



unesp



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"**



Campus Presidente Prudente



CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA SAMPAIO



FERROVIA SOROCABANA:



**PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE
PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO**



PRESIDENTE PRUDENTE



DEZEMBRO DE 2018



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

Campus Presidente Prudente

CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA SAMPAIO

FERROVIA SOROCABANA:

**PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE
PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO**

Monografia apresentada como requisito parcial de Conclusão de Curso para obtenção do grau de Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio Mesquita Filho".

Orientadora: Prof. Dra. Maria Terezinha Serafím Gomes

Presidente Prudente

Dezembro de 2018

CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA SAMPAIO

FERROVIA SOROCABANA:

**PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE
PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO**

Trabalho de Graduação aprovada como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Geografia, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” Campus Presidente Prudente, à aprovação da banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dra. Maria Terezinha Serafim Gomes (FCT/UNESP)

Orientadora

Prof. Dr. Marcio José Catelan (FCT/UNESP)

Ms. Priscila Estevam Engel

Doutoranda em Geografia (FCT/UNESP), Mestre em Geografia (FCT/UNESP)

Presidente Prudente/SP, 10 de dezembro de 2018

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer meus pais, Terezinha de Fátima de Almeida e Carlos Alberto Sampaio e a minha avó Maria Pereira de Almeida, por incentivarem os meus estudos e por serem presentes em minha vida e agradeço pelos valores que me passaram ao longo desses anos. Quero agradecer a Deus, por ter me dado inteligência e sabedoria e por ter me iluminado meus caminhos durante esses cinco anos de graduação.

Não poderia deixar de agradecer a minha tia, Iza de Almeida, que me motivou e me incentivou em meus estudos, pelos conselhos que me deu para eu não desistir dos meus sonhos, pela sua atenção, pois mesmo morando longe sempre esteve presente em minha vida.

Gostaria de agradecer a minha amiga Larissa Oliveira Dionísio por compartilharmos as melhores experiências nessa longa jornada, por ser companheira de todas as horas, amiga dentro e fora da universidade.

Também gostaria de agradecer aos colegas do NUPERG (Núcleo de Pesquisas e Estudos Regionais), pela amizade e pela colaboração durante o período do trabalho.

Agradeço ao secretário de turismo do município de Presidente Epitácio o Sr. Frank Celestino de Oliveira, o ambientalista Sr. Eduardo Schebuk, o presidente da União das Entidades de Presidente Prudente o Sr. Marcos Lucas, os prefeitos dos municípios estudados o Sr. Valdir Aparecido Lopes, o Sr. Jorge Duran, a Sr. Roberto Volpe, o Sr. José Carlos Cabrera Parra, o Sr. Nelson Bugalho, o Sr. Carlos Alberto da Silva Corrêa, a Sr^a. Rute Almeida dos Santos Lima e a Sr^a. Elizabete de Jesus Romizio Buchwitz pela atenção, pelo material e pelas informações disponibilizadas para o meu trabalho.

Agradeço a Daniella Moreira, museóloga responsável pelo museu da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba (SP) e pelo estagiário Caio César, pela atenção e por disponibilizar algumas informações e dados pertinentes ao trabalho.

Agradeço, de maneira especial, a Professora Doutora Maria Terezinha Serafim Gomes, pela paciência, atenção e orientação durante a elaboração deste trabalho.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pela bolsa concedida para a realização do trabalho.

E, por fim, agradeço a todos aqueles que de alguma maneira contribuíram para que o presente trabalho se concretizasse.

EPÍGRAFE

São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também de despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
Maria Rita, “Encontros e Despedidas”

FERROVIA SOROCABANA:

PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO

RESUMO

As primeiras ferrovias no Brasil surgiram entre meados e final do século XIX. Em 1858 surgiu a Estrada de Ferro Dom Pedro II, no Rio de Janeiro e, em 1867, a Estrada de Ferro São Paulo Railway, de capital inglês, em São Paulo. Com o desenvolvimento da cultura do café foram criadas as Companhias Ferroviárias, entre elas a Estrada de Ferro Sorocabana (1876). Ao longo dos anos, a Estrada de Ferro Sorocabana expandiu-se por grande parte do interior paulista, impulsionando o crescimento populacional em diversas cidades do Estado de São Paulo e, até mesmo, a fundação de alguns municípios. Na década de 1920, a Sorocabana atinge a cidade de Presidente Epitácio, divisa com o estado do Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul), chegando também à divisa com o Estado do Paraná. É importante lembrar que a ferrovia Sorocabana foi de extrema importância para o transporte de cargas e de passageiros no estado de São Paulo. Nos anos 1990, com a adesão às políticas neoliberais, inicia-se, sobretudo a partir de 1995 o processo de desestatizações das ferrovias federais (RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A, FERRONORTE, Norte Sul e outras) e estaduais (FEPASA - Ferrovia Paulista S/A e FERROPAR - Ferrovia Paraná S/A), concedidas às empresas privadas. A Ferrovia Sorocabana foi concedida à América Latina Logística e no início dos anos 2000 o trecho entre Presidente Prudente-Presidente Epitácio foi desativado. Esta monografia objetiva-se compreender a importância do sistema ferroviário para a integração na região de Presidente Prudente, com destaque a Ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente – Presidente Epitácio. A metodologia baseou-se na realização das seguintes atividades: revisão bibliográfica, pesquisas em *sites*, visita ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Sorocaba/SP, entrevistas e aplicação de questionários em órgãos públicos e privados, como Prefeitura Municipal, Núcleo de Desenvolvimento Regional de Presidente Prudente, UEPP (União das Entidades de Presidente Prudente), entre outros. A pesquisa revelou que a retomada da ferrovia na região facilitaria o escoamento da produção regional, o transporte de matéria-prima para as indústrias, bem como transporte de passageiros. Além disso, reativação da malha ferroviária poderá contribuir para retomada do Porto Tibiriçá e o turismo em Presidente Epitácio. Neste sentido, a reativação da ferrovia Sorocabana alavancaria o desenvolvimento regional.

Palavras-chave: Ferrovia Sorocabana; integração; reativação da ferrovia; trecho Presidente Prudente – Presidente Epitácio.

**FERROVIA SOROCABANA:
PROPOSAL FOR REACTIVATION OF THE TRACT BETWEEN THE
MUNICIPALITIES OF PRUDENT PRESIDENT AND PRESIDENT EPITÁCIO**

ABSTRACT

The first railroads in Brazil appeared between mid and late nineteenth century. In 1858 came the Dom Pedro II Railway in Rio de Janeiro and, in 1867, the São Paulo Railway Railway, in English capital, in São Paulo. With the development of the coffee culture the Railway Companies were created, among them the Sorocabana Railroad (1876). Over the years, the Sorocabana Railroad has expanded throughout much of the interior of São Paulo, boosting population growth in several cities in the State of São Paulo and even the founding of some municipalities. In the 1920s, Sorocabana reached the city of Presidente Epitácio, a border with the state of Mato Grosso (now Mato Grosso do Sul), also reaching the border with the State of Paraná. It is important to remember that the Sorocabana railroad was extremely important for the transportation of cargo and passengers in the state of São Paulo. In the 1990s, with the adherence to neoliberal policies, the process of privatization of the federal railroads (RFFSA - Ferrocarril Federal SA, FERRONORTE, Norte Sul and others) and state (FEPASA - Ferrovia Paulista S / A and FERROPAR - Ferrovia Paraná S / A), granted to private companies. The Sorocabana Railroad was granted to América Latina Logística and in the early 2000s the stretch between Presidente Prudente-Presidente Epitácio was deactivated. This monograph aims to understand the importance of the rail system for integration in the region of Presidente Prudente, with the Sorocabana Railroad in the section between Presidente Prudente and Presidente Epitácio. The methodology was based on the following activities: bibliographic review, site surveys, visits to the Sorocaba Railway Museum in the city of Sorocaba / SP, interviews and application of questionnaires in public and private agencies, such as City Hall, Nucleus of Regional Development of Presidente Prudente, UEPP (Union of Entities of Presidente Prudente), among others. The survey revealed that the resumption of the railroad in the region would contribute to the flow of regional production, in addition to bringing raw materials to industry and production, and the reactivation of the rail network could contribute to tourism in Presidente Epitácio. In this sense, the reactivation of the Sorocabana railroad would boost regional development.

Key-words: Sorocabana Railroad; integration; reactivation of the railway; excerpt Presidente Prudente - President Epitácio.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Extensão da malha ferroviária concedida nas datas de cada concessão.	53
Tabela 2. Estações da ferrovia Sorocabana inauguradas entre 1909 e 1922.	65
Tabela 3. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1923.	82
Tabela 4. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1925.	83
Tabela 5. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1943.	84
Tabela 6. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1948.	85
Tabela 7. População dos municípios do trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio entre as décadas de 1940-1950.	88
Tabela 8. Mercadorias e volumes indicados pelos interessados (2016).	110
Tabela 9. Estimativa da população de 2018 dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.	114

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Estrada de ferro São Paulo Railway.....	38
Figura 2. Traçado da Ferrovia Companhia Paulista	41
Figura 3. Traçado da Ferrovia Sorocabana.....	43
Figura 4. Traçado da Ferrovia Mogiana	45
Figura 5. Traçado da Ferrovia Araraquara	47
Figura 6. Estradas de Ferro no Brasil	49
Figura 7. Estação original de São Paulo na época da inauguração - 1875.....	62
Figura 8. A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 a 1940.....	66
Figura 9. Ferrovias e municípios no Estado de São Paulo na década de 1920.....	72
Figura 10. Ferrovias e municípios no Estado de São Paulo na década de 1940.....	73
Figura 11. Estação de Presidente Prudente na Década de 1930.....	75
Figura 12. Estação Ferroviária de Regente Feijó- 1926.....	76
Figura 13. Estação Ferroviária de Piquerobi - década de 1960.....	76
Figura 14. Estação ferroviária de Presidente Epitácio- 1989.....	77

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Extensão da malha ferroviária brasileira concedida	55
Quadro 2. Principais produtos transportados.....	59
Quadro 3. Importância da ferrovia Sorocabana no desenvolvimento dos municípios... ..	89
Quadro 4. Problemas ocasionados pela desativação da ferrovia Sorocabana.	100

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Produtos transportados pela Estrada de Ferro Sorocabana (1901-1940). 81

LISTA DE FOTOS

Foto 1. Estação ferroviária abandonada em Álvares Machado/SP.....	95
Foto 2. Estação ferroviária abandonada em Presidente Bernardes/SP.....	95
Foto 3. Estação ferroviária de Santo Anastácio/SP abandonada.....	95
Foto 4. Estação ferroviária de Presidente Venceslau/SP abandonada.....	96
Foto 5. Área da antiga estação ferroviária do município de Caiuá/SP.....	96
Foto 6. Estação ferroviária de Presidente Epitácio/SP abandonada.....	96
Foto 7. Conjunto de casas habitadas ilegalmente por várias famílias no município de Presidente Venceslau/SP.....	97
Foto 8. Trilhos da ferrovia Sorocabana soterrado no município de Caiuá/SP.....	99
Foto 9. Ferrovia Sorocabana abandonada no município de Presidente Prudente.....	101
Foto 10. Ferrovia Sorocabana abandonada em Álvares Machado/SP.....	101
Foto 11. Ferrovia Sorocabana com gramínea alta em Presidente Bernardes/SP.....	102
Foto 12. Gramínea cresce junto aos trilhos da ferrovia em Caiuá/SP.....	102
Foto 13. Agência do Detran no prédio da estação ferroviária de Piquerobi/SP.....	103
Foto 14. Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente e posto de atendimento ao trabalhador PAT na estação ferroviária de Presidente Venceslau/SP.....	104
Foto 15. Prédio da antiga estação de Presidente Bernardes/SP onde funciona o Projeto Guri.....	104
Foto 16. Procon municipal e Sesmt- Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho na estação ferroviária de Presidente Prudente/SP.....	105
Foto 17. Retro porto de Presidente Epitácio/SP.....	113
Foto 18. Retro porto em Presidente Epitácio/SP em boas condições de uso.....	113

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Localização da Ferrovia Sorocabana.....	19
---	----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ALL - América Latina Logística S.A.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CIA MOGIANA- Companhia Mogiana

CIA PAULISTA - Companhia Paulista

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.

FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.

FERRONORTE - Ferrovia Norte Brasil

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

UEPP - União das Entidades de Presidente Prudente

VLI - Sistema de Logística Integrada

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1. GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES: UMA ABORDAGEM TEÓRICA.....	23
2. A FORMAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA NO BRASIL E NO ESTADO DE SÃO PAULO	36
3. A HISTÓRIA DA FERROVIA SOROCABANA E SUA CHEGADA À REGIÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE.....	61
3.1. A chegada da Ferrovia Sorocabana à região de Presidente Prudente	70
4. FERROVIA SOROCABANA E A PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO	80
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	118
6 .REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	121
ANEXOS.....	125

INTRODUÇÃO

Este trabalho faz parte das discussões que foram realizadas na pesquisa de iniciação científica intitulada “O SISTEMA FERROVIÁRIO NA REGIÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE: UM ESTUDO SOBRE A FERROVIA SOROCABANA”, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

As primeiras ferrovias no Brasil surgiram entre meados e final do século XIX, em 1858, no Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, e, em 1867, em São Paulo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway, para atender o escoamento da produção de café destinada à exportação. A construção das ferrovias foi financiada tanto pelos capitais externos quanto pelos capitais provenientes da monocultura do café, como, por exemplo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway, de capital inglês em 1867 (a construção do trecho Santos Jundiá foi iniciada em 1860 e concedida em 1867).

Com o desenvolvimento da cultura do café surgiram as Companhias Férreas, entre elas a Estrada de Ferro Sorocabana (1876). Todavia, com a crise do café no final dos anos de 1890 algumas ferrovias foram encampadas pelo Estado e a partir de 1905 passam a ser arrendadas.

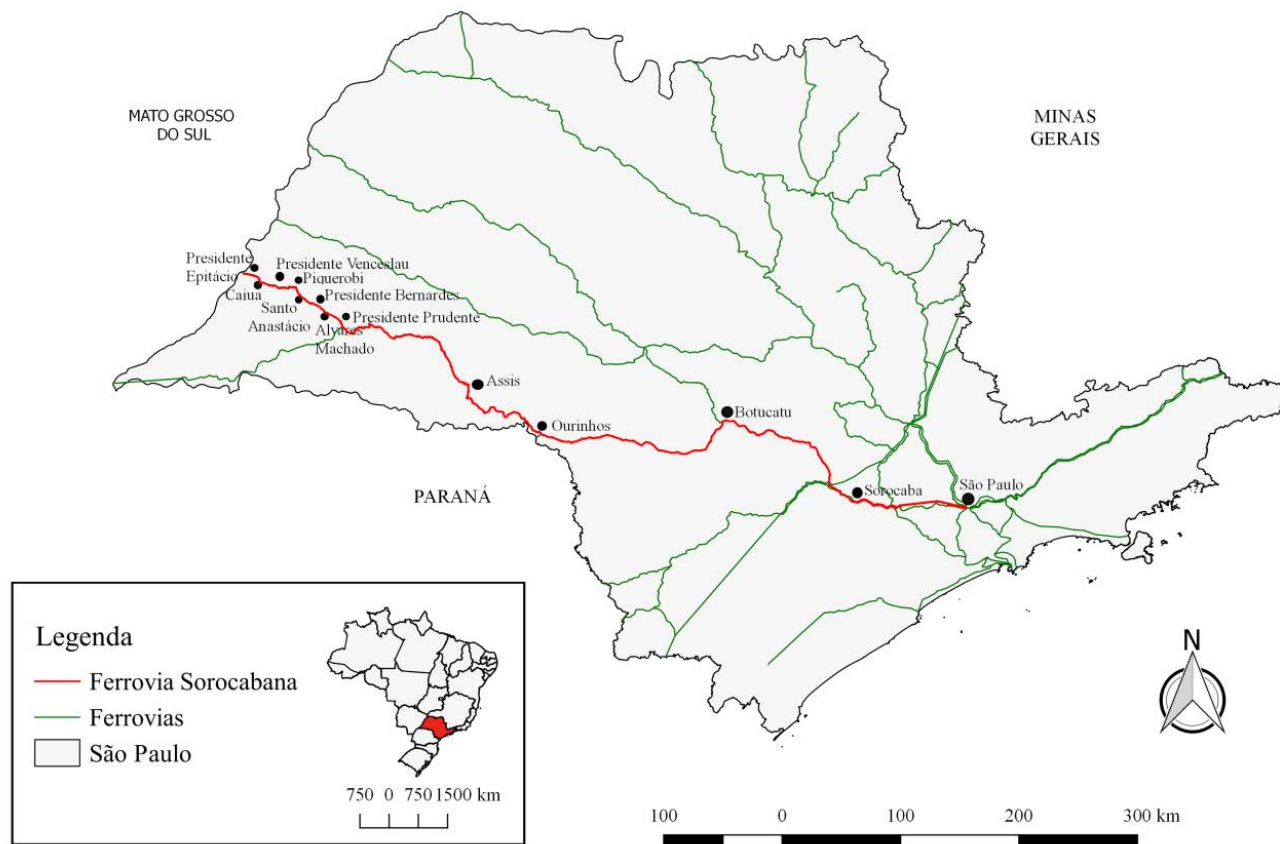
As ferrovias tiveram papel importante na organização do território, contribuindo, assim, para o desenvolvimento de cidades, como ocorreu durante o avanço do café no interior do Estado de São Paulo, entre elas a Ferrovia Sorocabana. Todavia, na segunda metade do século XX com o desenvolvimento das rodovias, as ferrovias perderam a importância, entraram em estagnação e, posteriormente em decadência nos anos de 1970 (SILVEIRA, 2002; STEFANI, 2007). A partir dos anos de 1990 ocorreram as privatizações de ferrovias estaduais e federais, passando a priorizar os transportes de minérios e de *commodities* agrícolas para a exportação.

A ferrovia como infraestrutura logística é fundamental na organização do território, no transporte de mercadorias e de passageiros. Além disso, pode contribuir para alavancar o desenvolvimento regional.

Os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (mapa 1) chegaram ao município de Presidente Prudente em 1919. Com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana, uma importante forma de penetração e uma via de escoamento da produção cafeeira, a colonização tornou-se mais fácil e rápida. Ao longo da ferrovia multiplicaram-se os

núcleos urbanos, dentre os quais Presidente Prudente, cuja origem está ligada a dois coronéis, - os senhores Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes.

Mapa 1. Localização da Ferrovia Sorocabana.



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2010. Org: Tainá Iwata.

Neste trabalho nos propusemos a desvendar a seguinte problemática: Em que medida o sistema ferroviário contribuiu/ e ou poderá contribuir para a integração da região de Presidente Prudente? Como era o transporte na Ferrovia Sorocabana antes da desativação? Quais os tipos de produtos transportados? Quais são os impactos da desativação da ferrovia na região? O que levou a desativação do trecho da Ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente? Quais as instituições envolvidas na reativação da Ferrovia Sorocabana? Quais são as medidas governamentais que vem sendo tomadas para reativar as malhas ferroviárias consideradas como “antieconômicas”, com o é caso de alguns trechos da Sorocabana? Quais as possíveis vantagens para a região de Presidente Prudente com a reativação da Ferrovia Sorocabana?

Nossa hipótese apresentada era de que o sistema ferroviário de transporte contribuiu para a integração territorial, na medida em que favoreceu as relações comerciais e sociais entre a região de Presidente Prudente e outras regiões, alavancando o desenvolvimento regional.

Antes da desativação da ferrovia Sorocabana a malha ferroviária era utilizada para o transporte de passageiro para São Paulo e outras cidades e para o escoamento da produção local e regional até o porto de Santos (SP) e Paranaguá (PR), ou seja, a região apresentava uma demanda por esse tipo de transporte. Porém, a concessionária responsável pelo trecho da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente afirma que as ferrovias foram desativadas porque não existe demanda, ou seja, não há o que transportar.

Com a desativação das ferrovias de Presidente Prudente e sua região perdeu-se o forte mecanismo deste tipo transporte para escoamento da sua produção, além de passageiros. Das ferrovias existentes na região, grande parte está desativada, sem qualquer possibilidade de ser novamente reinstaladas e as que ainda funcionam encontram-se abandonadas. Uma característica do transporte ferroviário de carga é sua grande capacidade de carga e também o baixo custo de transporte o que contribuiria para o escoamento da produção. Desse modo, a reativação do sistema ferroviário na região de Presidente Prudente poderá contribuir para a promoção da integração territorial da região, bem como alavancar o desenvolvimento regional. A ausência do transporte ferroviário causa um grande prejuízo econômico à região, às empresas, à

sociedade como um todo, não só a região de Presidente Prudente, mas também a todo o Estado de São Paulo.

Atualmente, a União das Entidades de Presidente Prudente busca a retomada da ferrovia para desenvolvimento de Presidente Prudente. Essa busca levou a Agência Nacional de Transportes Terrestres, em 2015 a propor a realização de um levantamento da demanda do transporte na região.

O setor empresarial da região de Presidente Prudente afirma que existe demanda de produção para o retorno da ferrovia, mas a Rumo Logística sinaliza que a empresa tem interesse em reativar o serviço, desde que tenha a quantidade de produtos para prestação de serviços.

Nesse contexto, a retomada da ferrovia na região contribuiria para o escoamento da produção regional, além de trazer matéria-prima para as indústrias e escoamento da produção, além do transporte de passageiros.

Este trabalho tem como objetivo geral: compreender a importância do sistema ferroviário para a integração na região de Presidente Prudente, com destaque a Ferrovia Sorocabana no trecho Presidente Prudente - Presidente Epitácio. Como objetivos específicos, definimos: Compreender o papel das ferrovias no processo de urbanização e do desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente; Compreender o processo de privatização da rede ferroviária na região de Presidente Prudente/SP; Analisar as vantagens que a reativação da ferrovia Sorocabana poderá trazer para a região de Presidente Prudente.

Para atingir os objetivos propostos nesse trabalho realizamos as seguintes atividades: revisão bibliográfica a respeito do tema utilizando-se de autores como: Devaux (1964), Silveira (2002), Pupim (2008), Stefani (2007), Vencovsky (2005), Silva Junior (2007), Ferrari Leite (1972), Monbeig (1984), Ghirardello(2002), Abreu (1978), Barat (1978), Faccio (2012), Marques (2009), Matos (1990), Rosa (2004), Saes (1981) e Silva (2008) entre outros autores. A partir das leituras realizadas verificamos a importância das ferrovias para a estruturação do espaço geográfico.

Realizamos pesquisas em *sites* como: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Secretaria de Logística e Transporte do estado de São Paulo; Rumo logística; ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres); Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.

A pesquisa no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para obter informações a respeito das concessões ferroviárias no território brasileiro e

informações a respeito das ações tomadas pela agência a respeito da reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Além da pesquisa nos *sites* da ANTT e Rumo Logística, encaminhamos questionários para obter informações a respeito da proposta de reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Além disso, realizamos visita ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Sorocaba/SP, entrevistas e aplicação de formulários em órgãos públicos e privados, como Prefeitura Municipal, Núcleo de Desenvolvimento Regional de Presidente Prudente, UEPP (União das Entidades de Presidente Prudente), entre outros.

É importante salientar que realizamos uma visita ao museu da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Sorocaba/SP, para conseguir informações sobre a história da Ferrovia Sorocabana e para coletar dados da movimentação de passageiros, mercadorias e animais transportados pela ferrovia entre as estações ferroviárias dos municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Realizamos entrevista com o presidente da União das Entidades de Presidente Prudente para conhecer o projeto de reativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente.

Para o presente trabalho foram entrevistados oito prefeitos para se discutir a importância da ferrovia Sorocabana para o desenvolvimento dos municípios e também da região. Os prefeitos entrevistados foram dos municípios de Presidente Prudente, Álvares Machado, Presidente Bernardes, Santo Anastácio, Piquerobi, Presidente Venceslau, Caiuá e Presidente Epitácio.

Ao longo do desenvolvimento do trabalho realizamos pequenos trabalhos de campo para realizar registro fotográfico do patrimônio ferroviário dos municípios estudados.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos. No primeiro capítulo realizamos uma discussão teórica a respeito da Geografia dos Transportes. No segundo capítulo abordamos a formação das ferrovias no Brasil e no estado de São Paulo. No terceiro capítulos apresentamos a história da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente. No quarto e último capítulo focamos nos reflexos da desestatização e na proposta de reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. E, nas considerações finais realizamos uma análise geral a respeito dos reflexos do processo de privatização da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente.

1. GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES: UMA ABORDAGEM TEÓRICA

Este capítulo tem por objetivo realizar uma discussão teórica a respeito da “Geografia da Circulação, Transporte e Logística”, utilizando-se de estudos de autores como, Barat (1978); Black (2002); Dias (2002); Pacheco (2004); Silveira (2011), entre outros autores.

A temática sobre transportes vem sendo abordada por várias áreas do conhecimento, entre elas: a Geografia, a Administração, a Engenharia de Produção, a Engenharia de Transportes, a Engenharia Civil e a Engenharia Logística, entre outras. Na Geografia essa temática vem sendo denominada “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”. Tal área deve se dedicar a entender a “circulação”, o “transporte” e também a “logística”, assim como os seus impactos na produção e na reprodução do espaço geográfico (SILVEIRA, 2011).

Silveira (2011) afirma que a “circulação”, o “transporte” e também a “logística” como subárea do conhecimento geográfico devem ser entendida em uma perspectiva bastante ampla e integrada. A circulação em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico e, para isso, tem, como atributos menores, os transportes e a logística. O transporte em seu caráter mais específico tomou corpo quando os transportes já utilizados pelo movimento positivista foram ampliados pelo neopositivismo e por seus modelos analíticos de ordenamento do espaço. A logística como estratégias diversas, planejamento e gestão de transportes e de armazenamento.

Ao se propor a denominação “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”, como um ramo importante para ser estudada na ciência geográfica e também em outras ciências afins, especialmente em tempos de “mundialização do capital”, não devemos apenas voltar nossas atenções geográficas apenas sobre parte da cadeia de suprimentos, mas, sim sobre toda ela. Como Silveira (2011) salienta isso inclui o transporte, as táticas e as “situações” de armazenagem da montante à jusante do sistema econômico (produtivo, comercial e de serviços), ou seja, do transporte e armazenamento das matérias-primas a entrega ao consumidor final.

Na visão clássica não há diferenciações significativas referidas aos termos “Geografia dos Transportes” e “Geografia da Circulação”. No início, o que ocorreu, foi

o fato da palavra original em Alemão (*Verkehr*) ser um termo polissêmico que redundava em traduções como “circulação”, “transportes”, “movimento” e outros. No que se refere aos estudos sobre a circulação, o que havia, era a diferenciação entre as escolas Alemã de Ratzel e a Escola Francesa de La Blache. Com o passar dos anos, havia uma maior utilização do termo “Geografia dos Transportes”. É importante salientar que tanto a expressão “Geografia dos Transportes” como a expressão “Geografia da Circulação” passou a originar os estudos das vias e dos meios de transportes, o ato de transportar mercadorias, pessoas e informações e as consequências sobre o espaço e a própria produção do espaço. Tanto a circulação como os transportes foram destaques nas formulações geopolíticas e nas dinâmicas geoeconômicas dos territórios.

Apesar de a diferenciação ser necessária para classificar estudos mais e menos totalizadores, ambas as expressões enquadram-se de alguma forma, no que conhecemos, a partir de então, como “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” (SILVEIRA, 2011, p. 25).

Nos dias atuais, utiliza-se o termo “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”, pois a circulação, atualmente, não se refere apenas ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações, mas pela razão dessa circulação ter se tornado atributo importante em tempos de “capitalismo global” do movimento circulatório do capital. O termo “Circulação” significa movimento contínuo e o termo “Circular”, assim como sua utilização pela ciência geográfica, expressa a necessidade de realização contínua e circular de interesses das necessidades dos indivíduos e, sobretudo, do capital do espaço (SILVEIRA, 2011). Um exemplo claro desses interesses, são os das concessionárias responsáveis pelas ferrovias, que investem em trechos que lhes proporcionam lucros imediatos. As concessionárias mostram que seu principal objetivo na exploração do patrimônio público é o lucro, através da adequação de novos conceitos logísticos elas buscam o lucro no aumento de sua eficiência operacional, evitando investir na recuperação e ampliação da ferrovia.

Jean Brunhes (1955 *apud* Silveira, 2011, p. 31) ao tratar da “Geografia da Circulação” aponta para a importância de se estudar outros fatores econômicos, como as tarifas de transporte, os tratados de comércio e os portos francos, a circulação no espaço urbano, a relação da circulação com o uso do solo, as relações da circulação com a população na mobilidade populacional e a circulação de pensamento com telégrafos, telefonia, etc. (SILVEIRA, 2011).

De acordo com Silveira (2011), a “Geografia da Circulação” está baseada na relação meio-técnica: mostrando que a técnica, ao ganhar espaço sobre o meio, contribui para a modernização da sociedade e amplia suas relações sociais através das inter-relações espaciais. O ponto de partida desse ramo da ciência geográfica é analisar as técnicas de transportes, como melhorias das vias e dos veículos que resultam no aumento da velocidade e da capacidade de transportes e, por conseguinte, como elas contribuem para as transformações sociais, principalmente a transformação da sociedade contemporânea, no seu ponto crucial: a produção, a reprodução, a estruturação e a reestruturação do espaço e também a transformação do território.

Muitos autores clássicos auxiliaram na formação e constituição de uma “Geografia da Circulação”, entre eles podemos citar: Jean Brunhes, Camille Vallaux, Max Sorre, Jean Gottmann entre outros, mas Ratzel e La Blache foram, sem dúvida, os mais influentes.

Ratzel e La Blache viveram no tempo das transformações mais revolucionárias dos transportes, fato este que produziu profundas mudanças espaciais. Esta brusca aceleração ocorrida no final do século XIX e início do XX era de difícil apreensão, mas estes autores tiveram inteligência em compreender e em sistematizar a circulação no período, realizando estudos fundamentais ainda hoje (SILVA JUNIOR, 2011).

Os transportes se organizam em redes. No conceito de transportes está implícita a ideia de movimento, o transporte implica o movimento físico de algo (pessoas/mercadorias) entre uma determinada origem e um destino (PACHECO, 2004, p. 36).

A discussão referente ao transporte sempre esteve presente na análise geográfica, desde os geógrafos clássicos até os dias atuais.

A Geografia do Transporte é uma das subdisciplinas da Geografia Humana que tem uma maior tradição e diversidade de pesquisas tanto teóricas quanto metodológicas e empíricas. Do ponto de vista temático, as análises de rede, os estudos de demanda, a relação de transporte com a atividade econômica e a interação de transporte com formas urbanas podem ser consideradas clássicas (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

Jean Brunhes (1955) e Pierre George (1955) afirmam que o termo “Geografia dos Transportes” é vago já que o vocábulo “transporte” não abrange todos os aspectos condizentes que propiciam a circulação. (SILVEIRA, 2011, p. 33).

Até os anos cinquenta do século XX não pode ser falado no sentido estrito de uma “Geografia dos Transportes” como uma subdisciplina de estudo dentro da Geografia Humana. Antes dessa data, aspectos relacionados ao transporte, como sua evolução histórica ou técnica, seu efeito sobre o emprego e o valor produtivo no setor terciário ou sua importância para a atividade industrial e agrária foram tratados de forma eminentemente descritiva. Na sua mais alta consideração, dentro da chamada “Geografia da Circulação”, foi considerado um fenômeno complementar ao comércio e estudou desde um ponto de vista histórico para a sua capacidade de transformar a paisagem e conferir identidade e personalidade a uma região. Esta abordagem historicista e regionalista, bem como o papel secundário dos transportes na Geografia Humana, deve ser explicada no contexto epistemológico que caracterizou as ciências sociais no final do século XIX (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

É precisamente no campo das escolas regionalistas francesas e alemãs, sob a orientação de Vidal de La Blache e Alfred Hettner, respectivamente, que as primeiras descrições do fenômeno do transporte são desenvolvidas como um elemento que permite e favorece a existência de variações na superfície terrestre, e que é capaz de diferenciar, e, portanto, distinguir as regiões como unidades espaciais singulares (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

A “Geografia dos Transportes” se consolida no final dos anos 1950, devido a importância dos transportes, da ampliação das trocas econômicas após a Segunda Guerra Mundial, a circulação nos espaços urbanos, isto é, cidades grandes, metrópoles, megalópoles e suas interações espaciais em redes de cidades (PINI, 1995 *apud* SILVEIRA, 2011, p. 34).

Foi um processo de hibridização entre Geografia Quantitativa e Economia, com a participação de Engenharia Civil e Econometria, que no final da década de cinquenta permitiu a aparência da Geografia de Transportes como campo de investigação disciplinar novo, embora sua pesquisa possa ser pouco diferenciada de algumas das disciplinas mencionadas (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

De todos os campos da Geografia Humana, a Geografia do Transporte foi, sem dúvida, o núcleo principal em torno do qual o positivismo lógico e seus métodos de estudo quantitativos foram fortalecidos. O novo conceito de espaço relativo (Einsteiniano, não euclidiano, absoluto ou newtoniano) pode ser desenvolvido com grande sucesso nesta subdisciplina, porque se a nova Geografia dos anos sessenta foi entendida como uma ciência espacial capaz de analisar e explicar, principalmente

através de modelos, a posição, forma e localização dos objetos no espaço-tempo, a “Geografia dos Transportes”, através da análise de redes, sua topologia e geometria espacial e os sistemas territoriais articulados pela circulação de seus fluxos, tornou-se um campo frutífero de pesquisa que permitiu que esta subdisciplina se tornasse individualizada e distinta dentro da Geografia Humana (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

A “Geografia dos Transportes” foi concebida como um campo de estudo eminentemente funcionalista que se concentrou na circulação de pessoas e bens e como essa circulação estava relacionada à localização no espaço de assentamentos humanos e centros produtivos, redes de tecelagem e organizando-o de forma a minimizar os custos derivados dos deslocamentos (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

A “Geografia dos Transportes” manteve o papel de valorização dos transportes na formação e na evolução dos padrões de ocupação do território (PINI, 1995 *apud* Silveira, 2011, p. 36), valendo se, portanto, dos clássicos para o seu enriquecimento teórico e metodológico.

Bey e Pons (1991) e outros apontam Ullman (1957; 1959) como o precursor teórico da “Geografia dos Transportes”. Seu trabalho estava permeado pela constante preocupação com a determinação das áreas industriais e das áreas de consumo, bem como a conectividade e o papel preponderante que os transportes desempenham na estruturação e na consolidação destas áreas. Sendo assim, seu trabalho dá aos transportes, estruturados em forma de sistema, fator condicionante para efetivação da especialização territorial (ARANTES; FERREIRA, 2008, p. 3).

Há muitos anos, o geógrafo de transportes Edward L. Ullman (1954a) publicou um artigo intitulado "Geografia como Interação Espacial". Ullman viu o campo da geografia dos transportes como o centro definitivo do campo da geografia. Ele acreditava que era a maneira em que os humanos interagem com seu mundo - sua interação espacial - que definiu o campo. Alguns podem não ir tão longe hoje, mas as visões de Ullman são ilustrativas da importância de este campo para a disciplina geral da geografia (BLACK, 2003, p. 4).

De acordo com Edward Ullman (1954), os alunos de Geografia dos transportes ficaram preocupados principalmente com seus aspectos econômicos. O transporte fica como um dos quatro componentes tradicionais da geografia econômica: produção primária, fabricação, marketing e transporte. A facilidade ou dificuldade de mover coisas sobre a terra, o volume do tráfego, e as distâncias envolvidas têm efeitos profundos sobre a natureza e organização de atividades econômicas de todos os tipos.

Levando em consideração a importância dos meios de transportes para geografia, é surpreendente como pouco trabalho profissional foi feito por geógrafos. Estudos de transporte nos Estados Unidos foram feitos principalmente por estudiosos em outros campos profissionais e de pontos de vista não geográficos. Os geógrafos não devem contar com o uso desses estudos em atingir objetivos geográficos significativos. Embora especialistas na geografia do transporte sejam poucos, a importância de sua contribuição já foi reconhecida por economistas e outros (ULLMAN, 1954, p. 3).

Estudos em vários aspectos da geografia do transporte são realizados para vários objetivos diferentes. Em ordem estabelecer as conexões entre as áreas e a natureza do intercâmbio espacial, é necessário encontrar alguma forma de medir e mapear o fluxo de tráfego, incluindo seu volume e velocidade de movimento e sua origem e destino. De perto relacionados ao estudo do fluxo de tráfego são análises geográficas de taxas e estruturas de taxa, estudos do efeito do terreno e outras condições ambientais, o transporte, e, inversamente, estudos do efeito da mudança tecnológica de transporte sobre a importância das circunstâncias ambientais e sobre o processo de desenvolvimento econômico de áreas na terra. Estudos de transporte também estão intimamente relacionados aos conceitos da geografia como um todo, e tais estudos contribuem para a formulação e avaliação da teoria geográfica. Os estudos de transporte também são práticos e podem ser aplicados a problemas (ULLMAN, 1954).

Segundo Pacheco (2004), Edward Ullman, em seus trabalhos, talvez tenha dado aos sistemas de transportes um papel supervalorizado no desenvolvimento das regiões e na especialização territorial, visto que este reduzia praticamente todos os processos de interação espacial à existência ou não dos sistemas de transporte e telecomunicações. Mas talvez seu maior feito na ciência geográfica tenha sido a focalização no fenômeno de transportes em detrimento da “circulação”, termo amplamente usado na escola francesa de Geografia para designação de um campo de estudos mais preocupado em identificar agentes e objetos do contexto social que praticavam a mobilidade espacial, do que propriamente os condicionantes e as consequências da interação espacial (ARANTES; FERREIRA, 2008, p. 3).

Silveira (2011) salienta que, os clássicos que se destacam são: o ordenamento do território, como os “círculos concêntricos” de Von Thünen (1826); a “localização industrial” de Alfred Weber (1909); as “localidades centrais” de Walter Christaller (1933); os “sistemas de cidades, a localização industrial e a demografia” de August Lösch (1940); “os polos e eixos de desenvolvimento” de François Perroux

(1949); o “insumo-produto” de Walter Isard (1972); a teoria da “causação circular cumulativa” de Myrdal (1957); a análise do “processo de polarização” de Hirschman (1958) e; as “lógicas de organização espacial (distribuição e segregação residencial) dos espaços urbanos” de Burges (1925), Kohl (1841) e Hoyt (1939) assim como os “espaços interurbanos” de Reilly (1929). Todos abordando os transportes como um dos elementos essenciais de ordenamento do território.

Os modelos, tanto descritivos como analíticos, foram impostos como uma maneira usual de estudar o transporte e em torno das principais variáveis e previsões de comportamento que consideravam agrupadas as principais tendências de pesquisa que eram o núcleo da economia e da “Geografia dos Transportes” entre 1950-1970.

Os principais modelos foram: os modelos de tráfego, os modelos de demanda e os modelos de custo. Os principais tipos de modelos tinham em comum o estudo dos motivos do deslocamento, a análise do destino-origem, isto é, a distribuição em forma de matriz O-D dos fluxos de tráfego gerado e a escolha da rota e do modo de transporte.

A Geografia dos Transportes e suas abordagens quantitativas, aplicadas para revelar sistemas e hierarquias, padrões de mobilidade, para quantificar a acessibilidade de acordo com os usos da terra ou a estrutura das redes de comunicação, não foram o produto de uma moda nem o reflexo de um mero exercício acadêmico mais ou menos virtuoso, mas um esforço científico rigoroso e comprometido de hibridização que tentou responder a muitas das questões que afetaram a sociedade da época através do paradigma científico revolucionário naquela época (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

No âmbito da Geografia, os anos 1970, ficaram marcados pela publicação de alguns trabalhos, agora intitulados de “Geografia dos Transportes”, nos quais se enfatiza a estrutura das redes de transportes, ora abordadas segundo os meios ou modos de transportes, ora pela comparação entre a situação nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos (PACHECO, 2004, p. 82).

Os trabalhos de Geografia Crítica dos anos 1980 passaram a avaliar mais os transportes pela ótica da mobilidade diferenciada dos grupos sociais (SILVEIRA, 2011).

A partir da década de 1990 houve uma desvalorização constante dos estudos sobre transportes, um dos motivos para tal desvalorização está associado à demasiada incorporação de temas, de metodologias e de concepções de outras ciências, a ciência geográfica. A Geografia passou a observar os transportes como um simples

determinante em seus objetos de pesquisa, e por consequência, desvalorizam-na aos poucos. Essa negligência custa caro para a ciência geográfica, pois com o processo de globalização, os transportes passaram a ser destaque em diversas outras ciências.

É importante afirmar que a “Geografia dos Transportes” evoluiu a partir do ponto de vista temático, como o resto das ciências sociais, à medida que a própria sociedade contemporânea tornou-se mais complexa, ela se transformou e colocou novas questões às ciências sociais para responder.

Deve reconhecer-se que, na Geografia dos Transportes, ocorreram nas últimas décadas avanços significativos em termos de pesquisa que não tem medo de pedir emprestado métodos e conceitos de outros campos da Geografia Humana e outras subdisciplinas não geográficas ou econômicas, favorecendo a integração da Geografia do Transporte no conjunto das ciências sociais e redução do seu isolamento, na linha que John Preston ressalta como necessário para revitalizar a Geografia dos Transportes (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

O surgimento de novos temas de pesquisa constituirá, assim, uma prova clara da capacidade da Geografia dos Transportes de permanecer vitalmente ativa preocupada com o resto da Geografia Humana para responder aos desafios que o mundo atual representa para as ciências sociais (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

O propósito da “Geografia dos Transportes” é estudar os sistemas de transportes e seus impactos espaciais e, por conseguinte, o movimento e seus modelos espaciais, a estrutura da rede e as dinâmicas espaciais que estas proporcionam (PONS; REYNÉS, 2003 *apud* Silveira, 2011, p. 38). Na ciência geográfica, os transportes possuem um papel importante nas inter-relações físicas e socioeconômicas entre indivíduos e grupos na sociedade (PONS; REYNÉS, 2003 *apud* SILVEIRA, 2011, p. 38).

A “Geografia dos Transportes” poderia ser definida como o estudo dos sistemas de transporte e seus impactos espaciais (HOYLE; KNOWLES, 2000, p. 10 *apud* BEY; PONS; REYNÉS, 2011, p. 147), ou seja, o estudo dos movimentos e seus modelos no território, da estrutura de redes e dinâmica espacial.

O papel da “Geografia dos Transportes” não é tão leve. A análise dos movimentos de bens, pessoas e informações; A exploração morfométrica e funcional de infraestruturas com o objetivo final de relacionar restrições espaciais e atributos como origem, extensão, natureza e finalidade do movimento, refletem, no entanto,

sinteticamente, as tarefas mais nobres desta subdisciplina (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

O Espaço (geográfico) e movimento os dois conceitos básicos que definem o transporte também são a base da subdisciplina. Para eles, adicionaríamos a variável temporária. Da sua conjunção, emergem três expressões espaciais que devemos examinar com cuidado. Primeiro, redes de transporte, sua estrutura e organização. Em segundo lugar, a demanda espacial por serviços de transporte. Finalmente, os sistemas surgiram das complexas redes dialéticas espaço-demanda, bem como suas implicações econômicas, sociais e ambientais. (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

Do ponto de vista funcional, pode-se afirmar que as redes de transporte constituem o sistema arterial da organização regional. Eles são definidos pela estrutura de estradas, ferrovias ou corredores marítimos e aéreos, sendo a via entendida como a relação entre dois nós, parte da rede, sendo os nós fontes de geração e atração de fluxos, e o último, os elementos transportados através das redes podendo ser pessoas, bens, informações (BEY; PONS; REYNÉS, 2011).

Os sistemas de transportes são o resultado de estruturas sociais e econômicas herdadas, bem como as moldadas no presente, bem como inovações e avanços tecnológicos.

Atualmente, em razão da complexidade da sociedade, é possível que a “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” estude uma multiplicidade de enfoques e utilize variadas metodologias.

Utilizar os transportes associados à noção de planejamento, de ordenamento e de arrumação do espaço regional e urbano e incorporar novas discussões, como a logística, não precisa necessariamente ser na perspectiva de um administrador, de um economista ou de um engenheiro. Cabe salientar que a ciência geográfica construiu uma ampla base capaz de lidar com esses novos enfoques, sobretudo pela perspectiva crítica (SILVEIRA, 2011).

A abordagem dos sistemas de transportes pela Geografia certamente passará por outras áreas da ciência geográfica como a Urbana (principalmente no tocante às redes urbanas), a Geografia Econômica, a Geografia Regional (os fundamentos da regionalização), dentre outros, bem como pela incorporação de teorias e técnicas de outras ciências, como a Economia, as Engenharias e a Matemática (ARANTES; FERREIRA, 2008, p. 4).

A “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” apresenta um alto grau de diversidade devido às transformações políticas, econômicas, sociais e culturais nas últimas décadas. De acordo com Silveira (2011) ao acrescentarmos os termos “circulação” e “logística” para chegarmos a definição do ramo da Geografia que chamaremos de “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”, estaremos falando de transportes enquanto sistemas de movimento e todas as condicionantes relacionadas a ele para a movimentação de mercadorias, de pessoas e de informações e; da circulação enquanto uma totalidade capaz de produzir intensamente o espaço através do movimento e das interações decorrentes. A circulação no capitalismo deve ser entendida como a circulação do capital através do movimento de mercadorias, de bens e de informações aptos para atenderem suas necessidades.

A logística agrega a discussão fatores mais contemporâneos, como a importância das cadeias de suprimentos, produção e distribuição e todo armazenamento da montante a jusante do sistema produtivo. Suas consequências no espaço e o modo como elas sofrem interferências do mesmo passam a ser do interesse da Geografia.

A definição mais antiga para logística está relacionada ao grego *logistikós*, do qual o latim *logisticus* é derivado, ambos relacionados à lógica aritmética. A logística é tão antiga quanto o transporte e o armazenamento, por representar estratégia, planejamento e gestão que envolve os transportes, as infraestruturas e o armazenamento. Todavia, a expressão se tornou conceito na França (SILVEIRA, 2011).

Conforme o dicionário Houaiss, logística vem do francês *logistique*, que é o nome dado a parte especulativa da ciência das armas. Tem como uma de suas definições um segmento da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: planejamento, desenvolvimento, aquisição, armazenamento, transporte, distribuição, manutenção e evacuação de material (DIAS, 2012).

É importante ressaltar que todos os generais da antiguidade já davam extrema importância a logística.

Com as transformações no processo produtivo e a integração da economia mundial, a produção de bens e serviços extravasou o âmbito das fronteiras regionais e nacionais, o que subverteu os conceitos tradicionais de territorialidade. Tornou-se cada vez mais presente a formação de redes de empresas fornecedoras e produtoras em localidades, regiões ou países diferentes, com a finalidade de, além de reduzir os custos, encadear conjuntos de atividades voltadas para o atendimento de mercados globalizados (BARAT, 2007).

Cabe ressaltar que, o conceito de logística acompanhou as mudanças citadas anteriormente, apesar de ter ser originado na aplicação militar. Foi somente a partir das estratégias e ações militares de grande envergadura na Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que a logística passou a abranger toda uma gama de atividades. Envolveu desde planejamento, execução de projetos e desenvolvimento técnico até as etapas de obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material. A aplicação da logística às atividades civis voltou-se, sobretudo, para a compatibilidade das etapas dos processos de escoamento e distribuição, além da redução de custos decorrentes de gargalos físicos, ineficiências operacionais, e obstáculos burocráticos e legais (cf. FAIR & WILLIAMS JR., 1975 *apud* BARAT, 2007, p. 20).

A expressão “logística” é apresentada por muitos como um conceito novo e revolucionário que pode explicar as diversas mudanças nos sistemas produtivos e de transportes. Muitos autores afirmam que somente a logística seria capaz de resolver diversos problemas e de explicar, inclusive, a evolução da sociedade atual. Já outros afirmam que a logística é recente e é o resultado somente dos interesses corporativos intensificados, na década de 1980, pela “globalização” (SILVEIRA, 2011).

O termo logística apresenta-se, atualmente, como um conceito revolucionário, capaz de explicar as diversas mudanças nos sistemas produtivo e de transportes.

Muitos acreditam que somente a logística é capaz de resolver diversos problemas e explicar, inclusive, a evolução da sociedade mundial. A logística acredita-se, é importante, mas não mais que a produção e o comércio, pois é assessorio destes. O termo também não explica, certamente, a evolução da humanidade, ou seja, “revolução logística” a partir da “revolução dos transportes e da circulação” (SILVEIRA, 2002).

É importante salientar que a logística é limitada em termos conceituais, isto para não atribuímos de maneira errada a logística uma atividade que engloba o setor produtivo e o setor comercial.

A logística é simples e limitada, apresentando-se, na atualidade, como contribuição a um novo modelo econômico, espacialmente mais amplo, ou seja, a globalização, como resultado de uma política econômica neoclássica, o neoliberalismo de Hayek, Dornbusch e outros (SILVEIRA, 2002).

A logística é um tipo de estratégia, de planejamento e de gestão, sobre tudo da cadeia de abastecimento (organização de estoques e dos transportes). A logística é valorizada como a responsável pelas grandes transformações produtivas e comerciais.

De qualquer forma, ela é uma das determinações importantes. Não é a circulação, nem o armazenamento e tampouco é um meio e uma via de transporte, mas é a estratégia, o planejamento assim como a gestão de transportes, de armazenamento e também de comunicações. Pensar em realizar eficientemente essas tarefas e em utilizar as tecnologias possíveis é que é colocar em prática a visão logística. (SILVEIRA, 2011, p. 55).

O cenário contemporâneo marcado por uma grande proliferação de produtos, redução nos ciclos de vida, maiores exigências por parte dos consumidores e uma variada segmentação de clientes, canais e mercados, atualmente a demanda pela utilização de operadores logísticos (BARAT, 2007).

A importância da logística está na utilização da tecnologia da informação, atuando em conjunto com novas formas de gestão mais preocupadas com a diminuição dos custos de produção, dos transportes e da comercialização.

Os serviços de logística envolvem alguns segmentos, como a distribuição física, a administração de materiais e suprimentos, as operações de movimentação de materiais, de produtos, transportes e outros. O conceito de logística abarca diversas situações ligadas à movimentação e a estocagem de produtos, com objetivo principal de aumentar a competitividade em diversas escalas (SILVEIRA, 2002).

A modernização tecnológica e as novas estratégias de gerenciamento contribuem para diferenciar os serviços das transportadoras e agenciadoras com o das operadoras logísticas. Essas últimas utilizam mais tecnologias da informação. Tais mudanças auxiliaram no aumento da competitividade, reformulando na empresa os setores de distribuição, de layouts, de equipamentos de movimentação e de armazenagem, através dos softwares de gestão, de roteirização e de radiofrequência (SILVEIRA, 2002).

De acordo com Silveira (2011), o geógrafo tem que analisar a logística do ponto de vista de um cientista e/ou planejador crítico e responsável.

A logística, enquanto estratégia, planejamento e gestão, envolvem duas formas básicas que se correlacionam, pois são interdependentes: a organizacional e a territorial. A logística organizacional está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas. A logística territorial, a que mais interessa a Geografia, por se relacionar melhor com outros ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e armazenamento) e normas (sistemas de normas) capazes de tornarem eficiente a fluidez territorial e, por

consequente, alterar o território (os espaços urbanos e rurais). A logística territorial é fundamental para o atendimento das demandas corporativas, mas também é planejada pelo Estado sem necessariamente estar atendendo diretamente esses interesses (SILVEIRA, 2011).

Silveira (2011) afirma que, a logística territorial de Estado é relevante para a Geografia, visto que teve participação no processo de desenvolvimento brasileiro de 1930 até o final da década de 1970, com as políticas de desenvolvimento regional, de integração do território e do mercado interno e setoriais.

Na logística territorial estão contidos os sistemas de normas e de técnicas e seu principal agente configurador é o Estado, que está diretamente envolvido, nas suas diversas escalas, na conformação do espaço. Todavia, a iniciativa privada está mais atuante, especialmente, quando através do Estado ela é obrigada a participar da construção e da administração de infraestruturas (SILVEIRA, 2011).

Após essa breve introdução sobre a Geografia dos Transportes, vimos a importância de sua discussão para a Geografia e para outras áreas do conhecimento. Ao longo desse trabalho será realizada uma discussão sobre os transportes que são fundamentais para as interações espaciais com destaque neste trabalho ao transporte ferroviário.

2. A FORMAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA NO BRASIL E NO ESTADO DE SÃO PAULO

Este capítulo abordará o surgimento das ferrovias no Brasil e no estado de São Paulo para atender o escoamento da produção de produtos primários destinados à exportação. Ainda, nesse capítulo, será abordado o processo de privatização da malha ferroviária brasileira e a retomada de investimentos na construção de ferrovias, principalmente para o transporte de *commodities* agrícolas e minerais.

Antes de tratar do surgimento da ferrovia no Brasil, é importante destacar que desde o século XVI, os europeus já construíam estradas de trilhos para o transporte de carvão e minério. Com a Revolução Industrial, a partir do século XVIII, houve a necessidade de meios de transporte maiores e mais eficientes para escoar cargas e mercadorias. A primeira ferrovia foi inaugurada em 1825, na Inglaterra, e rapidamente se difundiu pelo continente europeu como principal meio de transporte de cargas¹.

As ferrovias têm origem no início do século XIX na Inglaterra, onde surgiram às primeiras locomotivas a vapor, as medidas-padrão para as ferrovias e suas especificações construtivas. As estradas de ferro se expandiram para outros países da Europa (França, Itália, Espanha) e da América (Estados Unidos, em 1826), em Cuba (1837), no México, no Peru (1849), no Chile (1850), no Brasil (1854), na Colômbia (1855) e, na Argentina (1857).

No Brasil, a primeira ferrovia surgiu na metade do século XIX como símbolo de modernidade. Todavia, o primeiro decreto destacando a importância da construção de uma rede de transporte ferroviário no país, é o Decreto nº 101,40 de 31 de outubro de 1835, elaborado pelo Regente Antônio Diogo. A Lei nº 641, de 26 de julho de 1852 foi decisiva para o início das construções férreas.

O sistema ferroviário no Brasil foi implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários, com ferrovias dirigidas do interior para os portos regionais (BARAT, 1978). O início da trajetória do sistema ferroviário brasileiro remonta ao período imperial, quando a Coroa decidiu substituir os muare que realizavam o transporte de mercadorias entre os portos e o interior do país. Cabe salientar que as ferrovias podem ser consideradas como alternativa para romper as grandes distâncias territoriais.

¹ O inglês George Stephenson é considerado o inventor da primeira locomotiva (1814), que se destinava ao transporte dos materiais extraídos das minas. (Fonte: Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, 2018).

Em 1854 ocorreu a inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II, no Rio de Janeiro, idealizada pelo empresário e banqueiro Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Em 1890 com a ligação com São Paulo e Rio de Janeiro, passou a ser chamada de Central do Brasil.

As ferrovias passam a contribuir para a interiorização da apropriação do território, inicialmente mediante a expansão da produção da cultura cafeeira e, posteriormente, de outros produtos, permitindo um considerável desenvolvimento econômico, aliada à gradativa integração do território nacional (MENDONÇA FILHO, 2015).

A formação da rede ferroviária no Brasil iniciou-se a partir do litoral, repetindo o caminho dos colonizadores europeus e adentra o território alcançando regiões cada vez mais distantes.

De acordo com Marques (2009), o desenvolvimento da estrada de ferro no Brasil passou por suas etapas distintas dentro do processo de inserção da economia nacional no complexo econômico capitalista mundial. Na primeira etapa, acompanhou a economia agroexportadora, ligando os centros produtores aos portos de exportação. Na segunda etapa, as ferrovias passam a servir como vias de expansão das relações capitalistas de produção, buscando novas áreas de influência.

Em São Paulo, a estrada de ferro surgiu para atender o escoamento da produção de café destinada à exportação. A construção de ferrovias foi financiada tanto pelos capitais estrangeiros quanto pelos capitais advindos da acumulação interna, principalmente da monocultura de café, como, por exemplo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway, em 1867.

O capital estrangeiro (principalmente inglês) sob responsabilidade de elementos estrangeiro e nacionais ligados aos interesses metropolitanos e às oligarquias nacionais que controlavam os setores agroexportadores tiveram um papel fundamental na implantação dos troncos ferroviários no Brasil (MARQUES, 2009, p. 34).

A Estrada de Ferro São Paulo Railway, por meio de Decreto, era concebida ao Barão de Mauá, juntamente com o Marquês de Monte Alegre, o direito de construção e exploração da ferrovia pelo prazo de 90 anos. Neste empreendimento, Irineu Evangelista associou-se à empresa inglesa *The Railway Company* que acabou dando seu nome à ferrovia (STEFANI, 2007). Desse modo, as construções de ferrovias tinham

como objetivo transportar a produção nacional do interior ao litoral e exportá-la através dos principais portos (SILVEIRA, 2003).

A inauguração da Estrada de Ferro São Paulo Railway (figura 1), que ligava Santos à Jundiaí marcou o início efetivo de um sistema ferroviário, e em poucos anos se estendeu por todo o estado de São Paulo.

Figura 1. Estrada de ferro São Paulo Railway



Fonte: Estradas de ferro paulistas: The São Paulo Railway Company Ltd.
Disponível em <http://coisasdesp.blogspot.com> Acesso em: Jan.2018.

Cabe salientar que antes de terminar a construção da ferrovia entre Santos e Jundiaí, já se debatia a ampliação desta, pois “as áreas produtoras de café já se encontravam além do ponto final da ferrovia, que era Jundiaí” (SILVA, 2008, p. 159).

Uma vez que a companhia inglesa que construiu a ligação do litoral ao planalto não se interessou pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí, pois um privilégio de quase um século assegurou-lhe o monopólio no funil de São Paulo- Santos, de modo que qualquer estrada que se construísse no interior acabaria sua tributária- e isso lhe bastava coube a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para áreas que, na época, já vinham sendo dominados pela “onda verde” dos cafezais (MATOS, 1981, p. 77).

O café naturalmente tornou-se o elemento principal de transporte para as ferrovias. Aquelas ferrovias que transportavam grandes quantidades de café são prósperas e aquelas que transportam pequenas quantidades de café têm receita líquida baixa ou déficits (SAES, 1981).

Além da Estrada de Ferro São Paulo Railway, como o desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo foram formadas várias companhias a partir de associações de capitais excedentes da cafeicultura para a criação de linhas férreas, entre elas: Companhia Paulista (1870), Companhia Ituana (1873), Companhia Sorocabana (1876), Estrada de Ferro Mogiana (1872) e, posteriormente Companhia de Estrada de Ferro Araraquara (1896).

Como salienta Stefani (2007), a extensão da malha ferroviária passa a acompanhar o desenvolvimento das plantações de café e, é a partir de Jundiaí, com exceção apenas da Estrada de Ferro Central do Brasil, que começam a se desenvolver as demais ferrovias paulistas.

O primeiro desses movimentos resultou na fundação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, empreendida por iniciativa de Saldanha Marinho, então governador do estado de São Paulo. Detendo o monopólio da ligação entre o interior e o litoral tanto no transporte de cargas quanto de passageiros, o grupo inglês que construiu a São Paulo Railway, diante dos grandes lucros advindos desse monopólio, desistiu do prolongamento da linha até Campinas. Vale ressaltar que no dia 23 de janeiro de 1868 foi realizada a primeira reunião de subscritores da nova companhia em organização. Uma nova reunião foi realizada no dia 30 de janeiro, onde foram discutidos e aprovados os estatutos elaborados por Falcão Filho (Clemente Falcão de Souza Filho). Dessa forma, fundou-se a companhia denominada Companhia Paulista de Estrada de Ferro, com trecho de Jundiaí a Campinas.

A construção da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, iniciou a sua construção em 1870. O trecho inaugural, entre Jundiaí e Campinas, começa a funcionar dois anos após o início da sua construção, e menos de um ano depois, já dando lucro e também pagando os juros de seus acionistas regularmente sem necessitar da ajuda do governo, a Companhia Paulista inicia a sua expansão, com a obtenção de diversas concessões. Delas resultaram a abertura do tráfego do trecho até Rio Claro, 1876, e do ramal de Porto Ferreira, em 1880 (STEFANI, 2007).

Com a chegada do ramal até as margens do Rio Mogi- Guaçu permitiu a criação de um serviço de navegação entre os municípios de Porto Ferreira e Pontal,

dessa forma alterou-se o nome da empresa para “Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais”. No ano de 1892, com o trecho até o município de Rio Claro, é adquirida as linhas da The Rio Claro Railway, dessa forma o trecho de tráfego foi expandido para São Carlos, Araraquara, Bebedouro e Barretos, entre outras cidades do estado de São Paulo, voltando a sua antiga denominação “Companhia Paulista de Estrada de Ferro”, chegando até Colômbia (STEFANI, 2007).

A Companhia Paulista (figura 2), foi uma das poucas ferrovias paulistas que se mantiveram em mãos particulares.

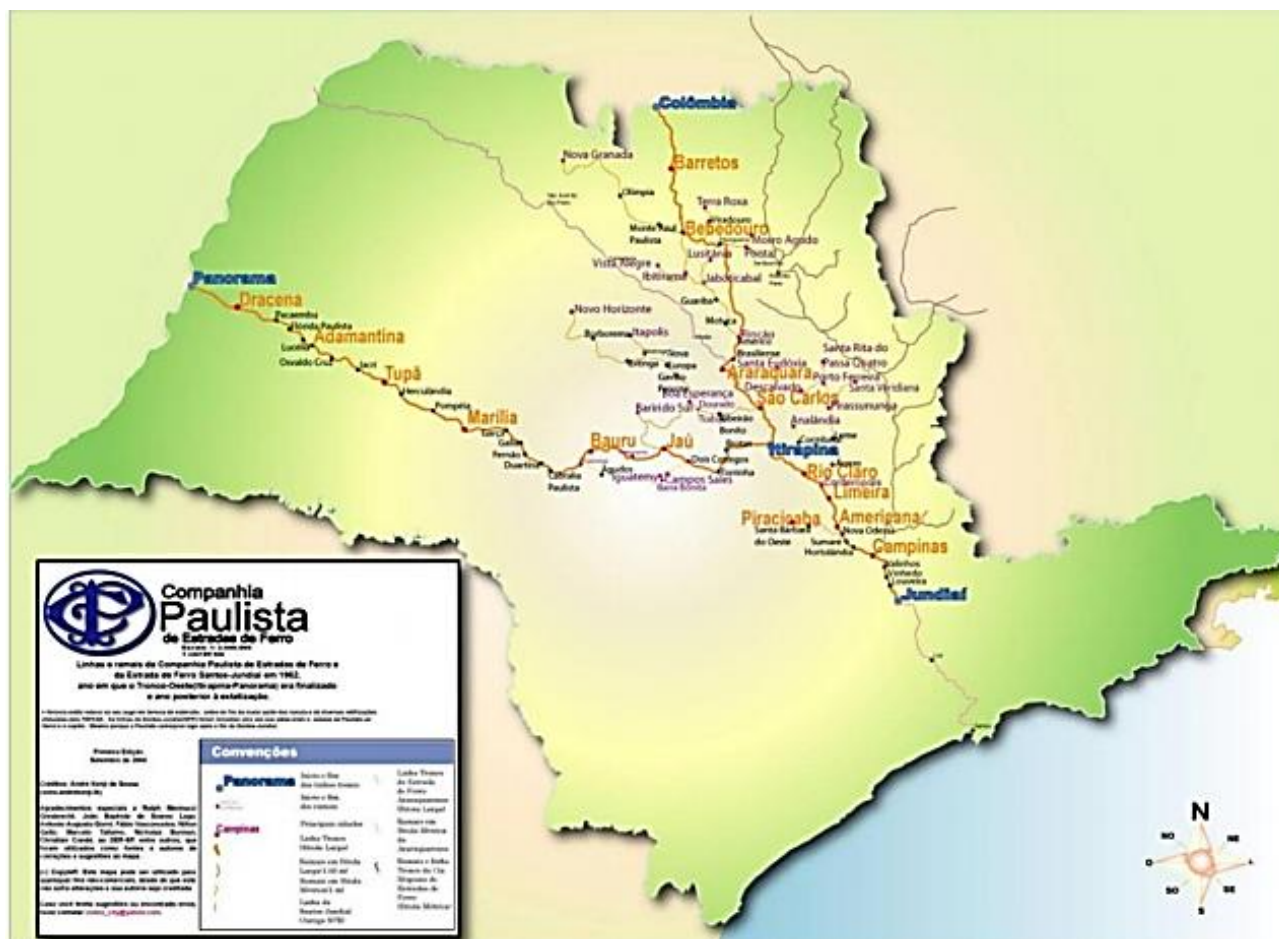
A Companhia Paulista foi um modelo de administração capitalista, sendo a precursora na implantação de inovações, como locomotivas e carros de passageiros modernos, eliminação do uso do carvão por meio da eletrificação de suas linhas, criação de escolas para a formação de profissionais, construção e montagem desde peças até composições inteiras em suas oficinas (STEFANI, 2007, p. 47-48).

A primeira empresa a organizar-se foi a Ituana, Companhia Ituana de Estrada de Ferro. Nesse momento, nem havia ainda, a Paulista inaugurado seu primeiro trecho, até Campinas, exatamente ao meio dessas duas datas houve a fundação e a inauguração da Paulista.

Em cinco de novembro de 1870 “a Companhia Ituana de via férrea prosseguia em seus trabalhos preliminares”. No dia 20 de novembro de 1870, superada a fase dos trabalhos preliminares, tiveram início as obras de construção. Obtiveram os mesmos favores concedidos a Paulista no seu primeiro contrato, inclusive garantia de 7%, privilégio de zona e prazo de usufruto por noventa anos (MATOS, 1981).

No ano de 1873, a Companhia Ituana de Estrada de Ferro finalizou a construção de sua linha inicial, ligando Jundiaí a Itu. Foram necessários três anos para a construção dos primeiros 67,5 Km. Mais tarde, deu início ao ramal de Capivari e seu prolongamento até Piracicaba que foi finalizado em 1886.

Figura 2. Traçado da Ferrovia Companhia Paulista



Fonte: SOUZA (2006) apud STEFANI (2007).

Em 1872, tem início a construção da Estrada de Ferro Sorocabana que surge da fusão de duas empresas particulares: a Companhia Ituana e a Companhia Sorocabana. No ano de 1876, a Sorocabana inaugura seu trecho inicial ligando São Paulo a Sorocaba.

A Sorocabana investiu além dos seus recursos tentando fazer avançar suas linhas até o limite dos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, dessa maneira ela é obrigada, no ano de 1904, entregar todo o seu acervo ao governo Federal. No ano de 1905, o governo do Estado de São Paulo adquire-a do governo Federal e passou a arrendá-la.

Como aconteceu com as outras ferrovias do Estado de São Paulo encampadas pelo governo, à ferrovia Sorocabana passa por uma remodelação de seu traçado e também de seu material. Novas linhas são construídas, entre as quais vale destacar o ramal Mairinque-Santos, construído em 1927, que foi o segundo elo de ligação com o litoral e que foi eletrificado, em 1939 (STEFANI, 2007).

Tornou-se importante no transporte de passageiros de longo percurso pelo fato de vir se articular, em Bauru, com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e, em Itararé, com a Viação Paraná-Santa Catarina. A linha tronco da Sorocabana, que liga São Paulo à Presidente Epitácio, à margem esquerda do Rio Paraná, possui 890 Km de extensão (STEFANI, 2007).

Cabe salientar que devido ao tamanho e a ramificação de suas linhas, a Sorocabana (figura 3) tornou-se peça vital de articulação dentro do estado de São Paulo e também em outros estados do território brasileiro.

Figura 3. Traçado da Ferrovia Sorocabana



Fonte: SOUZA (2006) apud STEFANI (2007).

No ano de 1872, ocorreu o início da construção da terceira ferrovia paulista, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, fundada no município de Campinas. A ferrovia Mogiana foi construída pelos homens ligados ao café e, esta ferrovia caberia servir uma das regiões mais ricas do Estado de São Paulo, ligando Campinas a Mogi Mirim e, posteriormente atingiria as divisas com o Estado de Minas Gerais (MATOS, 1981).

A Estrada de Ferro Mogiana (figura 4) tinha o papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do chamado Triângulo Mineiro.

Figura 4. Traçado da Ferrovia Mogiana



Fonte: SOUZA (2006) *apud* STEFANI (2007).

A Estrada de Ferro de Araraquara (Araraquarense) resultou dos esforços de diversos fazendeiros que, em 1896, organizaram a companhia e, logo após as necessárias *démarches* legais, trataram de construir o primeiro trecho, inaugurado em 1901, até o município de Ribeirãozinho (MATOS, 1981).

Como salienta STEFANI (2007), nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia, diante da crise econômica nacional, a estrada de ferro ficou em estado estacionário.

Somente em 1908, obtive do governo do Estado a autorização para prosseguir sua expansão, atingindo no ano seguinte o município de Fernando Prestes; só em 1912, a ferrovia alcançaria São José do Rio Preto onde estacionaram por muito tempo. Cabe mencionar que, quando a Estrada de Ferro de Araraquara chegou ao município de São José do Rio Preto a companhia decretou falência.

Foram inúmeras questões que a levaram a novos proprietários e, enfim à encampação pelo Estado, que impediram que a Estrada de Ferro Araraquarense prosseguisse na sua rota, até atingir o Rio Paraná. Entre essas questões, destaca-se a realização de dois empréstimos junto aos bancos europeus no intuito de expandir os trilhos da estrada de ferro, o que levou a companhia à falência. No ano de 1916, o juiz das Falências aceita a proposta da empresa São Paulo *Northern Railroad Company* de adquirir o acervo da massa falida. No período da administração da empresa São Paulo *Northern Railroad Company*, ocorreu a pior fase da Estrada de Ferro Araraquara, pois nada se construiu nada se renovou e nem foi conservado o material que existia. Em razão dos constantes atrasos nos pagamentos dos funcionários e do descontentamento dos usuários em relação ao serviço prestado, a empresa foi encampada pelo governo do Estado em 1919 (STEFANI, 2007).

Devido aos investimentos públicos nas melhorias da ferrovia e com o aumento da produção das lavouras de café, a partir de 1920, a Estrada de Ferro de Araraquara (figura 5), iniciou seu período de expansão. Seus trilhos avançaram além do município de São José do Rio Preto até as margens do Rio Paraná, na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul.

Figura 5. Traçado da Ferrovia Araraquara



Fonte: SOUZA (2006) apud STEFANI (2007).

É importante ressaltar que, o transporte de passageiros nas estradas de ferros estudadas não possui papel de importância primordial.

A expansão da construção de ferrovias contribuiu para a organização das relações comerciais e sociais entre as regiões, ou seja, como forma de integração do território. De modo geral, no Brasil as ferrovias penetravam em regiões onde já havia certo povoamento e culturas suficientes para assegurar os fretes, como é o caso de São Paulo no início da construção das ferrovias, para o transporte das safras de café, diferentemente do que aconteceu na Europa na qual as ferrovias ligavam os principais focos de civilização (cidades), no mesmo traçado das estradas seculares. Já nos Estados Unidos e Canadá as vias férreas frequentemente precederam um povoamento mais intenso (SILVEIRA, 2003).

O sistema ferroviário paulista contribuiu para o desenvolvimento de cidades do interior do estado de São Paulo e algumas ganharam importância regional (MOMBEIG, 1946).

As ferrovias permitiram a circulação de pessoas e outras mercadorias bem como o desenvolvimento de cidades. Sendo assim, as ferrovias contribuem para o deslocamento de mercadorias, pessoas, favorecendo a dinâmica regional.

Com o desenvolvimento da industrialização a partir dos anos 1950, as ferrovias perderam seu papel entrando em estagnação e logo em decadência, pois buscavam um sistema de transporte que proporcionasse maior integração entre as regiões. Nesse contexto, surge o rodoviarismo, passam-se, então, a dar importância às rodovias em detrimento às ferrovias, tornando-as antieconômicas e as políticas públicas passaram a priorizar o sistema rodoviário. Esse tipo de transporte eliminaria o “problema dos gastos com manutenção e reposição dos veículos (frota de locomotivas, trens de passageiros e vagões de carga), assim como a manutenção da via permanente” (STEFANI, 2007, p. 120).

Além disso,

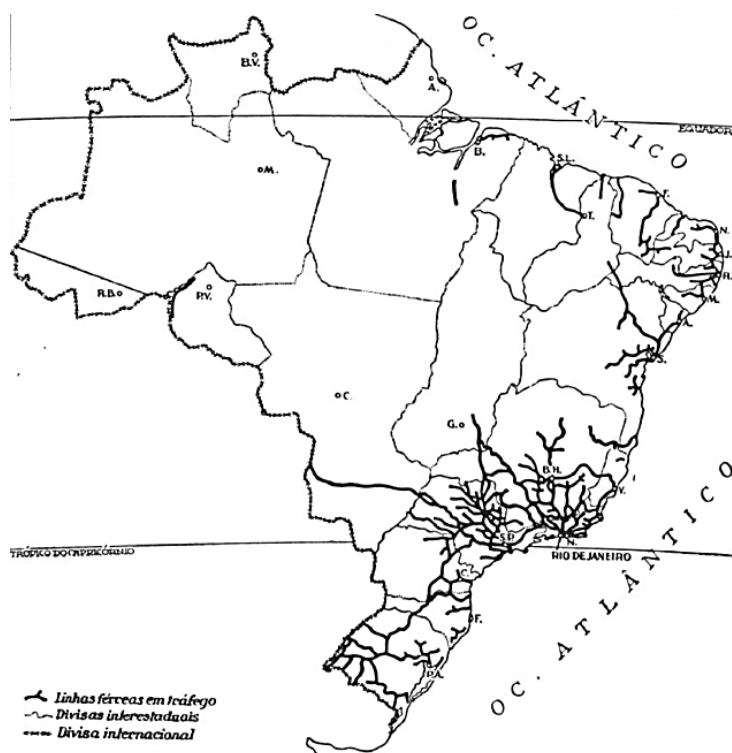
A falta de conectividade entre as regiões, a difícil integração ferroviária e os percursos extensos e tortuosos da malha ferroviária foram fatores fundamentais, dentro da economia industrializada, para o crescimento rodoviário, já que a nova política de substituição de importações visava os mercados internos, e o isolamento regional e os tratados sinuosos das ferrovias se tornaram grandes obstáculos ao desenvolvimento da economia industrial (MARQUES, 2009, p. 133).

Sob o discurso da necessidade da integração nacional, ou seja, de interligar os territórios das regiões do país, milhares de quilômetros de rodovias foram construídos durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956- 1961).

Neste período, acelerou-se o processo de industrialização no território brasileiro, no qual se destaca a indústria automobilística. Dessa forma, o investimento público na construção de rodovias contribuiu para sua expansão industrial.

Até os anos de 1930, era evidente o domínio das ferrovias no sistema de transportes do Estado de São Paulo. A figura 6 mostra as estradas de ferro existentes nos anos de 1930 no Brasil, destacando o predomínio das ferrovias na região sudeste do país.

Figura 6. Estradas de Ferro no Brasil



Fonte: AZEVEDO (s/d) *apud* STEFANI (2007).

Na década de 1970, as ferrovias paulistas foram unificadas pelo governo do Estado, passando a chamar FEPASA (Ferrovia Paulista S.A).

A fusão das ferrovias paulista, só começa a tomar corpo a partir da incorporação, pelo Estado de São Paulo, da Companhia Paulista, a última das grandes empresas particulares, no ano de 1971.

A empresa Ferrovia Paulista S.A, instituída pelo decreto nº 10.410, de 28 de outubro de 1971, é o resultado de um longo processo de estatização das ferrovias em

São Paulo que, sob controle privado, começaram a dar prejuízos a seus proprietários. Tal processo foi iniciado em 1919 com a incorporação da Estrada de Ferro Araraquara e da Estrada de Ferro Sorocabana à administração estatal.

Por meio do nº 10.410, de 28 de outubro de 1971, ocorre a fusão das cinco ferrovias paulistas: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara, A Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro São Paulo - Minas.

Com o processo de unificação, as ferrovias paulistas perderam a sua personalidade jurídica e também operacional e a nova empresa (FEPASA), sendo essa de regime estatal e de economia mista, adquiriu uma extensão de 5.300 km de trilhos.

No decorrer do período da formação da FEPASA, a malha ferroviária paulista passa por um processo de encolhimento sem precedentes (STEFANI, 2007). Em virtude do rodoviarismo, passam-se, então, a dar importância às rodovias em detrimento às ferrovias, tornando as antieconômicas e as políticas públicas passaram a priorizar o sistema rodoviário, que trouxe como consequência o desmantelamento de todo o sistema ferroviário.

É importante ressaltar que a fusão das cinco ferrovias paulistas só se completa em março de 1972, mês em que a primeira diretoria completa o primeiro ano de sua gestão. Cada uma delas administradas pelo prazo de quatro anos (STEFANI, 2007).

Ao longo da existência da FEPASA, nota-se que, apesar da descontinuidade quanto aos planos iniciais e da maior ou menor clareza nas especificações dos objetivos pretendidos, quase todas as administrações seguem a linha mestra proposta pelo governo federal por meio dos I e II PND², e, posteriormente do I PND da Nova República (1985- atual), da qual o principal objetivo é a recuperação e readequação da malha ferroviária responsável pelo transporte de carga. (STEFANI, 2007).

Na administração da FEPASA fica clara a intenção de eliminar o transporte de passageiros ao longo do percurso, em razão de não ser lucrativo e também poderia ser um problema ao processo de privatização.

Entre 1970 a 1980 foram desativados quatro ramais de passageiros da Ferrovia Sorocabana (Jundiaí a Francisco Quirino, Mairinque a Campinas, Dourados e Itararé). É

² Após a formação da FEPASA, é necessário estudar as políticas que foram traçadas ao nível nacional para o desenvolvimento econômico do país, e em especial para o setor de infraestrutura, na qual se encontra o setor de transportes. Essas políticas encontram-se detalhadas nos Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II.

necessário enfatizar que antes da privatização, a FEPASA extinguiu praticamente todos os trechos de longo percurso que ainda estavam em atividades no interior do Estado de São Paulo.

Como o autor SAES (1981) ressalta as principais causas da decadência das ferrovias em São Paulo foram: o traçado das ferrovias, que visavam servir à atividade exportadora, prioritariamente o café, ligando as áreas de produção aos portos, limitando-se os fluxos potenciais de transporte, considerando passageiros e outras cargas como interesses secundários, implicando em baixo grau de aproveitamento da capacidade instalada, gerando uma baixa rentabilidade as empresas, principalmente depois da diminuição das áreas de plantio do café, e a política administrativa adotada nas ferrovias quando estas se tornaram empresas estatais, realizando a contratação de um número excessivo de empregados.

A intervenção estatal não obteve sucesso nem em relação à expansão da malha ferroviária, nem na ampliação dos serviços ofertados. Assim, a opção pela privatização do sistema ferroviário foi o caminho encontrado nos anos de 1990.

Nos anos de 1990, sobretudo no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995- 2003), houve em relação aos anos de 1980, um crescimento do modal rodoviário de cargas e a privatização das ferrovias, acabando com o “desenho” ferroviário no Brasil de uma rede que proporciona um baixo grau de integração territorial e baixo dinamismo econômico (SILVA JÚNIOR, 2007).

A partir do ano de 1995 tem início o processo de desestatizações das ferrovias federais (RFFSA, Ferronorte, Norte-Sul e outras) e estaduais (FEPASA – Ferrovia Paulista S/A), concedidas às empresas privadas, gerando um processo de reestruturação (compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, melhora nos sistemas de logística e de comunicações, além da desativação de trechos considerados antieconômicos e formação de oligopólios) no setor ferroviário brasileiro.

Como salienta Silveira (2003), a incapacidade do Estado brasileiro trouxe deficiência para muitos setores de infraestrutura, como o ferroviário. As consequências para o sistema ferroviário foram expressas: pela imagem de ineficiência medida pela produção estagnada e pela inapetência na competição intramodal e intermodal no mercado de transportes; pelos seus déficits operacionais; pela pressão por recursos fiscais compensatórios; pela deterioração de seus níveis de serviços; pelos desinvestimentos e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal; pela falta de congruência da RFFSA e da FEPASA às lógicas de entidade empresarial e, por servir como instrumento da política de governo e outras.

Esses argumentos apresentados anteriormente estimularam a convicção de que a concessão iria desonerar o Estado de encargos operacionais reduziram custos das atividades delegadas e estimulariam a vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos. Os investimentos privados resultariam numa maior eficiência operacional, investimentos em material rodante e permanente, redução do “Custo Brasil” nos transportes ferroviários, fomento de diversos novos empreendimentos ligados ao setor de transporte ferroviário, como a indústria de equipamentos e a construção civil, mudança na matriz de transporte (substituição do domínio das rodovias pelas ferrovias) e, por conseguinte, crescimento econômico do país (SILVEIRA, 2003).

A Lei n.º 8.031/90, de 12/04/90, e suas alterações posteriores, instituiu o Programa Nacional de Desestatização - PND. O processo de desestatização do setor ferroviário foi iniciado em 10/03/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA no PND, pelo Decreto n.º 473/92 (ANTT, 2017).

No Brasil, mais de 96% das malhas ferroviárias operam por concessões do governo brasileiro promovido através do Programa Nacional de Desestatização (PND). Este plano tinha como principais objetivos: desonerar o Estado; melhorar a alocação de recursos; aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços.

A desestatização das ferrovias deveria provocar, como em cada caso das concessões dos serviços públicos, o reordenamento das funções do aparato administrativo e gerencial do setor no governo (MARQUES, 1996, p. 69).

Foi nesse contexto que a Rede Ferroviária Federal foi privatizada. Nesse processo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), atuou como gestor, tendo a partir de 1994, elaborado as formas e as condições gerais para a concessão das malhas ferroviárias.

O modelo de privatização da Rede Ferroviária Federal, definido pela União, em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, agente executor do programa, definia como regras básicas, a divisão da Rede em seis malhas regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina) e a transferência para o setor privado, mediante leilão, da concessão dos serviços de transporte ferroviário e arrendamentos dos bens da Rede Ferroviária Federal aos novos operadores.

A concretização da privatização da Rede Ferroviária Federal se deu em 1995. A Rede Ferroviária Brasileira se dividiu conforme é observado na tabela 1.

Tabela 1. Extensão da malha ferroviária concedida nas datas de cada concessão.

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovias Novoeeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovias 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	Ferrovias 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: Agência Nacional de Transportes Terrestres (2018). Dados referentes data de concessão. Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

A inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. no Programa Nacional de Desestatização através do Decreto n.º 473/92, propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo também resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 07/12/99.

A subdivisão da Rede Ferroviária Federal S.A em um número limitado de malhas regionais foram definidas a partir de análises da situação da RFFSA, sob os seguintes critérios: estrutura organizacional no nível regional (atuais superintendências regionais); restrições de caráter técnico; fluxos de transportes, atuais e potenciais; existência de malhas isoladas; viabilidade econômica dos investimentos necessários, motivados pelas restrições existentes em toda malha e que limitam sua capacidade de transporte (MARQUES, 1996).

Em 28/06/97, o Governo Federal outorgou à Companhia Vale do Rio Doce CVRD, no processo de sua privatização a exploração das Estradas de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás para o transporte ferroviário de cargas e passageiros (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2018).

No Brasil estão presentes os maiores sistemas de mineração da Vale, além do mais, a companhia opera cerca de dois mil quilômetros de malha ferroviária e possuem acordos para utilizar linhas em países da África e na Argentina.

Por meio da VLI, Valor Logística Integrada, a Vale também presta serviços de logística a terceiros. Operam ainda trens de passageiros de longa distância em dois trechos importantes no país.

Além de transportar minérios, as duas ferrovias operadas pela Vale no Brasil, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas, oferecem as principais opções de trem de passageiros do país.

A Estrada de Ferro Carajás possui 892 quilômetros de extensão, ligando a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, em Carajás, no sudeste do Pará, ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Por seus trilhos, são transportados 120 milhões de toneladas de carga entre elas minério de ferro, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis e carvão e 350 mil passageiros por ano. Circulam cerca de 35 composições simultaneamente, entre os quais um dos maiores trens de carga em operação regular do mundo, com 330 vagões e 3,3 quilômetros de extensão. Inaugurada em 1985, a Estrada de Ferro Carajás não é só grande ela também lidera o ranking das ferrovias mais eficientes do Brasil (VALE, 2017).

A Estrada de Ferro Vitória a Minas possui 905 quilômetros, ligando as operações de minério de ferro do interior de Minas Gerais ao Porto de Tubarão, no Espírito Santo. Entre as principais cargas transportadas pela ferrovia estão o minério de ferro da Vale e carga geral para terceiros (cargas e produtos agrícolas). Além do mais opera serviço de trem de passageiros transportando anualmente 1 milhão de pessoas. Inaugurada em 1904, a ferrovia trouxe grande desenvolvimento para as comunidades e para a mineração Brasileira (VALE, 2017).

Atualmente a extensão da malha ferroviária concedida é de 29.074 km e está discriminada no quadro 1.

Quadro 1. Extensão da malha ferroviária brasileira concedida.

Malhas Regionais	Ferrovias	Bitola			Total
		Larga	Métrica	Mista	
MA/PA	Estrada de Ferro Carajás	978			978
PR	Estrada de Ferro Paraná Oeste		248		248
ES/MG	Estrada de Ferro Vitória Minas		873	22	895
Centro Leste	Ferrovias Centro Atlântica	3	7.089	131	7.223
Norte Sul	Ferrovias Norte Sul - Tramo Central	856			856
Norte Sul	Ferrovias Norte Sul - Tramo Norte	745			745
Tereza Cristina	Ferrovias Tereza Cristina		163		163
Nordeste	Ferrovias Transnordestina – FTL		4.275	20	4.295
Sudeste	MRS	1.613		73	1.686
MS/MT	Rumo Malha Norte	735			735
OESTE	Rumo Malha Oeste		1.973		1.973
Paulista	Rumo Malha Paulista	1.544	242	269	2.055
Sul	Rumo Malha Sul		7.223		7.223
Total		6.474	22.086	515	29.075

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (2018).

A malha ferroviária paulista, administrada pela estatal FEPASA, foi a última ferrovia nacional a ser leiloada, em novembro de 1998, dez meses após a incorporação à Rede Ferroviária Federal. Possuía então 4.236 Km de extensão e mais de 900 Km de linhas em páteo. O preço de venda foi de R\$ 245 milhões, 5% acima do valor mínimo estipulado. (STEFANI, 2007).

Esse atraso em relação ao leilão da malha ferroviária Paulista, se deu, principalmente, pelas divergências entre o governo do estado de São Paulo e a União em relação a dívida do Banco do Estado de São Paulo (Banespa) com este último. (MARQUES, 2009).

Com o leilão da Malha Paulista (antiga FEPASA) incorporada à RFFSA em 1988 concluiu-se o processo de privatização. É importante salientar que 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 providência que foi tomada pelo governo do Estado de São Paulo para que a FEPASA integrasse o Plano Nacional de Desestatização, foi sua transferência à União como pagamento de parte 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.

No dia 11 de Novembro de 1998 ocorreu o leilão de concessão da Malha Paulista. É importante ressaltar que três consórcios participaram desse leilão. O consórcio Ferrovias que tinha como principais integrantes a CIA, Vale do Rio Doce e a Ferronorte. O consórcio integração formado pelos controladores da Ferrovia Sul Atlântica e Centro Atlântica, juntamente com Canari Participações S/A, 253 Participações S/A, South América Capital e Varba S/A. E o terceiro consórcio formado por FAO Empreendimentos, Constucap, Banco Ourinvest, Tejofan e Dartley Bank e Trust Limited (MARQUES, 2009).

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 Equility Associates (4%) e outros (17%), adquire o direito de explorar a malha Paulista, por um período de 30 anos, renovável por mais trinta. A nova empresa passa a ser denominada de Ferroban – Ferrovias Bandeirantes S/A, e inicia a operação da malha paulista.

A FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A obteve a concessão da Malha Paulista, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., no leilão realizado em 10/11/98. A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 22/12/98, publicado no Diário Oficial da União de 23/12/98. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/01/99.

No primeiro mês do ano de 2000, a FERROBAN, seguindo o contrato de concessão que tinha como exigência a permanência do transporte de passageiros de longo percurso apenas nos primeiros doze meses de concessão, encerra este serviço definitivamente, demonstrando seu interesse na exploração de serviços de transportes de cargas (MARQUES, 2009).

A concessionária FERROBAN inicia em seu segundo ano de gestão, um processo de reestruturação da malha sob a sua concessão. Essa reestruturação consistia

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

Ainda no seu segundo ano de gestão, a FERROBAN solicita uma autorização junto ao Ministério dos Transportes para promover a cisão de parte do trecho ferroviário sob sua concessão.

A FERROBAN repassou os ramais de Itararé, Pinhalzinho e Apiaí, assim como o trecho entre Rubião Júnior e Presidente Epitácio, todos da antiga Sorocabana, à América Latina Logística- ALL, para o transporte de cargas.

Cabe ressaltar que, em 1999 a FERROBAN extinguiu os trens de passageiros da ferrovia Sorocabana, de São Paulo à Presidente Epitácio.

O trecho entre Botucatu à Presidente Epitácio passa a ser operado, a partir de 2001, pela a ALL – América Latina Logística. Um ano depois em 2002, a ALL fica definitivamente com quase toda a antiga Sorocabana.

A Deliberação nº 359/08, de 9 de setembro de 2008 aprova alteração do Estatuto Social da FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes que passa a ser ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A.

A ferrovia paulista, após a sua concessão, passou por um processo de “racionalização”, onde muitos trechos ferroviários que foram considerados antieconômicos foram desativados, transferindo seus fluxos para outras rotas ou para outros modais de transportes (modal rodoviário). As concessionárias que possuem o interesse no lucro imediato optam pela substituição do modal de transporte a investir na recuperação da malha ferroviária, como é o caso da Concessionária ALL. Muitos trechos que foram desativados pela ALL tinham papel fundamental nas economias regionais.

O principal objetivo das concessionárias na exploração do patrimônio público é o lucro imediato. Com a adequação de novos conceitos logísticos eles buscam aumentar os lucros através de sua eficiência operacional, desta forma evitando investir na recuperação e ampliação da malha ferroviária. A falta de investimento no setor, no entanto, estanca o desenvolvimento regional e macroeconômico, e impede a tão esperada mudança de matriz no transporte nacional, que certamente irá refletir em benefícios sociais e econômicos para o país (MARQUES, 2009).

Atualmente, a retomada de investimentos na construção de ferrovias está voltada, principalmente para o transporte de *commodities* agrícolas e minerais. O setor

ferroviário está se mobilizando; produtores e clientes estão investindo na compra de locomotivas e vagões especiais para o transporte de grãos. Essa mobilização tem como objetivo atender a grande demanda por transportes surgida com o crescimento da produção agrícola dos novos fronts (áreas do Cerrado no Centro-Oeste, Nordeste e Triângulo Mineiro e porções da região Norte). Para os produtores agrícolas, que possuem baixo valor agregado e alto volume, as ferrovias são uma ótima alternativa de transporte (VENCOVSKY, 2006).

O pacote de privatização das ferrovias no Brasil e também no Estado de São Paulo demonstrou um desmonte completo do setor ferroviário no país, causando prejuízos econômicos em diversas regiões.

No caso das privatizações das ferrovias brasileiras, ocorreram todos os problemas possíveis e também imagináveis, chegando a escaparem do controle do poder concedente (ROSA, 2004, p. 111).

Nos últimos anos, no Brasil ressurgiu a temática da importância do sistema ferroviário para a solução de problemas logísticos e superação de gargalos que dificultam o crescimento econômico do país (GOMES, 2013).

De acordo com Pupim (2008), a característica mais importante do sistema ferroviário nos dias atuais é a sua utilização voltada para a integração internacional do território. Nos últimos anos, principalmente com o governo Lula (2003-2010), a retomada de investimentos na construção de ferrovias, a título de exemplo, a Norte-Sul e a Transnordestina voltadas, principalmente para o transporte de *commodities* agrícolas. Iniciada em 1980, mas ganha dimensão no governo Lula.

A malha ferroviária brasileira é composta por 12 ferrovias de transporte de carga, totalizando pouco mais de 28 mil km de extensão. Esta malha foi concedida à iniciativa privada na segunda metade da década de 1990. Desde então, a produção ferroviária cresceu 102%, passando de 139 bilhões de toneladas quilômetro útil (TKU) para 280 bilhões de TKU entre 1999 e 2010. O volume transportado teve um incremento de 84%: em 1999, foram transportadas 256 milhões de toneladas úteis (TU) e, em 2010, este volume atingiu 471 milhões de TU. Os principais produtos transportados nestas ferrovias são minério de ferro, carvão mineral, soja e farelo, milho, açúcar, produtos siderúrgicos, calcário, fosfato, fertilizantes, cimento, derivados de petróleo e álcool, além de produtos industrializados, por meio de contêineres. Entretanto, o grupo minério de ferro e carvão mineral responde por quase 80% da produção ferroviária, em TKUs. O transporte destes produtos ocorre principalmente nas

ferrovias Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), Estrada de Ferro Carajás (EFC) e MRS Logística S.A., controladas pela Companhia Vale do Rio Doce (Vale) e pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que também são as proprietárias do minério de ferro transportado. Outras ferrovias com produção ferroviária relevante são a Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA), controlada pela Vale, e as ferrovias controladas pela América Latina Logística S.A. (ALL) atualmente adquirida pela empresa Rumo Logística.

No quadro 2 observam-se os principais produtos transportados pelas ferrovias no território brasileiro.

Quadro 2. Principais produtos transportados.

Concessionárias	Produtos				
ALLMN	Grãos - Milho	Soja	Farelo de Soja	Celulose	
ALLMO	Celulose	Minério de Ferro	Prd. Siderúrgicos - Outros	Ferro Gusa	
ALLMP	Açúcar	Óleo Diesel	Gasolina	Contêiner Vazio de 40 Pés	
ALLMS	Soja	Açúcar	Grãos - Milho	Óleo Diesel	
EFC	Minério de Ferro	Manganês	Ferro Gusa	Outros - Comb e derivado - Perigoso	
EFPO	Contêiner Cheio de 40 Pés	Soja	Grãos - Milho	Óleo Vegetal	
EFVM	Minério de Ferro	Carvão Mineral	Prd. Siderúrgicos - Bobina - BF	Coque	
FCA	Soja	Grãos - Milho	Açúcar	Farelo de Soja	Minério de Ferro
FNS	Soja	Grãos - Milho	Celulose	Óleo Diesel	Minério de Ferro
FTC	Carvão Mineral	Contêiner Cheio de 20 Pés	Contêiner Cheio de 40 Pés	Contêiner Vazio de 20 Pés	Contêiner Vazio de 40 Pés
MRS	Minério de Ferro	Açúcar	Cimento a Granel	Prd. Siderúrgicos - Outros	Outras
FTL SA	Óleo Diesel	Cimento acondicionado	Gasolina	Prd. Siderúrgicos - Bobina - BF	Minério de Ferro

Fonte: ANTT (2016).

O quadro 2 mostra as cargas típicas do modal ferroviário, o transporte de grãos, principalmente de milho e soja, produtos siderúrgicos, cimento e cal, minério de ferro, óleo diesel, carvão mineral e açúcar. O sistema ferroviário nacional é o maior da América Latina, em termos de carga transportada (ANTT, 2018).

É importante por em evidência que o modal ferroviário convive, todavia, com uma série de dificuldades, que representam barreiras significativas para o seu desenvolvimento pleno no Brasil, além da concorrência predatória do modal rodoviário.

Um grande desafio para o transporte ferroviário no Brasil é fazer com que, as ferrovias possam agregar valor às regiões por onde passar, a partir da diversificação dos produtos transportados. Dessa forma, o país contará com uma rede ferroviária que promoverá a integração nacional, por meio desse modal de transporte.

Vimos a importância das ferrovias no Brasil e no Estado de São Paulo para o transporte de cargas e de passageiros antes do rodoviarismo, uma delas se destaca a Ferrovia Sorocabana, que atravessa o Estado de São Paulo ligando São Paulo até Presidente Epitácio.

No próximo capítulo discutiremos a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana na região de Presidente Prudente e sua importância para o escoamento da produção agrícola e transporte de passageiros.

3. A HISTÓRIA DA FERROVIA SOROCABANA E SUA CHEGADA À REGIÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE

Este capítulo tem como objetivo discutir o surgimento da Estrada de Ferro Sorocabana e sua importância para o escoamento da produção agrícola nas áreas atingidas pela sua extensa malha ferroviária no interior do Estado de São Paulo. Ainda, nesse capítulo, será abordado o papel fundamental da ferrovia Sorocabana no processo de urbanização e do desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente.

Durante o século XIX, o aumento da produção agrícola no oeste de São Paulo, estimulou os investimentos em construção de ferrovias, pois o transporte das cargas que até então era feito com o auxílio de animais – não era mais suficiente para escoar os produtos. Com isso, os empreendedores locais, liderados pelo húngaro Luiz Matheus Maylasky, se organizam para a construção de uma estrada de ferro para transportar a produção agrícola local. Durante a visita do Conde d’Eu à Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, o grupo liderado por Maylasky consegue a promessa de empréstimo de do capital que foi utilizado na construção da ferrovia. Pouco tempo depois, em 1870, foi criada a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro Ypanema a São Paulo. O primeiro trecho foi inaugurado em 10 de julho de 1875 e ligava a capital do Estado de São Paulo à Sorocaba.

A construção da estrada de ferro Sorocabana foi concebida pelo comerciante de algodão Luiz Matheus Maylasky em 1870, que visava com a ferrovia, a redução no custo de transporte e a facilitação da exportação do produto. Como Saes (1981) salienta, a ferrovia Sorocabana teve no algodão o grande propulsor de seu surgimento.

O projeto para a construção da Estrada de Ferro Sorocabana foi autorizado pela lei nº 34 de 24 de março de 1870. Cabe salientar que este projeto foi cercado por controvérsias e polêmicas, pois tinha como objetivo construir uma ferrovia que ligasse os municípios de Jundiá a Itu, e a partir daí construir outra ferrovia que seguiria até o município de Sorocaba, desta maneira, e ligação entre Sorocaba e São Paulo se daria por Jundiá, assim aumentando a distância entre Sorocaba e São Paulo, por consequência, seria necessário à construção de 50 quilômetros de trilhos entre os municípios de Sorocaba e Itu.

Deve-se ressaltar que para os sorocabanos liderados por Luiz Matheus Maylasky, a economia na construção não compensaria as desvantagens futuras para a região devido ao longo percurso (MARQUES, 2009).

No dia 29 de março de 1871 é editada a Lei Provincial de nº 33 que autoriza a construção de uma nova linha, de modo que, tenha as mesmas garantias e os privilégios das outras ferrovias.

Em 1872, tem início a construção da Estrada de Ferro Sorocabana, que surge da fusão de duas empresas particulares: a Companhia Ituana e a Companhia Sorocabana, sendo que esta última está mais associada com a produção algodoeira.

No ano de 1875 a Sorocabana inaugura sua pequena estação, no Bairro da Luz (figura 7) e em 1876, seu trecho inicial ligando São Paulo à Sorocaba, atingindo Bacaetava, município de Iperó, em 1880 (NUNES, 2005).

Figura 7. Estação original de São Paulo na época da inauguração - 1875.



FONTE: Estações ferroviárias do Brasil.

Disponível <http://www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em: Jan. 2018.

O algodão perde importância tanto pela crise no setor têxtil quanto pela baixa rentabilidade para a ferrovia, dessa forma, a ferrovia começou a apresentar sérias crises financeiras. Matheus Maylasky foi acusado de corrupção e má gestão, por consequência, foi demitido do comando da ferrovia. O banqueiro Francisco de Paula Mayrink passa a comandar a ferrovia Sorocabana.

O banqueiro estava certo de que o sucesso das ferrovias do estado de São Paulo estava ligado com o transporte de café. Cabe salientar que o banqueiro tinha como objetivo expandir a ferrovia até o município de Botucatu e, posteriormente construir uma linha para Santos.

Com o banqueiro Francisco de Paula Mayrink na administração da ferrovia, a Sorocabana no ano de 1881, estende suas linhas até Botucatu. Com a chegada da ferrovia Sorocabana nas proximidades da ferrovia Ituana, no ano de 1882, as estradas se unem, passando a chamar-se então Companhia União Sorocabana e Ituana. Cabe salientar que em 1897 foi concluído o traçado ligando Jundiá a Sorocaba via Itu.

O projeto de expansão das linhas da Sorocabana teve início na gestão de Francisco de Paula Mayrink, com a absorção da Ferrovia Ituana pela Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1895, o governo federal aprovou a construção da linha. Em virtude da complexidade da obra e das dificuldades financeiras só foi possível iniciar a obra na década de 1920.

Devido à dificuldade do traçado a obra foi dividida em quarenta e três trechos, com números que impressionam até dias atuais. Foram construídos duzentos e setenta e dois quilômetros, trinta e dois túneis, cem muros de arrimo, dezoito viadutos, pela mão de obra de mais de treze mil operários.

Mesmo com as mudanças sofridas do traçado original a linha Mayrink-Santos foi uma das linhas mais importantes do país. Ainda são transportados nessa linha os produtos siderúrgicos e agrícolas em direção ao porto de Santos.

Na década de 1980 o café passou a ser o produto mais importante na receita operacional da empresa. O banqueiro Francisco de Paula Mayrink estava correto quanto à importância do café no negócio ferroviário.

É necessário enfatizar ainda que, há um aumento significativo do volume de mercadorias transportadas e da receita operacional da ferrovia, a empresa não conseguiu alcançar resultados financeiros positivos.

A difícil situação financeira da ferrovia Sorocabana está relacionada com os grandes empréstimos tomados pela empresa para a construção dos primeiros trechos da ferrovia.

Com o afastamento do banqueiro Francisco de Paula Mayrink da direção da empresa no ano de 1983 e o rompimento dos contratos com o Banco Construtor, um dos responsáveis pelos financiamentos das obras da ferrovia, a situação financeira da Sorocabana se torna ainda mais insustentável.

A Sorocabana investiu além dos seus recursos tentando fazer avançar suas linhas até o limite dos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, dessa maneira ela foi obrigada, no ano de 1904, entregar todo o seu acervo ao governo Federal. Cabe salientar

que a Estrada de Ferro Sorocabana foi à primeira ferrovia a ser encampada pelo governo em 1904.

Em razão da difícil situação financeira da ferrovia Sorocabana e de sua encampação pelo governo federal, as obras de expansão dos trilhos da ferrovia ficaram paralisadas por mais de dez anos.

Em 1907, a Sorocabana foi arrendada por um grupo franco-americano que administrava empresas férreas no sul do país. O dirigente do grupo era o investidor americano Percival Farquhar, que já havia participado da organização das empresas Rio de Janeiro *Tramway e Light & Power Company*. Tornou-se bastante conhecido por assumir a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré em plena Amazônia. A ferrovia Sorocabana passa a ser chamada de Sorocabana *Railway Company*.

No comando do empresário Percival Farquhar, a Ferrovia Sorocabana avança a partir do município de Ourinhos rumo a terras ainda não exploradas do Oeste Paulista.

No ano de 1908 a ferrovia Sorocabana atingiu a divisa com o estado do Paraná, próximo ao Rio Paranapanema, já sob o comando do governo Estadual. Como salienta Matos (1990), os trilhos chegaram à região denominada Alto Sorocabana, que daria origem vários municípios. O município de Ourinhos, a partir de 1925 tornaria a principal ligação com o Estado do Paraná através da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná.

De acordo com Stefani (2007), os núcleos de povoamento que surgiram em função do café, passaram a definir o potencial de passageiros para a ferrovia: nos períodos de crise ou estagnação da produção, ocorria queda; nos períodos de crescimento das lavouras, ocorria aumento no número de passageiros transportados.

Estimulados em razão da necessidade de expansão da sua área de influência e também impulsionar o negócio ferroviário com a exploração imobiliária, a Ferrovia Sorocaba atinge a região de Presidente Prudente na gestão de Farquhar. Na administração de Farquhar são construídos aproximadamente 400 quilômetros de estradas de ferro em sua linha tronco fazendo brotar dezenove estações ou postos de abastecimento que logo se transformariam em povoados e cidades, dando origem a região de Presidente Prudente.

A tabela 2 mostra a relação de estações da Estrada de Ferro Sorocabana inauguradas entre os anos de 1909 e 1922.

Tabela 2. Estações da ferrovia Sorocabana inauguradas entre 1909 e 1922.

Estações	Ano da chegada dos trilhos
Salto Grande	1909
Ibirarema	1914
Palmital	1914
Cândido Mota	1914
Assis	1914
Paraguaçu Paulista	1916
Quatá	1916
Rancharia	1916
Martinópolis	1917
Indiana	1917
Regente Feijó	1919
Presidente Prudente	1919
Álvares Machado	1919
Presidente Bernardes	1919
Santo Anastácio	1920
Piquerobi	1921
Presidente Venceslau	1921
Caiuá	1922
Presidente Epitácio	1922

Fonte: Relatório Anual E.F. Sorocabana- 1925.

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Essas estações citadas anteriormente na tabela 2 se transformariam anos mais tarde em municípios, todos ligados ao avanço da ferrovia (MARQUES, 2009).

De acordo com Marques (1978), o dinamismo das ferrovias foi responsável pela ampliação da área de influência do estado de São Paulo. “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).

No início da Primeira Guerra (1914-1918), os empreendimentos do empresário Percival Farquhar começaram a declinar em virtude do grande fluxo internacional de capitais terem começado a cessar. Cabe evidenciar que houve a queda generalizada nas ações de ferrovias, em razão do aumento dos custos operacionais. Esta

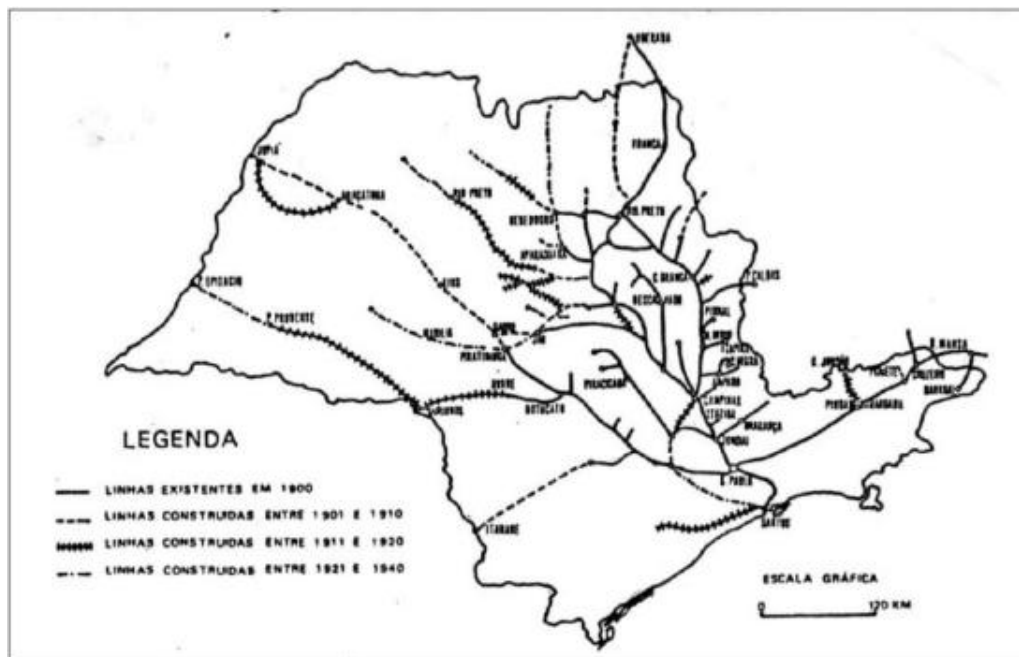
situação passou a contemplar inúmeras críticas à administração da ferrovia Sorocabana por parte de vários segmentos da sociedade: produtores, empresários e funcionários da Companhia.

Em razão da pressão de diversos segmentos da sociedade (produtores, empresários e funcionários da Companhia), além da difícil situação financeira que vinha enfrentado o grupo do empresário Farquhar, o governo do Estado em 1919 resolve suspender a concessão que tinha um período de vigência de sessenta anos. Dessa forma, a ferrovia passa a chamar-se Estrada de Ferro Sorocabana.

A segunda entrada do governo do Estado em cena na administração direta da Sorocabana coincide com um período de expansão cafeeira nessa região que atingiu seu auge no final de década de 1930. A expansão cafeeira nessa região refletiu no crescimento considerável do volume de café transportado pela Sorocabana (MARQUES, 2009).

Na figura 8 podemos observar que a malha ferroviária do estado de São Paulo acompanhou a evolução dos cafezais.

Figura 8. A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 a 1940.



Fonte: MATOS (1981).

Com o aumento da quantidade de café transportado, houve um crescimento da receita operacional da empresa superando as receitas de suas principais concorrentes, a Cia. Paulista e Cia. Mogiana, que historicamente apresentavam receitas mais elevadas que a empresa Sorocabana.

Ao longo dos anos, a Estrada de Ferro Sorocabana expandiu-se por grande parte do oeste e interior paulista, impulsionando o crescimento populacional em diversas cidades do Estado de São Paulo e, até mesmo, a fundação de alguns municípios.

Na década de 1920, a Sorocabana atinge a cidade de Presidente Epitácio, divisa com o estado do Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul), chegando também à divisa com o Estado do Paraná.

O período entre as décadas de 1920 e 1940 é considerado por muitos como o apogeu da Estrada de Ferro Sorocabana, pois foi o período de ampliação da ferrovia, com a inauguração de novas estações e grandes empreendimentos para empresa.

Devido ao aumento da receita operacional da empresa, a partir de 1922, a Sorocabana é exposta a um programa de renovação utilizando recursos do Estado. Faz parte desse programa de renovação 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.

Gaspar Ricardo Júnior, três vezes diretor da ferrovia no período de 1929 a 1934, foi um dos responsáveis pelo crescimento da Sorocabana.

A ferrovia Sorocabana em 1935 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. A Sorocabana tornou a concorrente legal da São Paulo Railway, contribuindo para a sua decadência.

No ano de sua falência, os trilhos da ferrovia Sorocabana contavam com novecentos quilômetros de extensão. Logo após a encampação estatal, o avanço da ferrovia se deu do município de Presidente Bernardes a Presidente Epitácio. Neste período, foi construído o ramal de Evangelista ligando o interior ao porto de Santos; o sub-ramal de Juquiá, ligando Sumarité a Juquiá; o ramal de Dourados e, por fim, a ligação da Capital de São Paulo a Santos. Em vinte anos de administração estatal foram dobrados os quilômetros de linha férrea da Sorocabana.

Em 1946, a Sorocabana começa a refletir em seu desempenho os efeitos recessivos provocados pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando são suspensas as importações de material rodante e equipamentos. Dois anos depois, pela primeira vez desde a estatização, apresenta saldo negativo. A partir daí não consegue reverter à situação e passa a decair de forma progressiva.

Vários são os fatores que contribuem para o seu declínio, entre eles a obrigação de absorver outras empresas de transporte. Estas, deixando de gerar lucros, mais ainda cumprindo uma função social, são entregues ao estado e em seguida incorporadas à Sorocabana. Em épocas diferentes, pelo menos três delas são agregadas à ferrovia: a Tramway da Cantareira, a Companhia de navegação Fluvial Sul Paulista e a Estrada de Ferro Bragantina.

Outra causa que pode ser apontada como responsável pela crise que destruiria a empresa diz respeito aos investimentos em programas de infraestrutura que, por várias razões, são abandonados ou implantados parcialmente, vindo a gerar custos maiores de manutenção. Como exemplo, pode-se citar o plano de eletrificação das linhas, iniciado em 1940 e que, mesmo depois de consumir grandes verbas, é suspenso em 1969 sem ser finalizado. Vale ressaltar que a demora na conclusão desse projeto já havia obrigado a ferrovia a adaptar ou introduzir máquinas movidas a diesel, mantendo em funcionamento, de forma simultânea dois sistemas operacionais distintos.

A partir da década de 1950 no Brasil as políticas públicas passaram a priorizar os investimentos no modal ferroviário de transportes, deixando em segundo plano os investimentos em ferrovias. A partir de 1950 a ferrovia Sorocabana passou a perder sua importância nos transportes de cargas e de passageiros.

O crescente desinteresse do estado em investir no setor ferroviário (talvez pelo entusiasmo que a instalação do parque automobilístico brasileiro causava) também pode ser considerado uma das razões que provocaram sua decadência.

Na década de 1970, as ferrovias Paulistas foram unificadas pelo governo do Estado, passando a chamar FEPASA (Ferrovia Paulista S.A). 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 corredor de Presidente Epitácio a São Paulo, com 1.226 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 (MARQUES, 2009, p. 76-77).

Uma das primeiras medidas da nova empresa é realizar uma avaliação geral das condições das linhas, estabelecendo um plano de investimentos que previa, entre outras coisas, a recuperação de vias, a erradicação de trechos deficitários, a reforma de carros e vagões, a aquisição de novas locomotivas e a revisão (ou conclusão) das obras em andamento. Apesar da execução de alguns pontos desse programa, a FEPASA, em seus vinte e sete anos de existência, não consegue reverter o processo de deterioração que atingia o transporte ferroviário. Ao contrário, nesse período, as condições se agravam ainda mais.

Ao longo da década de 1990, toda a rede ferroviária brasileira é privatizada. Com a promessa de modernização do sistema viário, as novas concessionárias executam melhorias em alguns dos trechos sob sua responsabilidade. A partir de 1998, as linhas paulistas passam a serem administradas por um consórcio particular que vem reaparelhando os ramais com maior potencial lucrativo. Porém, o que se observa até o momento é a repetição de situações já vividas ao longo do século vinte, pois não há preocupação com a criação de uma verdadeira malha viária intermodal em que, além do completo reaparelhamento do sistema ferroviário, fosse prevista sua efetiva conexão com os meios de transportes rodoviário e fluvial.

Situação grave atinge também os imóveis das primeiras empresas férreas, pois muitos deles, por sua importância e representatividade, passaram a ter reconhecido seu valor histórico e cultural; porém, ao serem dissociados das linhas para as quais foram feitos e por perderem sua função original recebendo novos usos, muitas vezes, inadequados ou insuficientes para garantir sua preservação, tornam-se edifícios comuns, perdidos no meio urbano, sujeitos ao abandono e ao desaparecimento.

A Estrada de Ferro Sorocabana é lembrada por ser uma empresa pioneira, tanto na área técnica, quanto nas condições de trabalho oferecidas aos seus funcionários. Em 1929, foram inauguradas as oficinas de manutenção em Sorocaba com capacidade para realizar o reparo em até trezentas locomotivas por ano. As oficinas de Sorocaba foram, naquela época, as maiores da América do Sul. (MUSEU DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 2017).

No campo da qualificação técnica e administrativa, a Sorocabana criou, em 1931, o Curso de Ferroviários, com o objetivo de aprimorar a formação profissional de seus trabalhadores, servindo de modelo para a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI).

Além da área profissional os funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana contavam com benefícios como caixa de aposentadoria e bonificações que, no geral, as demais categorias não possuíam. A Sorocabana também estimulava o convívio social dos funcionários por meio de atividades como jogos de futebol e festas.

Desde o início de suas atividades, em 1875, a Estrada de Ferro Sorocabana, foi uma importante via de fluxo de produtos nas áreas que abrangeram sua malha ferroviária.

3.1. A chegada da Ferrovia Sorocabana à região de Presidente Prudente

A configuração das ferrovias do Estado de São Paulo foi constituída a partir de dois aspectos definidores. O primeiro aspecto esteve relacionado com o percurso do café, onde em um primeiro momento, as ferrovias, economicamente dependiam deste produto, seguiam o avanço de sua produção. E o segundo aspecto, ao “privilégio de Zona”, instituída pela Lei nº 641 de 1852 que concedia às companhias ferroviárias, exclusividade na exploração de determinadas áreas, desta maneira, proibindo a instalação de outra ferrovia numa faixa de trinta quilômetros de distância para cada lado da estrada de ferro, 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 (MARQUES, 2007, p. 78).

A estrada de ferro, na maioria dos casos paulistas, seguiu a marcha da agricultura, é ela que, nessa terra nova, onde os homens pela primeira vez exploraram as riquezas do solo, gera uma consciência regional (MATOS, 1974).

Estes elementos citados acima criaram uma consciência regional onde estas faixas de terra passaram a ser conhecida pelos nomes das ferrovias que as serviam, como exemplo, a Zona Sorocabana com a especificação de Alta Sorocabana.

Cabe ressaltar que tais denominações mostraram a importância das estradas de ferro na fixação do povoamento e no desenvolvimento das regiões do Estado de São Paulo.

No Estado de São Paulo, a regionalização ferroviária ainda mantém certa influência na representação, principalmente, das chamadas “regiões novas”, onde o

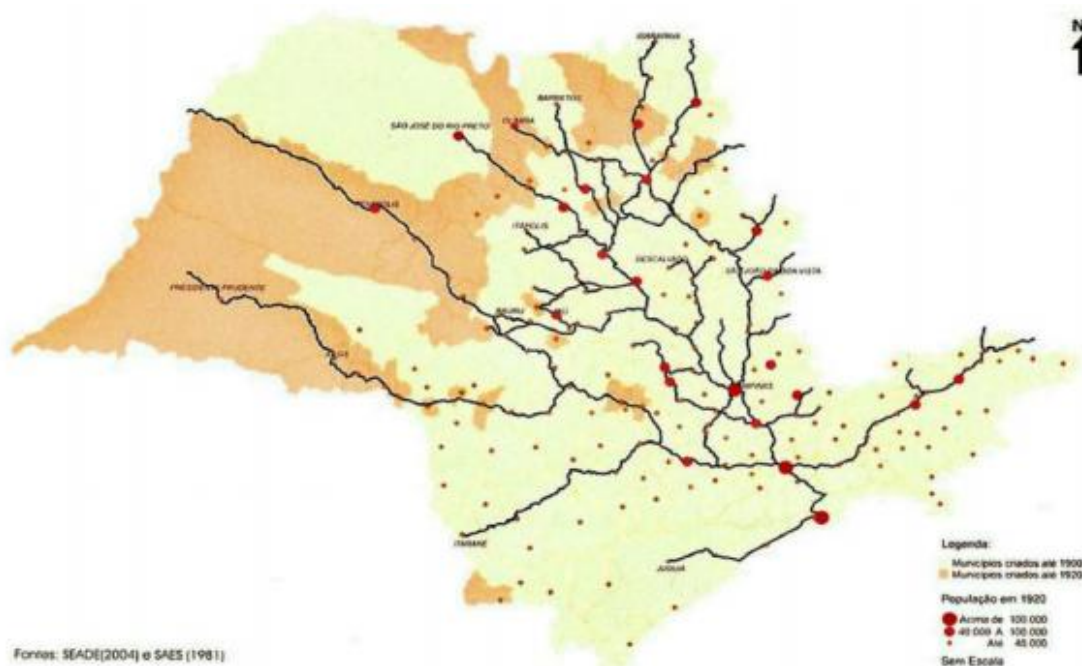
surgimento das cidades e suas conexões seguiram o avanço da ferrovia como é o caso da Alta Sorocabana.

O período ente os anos de 1900 e 1920 marca o estabelecimento do que se constituiu a rede ferroviária do Estado de São Paulo, além do mais, este período marca um fato novo na história das ferrovias paulistas, porque um desses troncos cortam áreas de escassa população (SAES, 1981).

O decênio de 1910 a 1920 consolida a conquista do sertão desconhecido. A Araraquarense atinge São José do Rio Preto (1912), a Sorocabana alcança Santo Anastácio, nas proximidades do rio Paraná (1920) e a região servida pela Noroeste começa a ser povoada, fazendo que inúmeras estações da estrada de ferro se transformem em cidades progressistas, amparadas por uma poderosa retaguarda de grandes fazendas (MATOS, 1974).

Na figura 9 é possível visualizar que a carta ferroviária do estado de São Paulo já está praticamente completa. É importante afirmar que a expansão da Estrada de Ferro desbravou e abriu a civilização novas áreas, ou consolidou povoamentos, dando estabilidade a algumas frentes pioneiras. (MATOS, 1974).

Figura 9. Ferrovias e municípios no Estado de São Paulo na década de 1920.



Fonte: SEADE(2004) e SAES(1981) APUD MARQUES (2009).

Nesta época, a ferrovia já tinha conquistado a confiança e a credibilidade em relação ao retorno financeiro que de forma direta ou indireta ela proporcionava. Desta forma, a ferrovia torna-se uma verdadeira “plantadora de cidades” (MARQUES, 2009).

As ferrovias além de assegurarem o transporte, vão “plantando cidade” (MATOS, 1974) e, nesse período do século XX a colonização efetiva só se realiza com uma grande cobertura demográfica, seguindo as novas ferrovias cujas terras griladas ou enormes latifúndios são loteados e vendidos.

Por necessidade ferroviária, o cruzamento de trens, abastecimento de água ou de lenha de quinze em quinze quilômetros, mais ou menos foi estabelecido estações, para quais convergem o homem e suas riquezas ou em cujas margens traçam-se cidades que florescem rapidamente. No período entre 1900 e 1930 surgiram aproximadamente 120 cidades e a população do estado passou de pouco mais de dois milhões para sete milhões de habitantes (MATOS, 1974).

Cabe salientar que, as ferrovias tiveram papel fundamental na ocupação e na posse de áreas até, então, desocupadas do território do Estado de São Paulo.

Nas primeiras décadas do século XX, a ferrovias começaram avançar por áreas ainda pouco ou nada exploradas. Portanto, é importante salientar que as plantações

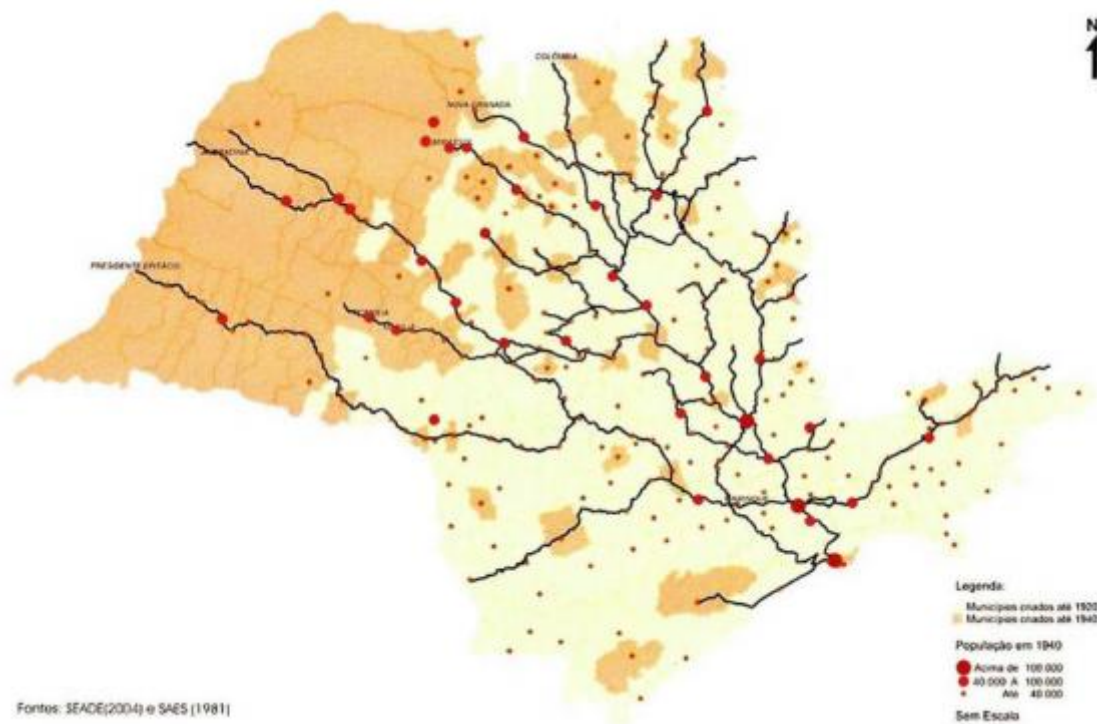
de café que nas zonas antigas eram procuradas pelas ferrovias, começam a ser cultivadas nas novas regiões somente após a chegada da ferrovia (LEITE, 1972).

Sendo assim, as plantações de café ampliaram-se e o planalto ocidental paulista foi sendo conquistado (ABREU, 1972).

Dessa forma, a constituição região de Presidente Prudente esteve ligada ao avanço da ferrovia, mas não apenas em sua denominação, mas sim nas transformações ocorridas efetivamente na região, no desenvolvimento econômico, na cultura e nos hábitos dos habitantes.

Observando a figura 10 visualizamos que na década de 1940 a carta ferroviária do estado de São Paulo já está completa.

Figura 10. Ferrovias e municípios no Estado de São Paulo na década de 1940.



Fonte: SEADE(2004) e SAES(1981) APUD MARQUES (2009).

Na região de Presidente Prudente, a ferrovia teve papel fundamental como meio técnico na inserção destas áreas na lógica do modo de produção capitalista, em um momento onde a ferrovia antecedia a própria ocupação. A ferrovia foi o elemento fundamental na ocupação e no desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente.

A região de Presidente Prudente, situada no Planalto Ocidental paulista na sua parte Sudoeste, não ficou ileso a consequência da marcha do café. A região foi mais vulnerável quando se compara com as outras pela facilidade de transporte oferecida pelo prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana que, muito diferentemente das outras ferrovias paulistas, precedeu o café, cumprindo um programa estratégico do Governo Brasileiro, do ponto de vista político e militar, no sentido de tornar mais acessível o Oeste aos centros litorâneos (SPOSITO, 2001).

No início do século XX a ferrovia e a dinâmica do povoamento estão muito associadas. O maior ímpeto na investida do povoamento nos espigões está relacionado ao progresso da ferrovia.

As cidades que foram se desenvolvendo ao longo das ferrovias tinham como característica o acelerado crescimento populacional. Cabe mencionar que o crescimento populacional estava ligado aos dispositivos trazidos pelas companhias ferroviárias, como no caso em questão, a Companhia Sorocabana: armazéns, oficinas e escritórios. Além do mais o crescimento e o desenvolvimento dessas cidades estava ligado também ao desenvolvimento das lavouras que se expandiam ao redor da ferrovia.

No início do século XX, surge Conceição de Monte Alegre dividindo com Campos Novos o domínio do Planalto Ocidental. A ferrovia fez surgir povoados em volta dos acampamentos dos trabalhadores da estrada de ferro, como Rancharia e Martinópolis. A extensão dos trilhos faz aparecer muitas cidades como Presidente Venceslau, Caiuá (1922) e Presidente Epitácio, porto fluvial que foi criado na época em que a Estrada de Ferro Sorocabana atingiu as barrancas do rio Paraná. A estação férrea coincide com o estabelecimento dos núcleos. Surgem também núcleos fundados em loteamentos rurais- urbanos, como o criado em Regente Feijó, antigo pouso de boiadeiros, pela Companhia Industrial Mercantil e Agrícola.

As cidades surgidas no Planalto Ocidental Paulista tiveram várias origens e motivações, entre as quais: formadas ao redor das estações das estradas de ferro, como pontas de trilho; patrimônios abertos por influência indireta das estradas de ferro, que visavam, através de uma política hábil, percorrer zonas em que frete e passageiros estivessem assegurados; loteamentos organizados e comercializados diretamente pelas ferrovias; fazendas que evoluíram para povoados, antigos bairros rurais ou agrovilas; cidades nascidas a partir de casas de comércio ao longo de vias (MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO PREFEITO ANTÔNIO SANDOVAL NETTO, 2017).

A ferrovia chegou com os colonos e fez escoar a produção dos novos núcleos para o porto de Santos e para o abastecimento da capital. Ao contrário das antigas áreas do café, a ferrovia Sorocabana buscou as novas áreas estendendo seus trilhos até a barranca do Paraná. A ferrovia significava transporte rápido, seguro e barato para o café e a comunicação direta com São Paulo e Santos. E além do mais favorecia ainda a penetração do sertão, os loteamentos, a ocupação e a venda dos lotes (MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO PREFEITO ANTÔNIO SANDOVAL NETTO, 2017).

A ferrovia Sorocabana atinge, sob a gestão de Farquhar (1907-1917), a região de Presidente Prudente a 740 quilômetros de distância da Capital do estado. Ao longo da ferrovia multiplicaram-se núcleos urbanos, entre eles Presidente Prudente. Em 1919 foram inauguradas as estações de Regente Feijó e Presidente Prudente (figura 11), em plena mata virgem. Em 1922, os trilhos chegaram às margens do rio Paraná, divisa com o estado do Mato Grosso do Sul.

Figura 11. Estação de Presidente Prudente na Década de 1930.



Fonte: Museu e Arquivo histórico Prefeito Antônio Sandoval Netto (2018).

Em 1919 são inauguradas as estações de Regente Feijó (figura 12) e Presidente Prudente em plena mata virgem. Seguiu-se Presidente Bernardes (antiga Guaruaia), no mesmo ano, e Santo Anastácio (antigo Vai-Vem), em 1920. Em 1921 foi aberto o trecho entre Santo Anastácio e Presidente Venceslau, passando por Piquerobi (figura 13). Os trilhos chegaram ao rio Paraná com a abertura do último trecho entre Presidente Venceslau e Presidente Epitácio, passando por Caiuá, inaugurada a última

estação, Presidente Epitácio (figura 14), em 1922. As obras da ferrovia ficaram a cargo da firma do Comendador José Giorgi.

Figura 12. Estação Ferroviária de Regente Feijó- 1926.



FONTE: Estações ferroviárias do Brasil.
Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em: jan. 2018.

Figura 13. Estação Ferroviária de Piquerobi - década de 1960.



FONTE: Estações ferroviárias do Brasil.
Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso: jan. 2018.

Figura 14. Estação ferroviária de Presidente Epitácio- 1989.



FONTE: Estações ferroviárias do Brasil.

Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em: jan. 2018.

A região de Presidente Prudente, no pós Guerra, foi favorecida pelo avanço do café e, nessa época foi realmente aberta e povoada, contando com o apoio incontestável da ferrovia serviço prestado pela Estrada de Ferro Sorocabana. No avanço do café, a ferrovia foi uma importante via, facilitando o transporte e a comunicação com os grandes centros e o porto de Santos. No extremo Oeste, além de incentivar o café, facilitou os negócios de terras pelo transporte de possíveis compradores, facilitou a penetração, os loteamentos, ocupação e o aproveitamento do solo. Ao longo dos trilhos surgiram inúmeros núcleos urbanos, abastecidos de todo tipo de mercadoria pela ferrovia, inclusive produtos importados. A ferrovia foi um fator marcante no progresso da região. No caso de Presidente Prudente, o aparecimento e desenvolvimento da cidade ligam-se diretamente à ferrovia.

A ferrovia Sorocabana contribuiu para a transformação do espaço, pois teve papel importante papel na ocupação deste território, pois além de escoar os produtos agrícolas café e algodão, além dos produtos pecuários, foi também responsável por trazer investidores para a região para a compra de terras.

Nos primeiros anos da sua existência, o município edificou um importante Patrimônio Industrial e Ferroviário, o qual, na sua maioria, ainda permanece na paisagem urbana, representando um momento da história e da memória da cidade.

Como indústrias públicas, para armazenamento ou processamento de produtos agropecuários, identificou-se o Matadouro Municipal (1937), o Armazém do Expurgo (1942), os galpões da antiga FEPASA (década de 1940) e o Instituto Brasileiro do Café – IBC (década de 1950). Os galpões da FEPASA fazem parte de um conjunto urbano formado pela Estação Ferroviária e Vilas Ferroviárias.

A Estrada de Ferro Sorocabana teve uma grande importância não só como meio de articulação entre os municípios, mas também como agente reprodutivo e transformador da sociedade. A ferrovia Sorocabana teve um papel fundamental no transporte de passageiros e no tráfego de cargas, além de permitir articulação (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc) entre os municípios da região de Presidente Prudente.

No período em que a ferrovia Sorocabana estava em pleno funcionamento às cidades estavam ligadas a uma rede de transportes, garantindo o desenvolvimento, o progresso e a transformação, pois ocorreram trocas de informações, mercadorias, população.

Na região de Presidente Prudente 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 e o aproveitamento do solo. Ao longo da ferrovia multiplicaram-se os núcleos urbanos. Além disso, permitiu também o abastecimento da rede de manufaturas inclusive importadas. Ela foi sem dúvida alguma um fator marcante para o progresso da região (ABREU, 1972). No caso particular das cidades de Presidente Prudente à Presidente Epitácio, o aparecimento e o desenvolvimento delas ligaram-se estreitamente a Estrada de Ferro Sorocabana.

A ferrovia também modelou uma paisagem urbana, pois a chegada dos trilhos sempre é um marco na história de uma cidade. Pois com a ferrovia vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade é escolhida para ser sede de qualquer atividade especial da estrada, como foi o caso da cidade de Presidente Prudente. Entre o aparelhamento que a ferrovia exige estão os armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou mesmo local de baldeação, esses aparelhamento reflete sobre a vida da cidade, porque constitui mercado de trabalho de certa tração e estimula outras atividades correlatas (MATOS, 1974).

A ferrovia Sorocabana teve papel fundamental no processo de urbanização e do desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente, em virtude das

idades se desenvolverem ao redor do eixo ferroviário. Além do mais, a ferrovia marca a fisionomia de uma cidade.

No próximo capítulo trataremos da proposta de reativação da ferrovia no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

4. FERROVIA SOROCABANA E A PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE PRESIDENTE PRUDENTE E PRESIDENTE EPITÁCIO

Este capítulo tem como propósito discutir o processo de privatização da rede ferroviária na região de Presidente Prudente/SP e a importância da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente com destaque a proposta de reativação da malha ferroviária no trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

A implantação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente foi de grande importância para o desenvolvimento do interior do país, pois ao longo do traçado da ferrovia cidades foram sendo fundadas e povoadas. É importante lembrar que ferrovia Sorocabana foi de extrema importância para o transporte de cargas e de passageiros no estado de São Paulo.

Cabe salientar que devido ao tamanho e a ramificação de suas linhas, a Sorocabana tornou-se peça vital de articulação dentro do estado de São Paulo e também em outros estados do território brasileiro.

Desde o início de suas atividades, em 1875, a Estrada de Ferro Sorocabana, foi uma importante via de fluxo de produtos nas áreas que abrangeram sua malha ferroviária. A ferrovia teve importância no desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente, pois a ferrovia teve participação destacada no escoamento da produção regional.

A ferrovia Sorocabana teve papel fundamental no processo de urbanização e no desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente, já que muitas das cidades se desenvolverem ao redor do eixo ferroviário. Além disso, a ferrovia marcou a fisionomia das cidades por onde ela passa.

Os trilhos da ferrovia Sorocabana chegaram aos municípios de Presidente Prudente, Álvares Machado e Presidente Bernardes no ano de 1919, no ano de 1920 a ferrovia atingiu o município de Santo Anastácio, já no ano de 1921 os trilhos chegou aos municípios de Piquerobi e Presidente Venceslau e, por fim, no ano de 1922 os trilhos da estrada de ferro Sorocabana alcançou o município de Caiuá e de Presidente Epitácio, na divisa do estado de São Paulo com o Mato Grosso do Sul.

Os municípios da região de Presidente Prudente surgiram a partir da chegada da ferrovia Sorocabana, usada para o escoamento de produtos, dessa forma,

possui valor urbanístico. Com o surgimento dos núcleos urbanos houve também a construção de um patrimônio arquitetônico: o complexo ferroviário; incluindo suas vilas, que contribuíram para a difusão de um novo modo de vida e cultura.

O surgimento dos núcleos urbanos se deu pela implantação da estação ferroviária; em conjunto com galpões e suas vilas ferroviárias: habitações construídas pela ferrovia para seus trabalhadores.

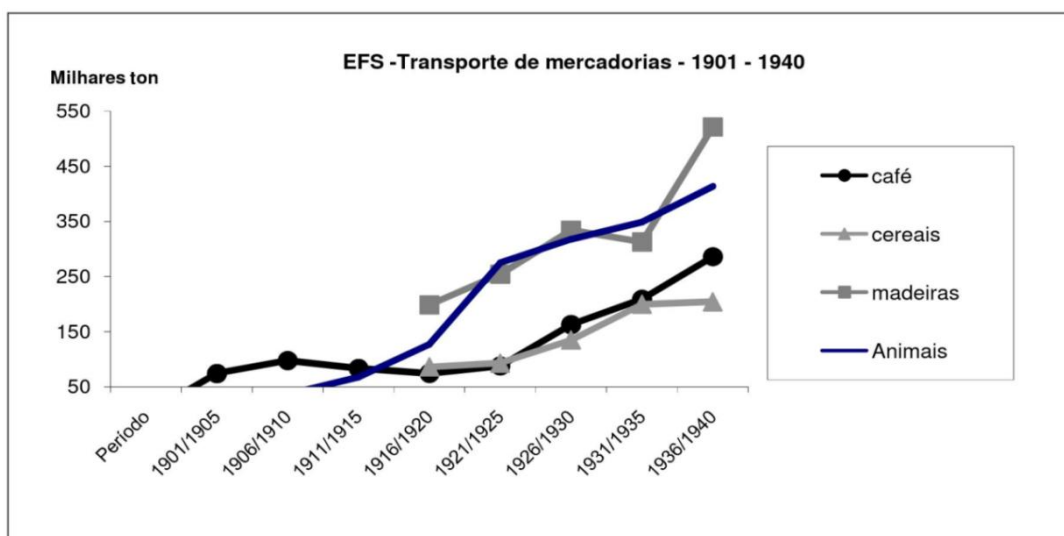
A ideia principal das vilas e do complexo ferroviário era a urbanização da região, pois em muitas cidades que a ferrovia chegava como as da região de Presidente Prudente não havia infraestrutura básica. (MORAIS, 2002).

O complexo ferroviário das cidades entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio apresentam diferença de tamanho e suas estações ferroviárias apresentam estilos arquitetônicos diferentes.

Devemos deixar claro que o patrimônio ferroviário da região de Presidente Prudente é de extrema importância, pois a partir da chegada da ferrovia e a construção das estações ferroviárias que as cidades surgiram e se desenvolveram.

A ferrovia teve participação destacada no escoamento da produção, entre 1901 e 1940, as mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Sorocabana, tiveram um sucessivo processo de diversificação no quais produtos como cereais, algodão, madeira, animais, material para construção entre outros, passaram a ter um peso considerável no volume de cargas transportadas pela ferrovia, como pode-se observar no gráfico 1.

Gráfico 1. Produtos transportados pela Estrada de Ferro Sorocabana (1901-1940).



Fonte: MARQUES (2009).

No gráfico 1 observa-se que a região de Presidente Prudente atravessou diversas fases econômicas, desde a extração da madeira e a criação de gados, passando pelo café (décadas de 1920 e 1930), algodão (décadas de 1930 e 1940), menta (décadas de 1940 e 1950), amendoim e, novamente, o gado. Na década de 1930 ficou evidente o início da fase da policultura e da pecuária na região, com a implantação das culturas de algodão em locais que eram ocupados pelo café, bem como a abertura de novos campos para o cultivo de outras culturas e a criação de gado.

As tabelas abaixo mostram o movimento nas estações ferroviárias entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio na década de 1920 e 1940, apresentando o número de passageiros, mercadorias e animais transportados na malha ferroviária da ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Tabela 3. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1923.

Estações	Passageiros (n°)	Mercadorias (quilos)	Animais em trens de carga (n°)
Presidente Prudente	26.474	6.143.541	99
Álvares Machado	5.686	4.734.575	5
Presidente Bernardes	6.987	1.361.076	41
Santo Anastácio	19.918	5.245.265	161
Piquerobi	2.552	843.408	-
Presidente Venceslau	7.453	2.205.637	322
Caiuá	2.413	805.856	203
Presidente Epitácio	3.267	523.152	20.251

Fonte: Relatório anual da Estrada de Ferro Sorocabana (1923).
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Analisando a tabela 3 verifica-se a importância da ferrovia Sorocabana no transporte de passageiros na região de Presidente Prudente. No ano de 1923 na estação ferroviária de Presidente Prudente circularam um total de 26.474 passageiros, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Santo Anastácio circularam um total de 19.918 passageiros, na estação ferroviária do município de Presidente Bernardes circularam um total de 6.987 passageiros e, por fim na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio circularam um total de 3.267 passageiros. No ano de 1923

circulou na estação ferroviária de Presidente Prudente um total de 6.143.541 quilos de mercadorias, na estação ferroviária do município de Santo Anastácio circulou um total de 5.245.265 quilos de mercadorias, na estação ferroviária de Presidente Bernardes circulou um total de 1.131.076 quilos de mercadorias e na estação ferroviária de Presidente Epitácio circulou um total de 523.152 quilos de mercadorias, as mercadorias transportadas eram o café, a madeira e os cereais. Ainda observa-se que o transporte de animais por trens, em 1923 na estação do município de Presidente Prudente foram transportados 99 animais, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Santo Anastácio foram transportados 161 animais, na estação ferroviária do município de Presidente Bernardes foram transportados 41 animais e, por fim na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio foram transportados um total de 20.251 animais.

Tabela 4. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1925.

Estações	Passageiros (n°)	Mercadorias (quilos)	Animais em trens de carga (n°)
Presidente Prudente	58.634	9.640.471	262
Álvares Machado	16.470	4.468.243	-
Presidente Bernardes	13.112	2.157.850	10
Santo Anastácio	29.944	6.543.523	14
Piquerobi	5.454	864.457	-
Presidente Venceslau	10.851	2.365.620	272
Caiuá	3.941	1.316.198	-
Presidente Epitácio	10.209	237.928	30.200

Fonte: Relatório anual da Estrada de Ferro Sorocabana (1925).
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Na tabela 4 observamos que no ano de 1925 no município Presidente Prudente houve um aumento no número de passageiros que circularam na estação ferroviária, nesse ano circularam um total de 58.634 passageiros, ou seja, circularam aproximadamente 30.000 passageiros a mais quando comparado com o ano de 1923, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Santo Anastácio circularam um total de 29.944 passageiros, na estação ferroviária do município de Piquerobi circularam um total de 5.240 passageiros e na estação ferroviária do município de Presidente

Venceslau circularam um total de 10.851 passageiros. Podemos concluir que houve um aumento significativo no transporte de cargas nos municípios quando comparados ao ano de 1923, em 1925 circulou na estação ferroviária de Presidente Prudente um total de 9.640.471 quilos de mercadorias, na estação ferroviária do município de Santo Anastácio circulou um total de 6.543.523 quilos de mercadorias, na estação ferroviária de Piquerobi circulou um total de 864.457 quilos de mercadorias e na estação ferroviária de Presidente Venceslau circulou um total de 2.365.620 quilos de mercadorias. Em 1925 na estação ferroviária do município de Presidente Prudente foram transportados 262 animais, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Santo Anastácio foram transportados 14 animais, na estação ferroviária do município de Piquerobi não foram transportados animais e por fim na estação ferroviária do município de Presidente Venceslau foram transportados um total de 272 animais.

Tabela 5. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1943.

Estações	Passageiros (n°)	Mercadorias (quilos)	Animais em trens de carga (n°)
Presidente Prudente	155.830	54.739.226	-
Álvares Machado	82.975	21.413.054	-
Presidente Bernardes	86.979	17.306.943	26
Santo Anastácio	84.589	17.602.098	8.964
Piquerobi	28.240	10.728.428	-
Presidente Venceslau	70.153	33.559.005	19.543
Caiuá	25.826	12.323.910	18.030
Presidente Epitácio	22.567	13.914.556	51.920

Fonte: Relatório anual da Estrada de Ferro Sorocabana. (1943)
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

No que diz respeito ao ano de 1943, analisando a tabela 5 observa-se que na estação ferroviária de Presidente Prudente circularam um total de 155.830 passageiros, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio circularam um total de 22.283 passageiros, na estação ferroviária do município de Caiuá circularam um total de 24.826 passageiros e na estação ferroviária do município de Álvares Machado circularam um total de 82.975 passageiros, a partir desses números

observamos que o aumento significativo do movimento de passageiros nas estações ferroviárias está relacionado com o aumento do número de habitantes dos municípios. No ano de 1943 circulou na estação ferroviária de Presidente Prudente um total de 54.739.226 quilos de mercadorias, na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio circulou um total de 13.914.556 quilos de mercadorias, na estação ferroviária de Caiuá circulou um total de 12.323.910 quilos de mercadorias e na estação ferroviária de Álvares Machado circulou um total de 21.413.054 quilos de mercadorias, quando comparamos esses números de quilos de mercadorias transportadas com o ano de 1925 observamos um aumento significativo entre aproximadamente 20.000 a 30.000 quilos de mercadorias, isso nos revela a importância da ferrovia Sorocabana para o transporte de mercadorias. Podemos observar que houve um aumento no transporte de animais por trens, em 1943 na estação ferroviária do município de Presidente Prudente não foram transportados animais, na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio foram transportados 51.920 animais, na estação ferroviária do município de Caiuá foram transportados 18.030 animais e na estação ferroviária do município de Álvares Machado não foram transportados animais. Concluímos que o número de animais transportados por trem na estação ferroviária de Presidente Epitácio aumentou no decorrer dos anos.

Tabela 6. Movimento nas estações ferroviárias dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em 1948.

Estações	Passageiros (n°)	Mercadorias (quilos)	Animais em trens de carga (n°)
Presidente Prudente	203.353	56.283.571	4.542
Álvares Machado	84.156	53.945.324	7
Presidente Bernardes	109.021	32.920.365	-
Santo Anastácio	117.406	27.985.397	16.954
Piquerobi	27.331	11.825.893	3.992
Presidente Venceslau	73.886	37.676.208	20.553
Caiuá	26.976	8.620.840	25.017
Presidente Epitácio	29.877	40.510.524	29.083

Fonte: Relatório anual da Estrada de Ferro Sorocabana (1948).
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Observando atentamente a tabela 6, verificamos que no ano de 1948 na estação ferroviária de Presidente Prudente circularam um total de 203.353 passageiros, esse número de passageiros é superior que o número de habitantes do município na década de 1940 que era de 70.516 habitantes como observamos na tabela 9, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio circularam um total de 29.877 passageiros, na estação ferroviária do município de Santo Anastácio circularam um total de 117.406 passageiros e na estação ferroviária do município de Presidente Venceslau circularam um total de 73.886 passageiros. Na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio observa-se se um baixo movimento de passageiros quando comparados com os outros municípios de análise, isso é justificado pelo motivo que na década de 1940 o município possuía uma população de 783 habitantes. Em 1948 circulou na estação ferroviária de Presidente Prudente um total de 56.283.571 quilos de mercadorias, na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio movimentou um total de 40.510.524 quilos de mercadorias, na estação ferroviária de Santo Anastácio circulou um total de 27.985.397 quilos de mercadorias e na estação ferroviária de Presidente Venceslau movimentou um total de 37.676.208 quilos de mercadorias. Observamos que as estações ferroviárias dos municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio se destacaram no movimento de cargas em 1948. Em relação ao transporte de animais verificamos que 1948 na estação ferroviária do município de Presidente Prudente foram transportados 4.542 animais, no mesmo ano na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio foram transportados 29.083 animais, na estação ferroviária do município de Santo Anastácio foram transportados 16.954 animais e por fim na estação ferroviária do município de Presidente Venceslau foram transportados 20.553 animais. A partir da análise dos dados constatamos que o município de Presidente Epitácio se destaca no transporte de animais por trens.

Analisando-se a década de 1920 e 1940, observou-se um aumento significativo no transporte ferroviário de passageiros nas estações ferroviárias dos municípios da região de Presidente Prudente.

A partir da análise das tabelas pode-se observar a importância da ferrovia Sorocabana na década de 1920 e 1940 no transporte de passageiros na região de Presidente Prudente, além disso, o destaque para o transporte de grande volume de mercadorias e de animais que foram transportados pelos trens que circularam entre as estações de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Verificamos que nas décadas de 1920 e 1940 o transporte de animais na estação ferroviária do município de Presidente Epitácio era maior quando comparado com os outros municípios, pois os gados que fazendeiros da região adquiriam no estado do Mato Grosso chegavam ao Porto Tibiriçá, localizado no município e depois eram transportados para as outras cidades pela ferrovia Sorocabana.

Desse modo, ferrovia Sorocabana contribuiu com a integração da região de Presidente Prudente, na medida em que favoreceu as relações comerciais e também sociais entre a região de Presidente Prudente com outras regiões do país.

A ferrovia Sorocabana teve um papel fundamental no transporte de passageiros e no tráfego de cargas, além de permitir articulações (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc.) entre os municípios da região de Presidente Prudente.

Grande parte da população dos municípios da região de Presidente Prudente utilizava o modal ferroviário de transportes para se locomover de uma cidade para outra, em razão de ser o único modal de transportes que realizava percursos a grandes distâncias. Como observamos nas tabelas 3, 4, 5 e 6 o fluxo de passageiros nas estações dos municípios de Presidente Prudente e Santo Anastácio é intenso, visto que esses dois municípios são os mais populosos do trecho em estudo. Na década de 1940 o município de Presidente Prudente possuía 70.516 habitantes e o município de Santo Anastácio possui 27.027 habitantes como verificamos na tabela 7. No ano de 1940 circulou na estação ferroviária de Presidente Prudente 122.058 passageiros e circulou na estação ferroviária de Santo Anastácio 65.897 passageiros, esses resultados nos mostram que essas são as duas cidades que possuíam o maior número de habitantes e conseqüentemente possui o maior número de passageiros, essa razão explica o movimento intenso nas estações ferroviárias de Presidente Prudente e Santo Anastácio.

Observando os números de passageiros que circularam entre as estações ferroviárias dos municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio juntamente com a tabela 7 que nos mostra a população dos municípios podemos concluir que 90% da população utilizaram o transporte ferroviário de passageiros para se deslocar de um município a outro, por diversas razões.

O movimento das estações ferroviárias está relacionado como analisamos ao número de habitantes de cada município.

Tabela 7. População dos municípios do trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio entre as décadas de 1940-1950

Municípios	Década de 1940	Década de 1950	Década de 1960	Década de 1970	Década de 1980	Década de 1990
Presidente Prudente	70.516	56.341	71.270	105.403	136.943	177.159
Álvares Machado	2.124	16.900	19.173	17.315	14.653	21.385
Presidente Bernardes	22.502	26.959	30.823	25.617	15.576	12.229
Santo Anastácio	27.027	35.611	21.302	25.351	21.729	23.056
Piquerobi	913	9.009	6.496	5.357	3.543	3.350
Presidente Venceslau	21.597	28.895	21.323	25.994	30.156	36.026
Caiuá	788	966	4.187	5.262	2.966	3.270
Presidente Epitácio	783	6.384	18.371	26.426	29.629	36.667

Fonte: Censo demográfico (1940,1950, 1960, 1970, 1980 e 1990).
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Durante o desenvolvimento da pesquisa foram realizadas entrevistas com os prefeitos dos municípios de Presidente Prudente, Álvares Machado, Presidente Bernardes, Santo Anastácio, Piquerobi, Presidente Venceslau, Caiuá e Presidente Epitácio com o intuito de obter respostas a respeito da importância da ferrovia Sorocabana para o desenvolvimento dos municípios.

No quadro 3 verificamos a importância da ferrovia Sorocabana no desenvolvimento dos municípios estudados.

Quadro 3. Importância da ferrovia Sorocabana no desenvolvimento dos municípios.

Municípios	Importância da ferrovia para o desenvolvimento do município segundo os prefeitos entrevistados.
Presidente Prudente	Desenvolvimento de Presidente Prudente foi orientado pela ferrovia, foi a principal via de circulação de pessoas e mercadorias.
Álvares Machado	Com a vinda dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana e a construção da estação ferroviária, em 1919, os colonizadores se estabeleceram no município.
Presidente Bernardes	Através da ferrovia que o município foi criado e teve franco desenvolvimento.
Santo Anastácio	Através da ferrovia que as cidades foram surgindo conforme sua chegada.
Piquerobi	Com a chegada da ferrovia e a inauguração da estação deu-se origem o Distrito de Paz e posteriormente ao município de Piquerobi/SP.
Presidente Venceslau	A ferrovia foi a abertura de tudo para a cidade e região.
Caiuá	A ferrovia Sorocabana foi um meio de locomoção muito importante para o município.
Presidente Epitácio	A estação da Estrada de Ferro Sorocabana no município foi inaugurada em 1922, tendo papel fundamental no desenvolvimento do município.

Fonte: Trabalho de campo, 2018.

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

De acordo com as entrevistas realizadas com os prefeitos dos municípios ao longo da ferrovia, demonstraram a importância da ferrovia para as cidades e região. Com a chegada da ferrovia Sorocabana e a instalação da estação ferroviária os

colonizadores se estabeleceram e fundaram os municípios. Cabe ressaltar que os municípios se estruturaram ao longo da ferrovia Sorocabana, dessa forma a ferrovia marcou a fisionomia desses municípios.

A ferrovia ela foi importante para a fundação e para o desenvolvimento dos municípios por onde passava. Dessa forma, os municípios que se localizavam próximos à ferrovia apresentavam franco desenvolvimento e atraíam empresas de grande porte.

A ferrovia Sorocabana foi fundamental para o escoamento da produção local e regional até os centros consumidores e para os portos de Santos e Paranaguá, além do mais, a ferrovia foi importante para o transporte de passageiros, pois permitia o deslocamento da população para outras cidades da região e para a cidade de São Paulo. Nesse período, chegaram a trafegar vagões dos mais diversos tipos de cargas, tais como madeira, gado e cereais.

A ferrovia Sorocabana teve um papel fundamental no transporte de passageiros e no tráfego de cargas, além das articulações (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc) entre os municípios da região de Presidente Prudente.

É importante salientar que as estações ferroviárias tiveram um papel importante, pois permitiram a fundação de cidades como é o caso das cidades de Presidente Prudente, Álvares Machado, Presidente Bernardes, Santo Anastácio, Piquerobi, Presidente Venceslau, Caiuá e Presidente Epitácio; centralizaram a vida das populações e serviram também como agências de correios.

Na década de 1950, a ferrovia Sorocabana já não correspondia na urgência dos negócios modernos, ao transporte de passageiros, pois nos seus 710 km de percurso de Presidente Prudente a São Paulo, demorava de 15 a 20 horas de viagem. (LEITE, 1972).

Em virtude do rodoviarismo, passam-se, então, a dar importância as rodovias em detrimento as ferrovias, tornando as antieconômicas e as políticas públicas passaram a priorizar o sistema rodoviário, que trouxe como consequência o desmantelamento de todo o sistema ferroviário.

Neste período verificamos que o transporte de passageiros de longe percurso foi o que mais rapidamente sentiu os efeitos dessa escolha. O transporte ferroviário de passageiros começa a apresentar os primeiros sinais de sua decadência, causada pela concorrência do transporte rodoviário que ganha força com a inauguração da Rodovia Raposo Tavares na região de Presidente Prudente.

O transporte de passageiros pela Estrada de Ferro Sorocabana apresenta na década de 1970 uma queda de 11, 58 % no número de passageiros em relação à década de 1960. (MARQUES, 2009).

A ferrovia começa a perder importância no transporte de cargas, devido à construção e pavimentação de estradas de rodagem, vai se restringindo ao pequeno transporte de estudantes ou passageiros, sofrendo ainda a concorrência dos ônibus, mais rápido, apesar de mais caros (50%) quanto à passagem. A proporção de diferença entre as passagens de trens e ônibus chegou a 74% para os ônibus e 21% para os trens nas cidades próximas a região de Presidente Prudente. (MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO PREFEITO ANTÔNIO SANDOVAL NETTO, 2017).

A Rodovia Raposo Tavares, apesar de perigosa e precária, reduziu em 145 km a distância entre Presidente Prudente e São Paulo e o tempo de percurso (metade do gasto pela ferrovia). A abertura da Estrada do Oeste (Rodovia Castelo Branco) com seis pistas e 200 km iniciais, deu outro golpe na ferrovia, que a partir de então não se recuperou. (MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO PREFEITO ANTÔNIO SANDOVAL NETTO, 2017).

Os usuários do transporte ferroviário, já então sem alternativa, passam a utilizar a rodovia. É justamente essa queda provocada do número de passageiros, o argumento mais utilizado pelo poder público para cessar o serviço.

No final da década de 1950 e início dos anos 1960, as ferrovias passaram a ser administradas pelo Estado e foram relegadas a um segundo plano no sistema de transportes. Na década de 1970 a ferrovia Sorocabana passou a ser administrada pelo governo estadual, passando a integrar a FEPASA.

Como Giesbrecht (2001) salienta, entre 1960 e 1975 são desativados, para transportes de passageiros, dez ramais da Ferrovia Sorocabana: Tietê, Borebi, Cantareira, Guarulhos, Santa Cruz do Rio Pardo, Pirajá, Mairinque, Piracicaba, São Pedro e Francisco Quirino.

Quando a Ferrovia Sorocabana integra-se à FEPASA em 1971 a Sorocabana contava com um total de 2.016 quilômetros e 17.237 funcionários. Integra-se a essa nova empresa com 38% da extensão das vias e 47% do pessoal, uma vez que essa reunião das ferrovias 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 corredor de Presidente Epitácio a São Paulo, com 1226 km. Tinha em sua área 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 corredor de Paranaguá (pelos pontos de intercâmbio de Ourinhos e Pinhalzinho nas linhas sr-5) e com a hidrovía 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 (MARQUES, 2009).

Na administração da FEPASA fica clara a intenção de eliminar o transporte de passageiros ao longo do percurso, em razão de não ser lucrativo e também poderia ser um problema ao processo de privatização. Cabe ressaltar que de um total de 16.772.668 passageiros transportados em 1971, houve uma queda para 9.216.365 em 1977 e mais ainda, para 5.159.416 em 1980 (FEPASA, Relatório anual- 1981).

Entre 1970 a 1980, durante a administração da FEPASA, são desativados quatro ramais de passageiros da Ferrovia Sorocabana, Jundiaí a Francisco Quirino, Mairinque a Campinas, Dourados e Itararé. É necessário enfatizar que antes da privatização, a FEPASA extinguiu praticamente todos os trechos que ainda estavam em atividades no interior do Estado de São Paulo, inclusive o trecho em estudo entre Presidente Prudente a Presidente Epitácio.

Devido à falta de recursos para a manutenção e expansão do parque ferroviário, este fez parte, na década de 1990, do Programa Nacional de Desestatização (PND), que permitiu a entrada da iniciativa privada com concessões por meio de leilões a empresas que passaram a administrar as ferrovias brasileiras.

O processo de desestatização das ferrovias no estado de São Paulo está intimamente relacionado com o que ocorreu no resto do país, pois as companhias pertencentes ao estado foram incorporadas pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) através de acordos, como é o caso da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), que serviu como forma de quitação de dívidas adquiridas pelo Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) junto à União, ou seja, foi utilizada como moeda de troca (SOUZA; SILVEIRA, 2006).

A finalização do processo de desestatização da malha paulista se deu através do leilão de 10/11/1998, quando a Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN), adquiriu os direitos para administrar a malha paulista.

Em razão da Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN) adquirir os direitos para administrar a malha paulista, ela também adquiriu o direito de explorar o trecho correspondente a Estrada de Ferro Sorocabana e, conseqüentemente o trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

A FERROBAN a nova controladora da antiga malha paulista e também da ferrovia Sorocabana iniciou em 01/01/1999 suas operações no transporte ferroviário de cargas. Em virtude de ter iniciado suas operações no transporte ferroviário de cargas no dia 16/01/1999 suspendeu o transporte de passageiros, nessa data trafegou pelos trilhos da Sorocabana a última composição de passageiros.

É importante destacar que a concessão desse serviço (transporte de passageiros), não consta no contrato de concessão assinado entre a controladora e o governo federal, certamente pelo fato desse serviço não possuir tantos atrativos, como o transporte de cargas.

Após o início das operações, a FERROBAN, apresentou certo desinteresse pela exploração de alguns trechos da malha paulista, entre eles o trecho correspondente a Estrada de Ferro Sorocabana entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio, dessa forma, a empresa FERROBAN estabeleceu um processo de sub-concessão, passando a dividir seus trechos com outras concessionárias.

De acordo com Giesbrecht (2006), logo após obter concessão da Malha Paulista, a FERROBAN repassou o trecho entre Rubião Júnior/SP e Presidente Epitácio/SP, todos da antiga Sorocabana, à América Latina Logística (ALL), para o transporte de cargas. Cabe enfatizar que o processo de desestatização das ferrovias tinha como objetivo colocar fim na crise dos transportes ferroviários de cargas.

Devemos deixar em evidência que a prioridade das controladoras deixou de ser o transporte de passageiros e passou a ser o do transporte de cargas. As controladoras apresentaram alguns avanços, pois passaram a transportar maiores quantidades de cargas e a obter lucros cada vez maiores. Mas é importante salientar que nem todas as controladoras obtiveram sucesso em suas administrações, pois não conseguiram atingir as metas contratuais de investimentos e também de produtividade, além de outras exigências como regularidade e continuidade de serviços, modernização de técnicas, eficiência e segurança.

A falta de investimentos por parte de algumas controladoras continuou sendo o grande entrave para o desenvolvimento nacional e regional. De acordo com Silveira (2003), após a entrega do setor ferroviário à iniciativa privada, houve uma série

de modificações na estrutura ferroviária nacional, consubstanciadas por uma série de fusões e aquisições. Algumas controladoras conseguiram avanços, mas outras ainda se encontram sucateadas e contribuindo muito pouco para o desenvolvimento das regiões onde exercem influência.

A estrada de ferro Sorocabana possuía acesso aos Portos de Santos e Paranaguá e estabelecia ligações diretas com o terminal hidroviário no município de Presidente Epitácio, dessa forma tinha plenas condições para melhorar seu desempenho.

A Ferrovia Sorocabana terminava sua linha no Oeste Paulista, em Presidente Epitácio, nas proximidades do rio Paraná, na fronteira com o Mato Grosso do Sul e, por conseguinte, podia se estabelecer como importante elo do desenvolvimento regional desse espaço e escoar parte da produção, sobretudo, agrícola da consolidada “fronteira” agrícola do país.

As controladoras com o discurso de viabilizar o transporte ferroviário de carga através da racionalização dos fluxos de transporte acabaram desativando ou abandonando trechos antes ativos, pois consideravam os mesmos como antieconômicos, assim, o trecho da ferrovia Sorocabana que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio, foi desativado. Dessa forma, a desativação do mesmo causou prejuízos à economia regional o que afetou o desenvolvimento da região de Presidente Prudente.

É importante salientar que a ferrovia Sorocabana está em funcionamento apenas no trecho ente Mairinque a Santos. Nesse trecho ocorre apenas o transporte de combustíveis.

Entre 2001 e 2002 a ferrovia Sorocabana foi desativada na região. Em 2003, a controladora América Latina Logística (ALL) solicitou formalmente ao Ministério dos Transportes a desativação oficial do trecho da ferrovia Sorocabana que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Um sério problema que surgiu diante da desativação da Sorocabana foi a demissão de funcionários. Além dos problemas da demissão de funcionários, vários outros foram surgindo após a desativação. Entre eles podemos citar o completo estado de abandono do patrimônio público, é o caso de várias estações ferroviárias, que se encontram destruídas. Nas fotos 1, 2, 3, 4, 5 e 6, observamos as estações ferroviárias de alguns municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio que se encontram abandonadas. Em muitos municípios não foram dado outro uso para as antigas estações ferroviárias, deixando-as abandonadas.

Foto 1. Estação ferroviária abandonada em Álvares Machado/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 2. Estação ferroviária abandonada em Presidente Bernardes/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 3. Estação ferroviária de Santo Anastácio/SP abandonada.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 4. Estação ferroviária de Presidente Venceslau/SP abandonada.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 5. Área da antiga estação ferroviária do município de Caiuá/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 6. Estação ferroviária de Presidente Epitácio/SP abandonada.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Com a desativação da ferrovia Sorocabana, muitas casas que foram construídas para ser a moradia dos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, passaram a ser ocupadas por várias famílias. Essa situação ocorreu praticamente em todos os municípios da região. Na foto 7 é possível observar o conjunto de casas habitadas por várias famílias no município de Presidente Venceslau.

Foto 7. Conjunto de casas habitadas ilegalmente por várias famílias no município de Presidente Venceslau/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Outros problemas que podemos citar como reflexo da desativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio é a retirada da rede aérea (fios de eletrificação), que ocasionou o abandono das subestações de energia e o fim do transporte de passageiros que acabou trazendo dificuldades na mobilidade dos passageiros.

A desativação da ferrovia Sorocabana trouxe consequências, pois prejudicou o desenvolvimento socioeconômico da região, exemplo elevando preços do transporte de cargas e combustível.

A desativação da ferrovia Sorocabana trouxe consequências aos municípios localizados em seu entorno. A desativação acabou com o transporte principalmente de cargas e em consequência superlotou as rodovias com caminhões, além do mais, houve o aumento do preço dos transportes.

Muitas empresas que eram instaladas nos municípios nas margens da linha férrea acabaram se mudando para outros municípios ou até mesmo acabaram fechando as portas devido à falta do meio de transporte ferroviário, que possuía preços acessíveis para o transporte da produção.

Com a desativação da ferrovia, o transporte de passageiros foi cessado na região, dessa forma a região ficou dependente apenas de um modal de transporte (rodoviário).

Outra declaração que podemos realizar em relação à desativação da ferrovia está atrelada ao abandono dos trilhos e dos prédios das antigas estações ferroviárias, pois não recebem manutenções por parte da controladora responsável pela ferrovia. A vegetação cresceu juntamente aos trilhos servindo de esconderijo para animais peçonhentos.

O trecho desativado trouxe consequências aos municípios como a redução na arrecadação de ICMS (imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) e outros impostos provenientes da movimentação de cargas, gerou desemprego, além de queda nas vendas no comércio das cidades da região. Entre 2001 e 2002 no município de Presidente Epitácio foi construído o porto, porém, não houve nenhuma movimentação de cargas, pois coincidiu com o ano em que a ferrovia Sorocabana foi desativada na região, dessa forma, não houve nem o funcionamento da hidrovia e nem da ferrovia, o que dificultou a logística da região.

Com tantos problemas relacionados às controladoras, muitos municípios acabaram sentindo-se prejudicados com as concessões, entre os principais discursos, se evidencia que a ferrovia além de não trazer mais desenvolvimento direto para a cidade, acabou se tornando um problema, pois as controladoras acabam não cuidando das questões de segurança e limpeza as margens dos trilhos na área urbana e isso acaba sobrecarregando as prefeituras. Essa situação é clara em várias cidades ao longo do trecho da Sorocabana, podemos citar: Presidente Prudente, Álvares Machado, Presidente Bernardes, Caiuá e Presidente Epitácio.

A condição atual dos trilhos da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente é de abandono e degradação total. Os trilhos se encontram em má

conservação, em alguns lugares já estão soterrados (foto 8), devido aos dormentes que foram apodrecendo com o passar dos tempos, em outros trechos da ferrovia os trilhos já não existem mais devido ao processo de erosão.

Foto 8. Trilhos da ferrovia Sorocabana soterrado no município de Caiuá/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

A desativação da ferrovia Sorocabana trouxe problemas aos municípios da região. No quadro 4 verificamos os problemas apontados pelos prefeitos dos municípios estudados durante as entrevistas realizadas no decorrer da pesquisa.

Quadro 4. Problemas ocasionados pela desativação da ferrovia Sorocabana.

Municípios	Problemas encontrados apontados pelos prefeitos entrevistados.
Presidente Prudente	A degradação do Patrimônio envolvendo desde o vandalismo e ação do tempo, abandono.
Álvares Machado	Abandono do patrimônio ferroviário, pois o prédio da estação ferroviária do município encontra-se em péssimas condições de uso.
Presidente Bernardes	A vegetação que cresceu à beira da ferrovia.
Santo Anastácio	Abandono da malha férrea e das construções e invasão da área que pertencia à FEPASA.
Piquerobi	O município ficou a mercê de uma única empresa de transporte rodoviário.
Presidente Venceslau	Abandono da área da linha férrea que corta toda a cidade.
Caiuá	O município não teve problemas relacionados com a desativação da ferrovia sorocabana.
Presidente Epitácio	Abandono do Patrimônio ferroviário

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

A partir da análise sistemática das entrevistas realizadas com os prefeitos dos municípios estudados ficou evidente que a desativação da ferrovia Sorocabana trouxe problemas para os municípios. O maior problema destacado pelos prefeitos em relação à desativação da ferrovia está o abandono e a degradação do patrimônio ferroviário, visto que em muitos municípios os prédios das antigas estações ferroviárias encontram-se em péssimas condições de uso e em alguns casos nos prédios ficam usuários de drogas e moradores de rua. Com a desativação da ferrovia Sorocabana os municípios da região de Presidente Prudente ficaram a mercê de um único modal de transporte (o rodoviário). Outro problema que podemos destacar com a desativação da ferrovia é a falta de manutenção dos trilhos, dessa forma, verifica-se a presença da vegetação que cresceu nas margens ou até mesmo nos trilhos da ferrovia.

O maior problema que podemos observar com relação à desativação da ferrovia é o abandono da malha férrea e a vegetação que cresce junto aos trilhos. Nas fotos a seguir podemos observar a malha férrea da Sorocabana abandonada com a gramínea alta.

Foto 9. Ferrovia Sorocabana abandonada no município de Presidente Prudente.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 10. Ferrovia Sorocabana abandonada em Álvares Machado/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018)

Foto 11. Ferrovia Sorocabana com gramínea alta em Presidente Bernardes/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 12. Gramínea cresce junto aos trilhos da ferrovia em Caiuá/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Alguns municípios da região deram diferentes usos para os prédios das antigas estações ferroviárias. Entre esses Municípios destacamos Presidente Prudente, Presidente Bernardes, Piquerobi e Presidente Venceslau.

Os municípios de Piquerobi, Presidente Venceslau e Presidente Bernardes possuem a tutela dos prédios da Fepasa. Nos prédios de Piquerobi funciona uma agência do Detran (figura 13) e uma fábrica de panificação artesanal e nos prédios da estação ferroviária de Presidente Venceslau funciona a Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, além do posto de atendimento ao trabalhador (PAT) (figura 14), o prédio da antiga estação de Presidente Bernardes abriga o núcleo cultural onde funciona o Projeto Guri, sala de palestras e cinema gratuitos (figura 15).

O município de Presidente Prudente também possui a tutela dos prédios da FEPASA. O prédio tombado pelo Condephaat-o prédio da Estação Ferroviária (figura 16), que estão instalados o Procon municipal e Sesmt (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho).

O município de Presidente Epitácio já possui a tutela provisória dos prédios da FEPASA. O próximo passo é conseguir a concessão para poder investir recursos. Com a concessão dos prédios, de fato, a Prefeitura de Presidente Epitácio poderá buscar recursos junto aos governos estadual e federal para que sejam feitas a reforma e a restauração dos locais.

Foto 13. Agência do Detran no prédio da estação ferroviária de Piquerobi/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 14. Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente e posto de atendimento ao trabalhador PAT na estação ferroviária de Presidente Venceslau/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 15. Prédio da antiga estação de Presidente Bernardes/SP onde funciona o Projeto Guri.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Foto 16. PROCON municipal e SESMT- Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho na estação ferroviária de Presidente Prudente/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018)

Segundo informações do secretário de planejamento de Álvares Machado após o desabamento de um edifício no município de São Paulo, o Estado enviou uma notificação para os municípios concedendo os edifícios da FEPASA. Com a concessão os municípios poderão realizar investimentos nesses prédios transformando-os em departamentos públicos, museus, bibliotecas, dando funcionalidade a esses prédios abandonados.

Como se observa a desativação da ferrovia Sorocabana atualmente é um sério problema, além de não haver mais o transporte de passageiros e de cargas observou que os municípios servem apenas como ponto de passagem para a ferrovia Sorocabana, não estabelecendo qualquer tipo de articulação com outros municípios.

A desativação o trecho da ferrovia Sorocabana que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio instigou os atores locais/regionais a lutarem pela reativação do modal ferroviário, que através de estratégias locais buscam minimizar os efeitos negativos verticalizados pela controladora, que agregaram à região perdas histórica, econômica e social irreparáveis.

A proposta da reativação da ferrovia Sorocabana trata-se de um pedido antigo que, infelizmente, parece não ter prazo para ser atendido. A organização dos espaços em desuso é urgente, a fim de, pelo menos, melhorar o aspecto visual e da segurança urbana.

Atualmente, a UEPP (União das entidades de Presidente Prudente) se mobiliza junto a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão responsável pelas concessões, exigindo a reativação do trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em nome da revitalização da economia regional.

A UEPP – União das Entidades de Presidente Prudente e Região – é organizada em forma de associação de entidades que tem por objetivo promover o desenvolvimento e o fortalecimento da região Oeste do Estado de São Paulo.

Essa união fomenta a busca por melhorias, respostas, meios para promover crescimento e investimento tecnológico, empresarial e sustentável. Cada uma das entidades presentes neste grupo apresenta ideias que fortalecem a busca pelo bem comum. Desde 2011, na primeira reunião informal do grupo, até 2013, data em que foi assinada a ata de Fundação da Entidade, a UEPP tem participado ativamente da vida pública da região, buscando alternativas para defesa de ideais de forma atuante e transparente.

A luta pela reativação da ferrovia é um dos principais projetos da entidade. O alerta feito pela UEPP é cobrar providências concretas da concessionária América Logística Malha Paulista S.A., controlada atualmente pela concessionária RUMO/COSAN.

A empresa Rumo é a maior operadora ferroviária do Brasil, oferecendo serviços logísticos de transporte por ferrovias, elevação em portos e estocagem de produtos. Atualmente, sua base de ativos é composta por quatro concessões, totalizando 12.021 km de linhas férreas, 1.000 locomotivas e 25.000 vagões, além de centros de distribuição e instalações de armazenamento. Resultado de uma fusão entre a Rumo Logística (Grupo Cosan) e a antiga América Latina Logística (ALL), hoje a empresa opera 12 terminais de transbordo (tanto diretamente quanto em regime de parceria), com capacidade de armazenagem estática de aproximadamente 900 mil toneladas de grãos, açúcar e outras *commodities*. A Companhia possui participação em seis terminais portuários, cinco deles no Porto de Santos (SP) e um no Porto de Paranaguá (PR), com

capacidade de armazenar cerca de 1,3 milhão de toneladas e capacidade de carregamento de aproximadamente 29 milhões de toneladas por ano.

É importante salientar o que Ministério Público Federal promoveu uma ação de execução de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) contra a controladora responsável pelo trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. A controladora havia se comprometido a recuperar os trilhos e a infraestrutura férrea de 104 quilômetros entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio, além de retomar a operação comercial do trecho, considerado essencial para o escoamento de grãos para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), porém as medidas não foram cumpridas.

Desde que a controladora assumiu a concessão da ferrovia Sorocabana a situação da ferrovia piorou ainda mais, pois além de não ser constatada a prestação de serviço ferroviário no trecho de Presidente Prudente a Presidente Epitácio, a controladora desativou o trecho entre Presidente Prudente e Ourinhos/Rubião Júnior, violando as normas reguladoras e causando sérios prejuízos à região.

É interessante enfatizar que entre as obrigações assumidas pela controladora estão: executar intervenções na via permanente, quando necessário, no trecho entre Presidente Epitácio e Presidente Prudente, atendendo as determinações técnicas da ANTT e garantindo condições seguras de circulação; estabelecer procedimentos e parâmetros operacionais ao pleno atendimento dos clientes interessados em expedir ou receber produtos pelo modal ferroviário, mediante acordo ou contrato; operar de forma eficiente no trecho Presidente Epitácio – Presidente Prudente, cumprindo os tempos de percurso conforme os termos dos contratos de transporte; alocar vagões em número suficiente ao pleno atendimento da demanda. Objetivando o pleno atendimento aos clientes da região, a controladora teria de receber e negociar com os clientes, sempre primando pela melhor proposta a ser oferecida, praticando preços razoáveis e aptos à captação da clientela, respeitando a regulamentação da ANTT.

Cabe ressaltar que a controladora comprometeu-se, ainda, a fomentar o transporte por meio da realização de eventos periódicos com empresas da região de Presidente Prudente, com o objetivo de esclarecer dúvidas, apresentar serviços aos clientes, incentivar o uso do transporte ferroviário, buscar a confiança dos interessados e viabilizar novos contratos de transporte.

As atribuições da ANTT limitam-se nos processos de Regulação e Fiscalização dos trechos ferroviários federais concedidos, a partir da vigência dos

contratos de Concessão e Arrendamento, assinados no ano de 1997 junto à Concessionária Rumo – ALL. Desde a referida data, o trecho ferroviário encontra-se sob a concessão pública da Concessionária Rumo Malha – RMS, cujo período anterior ao mencionado encontrava-se sob a gestão da RFFSA e FERROBAN.

Um relatório da ANTT sobre uma inspeção realizada na malha aponta que foram encontrados defeitos como drenagem deficiente, erosão no talude de corte, erosão no talude do aterro, água retida na plataforma, mato/galhos em excesso, passagem de nível (PN) sem sinalização e passagem de nível (PN) assoreada.

Ainda conforme a ANTT, por ocasião da inspeção, a superestrutura da Via Permanente estava em “estado considerado ruim, com muitos seguimentos com deficiências de lastro, dormentes e de junta, consequência direta da falta de aplicação e serviços”. Ainda consta nos autos que, conforme a ANTT, “foram encontrados problemas graves, tais como falta de manutenção, erosão no talude de corte, lastro insuficiente e lastro contaminado” (ANTT, 2016).

O trecho ferroviário entre Presidente Prudente – Presidente Epitácio – SP permanece desativado até o presente momento, surgindo conflitos entre diversos atores, entre esses atores podemos citar a UEPP, a sociedade Civil, o Ministério Público e a empresa Rumo Logística. A UEPP, a sociedade Civil e o Ministério Público busca a reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional e a empresa Rumo Logística alega que o trecho não tem viabilidade econômica.

É importante ressaltar que esses atores locais e regionais organizam audiências públicas, buscando soluções para a reativação do trecho ferroviário, ações essas voltadas para o desenvolvimento regional.

Mesmo a ANTT realizando o processo de regulação e fiscalização do trecho ferroviário, a controladora Rumo Logística deixar de cumprir as obrigações contratuais.

Atualmente surgem novas formas de organização em prol da reativação do trecho ferroviário Presidente Prudente- Presidente Epitácio, pela sociedade civil, local e regional, através de Audiências Públicas para a reativação do transporte ferroviário na região de Presidente Prudente.

A partir da desativação do trecho ferroviário, a região buscou se adaptar a uma nova realidade imposta, a das rodovias. Com a desativação do trecho ferroviário na região de Presidente Prudente, as rodovias presentes como a Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425). Desde então, é possível observar um

elevado aumento de fluxos nas rodovias que ligam a região a outras localidades do estado e do país.

A necessidade da retomada do modal ferroviário é de extrema relevância para o desenvolvimento da região, levando-se em consideração que o aumento de fluxos de caminhões aumenta os custos de produção. A Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425) são os principais eixos rodoviários de integração da região de Presidente Prudente ao estado do Mato Grosso do Sul, Paraná e outras localidades do estado de São Paulo.

A União das Entidades de Presidente Prudente e a Sociedade Civil partem para uma luta contra ao mesmo tempo contra o Estado e contra a Rumo Logística, para reativar o trecho ferroviário entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio, e nesta disputa o Ministério Público Federal e Estadual denunciam o descaso do Estado e da empresa controladora para com a região e os municípios atingidos.

O que é possível observar é que a controladora não possui o interesse em explorar o serviço público federal ferroviário no trecho Presidente Prudente – Presidente Epitácio.

O que atualmente impede a reativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente é o volume de cargas estimado para manter a prestação do serviço, sendo que os estudos da Total Eco, como também estudos feitos pela UEPP dão conta que a carga gira em torno de 700.000 a 1.000.000 toneladas/mês, dependendo da safra. O volume de carga é composto por grãos, combustível (Cocal - Narandiba ou outras Usinas na região), produtos minerais (pedra, areia, etc.), além de outras cargas temporais. Dentro do volume de cargas ainda podemos considera a indústria de alimentos liderados por JBS-Friboi, de Óleo Comestível ou empresas como Sax Log, Centro Sul Serviços Marítimos, Granol e Cargill (UEPP; TOTAL ECO, 2016).

Para provar a existência de demanda por transportes ferroviários de carga na região, alguns estudos de viabilidade econômica foram realizados pela União das Entidades de Presidente Prudente. De acordo com o diretor da UEPP, foi apresentado pelos empresários interessados pela reativação do serviço ferroviário de carga na região uma demanda de um milhão de toneladas por ano, valor este acima da meta estabelecida pela Rumo Logística (ALL). Na tabela 8 mostra as mercadorias e os volumes indicados pelos interessados pela reativação da ferrovia Sorocabana.

Tabela 8. Mercadorias e volumes indicados pelos interessados (2016).

Mercadoria	Volume anual (TU)
Açúcar	100.000
Calcário	3.000
Combustível	176.000
Couro curtido e artefatos de couro	23.586
Fertilizante e insumos	44.000
Material elétrico e eletrônico	1.200
Milho, soja e farelo	260.000
Sem indicação	380.000
Total	987.786

Fonte: Estudo de viabilidade econômica-UEPP (2016).
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

A demanda na região aumentou, mas a controladora não reativa o serviço porque não é viável economicamente para ela, que possui como objetivo a geração de lucro imediato.

De acordo com o diretor da UEPP, a Agência Nacional de Transportes Terrestres atesta o descumprimento do contrato de concessão. A Agência Nacional de Transportes Terrestres já aplicou diversas multas no valor de trinta mil reais por dia a concessionária, mas mesmo assim, a concessionária prefere resistir e não prestar o serviço de transporte ferroviário.

Os dados demonstram que a região de Presidente Prudente apresenta demanda pelo transporte ferroviário de cargas, entre os produtos que apresentam maior demanda está o açúcar e o álcool, grãos, materiais eletrônicos e couro. No total existem dez empresas interessadas na reativação da ferrovia e que apresentam uma demanda de um milhão de toneladas por ano.

Os estudos para a reativação do transporte ferroviário na região de Presidente Prudente, com destaque para a Ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio não fazem parte do escopo de atribuições de Agência Reguladora (ANTT), sendo de sua atribuição somente às análises dos projetos propostos pelas concessionárias.

Em nota a Assessoria de imprensa da Rumo, afirma que a última circulação de trens em Presidente Prudente aconteceu em 2013, mas por falta de demandas comerciais a circulação foi interrompida.

A Rumo afirma que vem cumprindo o seu papel de concessionária ferroviária de cargas e se mantém à disposição dos interessados em firmar contratos de transporte de longo prazo. Esclarece ainda que realiza semestralmente seminários com representantes da região, nos quais é explicado o funcionamento da ferrovia e onde é oferecido o transporte buscando a captação de cargas, firmando contratos de longo prazo e analisando possíveis origens, destinos, fluxos e volumes de transporte voltados à contratação. De acordo com a Rumo, não foi recebida nenhuma proposta solidamente viável em contratar a longo prazo o transporte de mercadorias, que é um requisito fundamental para a subsistência do transporte ferroviário de cargas.

Hoje, a malha ferroviária da região permanece inutilizável, e o descaso tem gerado indignação à população. Participativa na sociedade, a UEPP (União das Entidades de Presidente Prudente e Região) luta incansavelmente pelo retorno do modal e cobra providências concretas da concessionária América Logística Malha Paulista S.A., controlada pela RUMO.

Em última reunião realizada pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), através da Audiência Pública nº 010/2016, em São Paulo, a RUMO ALL apresentou o estudo que prevê investimentos de aproximadamente R\$ 5 bilhões e prorrogação da concessão por 30 anos. Entretanto, apenas à malha paulista e à linha troco oeste, que liga Itirapina à cidade de Panorama, excluindo a região de Presidente Prudente, pertencente à malha Sul, que corta Rubião Júnior a Presidente Eptácio.

O trecho entre Presidente Prudente- Presidente Eptácio não foi mencionado pela empresa, daí porque se conclui que não há projetos para a reativação e a região de Presidente Prudente continuará na dependência de um único modal de transporte o rodoviário.

Antes de homologar o acordo judicial de outubro de 2010, a ANTT realizou inspeção técnica na via permanente entre Rubião Júnior e Presidente Eptácio. Na ocasião, a agência concluiu que a manutenção era quase inexistente e que havia interrupção no tráfego comercial no trecho. Por sua vez, a ALL foi notificada sobre as irregularidades detectadas e informada de que o não atendimento poderia implicar em processo administrativo.

Em vista da responsabilidade que a concessionária tem pela manutenção da via permanente e pela segurança das operações em toda a malha arrendada, a RUMO ALL não vem cumprindo com suas obrigações e alega que a região modal de Presidente Prudente não tem demanda e interesse econômico; com isso, pede a devolução da área, requer que as multas previstas pela falta de cumprimento do contrato sejam “substituídas” por investimentos na malha ferroviária em outras regiões.

No entanto, como é de conhecimento da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), e comprovado, oito empresas que viabilizam os setores de açúcar, etanol, calcário, fertilizante, milho, soja e farelo, num montante de 927.786 toneladas, requerem a recuperação dos trilhos e a reativação da malha ferroviária na região entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Dessa forma, o Ministério Público Federal (MPF) cobra que haja a reativação da linha ferroviária. Aponta que a concessionária é indiferente sobre a região e a ANTT deveria cobrar e penalizar a Rumo ALL com mais rigidez, devida às circunstâncias. O último andamento do processo se deu em julho de 2016, quando a Justiça não concedeu suspensão do processo, solicitado pela Rumo ALL.

Conforme a Procuradoria da República, além de não ser constatada a prestação de serviço ferroviário no trecho de Presidente Epitácio a Presidente Prudente, a concessionária desativou o trecho entre Presidente Prudente e Ourinhos/Rubião Júnior, “violando as normas reguladoras” e “causando sérios prejuízos à região”.

A reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio seria de acordo com o diretor da UEPP, um caminho alternativo para a produção de grãos do Centro – Oeste do país para o porto de Santos no litoral do estado de São Paulo.

A reativação da ferrovia sorocabana na região contribuiria para o escoamento da produção regional, além de trazer matéria prima para as indústrias da região e escoamento da produção, além do transporte de passageiros.

Podemos afirmar que a reativação da ferrovia sorocabana irá proporcionar pleno desenvolvimento à região de Presidente Prudente. Com a reativação da ferrovia haveria um avanço no transporte terrestre de cargas, dessa forma iria baratear o valor do frete, proporcionaria a geração de mão de obra, ou seja, geraria emprego para a população da região, teríamos outra opção de embarque e desembarque mais barato, movimentaria a economia e conseqüentemente haveria a reativação do retro porto em Presidente Epitácio que se encontra em boas condições de uso (fotos 17 e 18).

Foto 17. Retro porto de Presidente Epitácio/SP.



Fonte: Eduardo Shebuck (2017).

Foto 18. Retro porto em Presidente Epitácio/SP em boas condições de uso.



Fonte: Eduardo Shebuck (2017).

A reativação da ferrovia atenderia as demandas do transporte de cargas, pessoas e turismo e proporcionaria a implantação de projeto intermodal de cargas na região de Presidente Prudente, de forma a integrar a hidrovia e ferrovia e promover uma maior industrialização e desenvolvimento. Ainda devemos deixar em evidência que a reativação da ferrovia traria de volta outra opção de transporte para a população se deslocar de um município para outra, dessa forma haveria uma diminuição no tráfego das rodovias da região. Por fim, a reativação da ferrovia Sorocabana resgataria o conhecimento da população sobre a importância do modal ferroviário de transporte.

Além do transporte de cargas, a reativação da malha ferroviária poderá ser benéfica para o turismo na região. Isto porque a Prefeitura Municipal de Presidente Epitácio tem um projeto com o intuito de viabilizar o trem turístico no município. Com a malha viabilizada, o trem turístico seria colocado para operar somente no trecho de Presidente Epitácio, em um primeiro momento. Porém, quando estiver instalado esse trem turístico, tem a possibilidade futura de fazer o trajeto de Presidente Epitácio a Presidente Prudente, passando por Presidente Venceslau, Santo Anastácio e Álvares Machado.

É importante enfatizar que a região de Presidente Prudente apresenta potencial para a implantação de um trem turístico, visto que possui uma população de 913.856 habitantes (IBGE, 2018), dessa forma teria uma alta demanda de passageiros para serem transportados pelos trens. Na tabela 9 observamos a população atual dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Tabela 9. Estimativa da população de 2018 dos municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Municípios	População
Presidente Prudente	227.072
Álvares Machado	24.830
Presidente Bernardes	13.190
Santo Anastácio	20.889
Piquerobi	3.685
Presidente Venceslau	39.448
Caiuá	5.800
Presidente Epitácio	44.006

Fonte: IBGE (2018).

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Verificando a tabela 9, podemos observar que os municípios possuem uma população significativa que podem ser transportadas de uma localidade para a outra pelos trilhos da ferrovia Sorocabana.

O município de Presidente Epitácio é considerado uma Estância Turística e recebe anualmente muitos turistas, é importante deixar claro que os turistas chegam ao município por transporte rodoviário. Com a reativação da ferrovia, teríamos outro meio de transporte mais barato que seria utilizado pela população de renda média ou baixa para se deslocar para outros municípios da região. A implantação do trem turístico seria uma nova opção de atração turística, o que aumentaria ainda mais o número de turistas na região de Presidente Prudente.

A prefeitura de Presidente Epitácio realizou o pedido ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) de três vagões. A Prefeitura conseguiu uma locomotiva, que é a antiga "Maria Fumaça", para operar esses três vagões e viabilizar a malha ferroviária. Como salientou o secretário de turismo de Presidente Epitácio, os três vagões de passageiros encontram-se no município de Bauria e para serem transportados até Presidente Epitácio terá um custo muito elevado de aproximadamente 400 mil reais por vagões, além do mais, estes vagões encontram-se deteriorados e custaria em média 1 milhão de reais para restaurar os vagões, enquanto a "Maria Fumaça" ela encontra-se no estado de Santa Catarina. Em razão da crise econômica sofrida pelas prefeituras fica inviável no presente momento dar continuidade ao projeto de implantação do trem turístico, mesmo tendo o apoio da União das Entidades de Presidente Prudente.

O projeto da implantação do trem turístico é justificado sobre a importância do turismo e sua dimensão frente à economia atual, pois o segmento pode gerar empregos diretos e indiretos e, conseqüentemente, renda. Entre os objetivos, o projeto coloca o desenvolvimento do turismo ferroviário em âmbito regional; a inclusão dos estabelecimentos do entorno às estações ferroviárias envolvidas; a integração entre o turismo fluvial e a pesca; e a contribuição com desenvolvimento gastronômico, meios de hospedagem e atrativos diversos.

A implantação do trem turístico será importante para o movimento turístico da região, contribuindo com a geração de emprego e renda da região, integrando as cidades para o desenvolvimento do turismo regional e aumentando a economia do turismo paulista.

É importante ressaltar que a câmara de vereadores do município de Presidente Epitácio no mês de junho de 2018 solicitou ao Senador José Antônio Medeiros que interceda junto ao Ministério dos Transportes, para que a empresa concessionária Rumo Logística responsável pela malha ferroviária paulista (Tronco ferroviário de Presidente Epitácio X Ourinhos X Sorocaba) faça a reativação do supracitado trecho (atualmente em completo abandono) permitindo que a Malha Paulista, Malha Sul e Ferrovia Norte Sul estejam em plenas condições de operação para o escoamento de *commodities* gerando emprego e renda para a região de Presidente Prudente. É necessário enfatizar que o município de Presidente Epitácio possui um porto marítimo homologado só aguardando a reativação da ferrovia para iniciar suas operações. (Câmara Municipal de Presidente Epitácio, 2018).

Cabe ressaltar que a região prestava serviços ferroviários, a partir do momento em que a controladora assumiu, nos primeiros meses e anos, ela ainda prestou o serviço, depois, foi diminuindo gradativamente até cessar por completo. É importante salientar que o processo de privatização da ferrovia Sorocabana foi um processo muito falho. O contrato de concessão é extremamente fraco, faltam instrumentos legais para se exigir e punir a concessionária.

Para que a proposta de reativação da ferrovia Sorocabana se concretize depende da efetivação de políticas públicas juntamente a concessionário responsável pela ferrovia. Além das políticas públicas deve ser elaborado um plano diretor regional visando à reativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente e também um consórcio intermunicipal formado pelos municípios que estão localizados no traçado da ferrovia para dessa forma efetivar a reativação da ferrovia Sorocabana e alavancar o desenvolvimento da regional.

A reativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente criará condições para atrair novas indústrias para a região, em razão, da presença da ferrovia bem estruturada que é essencial para o desenvolvimento das atividades industriais. O transporte ferroviário permite a circulação das matérias-primas até as indústrias e o escoamento das mercadorias produzidas por elas até os mercados consumidores.

A ferrovia Sorocabana contribuirá com a integração da região de Presidente Prudente, na medida em que favorecerá as relações comerciais e também sociais entre a região de Presidente Prudente com outras regiões do país, desta forma, alavancará o desenvolvimento regional.

A retomada da ferrovia na região contribuiria para o escoamento da produção regional, além de trazer matéria-prima para a indústria e escoamento da produção. Além disso, a reativação da malha ferroviária poderá contribuir para o turismo em Presidente Epitácio. Neste sentido, a reativação da ferrovia Sorocabana alavancaria o desenvolvimento regional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho nos mostrou que a Ferrovia Sorocabana foi de extrema importância para a fundação e para o desenvolvimento dos municípios da região de Presidente Prudente. Com base nos estudos de autores clássicos da “Geografia dos Transportes” podemos afirmar que a ferrovia Sorocabana teve o papel preponderante no transporte, na estruturação e na consolidação da região de Presidente Prudente. A partir das análises sistemáticas dos trabalhos do Ullman podemos chegar à conclusão de que a ferrovia Sorocabana foi fator condicionante para a efetivação da especialização territorial dos municípios da região.

Além do mais, a ferrovia Sorocabana teve um papel fundamental no transporte de passageiros e no transporte de cargas, além de permitir articulações (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc.) entre os municípios da região de Presidente Prudente.

Devemos deixar claro que a partir da construção da rodovia Raposo Tavares no final da década de 1950, a ferrovia Sorocabana passou a perder a sua importância no transporte de passageiros. Em 1970 a ferrovia Sorocabana foi estatizada e passou a ser administrada pela FEPASA. No final da década de 1980 e início da década de 1990, a FEPASA extinguiu o transporte de passageiros em todos os trechos da ferrovia Sorocabana inclusive no trecho entre Presidente Prudente a Presidente Epitácio.

No final da década de 1990 a ferrovia Sorocabana foi privatizada e passou a ser administrada pela iniciativa privada. A privatização da ferrovia Sorocabana ocasionou sérios problemas na região de Presidente Prudente, entre esses problemas podemos citar o abandono e a degradação do patrimônio público ferroviário, pois em muitos municípios a edificação das antigas estações ferroviárias encontra-se em péssimas condições de uso. Com a desativação da ferrovia Sorocabana os municípios da região de Presidente Prudente ficaram a mercê de um único modal de transporte (rodoviário). Outro problema que podemos destacar com a desativação da ferrovia é a falta de manutenção dos trilhos, dessa forma, verifica-se a presença da vegetação que cresceu nas margens ou até mesmo nos trilhos da ferrovia, essa situação causa incômodos para as prefeituras dos municípios. Muitos prefeitos hoje afirmam que a

ferrovia passou a ser um problema para os municípios, pois não trazem o desenvolvimento.

Com a desativação da ferrovia observamos que funcionários que trabalhavam na Estrada de Ferro Sorocabana foram demitidos, houve o abandono do patrimônio ferroviário e o transporte de passageiro e de cargas foram cessados na região.

Atualmente, a UEPP (União das entidades de Presidente Prudente) se mobiliza junto a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão responsável pelas concessões, exigindo a reativação do trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio em nome da revitalização da economia regional.

Com a reativação da ferrovia Sorocabana a região de Presidente Prudente seria muito beneficiada, pois teríamos outro modal de transporte para o escoamento da produção regional e para o transporte de passageiros. A ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio seria um caminho alternativo para a produção de grãos do Centro – Oeste do país para o porto de Santos no litoral do estado de São Paulo e para o Porto de Paranaguá no litoral do estado do Paraná.

A reativação da ferrovia atenderia as demandas do transporte de cargas, pessoas e turismo presentes na região e proporcionaria a implantação de um projeto intermodal de carga, de forma a integrar a hidrovia e ferrovia e atrairia um número maior de indústrias para a região de Presidente Prudente, isso porque a ferrovia apresenta preços acessíveis para o transporte da produção.

A reativação da ferrovia Sorocabana demandaria altos investimentos para a recuperação da malha férrea que se encontra deteriorada, é importante salientar que o custo de manutenção da ferrovia é muito inferior ao das estradas de rodagem, uma vez que a estrada de ferro tem maior durabilidade, tanto do seu leito, quanto dos equipamentos.

Devemos deixar claro que a reativação da ferrovia Sorocabana é mais interessante para o escoamento da produção do que para o transporte de passageiros. O retorno do transporte de passageiro pela ferrovia é consequência da reativação do transporte de cargas.

Com a reativação da ferrovia e o retorno da circulação dos trens, teríamos a redução das emissões de CO₂, com impacto direto na preservação do meio ambiente.

Com a reativação da ferrovia Sorocabana haveria uma redução no número de caminhões nas rodovias e conseqüentemente diminuiria o congestionamento de veículos nas rodovias principalmente nos grandes centros urbanos como é o caso da região metropolitana de São Paulo

A reestruturação das ferrovias e o investimento na modalidade são essenciais não somente para escoar toda a produção, como também é extremamente válido o retorno do transporte de passageiros.

O investimento em ferrovias é ponto inquestionável como fomentador da economia e os resultados refletirão em maior competitividade às empresas e conseqüente desenvolvimento econômico da região de Presidente Prudente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ARANTES, T. G. F; FERREIRA, W. R. **Considerações iniciais sobre o objeto de estudo e as diversas interfaces da geografia dos transportes**. In: V Semana Acadêmica da Universidade Federal de Uberlândia, 2008, Uberlândia/MG.

ANTF- Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php>>. Acesso em: 10 jul. de 2018.

ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 02 ago. de 2018.

AZEVEDO, F. de. **Um trem corre para o Oeste**. Editora Melhoramentos, São Paulo 1950.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

_____. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. 1.ed. São Paulo: Editora da UNESP, 2007. 256p.

BLACK, W. R. **Transportation: A Geographical Analysis**. Guilford Publications, 2003.

BRASIL. Ministério dos transportes, Portos e Aviação Civil. **Transporte ferroviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario.html>>. Acesso em: 08 set. de 2018.

CECHIN, J.A. **A construção e operação das ferrovias no Brasil no século XIX**. 1978. 130 f. Tese de mestrado- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

DEVAUX, P. **As estradas de ferro**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1964.

DIAS, M. A. **Logística, Transporte e Infraestrutura: Armazenagem – Operador Logístico – Gestão via TI – Multimodal**. 1.ed. São Paulo: Atlas, 2012. 340p.

FACCIO, A. J. **Infraestrutura ferroviária e privatização. O caso do ramal Passo Fundo- Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai**. 2012. 150 f. Dissertação (mestrado em Geografia)- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Porto Alegre.

FERRARI, M.M. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. 1981. 226 f. Tese (doutorado em História Econômica)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

FRANÇA, A. **A marcha do café e as frentes pioneiras**. Guia de excursão n° 3, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1960.

KUSTER, G. B. **A expansão do grupo ALL- América Latina Logística S.A.** 2013. 119f. Dissertação (mestrado em economia)- Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
LEITE, J. F. **A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972. 249p.

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. 179f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MARQUES, S. de A. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: IPEA, 1996.

MENDONÇA FILHO, M.J.A. **Ferrovias Mogiana e Norte e Sul em território goiano**: a geopolítica dos transportes. 2015. 200f. Tese (Doutorado em Geografia)- Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília.

MATOS, O. N. de, **Café e Ferrovias- A evolução ferroviária de São Paulo e desenvolvimento da cultura cafeeira**. Editora Pontes, São Paulo, 1990.

MONBEIG, P. Estudo monográfico duma estrada de ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 45. p. 1147-1150, dez. 1946.

_____. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984. 392p.

MORAIS, M. **As vilas ferroviárias paulistas**: a arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. 2002. Dissertação (Mestrado)- Universidade de São Paulo, 2002.

OLIVEIRA, A. C. **Cidades da Estrada de Ferro Sorocabana**: contribuição preliminar à implantação de políticas públicas integradas a uma micro-região. Dissertação de 116 Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: FAU/USP, 2003.

PACHECO, E. M. T. **Geografia dos Transportes e Comunicações**. Disponível em: Relatório da disciplina Geografia dos Transportes e Comunicações, Universidade do Porto, Novembro de 2004.

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

PONS, J. M. S.; BEY, J. M. P.; REYNÉS, M. R. M. La Geografía del Transporte em la encrucijada de varias ciencias sociales: algunas posibilidades de renovación. In: SILVEIRA, M. R. **Circulação Transportes e Logística: Diferentes perspectivas**. 1.ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624p.

_____. Nuevas perspectivas para la geografía de los transportes: algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milênio. In: SILVEIRA, M. R. **Circulação Transportes e Logística: Diferentes perspectivas**. 1.ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624p.

PUPIM, R. G. **Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano**. 2008. 238f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

ROSA, Á. D. da. **O processo da 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, F. de A. M. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. Editora Hucitec, São Paulo, 1981.

SILVA, M. W. da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. 2008. 331f. Tese (doutorado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SILVA JUNIOR, R. F. **A formação da infraestrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. RA EGA (UFPR), v. 14, p. 19-33, 2007.

_____. A formação e a constituição da Geografia da Circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache. In: SILVEIRA, M. R. **Circulação Transportes e Logística: Diferentes perspectivas**. 1.ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624p.

SILVEIRA, M. R. Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul** (UFSC), Florianópolis/SC, v.17, n.34, p. 118-130, 2002.

_____. **Circulação, Transportes e Logística no Estado de São Paulo**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2014. v. 1. 250p.

_____. **Circulação Transportes e Logística: Diferentes perspectivas.** 1.ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624p.

_____. **Estradas de Ferro do Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas.** Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

_____. **Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil.** Geosul (UFSC), Florianópolis/SC, v.17, n.34, p. 118-130, 2002.

SOUZA Branco, M., & Baron, C.M. (2018). **Vilas Ferroviárias no Oeste Paulista – Um Patrimônio Industrial em Alvares Machado e Santo Anastácio.** Revistas Unoeste. Presidente Prudente/SP, v. 1, n.3. p. 1-9, 2017.

SOUZA, F.C; SILVEIRA, M.R. A Estrada de Ferro Sorocabana após a concessão à iniciativa privada e as mudanças nas interações espaciais. In: II Semana de Geografia – UNESP / Ourinhos. **Anais da II Semana de Geografia – UNESP / Ourinhos.** Ourinhos, p.1-6, 2006.

SOUKEF JR., A. **Sorocabana- Uma saga ferroviária.** Editora Dialeto, São Paulo, 2001.

SPOSITO, M. E. B. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** 1. ed. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001. v. 1. 311p.

STEFANI, C. R. B. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** 2007. 307f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo, São Paulo.

TALVIK, L. F. de F. **Modelo de Concessão Ferroviário: uma análise do impacto no desenvolvimento pós-desestatização.** 2014. 51f. Monografia (Bacharel em Ciências Econômicas)- Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

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

VALE. Vale. Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/pt/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 28 jul. de 2018.

VENCOVSKY, V. P. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas.** Dissertação de mestrado. São Paulo: Unicamp, Instituto de Geociências, 2005. 167 p.

ANEXOS

Questionário aplicado na concessionária Rumo Logística

- 1) Em que ano a empresa (Rumo Logística) passou a ser a concessionária da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente?
- 2) Qual foi a motivação para a desativação do trecho da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente?
- 3) Existe demanda para a reativação da ferrovia Sorocabana?
- 4) A Rumo Logística realizou um levantamento da demanda para uso da ferrovia em caso de reativação?
- 5) Quais são as medidas que a Rumo Logística vem tomando para reativar a malha ferroviária da Sorocabana?
- 6) Na opinião da empresa, quais as possíveis vantagens para a região de Presidente Prudente com a reativação da ferrovia Sorocabana?

Questionário aplicado na Agência Nacional de Transportes Terrestres

- 1) Qual a importância do modal ferroviário?
- 2) O que levou a desativação do trecho da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente?
- 3) A ANTT fiscaliza a concessionária Rumo Logística, observando se a mesma vem cumprindo com as obrigações contratuais?
- 4) A ANTT realizou estudos para a reativação do transporte ferroviário no oeste paulista, a partir da região administrativa de Presidente Prudente?
- 5) Quais são as medidas que a ANTT vem tomando para que a ferrovia Sorocabana seja reativada no trecho entre Presidente Prudente- Presidente Epitácio?
- 6) Quais as possíveis vantagens para a região de Presidente Prudente com a reativação da ferrovia Sorocabana?

Questionário aplicado na União das Entidades de Presidente Prudente

- 1) Em que ano foi criada a entidade UEPP?
- 2) Quais são as diretrizes e objetivos da entidade UEPP?
- 3) Quais são os impactos da desativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente?
- 4) O que levou a desativação do trecho da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente?
- 5) Quais são as instituições envolvidas na reativação da ferrovia Sorocabana?
- 6) Quais são os possíveis tipos de produtos que serão transportados com a reativação da ferrovia?
- 7) As empresas da região de Presidente Prudente apresentam demanda para escoar produtos pela ferrovia?
- 8) Quais são as medidas que vem sendo tomadas para a reativação da malha ferroviária?
- 9) Quais as possíveis vantagens econômicas para a região de Presidente Prudente com a reativação da ferrovia Sorocabana?

Questionário aplicado nas Prefeituras Municipais

- 1- Qual foi a importância da Ferrovia Sorocabana no desenvolvimento do município durante o período de sua atuação?
- 2- Quais foram as consequências trazidas pela desativação da ferrovia Sorocabana no município nos anos 2000?
- 3- Quais são as condições atuais dos trilhos da ferrovia Sorocabana no município?
- 4- Cite os problemas relacionados com a desativação da ferrovia Sorocabana no município?
- 5- O município possui concessão dos prédios da antiga FEPASA para utilizá-lo? Se sim, quais?
- 6- Na opinião da Prefeitura Municipal quais as possíveis vantagens para o município a reativação da ferrovia Sorocabana?
- 7- Com a implantação de um trem turístico entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio, quais os benefícios serão trazidos para o seu município?

- 8- O senhor concorda com a reativação da ferrovia Sorocabana?
- 9- Na sua opinião a reativação da ferrovia Sorocabana poderá contribuir para a integração da região de Presidente Prudente e de outras regiões do país?