão da Alta sorocabana.....95

2.2.3 A relação entre o impulso demográfico, o desenvolvimento econômico e a expansão da estrada de ferro, na Alta Sorocabana.....98

2.2.3.1 Crescimento demográfico e a evolução dos transportes de passageiros.....99

2.2.3.2 A economia regional no transporte ferroviário de cargas.....105

2.2.3.3 A diversificação produtiva, segundo os relatórios da E.F. Sorocabana.....110

3 - DECLÍNIO E CONCESSÃO: AS MUDANÇAS NO SETOR FERROVIÁRIO PAULISTA E SEUS IMPACTOS NA ECONOMIA REGIONAL DA ALTA SOROCABANA 125

3.1 O setor ferroviário na economia paulista após década de 1930.....125

3.2 Estagnação e declínio do sistema ferroviário paulista a partir da segunda metade do século XX.....128

3.3 A ascensão rodoviária na economia industrializada 133

3.4 A malha ferroviária paulista no processo de concessão à economia privada.....137

3.5 A logística de transportes da ALL na gestão da malha ferroviária paulista 151

3.6 Um estudo de caso na Alta Sorocabana: a desativação ferroviária entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.....154

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....165

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....171

INTRODUÇÃO

Este trabalho procura, em primeiro lugar, resgatar a importância econômica e social do setor ferroviário na integração e desenvolvimento do Estado de São Paulo, e contribuir para a revalorização da "Geografia dos Transportes" que, muito valorizada no passado, começou a ser gradativamente abandonada na medida em que novos temas passaram a integrar os estudos geográficos. Segundo Silveira (2003), nas décadas de 1940, 1950 e 1960, o tema transportes infestava a "Revista Brasileira de Geografia" e o "Boletim de Geografia" com artigos de engenheiros, economistas e geógrafos como: Pierre Deffontaines, Moacir M.F. Silva, Flavio Vieira, Jeronymo Monteiro Filho, Odilon Nogueira Matos, entre outros. Para termos uma idéia dessa dimensão, basta observarmos o número de artigos relacionados ao tema "transportes" publicados nos anais dos congressos de geografia deste período. No "IX Congresso Brasileiro de Geografia", realizado em Florianópolis em 1940, por exemplo, dos cinqüenta trabalhos publicados pela 5ª Comissão – Geografia Econômica, vinte deles tinham como tema os transportes, o que demonstra o predomínio do tema no debate acadêmico nesta época. Entre estes trabalhos, cinco tinham como foco principal o transporte ferroviário, e outros tantos o relacionava a outros modais de transportes. Era comum, nestes artigos, o destaque da ferrovia entre as modalidades de transportes estudadas.

A partir do final da década de 1960, no entanto, as publicações sobre "Geografia dos Transportes", e em especial sobre o transporte ferroviário, foram gradativamente desaparecendo do meio literário, dos cursos de graduação e das pesquisas acadêmicas. Esta situação perdurou por quase duas décadas.

Entretanto, quando se intensifica a crise no setor de logística no Brasil, gerada pelo aumento das safras, pela ineficiência do modal rodoviário para o seu escoamento e pela defasagem na capacidade de armazenamento, somado às necessidades de competitividade

impostas pela economia internacional, e finalmente, com a inclusão da malha ferroviária brasileira no PND - Programa Nacional de Desestatização, o tema "transportes" começa a ganhar um novo impulso dentro dos estudos acadêmicos. Talvez seja, portanto, dentro dessa nova conjuntura política e econômica, onde a logística passa a ter um papel fundamental, o momento oportuno para recolocarmos o estudo dos transportes dentro do rol das disciplinas da Geografia.

Outra preocupação orientadora da pesquisa dirigiu-se para o desvendamento das funções desempenhadas pela estrada de ferro em momentos diversos de sua história e da história econômica e social brasileira e, em especial, a do estado paulista. Tal análise se faz necessária, pois a introdução, expansão e declínio do setor ferroviário estiveram estreitamente relacionados com as mudanças significativas pelas quais a economia brasileira passou, a começar pela sua inserção na economia capitalista mundial, principalmente com o desenvolvimento da atividade agro-exportadora do café, que dominou praticamente todo cenário econômico e social do sudeste brasileiro a partir da segunda metade do século XIX.

As estradas de ferro determinaram um acelerado processo de especialização dos lugares, ocorrido dentro do processo de consolidação do complexo econômico do café. Ou seja, com a intensificação dos fluxos de transportes e o decorrente aumento de intercâmbio de produtos, as grandes fazendas deixavam de produzir, progressivamente, tudo que necessitavam para sua reprodução, o que fez também, graças à dinâmica da circulação, que outros lugares se especializassem em diversos segmentos como a agricultura de alimentos, a indústria, o comércio e outras. Segundo Semeghini (1991, p.110), a ferrovia:

> "... potencializando o intercâmbio de mercadorias, permitiu a diferenciação interna da economia cafeeira e a especialização produtiva, isso acelerou o fim dos grandes latifúndios tradicionais e o surgimento de verdadeiras empresas agrícolas do café. A ferrovia facilitou também o deslocamento da mão-de-obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho".

A circulação é desta forma, uma das bases da diferenciação geográfica, pois proporciona que as diversas fases da produção possam se realizar de forma desagregada no espaço, impondo-lhes, porém, a articulação necessária para o processo produtivo.

Além do impulso econômico, a ferrovia foi um elemento de modernização social e de transformação espacial, criando paisagens, intensificando a ocupação e atuando como elemento urbanizador.

A ferrovia foi, assim, um dos elementos de transformação sócio-econômico-espacial, introduzindo novas áreas ao circuito da economia capitalista, valorizando a terra, impulsionando correntes migratórias, instituindo novas relações de trabalho, modificando a paisagem, constituindo cidades e criando uma consciência regional na qual diversas regiões do estado de São Paulo passariam a ser conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam: Região da Paulista, da Sorocabana, e às vezes com especificações, Alta Paulista, Alta Sorocabana, Média Paulista, etc. (Matos, 1990)

Neste sentido, buscamos no conceito de formação sócio-espacial ou da formação espacial, o embasamento teórico para o presente trabalho. Proposto por Milton Santos em meados de 1970, este conceito foi considerado como uma das mais representativas propostas de reformulação epistemológica dedicada aos novos rumos que, então, se buscava imputar à geografia. Sua gênese esteve ligada à categoria marxiana de Formação Econômica e Social (FES), originalmente utilizadas por Marx e Engels nas obras clássicas do materialismo histórico e dialético. Para Milton Santos, esta categoria de análise se apresentava como a mais pertinente e abrangente no que diz respeito à explicação do desenvolvimento dos tipos de sociedade nas suas mais variadas escalas, com métodos dialéticos, e tendo como resultado um estudo mais totalizador. Como frisa o mesmo autor: “A noção de formação social como categoria da realidade e como categoria analítica parece constituir o meio mais

adequado para ajudar na formulação de uma teoria espacial válida". (Santos, 1977, p.81). Trazer para a Geografia a formação social foi agregar valores teóricos e empíricos ao estudo de determinadas realidades, destacando processos, funções e formas. (Silveira, 2003):

> "... a Geografia se interessou mais pela forma das coisas que pela sua formação. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas os das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial." (Santos, 1982, p.9).

A noção de formação espacial está indivisivelmente ligada à evolução de uma dada sociedade em sua totalidade histórico-concreta, *síntese de múltiplas determinações (Marx)*, expressa por sua evolução diferencial, e pela correlação das diversas esferas: econômica, política e cultural com os sistemas de objetos (infra-estrutura, indústrias, meios de transportes e comunicação, etc.) e em várias escalas espaciais, permitindo, deste modo, compreender uma determinada realidade num horizonte mais amplo.

Podemos dizer, então, que as diferenças regionais, por exemplo, são reflexos de diferentes determinações acumuladas no tempo e no espaço. Assim, a categoria de formação espacial, ao utilizar uma variação de determinações em sua análise, nos permite uma melhor compreensão das características peculiares da região a ser estudada.

No caso do desenvolvimento do sistema ferroviário paulista e de suas áreas de influência, em relação a outros Estados, podemos afirmar que suas diferenciações estiveram aliadas às combinações de diversas determinações acumuladas no tempo e no espaço, como: o relevo, o clima, o tipo de colonização, interesses políticos, econômicos, agroexportadores,

etc. Assim, para uma análise mais completa do objeto de estudo deste trabalho, é necessária a combinação de todos estes elementos, independentemente do seu grau de importância tornando-o, assim, mais totalizador e interdisciplinar. (Cholley, 1964).

Para Milton Santos (1996), o espaço é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, e a técnica como uma categoria analítica interna da associação destes sistemas se mostra um elemento fundamental na explicação do espaço.

A técnica tem sido para muitos geógrafos como: Pierre George, Vidal de La Blache, André Fel e outros, objeto de interesse em suas análises, como elemento fundamental no estudo do espaço geográfico, já que ela está presente em todos os níveis da vida social, e em todos os lugares, nas mais variadas formas, sejam elas técnicas agrícolas, industriais, comerciais, culturais, políticas, da informação, dos transportes, das comunicações, da distribuição. Aparentes ou não em uma paisagem são, todavia, um dos dados explicativos do espaço.

Cada lugar revela uma técnica ou um conjunto de técnicas que o caracteriza particularmente e que contribui na formação de uma identidade própria. Desta forma, a técnica constitui um dos elementos de explicação da sociedade e de cada um dos lugares. Essas técnicas podem se constituir de diversas formas no lugar, como por exemplo: isoladamente como técnica dominante, caso dos lugares que se especializam num determinado seguimento produtivo; ou em conjunto, onde as técnicas atuam sincrônica ou anacronicamente, caso de lugares que apresentam uma diversidade produtiva, caracterizada por uma sobreposição de tecnologias novas e ultrapassadas. Assim, a posição relativa de cada lugar é dada, em grande parte, em função das técnicas de que é portador o respectivo meio de trabalho.

Para um estudo mais totalizador levando em conta a técnica como elemento analítico, é necessário incorporar à análise algumas questões: as técnicas devem ser analisadas

conjuntamente com outros elementos do espaço, pois, isoladamente nada explica. Para uma análise mais completa da formação do espaço, levando-se em conta a técnica com um dos elementos definidores do espaço geográfico, há que se levarem em conta vários outros elementos que, direta ou indiretamente, se imbricam com as técnicas do lugar, por exemplo: as formas organizativas do trabalho, as relações políticas, o contexto econômico (nas diversas escalas) no qual o lugar está inserido, sua história, etc. As relações sociais são, desta forma, elementos fundamentais para o estudo das técnicas na formação espacial, caso contrário não haveria diferenciação entre os diversos lugares onde técnicas ou conjunto de técnicas semelhantes atuam. "Cada lugar é uma combinação de técnicas qualitativamente diferentes, individualmente dotadas de um tempo específico, daí as diferenças dos lugares". (Santos, 1997, p.14).

Portanto, para uma análise mais abrangente e totalizadora, é fundamental observar a importância da imbricação dos vários elementos que constituem o objeto de estudo.

> "Nunca nos devemos esquecer de que o que tornam mensuráveis, ou, em todo caso, significativas as variáveis de análise, não é o seu valor absoluto, o que, de resto, aliás, elas não têm. O seu valor é sempre relativo e surge no interior do sistema em que se encontra e em relação com as demais variáveis presentes." (Santos, 1994, p.31).

Outro fator que se deve levar em conta na análise, é a relação de fluxo entre os diferentes lugares, já que a economia moderna não comporta nenhum tipo de isolamento. Desta forma, as infra-estruturas de circulação e de informação ganham suma importância, criando uma relação de interdependência entre os lugares, fato que se torna fundamental na compreensão do espaço geográfico.

A composição histórica do lugar é outro aspecto importante de análise, em que diversos elementos do espaço, como a paisagem, por exemplo, se revelam resultantes da acumulação, sobreposição e sucessão de diversos elementos no decorrer de sua história.

Assim, o espaço funciona de forma sincrônica, constituindo-se de elementos diacrônicos. Para exemplificar esta análise, Milton Santos (1994) faz, citando Eugênio Coseriu, uma comparação entre a linguagem e o espaço, em que a primeira é formada de palavras, expressões, frases que datam de diferentes momentos da história, mas que não impedem a sincronia da linguagem no momento atual. O espaço, da mesma forma, abriga diversas formas criadas no decorrer de sua história, que se sobrepõem e se sucedem, mas que se constituem numa unidade sincrônica.

O espaço é, desta forma, o resultado das interações de diversas combinações entre vários fatores (humanos e naturais). E o resultado destas combinações é o espaço produzido, mercadorizado segundo as exigências de um modo de produção dominante, numa formação econômica e social historicamente determinada.

Baseados nestas análises teóricas, pretendemos delinear nosso trabalho na utilização da técnica como um dos elementos fundamentais na constituição e na explicação do processo de formação da região estudada, não deixando de lado, no entanto, as outras variáveis do espaço, e suas interações. Nosso objetivo é, portanto, estabelecer, na confluência destas variáveis, uma análise mais objetiva, que nos aproxime do real e nos leve à compreensão do processo de transformação sócio-espacial desta região.

Nosso trabalho objetiva traçar um panorama da ocupação e das transformações, a partir do início do século XX, de uma região localizada no extremo Oeste paulista, margeada pelo rio Paranapanema a Oeste e pelo rio do Peixe a Leste, denominada Alta Sorocabana. Denominação atrelada ao avanço dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana pelos espigões divisores de água dos dois rios, que ofereciam melhores condições de tráfego e conservação, menores riscos de desabamento em cortes e aterros, e de alagamentos no período de chuva. Esta região teve na ferrovia a grande mola propulsora de seu

desenvolvimento econômico e demográfico, num período em que a ferrovia se tornaria uma ferramenta de exploração de terras desconhecidas ou pouco exploradas[1].

A escolha desta região como recorte espacial em nosso estudo, deve-se ao fato de sua formação social e econômica, e de sua inserção na lógica capitalista estar creditada quase que exclusivamente ao avanço da ferrovia, que ocorreu mesmo antes da chegada do café ou de alguma outra atividade econômica substancial. A ferrovia foi, nos primeiros anos do século XX, um verdadeiro objeto de penetração, exploração e povoamento. Este fato aponta o papel fundamental da técnica e dos fluxos na formação do território. (Santos, 2006).

Passado quase um século da chegada dos trilhos nesta região, uma sucessão de crises no transporte ferroviário e finalmente sua concessão ao setor privado, o que se observa é um total estado de abandono de sua malha ferroviária, o que tem causado uma série de transtornos para a região. Se por um lado, a sociedade juntamente com setores produtores e lideranças sindicais clama pela sua reativação, demonstrando através de estudos a viabilidade do transporte ferroviário para região, por outro, a ALL - América Latina Logística, empresa concessionária responsável pela operação nesta região, alega falta de demanda por cargas.

Ora, se há falta de demanda, os investimentos na revitalização da ferrovia não seria um fator fundamental na busca de novos clientes? Sendo uma concessão pública, não seria exatamente esse o papel das concessionárias, o de proporcionar o efetivo atendimento das necessidades dos usuários, conforme consta na lei que regulamenta as concessões? "Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato." (Artigo 6º da Lei 8987 de 13/02/95)

[1] Denominação utilizada nos mapas do Estado de São Paulo no começo do século XX, se referindo às regiões do extremo oeste paulista. Monbeig se referiu a essa região como: "terras desconhecidas do oeste, habitadas por índios". (Monbeig, 1984)

Partindo destes pressupostos, as questões que surgem são as seguintes: qual a atual influência da ferrovia nesta região? Quais os impactos de uma possível desativação ferroviária? Existem demandas que justifiquem a continuidade dos fluxos de transporte de cargas nesta região? O Estado, enquanto concedente da exploração de um patrimônio público, deve intervir junto às concessionárias pela manutenção destes trechos em nome do desenvolvimento regional?

Estas questões irão nos orientar na procura de respostas que nos apontem o grau de importância da ferrovia para a região e os efeitos das reestruturações dos fluxos de transportes de cargas em decorrência das concessões do setor a partir da década de 90.

Portanto, este trabalho pretende analisar o papel da estrada de ferro como elemento articulador da configuração sócio-espacial da Alta Sorocabana, buscando, através de uma abordagem histórica, a relação deste sistema técnico com outras esferas (econômica, política e social) constitutivas do espaço. Assim, pretendemos buscar no processo de desenvolvimento da Alta Sorocabana, os fatores que formaram o forte elo social e econômico em relação à ferrovia, refletida nos atuais embates entre a sociedade, setores econômicos e políticos em torno da questão sobre a possível desativação do trecho ferroviário que compreende esta região, e seus possíveis impactos econômico-sociais.

Para esta análise, faremos um estudo da evolução da Estrada de Ferro Sorocabana, abordando sua formação, seu papel na ocupação do oeste paulista, sua inserção no complexo econômico capitalista, e os possíveis impactos nas economias regionais causados pela desativação de trechos ferroviários, após sua concessão.

1 – A FERROVIA NO PROCESSO DE EXPANSÃO CAPITALISTA

1.1 – O desenvolvimento ferroviário no processo de expansão capitalista

O nascimento do capitalismo industrial na Inglaterra, entre o fim do século XVIII e o início do século XIX, se deu sob uma forte onda de mudanças de caráter social e econômico: a maciça expropriação de camponeses independentes, a acumulação interna e externa (exploração de colônias), a abertura dos mercados mundiais e as inovações técnicas. (Silveira, 2003). Todos esses elementos tiveram forte influência sobre o processo de modernização que criou as bases para o desenvolvimento econômico inglês. Mas nenhum foi tão importante para a Revolução Industrial quanto às inovações técnicas[2] e seus produtos, em torno das quais, segundo Mantoux (1985), todos os outros se agruparam, dominando-os e impondo sua lei. Para Ashton (1971), sem os inventos, a indústria teria evoluído, assim como os transportes e o comércio; a população teria aumentado, as finanças teriam se tornado mais eficientes, mas não teria havido nenhuma Revolução Industrial.

A Revolução Industrial, em seus primeiros cinquenta anos, mecanizou a produção de mercadorias - que já existiam há algum tempo, aumentou tremendamente a produção e diminuiu o custo. Criou tanto consumidores como produtos de consumo. Os produtos feitos nas novas fábricas diferiam dos tradicionais somente pelo fato de que eram uniformes e com menos defeitos do que os produzidos por artesãos que não fossem os de alto gabarito. Houve apenas uma exceção importante nesses primeiros cinqüenta anos: a máquina a vapor (James Watt – 1782), que aplicado aos transportes passou a substituir os primitivos meios de transportes que já se mostravam insuficientes para promoverem a expansão dos produtos

[2] Segundo Mantoux (1985), o que as inovações técnicas características da Revolução Industrial trazem de novo não são as máquinas (que já existiam em tempos remotos) mas, sim, o maquinismo. O maquinismo está relacionado ao alto grau de influência da (s) máquina (s) em relação à quantidade, qualidade, preço de custo dos produtos e todas as fases do processo produtivo.

europeus e a captação de matérias-primas tanto internamente quanto das colônias inglesas. O barco a vapor, viabilizado pela primeira vez por Robert Fulton em 1807, teve impacto trinta ou quarenta anos mais tarde. Até quase o fim do século XIX, transportavam-se mais cargas pelos oceanos do mundo em barcos à vela do que em barcos a vapor.

Fotografia 1 – Barcos à vela no Porto de Santos em 1880

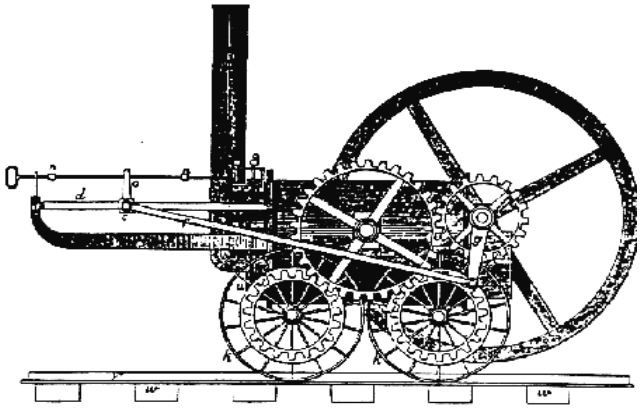
Fonte: Revista Veja, Edição 1983 de 22/11/2006

A mineração teve um papel fundamental no desenvolvimento da economia européia no começo do século XIX. O carvão era a principal fonte de energia industrial e doméstica, matéria-prima para o aquecimento da casas – já que as cidades cresciam sem parar – e para as máquinas a vapor. Para transportar grandes quantidades de carvão, os trilhos já eram utilizados nas minas havia algum tempo, através de vagões tracionados por cavalos. O trilho é a pré-estrada de ferro, ou seja, ele surge antes mesmo da locomotiva. Desde o século XVII, os trilhos de madeira eram utilizados no transporte de carvão e em algumas pedreiras de Newcastle. (Braudel, 1996). Nos últimos anos do século XVIII, entram em cena os trilhos metálicos que, através de uma cavidade na sua superfície (que tinha a função de impedir o descarrilamento), circulavam as rodas dos vagões puxados por cavalos, que conseguiam transportar uma carga três vezes mais pesadas do que numa estrada. A partir de 1800,

começam as primeiras tentativas de adaptação de uma máquina a vapor capaz de tracionar estes vagões.

A construção de uma máquina em 1804, pelo inglês Richard Trevithick, a partir de um motor a vapor colocado sobre um chassi com rodas, munido de engrenagens e de uma direção com alavanca, capaz de transportar, sobre trilhos, uma carga de aproximadamente 25 toneladas, se tornaria um marco na história da circulação, e a mola propulsora de um sistema de transportes que iria quebrar as barreiras espaciais, integrando regiões, unindo a cidade ao campo, as regiões pobres às ricas. (Hobsbawn, 1977) .

Figura 1 – Máquina construída por Richard Trevithick em 1804



Fonte: site da Faculdade de Engenharia Mecânica - Unicamp

Valendo-se desta máquina e de outras inovações surgidas até aquele momento, George Stephenson constrói, em 1825, a "Locomotion" (aquela que se move de lugar). Em 1829, finalmente, construída por Robert Stephenson, filho de George Stephenson, surge um produto realmente sem precedentes, que mostraria ao mundo a velocidade da nova era e causaria um grande impacto na economia, nas relações sociais e na geopolítica mundial, a "The Rocket" ou "O Foguete", uma locomotiva que transportava até 36 pessoas a uma velocidade média de 40 Km/h. Estava inaugurada a era das ferrovias.

Fruto da necessidade estimulada pela grande produção de carvão das minas inglesas, devido à dificuldade em trazê-lo do fundo das minas até a superfície e pelo alto custo do transporte terrestre de grandes quantidades de mercadorias, a utilização de carros puxados por máquinas móveis se mostrava ao mesmo tempo óbvia e tentadora para os donos das minas de carvão do norte da Inglaterra. Desta forma, os trilhos que, num primeiro momento, traziam a produção de carvão até a superfície, ganharam milhares de quilômetros ligando o interior aos portos e aos grandes centros industriais. Portanto, "... tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas, e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra". (Hobsbawn, 1977). As primeiras experiências, com essa nova tecnologia, tiveram tanto sucesso, que por volta de 1830 – decorridos apenas cinco anos da construção da primeira linha moderna entre o campo de carvão de Durhan e o litoral - algumas pequenas ferrovias já funcionavam em outros países como EUA em 1827 e França em 1828 e a maioria dos países do mundo ocidental já tinham planos de construir suas ferrovias.

Depois da máquina a vapor, nenhum outro objeto ou sistema técnico, surgido na Revolução industrial, mudaria de forma tão radical as estruturas econômicas, sociais e políticas do planeta quanto a estrada de ferro. Para Ashton (1971), a locomotiva a vapor foi o triunfo culminante da Revolução Tecnológica, seus efeitos sobre a vida econômica da Inglaterra e do mundo foram extremamente profundos. Hobsbawm expressou de maneira sintética o significado da era ferroviária:

> "A estrada de ferro arrasta sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes tornando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo; era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia." (Hobsbawm, 1977, p.72).

A revolução nos transportes a vapor iniciada na Inglaterra, fruto do processo acumulativo de técnicas e de fatos econômicos relevantes, gerou uma rede eficiente de comunicação, disseminando as estradas de ferro por vários países da Europa (França, Alemanha, Itália, Holanda e Bélgica entre 1832 e 1839) e do mundo (Rússia em 1837 e Estados Unidos em 1826), interligando os centros industriais aos mercados consumidores e as fontes de matérias-primas, ou seja, o centro do sistema às suas periferias, inserindo estas últimas à lógica do processo de produção capitalista mundial. (Silveira, 2003).

A ferrovia também introduziu uma nova percepção do tempo e do espaço, um ritmo de vida comum aos diversos lugares que até então viviam seu próprio tempo. Pela primeira vez, os horizontes das pessoas comuns se expandiram. Milton Santos cita o exemplo da França antes da introdução das estradas de ferro:

> "... cada localidade tinha sua própria hora. Para permitir a operação combinada das linhas, a ferrovia obriga à instalação de um horário unificado. A história das técnicas é, realmente, a história da convergência dos momentos e a partir da estrada de ferro esse processo de unificação marcha a galope." (Santos, 2006, p 121).

O historiador francês Fernand Braudel em, *A Identidade da França*, revela-nos que foi a ferrovia que transformou esse país em uma nação e uma cultura. Antes era um aglomerado de regiões independentes, mantidas juntas apenas politicamente. (Braudel, 1991).

O século XIX, que seria conhecido como "o século do caminho de ferro", representou um período histórico de significativas transformações estruturais; as nações ocidentais que se industrializaram conheceram mudanças substanciais em todos os níveis de sua organização: a burguesia, como classe social dominante, assumiu a hegemonia do poder político e do processo de produção social, como proprietária dos meios de produção. Foi a

era das revoluções burguesas e do capital. Foi o período de afirmação do capitalismo como modo de produção dominante.

Se por um lado a ferrovia intensificou a ocupação do espaço, interligou lugares e propagou idéias, servindo de elemento de assimilação e unidade social, lingüística e cultural, fecundando as civilizações umas pelas outras, por outro, não há como negar que serviu de instrumentos de colonização e dominação territorial. A história nos mostra que as vias férreas sempre estiveram sob a tutela do poder econômico e político de Estados ou de grupos hegemônicos, e sempre serviram de elemento modernizador e "civilizador", segundo os interesses dominantes, portanto não há como se falar da história das estradas de ferro, sem relacioná-la à expansão capitalista ou imperialista.

A ferrovia teve um papel peculiar como meio técnico na estruturação das bases capitalistas de produção e principalmente como motor de expansão do alcance capitalista, como forma barata e rápida de transporte, na qual a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte. (Harvey, 2001).

Desse expansionismo, que é inerente à estrutura capitalista, resulta a possibilidade de tornar estas novas regiões, inseridas no mundo capitalista, novos mercados consumidores de produtos industrializados e ao mesmo tempo áreas de captação de investimentos do capital acumulado. O capital inglês, por exemplo, já na segunda metade do século XIX, sofria constantes crises de acumulação, com fortes tendências de quedas nas taxas de lucros, tendo como uma das causas principais a falta de setores mais lucrativos para os investimentos internos. A ferrovia proporcionou aos ingleses capitalistas, além da exportação de bilhões de libras em forma de empréstimos e investimentos diretos e das exportações de bens de capital, a abertura de mercados para os bens de consumo manufaturados.

Neste contexto, a estrada de ferro se apresenta como um exemplo de significativa importância para se explicar o papel fundamental da técnica enquanto relação entre o homem e o meio, na produção do espaço geográfico e na consolidação dos territórios. A mobilidade espacial, inaugurada com este advento, trouxe um novo horizonte na busca por novas áreas de influência econômica, constituindo condição imprescindível para a difusão da economia de mercado em territórios de economia natural (Luxemburg, 1970), já que a expansão passa a ser uma necessidade estrutural do capitalismo, o qual precisa incorporar, incessantemente, novas áreas para se desenvolver.

As ferrovias foram fatores indispensáveis neste processo expansionista da economia de mercado, na medida em que se tornaram o principal elemento de ligação entre os centros produtores ou distribuidores de produtos industrializados e as formações sociais não capitalistas, onde a mais-valia é realizada e capitalizada, e ainda como meio de escoar a produção primária, alimentos e matérias-primas exigidas pelas grandes indústrias, produzidas por estas mesmas sociedades que são incorporadas a esta divisão do trabalho.

A expansão capitalista dos Estados Unidos é um típico exemplo da luta entre o capital expansionista e a economia natural. O capital, colocando à frente as estradas de ferro, levou os fazendeiros a ocuparem as terras do Oeste, exterminando a população indígena com armas de fogo, cães policiais, licores e sífilis. (Luxemburg, 1970). Esses fazendeiros, que antes se dedicavam a uma economia auto-suficiente, se transformaram em ponta de lança do capitalismo em seu processo expansionista, ou seja, ao mesmo tempo em que foram obrigados a ocupar e a destruir economias indígenas, eles se transformaram em pequenos produtores de mercadorias. As novas fazendas que surgiam no oeste americano, com a penetração das ferrovias, logo se adaptaram às novas técnicas e adotaram o emprego de máquinas modernas reduzindo ao mínimo a utilização de mão-de-obra, abandonando as formas de produção para uso, passando a produzir exclusivamente para o mercado, e

comprando produtos industrializados nas cidades, desaparecendo, no campo, a combinação entre agricultura e artesanato.

Desta forma, o capitalismo cria sistemas técnicos encobertos por uma intencionalidade simbólica de progresso e modernização - muitas vezes disfarçada de evolução histórica interna, onde os países periféricos proclamam cada progresso importado como uma conquista nacional - mas que, na realidade, vem exatamente destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais. (Milton Santos, 1994). A. C. R. Moraes ressalta, nesta perspectiva, a violência instalada pela implantação do modelo de produção capitalista na desestruturação dos gêneros de vida tradicionais, causando sérios desequilíbrios demográficos e ecológicos. (Moraes, 2000).

O capitalismo é essencialmente expansionista enquanto o capital e essencialmente pontual. Enquanto o capitalismo, como modo de produção, busca submeter sua lógica a todos os lugares possíveis, o capital elege lugares para sua aplicação e fixação. (Moraes, 2000). Neste contexto, poderíamos afirmar que a ferrovia foi o próprio capital servindo de veículo de propagação do modo de produção capitalista, na introdução de novas formas de relações sociais e produtivas, na expansão das áreas sob a influência do sistema capitalista e na criação de novas paisagens geográficas. (Matos, 1990).

O processo de implantação da estrada de ferro na América Latina deu-se de maneira desigual e descontínua, vinculada à regionalização da produção. As inovações deram-se a nível regional, condicionadas pelo modo particular de inserção destas formações sociais nas formas variáveis do sistema de relação de dependência com o resto do mundo capitalista, como todo processo de modernização da economia de mercado, cujo processo se liga à escolha de lugares mais adequados à implantação do capital.

A necessidade de implantação de uma infra-estrutura que suportasse o desenvolvimento produtivo, inserindo novas áreas ao sistema de produção capitalista, tornou

a ferrovia o setor mais atraente aos investimentos estrangeiros na América Latina a partir das últimas décadas do século XIX, por ocuparem uma posição estratégica na expansão da economia capitalista e pela necessidade de ajustar as economias latino-americanas à nova ordem capitalista. Ao Estado, ligado às oligarquias agro-exportadoras, coube o papel de assegurar condições favoráveis e seguras ao capital investido, como o privilégio de zona (que garantia a exclusividade de uma área a 30 km de cada lado do leito ferroviário) e a garantia de juros (que garantia um percentual mínimo de juros sobre o capital investido).

O capital estrangeiro (principalmente inglês) sob a responsabilidade de elementos estrangeiros e nacionais ligados aos interesses metropolitanos e às oligarquias nacionais que controlavam os setores agro-exportadores tiveram um papel fundamental na implantação dos troncos ferroviários no Brasil, principalmente aqueles mais economicamente estratégicos, como a São Paulo Railway, por exemplo, que, financiado pelo capital inglês, em pouco tempo assumiu o monopólio dos transportes do café paulista ao porto de Santos. Isso mostra que a expansão capitalista, geneticamente, possui um centro difusor, que comanda todo movimento do sistema. (Moraes, 2000).

É necessário lembrar, no entanto, que no decorrer da história da estrada de ferro no Brasil, o capital estrangeiro só se manteve exclusivamente presente enquanto a ferrovia foi lucrativa. Caso contrário, eram estatizadas. Enquanto a ferrovia deu prestígio aos políticos, sua construção foi reclamada por eles e garantida pelo Estado (financiada pelo capital estrangeiro). Enquanto foi lucrativa, foi propriedade particular. Quando deu prejuízo, foi encampada pelo Estado. (Toledo, 1998).

O surgimento das estradas de ferro no Brasil esteve ligado à necessidade de modernização do processo de produção dependente, com a finalidade de ajustá-lo ao capitalismo em expansão. O crescimento ferroviário acompanhou o processo de transformação da economia brasileira, servindo à expansão da produção agro-exportadora e,

a partir das primeiras décadas do século XX, serviu também de suporte ao avanço das frentes pioneiras na expansão das fronteiras internas do capitalismo.

A ferrovia, enquanto técnica a serviço da expansão capitalista trouxe uma série de mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira. Foi o marco de uma grande mudança de processo na organização produtiva da economia agro-exportadora, na passagem do sistema mercantil-escravocrata para a organização capitalista de produção, introduzindo uma nova tecnologia que impunha novos agentes produtivos e novas relações de produção. A inserção de regiões mais distantes no sistema capitalista, promovida pela estrada de ferro, acabou beneficiando a reprodução da força de trabalho, tanto na empresa agrícola como na industrial, criando, desta forma, uma demanda cada vez maior por produtos industrializados.

O Centro-Sul brasileiro no âmbito da expansão desigual da economia capitalista no Brasil foi o exemplo mais contundente no estudo do conjunto das mudanças que levaram à transformação de toda uma estrutura econômica de produção. Juntamente com as mudanças na economia cafeeira, desenvolveram-se as primeiras indústrias modernas. Avançou o processo de urbanização e modernização.

A marcha do café, por sua vez, resultou na concentração da propriedade fundiária, na valorização da terra e na eliminação da pequena e média produção. O processo de industrialização emergente se beneficiou largamente com este crescimento da economia cafeeira, tanto pelo capital acumulado no setor (que poderia ser investido na produção industrial), como pela ampliação do mercado interno para os manufaturados e o crescimento do exército industrial de reserva. Ao contrário da acumulação do setor agrário, que estava assentada na expansão do mercado externo, a acumulação do capital industrial estava essencialmente baseada no desenvolvimento do mercado interno.

Seguindo essa tendência, as ferrovias, que num primeiro momento serviam exclusivamente à economia agro-exportadora, coletando matérias-primas e alimentos para

os portos do Atlântico, passaram, no começo do século XX, a orientar-se cada vez mais no sentido dos centros consumidores do país, à procura de mercado interno em formação. Com a expansão das relações capitalistas de produção, tornaram-se indispensáveis à incorporação de novas áreas à economia mercantil, ampliando as relações de dependência a nível nacional. A ocupação e inserção de novas áreas na economia de mercado tiveram, desta forma, a estrada de ferro como instrumento essencial.

O imperativo da acumulação implica consequentemente o imperativo da superação de barreiras espaciais. Neste sentido, a estrada de ferro veio impor a modernização a um sistema de produção refém da modalidade de transportes praticada até sua implantação (o transporte por tropas de burros), que era, por sua vez, muito limitada pelo tempo e pelo espaço, e que já não atendia mais as necessidades expansivistas do capitalismo. Coube então à máquina, que garantiu a integração espacial da Europa, e mudaria a história sócio-econômica do Brasil, o papel de anular o espaço pelo tempo (Harvey, 2005), proporcionado o avanço e o distanciamento da produção em relação aos centros consumidores / exportadores, instaurando frentes pioneiras, criando cidades, integrando regiões, e garantindo as bases de sustentação da expansão e do desenvolvimento do modo de produção capitalista.

1.2 – A expansão ferroviária no Brasil

Após as mudanças de orientação econômica desencadeadas pela abertura dos portos (1808) e pela independência do Brasil (1822), o desenvolvimento interno passou a ser a prioridade do governo imperial, isto porque era necessário o surgimento de um capital comercial nacional que substituísse o antigo capital português. Uma das preocupações, em ralação a esse desenvolvimento, estava ligada à situação precária em que se encontravam as primitivas redes de transporte, em sua maioria, formadas por atalhos trilhados pelos bandeirantes no ciclo da caça aos índios, sucedendo aos caminhos que serviram às zonas de mineração. Assim, a partir de 1809, a Côrte ordena aos governadores das províncias que intensifiquem os trabalhos de beneficiamento das vias de comunicação existentes e a abertura de novas[3]. (Simonsen, 1937).

Em 1828, o governo estabelece uma Lei que regulamenta regras para a execução de obras públicas, como a navegação fluvial, a abertura de canais e estradas com o objetivo de ligar a capital às províncias da Bahia, Espírito Santo e Minas Gerais. (Silveira, 2003).

Outra preocupação, que já existia desde o princípio do período colonial, era o isolamento econômico dos espaços geográficos do país, já que a unidade territorial era um fator de impedimento à ocupação de territórios nacionais por outras nações, amparada pela lei internacional do "*uti possidetis"* que garantia a posse das terras recém descobertas por outros países europeus. Foi, no entanto, após a Independência do Brasil que passou a ser explícita a preocupação com o isolamento regional como obstáculo ao desenvolvimento econômico do país, ou seja, a falta de um sistema nacional de comunicação passou a ser vista como um entrave ao crescimento nacional e o desenvolvimento de um sistema de transportes se estabeleceu como fator crucial para o alargamento da base econômica do país.

[3] Simonsen observa que esta nova política de incentivo a construção de estradas e outros meios de comunicação a partir de 1808, esta diametralmente oposta àquela que proibia anteriormente, por motivos fiscais, a abertura de novos caminhos e acessos às minas. (Simonsen, 1937).

A partir de então, vários planos de construção de vias foram elaborados pelo Império, todos com o propósito de interligar as distantes províncias, objetivando a constituição de uma nação verdadeiramente unificada.

Em 1838 é submetido à aprovação do governo imperial o “Plano Rebelo”, elaborado pelo engenheiro José Silvestre Rebelo, que objetivava a construção de três estradas rodoviárias, que partindo da capital do império, atingisse as regiões Norte, Noroeste e Sudeste do país. Apesar de se mostrar um plano pouco viável para a realidade econômica da época, serviu de alerta para demonstrar a necessidade da execução de uma política viária de integração nacional. (Galvão, 1996).

Ao longo da segunda metade do século XIX uma sucessão de planos de viação foi apresentada aos governos, todos eles descartando as rodovias como principal instrumento de integração, e colocando ênfase nas vias férreas e na navegação fluvial e marítima como a solução para os problemas do isolamento a que ainda se viam submetidas as regiões brasileiras. No entanto, a precária situação socioeconômica do país (de economia baseada no trabalho escravo e no latifúndio e largamente dependente da exploração de uns poucos produtos exportáveis), tornou praticamente enviáveis a concretização destes planos.

Havia, na época, vários fatores que se contrapunham na concretização dos planos viários. Se a precária situação econômica era, por um lado, uma justificativa para a construção de um sistema viário que facilitasse e barateasse o escoamento dos produtos aos portos do país, incrementando assim a economia nacional. Por outro, era o fraco desempenho econômico o responsável pela pobreza dos recursos imperiais para a implantação destes planos. Havia também uma forte pressão por parte da elite agrária brasileira, principalmente após a independência, que se opunha a disseminação de vias de comunicação pelos sertões do país, conforme observou Velho: "O grande proprietário tinha

horror a estradas, pois elas representavam uma ameaça ao seu poder feudal". (1976, apud Galvão, 1996, p. 188).

Foi, no entanto, o reconhecimento dos grandes impactos desenvolvimentistas das ferrovias nos países de colonização recente, como nos Estados Unidos da América, que fizeram com que esta modalidade de transporte se tornasse prioridade nos planos de viação, principalmente após a década de 1870. Ao mesmo tempo em que o capital estrangeiro passou a ver com mais interesse a possibilidade de promover a expansão de sua área de influência, investindo parte de seu capital excedente.

As primeiras tentativas de implantação ferroviária no Brasil tiveram início com o Decreto Imperial nº 101 de 31 de outubro de 1835. Seu objetivo era conceder privilégios que viabilizassem a construção de linhas férreas que ligassem a capital do Império às capitais das províncias da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Esse decreto tinha como principal característica garantir à companhia ferroviária interessada na construção destas linhas férreas a exclusividade pela sua exploração por um prazo mínimo de quarenta anos:

> Art. 4º O Governo fica autorisado (sic) a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros. (Decreto nº 101 de 31/10/1835).

Este decreto trazia também a possibilidade de, a critério do governo imperial, garantir outros privilégios como: a isenção de taxas e impostos sobre importação de máquinas ou outros artefatos a serem utilizados na construção ou na operação da ferrovia nos primeiros cinco anos; a doação das terras necessárias à sua construção, no caso de terras devolutas, e a intermediação do governo para sua aquisição, em caso de terras particulares, garantindo que sob "... pretexto algum, a Companhia seja estorvada em seus trabalhos." (art. 3º do Decreto nº 101 de 31/10/1835); a autonomia em relação à fixação de fretes, pedágios,

ou direito de passagem, na medida em que a companhia julgar necessária para sua operação; e a dispensa do recrutamento militar de brasileiros empregados no serviço da companhia, fato que já demonstrava uma preocupação com a mão-de-obra a ser empregada em sua construção e operação, já que a ferrovia exigia certa qualificação de seus operários, num país cuja economia estava alicerçada no trabalho escravo.

Já era, portanto, visível a preocupação do Império em criar condições para o desenvolvimento de uma rede que pudesse ligar a capital às, até então, importantes províncias do país. Esta preocupação estava ligada tanto a necessidade de integração nacional como a de criar condições para o desenvolvimento econômico do país, pois segundo o engenheiro Eduardo José de Moraes, autor de vários projetos de viação ao longo da metade do século XIX:

> "A falta de meios fáceis de comunicação e de transportes baratos do interior para o litoral, condena[va] os habitantes dessas ricas regiões a só produzirem ou extraírem os gêneros de sua indústria e cultura em limitadíssima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte, igualando, se não excedendo, o valor da mercadoria transportada." (Moraes, *apud* Galvão, 1996, p. 188).

O desenvolvimento ferroviário no Brasil passou, por duas etapas distintas dentro do processo de inserção da economia nacional no complexo econômico capitalista mundial. Na primeira etapa, ou seja, até o final do século XIX, acompanhou quase exclusivamente a economia agro-exportadora, ligando os centros produtores aos portos de exportação. Num segundo momento, a partir das primeiras décadas do séc. XX, as ferrovias passaram a servir também como vias de expansão das ralações capitalistas de produção, buscando novas áreas de influência.

Neste sentido o Estado de São Paulo se apresentou como um expressivo exemplo desse expansionismo capitalista, principalmente em relação à ocupação das terras do oeste

paulista vistas até o inicio do século XX como região coberta por florestas e dominadas pelos indígenas.

Em relação a essas áreas Monbeig (1984) relatava que, embora as florestas do oeste de São Paulo ainda constituíssem vasto sertão habitado por indígenas, escapando completamente à economia da Província, no final do século XIX, os fazendeiros não as ignoravam completamente (pois conheciam as aventuras legendárias dos bandeirantes) e já "... pensavam em levar as futuras ferrovias a estas paragens longínquas". (Monbeig, 1984, p.27).

A Inglaterra, como potência dominante, dispunha de capitais a serem investidos pelo mundo, e de aço, transformado em pontes, trilhos, máquinas a vapor e geradores de energia elétrica cuja fabricação exigia novos mercados. Os capitalistas ingleses começam a investir na abertura de novas terras, agregando ao lucro decorrente da venda de lotes aquele obtido com a colocação de seus produtos industriais.

Já em 1884 um relatório elaborado por um cônsul britânico no Brasil procurava fazer um levantamento das possibilidades de investimento proporcionadas pela abertura de novas terras, realçando a necessidade de imigração abundante, de civilização e de recursos industriais estrangeiros para alcançar e utilizar as regiões que, no futuro, seriam ricas. Tais necessidades seriam fornecidas pela Europa – os imigrantes pela Alemanha, Itália e Espanha, e os recursos industriais e civilizatórios pela Inglaterra:

> "Muitos milhares de quilômetros de estradas de ferro teriam que ser construídos, e um imenso suprimento de trilhos, material rodante e equipamentos teria que ser fornecido; novas terras seriam cultivadas, e os interesses agrícolas seriam promovidos; novas indústrias, requerendo as mais modernas máquinas, começariam a funcionar, e muitos milhares de libras esterlinas seriam necessários para incrementar os melhoramentos urbanos e o desenvolvimento rural." (Cowper, apud Ivano, 2000, p. 160).

Na segunda metade do século XIX, a economia brasileira firmava-se como pólo articulado às economias centrais, definindo seu papel na "Divisão Internacional do Trabalho", especializando-se na produção de bens primários e firmando-se como uma economia agro-exportadora. (Borges, 1990). A ferrovia teve, neste processo, um papel fundamental, servindo à expansão da produção e a expansão das fronteiras internas do capitalismo.

1.3 – Técnica e modernização: a ferrovia na inserção da economia paulista na lógica capitalista mundial

A ferrovia, como elemento modernizador, teve sua expressão concreta nas inovações técnicas por ela introduzida, como: a máquina a vapor, a engenharia ferroviária, o sistema funicular, as oficinas de locomotivas, a rapidez da máquina e o tempo, que passaria a ser regulado pelo custo e pelo lucro. Inovações estas que estavam muito a frente do imaginário da maioria da população. A modernidade que já se mostrava presente na São Paulo do início do século XIX, porém de forma lenta, fragmentada e pouco visível para a maior parte da população, se revela em 1867 com a chegada do trem ao planalto paulista, após ter vencido os quase 800 metros de altitude da serra do mar. "... *(o moderno*) justapôs-se aos costumes[4], criou ilhas de racionalidade econômica e política, conviveu com as estruturas fundamentais de uma economia à margem das grandes contas do mundo colonial. Por isso, não chegou inevitavelmente nem fez sentido para a maioria da população" (Martins, 2004, p. 15). O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, e esta visibilidade se concretizou com a estrada de ferro.

Foi, no entanto, com a inauguração da E.F. São Paulo Railway em 1867, que o moderno ganhou visibilidade. O mundo moderno percebido apenas por uma pequena elite de então, se revela na chegada do trem ao planalto paulista, após ter vencido os quase 800 metros de altitude da serra do mar. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, e esta visibilidade se expressou concretamente nas inovações técnicas trazidas pela ferrovia: a máquina a vapor, a engenharia ferroviária, o sistema funicular, as oficinas de locomotivas, a rapidez da máquina e o tempo que passaria a ser regulado pelo custo e pelo lucro.

[4] Esta justaposição estava expressa nos relatos de Rudyard Kipling, que durante uma viagem de São Paulo a Santos pela S.P.Railway, observou o longo tempo dedicado as despedidas na plataforma de embarque, indício da cultura aristocrática, em contrapartida com a rapidez na substituição do motor de tração dos carros da ferrovia, o tempo curto dos negócios da ferrovia. (Kipling, 1977).

Mas a ferrovia esteve presente também nas mudanças de caráter social, criando novas adaptações aos antigos costumes, como na maneira de se vestir, por exemplo:

> "... ao invés de escolherem um traje lavável, os homens viajavam com a roupa normal da cidade, isto é, roupa escura, camisa de peito engomado, colarinho duro. Para proteger o colarinho, logo que entravam no trem tiravam do bolso um grande lenço de seda (70x70), que dobravam em triângulo, e colocavam no pescoço, uma ponta para trás, e um nó na frente. A parte aderente ao pescoço era enfiada para dentro do colarinho. Vestiam por cima uma espécie de sobretudo de brim ou de palha de seda leve, abotoado pela frente desde o pescoço ate os joelhos. Era o Guarda pó." (Americano,2004, p. 47)

Alterações no espaço e no tempo, o tempo regulado pelo custo e pelo lucro, foram signos da modernidade trazidos pela ferrovia. Percursos que antes levavam dias de cavalgadas, poderiam ser vencido em horas pelo trem. As alterações nas paisagens que antes eram pouco percebidas, devido ao longo tempo gasto no percurso, poderiam agora com a velocidade do trem, serem melhor visualizadas, como na passagem da cidade ao campo e a mata. Uma nova espacialidade toma conta do imaginário do homem que deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa.

A ferrovia modificou a geografia imaginária de referência da cidade de São Paulo e Santos, modificando definitivamente seu sentido de direção, diferente dos antigos caminhos, a ferrovia traçou uma ligação direta, de oeste para leste na direção do mar. O novo trânsito abandonou o trajeto do campo para entrar o mais depressa possível no trajeto da mata. A natureza da São Paulo colonial fora o campo; com a ferrovia passa a ser a mata e a desvalorização do campo em relação à mata. (Martins, 2004)

Outros dois símbolos de modernidade engendrados pela ferrovia foram a Estação da Luz e a Vila de Paranapiacaba. A primeira construída em 1867 era uma estação acanhada

que servia de ligação entre Jundiaí, a então porta de entrada do café produzido no interior de São Paulo, e Santos. Com a crescente demanda da produção cafeeira, e pelo aumento substancial de passageiros, inicia-se a partir de 1895 a construção de uma nova e imponente estação que se tornaria o símbolo da riqueza proporcionada pelo café. Em estilo vitoriano, a nova Estação da luz foi praticamente construía com materiais importados da Europa.

> "A Estação da Luz veio pelo Oceano Atlântico desmontada. Peça por peça viajou de navio: pregos, tijolos, madeira (pinho-de-riga irlandês), telhas cerâmicas de Marselha, França, e a estrutura de aço de Glasgow, Escócia. Material suficiente para cobrir uma área de 7.520 metros quadrados, ao custo de 150 mil libras esterlinas." (Simões Jr, 2001, p.123)

Além da magnitude arquitetônica que representava o poder do café na economia paulista, a estação da luz trazia consigo outro símbolo de modernidade. Sua arquitetura escondia um temor que era próprio do mundo moderno, um medo criado pelas novas relações sociais que o capitalismo inventara. Um exemplo concreto disto foi a existência de uma sala secreta que escondia um telefone, que deveria ser utilizado em casos onde a segurança da estação e dos dirigentes da estrada de ferro pudesse estar em risco. Ele foi utilizado uma única vez, por ocasião da Revolta de 1924, onde a Estação da Luz foi tomada pelos revoltosos. O telefone foi utilizado pelo diretor inglês para passar sua autoridade e suas ordens para o chefe da estação de Santos, que se encontrava sob controle das forças legalistas.

A Vila de Paranapiacaba, construída para abrigar os trabalhadores da São Paulo Railway, foi outro exemplo desta "arquitetura do medo". Sua construção foi inspirada na concepção do panóptico[5], que consistia num modelo de controle social, onde de um edifício

[5] Modelo idealizado por Jeremy Bentham (1748 – 1832), que inspirou um sistema de prisão com disposição circular das celas individuais, divididas por paredes e com a parte frontal exposta à observação do Diretor por uma torre do alto, no centro, de forma que o Diretor "veria sem ser visto".

central, no caso o “Castelinho”, era possível avistar toda a vila, o que atribuía ao engenheiro chefe controle sobre todos os passos de seus funcionários. E este controle não se limitava às atividades funcionais da ferrovia, a vida social dos trabalhadores também era vigiada pela torre central. “... de certo modo, o novo trabalhador exigido pela empresa moderna implicava a imposição de uma pedagogia do trabalho, na indissociação entre trabalhar, habitar e ser, uma revolução nas mentalidades, uma reordenação dos costumes, a invenção de um modo de viva”. (Martins, 2004, p.10).

Estes símbolos de modernidade anunciavam a passagem de uma sociedade escravista, onde disciplina e a ordem eram implantadas à base da coerção física, para uma sociedade de trabalhadores livres. O controle social arquitetado em Paranapiacaba, não era mais o medo do chicote, e sim o medo interiorizado de estar sendo visto em situações que não procedam com a disciplina própria do novo processo produtivo, o que de certa forma vigora até os dias de hoje.

A influência do capitalismo imperialista estimulava um padrão de modernização cada vez mais exigente. As transformações modernizantes se davam não apenas nas inovações técnicas, mas também nas instituições, nos valores sociais e na forma de pensar da sociedade. (Borges, 1990).

Além da “liberação espacial”, a ferrovia influenciou outras mudanças de caráter econômico e social. Ela esteve ligada a uma grande mudança na organização produtiva da economia agro-exportadora paulista, na passagem do sistema mercantil-escravocrata para a organização capitalista de produção, introduzindo uma nova tecnologia que impunha novos agentes produtivos e novas relações de produção. Segundo Scarlato (2001), a ferrovia não somente contribuiu para mudanças na paisagem geográfica, como introduziu uma demanda por mão-de-obra qualificada incompatível com a sociedade escravocrata. A própria

legislação (Lei nº 641 de 1852) que regulamentava a construção das ferrovias, já vedava a utilização de mão-de-obra escrava nos trabalhos da estrada de ferro e ainda beneficiava o trabalhador livre com a isenção do recrutamento militar, bem como a dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional (Matos, 1973). Este fato serviu de impulso às correntes migratórias, atraindo trabalhadores tanto para a construção da ferrovia, como para as novas fazendas de café[6].

> "A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiro, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriosos." (lei nº 641, de 26 de junho de 1852)

A introdução do trabalho livre gerou o aparecimento da renda territorial, que estabeleceu os princípios do mercado de terras, precisamente no momento em que as fronteiras agrícolas assumiam uma importante dinâmica de expansão. Isto se deu a partir da extinção do tráfico negreiro, que deslocou o objeto da renda capitalizada do escravo para a terra, e da instituição da Lei de Terras[7]. A ferrovia teve neste processo um papel fundamental, incluindo novas áreas à economia cafeeira, forjando localizações e gerando renda não apenas para o produtor direto, mas também aos demais agentes do complexo cafeeiro, entre os quais os exportadores, importadores, banqueiros e os próprios proprietários de companhias ferroviárias, onde: "... os lucros das companhias ferroviárias procediam sobretudo da renda diferencial que elas incrementavam incluindo áreas

[6] Segundo Maria A. Faggin Leite, todas as vezes que o processo produtivo do momento impõe técnicas de trabalho estranhas a região onde vão ser utilizadas, inicia-se a desestruturação de sua organização, que tem nas migrações o seu mais importante reflexo. (Leite, 1994)

[7] A Lei de Terras (de 1850) cujo projeto foi elaborado pelo fazendeiro e Senador vitalício do Império Nicolau Vergueiro, atendia aos interesses dos fazendeiros já que ela visava garantir mão-de-obra para as fazendas. Esta lei definia que todas as terras devolutas eram propriedade do Estado e que sua ocupação se sujeitaria à compra e venda. Isto foi condição para o assalariamento, impedindo o acesso à terra.

inacessíveis dentro de um circuito de rentabilidade que tinha como referencial o porto de Santos" (Martins, 1981, p.121).

Neste processo de valorização das terras, a estrada de ferro atuou em alguns momentos, como uma verdadeira empresa de colonização. É o caso da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que após a crise de 1929, cria a C.A.I.C. "Companhia Agrícola de Imigração e Colonização", que tinha por objetivo lotear e vender terras nas zonas novas da Alta Paulista recém atingidas pelos trilhos, dando origem a algumas cidades como Martinópolis e Tupã. Desta forma o desenvolvimento da Alta Paulista que merece ser computado ao ativo da Companhia de Estrada de Ferro, foi dirigido essencialmente por esta e para si. Esse foi, segundo Monbeig (1998), o primeiro exemplo de integração de um grupo que vende terras e é também companhia de transportes.

Assim, as companhias ferroviárias aparecem como elemento definidor das formas que assumiu a dinâmica de terras da economia cafeeira paulista a partir das primeiras décadas do século XX. Os trilhos ferroviários definiam espaços dotados de acessibilidade para a economia cafeeira e para a pequena propriedade, forjando localizações e gerando uma idéia de "abundância de terras férteis". (Magnoli, 1990).

A "abundância de terras férteis" no oeste paulista, segundo Magnoli, não era um fato meramente natural, embora as condições climáticas, morfológicas e pedológicas tenham desempenhado um papel importante na cultura cafeeira, era antes uma criação do mercado mundial e da divisão do trabalho, que tornavam o empreendimento ferroviário um dos mais lucrativos no "complexo cafeeiro capitalista". Participando da reprodução do capital investido no café tanto sob a forma de destino de capitais excedentes como sob forma de origem de novos capitais.

A idéia de terras férteis pode ser encontrada nas histórias oficiais dos vários municípios que tiveram suas gêneses ligadas à expansão ferroviária, principalmente nas chamadas regiões pioneiras da Alta Sorocabana:

> "... Uma das raízes do Município de Regente Feijó é a Estrada de Ferro Sorocabana, que levou sua estação à Memória (nome primitivo do lugar) em 1919, e também nesta data os poucos habitantes comemoraram empolgados, a chegada do primeiro trem. O apito da "maria-fumaça" indicava que a civilização estava desembarcando no território, onde os índios teimavam em continuar senhores absolutos, mas perderam a guerra. A floresta milenar foi dizimada, cedeu os espaços do **vasto chão fértil** ao nascimento das cidades, aos campos de agricultura, pecuária e outras produções." (Santos, Valdery "Regente Feijó – História de sua fundação" p.54)

> "... A descoberta de **terras férteis**, logo, chegou ao conhecimento do Governo que passou a se interessar pelas riquezas que a região encerrava em seus mistérios. Entre outras providências, deu início à construção da estrada boiadeira rumo ao Mato Grosso, passando a montante da Cachoeira do Rio Laranja Doce (onde, mais tarde, a CAIUÁ construiu a Usina Hidroelétrica). Foi, porém o prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, iniciado em 1919, a partir de Botucatu, que realmente impulsionou o progresso". (Daltozo, José C. "Martinópolis, sua história e sua gente", 1999)

Ao final do século XIX e início do XX, ao lado dos fatores econômicos e da acessibilidade promovida pelas estradas de ferro, a grande motivação que levava grandes contingentes populacionais a se disporem a desbravar novos territórios era a representação social que deles era feita.

No caso da região oeste do Estado, considerada ainda nos primeiros anos do século XX a última fronteira paulista a ser desbravada, foi dada, pelo governo estadual, a incumbência de seu reconhecimento ao engenheiro Theodoro Sampaio. Após percorrer as

terras do sertão do Paranapanema, Sampaio elabora um relatório apresentando várias características que evidenciam as formas de representação das terras do Vale, de tal forma que, em várias de suas passagens, é como se tivesse sido encomendado para propagandeá-las e valorizá-las:

> " Ao longo do rio em ambas as margens o solo é riquíssimo, a rocha originária da tão afamada terra roxa emerge a cada instante no leito do rio e nos terrenos vizinhos. A mata virgem oferece aos conhecedores da boa terra os indícios mais inconcussos da sua superioridade: a figueira branca com as raízes colossais, o pau d'alho, a peroba com grossos troncos linheiros, a cabreúva, o cedro, a chimbuva, guaralitá, o jataí, jacarandá são aí árvores gigantescas. Enorme variedade de cipós ou plantas sarmentosas faz através da mata uma rêde impenetrável. Grande abundância de orquídeas e de bromélias cobrem os troncos envelhecidos, enquanto da massa espêssa da folhagem se levantam esbeltas e lindíssimas palmeiras de que também há aqui grande variedade." (Sampaio, 1890, apud Andrade, 2006, p. 4).

Portanto a idéia de terras férteis em abundância, ao lado das inovações técnicas de transporte, criada como uma espécie de marketing para atrair novos compradores de terra, surge como um ícone de representação espacial do "oeste paulista" a partir do discurso instituído pelo poder político e pela aristocracia cafeeira, que induzia à idéia de um novo eldorado, fato que se consolidaria concretamente num processo de valorização capitalista de terras devolutas, que constituíam a esmagadora maioria do estoque de terras disponíveis a oeste paulista.

1.4 – A ferrovia no processo de expansão espacial, regionalização e o papel das frentes pioneiras no Oeste de São Paulo

A ferrovia inaugura no Estado paulista, a partir da implantação da São Paulo Railway em 1867, um processo de expansão espacial que rompe a limitação de terras acessíveis à economia agro-exportadora do café, - limitação essa, que teria sido um dos fatores determinantes da decadência do Vale do Paraíba (Magnoli,1990) -, através do avanço de frentes pioneiras que seguem em direção ao "oeste paulista" [8], inserindo gradualmente novas áreas ao sistema capitalista de produção, visando principalmente à exportação de café.

À ferrovia coube o papel de criar acessibilidade e condições estruturais para ocupação destas áreas. Enquanto o grande plantador abria sua fazenda distante das linhas ferroviárias, pois possuía condições financeiras para arcar com o custo dos transportes por tropas de muares até os terminais ferroviários, dois fatores pesavam na decisão do pequeno agricultor em adquirir terras próximas às estradas de ferro: o isolamento econômico e o isolamento moral. (Monbeig, 1940)

Apesar do preço elevado do alqueire próximo a ferrovia[9], os altíssimos fretes de transportes até as principais artérias ferroviárias tornavam enviáveis a aquisição de terras distantes dos meios de comunicação. Portanto, a partir de certa distância da ferrovia, a atração das terras baratas não funciona mais ao pequeno produtor. Outro fator, o de caráter social, impunha ao pequeno proprietário, acostumado com as fazendas que provinham de

[8] Para Paula Beiguelman, a designação "Oeste Paulista" tem como referência o Vale do Paraíba. A lavoura cafeeira que se expande a partir de Campinas se localiza na verdade na Região Leste, orientando-se a seguir no sentido Norte. Ou seja, o Oeste histórico corresponde, grosso modo, ao Leste e Nordeste Geográfico. Da mesma forma, o Vale do Paraíba, localizado no sudeste, era chamado de Norte também em função do direcionamento do café, em marcha progressiva no sentido Sul, a partir da Província do Rio de Janeiro, para depois contornar para o Oeste. (Beiguelman, 1982)

[9] "Quanto mais próximo aos meios de comunicação, mais elevado o preço do alqueire de terra. O alqueire que em 1922 custava de 6 a 8 mil cruzeiros junto a Presidente Prudente, cai para 5 mil em Pirapozinho, a menos de 30 Km ao sul, em solo propício aos cafeeiros. À pequena distancia desta aglomeração o preço é de 2.500 cruzeiros e cai rapidamente a 1.800, e é precisamente neste ponto que os sítios cedem lugar às fazendas ." (Monbeig, 1940)

certa infra-estrutura como: escola, capela, médico, farmacêutico, comerciantes, etc., a proximidade aos núcleos populacionais, invariavelmente instaladas ao longo dos trilhos ferroviários.

Portanto a valorização de terras, a partir da extinção do tráfego negreiro, que deslocou o objeto da renda capitalizada do escravo para a terra (Martins, 1990), tornaria o empreendimento ferroviário um dos mais lucrativos no complexo cafeeiro capitalista.

O período de 1900 a 1920 marca o surgimento de um fato novo na história das ferrovias paulistas, onde os trilhos começam a cortar áreas escassas de população. (Saes, 1981) Chamada ferrovia de exploração. Este fato nos mostra que neste período a ferrovia já havia conquistado a confiança e a credibilidade em relação ao retorno financeiro que direta ou indiretamente ela proporcionava. A ferrovia se tornara uma verdadeira "plantadora de cidades". Por onde ela passava, deixava um rastro de civilidade, foi desta forma que se deu a conquista das "terras desconhecidas do oeste, habitadas por índios", conforme se escrevia nos mapas da época. Pierre Monbeig, se referindo à conquista desta região, relata que:

> "... a progressão dos trilhos segue de perto, mas apenas segue os homens e o desbravamento. A via férrea progride aos saltos, tendo por ponto terminal, durante três ou quatro anos, um centro urbano importante, uma boca do sertão; durante esse período forma-se mais para adiante um novo foco de densidade, nasce e se desenvolve uma cidade pioneira. E é somente quando a companhia de estrada de ferro está segura de encontrar frete e viajante, que ela decide levar seus trilhos até a cidade pioneira, que de chofre recebe como uma chicotada: os terrenos valorizam-se, desenvolve-se o comércio e todos os dias chegam novos desbravadores. A antiga ponta dos trilhos, ao contrário perde sua atividade, torna-se um centro administrativo e escolar, aparecem algumas fábricas, a estação desdobra-se em oficina de conserto; tudo sossega e toma um aspecto provinciano. A boca do sertão está mais adiante." (Monbeig, 1940, p.193).

O progresso ao qual Monbeig faz referência em sua obra fica evidente nas fotografias abaixo, que mostram a rapidez como pequenas cidades cresciam assim que atingidas pela ponta dos trilhos. As fotos de Santo Anastácio, hoje município da região da Alta Sorocabana, mostram a rápida ocupação do solo a partir da chegada dos trilhos em 1921.

Fotografia 2 - Início da ocupação do município de Santo Anastácio em 1921

Fonte: Acervo ALESP

Fotografia 3 - Município de Santo Anastácio em 1923

Fonte: Acervo ALESP

Segundo Matos (1990), nos primeiros trinta anos do século XX a colonização do oeste paulista "... só se realiza com uma grande cobertura demográfica seguindo as novas ferrovias" (Matos, 1990, p. 152), pois além de assegurar o transporte de passageiros e mercadorias, vão constituindo cidades em cada ponto onde, por alguma necessidade estrutural, a ferrovia fixe alguns funcionários, sejam em estações, cruzamentos de trens, postos de abastecimento ou em oficinas, em poucos anos estes pontos se transformam em cidades.

Somente nas três primeiras décadas do século XX surgiram, segundo Barros (1954, apud Matos, 1990, p.152), cento e vinte cidades e a população do Estado saltou de pouco mais de dois milhões para sete milhões de habitantes.

As inovações trazidas pela estrada de ferro, tanto do ponto de vista técnico, econômico, político e cultural, o avanço das frentes pioneiras, a marcha do povoamento, os movimentos migratórios, as novas relações de produção e a criação de uma "consciência ferroviária", todos esses aspectos se interligam para tal somatória de valores que individualizam, com marcas bem características a história, a expansão e as paisagens do Oeste paulista.

2 – A ESTRADA DE FERRO NA FORMAÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA: UMA REGIÃO QUE SURGE NA PONTA DOS TRILHOS

2.1 – A implantação ferroviária na constituição da Região da Alta Sorocabana

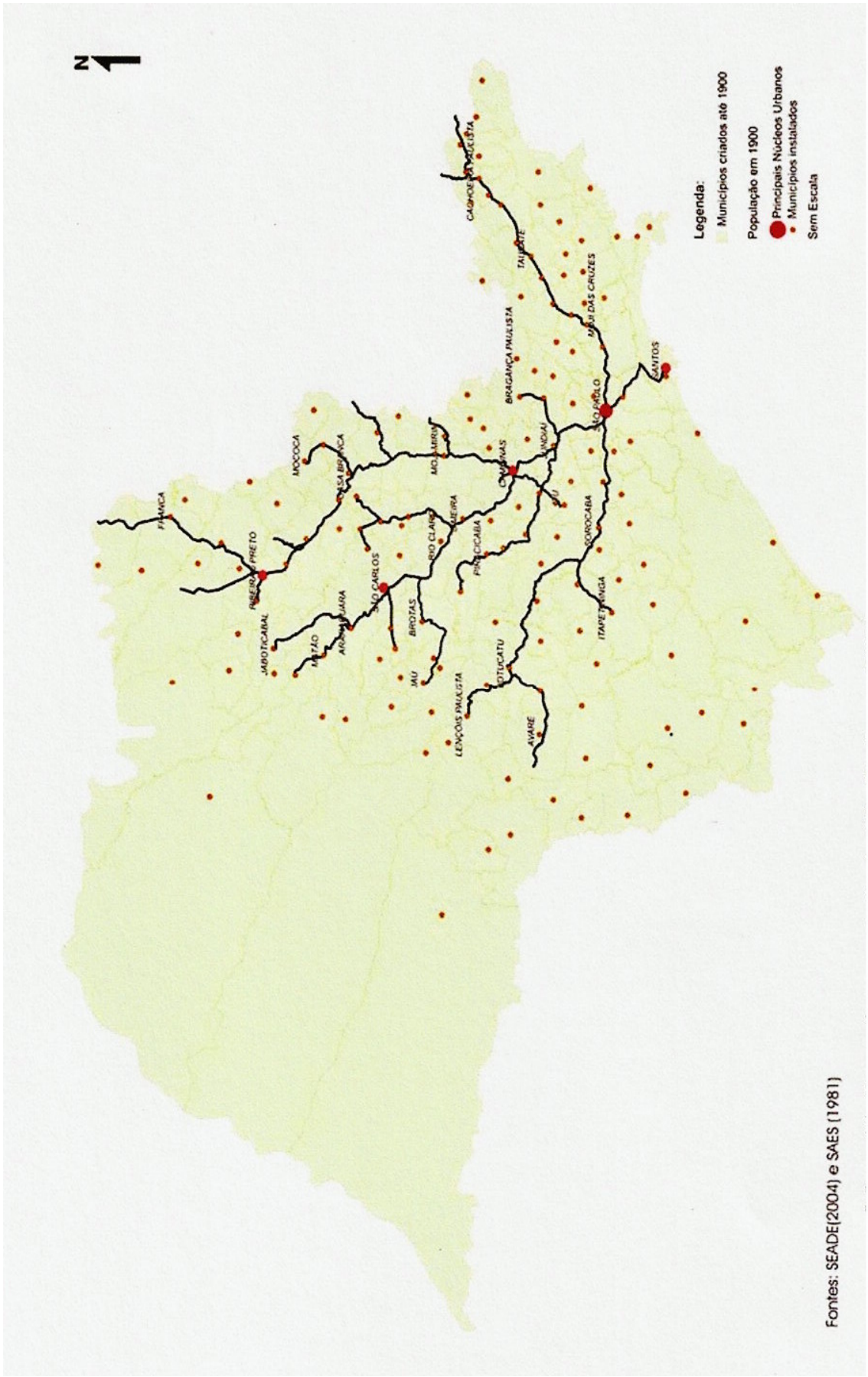
Segundo Ruy Moreira (1999), a técnica é na visão de Milton Santos o processo constitutivo do território, "... não há território sem ação técnica e não há técnica fora de um território. Daí que a técnica só exista como meio-técnico" (Moreira, 1999, p.152), ou seja, território e a técnica integralizando-se. Neste sentido, podemos afirmar que a ferrovia teve um papel peculiar como meio técnico na formação do território paulista, atuando na estruturação das bases capitalistas de produção e, principalmente, como motor de expansão do alcance capitalista, como forma barata e rápida de transporte, em que a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar um espaço novo para a acumulação de capital. (Harvey, 2001). E isto se dá pela incorporação de áreas inexploradas à lógica capitalista que teve/tem a expansão como necessidade estrutural para seu desenvolvimento.

Com a renovação das técnicas de transportes, novas áreas são conquistadas e os aglomerados urbanos se tornam mais estáveis em locais mais distantes dos grandes centros. Raffestin ressalta, nestes termos, que: "A ferrovia passou a fazer parte essencial, pelos seus atributos de velocidade e capacidade de transportes, das estratégias de modelagem do quadro espaço-temporal que é o território". (Raffestin, 1993, p.204).

As chamadas regiões novas do oeste paulista, configuram exemplos desse expansionismo que tiveram como ponta de lança o avanço da ferrovia. Até o final do século XIX às empresas ferroviárias procuravam áreas já ocupadas e com alguma atividade econômica já consolidada. Monbeig ao estudar o avanço da estrada de ferro neste período relatou que: "... somente quando a companhia de estrada de ferro está segura de encontrar

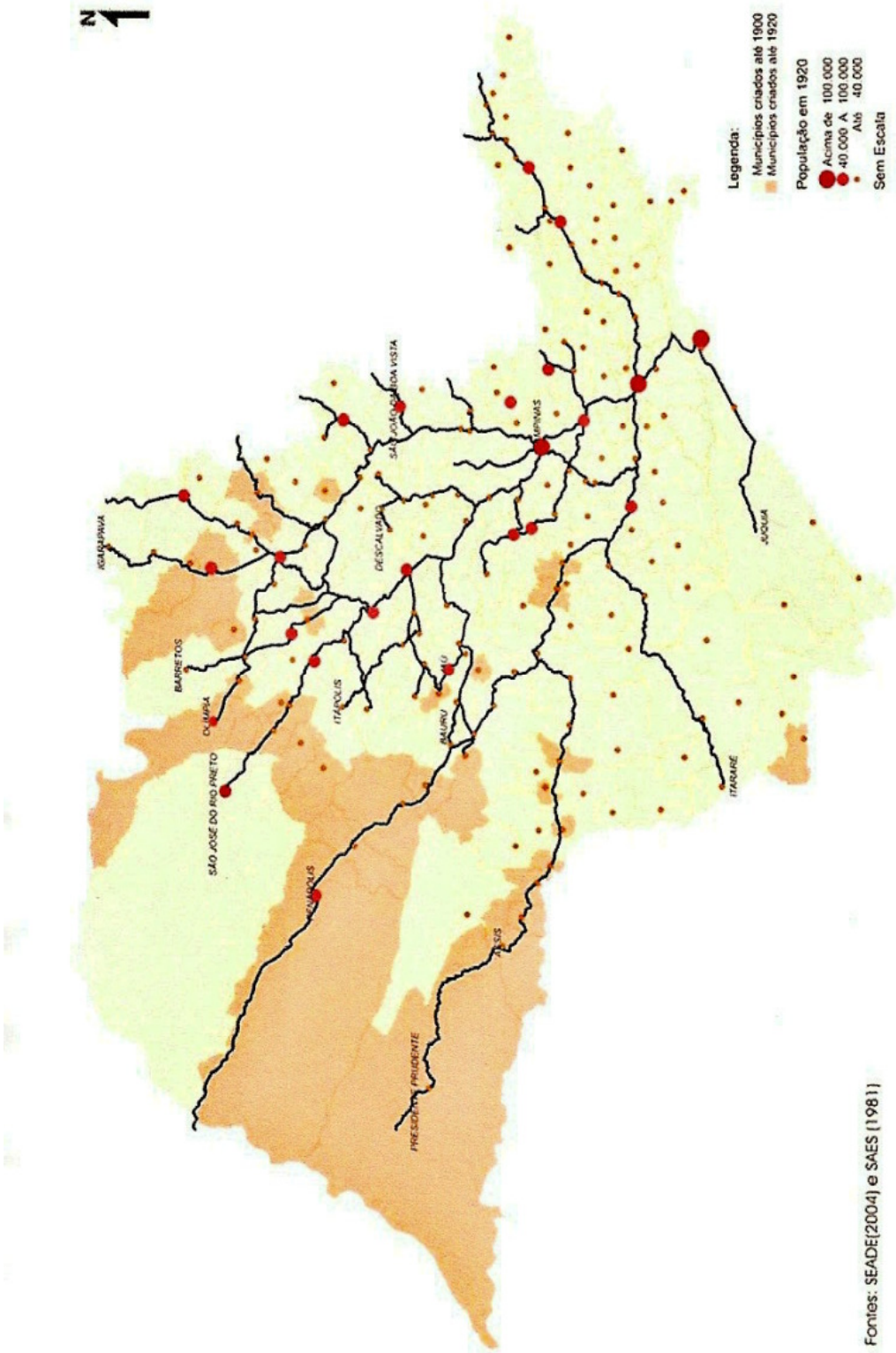
frete e viajante, que ela decide levar seus trilhos até a cidade pioneira". (Monbeig 1940, p. 145). Nesta fase, as novas cidades estavam sempre à frente das ferrovias, como mostra o mapa abaixo.

Mapa 1 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1900



Nas primeiras décadas do século XX, as ferrovias avançavam por áreas ainda pouco ou nada exploradas conforme demonstra o mapa abaixo. "... (foi) quando a Estrada de Ferro Sorocabana atingiu Botucatu que o sistema ferroviário passou à ofensiva, liderando a abertura de novas frentes de penetração, de novos rumos viários". (Marques, 1978, p.52). Portanto as plantações de café que nas zonas antigas eram procuradas pelas ferrovias, começam a ser cultivadas nas novas regiões somente após a chegada da ferrovia (Leite, 1972). Surgem assim as ferrovias de exploração, que para Saes (1981) apontava a confiança e a credibilidade em relação ao retorno financeiro que direta ou indiretamente ela proporcionava, ou seja, transportando produtos ou introduzindo áreas inexploradas ao circuito econômico capitalista, atraindo populações, valorizando terras, proporcionando o surgimento de fazendas, sítios e cidades, resultando uma nova paisagem que passou a predominar nestas novas regiões. O mapa abaixo mostra como, neste período, as ferrovias avançavam em áreas inexploradas (às vezes abrindo a mata fechada), atrás delas e às vezes paralelamente seguiam os pioneiros. (Monbeig, 1998).

Mapa 2 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1920



Para Arruda (2000) as ferrovias tiveram um papel fundamental na ocupação e na posse das áreas "incivilizadas" do território nacional. Segundo ele, a preocupação com a utilização dos recursos naturais e com a população nacional remonta o período imperial, mas são retomadas com maior intensidade no período que ele chama de "estado nacional moderno". Para "civilizar" as terras despovoadas do sertão era necessário integrá-las ao restante do território "moderno" representado pelas cidades, e para tanto, os mecanismos utilizados foram as "ferrovias, estradas, telégrafos, mapeamentos, urbanização, civilização, modernização". (ARRUDA, 2000, p.99).

> "... as ferrovias tornaram-se, já no século XIX, um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica e um símbolo do "progresso". Como símbolo de uma era e de um modo de ver o mundo, as ferrovias tornaram-se parâmetros de medição do estágio de desenvolvimento dos países e regiões. A chegada das pontas dos trilhos a algum lugar até então considerado "remoto", dava ocasião a discursos esperançosos acerca de uma era de bonança e de progresso que certamente se prenunciava." (ARRUDA, 2000, p.110)

A constituição da Região da Alta Sorocabana esteve, neste contexto, intimamente ligada ao avanço dos trilhos, não apenas em sua denominação, mas principalmente nas transformações efetivas destas áreas: na sua ocupação, no desenvolvimento econômico, na cultura e nos hábitos de sua população. E foi no avanço da Estrada de Ferro Sorocabana que estas transformações se deram.

> "... a ferrovia foi a melhor maneira para os negociantes de terras levarem seus compradores em potencial a conhecerem as glebas; favoreceu a penetração, os loteamentos, a ocupação o aproveitamento do solo. Ao longo das ferrovias multiplicaram-se os núcleos urbanos. Sem a ferrovia, não teriam entrado tantos compradores, colonos em busca de fortuna, aventureiros de toda a espécie." (ABREU, 1972, p. 38).

Foi, segundo Marques (1978), o dinamismo da ferrovia o responsável pela ampliação da área de influência do estado paulista, abrangendo, inclusive, outros e estados. "... É sob a égide do transporte ferroviário que se dá por definidos os principais rumos viários, o povoamento e a quase ocupação do território paulista." (Marques 1978, p. 54).

Neste capítulo, portanto, trataremos da relação do avanço ferroviário na constituição do ciclo econômico da região: mata-agricultura-pasto, através do movimento operacional da E.F. Sorocabana, que sendo o principal meio de comunicação pelo menos até metade do século XX, esteve estreitamente relacionado com as oscilações e as mudanças ocorridas na economia regional.

2.1.1 - Da fundação da Estrada de Ferro Sorocabana à gestão Mayrink

A construção da Estrada de Ferro Sorocabana foi idealizada pelo comerciante de algodão Luiz Mateus Mailasky em 1870, que objetivava com a ferrovia, a redução no custo do transporte e a facilitação da exportação do produto. Era, portanto, ao contrário das outras ferrovias paulistas ligadas ao café, uma empresa idealizada pelo negócio algodoeiro, que predominava na região de Sorocaba desde o declínio do seu tradicional comércio de animais. (Canabrava, 1951)

Segundo Saes (1981), de início o algodão não apareceu como um produto importante para as ferrovias paulistas, exceto para Sorocabana que teve no algodão o grande propulsor de seu surgimento. Mas este produto logo perderia importância, tanto pela crise no setor têxtil mundial, como pela sua baixa rentabilidade para a ferrovia. Já no final do século XIX, o café se tornaria o principal produto transportado pela Sorocabana, devido principalmente ao seu avanço rumo ao extremo Oeste paulista.

A Estrada de Ferro Sorocabana surgiu de uma divergência ocorrida durante uma assembléia para a formação da Companhia Ituana, entre representantes da região de Sorocaba e Itú. Os ituanos defendiam o projeto inicial que visava apenas a construção de uma ferrovia entre Itú e Jundiaí, o que tornaria as demais regiões próximas, suas tributárias. Não concordando com esta exclusividade e alegando a importância econômica da região, a delegação de Sorocaba, que havia ido a Itú levando uma participação de 300 contos de réis para o capital inicial da empresa, decidiu por iniciativa de Maylasky, abandonar as negociações e proclamar a necessidade de se levantar os meios necessários para a construção de uma estrada de ferro que partisse de Sorocaba. Doze dias depois da dissidência da Companhia Ituana, em 02 de fevereiro de 1870, numa reunião realizada na casa de Maylasky entre fazendeiros e negociantes sorocabanos, decidiu-se fundar a Companhia Sorocabana. Na mesma hora, foram subscritas pelos presentes as primeiras 2.470 ações de 200 mil réis cada, alguns dias depois este número subiria para 4.000 as ações para levantar o capital do empreendimento.

O projeto de construção da estrada de ferro para Sorocaba, autorizado pela lei nº 34 de 24 de março de 1870, foi cercada por polêmicas e controvérsias, pois visava a construção de uma estrada que ligasse a cidade de Jundiaí a Itú, e partindo daí, uma linha que seguiria para Sorocaba, ou seja, a ligação entre Sorocaba e a capital paulista se faria através de Jundiaí aumentando em cem quilômetros a distância entre Sorocaba e a capital, embora, para isso, fosse necessário construir apenas cinqüenta quilômetros de trilhos entre Sorocaba e Itú. Para os sorocabanos liderados por Maylasky, no entanto, a economia na construção não compensaria as desvantagens futuras para a região devido ao longo percurso. O bom senso prevaleceu e em 29 de março de 1871 é editada a Lei Provincial nº 33 que passa a autorizar a construção de uma nova linha, com as mesmas garantias e privilégios das outras ferrovias. No ano seguinte iniciam-se as obras da ferrovia e em 1875 é inaugurado o primeiro trecho

entre São Paulo e Sorocaba, atingindo Bacaetava (Município de Iperó) em 1880. (Nunes, 2005).

Com a ferrovia apresentando sérias crises financeiras já no inicio de seu funcionamento, devido principalmente ao fraco desempenho do transporte de algodão, e sendo alvo de acusações de má gestão e corrupção[10] (Soukef Jr., 2001), Matheus Maylasky é demitido do comando da ferrovia, dando lugar ao banqueiro Francisco de Paula Mayrink que, convencido de que o sucesso das ferrovias paulistas estava atrelado ao transporte de café, objetivava expandir suas linhas até a região de Botucatu, que já no final do século XIX possuía algumas fazendas cultivando este produto[11]. Outra prioridade para Mayrink era a construção de uma linha para Santos que pudesse romper como o monopólio da São Paulo Railway, que segundo ele, travava o bom desenvolvimento do trafego geral da outras ferrovias que eram todas suas tributárias, ditando suas leis no escoamento dos produtos ao porto de Santos.

Com Mayrink no comando a Sorocabana estende, a partir de 1.881, suas linhas até Tietê, Tatuí, Itapetininga e Botucatu. Como a Cia. Ituana já gozava de "privilégio de zona" sobre esta área desde 1873, a chegada da Sorocabana nas proximidades, fato que poderia ter resultado num conflito judicial, foi resolvido com o bom senso (guiado pelas dificuldades financeiras) das duas administrações, e em 1892 as estradas se unem formando a Companhia União Sorocabana e Ytuana e conclui em 1897 o traçado inicial ligando Jundiaí a Sorocaba via Itú, através da expansão das linhas em quarenta e três quilômetros de Itú até Mayrink, ligando-se fisicamente através desse ponto de contato, concluindo finalmente, a fusão iniciada quatro anos antes.

---

[10] No relatório do balanço financeiro da Sorocabana em 1891, Mayrink faz a seguinte referência às obscuras transações financeiras entre Matheus Maylasky e o Banco Alemão, um dos financiadores da ferrovia durante sua gestão: *"... há onze anos, sabem todos que a Companhia se apresentava paupérrima e desacreditada ... (deixando) contas pouco ou nada claras entre o presidente Luiz Matheus Maylasky e o extinto Banco Alemão."* (Soukef Jr., p. 33)

[11] Em 1886 a região de Botucatu, que inauguraria o progresso dos trilhos rumo ao extremo oeste paulista criando a região que se denominaria Alta Sorocabana, produzia em torno de 151.000 arrobas de café. (Milliet, 1982, p.55)

Mayrink estava certo quanto à importância do café no negócio ferroviário, e já na década de 1890 o produto passa a ser o mais importante item na receita operacional da empresa, que pôde a partir de então ser enquadrada na categoria de "ferrovia do café". (Saes, 1981, p.93). A tabela abaixo demonstra esta importância, no aumento do volume de mercadorias transportadas e principalmente do percentual representado pelo café na receita da empresa, que representou, já na segunda metade da década de 1890, quase quarenta por cento de toda a receita da ferrovia.

Tabela 1 - Transporte de café na Estrada de Ferro Sorocabana (1886 – 1910)

Período	Volume total de mercadorias transportadas (ton.)	café (ton.)	Receita transp. Café (mil-réis)	% da receita total	% da quant. total
1886/1890	61.210	9.462	-	-	15,46
1891/1895	140.672	20.961	-	-	14,90
1896/1900	248.394	44.914	3.666.607	39,69	18,08
1901/1905	269.598	74.138	4.261.997	42,91	27,50
1906/1910	411.883	97.791	4.773.155	36,14	23,74

Fonte: (Saes, 1981, p. 93)
Notas: Os valores correspondem às médias anuais para o período indicado. Os dados referentes às receitas dos períodos 1886/1890 e 1891/1895 não estão disponíveis.

Apesar do significativo aumento do volume de mercadorias transportadas e principalmente da receita operacional da ferrovia, como resultado da inclusão do café, a empresa não conseguia alcançar resultados financeiros positivos.

Para que possamos ter uma idéia do fraco desempenho operacional da Sorocabana na virada do século, basta fazermos algumas comparações entre os resultados das três principais companhias paulistas de estrada de ferro da época: a E.F. Sorocabana, a Companhia Mogiana e a Companhia Paulista. A Sorocabana contava em 1900 com uma extensão total de 905 quilômetros de trilhos empregando 2.800 funcionários, enquanto as

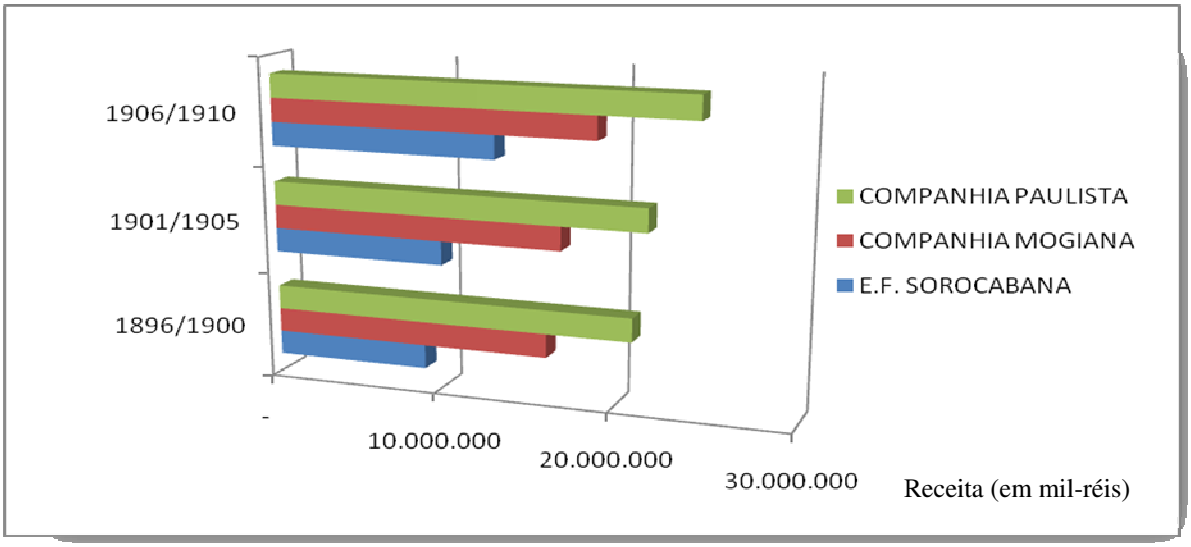
outras duas principais ferrovias no Estado, a Companhia Paulista e a Companhia Mogiana, possuíam respectivamente 807 quilômetros com 3.400 funcionários e 909 quilômetros com 2.600 funcionários aproximadamente. (Saes, 1981). Apesar de possuírem estruturas operacionais semelhantes, ao compararmos o volume de receita destas três ferrovias nos primeiros dez anos do século XX, percebemos uma grande vantagem na produtividade da Paulista e da Mogiana em relação a Sorocabana. Nesta primeira década tanto a Mogiana quanto a Paulista apresentaram receitas superiores as da Sorocabana, chegando, no caso da Paulista, a arrecadar duas vezes mais que a Sorocabana, conforme demonstrado na tabela abaixo. Esta comparação também é válida para o número de passageiros transportados.

Tabela: 2 - Comparativo de desempenho entre as principais ferrovias paulista (1896 a 1910)

Período	E.F. SOROCABANA			COMPANHIA MOGIANA			COMPANHIA PAULISTA		
	Exten. (Km)	Receita	Passageiros	Exten. (Km)	Receita	Passageiros	Exten. (Km)	Receita	Passageiros
1896/1900	905	8.978.314	606.845	909	16.134.548	1.237.372	807	20.979.808	1.267.245
1901/1905	940	10.048.838	586.159	1.048	16.948.156	1.316.711	1.055	21.775.043	988.765
1906/1910	1.310	13.208.814	841.670	1.194	18.942.991	1.679.076	1.151	24.502.356	1.110.301

Fonte: Saes, 1981, p. 29, 73, 74 e 77.
Nota: Os valores correspondem às médias anuais para o período indicado.

Gráfico 1 - Comparativo de Receita entre as principais ferrovias paulistas (1896/900 a 1906/10)



Fonte de dados: Saes, 1981, p.29, 73, 74 e 77.

Devemos, no entanto, ao fazer estas comparações, considerar que tanto a Paulista como a Mogiana operavam em regiões onde o café predomina há muito mais tempo. Ao observamos o "roteiro do café", pelas regiões do Estado, segundo Milliet (1982), percebemos que o café surge com alguma importância econômica na região da Sorocabana apenas em 1886, enquanto nas regiões abrangidas pela Mogiana e pela Paulista o produto já era cultivado cinqüenta anos antes. Portanto em 1886 quando a região Sorocabana inaugura sua fase cafeeira com uma produção de 15.000 arrobas de café, as zonas mais antigas da Paulista e Mogiana já produziam em média 2.400.000 arrobas ao ano. (Milliet,1982).

Estas comparações valem, assim, principalmente para reafirmar a preponderância do café no desempenho das estradas de ferro paulistas, e parece também justificar, em boa parte, o fato de a Sorocabana ser a primeira grande ferrovia encampada pelo governo em 1904 enquanto a Mogiana e Paulista "resistiram" até 1952 e 1961, respectivamente. Longe de afirmar, no entanto, ser a expansão tardia do café na região a única causa pela falência "precoce" da Sorocabana, parece haver aí, porém, um fato que merece consideração.

Outro fato que merece consideração a propósito da difícil situação financeira da ferrovia, principalmente nos seus primeiros trinta anos de existência, foram os grandes empréstimos tomados pela empresa para construção dos seus primeiros trechos. Segundo Saes (1981), já em 1874, ou seja, um ano antes de inaugurado o trecho entre São Paulo e Sorocaba, a companhia já apresentava uma dívida de 600:000$000. Dois anos mais tarde esta dívida já era quatro vezes maior. Em 1900 a dívida total da Sorocabana ultrapassava 44.000:000$000. Entre seus credores estavam bancos internacionais e nacionais, mas seu principal credor era o Tesouro Nacional e o Banco da República que era ainda seu maior acionista. (Saes, 1981, p. 169).

A situação financeira da Sorocabana se torna ainda mais insustentável com o afastamento de Mayrink da direção da empresa em 1893 e o rompimento dos contratos com o Banco Construtor (de propriedade de Mayrink), um dos responsáveis pelos financiamentos das obras da ferrovia. Impossibilitada de honrar seus compromissos é obrigada a abrir falência em 1902. Dois anos mais tarde, todo seu ativo é transferido ao governo federal, pois a província por força de contrato com a Companhia, não podia adquirir a estrada de ferro antes de decorrido o prazo de trinta anos de sua construção. Em 1905, porém, vencido o prazo, o governo de São Paulo assume seu controle.

2.1.2 - A estatização e a primeira privatização da E.F. Sorocabana

Devido à precária situação financeira da ferrovia e sua encampação pelo governo federal, as obras de expansão dos trilhos da Sorocabana ficaram paralisadas por mais de dez anos. A estação de Cerqueira Cesar a cem quilômetros de Botucatu permaneceu como ponta de trilhos de 1896 até 1906. Já sob o comando do governo estadual, a ferrovia atingiu em

1908 a divisa com o Estado do Paraná, próximo ao rio Paranapanema, dando origem a expansão dos trilhos numa região ainda pouco explorada (Matos, 1990) posteriormente denominada Alta Sorocabana, que daria origem a diversos municípios. O município de Ourinhos, próximo as barrancas do rio Paranapanema, seria a partir de 1925 a principal ligação com o Estado do Paraná através da Estrada de Ferro São Paulo – Paraná.

Em 1907 a Sorocabana é arrendada por dez anos a um grupo franco-americano sob o comando do investidor americano Percival Farquhar[12], e passa a se chamar Sorocabana Railway Company. Este grupo já era, nesta época, controlador de diversas ferrovias no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e tinha influência nas administrações das companhias Paulista e Mogiana, pois possuía uma considerável quantidade de ações destas empresas (Soukef Jr., 2001), desta forma a aquisição da ferrovia paulista se tornaria estratégica, pois permitiria a criação de uma rede de ligação entre a região sul e sudeste.

Sob o comando de Farquhar, a Sorocabana avança a partir de Ourinhos próximo as barrancas do rio Paranapanema, rumo às terras inexploradas e habitadas por índios do oeste paulista que, apesar de escapar completamente à economia da província, no final do século XIX não eram completamente ignorados pelos fazendeiros e pelo governo que já pensavam em levar "... as futuras ferrovias a estas paragens longínquas". (Monbeig, 1984, p. 27). Assim estimulados tanto pela necessidade de aumentar sua área de influência e ao mesmo tempo incrementar o negócio ferroviário com a exploração imobiliária, a Sorocabana atinge, sob a gestão de Farquhar, a região de Presidente Prudente a 740 quilômetros da capital. Ou seja, nesta administração são construídos aproximadamente 400 quilômetros de estradas de ferro em sua linha tronco fazendo brotar dezenove estações ou pontos de abastecimento, que

[12] Farquhar através da Brazil Railway Company, comandava em 1906 um conglomerado que reunia trinta e oito empresas no Brasil, entre elas ferrovias, frigoríficos, madeireiras, empresas de pecuária, companhias elétricas, e possuía seis milhões de acres de terras cultiváveis. Farquhar foi também o responsável pela construção da ferrovia Madeira-Mamoré. (Soukef Jr., 2001)

logo se transformariam em povoados e cidades, dando origem a região que se denominaria Alta Sorocabana:

Tabela 3 - Relação de estações da E.F. Sorocabana inauguradas entre 1909 e 1922

Estações	Ano da chegada dos trilhos	Km
Salto Grandre	1909	472
Ibirarema	1914	487
Palmital	1914	512
Cândido Mota	1914	538
Assis	1914	554
Paraguaçu Paulista	1916	596
Quatá	1916	627
Rancharia	1916	653
Martinópolis	1917	697
Indiana	1917	715
Regente Feijó	1919	722
Presidente Prudente	1919	739
Alvares Machado	1919	753
Presidente Bernardes	1919	766
Santo Anastácio	1920	779
Piquerobi	1921	793
Presidente Venceslau	1921	810
Caiuá	1922	830
Presidente Epitácio	1922	843

Fonte: Relatório Anual E.F. Sorocabana – 1925

Todas estas estações ou simples paradas para abastecimento se transformariam anos mais tarde em municípios, todos ligados de alguma forma ao avanço da estrada de ferro.

Os empreendimentos de Farquhar no Brasil começaram a declinar no início da Primeira Guerra, quando o grande fluxo internacional de capitais começou a cessar. Além da queda generalizada nas ações de ferrovias, em face do aumento dos custos operacionais, a situação dos outros empreendimentos também se mostrava em declínio. Segundo o administrador de sua concordata em 1914, seus negócios estavam mal estruturados, pois no

afã de expandir seus negócios, Farquhar se esquecera de garantir os recursos necessários para a operação e a manutenção dos negócios. (Soukef Jr., 2001).

Esta situação passou a refletir inúmeras críticas à administração da Sorocabana, por parte de vários segmentos da sociedade: produtores, empresários e funcionários da companhia. Em 1912 o deputado Júlio Prestes em pronunciamento na Câmara, faz o seguinte relato sobre a Brazil Railway Company em relação à administração da Sorocabana:

> "... já se vão mais de cinco anos que eles exploram aquele próprio estadual sem que tivessem estabelecidos os núcleos coloniais a que se obrigam, sem que inaugurassem os noturnos para o tronco e os trens de subúrbio para essa capital que receberam quase em conclusão...; Os operários que o governo mantinha na estrada foram, em sua maioria, despachados; o pessoal das oficinas de Mayrink consideravelmente reduzido; como consequência lógica do aumento do tráfego, da falta de pessoal e do péssimo estado de conservação das linhas resultam os desastres que tendem a se multiplicar." (Soukef Jr., 2001, p. 89)

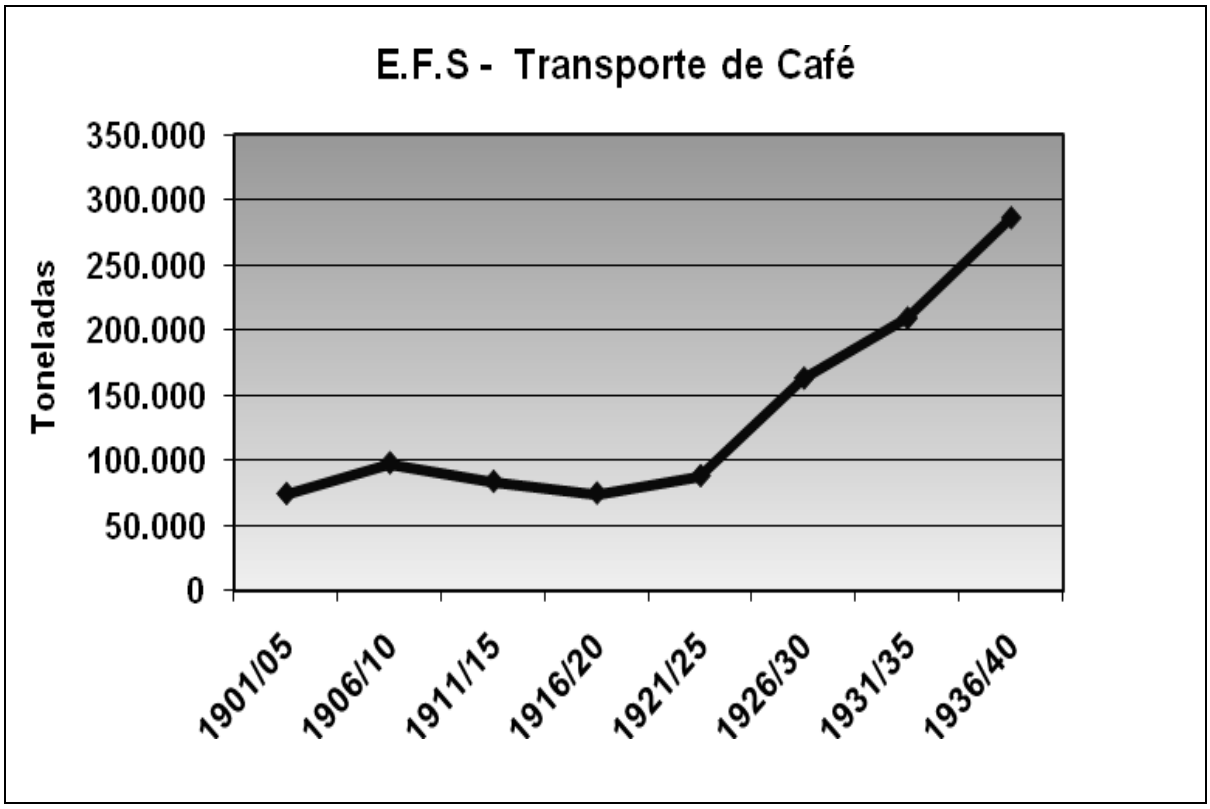
Sob forte pressão de diversos segmentos da sociedade, somada a difícil situação financeira que vinha enfrentando o grupo de Farquhar, o governo do Estado decide em 1919 suspender a concessão que tinha um prazo de vigência de sessenta anos. Com isso a ferrovia passa a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana.

2.1.3 - A segunda gestão estatal e a criação da FEPASA

A segunda entrada em cena do Governo do Estado na administração direta da Sorocabana coincide com um período de expansão cafeeira nessa região que atingiu seu

auge no final da década de 1930. Esta expansão refletiu no crescimento substancial do volume de café transportado pela Sorocabana, triplicando a quantidade transportada entre a década de 1920 e 1940, conforme demonstra o gráfico abaixo:

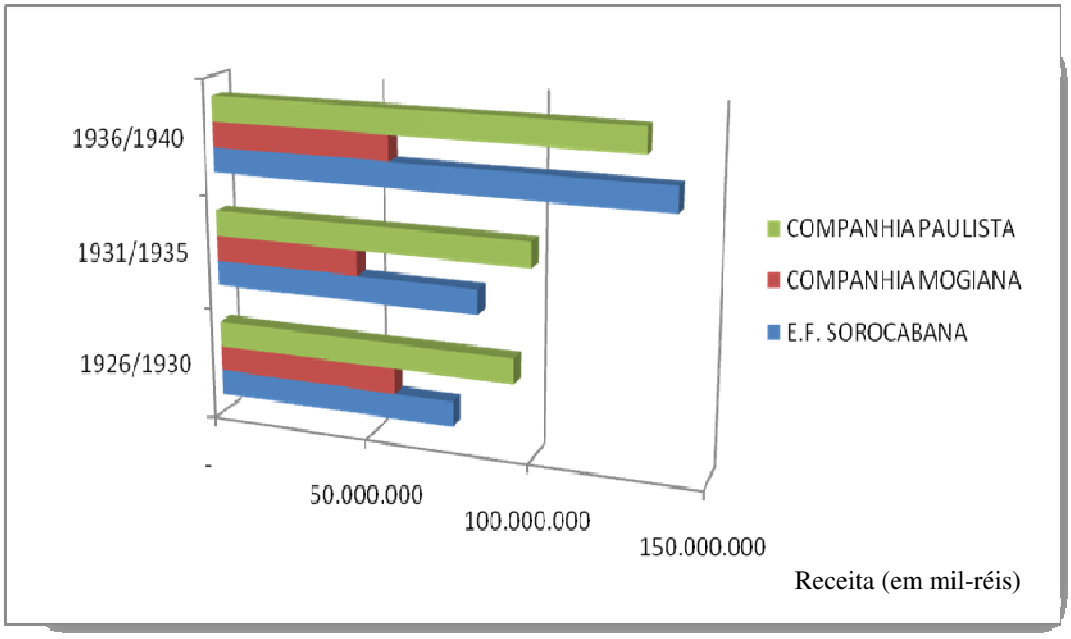
Gráfco 2 - Evolução no transporte de café pela Estrada de Ferro sorocabana (1901 a 1940)



Fonte de dados: Saes, 1981, p. 93

Este aumento acarretou um considerável crescimento da receita operacional da empresa, superando pela primeira vez as receitas das suas principais concorrentes, a Cia. Paulista e Cia. Mogiana, que historicamente apresentaram receitas mais elevadas que a Sorocabana.

Gráfico 3 - Comparativo de Receita entre as principais ferrovias paulistas (1926/30 a 1936/40)



Fonte de dados: Saes, 1981, p.29, 73, 74 e 77.

A partir da década de 1930 é inaugurada na região a fase da policultura e pecuária, fato que veio a contribuir para o crescimento da arrecadação da empresa, e principalmente torná-la menos vulnerável às crises do café. Esta fase se iniciou com o plantio do algodão substituindo o café em algumas áreas, mas também seguiu a marcha pioneira sendo cultivada em solos "virgens". (Leite, 1972). Neste período observa-se o aumento da produção de cereais, principalmente milho, arroz e feijão, e posteriormente na década de 40, o amendoim.

Movido pelo crescente desempenho operacional, a partir de 1922, a Sorocabana é submetida a um grande programa de renovação utilizando para isso recursos do Estado. A partir dessa época inicia-se a reconstrução da linha, construção de novas estações, casa de

operários, remodelação de traçados em muitos trechos e duplicação das linhas entre São Paulo e Sorocaba.

Em 1935, a Ferrovia Sorocabana consegue quebrar a hegemonia que a São Paulo Railway tinha no transporte de carga até Santos pela Serra do Mar, construindo o ramal Mayrink-Santos. Obra considerada como um grande feito da engenharia, pois transpunha a serra do mar por simples aderência do trem, ao contrário da SPR que utilizava um sistema de cabos de aço para tracionar as composições.

Respeitando as cláusulas do contrato de concessão da São Paulo Railway, este trecho foi construindo a uma distância mínima de trinta quilômetros trilhos da “Inglesa”, conforme demonstra o mapa abaixo, o que tornou a Sorocabana um concorrente legal da S.P. Railway, contribuindo para a sua decadência.

Mapa 3 - Traçado da São Paulo Railway e do Ramal Mairinque - Santos em 1935

Fonte: Monteiro Filho (1955) - Reprodução

As linhas da Sorocabana, no ano de sua falência, contavam com novecentos quilômetros de extensão. Após a encampação estatal, o avanço se deu de Presidente Bernardes a Presidente Epitácio, divisa com o Mato Grosso ampliando mais 63 quilômetros de vias. Neste período foram construídos também: o ramal de Evangelista ligando o interior ao Porto de Santos; o sub-ramal de Juquiá, ligando Samaritá a Juquiá, num total de 142 quilômetros, organizando assim, a via férrea no litoral sul; o ramal de Dourados e finalmente a ligação São Paulo (capital) a Santos na década de 1950, criando outra alternativa para o

porto, partindo agora da capital. Vinte anos de administração estatal dobrou a extensão quilométrica da Sorocabana que soma na década de 1940, 2.074 quilômetros.

Ao integrar-se à FEPASA em 1971 a Sorocabana contava oficialmente com um total de 2.016 quilômetros e 17.237 funcionários. Mais que o dobro de funcionários da Mogiana e Paulista juntas. Integra-se assim, a essa "nova" empresa com 38% da extensão das vias e 47% do pessoal, uma vez que essa reunião das estradas de ferro numa só companhia possuía um total de 5.251 quilômetros de vias e 36.665 funcionários na sua "fundação". A abrangência da FEPASA no Estado de São Paulo estava composta por três corredores principais: Araguari a Santos, Presidente Epitácio a São Paulo e o corredor de bitola larga. (Marques, 1986).

O primeiro corredor com 1 556 km ligava o norte do estado à região do Triângulo Mineiro e, pelas linhas da RFFSA (Superintendência Regional de Belo Horizonte - SR-2), Brasília e parte do estado de Goiás. Em Araguari e Uberaba, mantém interface com o chamado corredor de Vitória (RFFSA e EFVM). Tem acesso direto à margem direita do porto de Santos e, por conexão com a RFFSA (Superintendência Regional de São Paulo - SR-3) em Perequê, à margem esquerda. Suas linhas eram constituídas por bitolas métrica (Araguari a Paulínia e Paratinga a Santos) e mista no trecho Paulínia — Paratinga — Perequê. O corredor operado com tração a diesel era parcialmente eletrificado (270 km).

O corredor de Presidente Epitácio a São Paulo, com 1226 km. Tinha em sua área de influência o oeste e o sudoeste do estado e, pelas linhas da RFFSA (Superintendências Regionais de Bauru - SR-4 e de Curitiba - SR-5), os estados de Mato Grosso do Sul e do Paraná. Mantinha também interfaces com o chamado corredor de Paranaguá (pelos pontos de intercâmbio de Ourinhos e Pinhalzinho nas linhas da SR-5) e com a hidrovia Tietê — Paraná, em Presidente Epitácio. Conecta-se com o corredor Araguari — Santos em

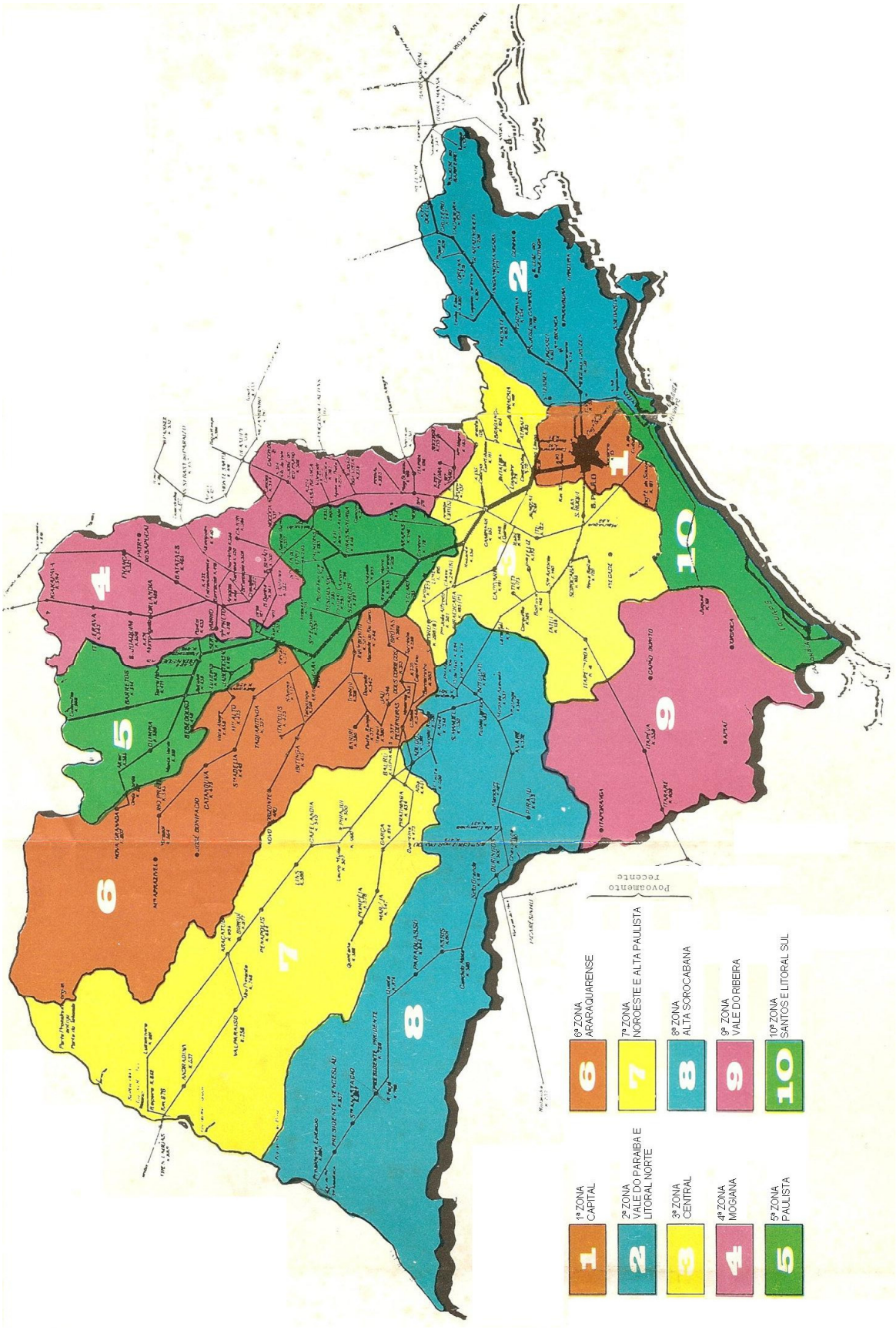
Mairinque. Possui bitola métrica em toda sua extensão, complementada com bitola mista nas linhas existentes na Grande São Paulo, possuindo um trecho de 570 km de vias eletrificadas.

Já o corredor de bitola larga, com 1 486 km totais, constituído por três segmentos de diferentes origens: Santa Fé do Sul — Boa Vista— Jundiaí (730 km, dos quais 260 são eletrificados), cuja área de influência atinge o noroeste do estado e os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia, pelas linhas da Ferronorte; Colômbia — Araraquara (com 253 km, dos quais 32 eletrificados), onde se conecta ao segmento anterior, com área de influência atingindo o norte do estado, partes do Triângulo Mineiro e do estado de Goiás; e Panorama — Itirapina (com 505 km, dos quais 165 eletrificados), onde se articula com o segmento Santa Fé — Jundiaí, com área de influência alcançando o oeste do estado, e interfaces com a hidrovia Tietê — Paraná em Panorama e Pederneiras.

2.2 – A formação sócio-espacial e a atual configuração da Alta Sorocabana

A configuração das estradas de ferro de São Paulo foi constituída a partir de dois principais aspectos definidores. O primeiro esteve relacionado ao itinerário do café, onde num primeiro momento, as ferrovias, economicamente dependentes deste produto, seguiam o avanço de sua produção. O segundo, ao "privilégio de Zona", instituído pela Lei nº 641 de 1852 que atribuía às companhias ferroviárias, exclusividade na exploração de determinadas áreas, proibindo a instalação de outra ferrovia numa faixa de trinta quilômetros de distância para cada lado da linha, criando uma faixa territorial exclusiva. Estas faixas territoriais, desarticuladas entre si por várias décadas, tiveram seu desenvolvimento ligado ao sincronismo de três elementos: o crescimento demográfico, a inserção de uma economia de mercado e o avanço da estrada de ferro. Este três elementos criaram uma consciência regional onde estas faixas de terra passaram a ser conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam: Zona Paulista, Zona Araraquarense, Zona Sorocabana, Zona Mogiana, Noroeste e às vezes com especificações como Alta Paulista, Alta Sorocabana, etc. (Matos, 1990).

Mapa 4 - Divisão regional do estado de São Paulo segundo Camargo (1981)



Fonte: Camargo (1981, p. 28a) - Reprodução

Estas denominações apontaram a importância das ferrovias na fixação do povoamento e no desenvolvimento de tais regiões paulistas como fato único no Brasil, já que em outros Estados foram mais comuns as denominações ligadas à orientação geográfica ou formações naturais, como por exemplo: Sul de Minas, Serra Gaúcha, Vale do São Francisco, etc. Para Matos "... em São Paulo, tal função foi muito mais importante que nos demais Estados, razão pela qual neles as ferrovias não chegaram a constituir um ponto de referência." (Matos, 1990, p.148).

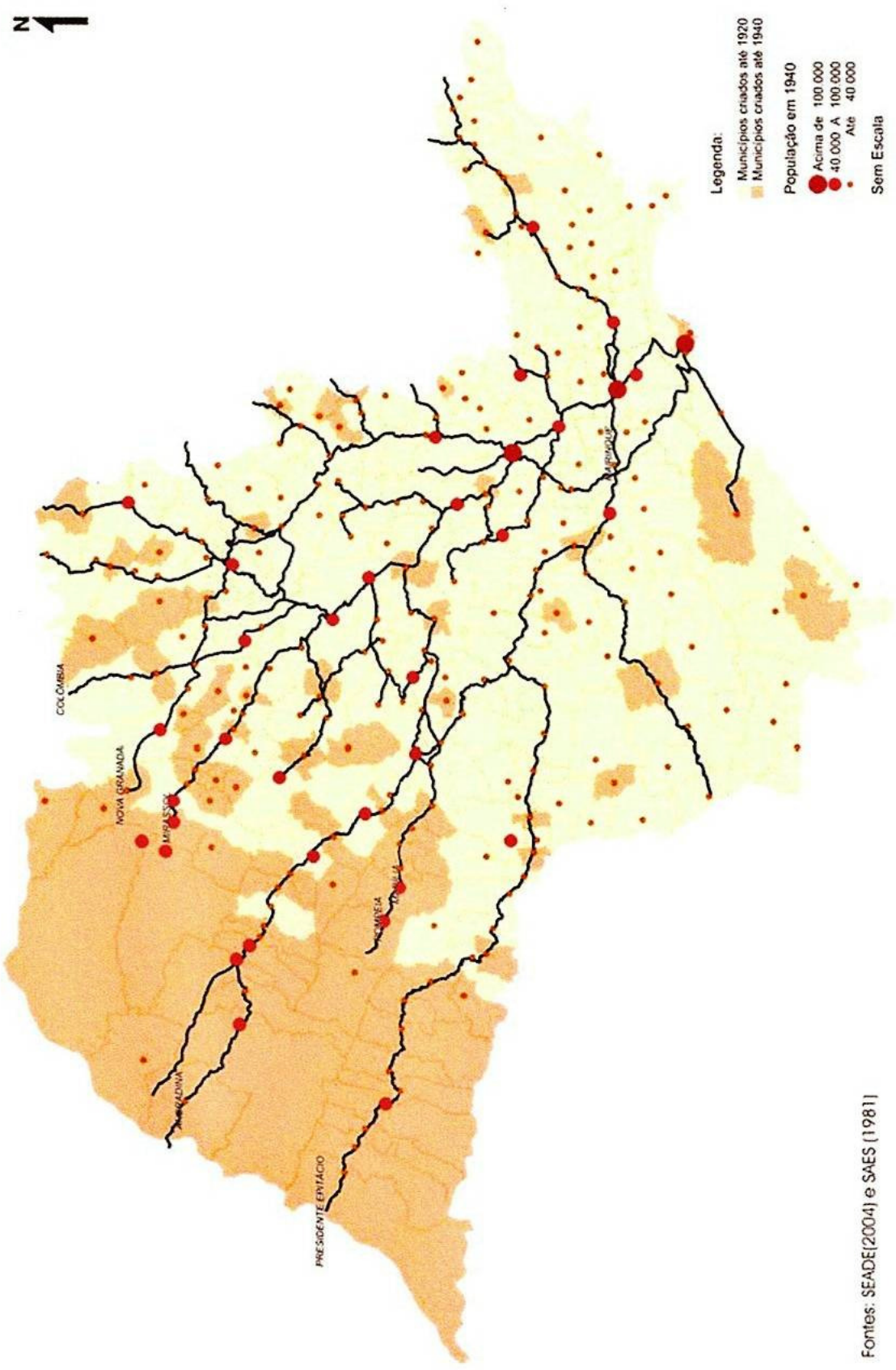
Em São Paulo, com exceção do litoral e das regiões com pouca influência da ferrovia, como o sul do estado por exemplo, a regionalização ferroviária ainda mantém certa influência na representação, principalmente, das chamadas regiões novas, onde o surgimento das cidades e suas conexões seguiram o avanço da ferrovia, como é o caso da Alta Paulista, Alta Sorocabana e da Noroeste. Estas denominações predominaram e até superaram a própria importância das ferrovias para estas regiões, fato que vem afirmar as palavras de Matos: "... Tais nomes enraizaram-se na consciência popular e dificilmente desaparecerão por mais que se empreguem os termos geográficos, naturalmente mais científicos." (Matos, 1990, p.148).

Além da denominação regional, segundo França (1960), foram as estradas de ferro que definiram o modo desigual como os espigões paralelos aos afluentes do Rio Paraná foram ocupados durante o avanço da colonização do café.

> "De fato, ao norte do rio Tietê, a colonização, muito densa, mas pouco avançada para oeste, reflete-se no traçado das estradas de ferro, aí de malhas mais cerradas e sem grandes linhas de penetração. Ao sul do Tietê, ao contrário, se a colonização é menos densa, a frente pioneira encontrava-se mais avançada, seguindo as ferrovias, aí bem mais prolongadas para oeste: a Cia. Paulista de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Noroeste e a Estrada de Ferro Sorocabana buscavam, em ritmo constante, atingir as margens do Paraná com seus trilhos" (França, 1960, p. 185).

Este modo desigual de ocupação, também é demonstrado na sequência linear das cidades que acompanharam a progressão dos trilhos, onde as estradas de ferro avançaram mais rapidamente para o oeste do estado. Enquanto nas regiões mais antigas onde a estrada de ferro serviu menos à penetração, as cidades encontram-se mais espalhadas em relação ao eixo ferroviário, conforme o mapa abaixo.

Mapa 5 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1940



Nas chamadas regiões novas, como a Alta Sorocabana, Noroeste e Ata Paulista, que até, pelo menos, o primeiro quartel do século XX se apresentavam como regiões totalmente desarticuladas da economia do estado, praticamente despovoadas e até certo ponto desconhecidas, a estrada de ferro teve um atuação fundamental como meio técnico na inserção destas áreas na lógica da produção capitalista, numa fase onde a ferrovia precedia a própria ocupação (Saes, 1981). Isto demonstra o papel de elemento propulsor da mobilidade espacial da estrada de ferro na busca por novas áreas de influência econômica, condição imprescindível para a difusão da economia de mercado em territórios de economia natural (Luxemburg, 1970), já que a expansão se torna uma necessidade estrutural do capitalismo, o qual precisa incorporar incessantemente novas áreas para se desenvolver. Portanto, nestas regiões de ocupação recente, onde a ferrovia foi o elemento fundamental de sua ocupação e desenvolvimento econômico, a consciência regional ligada a estrada de ferro se enraizou de tal forma que sua utilização é até os dias de hoje comumente difundida por diversos seguimentos da sociedade destas regiões, mesmo após serem instituídas outras formas de regionalizações pelo governo (Regiões Administrativas e Regiões de Governo).

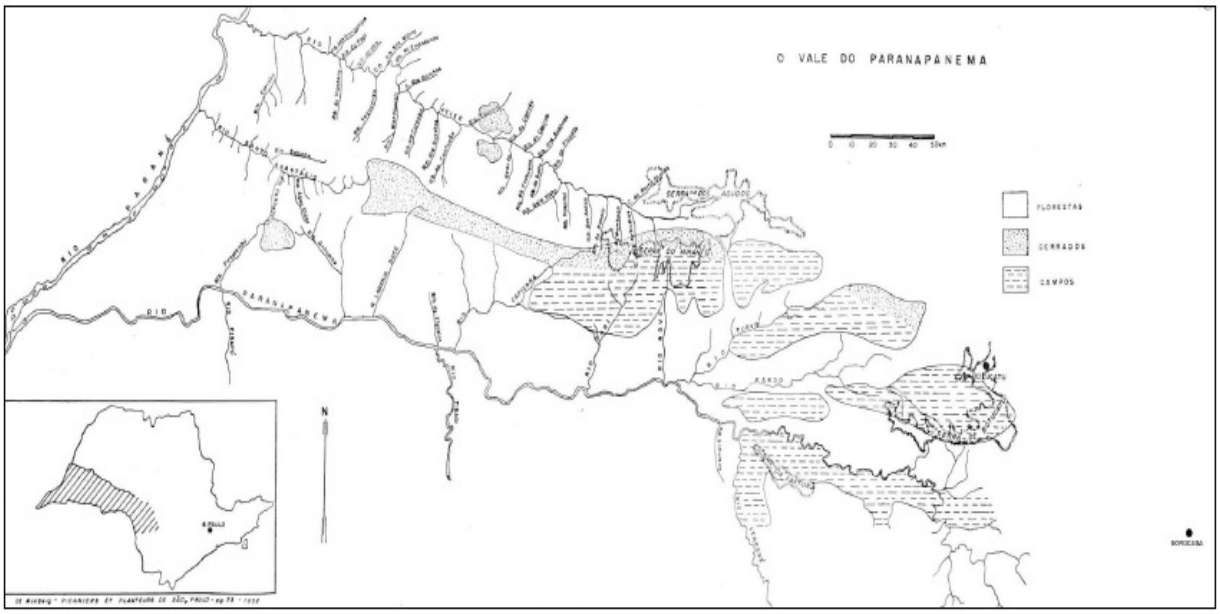
2.2.1 – Considerações sobre a delimitação da Região Alta Sorocabana

A região do extremo oeste de São Paulo passou durante a constituição do território paulista, por diversas denominações e representações, algumas históricas ligadas ao impulso demográfico, ao desenvolvimento econômico e a formação dos municípios, outras institucionais ligadas às necessidades administrativas e governamentais.

A ferrovia foi neste processo, um forte elemento regionalizador, no sentido de estruturar áreas de influência relacionadas aos aspectos sociais, aos costumes e as categorias produtivas.

As primeiras referências oficiais desta região se deram por volta de 1886, através do estudo de Theodoro Sampaio, então membro do Serviço Geológico e Geográfico de São Paulo. Este estudo tinha por objetivo descrever e cartografar a região facilitando sua ocupação e legitimando a posse das terras paulistas pelo Estado. Vale do Paranapanema foi a denominação atribuída para a região meridional do Estado de São Paulo, desde Sorocaba e Botucatu até o Rio Paraná delimitando-se a leste pelo rio do Peixe. (Abreu, 1972).

Mapa 6 – Região do Vale do Paranapanema (segunda metade do século XIX)



Fonte: ABREU (1972, P.27) Reprodução.

Nas cartas do começo do século XX, era comum a referência desta região como: "terras desconhecidas do oeste paulista". Sobre elas, descrevia Leite (1998), que a última vila da província de São Paulo era Botucatu. A partir daí rumo a oeste, o território era desconhecido e despovoado. O que havia de ocupação eram os "esparsos agrupamentos

indígenas" de origem tupi-guarani. Além deles, as ruínas de fortes e antigas missões jesuíticas do Vale do Paranapanema, que "... há muito haviam sido destruídas pelas bandeiras". (Leite, 1998, p.31)

Foi através do grande fluxo migratório e o rápido desenvolvimento econômico das regiões servidas pelas ferrovias, que o governo estadual passou a ver com maior interesse esta região, que para a maioria das pessoas ainda eram vistas como terras habitadas por indígenas hostis e "cercada em lendas, algumas pavorosas" (Andrade, 2006, p.4).

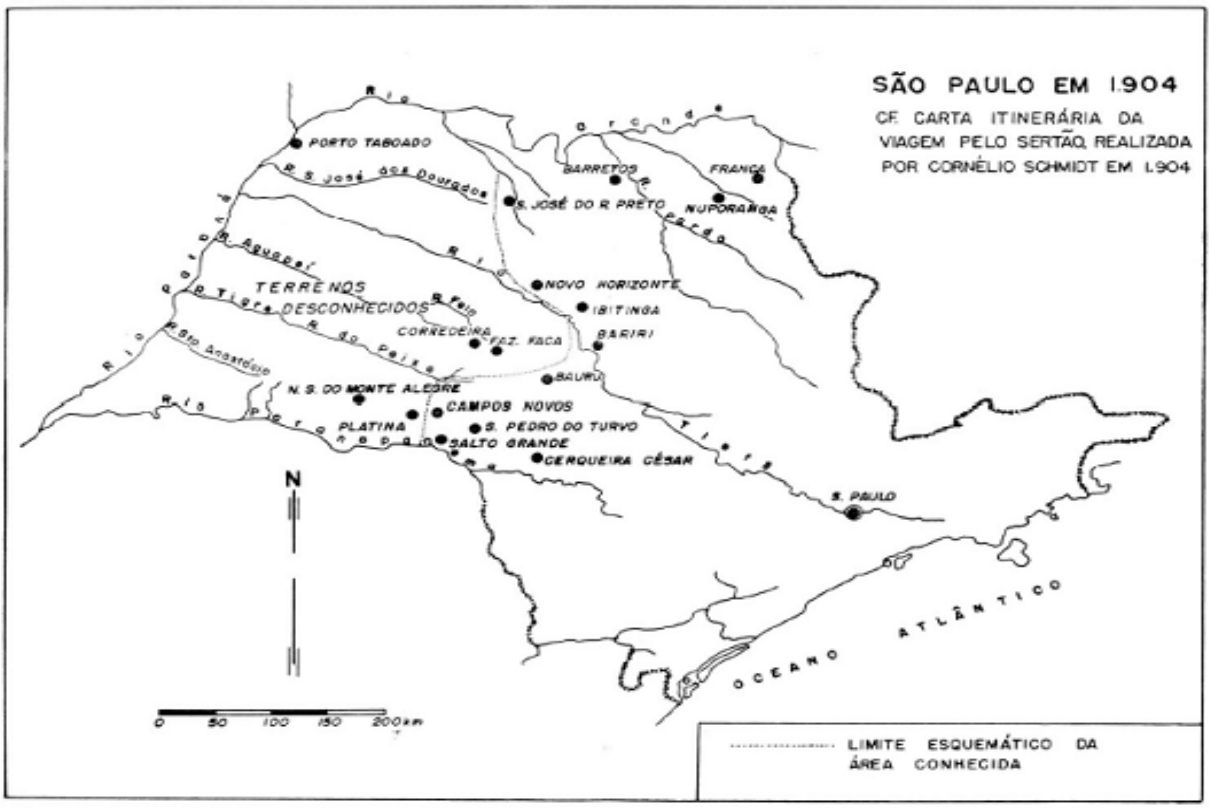
O interesse em desmitificar estas lendas e em promover a ocupação destas terras, estava nítido nos discursos dos governantes paulistas da época, chegando, às vezes, a se caracterizar em uma verdadeira propaganda de valorização imobiliária, o que fazia consolidar a idéia de abundância de terras férteis ainda inexploradas do oeste paulista. Theodoro Sampaio, um dos primeiros exploradores da região, em seu relatório encomendado pelo governo paulista relatava em 1890:

> "Ao longo do rio em ambas as margens o solo é riquíssimo, a rocha originária da tão afamada terra roxa emerge a cada instante no leito do rio e nos terrenos vizinhos. A mata virgem oferece aos conhecedores da boa terra os indícios mais inconcussos da sua superioridade: a figueira branca com as raízes colossais, o pau d'alho, a peroba com grossos troncos linheiros, a cabreúva, o cedro, a chimbuva, guaralitá, o jataí, jacarandá são aí árvores gigantescas. Enorme variedade de cipós ou plantas sarmentosas faz através da mata uma rede impenetrável. Grande abundância de orquídeas e de bromélias cobrem os troncos envelhecidos, enquanto da massa espessa da folhagem se levantam esbeltas e lindíssimas palmeiras de que também há aqui grande variedade". (T. Sampaio, 1890, apud Andrade, 2006, p. 4)

Visando o reconhecimento destas regiões, em 1904 o governo de São Paulo encarrega o engenheiro Cornélio Schmidt de percorrer os limites entre as regiões ocupadas e as ainda não exploradas pela "civilização". Durante dois meses e meio percorre os "sertões"

terminando seu roteiro no Vale do Paranapanema. Como resultado de seu trabalho de reconhecimento, Schmidt elabora um relatório que tem como principal característica a exaltação da "fertilidade" e das "riquezas naturais" da região, numa época em que havia uma estreita relação entre a exuberância da mata e a fertilidade das terras, principalmente quando nestas matas se encontravam certas espécies arbóreas: "... aqui se vê nas queimadas muita peroba, marfim, maçaranduba, caviúna, guaiuvira e cabreuva, mas o mato não é de primeira ordem e tem muita madeira de cerrado". (SCHMIDT, 1904, apud Leonidio, 2007, p.7). Outro resultado do trabalho de Schmidt foi a elaboração de uma carta delimitando a área ainda inexplorada do estado paulista. Nela se observa os municípios de Salto Grande nas margens do rio Paranapanema, de Campos Novos mais ao centro, Bauru e São José do Rio Preto mais ao norte, delimitando as últimas áreas "civilizadas" do estado.

Mapa 7 - Mapa do estado de São Paulo em 1904



Fonte: Abreu, 1972 p. 39. Reprodução

Com a chegada das estradas de ferro aos limites do estado Paulista no final da década de 1930 (finalizando o avanço dos principais troncos ferroviários), a ocupação acelerada e o desenvolvimento econômico destas áreas sob influência da ferrovia, criou-se uma forte consciência regional, que segundo Matos (1990), seria fato único no país onde as regiões passariam a ser reconhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam.

Milliet (1982) em seu "Roteiro do Café" em 1941 e, posteriormente, Camargo (1981) em 1953 ao estudar o crescimento demográfico do Estado de São Paulo, adotaram em seus trabalhos a divisão regional baseada na influência das ferrovias.

Para Camargo, "... as relações estreitas entre o impulso demográfico das suas diversas zonas, o seu desenvolvimento econômico e a expansão férrea" (Camargo, 1981, p. 27), geram uma sincronia que apontam a regionalização ferroviária a mais comumente utilizada e a mais apropriada para seu estudo, inclusive a despeito de outras regionalizações, ou seja, tanto aquelas instituídas como a divisão do Estado em distritos agrícolas em 1931 (Decreto n. 4.959 de 06 de abril de 1931), como aquelas elaboradas por outros geógrafos como Deffontaines no caso da divisão do Estado em regiões naturais.

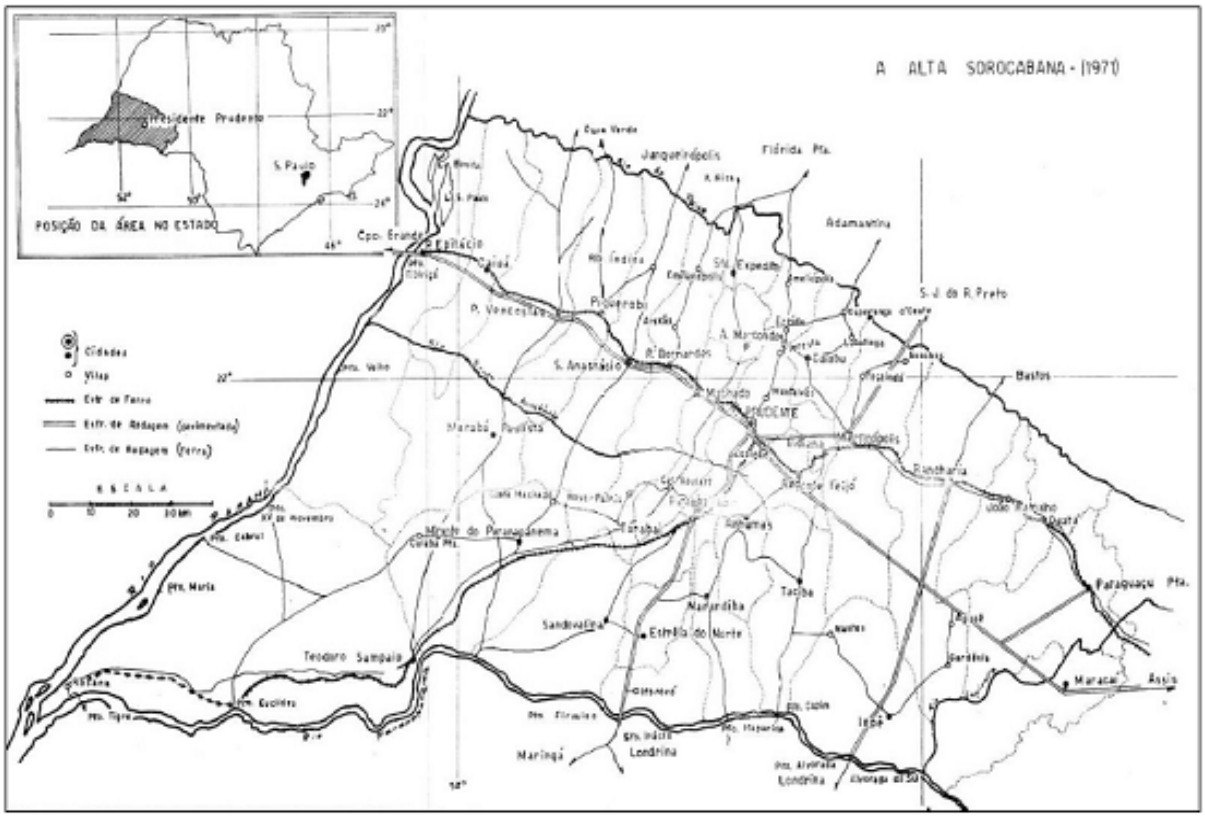
Mapa 8 - Divisão do Estado de São Paulo em zonas demográfico-econômicas, segundo Camargo (1981)

Fonte: Saes (1981, p. 46) Reprodução

Leite (1972) em seu trabalho sobre o município de Presidente Prudente faz a seguinte descrição da Alta Sorocabana:

> "A chamada região da Alta Sorocabana, localiza-se no Sudoeste do Planalto Sedimentar Paulista [...] Possui fronteiras naturais bem definidas a oeste, norte e sul, respectivamente os rios Paraná, Peixe e Paranapanema. A leste servem de limites os municípios de Lutécia, Assis e Florínea" (Leite, 1972, p.14).

Mapa 9 - Região da Alta Sorocabana em 1970, segundo Leite (1972)



Fonte: Leite, 1972, p. 15. Reprodução

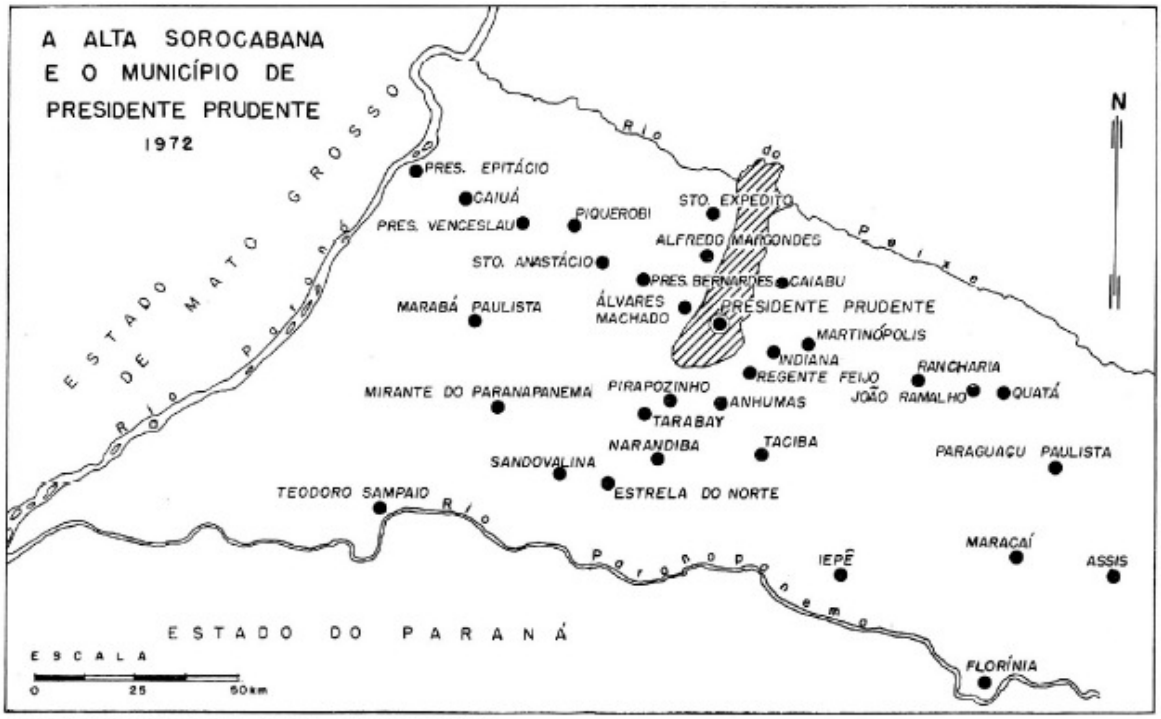
Com exceção da parte leste, a região tem um "desenho" definido "naturalmente" pelos rios que o circunda. Esse é um detalhe importante na definição dos limites da região, que talvez explique porque as variações de inclusão e exclusão de municípios nas diferentes formas como a região é representada graficamente só se dão a leste, já que não há um rio que a "encerre" como acontece a norte, sul e oeste. No mapa de Camargo (1981), por exemplo, o limite da região no sentido leste atinge os Municípios de Botucatu, Agudos e Laranjal, ou seja, trata-se de uma abrangência muito maior que a representada na carta de Leite (1972). Isto se deve, neste caso, ao critério estabelecido por Camargo que visava em seu estudo o crescimento populacional e o desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo, baseada numa evolução histórica condicionada pela expansão cronológica da cultura

do café atrelada ao avanço da rede ferroviária. Já no estudo de Leite a região delimitada se apresenta como uma zona de influência econômica do Município de Presidente Prudente.

Para Matos (1980) a Alta Sorocabana compreende a região tributária da Estrada de Ferro Sorocabana a partir da retomada da expansão dos trilhos a partir de Ourinhos próximo as barrancas do rio Paranapanema na divisa de São Paulo e Paraná. Para ele a própria denominação da região estava ligada ao trajeto dos trilhos que passaram a seguir o espigão divisor dos rios Paranapanema e Peixe.

Na representação de Abreu (1972, p.23) sobre a Alta Sorocabana (Cf. mapa abaixo), nota-se que a leste os limites não estão definidos como a norte, oeste e sul. Essa indefinição, contudo, não se restringe aos mapas e representações gráficas, no discurso há uma volatilidade da Alta Sorocabana, com tendências sempre a incorporar municípios que a ela teoricamente não pertenceriam. Assim neste cartograma Abreu tenta solucionar este problema deixando em aberto seu limite ao leste.

Mapa 10 - Mapa da Alta Sorocabana, segundo Abreu (1972)



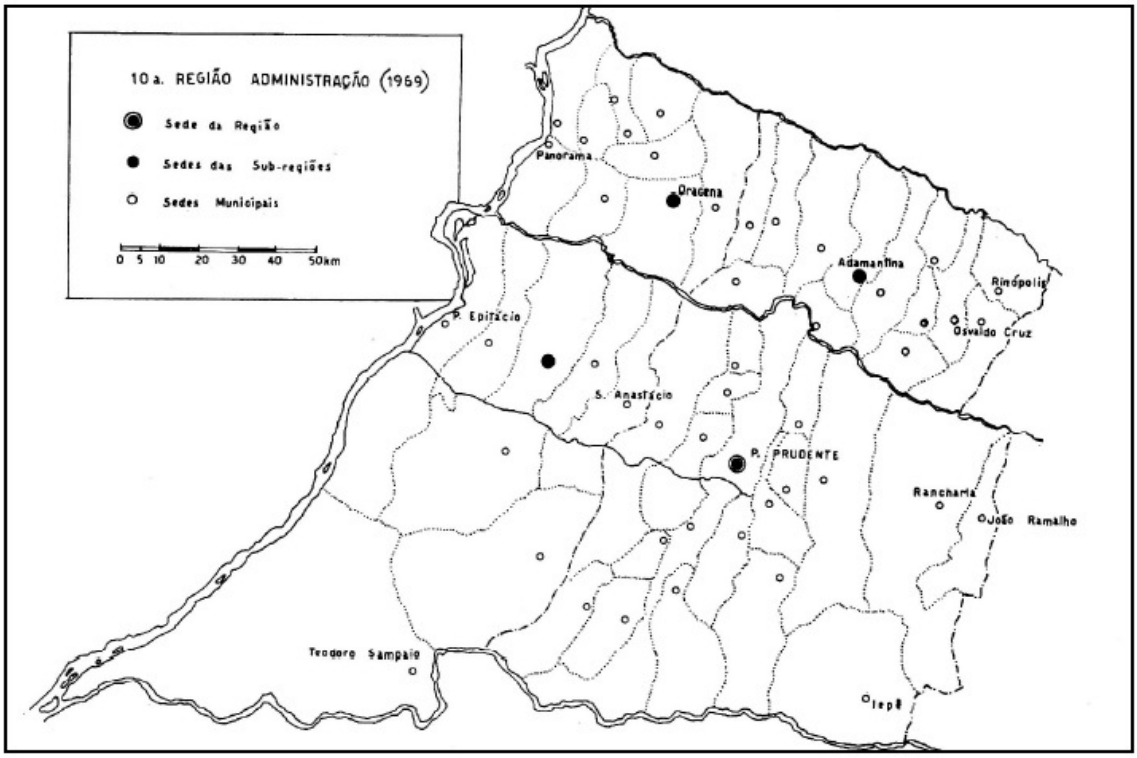
Fonte: Abreu (1972, p.23) – Reprodução.

Percebe-se, portanto, que a delimitação a leste da região varia de acordo com o tema abordado no estudo da região. Porém com o crescimento acentuado do município de Presidente Prudente transformando-se em pólo regional, diversos estudos da região adotam uma divisão relativamente homogenia, estabelecendo o município de Assis como limite da influência regional de Presidente Prudente. Mamigonian, por exemplo, ao estudar o processo de urbanização da Alta Sorocabana nos anos 70, delimita a região da seguinte forma: "A Alta Sorocabana constitui 31 municípios, de Assis a Presidente Epitácio". (Mamigonian, 1973, p. 289).

A polarização em torno de um município sede se tornou uma tendência a partir do final da década de 1960, tornando-se a base das regionalizações instituídas pelo Estado. Esta regionalização transformava em sedes administrativas os núcleos urbanos que alcançassem certo grau de desenvolvimento e tornassem pólos de irradiação de serviços e mercadorias.

No caso da Alta Sorocabana, com a regionalização promovida pelo governo estadual em 1969, estabeleceu-se o Município de Presidente Prudente como pólo regional. Neste processo foram fundidas as duas regiões do sudoeste do Estado, historicamente estabelecidas, a Alta Sorocabana e a Alta Paulista. Esta fusão, no entanto, passou a ser vista como um "casamento forçado".

Mapa 11 - 10º Região Administrativa de Presidente Prudente em 1969



Fonte: Leite (1972, p. 214) - (Reprodução)

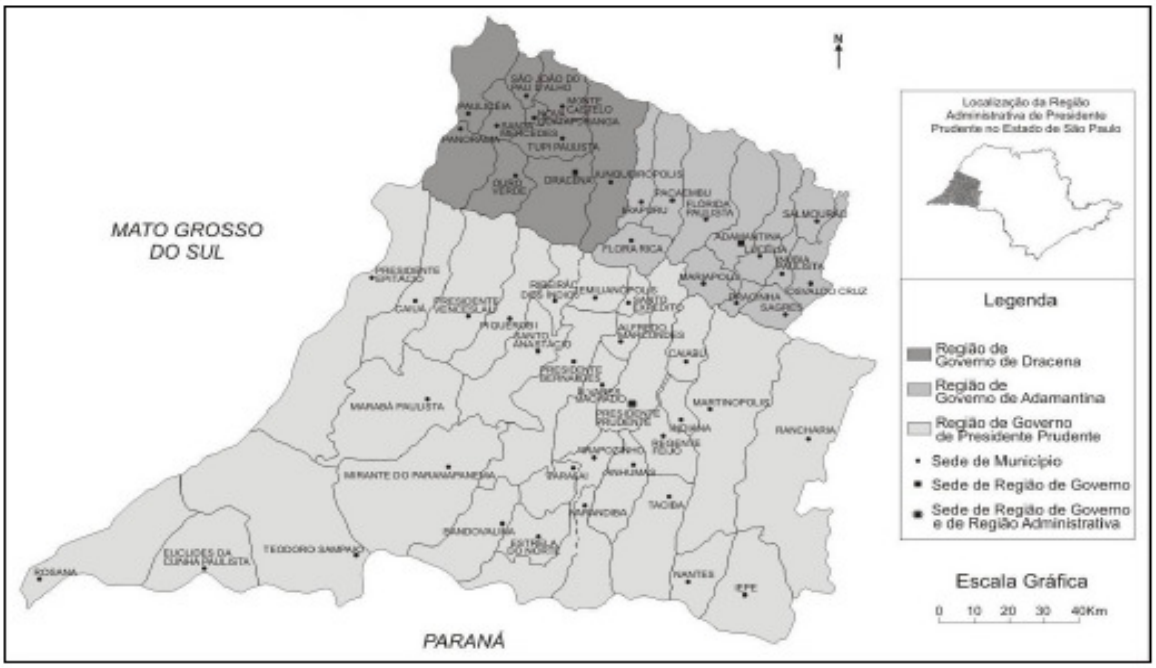
Para Leite (1972), a anexação das cidades da Alta Paulista á área de influência de Presidente Prudente, pelo Governo Estadual, se deu sob certa "precipitação", pois os Municípios da Alta Paulista por mais que estivessem geograficamente próximas a Presidente Prudente, possuíam ligações históricas maiores com o Município de Marília. Da mesma forma "forçada", segundo Leite, se deu a exclusão dos Municípios de Quatá, Paraguaçu Paulista e Maracaí da região prudentina, anexada a Região Administrativa de Bauru.

Esta forma de regionalização intervencionada nos remete a idéia da desorganização da ordem precedente, que segundo Maria A. Faggin Leite (1994) se faz a partir da destruição da conformação anterior. O Estado se torna assim o impositor de uma nova ordem que nem sempre corresponde à realidade ou chegam a ser legítimas para sua população. Desconsiderando as relações historicamente estabelecidas, "... mais do que "forçar", houve o

"forjar" de uma região, mas que não logrou estabelecer uma identidade regional; uma e outra guardam suas particularidades e especificidades". (Dundes, 2007, p. 109).

A partir de 1984 o governo do Estado institui a "Região de Governo" com quarenta e três regiões sub-dividindo as quinze Regiões Administrativas. Desta forma a Região Administrativa de Presidente Prudente passa a se configurar em três Regiões de Governo: Região de Governo de Adamantina, de Dracena e de Presidente Prudente.

Mapa 12 - Regiões de Governo da 10ª Região Administrativa do estado de São Paulo -1984



Fonte: Fundação SEADE

Segundo Dundes (2007) aos poucos a denominação e a representação da Alta Sorocabana vai perdendo espaço para a forjada 10ª Região Administrativa, seja na mídia local, no discurso dos políticos e empresários ou até mesmo no senso comum, principalmente as novas gerações que incorporaram as novas representações regionais (Região de Presidente Prudente, Pontal do Paranapanema), ao contrário de seus avôs que

participaram da construção da Alta Sorocabana e por isso a trazem enraizadas em suas memórias.

Mas não é sem resistência que estas mudanças ocorrem, o que vem mostrar a força da percepção do espaço e da construção histórica do lugar. Neste sentido, algumas instituições políticas e civis ainda recorrem à velha representação para se organizarem e defenderem suas reivindicações. É o caso, por exemplo, da AMNAP – Associação Municipal da Nova Alta Paulista e da UMAS – União dos Municípios da Alta Sorocabana (hoje denominada UNIPONTAL – União dos Municípios do Pontal do Paranapanema) que apesar de representarem a mesma região administrativa, organizam suas reivindicações em associações municipais distintas. Outros eventos ou manifestações populares utilizam também as representações regionais influenciadas pelas ferrovias:

Figura 2 - Cartaz de divulgação de evento na região da Alta Paulista

Fonte: ANAP - 2008

Percebe-se que mesmo a despeito das regionalizações instituídas pelo governo, aquelas motivadas pela influência da estrada de ferro, superaram a própria importância das ferrovias para estas regiões, que em alguns casos nem existem mais, e em outros é atualmente mais um entrave[13] do que um fator de desenvolvimento.

Para nosso estudo, no entanto, devido ao foco na questão da formação do espaço em relação ao desenvolvimento ferroviário, este recorte espacial se mostrou o mais adequado, pois leva em consideração a conjunção dos três fatores: o impulso demográfico, o desenvolvimento econômico e a expansão da ferrovia.

2.2.2 - As fases da ocupação do espigão da Alta sorocabana

Podemos dividir a ocupação da Alta Sorocabana em três fases distintas: a do pastoreiro, a do café e a da policultura. Todas elas adaptadas às condições econômicas da província e do país.

A primeira ocupação da região da Alta Sorocabana, sob o signo do pastoreiro, esteve ligada a chegada de famílias vindas do sul de Minas Gerais, principalmente durante e depois da guerra do Paraguai. Atraídas pelo êxito da cultura cafeeira, estes mineiros começaram a se estabelecer nas regiões limítrofes com Minas Gerais, se deslocando mais tarde para oeste do estado "... fixando-se no reverso da *cuesta*." (França, 1960, p. 181).

A grande característica desta ocupação foi opção pelos grandes espaços livres de solos pobres e vegetação menos densa que permitiam a manutenção da atividade tradicional destes primeiros pioneiros: a criação de cavalos, mulas, bois e porcos, e também a

[13] O trabalho de mestrado intitulado "Trilhos nas Áreas Urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas", faz uma análise sobre a questão da presença dos trilhos ferroviários em áreas intensamente urbanizadas. (Luz, Luciano F. da, FFLCH, 2006)

agricultura de subsistência. Desta forma os mineiros deixaram praticamente intocadas as imensas áreas florestais da região.

Para França (1960) estes primeiros pioneiros não tiveram, aparentemente, nenhuma relação com a colonização posterior em conseqüência da marcha do café. No entanto, não há como negar a importância dos núcleos por eles formados, que mais tarde serviriam de base à irradiação do povoamento, bem como os caminhos abertos que serviram como itinerário das plantações de café.

A segunda fase, marcada pelo avanço do café e da ferrovia, teve como características a busca por solos virgens para o café, a especulação de terras e a colonização pelo loteamento de grandes glebas.

Por ser uma cultura exigente quanto à fertilidade do solo e ao clima, "... procurando o "húmus" das terras de matas" (Fonzar, 1981, p. 50), o café avança sobre as florestas, dando origem a devastação de grande parte destas matas. Com isso outra atividade passa a se destacar na economia da região: a extração e o comércio de madeiras.

Houve também, durante o avanço do café na Alta Sorocabana, um grande surto de especulação imobiliário liderados por fazendeiros, corretores e grileiros. Era muito comum a atuação destes últimos na falsificação de títulos e na ocupação ilegal de terras, fato que tornou a região famosa pela ilegalidade de seus títulos de posse.

Outra característica marcante desta fase foi o surgimento dos loteamentos que retalhavam as terras da região em pequenas propriedades a eram vendidas a prazo aos agricultores das "zonas velhas" e aos imigrantes recém chegados (Sposito, 1982), acrescentando uma nova categoria à ocupação da região: o sitiante, que seria mais tarde o grande responsável pela substituição do café pelo algodão e pela diversificação da agricultura, outra peculiaridade da região.

Assim, com o desencadeamento da crise de 1929-1930, ao lado do esgotamento do solo, outras culturas se tornam concorrentes do café que até então se apresentava como "... o signo único sob o qual se processou a colonização" (França, 1960, p. 186).

O algodão, produto característico da pequena e média propriedade, se tornou o principal concorrente do café, ao lado dos produtos alimentícios como: milho, feijão, batata, farinhas e outras, que serviam tanto ao consumo da região quanto à capital e outras regiões. Inaugura-se, portanto, a fase da policultura que teve uma importante participação na economia da Alta Sorocabana, tornando-a menos vulnerável às crises da economia cafeeira.

> "... a policultura aparece hoje quer como a escolha de espíritos mais tímidos, não possuidores da psicologia da especulação agrícola, quer como efeito de tardia sabedoria, nascida das duras lições impostas pelas crises econômicas." (França, 1960, p.191)

Outra solução, adotada por grande parte dos fazendeiros da região, diante da crise cafeeira, foi a criação e a engorda do gado. Aproveitando as áreas disponíveis para pastagem, a pecuária passou a ser uma nova forma de especulação adotada pelos grandes fazendeiros da Alta Sorocabana. A partir da segunda metade do século XX, há o surgimento dos primeiros frigoríficos acentuando assim a expansão das invernadas. Desta forma, segundo Fonzar (1981), forma-se na Alta Sorocabana o ciclo usual do estado: "mata-agricultura-pasto".

2.2.3 – A relação entre o impulso demográfico, o desenvolvimento econômico e a expansão da estrada de ferro, na Alta Sorocabana

A formação da Região Alta Sorocabana esteve relacionada à sincronização de três elementos: o impulso demográfico, o desenvolvimento econômico e a expansão da estrada de ferro, destacando-se este último como elemento articulador desta ocupação e de seu desenvolvimento econômico.

Camargo (1981) afirma que o progresso geral da técnica, ao lado do crescimento demográfico, foi de extrema importância para o desenvolvimento econômico do Estado, principalmente o desenvolvimento e aperfeiçoamento dos meios de transportes, tornando-se um dos aspectos mais aparentes desse progresso da técnica. Neste sentido a rede ferroviária paulista se destacou como "... elemento condicionante da evolução da sua economia." (Camargo, 1981, p.15).

Ao contrário da grande maioria das companhias ferroviárias brasileiras que não tiveram uma política de colonização, planejando cidades ou loteando suas terras, e tinham como único objetivo escoar a produção, a E.F. Sorocabana, entre outras, tiveram um caráter estratégico, pois seguiam muitas vezes a frente do povoamento, buscando áreas desocupadas, captando novas regiões à economia do estado – no caso da Sorocabana este avanço busco as margens do rio Paraná.

Estas vias de comunicação criavam sítios favoráveis às fundações urbanas. Elas colocam em contato as velhas e as novas regiões e selecionavam, em alguns casos, "patrimônios" [14] para o seu desenvolvimento. Era comum a especulação de corretores de terras e de fazendeiros sobre os projetos das futuras instalações ferroviárias no sentido de

[14] Os "patrimônios" eram glebas doadas pelos fazendeiros às igrejas com o objetivo de se dar início a construção de uma cidade, atraindo assim mão-de-obra para as suas plantações e assegurando a valorização de suas terras para futuros loteamentos. (França, 1960) . Em alguns casos, o próprio fazendeiro se encarregava dos encargos da fundação de um patrimônio, doando mais tarde seu nome ao novo povoado. Assim surgiram algumas cidades da Alta Sorocabana: Assis, Regente Feijó, Martinópolis, e outras. (Fonzar, 1981)

anteciparem a fundação de núcleos urbanos, e com isso valorizar essas terras. No caso da Sorocabana, devido ao rápido avanço da ferrovia quase não houve tempo para estas especulações. (Fonzar, 1981)

As cidades pioneiras que se desenvolveram ao redor do eixo ferroviário tinham como característica o vertiginoso crescimento populacional. Este crescimento se ligava ao aparelhamento trazido pelas companhias ferroviárias: armazéns, oficinas, escritórios, etc. Estimulava outras atividades correlatas e influía no mercado de trabalho. O crescimento destas cidades estava atrelado também ao desenvolvimento das lavouras que se expandiam ao redor do eixo ferroviário.

2.2.3.1 – Crescimento demográfico e a evolução no transporte de passageiros

Para Paschoalick (1940), a evolução da Sorocabana retrata a evolução do povoamento paulista depois de 1870 e se identifica com o progresso dessa coletividade.

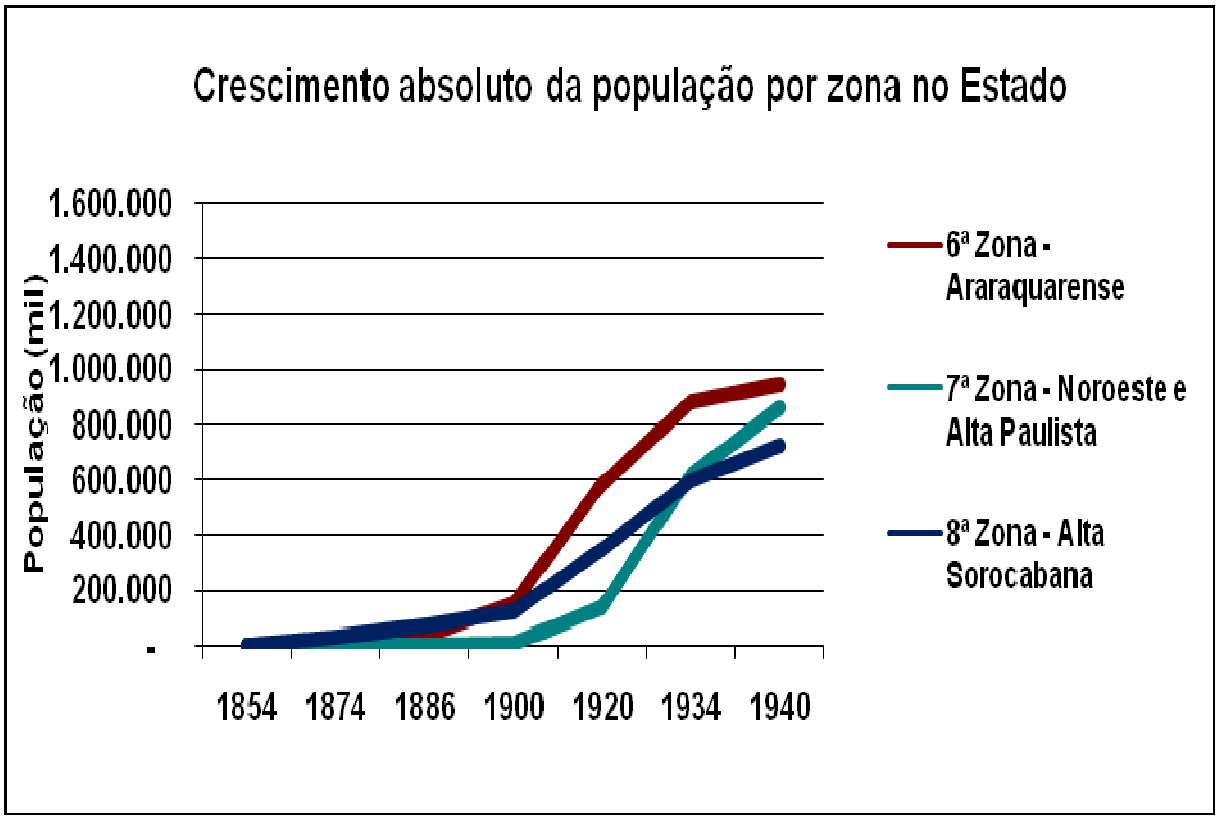
O crescimento e o avanço populacional do Estado de São Paulo coincidem com dois momentos históricos da atuação da ferrovia no território paulista. O primeiro momento esteve ligado à presença das grandes fazendas de café que condicionavam tanto o movimento populacional quanto o traçado ferroviário. A partir de 1900, porém, se observa uma nova tendência onde novas zonas[15] passaram a apresentar um crescimento acentuado em detrimento da estabilização ou decréscimo das zonas mais antigas.

O gráfico abaixo demonstra o aumento acentuado da população nas chamadas "zonas novas", a partir de 1900, momento em que a ferrovia começa a exercer um papel preponderante no avanço das frentes pioneiras. Um exemplo desse expansionismo relacionado ao avanço da estrada de ferro é a Zona da Alta Paulista, que em 1900

[15] Camargo (1981) denominava "zonas novas" as regiões de povoamento recente, ou seja, aquelas cujo desenvolvimento econômico e demográfico estiveram relacionados à penetração pioneira a partir do início do século XX como as regiões: Noroeste, Alta Paulista, Alta Sorocabana e Araraquarense.

representava apenas 0,3% da população do Estado, passando à década de 1940 a somar 13% da população paulista. Vale lembrar que, neste caso, a ferrovia além de facilitar o acesso a esta região, também atuou diretamente na sua ocupação como empresa de colonização, parcelando e vendendo lotes, conforme já abordado no primeiro capítulo deste trabalho.

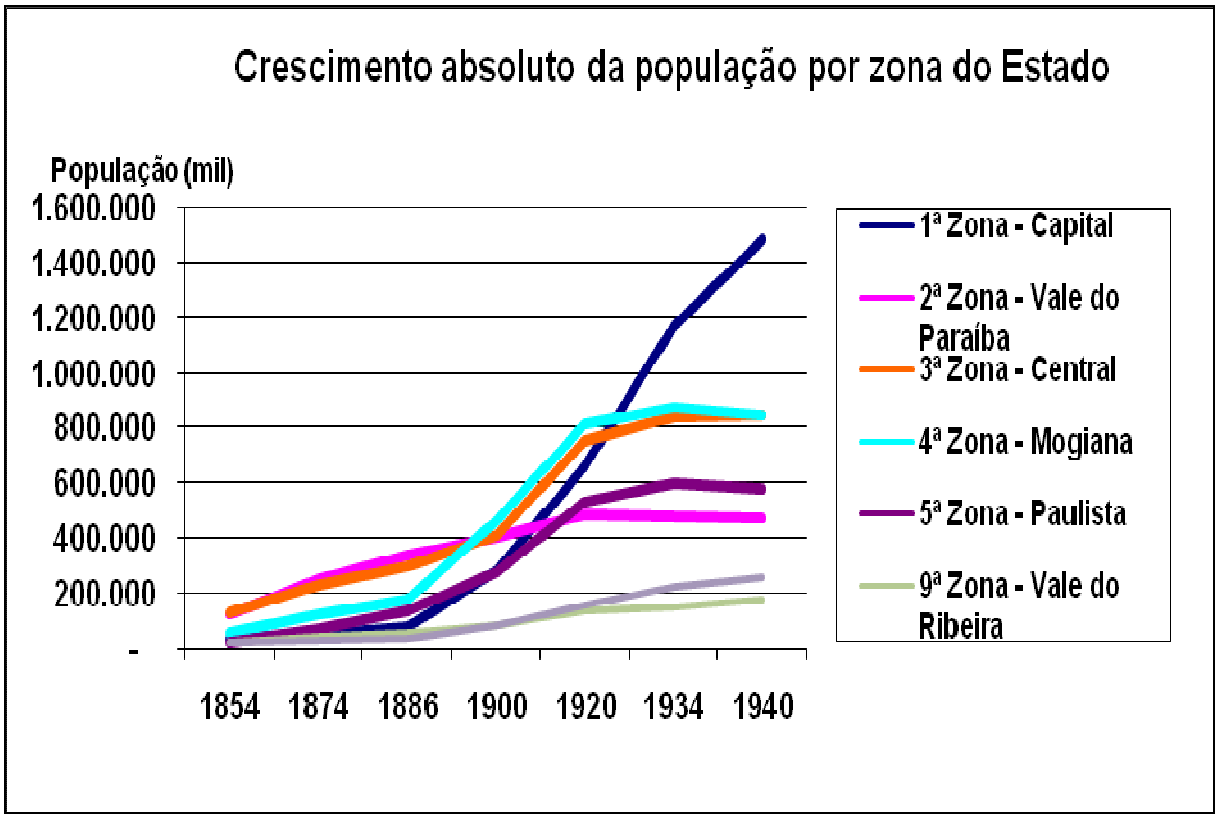
Gráfico 4 - Crescimento demográfico nas "zonas novas" do estado de São Paulo (1854 a 1940)



Fonte de dados: Camargo (1981, p. 81 a112)

Já nas demais zonas (mais antigas), o que se percebe é uma desaceleração no crescimento da população na década de 1920, com exceção da capital paulista, que se mantém em constante crescimento. Estes dados apontam para um surto de migração das zonas antigas para estas zonas mais recentes, além da imigração estrangeira, todas movidas pelas oportunidades oferecidas pelos loteamentos de terras e pelas novas fazendas de café que se instalavam na região.

Gráfico 5 - Crescimento demográfico por zona no estado de São Paulo (1854 a 1940)

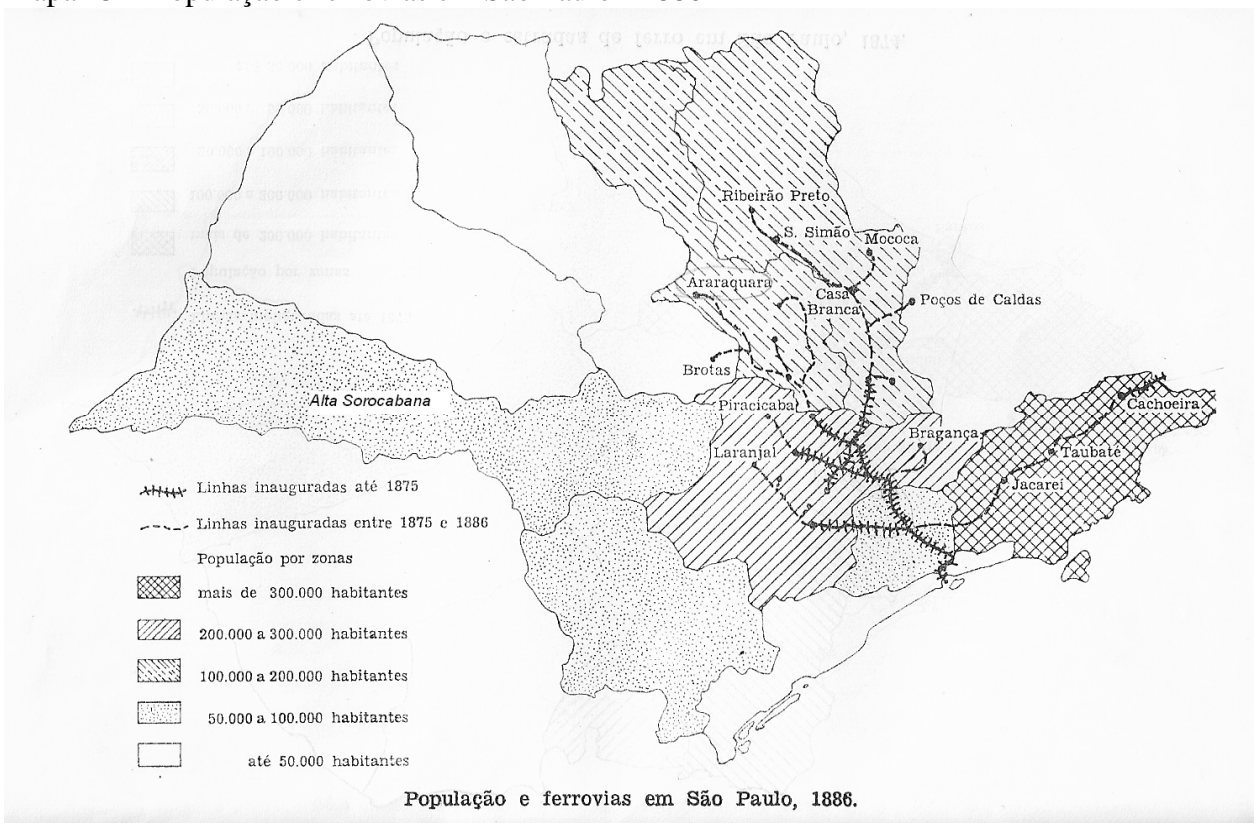


Fonte de dados: Camargo (1981, p. 81 a112)

Segundo Camargo (1981), em 1874 a população da Alta Sorocabana era de pouco mais de 30.000 habitantes. Em 1900, ano em que a ferrovia avança além de Botucatu a população chega a 119.000. Passados vinte anos a população atinge 341.754 habitantes e dobra em 1940, apresentando um total de 724.017 habitantes, ou seja, a população apresentou um crescimento médio de 36,5% ao ano. O grande surto demográfico, porém, se observa entre 1900 e 1920, período em que a ferrovia avança nas áreas novas resultando num aumento de 187,4% da população. Camargo observa também que neste mesmo período, em outra região do estado que abrange o Vale do Ribeira, Itapeva, São Miguel Arcanjo, e outros municípios pouco servidos pela estrada de ferro, a população avança lentamente, cerca de 66% entre 1900 e 1920. E dentre estes municípios, aqueles servidos pela ferrovia são responsáveis, em 1940, por mais da

metade da população desta região. Percebe-se, portanto, que o impulso demográfico se dava com maior intensidade nas áreas servidas pelas ferrovias, fato que reflete a superioridade em termos demográficos (e econômicos) das cidades que tiveram sua gênese ligada à estada de ferro. Tal fato fica evidente se observarmos que as cidades mais populosas do interior de São Paulo tiveram uma grande influência da ferrovia: Campinas, Ribeirão Preto, Sorocaba, Bauru, Araraquara, Presidente Prudente, São José do Rio Preto e outras. A ferrovia foi nestes termos, ao lado de outros fatores, a grande responsável pela distribuição espacial da população paulista, principalmente na configuração das regiões ocupadas a partir do início do século XX, onde a estrada de ferro ditava os caminhos e impunha a chegada da "civilização".

Mapa 13 - População e ferrovias em São Paulo - 1886

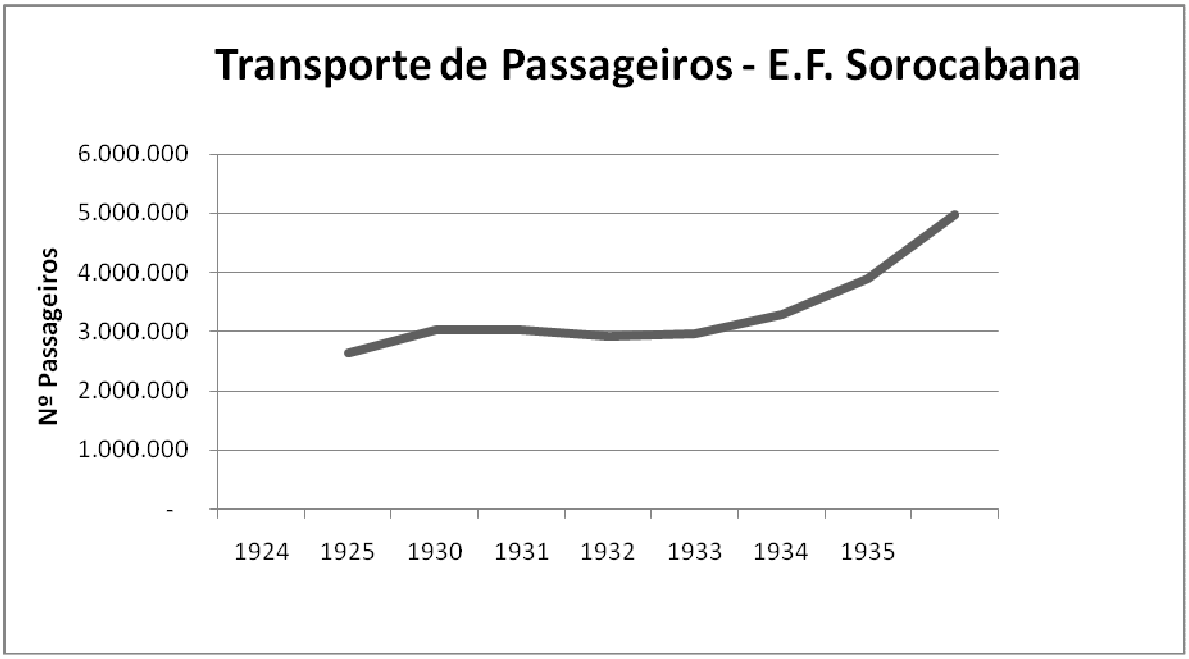


Fonte: – Saes (1981, p. 48) Reprodução

Ao contrário do que aconteceu com o avanço das estradas de ferro americanas que, segundo Saes (1981), transportavam mais passageiros do que cargas na conquista do oeste, a ferrovia no Brasil teve o transporte de passageiros legado a um segundo plano em relação ao transporte de cargas. As oscilações da economia e as consequentes flutuações do tráfego de mercadorias determinavam a variação do número de passageiros transportados pelas companhias ferroviárias, ou seja, a queda ou o aumento do número de passageiros estiveram ligadas ás crises e ao crescimento da indústria agrícola. Para Saes (1981) o povoamento das zonas ferroviárias paulistas, até pelo menos o final da década de 1930, feito em função do café, define o potencial de passageiros para as ferrovias. “Se emerge a crise (e afeta o setor cafeeiro), o tráfego de passageiros diminui.” (Saes, 1981, p.79).

Neste sentido, o gráfico abaixo demonstra o comportamento do fluxo de passageiros da Sorocabana em decorrência da Grande Depressão (1929 – 1930), e o crescimento desse transporte nos anos posteriores relacionado com a acentuada ocupação da região devido a ação das companhias de colonização na divisão das grandes glebas em pequenos lotes, que atrairiam para a região os mais diversos elementos: mineiros, paulistas, nordestinos e imigrantes. (Leite, 1972).

Gráfico 6 - Evolução do transporte de passageiros na E.F. Sorocabana (1925 – 1940)



Fonte de dados: Relatório anual da E.F. Sorocabana de 1940

O aumento do número de passageiros transportados pela E.F. Sorocabana, a partir da década de 1940, pôde ser comparado ao crescimento populacional da Alta Sorocabana que, segundo Sposito (1982), apresentou entre 1940 e 1950 um crescimento demográfico de 62,45% refletindo-se no aumento de passageiros transportado neste mesmo período. Em 1940 a Sorocabana transportou 4.453.008 passageiros. Dez anos depois esse número saltava para 6.933.307 passageiros transportados, resultando no crescimento de 55,70% nos transportes ferroviário de passageiros na região. Já na década de 1950 tanto a população quanto o número de usuários dos trens da Alta Sorocabana sofreram uma sensível queda de crescimento.

Na década de 1960, a o transporte ferroviário de passageiros começa a apresentar os primeiros sinais de sua decadência, causada em grande parte pela concorrência do transporte rodoviário que ganha força com a inauguração de novas estradas na região como a Rodovia Raposo Tavares. Mas também pela tendência na queda de crescimento demográfico da região, que pôde ser observado a partir da década de 1970 quando a

população da Alta Sorocabana cresceu apenas 0,9% ao ano enquanto o estado de São Paulo cresceu neste mesmo período 3,8%. E na década seguinte quando a região apresentou uma taxa demográfica negativa (-3,3%), segundo Sposito (1982).

O transporte de passageiros pela E.F. Sorocabana apresenta em 1970 uma queda de 11,58% no número de passageiros em relação à década de 1960.

2.2.3.2 – Economia regional no transporte ferroviário de cargas.

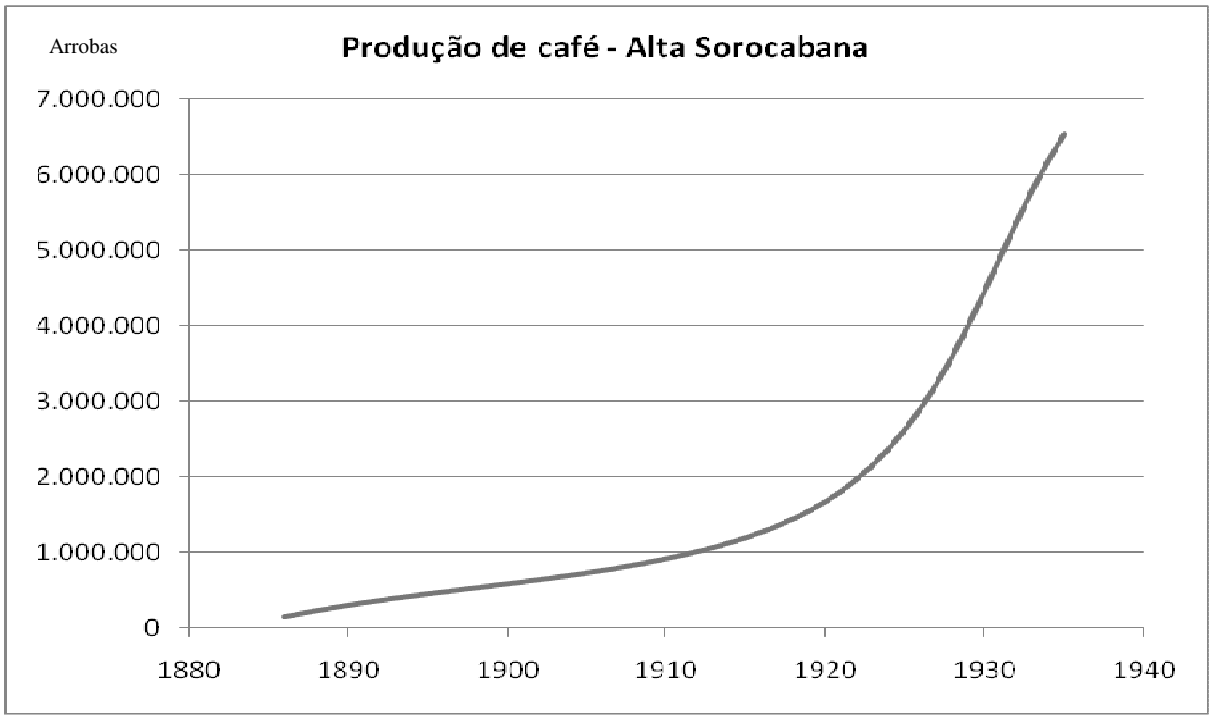
Segundo Paschoalick (1940), a ascensão constante da economia paulista a partir do início do século XX pode perfeitamente ser observada através dos transportes efetuados pela Sorocabana: "... de crises iniciais, onde a insuficiência da zona aliava-se à da Estrada, pôde ela colher maiores lucros, graças ao desenvolvimento do Estado: os transportes tornam-se os mais variados possíveis". (Paschoalick, 1940, p. 683). Diante disto podemos afirmar que as oscilações e as mudanças das estruturas produtivas bem como o crescimento demográfico da Alta Sorocabana puderam ser observadas nos fluxos de transporte da ferrovia por ela servida.

Por se tratar de uma ferrovia de "exploração" (Saes, 1981), a partir do início do século XX, a Sorocabana passou por graves crises financeiras ao avançar em áreas praticamente desabitadas e desprovidas de atividades econômicas substanciais que pudessem justificar a presença de um meio de transporte com alto grau de investimento. Foi, no entanto, o café que impulsionou tanto o desenvolvimento da região quanto a melhora no desempenho financeiro da ferrovia.

Segundo Fiori (1940) "... só um milagre poderia ter modificado, em poucos anos, o aspecto da região. E este milagre foi o café." (Fiori, 1940, p.361). Em trinta anos, o que era

"sertão bruto", passou a configurar entre as maiores regiões produtoras do país. Com uma produção de 151.000 arrobas em 1886, a região passaria a produzir doze vezes mais em 1920 e na metade da década de 1930 a região já produzia mais de seis milhões e meio de arrobas de café, conforme demonstra o gráfico abaixo:

Gráfico 7 - Evolução da produção de café na Zona Alta Sorocabana (1886 a 1935)



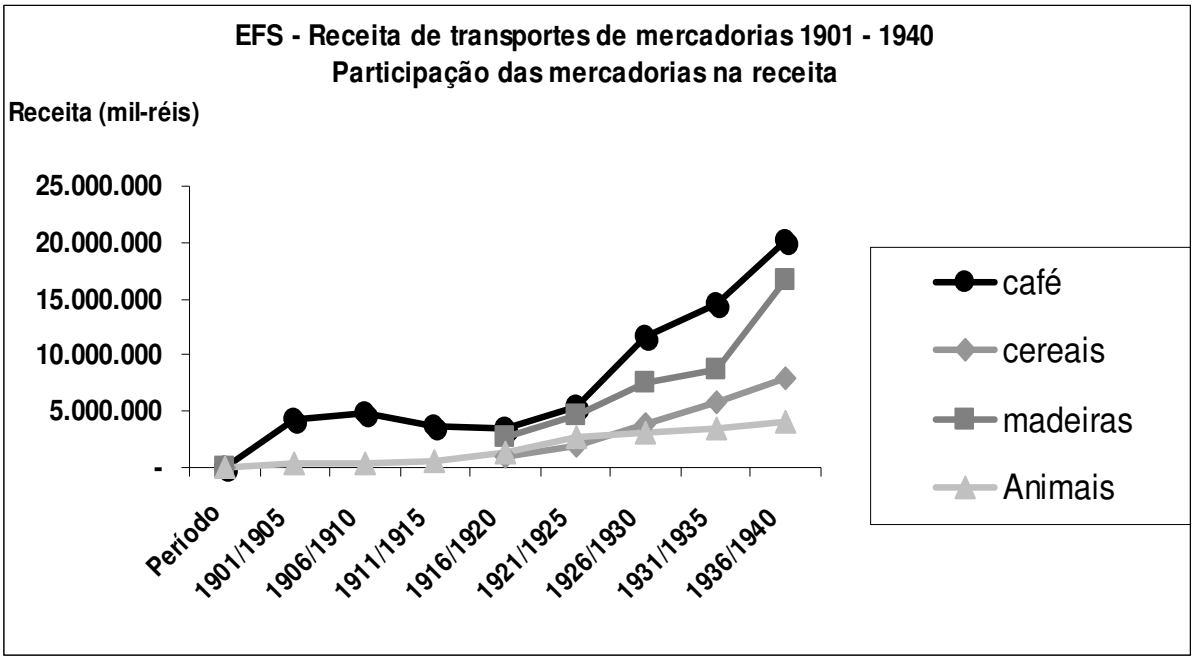
Fonte de dados: Fiori, 1940, p.360.

Diante disto, o café se tornou o principal produto transportado pela Sorocabana, e a mais importante fonte de receita para a empresa. Este produto representou para a ferrovia entre 1896 e 1910, em média, quarenta por cento da receita total da empresa, fato que incluiu a Sorocabana no rol das chamadas "ferrovia do café" (Saes, 1981, p.93).

Devido ao seu alto valor de mercado, o café suportava uma elevada tarifa de frete, se comparada às de outros produtos, de forma que mesmo com a concorrência de outros produtos (principalmente a partir da década de 1930), o café se manteve no topo da receita

da E.F. Sorocabana pelo menos até o final da década de 1940, conforme mostra o gráfico abaixo:

Gráfico 8 - Evolução da Receita de Transportes de Cargas da E.F.Sorocabana – (1901-1940)



Fonte de dados: Saes, 1981, p. 93, 111, 115 e 118.
Obs.: médias anuais para cada período.

Mesmo com a crise de 1930, o café se mantém como a base do tráfego de mercadorias pelo menos até a década de 1940. No entanto, a partir deste período ele já não consegue manter a mesma rentabilidade e muito menos apontar novas perspectivas de desenvolvimento. (Saes, 1981). Ao lado do declínio da importância do café, se observa porém, a crescente presença de novas mercadorias, refletindo uma transformação na própria economia paulista.

Se mesmo as crises do café nas primeiras décadas do século XX não foram suficientes para diminuir sua importância na economia paulista e tão pouco nas receitas das empresas ferroviárias, "... delas nasceram a consciência do perigo de uma economia baseada

na monocultura, e dessa consciência vieram as novas atividades produtoras, quer industriais, quer agrícolas." (Rohwedder, 1940, p.424)

Em relação ao volume transportado, o café chegou a representar no primeiro decênio do século XX, vinte e cinco por cento do total de mercadorias transportas pela Sorocabana. A partir da década de 1920, este percentual apresentou uma sensível queda mantendo-se em torno de dez por cento até o final da década de 1970.

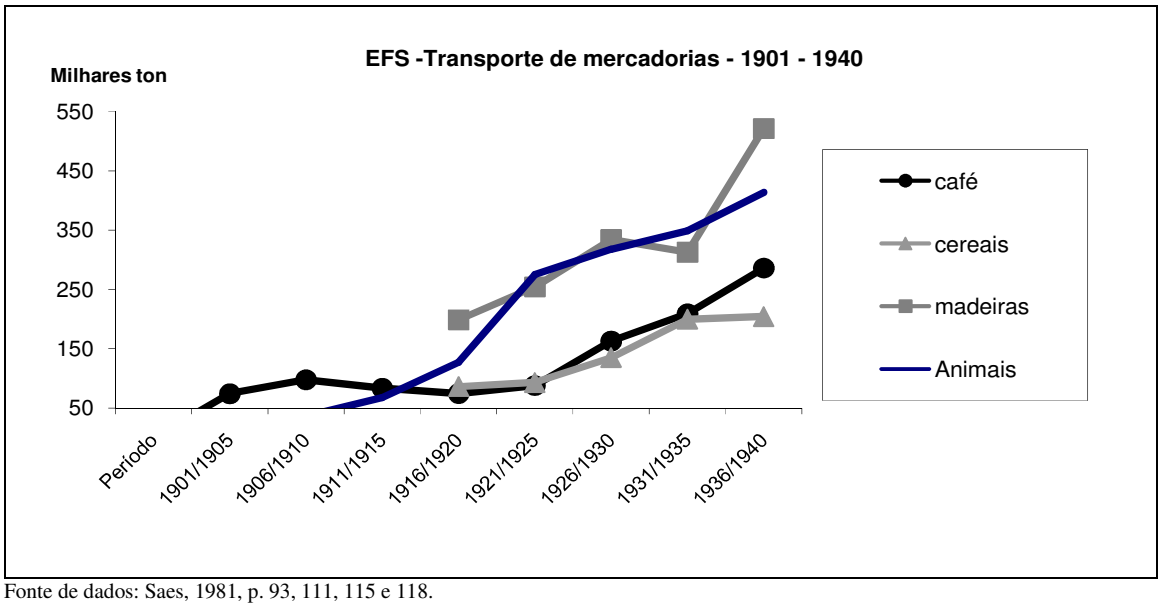
Apesar da importância do café no desempenho operacional da empresa, a diversificação foi uma característica da Estrada de Ferro Sorocabana já nos primeiros anos do século XX. Este fato se mostra claro quando observamos a representatividade do café no volume de transportes das principais concorrentes da Sorocabana. Enquanto o café representou em média 14,37% do volume total transportado pela Sorocabana durante as quatro primeiras décadas do século XX, na Companhia Paulista este produto representou 32,87% e na Companhia Mogiana 25,12% durante este mesmo período. (Saes, 1981, p. 92 e 93). Este fato mostra a posição favorável da Sorocabana em relação às outras ferrovias paulistas em decorrência das constantes crises cafeeiras que se sucederam nas primeiras décadas do século XX.

Outra característica apontada por esta diversificação esta relacionada à própria ocupação da região, que ao contrário das regiões mais velhas onde predominava a grande propriedade monocultora, teve em sua constituição a presença de um grande número de pequenos estabelecimentos, principalmente ao longo da ferrovia. Segundo Milliet (1982, p. 93), em 1935 a pequena propriedade representava 75% do número de estabelecimentos da Alta Sorocabana, enquanto a grande propriedade e o latifúndio representavam juntos apenas 5% do total das propriedades. Em 1960 as propriedades com até 10 ha. representavam 62% enquanto os estabelecimentos entre 10 e 99 ha. representavam 32% do total das propriedades da Alta Sorocabana. (Leite, 1972). Estas pequenas propriedades atribuíram à

região um papel de destaque na economia paulista como "... vanguardeiro na implantação da policultura." (Leite, 1972, p. 59).

Seguindo esta tendência, nos primeiros anos do século XX, as mercadorias transportadas pela E.F. Sorocabana, sofreram um gradativo processo de diversificação no qual gêneros como: cereais, algodão, madeira, animais, material para construção e outras, passaram a ter um peso considerável no volume de cargas transportadas pela empresa, conforme demonstra o gráfico abaixo:

Gráfico 9 – Mercadorias transportadas pela E.F. Sorocabana (1901 a 1940)



Fonte de dados: Saes, 1981, p. 93, 111, 115 e 118.
Obs.: médias anuais para cada período.

A década de 1930 marca na região, o inicio da fase da policultura e da pecuária, com a implantação de culturas de algodão em locais até então ocupados exclusivamente pelo café, bem como na abertura de novos campos para o cultivo de outras culturas e criação de gado.

Esta diversificação apontava para um processo de interiorização dos fluxos de transportes, que até então visavam quase que exclusivamente a exportação, e também um processo de urbanização e mudanças nos hábitos de consumo da população.

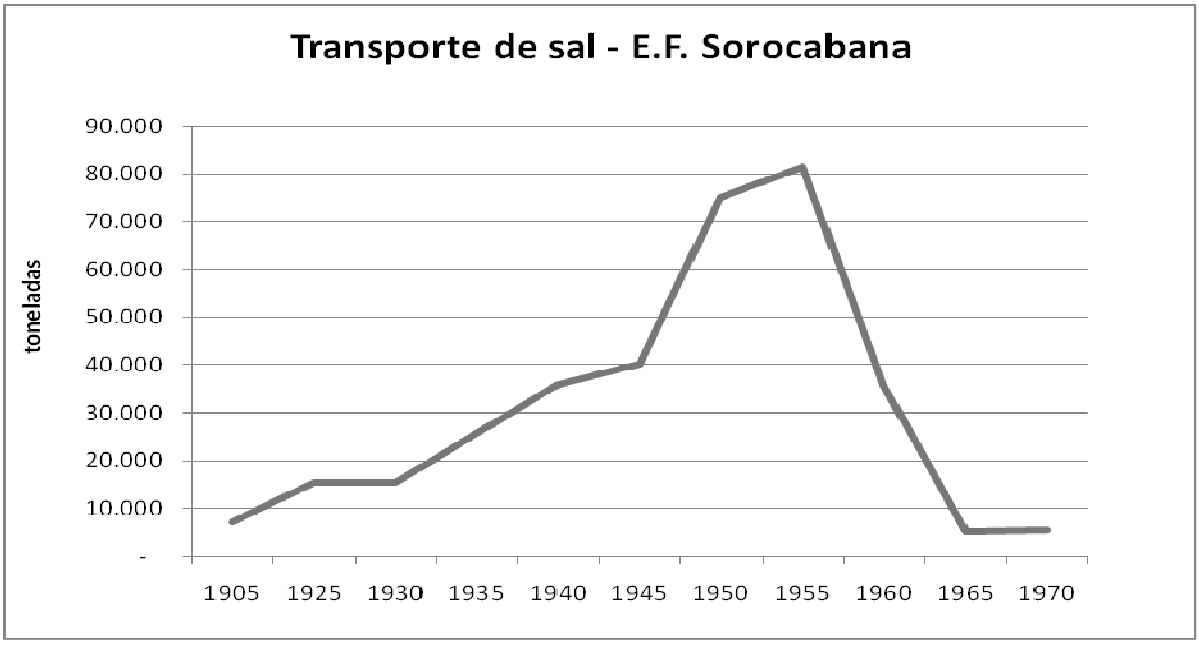
2.2.3.3 - A diversificação produtiva, segundo os relatórios da E.F. Sorocabana

Conforme demonstra o Relatório Anual da E.F. Sorocabana de 1905, foram transportados neste ano 336.673 toneladas de mercadorias distribuídas em cinco itens específicos: açúcar, algodão em caroço, café, sal e toucinho, e em três itens genéricos: alimentícios, materiais e diversos. Dos itens específicos, o café representava 20,59% do total transportado, seguido pelo açúcar (5,55%), algodão (2,26%), sal (2,19%) e toucinho (0,36%). Eram, portanto, os tradicionais produtos de exportação que dominavam a pauta de transportes da Sorocabana neste ano, com exceção do sal que surge desde o princípio como um produto típico de importação, ou seja, percorre o sentido litoral-interior.

Segundo Saes (1981) o transporte de sal foi um importante fator na receita das ferrovias, pois, foi o único produto que desde o início garantiu frete no retorno dos vagões que seguiam normalmente vazios para o interior paulista. O sal, além de suprir o consumo da população da região, abastecia, principalmente, a pecuária. Portanto o crescimento constante do volume transportado desde os primeiros anos da ferrovia esteve diretamente relacionado ao desenvolvimento da pecuária na região. "... Até 1885, transportavam-se anualmente de 2.000 a 4.000 toneladas que ocupavam de 10 a 15% da carga transportada". (Saes, 1981, p.102). Na década de trinta o volume de sal transportado subiu para 30.000 toneladas e nos anos quarenta para 50.000 toneladas, continuando a crescer na década de 1950 até alcançar o volume máximo de 81.538 toneladas transportado em 1955. A partir daí,

no entanto, o transporte de sal apresenta uma queda constante até o final da década de 1970 quando deixa de constar nos relatórios da ferrovia. È válido destacar que a evolução do transporte de animais apresentado nos relatórios da ferrovia se assemelha muito a do transporte de sal, ambas apresentando um constante crescimento a partir da primeira década do século XX até 1955 quando os dois itens atingem seus "picos" de transportes: 81.538 toneladas de sal em 1955 e 930.078 cabeças de gado transportadas neste mesmo ano, passando ambos a declinar a partir deste período. Parece, portanto, coincidir as oscilações do transporte de sal com o transporte de animais afirmando a relação direta destes dois produtos na pauta de transportes da ferrovia.

Gráfico 10 - Evolução no transporte de sal pela E.F. Sorocabana (1905 – 1970)



Fonte de dados: Relatórios anuais da E.F. Sorocabana (1905, 1925, 1930, 1935, 1940, 1944, 1959, 1955, 1965 e 1970)

Em 1925, segundo o Relatório Anual da E.F. Sorocabana, o volume de mercadorias transportadas foi de 1.300.000 toneladas divididas em vinte itens específicos, destacando-se a madeira que se torna líder do "ranking" de volume transportado, representando 22,26%

seguido pelo café (8,79%), lenha (7,61%), cal (4,40%), caroço de algodão (3,21%), açúcar (3,01%), farinhas diversas (3,01%), arroz (2,65%) e milho (2,53%). Além da diversificação, o relatório de 1925 aponta o crescimento do volume de produtos alimentícios voltados principalmente ao consumo interno, o que mostra certa quebra de hegemonia dos produtos de exportação na pauta de transportes da Sorocabana, tornando-a menos dependente das oscilações das demandas do mercado externo. Por outro lado demonstrava a importância das pequenas e médias propriedades para a economia regional, pois eram estes estabelecimentos, os responsáveis pela maior parte da produção destes itens.

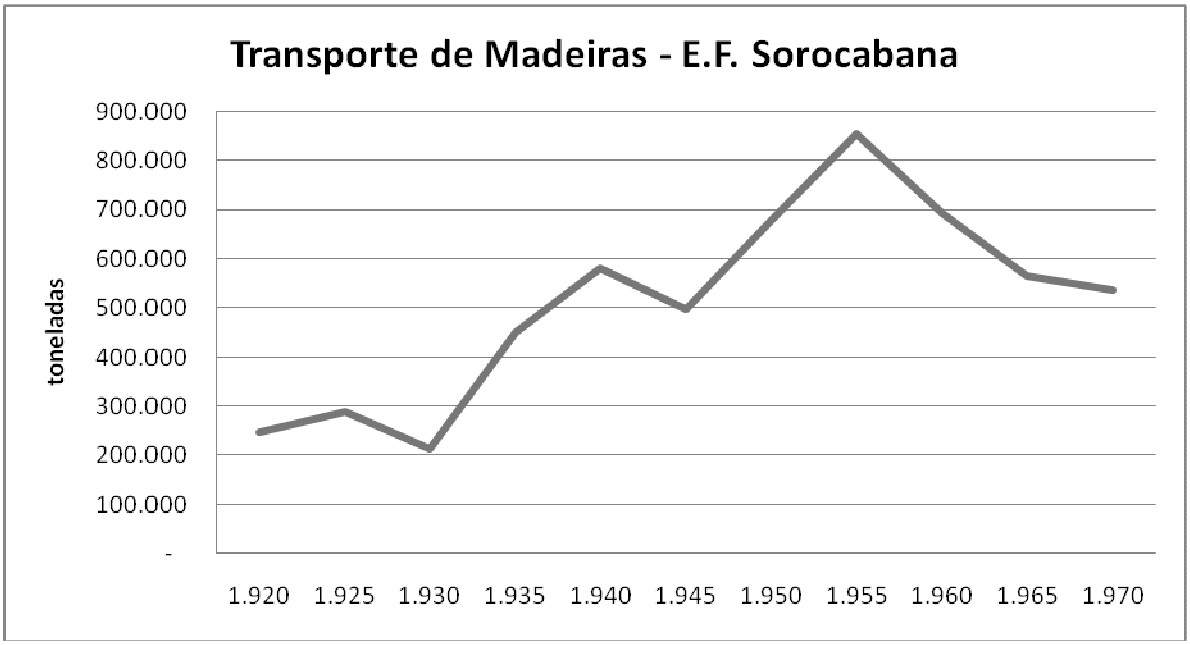
O relatório de 1925 aponta o crescimento acentuado na exploração de madeiras na região, fato que esteve relacionado com o avanço das frentes pioneiras que ao mesmo tempo em que estabeleciam suas culturas promoviam a extração de madeiras. Esta atividade esteve diretamente ligada ao avanço da ferrovia que possibilitava o escoamento das madeiras aos centros consumidores:

> "No caso do Sudoeste Paulista, a Estrada de Ferro Sorocabana contribuiu extraordinariamente para dar vazão da madeira para São Paulo. Raras eram as composições de carga que não transportavam troncos ou madeiras já aparelhadas." (Leite, 1972, p. 62).

Para Lecocq, foi a presença da ferrovia que determinou a implantação e o deslocamento das serrarias, de modo que a distância entre a extração/beneficiamento e o embarque não tornasse pouco compensador o negócio madeireiro. Em outras palavras, foi o transporte, nesta época, o grande responsável pelos lucros na exploração de madeiras. Desta forma as serrarias acompanhavam a progressão da estrada de ferro em duas direções: ao longo da linha ou para o lado delas "... em distâncias que permitem ser a madeira vendida a preço compensador, sem que o transporte absorva o lucro." (Lecocq, 1940, p. 700).

Em 1925 a Sorocabana transportou 288.802 toneladas de madeiras mantendo uma tendência de crescimento até a década de 1950 quanto atinge seu maior volume de madeira transportada: 854.220 toneladas no ano de 1955. As quedas nos transportes verificadas no gráfico abaixo parecem coincidir com épocas de recessão econômicas: a grande depressão de 1930 e a Segunda Guerra Mundial respectivamente, que acarretaram uma paralisação nas construções e consequentemente um resfriamento no mercado de madeiras. A partir da segunda metade da década de 1950, no entanto, se observa uma constate queda no transporte deste produto, que para Leite (1972) marca o período de esgotamento do estoque madeireiro da região.

Gráfico 11 - Evolução no transporte de madeiras pela E.F. Sorocabana (1920 – 1970)



Fonte de dados: Relatórios anuais da E.F. Sorocabana (1925, 1930, 1935, 1940, 1944, 1959, 1955, 1965 e 1970) e Lecocq (1940)

A exploração de madeira marcou a paisagem regional e foi até a década de 1950 uma importante fonte de recursos para os municípios da Alta Sorocabana. Pelo menos até a

década de 1970, segundo Leite (1971), as casas de madeira predominavam em quase todas as cidades da Alta Sorocabana. Presidente Prudente, por exemplo, possuía em 1970 cerca de 56% de seus edifícios em madeira. Em Teodoro Sampaio este percentual ultrapassava os 90%. Além da renda provinda dos impostos sobre a extração e industrialização da madeira, os municípios abrangidos tiveram também um crescimento acentuado de suas populações devido ao grande contingente de operários atraídos pela indústria de madeira da região.

Desta forma a indústria madeireira foi, segundo Lecocq, na segunda metade do século XX, um elemento fundamental para o desenvolvimento da Alta Sorocabana: "... Graças à indústria madeireira, a Alta Sorocabana mergulhada em sono letárgico, movimentou-se e desenvolveu-se". (Lecocq, 1940, p. 704).

Portanto, pelo papel de destaque da madeira na economia e na paisagem regional passou este produto a configurar como elemento essencial na receita da ferrovia, ultrapassando em alguns períodos o valor arrecadado com o transporte de café (Saes, 1981).

Em 1935 a Sorocabana apresentava em seu relatório anual uma relação de trinta e três itens transportados, e outros de menor expressão englobados no item "outros produtos". Em relação ao ano de 1925, apenas a "farinha de trigo" desponta como um novo e importante produto na pauta da ferrovia.

Como o trigo não foi um produto típico da região da Alta Sorocabana, que consequentemente não possuía moinhos especializados em seu beneficiamento, seu transporte esteve, em grande parte, ligado ao fluxo de importação, ou seja, no sentido capital-interior. Para Saes (1981), o aumento do transporte de farinha de trigo esteve associado ao crescimento da população e á introdução de hábitos alimentares, principalmente aos relacionados à imigração italiana.

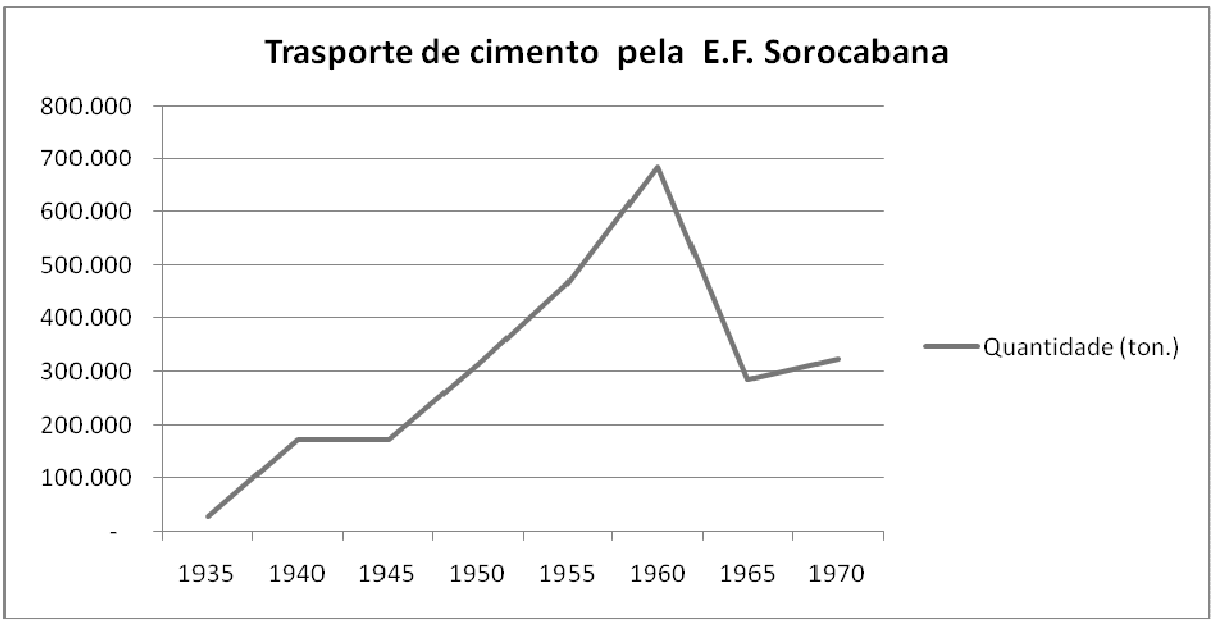
Entre os cereais transportados pela ferrovia, o milho se destaca como um produto pioneiro da Alta Sorocabana e característico da pequena propriedade. (Paschoalick, 1940). Segundo este mesmo autor, na década de trinta, oitenta por cento do volume total de milho transportado pela ferrovia foram embarcados nas estações da Alta Sorocabana.

Do total dos transportes de cargas efetuados pela E.F. Sorocabana em 1935, dezenove itens, ou 63,33% deles, eram produtos alimentícios, seis eram materiais para construção, enquanto cinco eram insumos destinados á indústria. Além do café, produto típico de exportação, que representou neste ano dez por cento do total de toneladas transportadas, outros produtos se destacaram na categoria dos produtos alimentícios: milho (4,82% do total transportado), farinha de trigo (3,23%), banana (2,71%), Arroz (2,67%), carnes verdes e congeladas (2,44%), açúcar (1,94%), batatas (1,80%), frutas diversas (1,70%) e o sal (1,30%).

O transporte de materiais para construção teve seu maior período de crescimento na década de 1920, vindo a ser interrompido no início dos anos trinta devido a "Grande Depressão". A recuperação deste item, no entanto, se faz sentir já na metade da década de 1930, o que segundo Saes (1981), reafirma a hipótese da rápida reação da economia brasileira após a crise, fato que se torna ainda mais relevante se levarmos em consideração que este item esta diretamente relacionado ao crescimento das cidades, das infra-estruturas e do capital.

Dentre os materiais para construção, o cimento passa a partir da década de 1930, a configurar um vertiginoso crescimento dentro da pauta de transportes da E.F. Sorocabana, pelo menos até o final da década de 1960, quando se inicia uma abrupta queda no fluxo deste item.

Gráfico 12 – Evolução no transporte de cimento pela E.F. Sorocabana (1935 a 1970)



Fonte de dados: Relatórios anuais da E.F. Sorocabana (1935, 1940, 1944, 1959, 1955, 1965 e 1970)

Além do cimento, configuram na relação dos materiais para construção os seguintes itens: cal representando 3,02% do volume transportado, tijolos e telhas (2,62%) e pedras (2,37%), além das madeiras (22,76%) com utilização tanto na construção civil como na fabricação de móveis e outros utensílios.

Em 1945 a Sorocabana apresentava em seu relatório uma relação de trinta e cinco itens transportados, destacando-se o surgimento da gasolina na categoria de produto de importação destinado ao abastecimento da frota de automóveis e caminhões que começavam a ganhar destaque na região. O crescimento no transporte de algodão se destaca na relação dos produtos transportados. Em dez anos o transporte deste produto aumentou cerca de 130%: em 1935 a Sorocabana transportou 129.148 toneladas de algodão em plumas e em

caroços, representando 6,52% do volume total transportado, passando em 1945 a transportar 344.027 toneladas, saltando para 10,15% do total de produtos transportado pela ferrovia neste ano.

Segundo Leite (1972), a partir da década de 1940 até a de 1960, a região da Alta Sorocabana se torna uma das áreas de maior produção de algodão do Estado de São Paulo (Leite, 1972).

Uma das características do cultivo do algodão na região foi o parcelamento de terras, que ao contrário do café que ficara restrito as grande fazendas, era produzido em médias e pequenas propriedades, pois sendo uma cultura anual possuía uma rotatividade maior que o café, além de exigir investimentos bem menores. Houve com isso uma maior concentração de agricultores principalmente ao longo das ferrovias.

Além do parcelamento da terra, o algodão foi no período compreendido entre 1930 até fins da 2 ª Guerra Mundial, responsável pela instalação, ao longo da ferrovia Sorocabana, de importantes empresas beneficiadoras do produto. Em 1937 se instala a norte-americana Anderson Clayton em Presidente Prudente para onde se canalizava grande parte da produção da região. Entre 1939 e 1945 surgem várias outras empresas como: Continental Gin Co., Mac Faden, Lótus, Sanbra, Braswey, Matarazzo, entre outras.

Na década de 1960, a produção do algodão na região sofre forte queda, desencadeando o fechamento ou transferências de diversas dessas empresas beneficiadoras. Entre os diferentes fatores da decadência do algodão, que posteriormente seria substituído pelo cultivo do amendoim, figuram o enfraquecimento dos solos; as pragas que afetavam os algodoais e encareciam os custos de produção com inseticidas; a diminuição da demanda internacional com o fim da 2ª Guerra Mundial; o desenvolvimento de fibras artificiais em grande escala e custos menores; elevação dos preços da terra devido à produção da pecuária que começa a se expandir a partir de então. (LEITE, 1972).

Com a crise do algodão e a consequente transferência das empresas algodoeiras, outra atividade toma força na região, a pecuária. As terras que serviram ao cultivo de café e posteriormente ao algodão começam a servir às invernadas. Assim, a partir da década de 1960, muitos frigoríficos de capital externo (e alguns de capital interno), passaram a se instalar na região - inaugurando um novo modelo de localização, junto à matéria-prima e não mais nos centros consumidores. Foi nesse contexto que o frigorífico Bordon instalou-se em Presidente Prudente, em 1960.

> "Em toda a região de Presidente Prudente, naquela década, surgiram frigoríficos: em 1965 foi criado o frigorífico Kaiowa, em Presidente Venceslau; em 1996 o Frigorífico Prudentino, em Presidente Prudente; o Frigorífico União, em Presidente Epitácio – tido como um dos maiores da América; o Frigorífico Luizari, posteriormente Frigorífico Presidente Prudente (1981); o Curtume Scarbord (...) em 1974, em Presidente Prudente; e o Curtume Touro (1978), localizado também em Presidente Prudente." (Dundes, 2007, p. 108)

Segundo Leite (1972, p. 103), "... a história da Alta Sorocabana está intimamente ligada à engorda de gado bovino". Contudo seu desenvolvimento esteve vinculado à retirada da mata, a instalação dos trilhos da estrada de ferro, e à decadência do café que cederia suas terras para as invernadas. Para Monbeig as crises do café não foram entraves para o avanço da ferrovia nas áreas ainda pouco povoadas,

> "Em direção ao Paranapanema, em direção ao Rio Grande e até o Rio Paraná, os trilhos eram colocados adiante. Atingiu-se, dessa forma, regiões mais próprias à pecuária do que ao café. Os paulistas puderam, então, valorizar uma nova possibilidade – as zonas novas." (Monbeig, 1984, p. 100).

Tanto o gado, como os seus derivados (carnes verdes e congeladas), tiveram um papel importante no rol de produtos transportados pela Sorocabana, pelo menos até metade da década de 1950, quando chega às barrancas do Rio Paraná em Porto Epitácio, a Rodovia

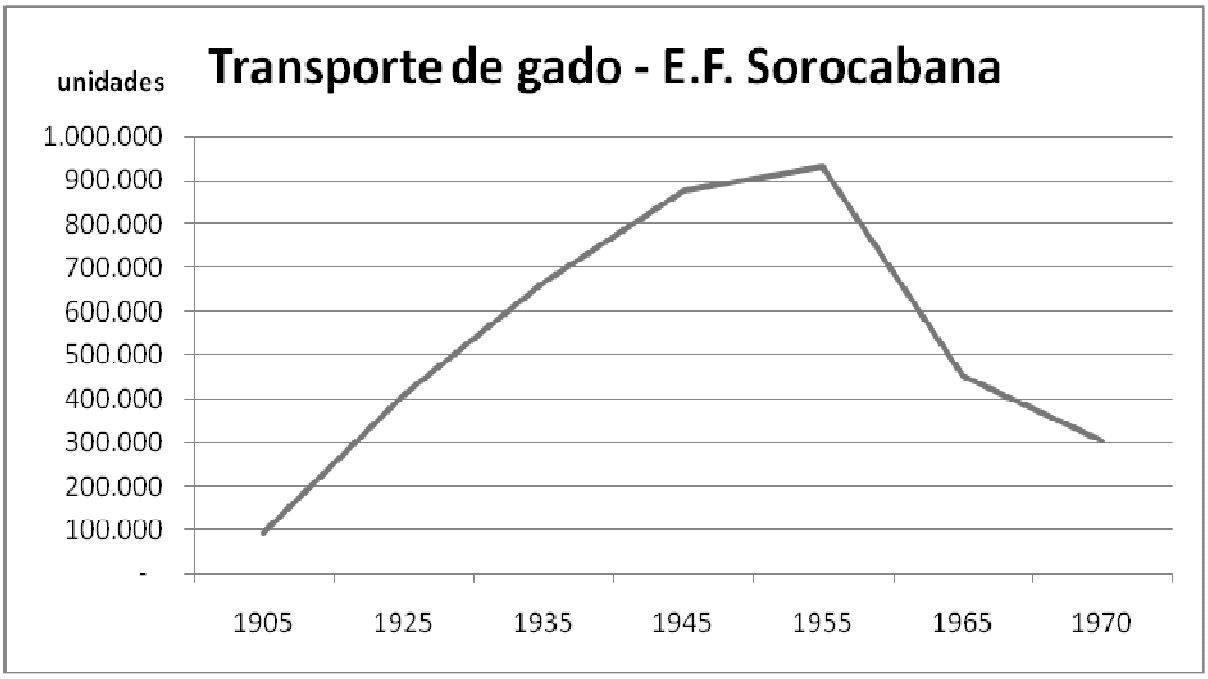
Raposo Tavares. Esta rodovia passou a oferecer, principalmente em relação às carnes congeladas, um transporte mais rápido entre o produtor e o mercado consumidor, causando uma acentuada queda nos transportes ferroviários deste produto. No ano de 1946 a Sorocabana transportou 44.000 toneladas de carnes verdes / congeladas, vinte anos depois o volume transportado cai para 8.300 toneladas. Somado ao fato de que na década de 1960 um considerável número de frigoríficos se instalou ao redor de Presidente Prudente aumentando a produção de carnes, fica claro que houve uma significativa mudança de modal neste transporte, ou seja, a maior parte da produção de carnes verdes /congeladas passaram a ser transportadas por caminhão.

Em relação ao gado em pé, podemos observar através dos números apresentados nos relatórios da E.F. Sorocabana que o crescimento no número de animais transportados já se dava a partir da década de 1920, época em que as áreas de pastagens começavam a avançar em áreas destinadas a lavoura. Este gado chegava geralmente de Mato Grosso pela Noroeste, via Bauru, e depois da engorda era reembarcado para os frigoríficos próximos à capital (Paschoalick, 1940).

Segundo Leite (1972) em 1940 a criação de gado ocupava cerca de 44% das áreas aproveitáveis da Alta Sorocabana. Em 1950 as áreas de invernadas já ultrapassavam as áreas cultivadas, ou seja, 50,9% das áreas aproveitáveis da região se destinavam à engorda de gado, chegando, em 1960, a representar 69,6%.

O transporte de gado pela Estrada de Ferro Sorocabana acompanhou o crescimento das áreas de invernadas pelo menos até metade da década de 1950 quando se completam as obras de asfaltamento da Rodovia Raposo Tavares até Porto Epitácio, e quando grande quantidade de frigoríficos chegam à região, diminuindo progressivamente o transporte de animais vivos aos abatedouros que até a década de 1950 localizavam-se aos arredores da capital paulista.

Gráfico 13 - Evolução no transporte de gado em Pé - E.F. Sorocabana (1905 a 1970)



Fonte de dados: Relatórios anuais da E.F. Sorocabana (1935, 1940, 1944, 1959, 1955, 1965 e 1970)

Foi, portanto, a concorrência do caminhão e a transferência de frigoríficos que até então se localizavam próximos aos mercados consumidores, o grande responsável pela queda acentuada no transporte de gado a partir da década de 1960, já que a região da Alta Sorocabana passou a se firmar, desde então, como uma importante zona pecuarista do estado de São Paulo.

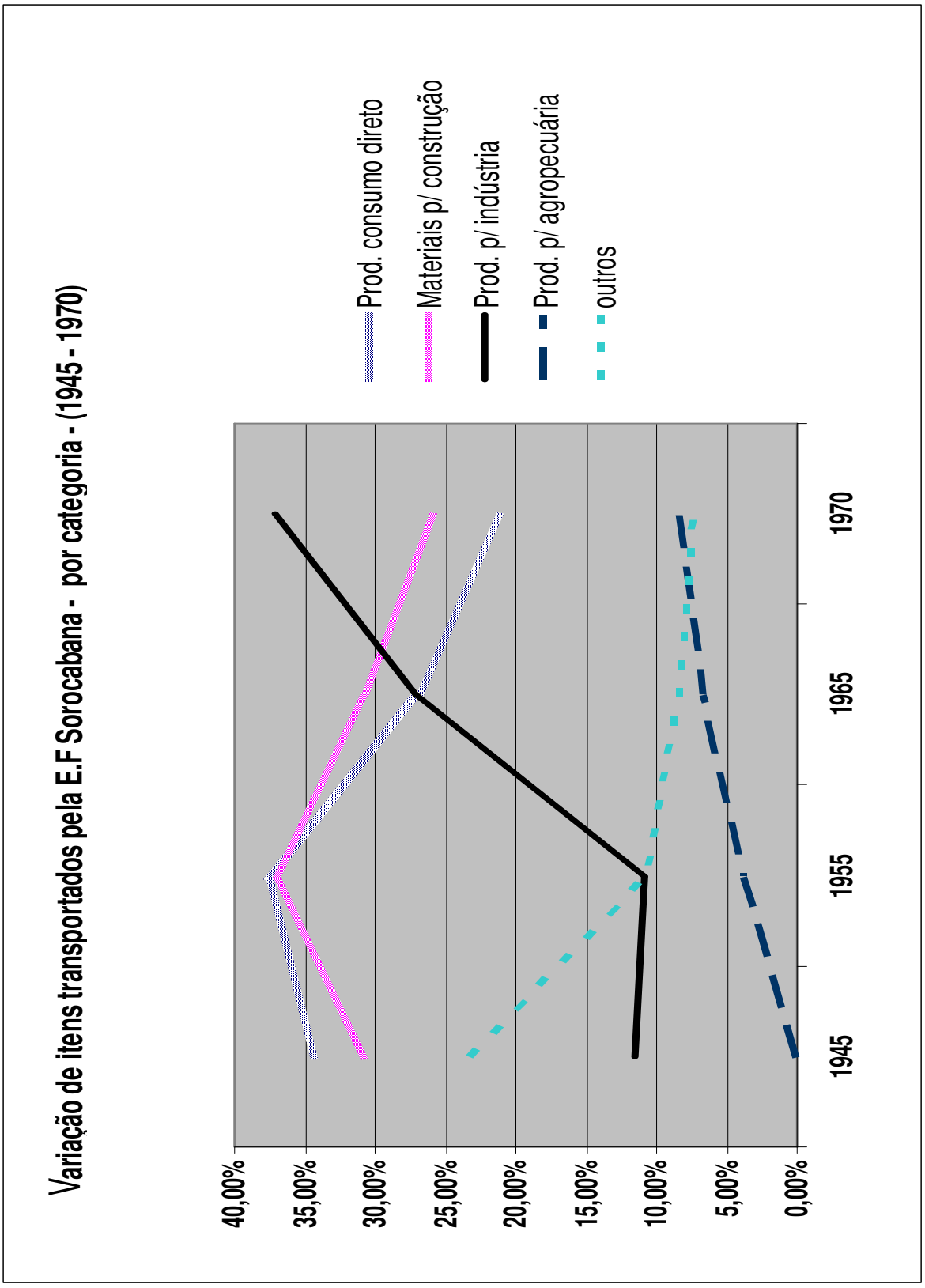
O relatório de 1955 aponta um crescimento de 68,57% no número de itens transportados pela ferrovia em relação a 1945, ou seja, dos trinta e cinco itens transportados em 1945, a Sorocabana passa a transportar cinqüenta e nove em 1955. Esta tendência se estende até sua incorporação à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. em 1971.

Esta diversificação se dá principalmente pela inserção de novos insumos industriais e agropecuários na pauta de transportes da ferrovia, reflexo da onda de industrialização ocorrida no estado a partir da década de 1950. Produtos como celulose, enxofre, minérios

(ferro, manganês e outros), bauxita, máquinas agrícolas, adubos e fertilizantes, passam desde então a constar nos relatórios anuais da Sorocabana.

Seguindo esta tendência, o relatório da E.F. Sorocabana de 1965, demonstra a importância dos insumos industriais, que atingem o mesmo volume (27,18%) dos produtos destinados ao consumo direto (27,02%), perdendo apenas para os materiais destinados a construção civil (30,86%). Cinco anos mais tarde, esta tendência se concretiza, quando os insumos industriais se configuram como principal grupo de mercadorias transportado pela Sorocabana. O relatório ferroviário deste ano aponta o grupo dos insumos industriais, como responsável por 37,18% do volume total transportado, enquanto o grupo de produtos de consumo direto atinge apenas 21,21%%, conforme demonstra o gráfico abaixo.

Gráfico 14 - Variação por categoria de mercadorias transportadas pela E. F. Sorocabana – (1945 – 1970).



Fonte: Fonte de dados: Relatórios anuais da E.F. Sorocabana (1935, 1940, 1944, 1959, 1955, 1965 e 1970)

Estes números apontaram o perfil que o setor ferroviário passou a assumir deste então, principalmente pela ineficiência (ocasionada pela falta de investimentos e manutenção), demonstrada frente à concorrência rodoviária. Segundo Silveira (2007, p.45) a partir do final da década de 1950 "... o sucateamento das vias permanentes e dos materiais rodantes e o enfrentamento com a rede rodoviária, agravou a decadência das ferrovias".

Dessa forma, enquanto o transporte rodoviário passou a assumir o transporte da maior parte dos produtos destinados ao consumo direto, principalmente daqueles perecíveis, ou com maio valor agregado, à ferrovia restou o transporte de produtos cujos altos volumes, e o baixo valor do frete compensavam a pouca eficiência a demora e os riscos de acidentes.

Foi neste contexto que em 1971 o governo do estado de São Paulo decide fundir a Sorocabana às demais ferrovias paulistas, criando a estatal FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.. Segundo Soukef Jr. (2001), uma das primeiras medidas da nova empresa foi estabelecer um plano de investimentos que previa entre outras coisas a recuperação das vias, a recuperação de carros e vagões e novas obras de infra-estrutura. Apesar de alguns avanços em seus vinte anos de existência, nem o estado nem os administradores da estatal conseguiram reverter o processo de deterioração do transporte ferroviário paulista. "Ao contrário, neste período, as condições se agravaram ainda mais" (Soukef Jr., 2001, p.67).

Trinta anos depois da criação da FEPASA, e já sob a concessão privada, a situação das ferrovias paulistas pouco evoluiu. Trechos considerados antieconômicos pelas concessionárias foram abandonados, como o trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio aonde os trilhos chegaram a ser arrancados, representando um grande retrocesso para a região da Alta Sorocabana.

Portanto, a fuga de capitais na região, nos últimos 60 anos, parece ter uma relação direta com a falta de investimentos na manutenção e na expansão da rede de transportes dessa região, destacando-se aí o transporte ferroviário. Assim, muitas empresas que produziam na região para abastecer os grandes centros consumidores do estado, migraram para outras regiões mais próximas desse mercado. E as empresas que permanecem na região ficam a mercê do monopólio rodoviário que tem como seu principal simpatizante a própria concessionária de transportes ferroviários a ALL – Logística, que prefere oferecer sua estrutura de logística rodoviária à investir na recuperação da malha ferroviária. Para Silveira (2001, p.139) a lógica das concessionárias é investir o menos possível.

3 – DECLÍNIO E CONCESSÃO: AS MUDANÇAS NO SETOR FERROVIÁRIO PAULISTA E SEUS IMPACTOS NA ECONOMIA REGIONAL DA ALTA SOROCABANA

3.1 – O setor ferroviário na economia paulista após década de 1930

Após o declínio da economia cafeeira e a crise econômica mundial de 1929, o setor ferroviário nacional ingressa num período de estagnação que segue até a década de 1960, entrando, a partir daí, num ciclo de decadência, desencadeando, nos anos 90, no processo de concessão à iniciativa privada. (Silveira, 2007).

A explicação mais utilizada para a estagnação do transporte ferroviário a partir da década de 30, parte da idéia de que o desenvolvimento da malha ferroviária nacional esteve ligado à orientação histórica do crescimento econômico do país, voltada, durante mais de 400 anos, para a exportação de alguns poucos produtos primários. Para Galvão (1996), apesar de importante, este argumento explica apenas parcialmente a decadência do setor ferroviário, isto é, somente o fator genético do seu desenvolvimento. Assim, a questão que se coloca é: porque o transporte ferroviário de cargas e passageiros não conseguiu se adequar a nova orientação econômica voltada ao mercado interno? Ainda para Galvão, a adequação do setor ferroviário nacional com sua expansão física e o melhoramento das vias existentes, deixou de ocorrer simplesmente porque não havia uma justificativa econômica para isso. Tomando-se como exemplo a região Sudeste, podemos observar que, o café, produto responsável pelo bom desempenho das empresas ferroviárias durante décadas, deixou de ser expressivo economicamente a partir da década de trinta. Apesar da diversificação dos produtos transportados, e até um aumento no volume de transportes, grande parte das empresas ferroviárias não

conseguiu atingir os resultados anteriores, devido principalmente ao elevado valor do frete sobre o transporte de café se comparado a outros produtos, como demonstra a tabela abaixo:

Tabela 4 – Tarifas cobradas pelas ferrovias de São Paulo em 1936 (valores em réis)

PRODUTO (TON/KM)	PAULISTA	MOGIANA	SOROCABANA
CAFÉ	**460**	**392**	**480**
GÊNEROS ALIMENTÍCIOS	140	290	210
SAL	180	406	340
MADEIRAS	100	100	150
ANIMAIS	140	140	160

Fonte: Saes 1981, p. 122

Não houve, portanto, outro produto, ou mesmo outros produtos que juntos dessem suporte ao desenvolvimento ou a manutenção do transporte ferroviário frente à sua orientação agroexportadora que, por sua vez, também passou a perder importância já que a economia nacional se voltava à substituição das importações, à diversificação de produtos e ao abastecimento do mercado interno. Tão pouco a industrialização nacional contribui para o desenvolvimento dos transportes não rodoviários de longa distância, devido sua grande concentração em uma pequena área do território nacional. Tudo isso se refletiu na queda de investimentos e manutenção das infra-estruturas e do material rodante, tornando o sistema ferroviário ainda mais inadequado[16], ineficiente e incapaz de atender aos anseios da nova orientação econômica e de unificação do território nacional.

> "Não abundando os capitais nem as províncias tendo os recursos para empreender um grande sistema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferroviário só podia operar-se à feição e

[16] Nos anos 40 e 50, grande parte do material rodante e da infra-estrutura ferroviária nacional, havia alcançado um profundo estado de desgaste que ameaçava a própria trafegabilidade dos comboios, obrigando os trens a circularem com velocidades reduzidas, diminuindo sua eficiência e confiabilidade. (Galvão, 1996)

> na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação." (Pinto, 1903, apud Matos, 1990, p. 77)

A implantação das ferrovias no país foi direcionada, quase sempre, pelas necessidades econômicas do momento, o que tornou as estruturas de transportes mais um reflexo do que a causa do crescimento econômico. Muito se planejou, mas pouco foi realizado em torno da construção de um sistema integrado e multi-modal que tornasse o sistema de transporte um fator de desenvolvimento. A pobreza do mercado interno, o estado de subdesenvolvimento do país e, a enorme dificuldade do Tesouro Nacional em gerar receitas fiscais em uma economia politicamente dominada por uma elite agrária que resistia fortemente ao pagamento de tributos, foram os principais fatores limitativos de um sistema de transportes integrador e desenvolvimentista, tornando, ao contrário, sua configuração dispersa e desconexa, refletida no imenso "arquipélago de ilhas humanas" com reduzido grau de articulação econômica entre estas regiões que, na maioria das vezes, apresentavam um reduzido mercado interno que resultou em uma "... pequena densidade de tráfego por unidade de área, fazendo que o transporte rodoviário seja praticamente o único viável dentre as várias modalidades de transporte". (Galvão, 1996, p.204).

O declínio do sistema ferroviário, principalmente da região sudeste do país, onde a orientação agroexportadora foi predominante até a década de 1930, esteve ligada tanto à sua própria configuração histórica, quanto à fatores políticos e econômicos ligados a própria gênese da industrialização nacional que não apresentou justificativas para o desenvolvimento da malha ferroviária, optando-se pela versatilidade e pelo baixo custo do transporte rodoviário.

3.2 – Estagnação e declínio do sistema ferroviário paulista a partir da segunda metade do século XX.

A segunda metade do século XX marcou, para a ferrovia, um período de estagnação seguido de um período de declínio que iria resultar na década de 1990, no processo de concessão à iniciativa privada de toda malha ferroviária nacional voltada à movimentação de cargas.

O primeiro período foi marcado por fusões, resgate de concessões e estatizações das companhias ferroviárias (resultando na criação da Rede Ferroviária Federal S.A. em 1957), pela queda acentuada de investimentos no setor, e pela consolidação do transporte rodoviário como principal meio de movimentação de cargas e passageiros. Já o período de declínio teve como características: a erradicação de ramais e ferrovias consideradas antieconômicas, a queda no volume de transportes e, finalmente, o sucateamento das infra-estruturas ferroviárias e do material rodante, que segundo Silveira (2007), seria parte de uma estratégia para facilitar sua concessão à iniciativa privada.

Estes períodos de estagnação e declínio estiveram estreitamente relacionados às mudanças econômicas ocorridas no país, principalmente a partir de 1930, quando a economia brasileira passa por uma significativa mudança de orientação, da economia agro-exportadora para uma economia industrializada. Segundo Matos (1990) a rede ferroviária foi construída para atender os interesses dos grandes fazendeiros, baseados em uma economia agroexportadora, a superação do fundamento econômico que motivou sua expansão foi o início da crise do setor ferroviário.

Até a década de 30 predominava, na economia brasileira, a exportação de produtos primários produzidas em “ilhas” de economias regionalizadas. Dentro desta

realidade econômica, a função dos transportes era fazer o escoamento da produção agropecuária e extrativa do interior do território para os portos.

Em conseqüência deste direcionamento econômico, alguns problemas de ordem estrutural, herdados do período colonial, tiveram um significado peso na adaptação deste setor frente à nova orientação econômica nacional, a industrialização. Um deles foi o traçado primitivo da malha ferroviária nacional criada para escoar uma produção que tinha como objetivo o mercado externo, assim, o traçado ferroviário se apresentava, mormente, no sentido litora-interior (leste–oeste). Na maioria das vezes estes troncos não se comunicavam, o que contribuiu para tornar o país "... um grande território repleto de ilhas econômicas e geográficas, pouco integradas" (Silveira, 2007, p. 27).

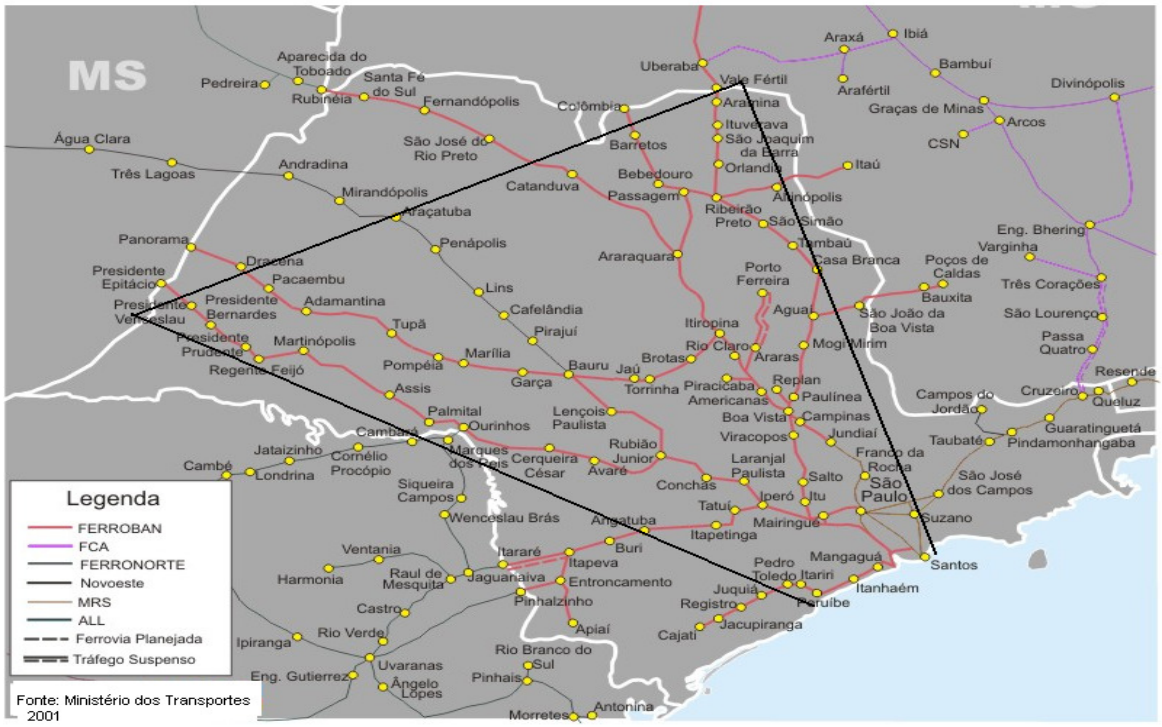
A configuração da malha ferroviária nacional esteve, em sua gênese, ligada a vários fatores de ordem política e econômica, entre eles podemos destacar a política de incentivos do governo imperial para a construção de ferrovias, que concedia o privilégio de zona para as empresas interessadas, isto é, o direito exclusivo de exploração de uma faixa territorial de trinta quilômetros de cada lado do leito ferroviário (Decreto nº 641 de 26/07/1852). Assim, ficavam a critério dos interesses das empresas ferroviárias as eventuais conexões entre suas regiões tributárias, tornando-as, muitas vezes, desarticuladas entre si, formando corredores isolados direcionados aos portos marítimos.

A malha ferroviária paulista é o exemplo mais significativo desta configuração. È nítido, como observou Caio Prado Jr. (1971), o "leque de faixas" que irradiam os trilhos nas mais variadas direções a partir de um eixo central (capital paulista) ligado ao porto de Santos, conforme demonstra o mapa abaixo.

> "... estas estradas são quase independentes entre si, e não se articulam efetivamente senão na região central do Estado, onde está a capital. Além, elas se separam cada vez mais, a ponto de nenhum ramal, a não

> ser excepcionalmente, permitir a passagem de uma para outra; fato este que reflete muito bem o caráter de faixas bem diferenciadas em que se distribui o povoamento que margeia as suas linhas respectivas". (Prado Jr., 1971, p.116)

Mapa 14 – Configuração da malha ferroviária paulista em 2001.



Outro fator responsável pela fragilidade econômica das estradas de ferro paulistas foi seu traçado sinuoso com excesso de curvas, ramais extensos, construídas de acordo com as necessidades imediatas da localidade ou para "... servir aos interesses das fazendas de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo" (Matos, 1990, p.101), expressão do poderio das famílias e grupos econômicos dominantes.

> "o desenvolvimento das estradas de ferro em São Paulo não obedeceu a um plano previamente delineado; as malhas da grande rede de viação foram sendo tramadas dia a dia, sem nenhuma preocupação de conjunto, nem sistema de coordenação de partes, visando a um certo resultado geral, ao menos nos primeiros tempos". (Pinto, 1903, apud Matos, 1990, p. 139).

Pierre Monbeig, ao estudar o papel das frentes pioneiras no oeste paulista, relata que a ferrovia que seguia a marcha do café tinha seu traçado: "... por vezes tão caprichoso, que mais tarde será necessário corrigir..." (Monbeig, 1998, p. 176), e continua explicando que isto se deu em função da "... posição das maiores fazendas e da localização das cidades do café." (Monbeig, 1998, p. 176).

As dificuldades técnicas também contribuíam para agravar o traçado ferroviário, obrigando as companhias a desviarem seu trajeto de obstáculos topográficos e seguir algumas formas mais favoráveis à construção da ferrovia. Um exemplo disso é o traçado da E.F. Sorocabana além de Salto Grande (divisa de São Paulo com o Paraná), que tinha como projeto inicial seguir a planície do Rio Paranapanema. No entanto, para evitar algumas obras de engenharia e diminuir o custo da construção, optou-se pelos espigões divisores do Rio Paranapanema e Rio do Peixe até atingir o Rio Paraná. Este percurso garantiu, de fato, alguma economia na construção, mas tornou seu traçado extremamente tortuoso. Giesbrecht (2001) relata em seu livro de memórias, a quantidade excessiva de curvas a partir de Assis até o rio Paraná e em especial uma curva entre as cidades de Regente Feijó e Martinópolis que era uma atração a mais para os viajantes, que da janela do último carro quase podiam tocar, no final da curva, a locomotiva que conduzia a composição. Ainda segundo Giesbrecht, seu traçado sinuoso contribuía para que a viagem fosse bastante demorada, com pouca velocidade por mais modernas que fossem as composições utilizadas.

A grande variedade de bitolas, entre as ferrovias paulistas, se apresentava como outro grande empecilho à própria conectividade entre elas, obrigando as empresas a montar oficinas especializadas em troca de rodeiros (oficinas de troca-truque) a cada mudança de bitola, ou a realizar a baldeação das mercadorias, gerando custos extras, que iriam refletir no valor do frete.

No começo do século XX, as empresas paulistas apresentavam um total de 3.471 km de estradas de ferro divididas em pelo menos três bitolas diferentes, conforme tabela abaixo:

Tabela 5 - Extensão das ferrovias paulistas por bitola (1901).

COMPANHIA	BITOLA (m)				TOTAL (Km)
	1,6	1,0	0,6	Outras	
E. F. Central do Brasil	120	156			276
São Paulo Railway	139				139
Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais	279	543	41		863
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro		860	41		901
Companhia União Sorocabana e Ituana		905			905
Companhia E. F. Bragantina		52			52
Companhia E. F. Itatibense		21			21
Companhia E. F. Araraquara		83			83
Companhia Interesses Locais		16			16
E. F. do Bananal		11			11
The Minas and Rio Railway		25			25
Companhia Agrícola Fazenda Dumont			23		23
Ramal Férreo Campineiro			43		43
Companhia Carril Agrícola Funilense			41		41
Companhia E. F. do Dourado			20		20
São Paulo T L and Power Company				22	22
Companhia Férrea Carril Santista				9	9
Tramway da Cantareira		21			21
T o t a l	538	2693	209	31	3471

Fonte: Pinto, 1903

3.3 – A ascensão rodoviária na economia industrializada

A falta de conectividade entre as regiões, a difícil integração ferroviária e os percursos extensos e tortuosos da malha ferroviária foram fatores fundamentais, dentro da economia industrializada, para o crescimento rodoviário, já que a nova política de substituição de importações visava os mercados internos, e o isolamento regional e os traçados sinuosos das ferrovias se tornaram grandes obstáculos ao desenvolvimento da economia industrial. O transporte rodoviário devido a sua "plasticidade" e ao baixo custo de sua implementação, se tornou a partir de então o principal meio de transportes, direcionando para todos os sentidos, integrando o território nacional. Foi, portanto, o caminhão o responsável pelo rompimento destes "arquipélagos econômicos" (Silveira, 2004),

Já era preocupante, no começo do século XX, a falta de integração entre as regiões tributárias das estradas de ferro. O presidente da província de São Paulo, já manifestava sua preocupação ao apontar como um fato inconveniente ao desenvolvimento da província, a divisão do estado em três zonas sem comunicação ferroviária entre si, e afirmava a necessidade de se remediar tal situação. (Matos, 1990). No entanto esta situação perdurou até a introdução do automóvel. Segundo Matos coube "... ao caminhão e às formas primitivas de transporte coletivo (as famosas "jardineiras") a importantíssima tarefa de encurtar as distâncias, ligando às várias "bacias" ferroviárias do oeste paulista". (Matos, 1990, p.154).

A tabela abaixo mostra as vantagens, em termos de distância, das rodovias em relação à malha ferroviária paulista. Os principais troncos ferroviários, que ligam o porto de Santos aos limites do estado, apresentam um percurso em média 22% maior

que seu concorrente rodoviário. No caso da ligação entre Santos e a cidade de São Paulo, a diferença é ainda mais gritante, mais de 40%.

Tabela 6 - Comparativo de distâncias entre percursos ferroviários e rodoviários.

CIA. ESTRADA DE FERRO	Divisa SP com	PERCURSO		FERROVIA (em Km)	RODOVIA (em Km)	VARIAÇÃO DE DISTÂNCIA (%)
Ramal - E.F. Sorocabana	PR	Itararé	Santos	491	417	15,07
Tronco - E.F. Sorocabana	MS	Presidente Epitácio	Santos	927	717	22,65
Tronco - Cia. Paulista	MS	Panorama	Santos	824	744	9,71
Tronco - E.F. Araraquara	MS	Santa Fé do Sul	Santos	835	697	16,53
Tronco - Cia. Paulista	MG	Colômbia	Santos	727	539	25,86
Tronco - Cia. Mogiana	MG	Aramina	Santos	682	510	25,22
Tronco - SPR	-	São Paulo (capital)	Santos	121	71	41,32
					Média	22,34

Fonte: DER – Mapa Rodoviário – 2002 e Mapa Ferroviário – Fepasa 1995

Assim o transporte rodoviário começa a ser visto como uma alternativa atraente para atender o aumento dos fluxos de matérias-primas e bens acabados para o mercado interno, e a despontar como principal meio de transportes, interligando regiões isoladas, dando maior flexibilidade aos percursos e criando novos fluxos comerciais.

A partir da década de 1930 o transporte rodoviário passa a ser prioridade nas políticas desenvolvimentistas. Entre os planos de investimentos que priorizaram o desenvolvimento rodoviário, podemos destacar: Plano Rodoviário do Nordeste, de 1931, que previa a construção de várias rodovias nos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e outros Estados, o Plano Rodoviário do DNER de 1937, o Plano Rodoviário Nacional de 1944 e Plano Nacional de Viação de1951.

Em 1945 é criado o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), circunstância em que o governo adota várias medida para fortalecer as bases institucionais e financeiras a favor do transporte rodoviário.

Ao mesmo tempo em que a rodovia assumia a liderança no setor de transportes, o sistema ferroviário nacional começava a passar por um processo de desmonte, principalmente de ramais e de ferrovias de terceira categoria[17].

Com a homologação da Lei nº 2.698 de 27 dezembros de 1955 que, em seu artigo 6º, tratava da substituição de ferrovias e ramais antieconômicos por rodovias, foi montado um grupo de trabalho com representantes do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) com o intuito de avaliar e apontar os trechos a serem erradicados. Como resultado deste estudo foram selecionados diversos trechos considerados antieconômicos somando um total de 1.512 quilômetros, e outros 1.598 quilômetros considerados de valor econômico discutível.

Em 1965, um relatório elaborado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, denominado "Plano de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos" indicava uma relação de 117 trechos de linhas e ramais "antieconômicos" a serem erradicados, num total de 7.159 quilômetros. (Nunes, 2005).

Tabela 7 - Evolução das redes de transportes no Brasil (1951-1979) em milhares de quilômetros.

	1951	**1960**	**1970**	**1979**
Rodovia	302,1	467	1.146,6	1.384,5
Ferrovia	36,8	37,2	31,9	30,1

Fonte: Jacob (1982).

[17] A classificação: primeira, segunda e terceira categoria, foi elaborada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas na década de 1940, e se dá em termos da renda bruta anual, superior a vinte mil contos de réis, entre vinte mil e cinco mil réis e, inferior a cinco mil réis, respectivamente. (Brasil, MVOP, DNE, apud Nunes, 2005)

A tabela acima reafirma a ascensão rodoviária em relação ao sistema ferroviário nacional. No mesmo patamar em que se deu o crescimento rodoviário (358,2%) neste período, se deu a substituição do modal de transportes de cargas e passageiros. Segundo Jacob (1982), a ferrovia era em 1950, responsável pela movimentação de 29,2% das mercadorias nacionais, enquanto o setor rodoviário transportava 38%. Em 1979 o caminhão já dominava com folga o setor de transportes de cargas, responsável por 70% de toda movimentação de cargas no território nacional, restando à ferrovia apenas 17% deste mercado.

Quanto ao transporte de passageiros, o domínio rodoviário era ainda mais relevante. Em 1979 mais de 96% da população brasileira era transportada por ônibus, enquanto apenas 0,9% se utilizavam da ferrovia para se locomoverem.

Em relação aos investimentos neste período, é clara a desproporção do montante investido no setor ferroviário em comparação ao setor rodoviário. Segundo Barat (1990), para o Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário (órgão criado em 1967), eram destinados apenas 10% da arrecadação do imposto único sobre combustíveis, enquanto o fundo rodoviário ficava com cerca de 80% deste imposto.

Este quadro prevaleceu até a década de 1990, quando numa tentativa de, ao mesmo tempo, desonerar o estado do peso de um sistema de transportes deficitário e buscar sua recuperação através da administração privada, o governo neoliberal de FHC, inclui a rede ferroviária nacional no PND (Programa Nacional de Desestatização).

3.4 – A malha ferroviária paulista no processo de concessão à economia privada

O processo de privatizações e concessões instaurado pelo governo brasileiro, a partir da década de 1990, colocou o tema "transporte ferroviário" em evidência novamente, voltando a ser destaque nos discursos políticos e na mídia escrita e falada. As notícias em geral, se situavam em duas vertentes: ora se destacava a situação de abandono e degradação da malha ferroviária, ora se apontavam para as novas perspectivas que surgiam no horizonte das privatizações. A primeira evidenciava o resultado do processo gerado pelas políticas de transportes implantadas pelos sucessivos governos federal e estadual, que desde a metade do século passado optaram pelo transporte rodoviário, culminando na redução de investimentos e manutenção das infra-estruturas e do material rodante, resultando, por sua vez, num processo de sucateamento, erradicação de ramais, e até mesmo a desativação de ferrovias inteiras.

A outra vertente apontava para uma tendência ligada as políticas neoliberais da década de 1990, que consistia na captação de investimentos privados, através de concessões e privatizações de empresas de prestação de serviços públicos. Desta forma, o governo federal institui o Programa Nacional de Desestatização - PND, que tinham como proposta, no caso ferroviário: desonerar o Estado dos gastos operacionais; melhorar a alocação de recursos; aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços (Lei n.º 8.031 de 12/04/90). Assim, o governo buscava resolver dois problemas: livrar-se do peso do "elefante branco" em que se transformaram as concessionárias sob o controle da RFFSA (responsável por cerca de 77% da malha ferroviária nacional) com uma extensão de mais de 22.000 km de trilhos e uma dívida de quatro bilhões de reais (Silveira, 2003), e por outro, atrair investimentos ao setor ferroviário, tornando o setor competitivo novamente, o que redundaria na solução do graves problemas de escoação

das safras nacionais, na redução do custo-Brasil, e também no incremento da indústria ferroviária brasileira e construção civil.

O discurso a favor da concessão das ferrovias ao setor privado se legitimava assim, como a única saída possível e viável para o setor ferroviário nacional. Assim, em 1996 se dá início aos leilões, que iriam traçar o destino do setor ferroviário nacional.

Tabela 8 - Cronologia dos leilões de concessão da malha ferroviária nacional (1996 - 1998)

Malhas Regionais	**Data do Leilão**	**Concessionárias**	**Início da Operação**	**Extensão (Km)**
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total				**25.599**

Fonte: ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Toda malha nacional que até então estava sob o controle da RFFSA, foi vendida por R$ 1,4 bilhão, ou seja, menos da metade da dívida que empresa acumulava e quase um terço do valor que o governo previa, inicialmente, arrecadar. (Biondi, 1999). Mesmo assim, apenas uma parcela de 10% a 15% deste montante entraram, de imediato, nos cofres públicos, o restante será pago no decorrer do prazo de concessão, ou seja, nos próximos 30 anos, e ainda segundo Biondi, sem correção do saldo devedor.

A malha ferroviária paulista, administrada pela estatal Fepasa, foi a última ferrovia nacional a ser leiloada. Esse atraso, em relação ás outras concessões, se deu, principalmente, pelas divergências entre o governo paulista e a União em relação á dívida do Banco do Estado de São Paulo (Banespa) com este último.

No entanto, já desde o início da década de 1990 a Fepasa vinha passando por um processo de reestruturação visando sua inserção no PND (Programa Nacional de Desestatização).

A primeira medida neste sentido foi a separação dos transportes de cargas e passageiros, com a criação da estatal CPTM (Companhia Paulista Trens Metropolitanos) em março de 1992, que se encarregaria de administrar o transporte de passageiros da região metropolitana de São Paulo e da baixada santista.

Em 1995 é extinta a estrutura operacional existente até então, que dividia a empresa em sete superintendências regionais, responsáveis pela operação de mais de 4,5 mil quilômetros de ferrovias, divididas em três corredores principais:

• Araguari a Santos, com 1 556 km. Sua área de influência atinge o norte do estado, a região do Triângulo Mineiro e, pelas linhas da antiga RFFSA (Superintendência Regional de Belo Horizonte - SR-2), hoje administrada pela Ferrovia Centro Atlântica, Brasília e parte do estado de Goiás. Em Araguari e Uberaba, mantém interface com o chamado corredor de Vitória (EFVM). Tem acesso direto à margem direita do porto de Santos e, por conexão com a MRS - Logística em Perequê, à margem esquerda.

• Presidente Epitácio a São Paulo, com 1226 km. Sua área de influência alcança o oeste e o sudoeste do estado e, pelas linhas da ALL – America Latina Logística, antigos trechos administrados pela RFFSA (Superintendências Regionais de Bauru - SR-4 e de Curitiba - SR-5), os estados de Mato Grosso do Sul e do Paraná. Mantém também interfaces com o chamado corredor de Paranaguá (pelos pontos de intercâmbio de Ourinhos e Pinhalzinho) e com a hidrovia Tietê — Paraná, em Presidente Epitácio. Conecta-se com o corredor Araguari — Santos em Mairinque.

• Corredor de bitola larga, com 1 486 km totais, constituído por três segmentos de diferentes origens: Santa Fé do Sul — Boa Vista — Jundiaí (730 km, dos quais 260 são

eletrificados), cuja área de influência atinge o noroeste do estado e, no futuro, os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia, pelas linhas da FERRONORTE; Colômbia — Araraquara (com 253 km, dos quais 32 eletrificados), onde se conecta ao segmento anterior, com área de influência atingindo o norte do estado, partes do Triângulo Mineiro e do estado de Goiás; e Panorama — Itirapina (com 505 km, dos quais 165 eletrificados), onde se articula com o segmento Santa Fé — Jundiaí, com área de influência alcançando o oeste do estado, e interfaces com a hidrovia Tietê — Paraná em Panorama e Pederneiras.

Tabela 9 - Fepasa: relação de URs (Unidades Regionais) - 1993

Superintendência	Sede	Extensão (Km)
UR1	Sorocaba	483,8
UR2	Botucatu	968,0
UR3	Bauru	505,6
UR4	Araraquara	753,5
UR5	Campinas	932,7
UR6	Ribeirão Preto	813,7
UR7	Santos	400,5
Fepasa		4.857,8

Fonte: Fepasa.

Outra medida colocada em execução pela administração da Fepasa foi a redução do quadro de funcionários através de demissões unilaterais e planos de demissão voluntária. Em 1985 a ferrovia paulista possuía 17.704 funcionários, distribuídos pelas suas unidades regionais. No ano de sua privatização, em 1998, o número de funcionários já havia caído para 6.439. Ou seja, para tornar sua concessão atrativa o estado reduziria, às vésperas do leilão, o quadro de funcionários da ferrovia em torno de 65%, assumindo inclusive todos os ônus destas demissões. Após a concessão, as demissões continuariam. Já no primeiro ano de operação, a concessionária vencedora

reduziria em mais de 50% seu quadro funcional, chegando a 3.056 empregados em 1999. (Geipot, 2000)

A última providência a ser tomada pelo governo paulista para que a Fepasa integrasse o Plano Nacional de Desestatização, foi sua transferência à União como pagamento de parte da dívida do banco estatal Banespa com o governo federal, em 1998. Como resultado dessa negociação a Fepasa passa a denominar-se de Malha Paulista.

Muita polêmica se criou em torno desta federalização, pois segundo os sindicatos da categoria, existia uma infinidade de irregularidades nesta transferência, pois esta ocorrera sem que todos os trâmites burocráticos fossem realizados. Este foi o argumento para que uma ação judicial impetrada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Zona Mogiana, resultasse em uma liminar favorável, suspendendo temporariamente o leilão. Posteriormente, no entanto, esta liminar seria suspensa pelo Tribunal Regional Federal a pedido do BNDES.

Para o Presidente do Sindicato da Zona Paulista, Waldemar Raffa, esta federalização além de irregular, foi "desrespeitosa" para com os trabalhadores, pois transformou a empresa em moeda de troca.

Finalmente, em 11 de novembro de 1998, ocorre o leilão de concessão da Malha Paulista. Participaram deste leilão três consórcios. O Consórcio Ferrovias que tinha como principais integrantes a Cia. Vale do Rio Doce e a Ferronorte, representado pelo empresário Olacyr de Moraes, que por coincidência já tinha um projeto para a Ferronorte, no qual a ex-Fepasa era elemento fundamental na escoação de grãos ao Porto de Santos, onde a economia em relação ao transporte ferroviário seria de 40%. O consórcio integração formado pelos controladores da Ferrovia Sul Atlântica e da Centro Atlântica, juntamente com Canari Participações S/A, 253 Participações S/A, South

América Capital e Varbra S/A. E o terceiro consórcio, formado por Fao Empreendimentos, Construcap, Banco Ourinvest, Tejofan e Dartley Bank e Trust Limited.

Mesmo deficitária a malha paulista atraia interesse destes consórcios, pois seu corredor de exportação via Porto de Santos, constituía para os grandes empresários em excelente investimento. No entanto, ao contrário do que previa o então ministro dos transportes Eliseu Padilha, que o ágio sobre o valor mínimo do leilão poderia chegar a 100% (Folha de São Paulo, 10/11/1998) devido a sua importância estratégica, o valor oferecido pelo consórcio vencedor foi de R$ 245 milhões, apenas 5% acima do valor mínimo estipulado.

Para Waldemar Raffa, presidente do Sindicato dos ferroviários, este discurso de valorização, fazia apenas parte de uma estratégia para aceleração do processo de concessão:

> [...] se examinado os documentos da companhia Paulista perceberá que ela não poderia ser privatizada da maneira que foi, porque dentro do Estado de São Paulo a Malha Paulista sofreu praticamente uma política propositada de autodestruição, desmontaram administrativamente a ferrovia, esse desmonte foi operacional e administrativo. Inclusive com relação ao quadro de funcionários e também a estrutura de cargos e salários. Vê-se que foi desativado, erradicado todo o setor elétrico; as locomotivas elétricas foram paralisadas, a maioria está no pátio de Bauru apodrecendo. Foram retirados todos os fios que alimentavam as locomotivas e as subestações foram abandonadas. Então, dentro desse processo criminoso de deterioração do patrimônio público, o propósito disso era desvalorizar as ações da companhia, barateando-as para facilitar a privatização. (Raffa, 2003, apud Rosa, 2004, p.114)

Com a concretização do leilão, o consórcio Ferrovias, liderado pela Ferropasa – Ferronorte Participações (36% das ações), seguido pela Vale do Rio Doce (17%), Shearer Empreendimentos e Participações S.A. (14%), Fundos de Pensão Previ/Funcef (12%), Chave Latin American Equilty Associates (4%) e outros (17%), adquire o direito de explorar a malha paulista, por um prazo de trinta anos, renovável por mais

trinta. A nova empresa passa a se denominar Ferroban – Ferrovias Bandeirantes S.A., e inicia a operação da malha paulista (mapa abaixo) em 1º de janeiro de 1999.

Mapa 15 - Malha ferroviária paulista concedida à Ferroban – 1998

Fonte: ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, 1999. (sem escala)

Já em janeiro de 2000 a Ferroban, seguindo o contrato de concessão que exigia a permanência do transporte de passageiros de longo percurso apenas nos primeiros doze meses de concessão, extingue definitivamente este serviço, demonstrando seu interesse exclusivo na exploração de serviços de transporte de cargas.

Ao contrário do que se esperava com a nova administração da malha ferroviária paulista, ou seja, o início de um processo de revitalização do transporte ferroviário no estado, a concessionária inicia já no segundo ano de sua gestão, um processo de "reestruturação" da malha sob sua concessão. Esta reestruturação arbitrária consistia na

desativação de trechos / ramais considerados inviáveis (alegando possuírem baixas demandas), e também na transferência de trechos / ramais para outras concessionárias (alegando não fazerem parte de seu foco operacional).

Um exemplo destas medidas arbitrárias cometidas pela Ferroban foi a desativação, em 2001, do trecho que liga os municípios de Pederneiras (região de Bauru) a Panorama (na divisa com Mato Grosso do Sul), deixando em completo abandono um trecho de 350 km de ferrovias (ver foto abaixo). Este fato levou a ANTT, agência reguladora das concessões ferroviárias, a multar a Ferroban em R$ 699,4 mil, por quebra de contrato (Site da ANTT em 26/08/2003). Em 2005 um TAC – Termo de Ajuste e Conduta foi firmado entre a ANTT e a Ferroban para que essa voltasse a operar o transporte de cargas no trecho até setembro de 2006.

Fotografia 4 - Estação de Adamantina na Alta Paulista - 2005

Fonte: JornalCana – setembro de 2005.

Em relação às transferências, já no segundo ano de operação a Ferroban solicita autorização junto ao Ministério dos Transportes para promover a cisão de parte do trecho ferroviário sob sua concessão. Assim o trecho entre Botucatu e Presidente

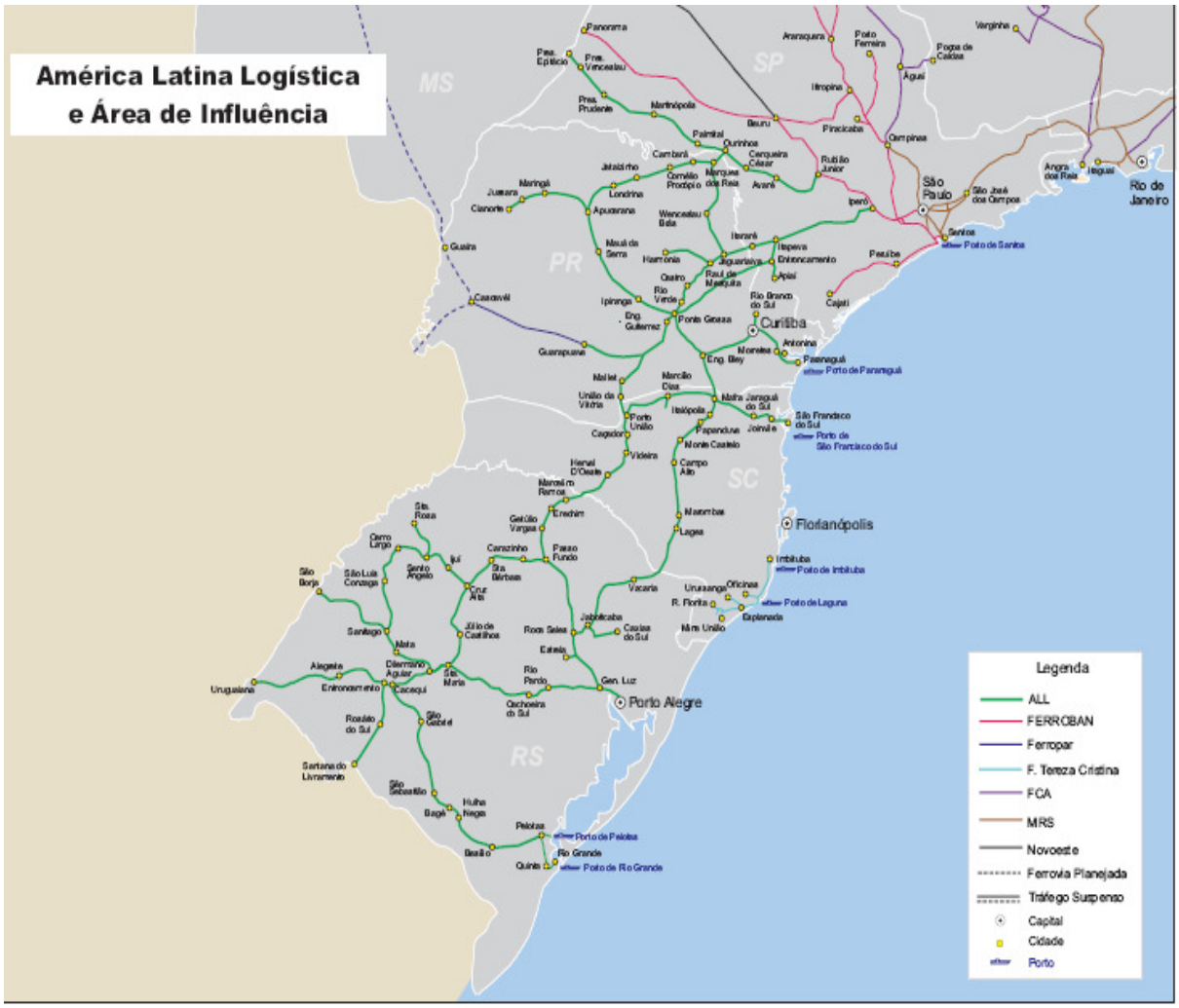
Epitácio passa a ser operado, a partir de janeiro de 2001, pela ALL – America Latina Logística S.A., que já operava as ferrovias da região Sul do país. Um ano mais tarde a ALL fica definitivamente com quase toda a antiga Sorocabana. Em Ourinhos e Itararé a antiga Malha Paulista liga-se a malha sul operada pela ALL. "... Assim, Ourinhos apresenta-se como um principal nó da rede ferroviária brasileira." (Silveira, 2007, p.122).

Tabela 10 - Relação de trechos / ramais da Ferroban subconcedidos à ALL- Logística - 2001.

Estação	Estação	Linha	Extensão (km)
Presidente Epitácio	Ourinhos	Linha Tronco	390
Ourinhos	Rubião Junior	Linha Tronco	180
Rubião Junior	Iperó	Linha Tronco	129
Iperó	Itararé	Ramal	200
Iperó	Mairinque	Linha Tronco	55
Mairinque	Campinas	Linha Tronco	95
Total			1.049

Fonte: ANTT, 2003.

Mapa 16 - Nova configuração da malha ferroviária sob concessão da ALL - 2001



Fonte: ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, 1999. (sem escala)

Para Silveira (2007), a ALL é uma empresa que possui um complexo controle acionário, envolvendo diversos grupos econômicos, que na sua maioria não possuem nenhuma experiência concreta no setor de transportes, ou seja, são apenas investidores em busca de maiores lucros. Para exemplificar este fato, Silveira cita as Lojas Americanas e a Companhia de Bebidas da América (Ambev) que possuem um forte representante no conselho fiscal da ALL.

Em 2002 a FCA – Ferrovia Centro Atlântica, assume totalmente a exploração das linhas da antiga Companhia Mogiana, desde Paulínia (SP) até Araguari (MG), numa extensão de mais de 650 km. Esta transferência, segundo Silveira (2007), contribuiu

para a FCA aumentar em 24,1% sua produção e diminuir a participação da Ferroban no transporte de produção nacional.

Ainda em 2002, devido aos maus resultados operacionais, a Ferroban é submetida a uma reestruturação societária, na qual é criada a holding Brasil Ferrovias. Assim, este novo grupo liderado pela Ferronorte, passa a controlar a Ferroban e a Ferrovia Novoeste, antiga Noroeste Brasil, que liga São Paulo (iniciando em Bauru) à Mato Grosso do Sul chegando até a fronteira com a Bolívia.

Desta forma, fica evidente que o principal interesse da Ferroban, em relação à antiga Malha Paulista, é operar o corredor de exportação que liga o estado de Mato Grosso do Sul ao Porto de Santos, no intuito de escoar a produção de soja deste estado para o principal porto brasileiro, conforme demonstra o mapa abaixo divulgado em seu site comercial.

Mapa 17 - Foco operacional da Brasil Ferrovias - 2006

Fonte: site da Brasil Ferrovias, acessado em 10/08/2006

Fica evidente também que para a empresa concessionária, cujo grupo controlador estava diretamente ligado ao empresário Olacyr de Moraes (conhecido como "rei da soja"), a concessão da malha paulista, serviu como atividade acessória de seu negócio, a exportação de soja.

Assim, além de perpetuar o perfil histórico das ferrovias brasileiras, de limitar-se ao transporte de cargas de baixo valor agregado e de pequena diversidade, as ações administrativas das concessionárias, seguiam na contramão dos verdadeiros anseios da sociedade em relação à privatização ferroviária, que é a revitalização do sistema ferroviário nacional como um todo, objetivando a integração e o desenvolvimento das diversas regiões que ele abrange.

Apesar de estratégica para a movimentação da soja do Centro-Oeste para o porto de Santos, a Brasil Ferrovia acumulou durante a sua existência um montante de R$ 1,6 bilhão em dívidas, o maior endividamento do setor (Folha de São Paulo, 26/05/2005), chegando a ser decretada em 2005, sua falência pelo juiz Caio Marcelo de Oliveira, da 2ª Vara de Falência de Recuperações do Fórum de São Paulo, solicitada por um de seus fornecedores, a Skalla Participações e Negócios, por conta de uma nota promissória no valor de R$ 5,6 milhões.

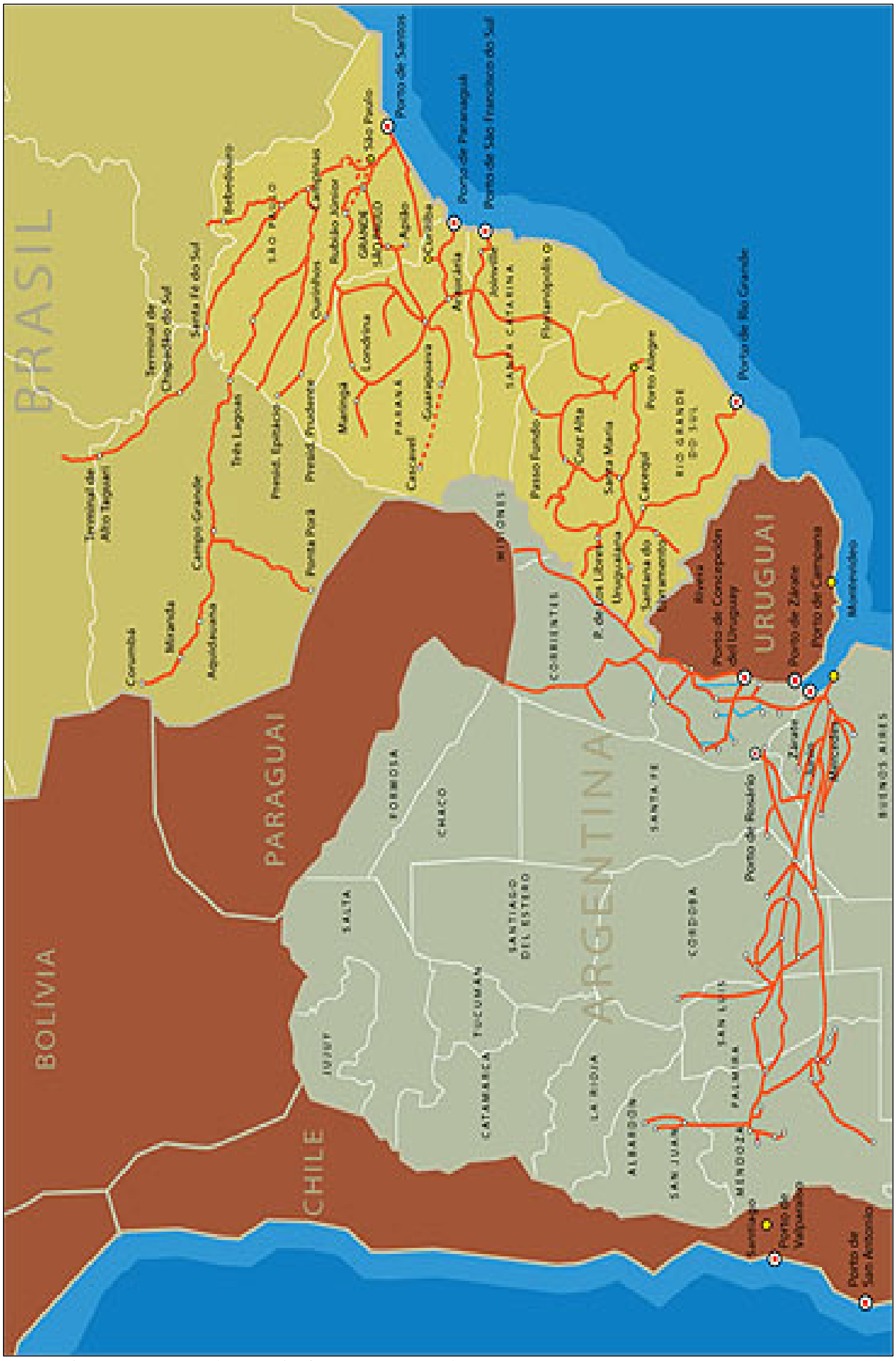
Ainda em 2005, diante da grave situação financeira em que se encontrava a Brasil Ferrovias, com uma dívida de quase R$ 273 milhões com o Tesouro Nacional e perto de perder a concessão, o governo federal através do BNDES cria um plano para salvar a empresa. Este plano consistiu num aporte de aproximadamente R$ 1 bilhão para capitalizar e reestruturar a empresa. Parte deste empréstimo (R$ 530 milhões) se deu através da conversão de dívidas em ações, o que tornou o banco estatal seu sócio com aproximadamente 49% do capital da Brasil Ferrovias. Portanto, depois de cinco anos de privatização, a malha ferroviária paulista volta ao controle do estado. Segundo Elio

Gaspari em sua coluna no jornal Folha de São Paulo, em 15/03/2006, repetiu-se o ciclo que acontece desde o século 19 no setor ferroviário nacional, “privatiza-se, avacalha-se, estatiza-se e volta-se a privatizar”.

Houve também nesta negociação a exigência, por parte do BNDES, da cessão do gerenciamento pelos acionistas controladores (Funcef e Previ), e a licitação imediata de um corpo gerencial profissional e experiente, o que mostra, como afirmou Silveira (2007), que a maioria dos grupos controladores das ferrovias são grupos de investidores sem nenhuma experiência na administração desses serviços.

Em maio de 2006 a Brasil Ferrovias é comprada pela ALL – America Latina Logística, numa operação de trocas de ações, onde o BNDES passou a deter 20% do capital da ALL, aumentando ainda mais sua influência no controle das ferrovias brasileiras, já que a ALL detêm a concessão da maior parte das ferrovias do Sul do país, cerca de 7.200 km. Assim, a ALL, juntamente com a Companhia Vale do Rio Doce, se tornaram as detentoras das maiores empresas ferroviárias do Brasil.

Mapa 18 - Configuração da malha ferroviária sob concessão da ALL – Logística - 2006



Fonte: Site ANTT acessado em 15/06/2009 (sem escala)

3.5 – A logística de transportes da ALL na gestão da malha ferroviária paulista

A ALL é essencialmente uma empresa de logística, que conta com um moderno sistema logístico que vai além do modal ferroviário (a multimodalidade). Para isso utiliza-se de uma frota própria de 3.200 caminhões que lhe permite, dentro de uma visão logística, substituir trechos ferroviários precários para circulação, pelo transporte rodoviário, aumentando seu lucro imediato e evitando a necessidade de grandes investimentos em infra-estrutura ferroviária. Utilizando-se das novas tecnologias da informação, criam-se sistemas de roteirização onde novos percursos são priorizados em detrimento de outros que passam a ser considerados antieconômicos, resultando na desativação de trechos ferroviários.

O termo “logística” vem do Francês *logistique*, que deriva de "loger" (colocar, alojar, habitar). Originalmente sigificava o transporte, abastecimento e alojamento de tropas. O conceito de logística evoluiu da necessidade militar de abastecer as tropas que se moviam da sua base para uma posição avançada. Nos antigos impérios Grego, Romano e Bizantino, existam oficiais militares com o título de "Logistikas", responsáveis pelos assuntos de finanças e distribuição de suprimentos. O dicionário Oxford define logística como "o braço da ciência militar relacionado com a procura, manutenção e transporte de materiais, pessoal e recursos". O primeiro oficial a utilizar a logistica como estratégia de batalha foi Von Claussen da Prússia.

Até o fim da Segunda Guerra Mundial a logística este associada exclusivamente às atividades militares. A partir de então a Inteligência Americana (CIA) juntamente com professores da Universidade de Harvard começam a desenvolvê-la e a adequá-la ao mundo dos negócios.

Depois de inserida ao processo de produção, a logística passou a englobar diversos tipos de atividades. Segundo (Carvalho, 2002) a logística atual é dividida em dois tipos de atividade: principais e secundarias. As principais são: transportes, manutenção de estoques e processamentos de pedidos. As secundárias são: armazenamento, manuseio de materiais, embalagem, suprimentos, planejamento e sistemas de informação. Portanto o conceito de logística abarca diversas situações ligadas à armazenagem, movimentação e a escoagem de produtos, com o objetivo principal de aumentar a competitividade em diversas escalas.

A logística se apresenta na atualidade como uma contribuição a um novo modelo econômico, espacialmente mais amplo (a globalização), e que tem como principal objetivo a redução dos custos de produção.

Segundo Silveira (2007), uma empresa de transportes quando adota a visão logística, visa principalmente eliminar os desperdícios, principalmente em relação a melhores rotas e menor tempo de percurso, evitando o excesso de curvas e gargalos. Deve também diminuir o tempo do serviço, utilizando outros modais se necessário, armazenar, cuidar da burocracia que envolve o transporte, enfim, a transportadora deve adotar um sistema "porta-a-porta" que significa cuidar de todo processo de movimentação de mercadorias, da porta do fornecedor até a porta do consumidor.

Para que este sistema atenda tanto as necessidades dos clientes como aos interesses das empresas transportadoras, é necessário que haja uma constante racionalização em relação às rotas utilizadas (algumas são priorizadas enquanto outras são eliminadas) e a seus modais (trechos onde o transporte era feito pela ferrovia passa a ser feito por caminhões).

Portando, sob a visão adotada pela ALL, prevalece os interesses econômicos imediatos sobre as necessidades de desenvolvimento regional, e “a rede urbana” regional perde um de seus laços com o exterior, enfraquecendo as interações espaciais desta. (Rochefort, 1998).

A ferrovia paulista, após sua concessão, passou por este processo de “racionalização”, onde muitos trechos ferroviários considerados antieconômicos foram desativados, transferindo seus fluxos para outras rotas e outros modais, ou seja, as empresas concessionárias interessadas no lucro imediato optaram pela substituição do modal de transporte á investir na recuperação da ferrovia.

As empresas ferroviárias estão, com isso, preferindo adequar-se aos novos conceitos logísticos, aumento sua eficiência operacional e cobrando mais por esses serviços, aumentando seu lucro sem precisar aumentar a quantidade de carga transportada, o que levaria a altos investimentos em trechos ferroviários sucateados e a construção de outros.

Destes trechos ferroviários desativados pelas concessionárias, muitos tinham um papel fundamental nas economias regionais, servindo como pontos de contato com outras regiões, como fonte direta e indireta de empregos e de arrecadação de impostos para os municípios.

Apesar de se tratar de uma concessão de patrimônio público, no qual, segundo a legislação que regulamenta as concessões, a execução do serviço público deve estar sempre voltada ao atendimento do interesse público (Lei 2569/89, art. 2º), se percebe que não existe, por parte das concessionárias, nenhum compromisso com o desenvolvimento regional ou macroeconômico, e sim com a lucratividade imediata. A ALL – Logística,

mesmo se valendo de grandes aportes de recursos públicos, através do BNDES, não construiu um único quilômetro de ferrovia no estado de São Paulo, e ainda desativou trechos importantes, gerando grandes prejuízos para as economias regionais.

3.6 – Um estudo de caso na Alta Sorocabana: a desativação ferroviária entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio

Concretizada as concessões, e passado mais de uma década, o que tem nos chamado atenção, em algumas leituras e dados preliminares, é que apesar de algumas concessionárias apresentarem alguns avanços, a maioria não conseguiu atingir as metas contratuais de investimento e de produtividade, bem como outras exigências de concessão como: regularidade e continuidade de serviços, atualidade[18], eficiência e segurança (Lei nº 8987/95, cap. II, art. 6º, §1º), acentuando, em alguns trechos, o estado de sucateamento das infra-estruturas ferroviárias, ou desativando ramais e troncos ativos antes da concessão, causando impactos negativos no desenvolvimento das regiões onde as ferrovias exercem sua influência.

A desativação de trechos ou fluxos ferroviários após a concessão pode ter origem no próprio processo de arrendamento, onde assumiram o controle das ferrovias, grandes conglomerados que tinham nesse modal, o meio de transporte dos seus insumos e produtos, e grupos de investidores e até "fundos de pensão". Os primeiros eram os grandes clientes das ferrovias. Transformaram as ferrovias em centro de custos do seu negócio, ou em atividade acessória no seu processo produtivo. Isso fez com que a

[18] - Segundo a legislação que regulamenta o regime de concessões, o termo atualidade compreende: a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço. (Lei nº 8987/95, cap. II, art. 6º, §2º)

ferrovia perpetuasse sua tendência histórica em transportar um número reduzido de tipos de cargas, deixando de lado a visão do transporte multimodal e da captação de cargas diversificadas. Para o segundo grupo a ferrovia era apenas uma fonte de investimento, com o respaldo dos recursos públicos do BNDES, portanto o desenvolvimento das economias regionais através do incremento do transporte ferroviário, não era exatamente a prioridade desses grupos.

Assim, as concessionárias, com o discurso de viabilizar o transporte ferroviário de cargas através da racionalização dos fluxos de transportes, acabaram desativando ou simplesmente abandonando trechos até então ativos, causando prejuízos às economias regionais influenciadas por várias décadas pelo transporte ferroviário.

A desativação do trecho ferroviário de 104 quilômetros que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio, no extremo oeste do estado de São Paulo, região historicamente conhecida como Alta Sorocabana, é o exemplo concreto deste processo, que mobilizou grande parte da sociedade da região e colocou em evidência a questão do papel da ferrovia naquela economia regional.

Já no primeiro ano de operação do trecho da antiga Sorocabana, a concessionária ALL, demonstrando desinteresse em operar seus trens na região, promove a retirada dos trilhos do trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Álvares Machado (15 km aproximadamente) para serem utilizados em outros trechos da concessionária. Neste mesmo trecho, são instalados trilhos de qualidade inferior, de menor resistência e sucateados. (Silveira, 2007).

Este fato levou o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana a fazer uma denúncia ao Ministério Público Federal em Presidente Prudente, dando origem ao Inquérito Civil Público nº 01/2001, que constatou além da substituição dos trilhos, outras irregularidades como: prejuízos econômicos e sociais com a

paralisação do trecho; deterioração dos trilhos, dormentes e outros materiais permanentes; invasão do espaço territorial sob concessão da ALL por particulares; e a falta de manutenção do material rodante e permanente expresso no edital de concessão.

Baseado no Inquérito Civil Público, neste mesmo ano, o Ministério dos Transportes ordena a reposição dos trilhos originais.

Em outubro de 2002, devido às irregularidades constatadas na operacionalização do trecho, a ANTT resolve instaurar um Processo Administrativo contra a concessionária, por descumprimento do Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF) e do contrato de concessão, o que resultou, em maio de 2003, em uma multa de R$ 2,1 milhões por descumprimento contratual.

Em junho de 2003 a ALL solicita formalmente ao Ministério dos Transportes a desativação[19] oficial do Trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Neste momento, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana, junto com ONG – Proderpp (Núcleo de Desenvolvimento da Região de Presidente Prudente), e outras entidades regionais (OAB –PP, CIESP, UNIPONTAL, Sindicato Rural de Presidente Prudente, e outras) e universidades da região, se mobilizam junto a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) órgão responsável pelas concessões, exigindo a reativação do trecho em nome da revitalização da economia regional.

[19] Segundo a concessionária a desativação seria temporária. No entanto, a solicitação não fixava prazo. Como seu contrato de concessão venceria em mais de 26 anos (prorrogáveis por mais 30), surgiu o temor que a desativação, na prática, fosse definitiva.

Figura 3 - Cartaz de convocação da ONG Proderpp para ato em prol da ativação da ferrovia na região de Presidente Prudente.

Fonte: Jornal do Sindicato das Estradas de Ferro da Zona Sorocabana - 2003

Figura 4 - Capa do jornal do Sindicato ferroviário convocando a população para ato público em favor da reativação do trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Fonte: Jornal do Sindicato das Estradas de Ferro da Zona Sorocabana - 2003

Desta forma mais de vinte e cinco entidades regionais, entre ONG´s, sindicatos, associações profissionais e universidades, além do apoio da população intimamente ligada à história da ferrovia na região, aderem à causa, organizando junto com Ministério Público Federal de Presidente Prudente, um dossiê que relatava o estado de abandono da malha ferroviária da região, os prejuízos causados à economia regional, e mostrando, através de estudos, o potencial de cargas da região.

Segundo a direção do sindicato dos ferroviários da região, o dossiê foi entregue em mãos ao Ministro dos Transportes, Anderson Adauto. Também foi enviada uma cópia ao então governador do estado Geraldo Alckmin, que ainda segundo o sindicato, demonstrou interesse pelo assunto ao saber que as cargas da região estavam sendo desviadas ao Porto de Paranaguá ao invés do Porto de Santos.

Abaixo, algumas fotos que mostram o estado de abandono da ferrovia na região.

Fotografia 5 - Trecho da ferrovia na região da Alta Sorocabana tomado pelo mato - 2003

Fonte: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana - 2003

Fotografia 6 – Barracões da antiga estação de Presidente Epitácio servem de moradia à sem- tetos - 2004

Autor: Ione Tinti Frattini – 16/09/2004

Fotografia 7 – Estado de abandono da estação de Álvares Machado - 2004

Autor: Ione Tinti Frattini – 16/09/2004

Fotografia 8 – Trilho próximo á estação de Caiuá, suspenso devido à erosão do solo.

Foto: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana - 2003

Em relação aos prejuízos econômicos e sociais causados pela desativação do trecho, segundo Silveira (2007) a Prefeitura de Presidente Epitácio relatou ter perdido cerca de R$ 750 mil, entre 2001 e 2003, em arrecadação de impostos provenientes da movimentação de cargas da ferrovia. Duas empresas, cujas atividades estavam ligadas diretamente à ferrovia, a Sartco Navegação e a Centro Sul, ficaram com suas atividades paralisadas, sendo obrigadas a dispensar cerca de 200 empregados. O porto fluvial de Presidente Epitácio que havia recebido investimentos na ordem de R$ 20 milhões[20] para sua modernização, pela CESP – Companhia Energética de São Paulo, com a paralisação da ferrovia, ficou praticamente inoperante.

Segundo dados levantados pelo do Sindicato das Estradas de Ferro da Zona Sorocabana, entre 1994 e 1998 chegaram ao terminal de Presidente Epitácio mais de

[20] Trata-se de um investimento compensatório, devido à inundação resultante da construção da Usina Hidrelétrica Sergio Motta, em Porto Primavera. (Jornal O Imparcial, 01/03/2005, p.6-B)

13.200 vagões transportando mais de 630.000 toneladas. Com o início da concessão, estes números iniciaram uma queda acentuada, chegando à total paralisação do trecho em 2003, que segundo a concessionária se justificaria pelo fato de não haver cargas suficiente para tornar a operação do trecho viável.

Para provar que, ao contrário do que afirmava a concessionária ALL, existia demanda por transportes ferroviários de cargas na região, alguns estudos de viabilidade econômica foram realizados por órgãos e entidades da região. Entre eles, destaca-se a pesquisa elaborada pela Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) da UNESP, campus de Presidente Prudente, coordenado pelo prof. Antônio Assiz Carvalho Filho. Nesta pesquisa, realizada junto às empresas da região, constatou-se uma demanda de transportes de aproximadamente 1,27 milhões de toneladas de cargas por ano, contrariando os dados da concessionária. Segundo Assiz, os produtos agrícolas apresentaram a maior demanda, com cerca de 1,1 milhões de toneladas a serem transportadas por ano, seguidos por materiais de construção, com 124,2 mil toneladas, e em seguida, os produtos alimentícios (40.000 t), químicos (11.000 t) e metalúrgicos (1.200 t). Para Assiz, "... isso já é muito mais que o necessário para que o transporte ferroviário da região seja retomado" (Jornal da Unesp nº192, 10/2004, p.6)

Além da demanda, existe uma eficiente estrutura intermodal na região, composta pelo porto de Presidente Epitácio que atende à rede fluvial Tietê-Paraná, a ferrovia e a rodovia Raposo Tavares. A Estação de Presidente Epitácio, segundo estudos do Ministério dos Transportes, possui capacidade para embarcar 1,5 milhões de ton/ano de soja em grãos, 350 mil ton/ano de farelo de soja, 700 mil ton/ano areia, 200 mil ton/ano de trigo, 200 mil ton/ano de milho, e desembarcar 300 mil ton/ano de fertilizantes, 100 mil ton/ano de calcário e outros produtos. (Silveira, 2007).

Constatou-se também, neste estudo, que há por parte dos produtores e empresários da região, um grande interesse em transportar seus produtos pela ferrovia, devido, principalmente, ao menor custo em relação ao transporte rodoviário. No entanto há também, uma grande desconfiança em relação à segurança da malha ferroviária da região devido seu estado precário. Portanto, o que se conclui, na pesquisa, é que apesar da demanda e do interesse pelo transporte ferroviário, os produtores e empresários mostram uma grande desconfiança em relação às condições de trafegabilidade[21] da ferrovia da região. Para José Claudinei Messias, Secretário Geral do Sindicato dos Ferroviários da Região Sorocabana, a falta de investimentos regionais faz com que produtos frigoríficos, agrícolas e industriais não sejam transportados pela ferrovia devido o receio dos empresários em perder suas cargas. (Jornal "O Imparcial", 10/04/2008, p.4).

A pesquisa foi anexada ao inquérito civil 01/2001 e entregue à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que convoca, em março de 2004, uma reunião com representantes da concessionária, do Ministério Público Federal e entidades civis. Nesta reunião ficou firmado um TAC -Termo de Ajuste de Conduta, onde a concessionária se compromete a investir na reativação definitiva da malha ferroviária da região. O documento de compromisso é assinado em setembro de 2004, com prazo de cinco meses para a total regularização do trecho desativado.

Em 23 de Fevereiro de 2.005, a ANTT faz a primeira vistoria para verificar o cumprimento do TAC, e constata a realização de investimentos em manutenção em alguns pontos mais críticos do trecho.

No entanto, para Messias, apesar de alguns investimentos (visando exclusivamente o atendimento ao TAC), não há interesse por parte da concessionária em revitalizar a ferrovia da região, já que a ALL opera, no estado do Paraná, o trecho entre

[21] A situação precária do via permanente ficou evidente com o descarrilamento de quatro vagões de milho entre as estações de Presidente Epitácio e Caiuá, em 24 de setembro de 2002. As causas prováveis , segundo o sindicato dos ferroviários, foram dormentes podres, trilhos desgastados e soltos.

Maringá e o Porto de Paranaguá que corre quase paralelamente à linha entre Ourinhos e Presidente Epitácio, o que torna este trecho um concorrente direto no escoamento da soja do Mato Grosso do Sul e de outros estados, destinado a exportação. Além disso, ainda segundo Messias, o Porto de Paranaguá sendo operado pelo mesmo grupo que controla a concessionária ALL – Logística, justifica "... a estratégia em direcionar as exportações pelo Porto de Paranaguá". (Jornal "O Imparcial", 01/03/2005, p.6-b).

Portanto, para o sindicalista, o interesse da ALL no trecho da antiga Sorocabana entre Ourinhos e Presidente Epitácio, foi estrategicamente o de anular a concorrência para poder escoar suas cargas pelas linhas paranaenses até o Porto de Paranaguá e oferecer, em substituição ao transporte ferroviário e hidroviário, sua frota de caminhões, pois embora exista um moderno porto fluvial em Presidente Epitácio com capacidade para receber e embarcar pela ferrovia uma grande quantidade de cargas a ALL traz a carga dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul em caminhões até Maringá e daí embarca pela ferrovia até o porto de Paranaguá.

O que se percebe em relação à gestão da ALL, é que seu interesse maior é obter lucros imediatos explorando os trechos em melhores condições de trafegabilidade, utilizando caminhões quando necessário, ao invés de investir na recuperação de trechos importantes para economia regional do estado, como o oeste paulista. Com base nessas diretrizes, os investimentos realizados pela empresa visam resultados de curto prazo, atendendo ao sistema de logística, de informatização, de reestruturação administrativa (enxugamento do quadro de funcionários), ou seja, os recursos que deveriam ser investidos na recuperação e modernização da via permanente e do material rodante, são aplicados nos novos modelos de gestão (que garantem lucros mais rápidos). Assim os efeitos econômicos que deveriam ser gerados pelas concessões ferroviárias se tornam

praticamente nulos. Esse processo resultou numa má utilização da malha nacional e num entrave ao desenvolvimento regional.

O governo, por sua vez, através de seus órgãos reguladores, parece exercer pouca autoridade frente às concessionárias. Com receio de ter que reassumir o controle das ferrovias, o estado através dos órgãos reguladores, deixa de exigir o cumprimento das metas contratuais de investimento e produção, e passa a disponibilizar dinheiro público (através de grandes financiamentos pelo BNDES) para manter estas empresas lucrativas.

Considerações finais

A história da estrada de ferro no Brasil esteve estreitamente relacionada às mudanças significativas pelas quais a economia brasileira passou. Esta relação pode ser analisada em três fases distintas, a começar pela inserção da economia brasileira na lógica capitalista mundial, quando a ferrovia foi fundamental no desenvolvimento da atividade agro-exportadora do café, impulsionando mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira, como na passagem do sistema mercantil-escravocrata para a organização capitalista de produção. Passou, posteriormente, por uma fase de declínio no período da industrialização com a ascensão do modal rodoviário, no momento em que a falta de investimentos levou a estrutura ferroviária nacional a um intenso processo de sucateamento. E finalmente ressurgiu, no final do século XX, como uma das soluções para o estrangulamento da infra-estrutura de transportes no país, através das políticas de concessão e privatização dos governos neoliberais e de estado-mínimo de Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso.

A introdução da ferrovia no Brasil não causou impacto apenas na economia nacional, a ferrovia esteve presente também no processo de modernização social, como elemento mediador na criação de necessidades sociais, novas regulações de conduta social, adaptações de costumes, uma nova percepção do tempo e do espaço, e como um elemento transformador do espaço, criando regiões, paisagens, intensificando a ocupação e atuando como elemento urbanizador.

Desta forma a ferrovia foi para algumas regiões do país o elo no qual se aglutinou por muitas décadas o desenvolvimento econômico e social. No estado paulista, por exemplo, a produção cafeeira avançou por novas áreas graças à mobilidade espacial proporcionada pela ferrovia, ou seja, a estrada de ferro transpôs a barreira espacial entre

as regiões produtoras e o porto de Santos, que impunha um oneroso e demorado transporte realizado por tropas de burros. Assim novas cidades foram surgindo nas pontas dos trilhos, e sob a influência de cada companhia de estrada de ferro foi se construindo uma consciência regional na qual as diversas regiões do estado passaram a ser conhecida pelas ferrovias que as serviam: Região da Paulista, Sorocabana, Mogiana, Alta Paulista, Alta Sorocabana e outras. (Matos, 1990).

Neste processo de expansão territorial, a ferrovia foi também um instrumento essencial na criação de novas áreas de influência econômica através da expansão das fronteiras internas do capitalismo. Isso se deu tanto pelo processo de valorização de terras, como pela tecnologia e pela modernidade imposta pela ferrovia, que fez surgir novos agentes de produção e novas relações produtivas, beneficiando a reprodução da força de trabalho tanto no campo como na indústria, e ajudando na formação de um novo mercado consumidor, elementos fundamentais para o desenvolvimento capitalista.

Portanto, a estrada de ferro, enquanto meio técnico se apresentou como um dos elementos fundamentais na constituição e na explicação do processo de formação do território paulista, atuando na estruturação das bases capitalistas de produção e, principalmente, como motor de expansão do alcance capitalista.

Pelo menos até a década de 1930, a ferrovia foi praticamente a única ligação entre as regiões produtoras do interior paulista e o mercado consumidor interno e, principalmente, o externo. Desta forma, as configurações das estradas de ferro seguiam o direcionamento da economia agroexportadora ligando regiões produtivas, isoladas entre si, ao porto de Santos.

Com o enfraquecimento da cafeicultura e o crescimento da nova orientação econômica nacional, ou seja, a industrialização voltada ao mercado interno, surgi a necessidade de uma integração mais rápida e dinâmica entre os mercados regionais. É

neste contexto que o automóvel ganha espaço como um meio de transporte mais flexível[22], capaz de romper com o isolamento das economias regionais. Segundo Rangel (1987, p.185), "... o transporte rodoviário, por sua plasticidade, que tornava muito difícil seu planejamento, tendia a quebrar os isolamentos regionais e unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano". Ainda segundo Rangel, com o caminhão, o comércio deixava de passar obrigatoriamente pelos portos-empórios, para abastecer diretamente o consumidor através do sistema porta-a-porta. Desta forma o transporte rodoviário se tornou fundamental na nova economia, e um instrumento incomparável na integração regional.

A partir da segunda metade do século XX, com a intensificação da industrialização voltada ao mercado interno, o rodoviarismo assume a liderança no transporte nacional, tornando a integração nacional a espinha dorsal do sistema de transporte brasileiro (Silveira, 2007), em detrimento ao caráter longitudinal das ferrovias brasileiras, em sua maioria no sentido interior-litoral.

As ferrovias passam, então, a ocupar um papel secundário na pauta de investimentos dos consecutivos governos, levando a uma gradual deterioração dos equipamentos e das estruturas ferroviárias do país. A partir da década de 1980, a RFFSA, responsável pela maior parte das estradas de ferro no Brasil, entra numa profunda crise estrutural e financeira, acumulando uma dívida de mais de R$ 4 bilhões. Nos governos Fernando Collor e Fernando Henrique o processo de desmonte do setor ferroviário se intensifica, o que, segundo Silveira (2006), evidenciava o objetivo desses governos: facilitar as concessões à iniciativa privada.

Diante do agravamento da crise de infra-estrutura de transportes a partir da década de 1990, devido ao avanço das fronteiras agrícolas (aumentando as distâncias entre as

[22] As vantagens do automóvel em relação à ferrovia estão na sua flexibilidade, ou seja, na sua maior possibilidade de deslocamentos, no baixo custo de sua viabilização e na sua facilidade em transpor imposições naturais (clima, relevo, vegetação).

regiões produtoras e os portos de exportação), e ao aumento da produção agroindustrial brasileira (em decorrência da modernização da agricultura), o transporte rodoviário se torna mais oneroso, aumentando o chamado "custo-Brasil. Desta forma o transporte ferroviário volta a despertar a atenção da iniciativa privada, principalmente dos grandes produtores e das empresas ligadas aos agronegócios.

Com isso, e sob o discurso de desonerar o estado e atrair investimentos para recuperação da estrutura ferroviária nacional, o setor é integrado ao Programa Nacional de Desestatização (PND), e a partir de 1996 ocorrem os primeiros leilões de concessão da malha ferroviária federal.

Com as concessões, as ferrovias passaram a ser operadas, em sua grande maioria, por seus próprios clientes que viam na ferrovia uma extensão de seus negócios. Com pouca experiência no setor, e mesmo pagando uma "ninharia" aos cofres públicos (Biondi, 1999), logo começaram a surgir os primeiros resultados negativos. Iniciou-se então uma série de fusões e sub-concessões, que redundaram na formação de grandes monopólios ferroviários, que visavam apenas o retorno financeiro imediato. Para isso, estes investidores começam a explorar de forma intensiva as linhas ferroviárias em melhor estado de conservação, substituindo o transporte ferroviário pelo caminhão em alguns trechos precários (ao invés de investir na recuperação deles), e em alguns casos, suprimindo trechos considerados anti-econômicos.

A falta de investimentos na recuperação e conservação dos equipamentos operacionais de alguns trechos ferroviários se refletiu em grandes prejuízos econômicos e sociais para as suas regiões tributárias, como desempregos e a inviabilização do efeito multiplicador das economias regionais e extra-regionais (Silveira, 2007).

A suspensão do tráfego de trens no trecho da linha tronco que liga os municípios de Presidente Prudente a Presidente Epitácio, sob concessão da ALL – Logística, durante

o período de 2001 e 2002, trouxe a questão da importância das estradas de ferro para a economia regional através da mobilização de entidades civis, órgãos públicos e grande parte da sociedade local, numa campanha para a revitalização da ferrovia, que resultou na aplicação, por parte da ANTT, de uma multa de R$ 2 milhões por quebra de contrato e na elaboração de um TAC - Termo de Ajuste e Conduta, onde a concessionária se comprometeu a investir na recuperação do trecho e reativar definitivamente a ferrovia.

A partir de 2003 o trecho volta a ser operado, porém se forma precária. Segundo José Claudinei Messias, Secretário Geral do Sindicato dos ferroviários da Sorocabana, a ALL passou a movimentar cerca de vinte vagões por semana, o que, para ele, é apenas uma forma de cumprir o contrato.

Em novembro de 2008 no 6º Seminário sobre Ferrovias organizado pela FIESP, em pronunciamento, o diretor financeiro da ALL, Sérgio Pedreiro, alega que a empresa apenas mantém o trecho de Presidente Epitácio em condições básicas, mas sem transporte, apenas para cumprir determinação da ANTT. (Jornal Sorocabano, jan/09, p. 10).

Ao contrário do que afirma a direção da ALL para justificar a desativação do trecho, a demanda existe, falta, no entanto, investimentos que tornem o transporte ferroviário confiável e atrativo novamente. É necessário então que os órgãos reguladores exijam tais investimentos já que grande parte destes recursos sai dos cofres públicos, através do BNDES (só em 2009, o BNDES aprovou um aporte de mais de R$ 2 bilhões para a ALL - Logística).

Estes fatos confirmam a idéia de que não há por parte da concessionária nem por parte do órgão que fiscaliza as concessões, a preocupação com o desenvolvimento de um sistema ferroviário integrado. As concessionárias priorizam trechos que lhes proporcionem lucros imediatos e abandonam outras, desestabilizando economias

regionais que poderiam dar a sustentação ao desenvolvimento do setor ferroviário nas diversas regiões servidas por ele.

Nosso trabalho tenta demonstrar que o discurso apresentado pela concessionária é equivocado, pois a demanda não deve ser vista como um impedimento na revitalização do sistema ferroviário, e sim um fator a ser buscado através de investimentos. Ou seja, a procura pelo transporte ferroviário de cargas não existe porque simplesmente não há oferta deste modal de transporte (pelo menos de forma barata, rápida e segura). Existe, no entanto, o desejo de um grande número de empresas locais, de transportar seus produtos pela ferrovia, porém, devido á má conservação dos equipamentos ferroviários não há confiabilidade em sua utilização. Por outro lado, a concessionária se valendo de sua operacionalidade multimodal, oferece o transporte rodoviário a um custo mais baixo, em substituição ao ferroviário, monopolizando o setor de transportes de cargas.

Desta forma as concessionárias têm demonstrado que seu principal objetivo na exploração do patrimônio público é o lucro imediato. Através da adequação de novos conceitos logísticos (multimodal) elas buscam estes lucros no aumento de sua eficiência operacional, evitando investir na recuperação e na ampliação da malha ferroviária. A falta de investimentos no setor, no entanto, estanca o desenvolvimento regional e macroeconômico, e impede a tão esperada mudança de matriz no transporte nacional, que certamente iria se refletir em benefícios sociais e econômicos para o país.

Referências bibliográficas

ABREU, Dióres Santos**.** ***Formação histórica de uma cidade pioneira paulista***: ***Presidente Prudente***. Presidente Prudente, FFCLPP, 1972.

AMERICANO, Jorge. ***São Paulo naquele tempo (1895 – 1915).*** Carrenho Editorial, São Paulo, 2004.

ANDRADE, Pedro Paulo de. ***Vale do Paranapanema: Ocupação, Especulação, Devastação: 1890-1944.*** *In* Revista Patrimônio e Memória, CEDAP, v.2, n.1, p. 1-19, Unesp, Assis, 2006.

ARRUDA, Gilmar. ***Cidades e Sertões: entre a história e a memória***. (Coleção História), Editora Edusc, Bauru, 2000.

ASHTON, T. S. , ***A Revolução Industrial – (1760-1830)***. Publicações Europa-América, Lisboa, 1971.

AZEVEDO**,** Fernando de. ***Um trem corre para o Oeste***. Editora Melhoramentos, São Paulo s/d.

BARAT, Josef. ***Urbanização, transporte e energia:*** a necessidade de definição de uma matriz energética *in* Meio Ambiente e Transporte Urbano. São Paulo: Secretaria do Meio Ambiente, 1990.

BEIGUELMAN, Paula. ***A crise do escravismo e a grande imigração.*** Editora Brasiliense, São Paulo, 1982.

BIONDI, Aloysio. ***O Brasil privatizado. Um balanço do desmonte do Estado.*** Editora Fundação Perseu Abramo, São Paulo, 1999.

BORGES, Barsanufo Gomides. ***O despertar dos dormentes : estudo sobre a estrada de ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais : 1909-1922.*** Editora Gegraf, Goiânia, 1990.

BRAUDEL, Fernand. ***Civilização Material, Economia e Capitalismo – Séculos XV-XVIII***. Editora Martins Fontes, São Paulo, 1996.

BRAUDEL, Fernand. ***A Identidade da França: Espaço e História***, Editora Globo, São Paulo, 1991.

CAMARGO, José Francisco de**. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos.*** Ensaios econômicos – IPE – USP, São Paulo, 1981.

CORRÊA, Roberto L. ***Região e organização espacial*.** Editora Ática, São Paulo, 2002.

DEFFONTAINES, Pierre. ***A função das estradas de ferro nos meios de comunicação e transporte no Brasil.*** Boletim de Geografia, Rio de Janeiro, 1948.

DUNDES, Ana Cláudia. **R*egião do devir e região do atraso. Discurso e representações sobre a Região de Presidente Prudente-SP.*** Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP de Presidente Prudente – SP, 2007.

FIORI, Hélio B. ***A expansão do café em São Paulo.*** *In* Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Vol. IV, p. 338-410, Florianópolis, 1940.

FONZAR, Benedicta Catharina, ***O processo de ocupação regional, o delo urbano e o conforto térmico a Alta Sorocabana: um teste aplicado a Presidente Prudente.*** Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia. FFCLH, USP, São Paulo, 1981.

FRANÇA, Ary. ***A marcha do café e as frentes pioneiras.*** Guia de excursão nº 3, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1960.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. ***Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil – Uma integração histórica.*** *In* Planejamento e Políticas Públicas – PPP, n. 13, junho de 1996, p.184 – 211.

GEIGER, Pedro Pinchas. ***Evolução da rede urbana brasileira***. Instituto Nacional de estudos pedagógicos, Rio de Janeiro, 1963.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. ***Um dia o trem passou por aqui***. Editora Studio 4. São Paulo, 2001.

HARVEY, David. ***A Produção Capitalista do Espaço.*** Editora Annablume, São Paulo, 2005.

HOBSBAWN, Eric J. ***A Era das Revoluções*.** Trad**.** Maria Tereza Teixeira, Editora Paz e Terra, Rio de Janeiro 1977.

IVANO, R. ***Crônicas de Fronteira. Imagem e Imaginário de uma Terra Conquistada.*** Dissertação de mestrado. Unesp, FFCL, Assis, 2000.

JACOB, Chafic. ***Ferrovia o caminho certo. São Paulo,*** Imesp/Daesp, São Paulo,1982.

KIPLING, Rudyard. ***Cenas Brasileiras - Um documento inédito.*** Editora Record, Rio de Janeiro, 1977.

LECOCQ, Nice Magalhães. ***Exploração de madeira na Alta Sorocabana.*** *In* Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Vol. IV, p. 691-708, Florianópolis, 1940.

LEFEBVRE, Henri. ***Lógica formal, lógica dialética***. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1995.

LEITE, José Ferrari. ***Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente.*** FFCLPP. Presidente Prudente, 1972.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. ***Destruição ou desconstrução: questões da paisagem e tendências de regionalização.*** Editora Hucitec, São Paulo, 1994.

LEONIDIO, Adalmir. ***Matar e desmatar. A ocupação inicial do Pontal do Paranapanema (1850-1930).*** *In* Anais do XXIV Simpósio Nacional de História. São Leopoldo, 2007.

LESBAUPIN, Ivo (org.). ***O desmonte da nação: balanço do governo FHC***. Editora Vozes, Petrópolis, 1999.

LUXEMBURG, Rosa. ***A Acumulação do Capital***, Editora Zahar, 1970.

MAGNOLI, Demétrio. ***Agroindústria e Urbanização, o caso de Guariba (SP).*** Dissertação de Mestrado apresentado no Departamento de Geografia da USP, São Paulo, 1990.

MAMIGONIAN, Armen. ***Tendências Recentes do Processo de Urbanização na Alta Sorocabana.*** *In* Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, V. XVIII, p. 289 – 291, São Paulo, 1973.

MANTOUX, Paul. ***A Revolução Industrial no Século XVIII***, Editora Hucitec, São Paulo, 1985

MARTINS, José de Souza. ***O Cativeiro da Terra*****,** Editora Hucitec, São Paulo, 1990.

MARTINS, José de Souza. **A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestão do ser dividido.** *In* Revista USP, São Paulo, nº 63, p. 6-15, 2004.

MARQUES, Moacyr. ***A estruturação da rede viária terrestre de São Paulo.*** *In*: Boletim Paulista de Geografia, n.55, p. 47-73, São Paulo, 1978.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. ***Privatização do sistema ferroviário brasileiro.*** IPEA, Brasília, 1996.

MATOS, Odilon Nogueira de, ***Café e Ferrovias – A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira***, Editora Pontes, São Paulo,1990.

MENDONÇA, Sonia. ***A industrialização brasileira***. Editora Moderna, São Paulo, 2004.

MILLIET, Sérgio. ***O roteiro do café e outros ensaios***. Editora Hucitec, São Paulo, 1982.

MONBEIG, Pierre. ***Ensaios de geografia humana brasileira.*** Editora Martins, São Paulo, 1940.

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

MORAES, Antonio Carlos Robert – ***Capitalismo, Geografia e Meio Ambiente***, Tese para obtenção de Livre Docência, FFLCH – USP, São Paulo, 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert e COSTA, Wanderley Messias da – ***A Valorização do Espaço,*** Editora Hucitec, São Paulo, 1984.

MOREIRA, Ruy. ***Resenha – A natureza do Espaço***. *In* Revista Geographia, nº 1, ano I, p. 151 a 153, UFF – Rio de Janeiro, 1999.

NUNES, Ivanil. ***Douradense: a agonia de uma ferrovia***. Editora Annablume, São Paulo, 2005.

PASCHOALICK, Romeu. ***Uma Ferrovia Paulista: A Sorocabana***. *In* Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Vol. IV, p. 681-689, Florianópolis, 1940.

PRADO JR., Caio. ***Evolução Política do Brasil e Outros Estudos.*** Editora Brasiliense, São Paulo, 1971.

RAFFESTIM, Claude. ***Por uma geografia do poder.*** Editora Ática, São Paulo, 1993.

RANGEL, Ignácio. ***Economia brasileira contemporânea.*** Editora Bienal, Campinas, 1987.

ROCHEFORT, Michel. ***Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região***. Editora Hucitec, São Paulo, 1998.

ROHWEDDER, Jarbas. ***A atual expansão do algodão paulist.*** *In* Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Vol. IV, p. 422-431, Florianópolis, 1940.

ROSA, Ádima Domingues da. ***O processo de privatização da Fepasa na década de 90.*** *In* Revista de Iniciação Científica da FFC - Unesp, v. 4, n. 3, p. 105-116, Marília, 2004.

SAES, Flavio de Azevedo Marques. ***As ferrovias de São Paulo (1870-1940***). Editora Hucitec, São Paulo, 1981.

SANTOS, Milton - ***A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção,*** Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos).

SANTOS, Milton. ***Espaço e Método***, Editora Nobel, São Paulo, 1997.

SANTOS, Milton. ***Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional***, Editora Hucitec, São Paulo, 1994.

SANTOS, Milton. ***Sociedade e espaço: a formação social como categoria e como método*"** Boletim Paulista de Geografia, 54: 81-100, 1977.

SCARLATO, Francisco Capuano. População e urbanização brasileira (*In*): ROSS, Jurandyr L. Sanches (org.). ***Geografia do Brasil***. Edusp, São Paulo, 2001.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. ***Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa***. Editora Cortez, São Paulo, 1982.

SEMEGHINI, Ulysses C. ***Do café à indústria: uma cidade e seu tempo.*** Editora da Unicamp, São Paulo, 1991.

SILVA, Moacir M. F. ***Geografia dos transportes no Brasil***. IBGE, Rio de Janeiro, 1949.

SILVA, Sérgio. ***Expansão cafeeira e origens da indústria do Brasil***. Editora Alfa-Ômega, São Paulo, 1986.

SILVEIRA, Marcio Rogério. ***A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.*** Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP de Presidente Prudente – SP, 2003.

SILVEIRA, Marcio Rogério. ***Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário – Abordagem para o caso catarinense.*** UNESP – GEDRI, Ourinhos, 2006.

SILVEIRA, Marcio Rogério. ***Estradas de Ferro no Brasil.*** Editora Interciência, Rio de Janeiro, 2007.

SIMONSEN, Roberto C. ***História Econômica do Brasil – 1500 a 1820.*** Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1937.

SOUKEF JR., Antonio. ***Sorocabana – Uma saga ferroviária.*** Editora Dialeto, São Paulo, 2001.

TOLEDO, Vera Vilhena de. ***A riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil***. Editora Moderna, São Paulo, 1998.