

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E ENGENHARIA**

Programa de Pós-graduação em Agronegócio e Desenvolvimento

**FRANCIELLI GONÇALVES RODRIGUES**

**O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA ALTA PAULISTA: ELEMENTOS  
HISTÓRICOS E POTENCIALIDADES NO AGRONEGÓCIO**

**TUPÃ – SP**

**2023**

**FRANCIELLI GONÇALVES RODRIGUES**

**O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA ALTA PAULISTA: ELEMENTOS  
HISTÓRICOS E POTENCIALIDADES NO AGRONEGÓCIO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Agronegócio e Desenvolvimento da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Câmpus de Tupã, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Ciências/Agronegócio e Desenvolvimento.

Área de concentração: Agronegócio e Desenvolvimento

Linha de pesquisa: Desenvolvimento e Meio Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Nelson Russo de Moraes

Coorientadores: Prof<sup>ª</sup> Dra. Izabel Castanha Gil e Prof. Dr. Wagner Luiz Lourenzani

**TUPÃ – SP**

**2023**

Ficha catalográfica elaborada pela Seção Técnica de Biblioteca e Documentação da FCE – Unesp, Câmpus Tupã:

R696t Rodrigues, Francielli Gonçalves.  
O transporte ferroviário na Alta Paulista: elementos históricos e potencialidades no agronegócio. / Francielli Gonçalves Rodrigues. – Tupã: [s.n.], 2023.  
80 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Agronegócio e Desenvolvimento) –Universidade Estadual Paulista UNESP – Faculdade de Ciências e Engenharia, 2023.

Orientador: Nelson Russo de Moraes  
Coorientadora: Izabel Castanha Gil  
Coorientador: Wagner Luiz Lourenzani

1. Ferrovia. 2. Agronegócio. 3. Alta Paulista. I. Título. II. Autor.

Fonte: Eliana Kátia Pupim, bibliotecária CRB 8 – 6202. Essa ficha não pode ser modificada.

**CERTIFICADO DE APROVAÇÃO**

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA ALTA PAULISTA: ELEMENTOS HISTÓRICOS E POTENCIALIDADES NO AGRONEGÓCIO

**AUTORA: FRANCIELLI GONÇALVES RODRIGUES**

**ORIENTADOR: NELSON RUSSO DE MORAES**

**COORIENTADORA: IZABEL CASTANHA GIL**


**COORIENTADOR: WAGNER LUIZ LOURENZANI**

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Mestra em Agronegócio e Desenvolvimento, pela Comissão Examinadora:


Documento assinado digitalmente  
 NELSON RUSSO DE MORAES  
Data: 27/02/2023 13:02:22-0300  
Verifique em <https://verificador.iti.br>

Professor Doutor NELSON RUSSO DE MORAES (Participação Virtual)  
Departamento de Gestão, Desenvolvimento e Tecnologia / Faculdade de Ciências e Engenharia - FCE - UNESP - Tupã/SP

Profa. Dra. ANGELICA GOIS MORALES (Participação Virtual)  
Departamento de Gestão, Desenvolvimento e Tecnologia / Faculdade de Ciências e Engenharia - FCE - UNESP - Tupã/SP

Documento assinado digitalmente  
 ANGELICA GOIS MORALES  
Data: 26/02/2023 12:24:21-0300  
Verifique em <https://verificador.iti.br>

Prof. Dr. DIÓGENES ALENCAR BOLWERK (Participação Virtual)  
Departamento de Assuntos Educacionais / Universidade Federal da Integração Latino Americana - UNILA - Foz do Iguaçu/PR

Documento assinado digitalmente  
 DIÓGENES ALENCAR BOLWERK  
Data: 24/02/2023 10:17:36-0300  
Verifique em <https://verificador.iti.br>

Tupã, 24 de fevereiro de 2023

Dedico aos meus amados pais, Claudenir e Joaquim, ao meu irmão, Fernando, ao meu marido, Wilian e a minha amiga Isaltina que me apoiaram durante toda a jornada do mestrado.

## AGRADECIMENTOS

Inicialmente agradeço a Deus, por ter me permitido chegar até aqui, mesmo diante de uma pandemia e tantos momentos difíceis.

Ao meu pai, pelo carinho, apoio e incentivo.

A minha mãe, por me fazer acreditar sempre que eu era capaz de chegar até aqui, como de fato fui, afinal, mãe tem sempre razão e por fazer do seu ombro um lugar confortável para eu poder chorar e descansar quando as forças pareciam acabar e tudo estar perdido, me fazendo sempre enxergar uma luz no fim do túnel.

Ao meu irmão, Fernando, que de forma indireta sempre me apoiou.

Ao meu avô, aos meus padrinhos e minha tia Senhorinha que vibram a cada etapa acadêmica por mim conquistada e me fazem me sentir a pessoa mais especial deste universo.

Agradeço também à minha segunda família por todo incentivo.

Ao meu noivo pela paciência e carinho durante todo processo.

Aos meus alunos e alunas, por todo carinho e orações

Agradeço também a Educação Pública, pois sou fruto dela.

E por último, mas não menos importante, ao meu orientador, Prof. Dr. Nelson Russo de Moraes por ter compartilhado do seu conhecimento, por todo apoio, incentivo e paciência nesse processo e aos meus coorientadores, Prof. Dr. Wagner Luiz Lourenzani e a Profa. Dra. Izabel Castanha Gil.

RODRIGUES, Francielli Gonçalves. **O transporte ferroviário na Alta Paulista**: elementos históricos e potencialidades no agronegócio. 2023.78 fls. Dissertação (Mestrado em Ciências, Área de Concentração: Agronegócio e Desenvolvimento) – Faculdade de Ciências e Engenharia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Tupã, 2023.

## RESUMO

O tema relacionado ao transporte ferroviário se constitui em um campo bastante complexo de estudos, devendo circunscrever-se em olhares e recortes mais amplos e contextualizados, aos tempos sociais, econômicos e políticos para assim se ter um melhor entendimento deste modal. Nesta trilha, o transporte ferroviário se estrutura dentro da área de de logística e modais de transporte, mas suas interações sociais, ambientais, econômicas, culturais e históricas são muito mais amplas que seus objetivos primários de transportar cargas e pessoas. Diante disso, para se estudar e buscar a compreensão dos impactos da ferrovia sobre uma determinada região de modo geral e sobre sua população e cadeias produtivas em específico, deve-se resgatar elementos históricos, destacando-se a relevância da memória coletiva e da memória histórica, categorias distintas que permitem uma maior compreensão das relações socioeconômicas de modo geral e do agronegócio em específico dentro do recorte deste estudo. A presente pesquisa, tem como principal objetivo descrever como se estrutura a relação entre a sociedade de modo geral e do agronegócio em específico com a ferrovia em sua história e potencialidades, buscando-se resgatar a história deste modal de transporte na região da Alta Paulista por meio da memória coletiva e da memória histórica para melhor compreensão das relações sociais e econômicas, visando o bem-estar social e o aumento da competitividade do agronegócio. A metodologia adotada parte de uma abordagem qualitativa, de caráter descritivo da história das ferrovias de modo geral, com aproximação do trecho da Alta Paulista em específico, utilizou-se das técnicas da exploração bibliográfica e documental. Por fim, a técnica da descrição historiográfica com convergências aos debates atuais foi utilizada para a produção das respostas aos problemas preliminarmente dispostos na pesquisa.

**Palavras-chave:** Ferrovia. Agronegócio. Alta Paulista.

RODRIGUES, Francielli Gonçalves. **The rail transport in Alta Paulista: historical elements and agribusiness potentialities.** 2023. 78p. Master thesis (Master in Sciences, Concentration area: Agribusiness and Development) – School of Sciences and Engineering, São Paulo State University (UNESP), Tupã, 2023.

### **ABSTRACT**

The subject related to rail transport constitutes a very complex field of studies, and should be circumscribed in broader and contextualized views and cuts, to social, economic and political times, in order to have a better understanding of this modal. On this track, rail transport is structured within the area of logistics and transport modes, but its social, environmental, economic, cultural and historical interactions are much broader than its primary objectives of transporting cargo and people. In view of this, in order to study and seek to understand the impacts of the railroad on a given region in general and on its population and production chains in particular, historical elements must be rescued, highlighting the relevance of collective memory and historical memory. , distinct categories that allow a greater understanding of socioeconomic relations in general and agribusiness in particular within the scope of this study. The main objective of this research is to describe how the relationship between society in general and agribusiness in particular with the railroad in its history and potentialities is structured, seeking to rescue the history of this mode of transport in the Alta Paulista region through through collective memory and historical memory for a better understanding of social and economic relations, aiming at social well-being and increasing competitiveness in agribusiness. The adopted methodology starts from a qualitative approach, with a descriptive character of the history of the railways in general, with an approximation of the Alta Paulista section in particular, using the techniques of bibliographical and documental exploration. Finally, the technique of historiographic description with convergences to current debates was used to produce answers to the problems preliminarily arranged in the research.

**Keywords:** Rail transport. Agribusiness. Alta Paulista.

## LISTA DE SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ALL	América Latina Logística
AMNAP	Associação dos Municípios da Nova Alta Paulista
ANPF	Associação Nacional de Preservação Ferroviária
APF	Associação de Preservação Ferroviária
APMF	Associação de Preservação da Memória Ferroviária
APPRAR	Associação Passiflora dos Produtores Rurais de Adamantina e Região
APTA	Agência Paulista de Tecnologia para o Agronegócio
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEASA	Centro Estadual de Abastecimento
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COVID-19	<i>Coronavirus Disease 2019</i>
CPEF	Companhia Paulista de Estradas de Ferro
FEPASA	Ferrovias Paulista S/A
FERROBAN	Ferrovias Bandeirantes S/A
FERRONORTE	Ferrovias Norte Brasil
FNM	Fábrica Nacional de Motores
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
NOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PNV	Plano Nacional de Viação
PROÁLCOOL	Programa Nacional do Alcool
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESP	Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

## Sumário

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1 Aproximação ao tema e problema de pesquisa .....</b>	<b>9</b>
<b>1.2 Objetivos da pesquisa .....</b>	<b>15</b>
1.2.1 Objetivo geral .....	15
1.2.2 Objetivos específicos .....	15
<b>1.3 Justificativa e contribuições da pesquisa .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4 Organização dos capítulos da dissertação.....</b>	<b>13</b>
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>18</b>
<b>2.1 O ser humano, comunidades e sociedade.....</b>	<b>18</b>
<b>2.2 A ferrovia, o desenvolvimento e o Brasil.....</b>	<b>21</b>
<b>2.3 Descrição histórico e geográfica da Alta Paulista .....</b>	<b>30</b>
<b>2.4 Economia agrícola, o agronegócio e a ferrovia.....</b>	<b>39</b>
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS .....</b>	<b>42</b>
<b>3.1 Contribuições teórico-metodológicas da Ciência Histórica.....</b>	<b>43</b>
<b>3.2 O resgate e a preservação da memória social .....</b>	<b>49</b>
3.2.1 Conceituações de Memória Histórica e Memória Coletiva .....	52
3.2.2 Conceituações de Memória Ferroviária e Patrimônio Cultural Ferroviário.....	51
3.2.3 Conceituações de Consciência Histórica e suas tipologias .....	59
<b>3.3 Da natureza, abordagem e tipologia da pesquisa.....</b>	<b>62</b>
<b>4 TRIANGULAÇÃO SOBRE A ALTA PAULISTA, SUA IDENTIDADE E A FERROVIA.....</b>	<b>60</b>
4.1 Da Agricultura local e familiar para as estruturas do agronegócio.....	60
4.2 A Estação Ferroviária de Tupã .....	63
4.3 A Estação Ferroviária de Adamantina .....	64
4.4 A Estação Ferroviária de Panorama .....	67
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>69</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>71</b>

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 Aproximação ao tema e problema de pesquisa

A ferrovia, desde a implantação do seu primeiro trecho ligando as cidades cariocas do Rio de Janeiro e Petrópolis em 1854 (MATOS, 1990) sempre foi sinônimo de muitas transformações na paisagem, na lógica e na organização física das cidades, bem como das expressões e sentimentos humanos, estas fortemente orientadas pelas experiências vividas e memórias guardadas.

A história do Brasil de modo geral e da colonização de seu território em específico é marcada, dentre tantos outros fenômenos e fatores, pelos processos de implantação e de reorientação de fluxos migratórios e de transporte de cargas pelas linhas férreas, assim as ferrovias marcaram (e ainda marcam) a geografia de, praticamente, todos os estados do país. Neste sentido destacam-se a Ferrovia Madeira – Mamoré, a “Ferrovia do Pantanal”, a Ferrovia Transnordestina, a Ferrovia dos Carajás, a Ferrovia Norte – Sul, a Ferrovia Curitiba – Paranaguá, a Ferrovia Vitória – Belo Horizonte e as malhas ferroviárias paulista, gaúcha e mineira dentre outras.

De acordo com a historiografia, existem elementos políticos e econômicos, internos e externos ao país que impulsionaram a construção da malha ferroviária paulista. A expansão da cultura cafeeira no período do Brasil Império foi um dos fatores decisivos para o desenvolvimento das principais ferrovias da região sudeste e sul do país, o governo mostrou forte interesse na construção das ferrovias, interesse este de natureza econômica, para o escoamento da produção agrícola (STEFANI, 2007).

Stefani (2007) destaca que a participação do governo imperial se deu somente por meio de incentivos, o capital para a construção das ferrovias veio de origem privada e estrangeira, pois a economia do país estava comprometida com a crescente dívida externa gerada com a vinda da corte portuguesa em 1908 e mais tarde agravada com a participação do país na Guerra do Paraguai.

As análises econômicas em relação à temática são importantes e de grande relevância, porém interpretar a função e os impactos das ferrovias somente a partir do elemento econômico, não permite entender a temática em sua totalidade ou com um mínimo de profundidade, possivelmente não considerando determinados grupos sociais envolvidos ou impactados pelo modal de transporte ferroviário, como por exemplo, os trabalhadores e as populações rurais.

Para compreender a história, potencial e perspectivas do modelo de transporte brasileiro, tomando-se recorte sobre o modal ferroviário, deve-se resgatar elementos históricos

como por exemplo, a memória histórica, a memória coletiva, a memória ferroviária, patrimônio cultural e consciência histórica. Neste sentido, os aportes históricos e mesmo tomados pela memória afetiva de muitos, não significa que a sua relevância econômica deva ser ignorada, pelo contrário, deve-se levar em conta, nos estudos ferroviários, a sua potencialidade para um plano estratégico logístico nacional e ainda sobre as diversas atividades econômicas, dentre elas a mineração e a o agronegócio.

A estrutura econômica do Brasil passou por profundas alterações nas últimas décadas e o agronegócio, historicamente central para a manutenção da balança internacional passou a ocupar posição de maior participação e responsabilidade, contudo as diversas cadeias produtivas do setor possuem gargalos e alguns desafios, dentre eles aquele que contribui fortemente para os custos de produção/escoamento: o transporte. Atualmente os problemas de infraestrutura logística do país vem dificultando a expansão do agronegócio no Brasil, que depende do recebimento de insumos e do escoamento competitivo de sua produção até os grandes centros e portos brasileiros.

Outrora, o transporte – de longa distância – de insumos e da produção agrícola tinha nos trilhos sua única opção, tanto que foram os cafeicultores e produtores de erva mate que bancaram, de modo empreendedor, a construção e implantação das ferrovias nas regiões centro-sul do país, dentre elas a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (neste caso os cafeicultores paulistas). Contemporaneamente, com rodovias pavimentadas e seguras, mas com o acirramento competitivo dos mercados internacionais, os altos custos dos transportes rodoviários tencionam para uma retomada e modernização do modal ferroviário à serviço, dentre outros, do atendimento de demandas advindas do agronegócio brasileiro.

Assim, dentre os problemas de infraestrutura de transporte está a má conservação das estradas de rodagem do interior do país e os altos custos dos fretes (mesmo quando realizados por frota própria), reduzindo a competitividade da produção agrícola brasileira. Não obstante, importante destacar que a malha e estrutura ferroviária brasileira, sucateada ao longo de décadas, também apresentam uma série de deficiências. As deficiências e limitações da atual infraestrutura logística brasileira têm efeito negativo sobre o custo da movimentação de matérias primas e do escoamento da produção agrícola, gerando impactos sobre o custo das operações logísticas e de transportes dos produtos brasileiros, afetando sua competitividade junto aos mercados (KUSSANO, 2010).

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o custo da logística de transporte é o segmento mais pesado na composição dos preços finais da produção agrícola brasileira. A CNT, aponta que o crescimento da produção nacional de grãos não é acompanhado

pela infraestrutura logística, o que resulta em problemas no transporte, até mesmo quebra de alguns contratos que podem comprometer a competitividade e mesmo a participação no mercado internacional (DIAS, 2015).

Vale destacar que a complexidade da temática ferroviária não é uma exclusividade apenas do campo teórico metodológico, essa complexidade apresenta-se também nos discursos atuais com o Novo Marco Legal das Ferrovias, assim chamado, pois não é o primeiro marco legal do setor ferroviário, uma vez que o primeiro marco legal brasileiro no setor ferroviário é de 1824 ainda na vigência da Constituição do Império do Brasil (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016).

O primeiro demarcador oficial ou legal para o setor ferroviário brasileiro, incentivava os investimentos privados neste modal, com a cessão de terras públicas; com a redução e mesmo a isenção de impostos para a importação de bens e equipamentos específicos; também a isenção dos impostos de importação de carvão mineral, de combustível para locomotivas. A exclusividade de exploração e prestação do serviço ferroviário (de até noventa anos), dentre outros também era pauta dos incentivos do governo brasileiro para os investimentos na ferrovia (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016). Félix e Cavalcante Filho (2016) ainda destacam que havia o estabelecimento da concorrência pública para as concessões e a valorização de projetos que trouxessem estruturas de intermodalidade, especialmente conectando o transporte ferroviário e o hidroviário.

Como resultado do marco legal do Império brasileiro, foram construídas e implantadas 9.076,1 km de linhas férreas, entre 1854 e 1889, sendo que a iniciativa privada detinha a propriedade e a operação de 66% desta estrutura. Posteriormente, durante a primeira República, nos governos Campos Sales (1898-1902), Rodrigues Alves (1902-1906), Afonso Pena (1906-1909) e Nilo Peçanha (1909-1910), o governo brasileiro iniciou um processo de arrendamento de trechos ferroviários já implantados. Em 1914, ano marcado pelo início da Primeira Guerra Mundial, a malha ferroviária brasileira já era de 26.646,6 km, sendo que 80% mantida pela gestão de empresas privadas. (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016)

Félix e Cavalcante Filho (2016) destacam que, no início do século XX, o modal ferroviário brasileiro passou a sofrer o impacto da competição de outros modais, especialmente o rodoviário, posteriormente fortalecido pelas políticas nacionais de industrialização que incentivaram a implantação das indústrias automobilísticas em território nacional. Neste contexto, no final da década de 1930, o primeiro governo Vargas (1930-1945), iniciou um processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro com a promoção de

investimentos, por meio de concessões, federais ou estaduais; essa ação do Estado revigorou as empresas ferroviárias do Brasil àquele tempo histórico.

A planta ferroviária do Brasil, no ano 1960, chega 38.287 km de trilhos instalados e mantidos separadamente por empresas privadas distintas, trechos públicos e muitos sendo absorvidos pelo processo de estatização da malha ferroviária pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) – vinculada ao Ministério dos Transportes, criada em 1957, no governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), pela Lei nº 3.115 (de 16 de março de 1957) que incorporou 42 ferrovias e, também pela Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), empresa estatal que unificara a imensa malha estadual paulista (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016).

Em decorrência da crise do petróleo, somadas às sucessivas crises econômicas das décadas de 1970 e 1980, as situações da RFFSA e da FEPASA se tornou bastante complicadas do ponto de vista de equilíbrio econômico. O investimento que existia na malha ferroviária caiu significativamente, gerando o sucateamento da infraestrutura e dívidas crescentes. A solução encontrada à ocasião pelos governantes, na década de 1990, foi trazer de volta o modelo empregado no Brasil Império, a concessão das ferrovias administradas pelo poder público. Já nos anos de 1996 e 1999, a RFFSA concedeu à iniciativa privada, 25,9 mil km de linhas ferroviárias em sete malhas geográficas distintas. (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016).

Com as concessões e/ou transferência das operações das malhas ferroviárias à iniciativa privada, os cofres públicos tiveram impactos positivos, enquanto antes das concessões a RFFSA gerava déficit anual de R\$ 300 milhões, e já em 1996 o passivo da RFFSA já era de R\$ 2,2 bilhões. Posteriormente, com o avanço das concessões, o cenário mudou e, entre 1996 e 2013, os valores recebidos pela União foram de R\$ 6,684 bilhões, que somados aos impostos federais, estaduais e mesmo municipais, chegaram a R\$ 18,685 bilhões, segundo Félix; Cavalcante Filho (2016).

Em 13 de setembro de 2016, por meio da Lei nº 13.334, foi instituído o Programa de Parceria de Investimentos-PPI, que seguiu os princípios do antigo Plano Nacional de Desestatização-PND. Sobre suas atribuições ficou definido:

As políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização; os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estruturação, licitação e contratação; as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios (incs. I a III do art. 4º da Lei nº 13.334, de 2016).

A Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, por sua vez, estabeleceu diretrizes gerais para a prorrogação, prorrogação antecipada e (re)licitação dos contratos de parceria no setor ferroviário. O processo que teve a elaboração do novo marco regulatório do setor ferroviário teve início com a tramitação do Projeto de Lei do Senado 261/20186 , cujo altera de forma radical o contexto do marco legislativo do transporte ferroviário ao propor novos parâmetros regulatórios para o setor, de maneira a visar a instituição de ferrovias de titularidade privada e utilidade pública, a serem construídas e exploradas em regime de direito privado a proposta mantinha inalterada a legislação aplicável a ferrovias já concedidas sob o regime de direito público (FÉLIX; CAVALCANTE FILHO, 2016).

O PLS 261/2018, dispunha, ainda, sobre a autorregulação ferroviária e sobre segurança do trânsito e transporte, incorporando ao texto legal as disposições do antigo Regulamento de Transporte Ferroviário – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 19967. Diante da tramitação complexa, em virtude da diversidade e da complexidade dos interesses dos diversos atores interessados, o referido projeto de lei demorou mais do que o esperado para aprovação, ocorrendo somente em dezembro de 2021, dando ensejo à edição da Medida Provisória n. 1.065, de 30 de agosto de 2021, a qual dispôs sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários, além de ter instituído o Programa de Autorizações Ferroviárias.

A Medida Provisória nº 1.065, de 2021, revelou um novo marco regulatório para o setor ferroviário no Brasil. As principais novidades foram a possibilidade de delegação por autorização (sob o regime de direito privado) e de instituição da autorregulação. Segundo, Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho:

Se comparada a uma concessão ou mesmo a uma permissão, nos moldes do que prescrevem as leis brasileiras aplicáveis, a autorização ocorre por meio de um instrumento contratual mais simples, ao passo em o particular interessado assume maior risco pelo empreendimento. As autorizações ferroviárias podem ser outorgadas por dois caminhos: pelo requerimento do interessado, a ser analisado pela autoridade competente; ou pelo chamamento, em processo de iniciativa do Poder Executivo, em que se oferta a exploração de ferrovias planejadas, mas não implantadas, ou mesmo que tenham baixa ou nenhuma operação. Outra inovação foi a previsão expressa de autorregulação, que possibilita aos autorizatários associarem-se para constituir uma entidade com esse fim, submetida à supervisão da agência reguladora, no caso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres. (RAMALHO, in BRASIL, 2022)

O fato é que as políticas públicas de modo geral e, neste recorte, aquelas relacionadas aos serviços de transportes ferroviários, impactam decisivamente a vida das

peças em qualquer região do planeta, dada nossa estrutura social de interdependência social e econômica.

No Brasil de modo geral e na região da Alta Paulista, em específico, não é diferente, após as investidas iniciais de colonização e de exploração das riquezas naturais, dentre elas a madeira e os minerais, a real colonização foi sendo operacionalizada, infelizmente com longos capítulos de barbáries contra os povos indígenas originários da região. No oeste do estado de São Paulo a predominância era dos povos de etnia Kaingang que ocupavam toda a porção oeste até as barrancas dos rios Paraná e no rio Paranapanema, onde também ocupavam território da outra margem, ao norte do Paraná (PINHEIRO et al, 2016).

A implantação das fazendas agropecuárias produtivas nos rincões do oeste paulista e em especial na Alta Paulista seguiu, de modo geral, a seguintes ciclos de produção: exploração da madeira, implantação de criações extensivas, culturas de algodão, café, amendoim e mais recentemente a cana de açúcar ao entorno das usinas instaladas nos municípios de Queiroz e Flórida Paulista. Contudo, paralelamente aos grandes negócios agrícolas, instalou-se a agricultura familiar que contribuiu para a estruturação de microrregiões de policultura dentro da Alta Paulista. (GIL, 2007)

A ferrovia foi sendo implantada gradativamente no sentido capital ao interior em várias frentes com destaque para as estradas de ferro Mogiana, Sorocabana e Paulista, todas com o interesse maior de ligar áreas produtoras e economicamente promissoras às regiões da capital e especialmente ao Porto de Santos. (RODRIGUES, 2001)

Diante desta aproximação ao tema ferroviário, que foi acima apresentado, em relação a origem do sistema ferroviário brasileiro e diante do atual problema enfrentado pelo agronegócio em relação ao escoamento da produção agrícola, que fez com que o governo imperial se mostrasse favorável a implantação do sistema ferroviário no Brasil, apresentou-se então o seguinte problema de pesquisa: “Como se dá a relação entre a sociedade da Alta Paulista e sua identidade econômica e social de base agrícola, com a ferrovia em sua história e potencialidades?” e como questões direcionadoras:

- (1) Qual é a história da ferrovia no Brasil, em São Paulo e em especial na Alta Paulista?
- (2) Qual foi a relação histórica entre a ferrovia e a identidade econômica e social de base agrícola da Alta Paulista e quais os possíveis indicativos para a reimplantação dos serviços ferroviários nesta região?
- (3) Qual a importância dos estudos, debates e preservação da memória ferroviária para a promoção do desenvolvimento da Alta Paulista?

## **1.2 Objetivos da pesquisa**

### **1.2.1 Objetivo geral**

Descrever a relação da ferrovia com a Alta Paulista, a partir de sua identidade social e econômica fortemente agrícola.

### **1.2.2 Objetivos específicos**

- 1) Descrever a história da ferrovia e a sua relação com a formação e desenvolvimento socioeconômico e político da Alta Paulista, interior do estado de São Paulo.
- 2) Identificar, a partir de um olhar histórico, a potencialidade futura da ferrovia como catalisadora econômica e social na Alta Paulista.
- 3) Destacar a relevância da memória coletiva e da memória histórica para a melhor compreensão das relações sociais e econômicas a partir da ferrovia correlacionando com a promoção do desenvolvimento socioeconômico.

## **1.3 Justificativa e contribuições da pesquisa**

A pesquisa justificou-se por diversos aspectos, dentre os quais é importante destacar que a região da Alta Paulista tem sua história econômica e seu potencial futuro fortemente pautado no agronegócio, com destaque para a produção do amendoim, de cereais e cana de açúcar, despontando como uma região potencial para a produção direta e logística das cadeias produtivas agrícolas.

A ferrovia ser um importante modal de transporte para a abertura e fortalecimento econômico e social da região da Alta Paulista em sua história e, a sinalização de seu potencial futuro ligado à reativação da malha oeste da ferrovia paulista, neste sentido, a importância da memória da ferrovia para a sua valorização futura, inclusive junto às novas gerações.

A presença da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) no município de Tupã/SP, que é uma das mais importantes cidades da malha ferroviária do tronco oeste da ferrovia paulista, tendo sido, inclusive “boca do sertão” durante muitos anos. Pela formação/graduação desta estudante/pesquisadora ser em História e devido ao seu interesse em resgatar a história ferroviária, dialogando academicamente sobre o potencial do modal ferroviário para o fortalecimento do agronegócio na Alta Paulista.

A pesquisa de modo geral e a produção da UNESP trouxe contribuições no âmbito econômico, ambiental e teórico, uma vez que buscou-se interpretar as ferrovias na Alta paulista em sua totalidade e não somente como um transporte de carga/pessoas. Na esfera social a pesquisa contribuiu descrevendo a relação da sociedade da Alta Paulista com o transporte

ferroviário, sobretudo as memórias e as narrativas históricas de pessoas que tem forte ligação com o tema, fazendo com que a consciência histórica da geração presente e futura desperte em relação as ferrovias, pois percebe-se que a consciência histórica da geração atual é mínima, o que pode acarretar que não haja nenhuma consciência histórica na geração futura em relação as ferrovias. Na esfera econômica e em específico no agronegócio, a pesquisa contribuiu identificando as potencialidades transporte ferroviário no agronegócio para que ele se torna ainda mais competitivo, além de identificar o potencial das ferrovias no agronegócio, a pesquisa tem relação com o meio ambiente também, sendo o transporte ferroviário um meio transporte que resulta em menos poluições e consumo de energia.

Na esfera teórica, as contribuições da pesquisa concentram-se no campo bibliográfico, uma vez que a bibliografia existente em relação a temática ferroviária seja extensa, são raros os trabalhos que abordem as ferrovias levando em consideração as questões sociais, políticas e econômicas somadas as suas potencialidades econômicas, mas especificamente no agronegócio e quando refere-se a região da Alta Paulista, os trabalhos tornam-se ainda mais escassos. Assim, as informações produzidas pela pesquisa poderão ser utilizadas pessoas que tenham a sua pesquisa relacionada com as ferrovias na Alta Paulista e professores do Ensino Básico ou até mesmo do Ensino Superior que desejam despertar a consciência histórica da atual geração em relação a temática.

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável tem como um de seus Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), mais especificamente o “ODS 9 - Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação” (ONU, 2015). Neste sentido, acredita-se que a pesquisa contribuiu para este objetivo, uma vez que o modal de transporte ferroviário apresenta grande contribuição para o agronegócio brasileiro no escoamento agrícola, possibilitando o seu desenvolvimento para que se torne ainda mais competitivo, de uma forma mais sustentável, já que é um transporte que resulta em menos poluição e consumo de energia.

#### **1.4 Organização dos capítulos da dissertação**

No primeiro capítulo desta dissertação, são apresentadas a aproximação do tema de estudos até a circunscrição do problema de pesquisa com suas sustentações, inclusive com as questões direcionadoras que trazem os objetivos específicos deste trabalho. O objetivo geral e os objetivos específicos também são neste capítulo apresentados, assim como as justificativas

da pesquisa, de seu recorte e da importância desta como tema desta dissertação de mestrado na UNESP.

No segundo capítulo tem-se a fundamentação teórica, onde é apresentado um diálogo estruturado entre obras e autores que servem de sustentação para toda a pesquisa. A fundamentação teórica da pesquisa está dividida em cinco partes. No primeiro “O ser humano, comunidade e sociedade é apresentado a história dos primeiros seres humanos e as conceituações de comunidade e sociedade. Na terceira parte A ferrovia, o desenvolvimento e o Brasil, é apresentado a ferrovia enquanto elemento impulsionador do desenvolvimento do Brasil. Na quarta parte “Descrição histórico e geográfica da Alta Paulista” é abordada a história e a geografia da Alta Paulista. Na quinta parte “2.4 Economia agrícola, o agronegócio e a ferrovia” é apresentada a economia agrícola e a definição do termo agronegócio e os principais modais de transporte.

No terceiro capítulo tem-se os procedimentos metodológicos, onde são apresentados elementos fundamentais, em específico os elementos históricos para se compreender a história do transporte ferroviário na Alta Paulista, assim como também elementos que indicam a potencialidade dele no agronegócio.

No quarto capítulo, apresenta-se a triangulação entre todo o corpo de informações coletadas no decorrer dos trabalhos da pesquisa de mestrado, indicando-se os aspectos mais relevantes dentro da circunscrição do trabalho.

Por fim, o quinto capítulo traz as considerações finais do trabalho e os indicativos para futuros trabalhos acadêmicos de ensino, pesquisa e extensão, bem como acerca da própria ferrovia na Alta Paulista.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **2.1 O ser humano, comunidades e sociedade**

Desde o processo de domesticação da agricultura e posteriormente da divisão do trabalho, o ser humano vem, crescentemente, gerando complexidade às suas relações sociais. Moraes (2003) destaca que, a complexidade das relações sociais humanas leva o seu estudo, mesmo que por meio de uma perspectiva histórica, exige a compreensão do processo em que permitiu com que o ser humano estabelecesse uma conexão com a natureza até o surgimento da agricultura, em busca de sua sustentação.

Durante milhares de anos os seres humanos e seus agrupamentos sobreviveram como coletores, retirando o que a natureza lhes oferecia de forma espontânea, sendo que, com a domesticação da agricultura e com a criação de animais, passou a ser mais ativo na produção de seus alimentos. Esses avanços marcaram, não somente o início da produção de seus territórios, mas começou a situar o homem em um determinado lugar, iniciando-se a agropecuária (MORAES, 2003).

Moraes (2003) e Araújo (2018) destacam que antes da domesticação da agricultura, o ser humano vivia de forma nômade e extrativista, mas que com a formação de aldeias e posteriormente vilas e freguesias, houve aumento gradativo da complexidade das relações sociais, uma vez que o avanço dos recursos tecnológicos foram surgindo de forma lenta, de modo a atender às necessidades de resolução de problemas. Neste sentido, até mesmo as técnicas vistas atualmente como muito simples, como o preparo do solo com materiais orgânicos (esterco e outros compostos) foram processos de evolução do conhecimento. Com certeza este é apenas um recorte básico para a compreensão de que o ser humano passou e passa constantemente por um processo evolutivo que se sustenta no desafio de produzir soluções para problemas e conhecimento diante da complexidade da vida.

Na esteira da produção de conhecimentos, é importante destacar que alguns fatores socioeconômicos e históricos condicionaram por muito tempo as propriedades rurais e comunidades a sobreviver de forma isolada e autossuficiente. Segundo Araújo (2018), em decorrência desses fatores, houve a distribuição espacial da população, a carência de infraestrutura, a pouca evolução da tecnologia de conservação de produtos e as dificuldades de comunicação. Neste sentido, o mesmo autor destaca que grande parte das pessoas vivia – até a terceira parte do século XX – no meio rural, com mais de 80% de habitantes e que o processo de urbanização se fortaleceu nesta época. Destaca que as estradas que existiam eram muitos

precárias e que os meios de transporte eram escassos, sendo os armazéns insuficientes de acordo com a população, os produtos eram altamente perecíveis, uma vez que não existiam técnicas aprimoradas de conservação e os meios de comunicação eram lentos (ARAÚJO, 2018).

A Sociologia, em suas diversas escolas, contribuiu enormemente para o entendimento das relações sociais humanas. Neste sentido, Émile Durkheim (1858-1917) tratou, dentre tantas outras contribuições, de apresentar em detalhes a evolução das relações de trabalho na obra “La Division du Travail Social” (1893), nesta obra estabelece o quanto a sociedade foi se tornando complexa ao ponto das sociabilidades (que ele chamara de solidariedade) serem enormemente distintas no campo e na cidade, destacando-se a interdependência entre as pessoas na cidade. (ARON, 2008)

Importante trazer ao pano de fundo teórico também que o processo evolutivo da humanidade passou pela estruturação de mecanismos de garantia de poder e de acesso aos bens que gerariam o atendimento das necessidades e mesmo o acesso à qualidade de vida em diferentes níveis. Neste sentido, algumas categorias de análise social marxistas são fundamentais, como a relação entre o Capital e o Trabalho e, a partir desta, a composição de classes sociais. Karl Marx (1818-1883) em suas obras, em especial em “O Capital” (1867) e “Manifesto do Partido Comunista” (1848), este em parceria com Friedrich Engels (1820-1895), trata do tecido social dentro da sociedade capitalista. (ARAÚJO, BRIDI, MOTIN, 2009)

Os tratados de Marx e Engels, fortemente sustentados pelas teorias críticas de Friedrich Hegel (1770-1831) e contratualistas de Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) e de John Locke (1632-1704), balizam o entendimento de que a sociedade humana é dividida em classes sociais, de acordo com suas possibilidades econômicas e especialmente por sua relação com o capital. Marx e Engels destacam que a sociedade se divide entre Burguesia, Proletariado e de uma categoria ainda mais subalterna composta por sobrantes deste processo (MORAES, 2003).

Ao fortalecimento das categorias sociais (Burguesia e Proletariado) tratadas no plano das categorias marxistas, em convergência com a crescente divisão do trabalho social tratada na teoria durkheimiana, observam-se conflitos de interesses entre os coletivos humanos, de acordo com elementos culturais, interesses econômicos e mesmo conjunturas sociais (ARON, 2008). A complexidade dos estudos sobre temas de ordem interdisciplinar é evidente e exige a composição de um lastro teórico amplo.

No sentido do entendimento mais amplo sobre o campo desta pesquisa, é importante trazer a teoria da sociabilidade em Ferdinand Tönnies (1855-1936), que é essencial para os estudos sobre as relações entre a sociedade e as comunidades. Segundo Brancaleone (2008) o filósofo Tönnies foi um dos pioneiros da ciência social alemã da última metade do século XIX

e XX e sua produção deixou marcas em autores como Max Weber e Georg Simmel e forte demarcação na Escola de Sociologia de Chicago. Contudo, mesmo deixando muitas contribuições teóricas, Tönnies aparece de forma anônima nos anais e em uma posição de não relevância, cuja existência, resumia-se em instigar a imaginação de pesquisadores que cultivavam alguma ordem de excentricidade teórica.

O tratado de Tönnies que serve de sustentação teórica para o estudo das relações estabelecidas entre comunidade e sociedade e, dentro deste largo campo, também auxilia no entendimento das relações sociais humanas voltadas para o desenvolvimento de comunidades, territórios e regiões, está contido em uma das suas principais obras *Gemeinschaft und Gesellschaft*, traduzida para o português como Comunidade e Sociedade. A obra foi publicada em 1887, com tradução para o inglês em 1957 e reflete em um esforço teórico de grande envergadura analítica, com princípios gerais para a edificação de uma teoria da estrutura social, sem deixar de lado a formulação de uma percepção bem peculiar de uma teoria da ação, baseada na ideia de vontade social (MIRANDA,1995).

Segundo Tönnies (1887) o processo das interações humanas se inicia no campo de suas vontades que estão presentes nas múltiplas relações e podem ser vontades realizadas e sofridas, conservando ou destruindo outras vontades. Desse modo, existem duas vontades: as vontades naturais e as vontades arbitrarias e servem de categorias direcionadoras para a compreensão do que de fato é comunidade e sociedade.

A vontade natural é dirigida por instintos e orientada por motivações de origem orgânica, alimentada pela autopreservação e a reprodução. Neste sentido, a vontade humana neste estado, é equivalente psicológico do corpo. Pela vontade natural, as relações humanas teriam valor por si mesmas, não sendo mediadas por ações contratuais, sem dependência se propósitos exteriores. A vontade arbitrária que diverge da vontade natural, é dirigida e pautada na diferença entre meios e fins, sendo pautada na racionalidade e motivada por finalidades exteriores às relações estabelecidas socialmente, onde existe a dependência de ações contratuais (TÖNNIES,1887).

O tipo de vontade predominante tem, por sua vez, um papel simbólico e imaginário precioso na construção das representações coletivas do grupo. Quando orientado pelo primeiro tipo de vontade, o grupo social (a união) seria concebido pelos agentes em interação como entidade natural e durável. Quando pela segunda, como entidade artificial e mutável, submetida aos interesses individuais (BRANCALEONE, 2008, p.99).

Delimitado o campo sociológico sobre as relações sociais pautadas nos interesses humanos e que destes surgem as lutas de diferentes campos e agrupamentos humanos por poder em diferentes espaços, parte-se para o resgate de informações e de fundamentação teórica sobre a história da formação da Alta Paulista e nela, suas atividades produtivas, notadamente fortes no campo da agropecuária.

## **2.2 A ferrovia e o desenvolvimento do Brasil**

No século XIX, o trem e as locomotivas simbolizavam o pico do progresso material das cidades e nações, neste tempo, as ferrovias eram o caminho de chegada e de saída dos lugares e as estações ferroviárias eram o centro econômico e social das vilas e cidades. O fenômeno ferroviário foi responsável por intensificar a propagação de ideias e de culturas, fecundando as civilizações uma pelas outras. Segundo Borges (2011), os trilhos foram um poderoso instrumento de unidade econômica e social, linguística e cultural, bem como de propagação de ideias, crenças, sentimentos e costumes. Por outro lado, não há como negar que as ferrovias serviram de instrumentos de colonização e dominação utilizados pelos grupos mais poderosos.

As ferrovias foram consideradas a solução para boa parte dos problemas da sociedade no século XIX, consolidando-se como o meio de transporte mais rápido e eficiente da época. As locomotivas vieram neste período para substituir as carruagens, revolucionando o transporte de cargas e de passageiros na chamada Era Moderna. A primeira locomotiva a vapor, nomeada como *Blucher*, foi fabricada pelo inglês George Stephenson em 1814. Em 1830, inaugurava-se na Inglaterra a primeira estrada de ferro, ligando Liverpool a Manchester. Ainda em 1830, os Estados Unidos, começa a era ferroviária, ao inaugurar a estrada de ferro entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul (HOBSBAWN, 1970).

A invenção dos trens e a expansão das ferrovias pelo mundo representaram o próprio triunfo do homem pela tecnologia. A estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor, ela substituiu as forças vitais pela força mecânica transformando de maneira radical não somente a estrutura da Revolução Industrial, mas também os meios de comunicação, tornando-se mais rápidos. Neste sentido, a Revolução Industrial potencializou e modernizou os meios de transportes, o que reduziu o custo da circulação de mercadorias, possibilitando a abertura de novos mercados (HOBSBAWN, 1970).

No Brasil a chegada das ferrovias não foi diferente, um fenômeno econômico e social. A implantação das primeiras ferrovias representara, no país, a abertura de novos tempos de mais pujança e oportunidades, conforto e qualidade de vida por meio do transporte pelas

linhas férreas. Embora, a chegada das locomotivas no Brasil representasse o progresso da nação brasileira, em 1835 muitos no país ainda acreditavam que a vinda da era ferroviária para o Brasil era um devaneio.

Frequentemente a origem do transporte ferroviário no Brasil é associado ao nome de Irineu Evangelista (Barão de Mauá), porém, desde 1835 houve inúmeras leis de incentivos por parte do governo imperial para incentivar a construção das malhas ferroviárias brasileiras e durante período acreditou-se ser um devaneio considerar que um brasileiro pudesse tomar a iniciativa de tamanho empreendimento, uma vez que a economia brasileira estava comprometida (MATTOS, 1990).

Stefani (2007) destaca que a participação do governo imperial se deu somente por meio de incentivos, o capital para a construção das ferrovias veio de origem privada e estrangeira, pois a economia do país estava comprometida com a crescente dívida externa gerada com a vinda da corte portuguesa em 1908 e mais tarde agravada com a participação do país na Guerra do Paraguai.

A primeira Lei de incentivo do governo imperial foi a denominada “Lei Feijó”. Sancionada pelo regente do Império em 31 de outubro de 1835, que tinha como finalidade ligar o Rio de Janeiro à região das Minas Gerais, integrando o Rio Grande do Sul e a Bahia, estabelecia, como uma das vantagens, o monopólio de quarenta anos, a isenção de impostos de importação para as máquinas, a cessão gratuita de terrenos, dentre outros (MATTOS, 1990).

Embora a Lei Feijó tivesse sido sancionada em 1835, a ligação entre Rio e Bahia efetivou-se somente na década de 1950 e 1960, com entroncamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, com a viação Férrea Leste Brasileira, na cidade de Monte Azul, em Minas Gerais. O ambiente neste período ainda se mostrava pouco favorável às estradas de ferro, uma vez que nosso país vivencia um período de grandes agitações políticas (MATTOS, 1990).

Após a Lei Feijó ter sido votada em 1835, no ano seguinte a Assembleia provincial de São Paulo voltava seus olhares e estudava outro plano de viação, num sistema combinado de estradas de ferro, canais e rodovias. O plano foi traduzido em uma outra lei em 18 de março de 1836 que não teve início de execução, sendo revogada e substituída pela lei de 30 de março em 1838 que a reproduziu com poucas alterações. A lei outorgava a firma Aguiar viúva, filhos & cia e *Platt & Reid* a concessão para ligar Santos ao planalto ou em específico, as vilas de São Carlos (Campinas), constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes, que se cuidaria também a ligação do Paraíba ao Tietê. Ressaltando, que deveria estar em primeiro lugar a estrada de São Paulo-Santos, onde as obras teriam início dentro de três anos. As localidades mencionadas, eram as mais importantes da província no período e sua economia baseia-se na

cana de açúcar, porém o café vindo pelo Vale do Paraíba já adentrava o território do oeste paulista, em específico a região de Campinas (MATTOS, 1990).

Assim como a Lei Feijó, a lei não chegou a ser executada, embora a firma interessada houvesse destinado os estudos preliminares a um engenheiro inglês, Mornay, que foi contratado pela mesma, as razões que prevaleceram na lei geral, podem ser utilizadas para explicar a não execução da lei geral de 1838. Vale ressaltar, que essa foi a primeira concessão da estrada de ferro outorgada no Brasil. Devido este fato, previa-se que a ferrovia teria de galgar o planalto por meio de planos inclinados e máquinas fixas, como foi posteriormente realizado (MATTOS, 1990).

O governo provincial, neste período enfrentava alguns problemas referente a colonização e ao trabalho livre, tamanha era a preocupação, que uma das cláusulas do contrato proibía a utilização de escravos nas construções de estrada. O prazo de reversão do Estado, era de quarenta anos, sendo assim, metade do que foi estabelecido pela Lei Feijó (MATTOS, 1990).

Gerente de uma empresa comercial ligada à produção agrícola, denominada Aguiar, filhos & cia, Frederico Fomm foi um dos primeiros idealizadores de um plano considerado ambicioso: a ferrovia do litoral ao planalto paulista. Uma vez que era conhecedor da fertilidade das terras paulistas e apostava no desenvolvimento da agricultura de São Paulo, mantinha o sonho da interligação do porto de Santos com o interior da província, o que facilitaria o escoamento agrícola aos seus produtos e possibilitaria ampliação de negócios de exportação e de importação. (MATTOS, 1990).

Em 1939, Thomas Cochrane, inglês ligado aos empreendimentos, inicia os primeiros planejamentos e projetos com investimentos que seriam exitosos no âmbito da história ferroviária do Brasil (MATTOS, 1990). Segundo Faria (1925), era bastante comum, que empreendedores ingleses se incumbissem de abrir novos caminhos para empreendimentos, dentre eles os ferroviários e, na sequência o governo inglês buscava meios de incentivar os projetos de novas ferrovias com investimentos a Inglaterra, por isso era considerada a pátria dos caminhos de ferro. Diante disso, era considerado um devaneio um brasileiro assumir para si a iniciativa do empreendimento, uma vez que não haviam capitais suficientes, não havia homens e muito menos habilidades técnicas em um país que pouco tinha uma estrutura comercial ou industrial como o Brasil.

Em 1º de julho de 1839, Cochrane reivindicou, nos termos da lei de 1835, o privilégio para a construção e exploração comercial da estrada de ferro do Rio de Janeiro até o vale do Paraíba e em 1840 foi concedida a concessão até a província de São Paulo, com ponto terminal até em Cachoeira, atual Cachoeira Paulista. Na época, não era mencionada a garantia

de juros, nem em subvenções de quilômetros, mas havia, contudo, o direito de cobranças de taxas sobre passageiros e mercadorias (MATTOS, 1990).

A partir desse momento, organizou-se a Imperial Companhia de Estradas de Ferros, com capital de 8 mil contos, que parecia ser o suficiente para a construção de toda a linha que foi mencionada anteriormente. Existia um entusiasmo inicial, porém esse entusiasmo inicial acabou em três anos depois. Cochrane, via dificuldades, dificuldades essas que estavam intimamente ligadas a revolução da província de Minas e São Paulo, assim também a não presença da cobrança de juros. Em 1843, foi solicitada uma prorrogação de dois anos para o início da obra, porém houve uma multa pelo não cumprimento do prazo do início das obras, estabelecido em contrato (MATTOS, 1990).

Cochrane, chegou à conclusão de que os favores que foram concedidos pelo Brasil não eram vantajosos, como por exemplo, aos que o governo inglês outorgava para as linhas férreas nas Ilhas britânicas, diante disso, haveria uma grande dificuldade em atrair capitais europeus para o Brasil. Na Rússia adotou-se o sistema de garantia de juros, iniciativa esta, que foi logo adotada por outros países e pela própria Inglaterra para a primeira construção das ferrovias na Índia. O inglês, observava que não restava outro caminho para o Brasil, a não ser acompanhar as outras nações europeias concedendo mais vantagens às empresas ferroviárias (MATTOS, 1990).

Diante das vantagens concedidas pelo Brasil serem inferiores às concedidas pelas nações europeias, Cochrane, reivindicou o pedido de garantia de juros que se arrastou na câmara até 1852 e não teve nenhuma solução. A tentativa de Cochrane, se estendeu de 1840 a 1842 e o único fruto concedido por esta tentativa foi evidenciar que para a obtenção de capitais era necessário ampliar os favores concedidos, principalmente a garantia de juros. A partir de 1850, após o insucesso das tentativas anteriores de implantação do sistema ferroviário, o país tornou-se mais favorável aos empreendimentos, devido dois fatores, um deles é por conta da situação estável do país, com o fortalecimento da ordem interna e o outro é por conta da extinção do tráfico negreiro, abria-se uma nova era de prosperidade na segunda metade do século que refletiu em todos os setores da nacional (MATTOS, 1990).

Segundo Palhano de Jesus (1922), a Lei n<sup>o</sup> 641, de 26 de junho de 1852, marca o início da segunda fase da história ferroviária no Brasil, com valores mais sólidos e vantajosos, como o privilégio de zona e a garantia de juros. Todos os favores da Lei Feijó foram reproduzidos em um novo dispositivo legal, mas desta vez em termos mais claros e em disposições mais concatenadas. Tal como a lei paulista de 1838, a nova lei de 1852 proibia o uso da mão de obra escrava nos trabalhos da estrada, mas ainda, os trabalhadores nacionais

poderiam vir a obter o benefício do não recrutamento militar e a dispensa do serviço ativo da guarda nacional. As vantagens oferecidas, apresentavam um novo ânimo do governo imperial em relação à política ferroviária.

A lei de 1852 marca o pioneirismo da viação férrea brasileira, o regime de garantia de juros poderia dar o impulso a construção das ferrovias, porém o trecho da estrada realizado foi independente da vantagem oferecida. No mesmo ano, houve a concessão feita a Irineu Evangelista de Souza para a ligação ferroviária do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e posteriormente em Minas. (MATTOS, 1990). Neste sentido e projeto, foi inaugurado em 30 de abril 1854, o primeiro trecho ferroviário do Brasil, de quatorze quilômetros entre Mauá e a estação de Fragoso. No ato de inauguração de sua estrada, que teve a presença do imperador. Mauá disse a seguinte frase:

[...] esta estrada de ferro que se abre ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de vossa majestade, seguramente não parará, mas se não quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do rio das velhas. Ali se aglomeram, para ser transportada ao grande mercado da corte, a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio São Francisco e seus inúmeros tributários (MATTOS, 1990, p.65).

Então, a primeira e pequena ferrovia brasileira funcionava junto à estrada do Rio de Janeiro à Petrópolis e, deste ponto em diante, a construção foi bastante demorada, pois no sentido econômico não oferecia muito interesse aos investidores. Mattos (1990), destaca que somente anos depois viu-se prolongada, pois a transposição da serra naquele período era vista como algo impossível.

Em resumo existia uma incredulidade em relação à construção das demais ferrovias, que não era apenas brasileira, uma vez que também existia um caloroso debate com inúmeras opiniões desfavoráveis as ferrovias, nos diversos países da Europa, Ocorreu a princípio um longo período em que se discutia a situação jurídica da concessão feita por doze anos antes ao Cochrane, ao mesmo tempo em que se abria concorrência para a construção da estrada da qual já participavam os Teixeira Leite. O contrato de Cochrane foi dado como nulo, uma vez que não tinha sido solicitado ao interessado apresentar os estudos definitivos dentro do prazo que foi estabelecido, como a concorrência não teve efeito.(BAPTISTA, 1942).

Importante destacar que à época, a conjugação de duas leis (a lei geral de nº 838 de 12 de setembro de 1855 e a outra provincial no nº495 de 17 de março do mesmo ano), fez surgir

a possibilidade de se implantar em São Paulo de sua primeira estrada de ferro. A Lei Geral refere-se a extensão de área com a qual a companhia se organizou em São Paulo para a construção da estrada ferro do planalto até Santos, com apoio contratual e garantias do Governo Paulista (MATTOS, 1990).

A construção da malha ferroviária paulista teve seu início com o decreto de 2.601 (de 6 de junho de 1860) onde o Governo Imperial aprovou o estatuto e demais documentos da empresa Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, que deveria construir a primeira linha férrea em São Paulo, ligando o Porto de Santos à Jundiaí (já no planalto paulista). Na sequência, em 24 de novembro de 1860 iniciaram-se as obras de construção da estrada. (MATTOS, 1990).

Segundo Mattos (1990), em 1866 a linha férrea chegava a cidade de São Paulo e em 1867 chegava em Jundiaí, concluindo o projeto e percurso de quase 140 quilômetros, sendo que em seu trecho, muitas obras de passagem por vales e rios, posteriormente tomadas como obras de arte, foram construídas. O desenvolvimento ferroviário de São Paulo estava iniciado e a historiografia aponta que até a década de 1930, o sistema São Paulo Railway (ou Estrada de Ferro Santos Jundiaí) garantiu eficiência no transporte entre o litoral e o planalto.

Egas (1926), destaca que a prosperidade da Companhia se deveu também às suas ramificações que tornavam capilares os atendimentos de diferentes comunidades e locais de produção agrícola. Neste sentido, uma nova estrada de ferro ligou a estação Rio Grande (na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) com Jacareí, no Vale do Paraíba. Esta linha representou, um aumento significativo da movimentação financeira e de pessoas, trazendo mais prosperidade à província de São Paulo e mais retorno aos negócios ferroviários.

Com os bons resultados obtidos pelas ferrovias no Rio de Janeiro e principalmente no trecho Santos-Jundiaí e observando que a ferrovia tinha potencial de se prolongar ao interior do planalto paulista, o Presidente da Província de São Paulo, Sr. Saldanha Marinho incentivou o prolongamento para além de Jundiaí, num primeiro momento com o intuito de chegar à Campinas. (RODRIGUES, 2001)

Observando-se o interesse do Governo Paulista, suas necessidades de escoamento da produção e a potencialidade do negócio ferroviário, empresários ligados (principalmente) à cafeicultura se organizam e aceitam proposta de Saldanha Marinho para o financiamento e gestão de um novo trecho ferroviário na Província de São Paulo, a Jundiaí – Campinas, que daria (posteriormente) origem à Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Importante destacar que nesta época, diversos outros pequenos negócios ferroviários começariam a ser estruturados, gerando diversas companhias ferroviárias na próspera província paulista. (RODRIGUES, 2001)

**Figura 1** – Mapa do trecho operado pela *Ferrovias São Paulo Railway Company* (de Santos a Jundiáí) com destaque para a Estação Campo Grande:



Fonte: CAMARGO, Jônatas. Companhia Paulista – a Ferrovias Padrão – parte 1 (13'53'') – recorte do tempo 2'57'' do documentário. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=QvB4c0OffVA>

Neste recorte histórico, que no período de 24/10/1867 a 24/04/1968, Joaquim Saldanha Marinho foi Presidente da Província de São Paulo e que neste período observou o vigor econômico-financeiro da empresa *Ferrovias São Paulo Railway Company*, especialmente em seu relatório de gestão (do mês de fevereiro de 1868), este defendeu a viabilidade da expansão ferroviária e propôs a duplicação do trecho Santos-Jundiáí até Campinas. Houve a consulta de interesse à diretoria da empresa *Ferrovias São Paulo Railway Company* (que contava com forte participação inglesa), por ser a empresa contratualmente prioritária para a concessão do trecho entre Santos e Limeira, mas esta não se interessou pelo novo desafio (RODRIGUES, 2001).

Neste sentido, o Presidente Saldanha Marinho, convidou um grupo de fazendeiros (especialmente cafeicultores) e outros empreendedores para, em 30 de janeiro de 1868, participarem de uma reunião em Campinas/SP, sendo que nesta foi criada por este grupo a Companhia Paulista de Estrada de Ferro de Jundiáí a Campinas (primeiro nome da empresa Companhia Paulista de Estradas de Ferro). (RODRIGUES, 2001; MATTOS, 1990)

Segundo Matos (1990), em 15 de março de 1870, os trabalhos de construção da estrada, que deveria estender-se por 45 km na bitola de 1,60, igual a de Santos Jundiáí. A

inauguração da Companhia foi uma festa que marcou a página da história local. Francisco Quirino relata que: “Duas Locomotivas galhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove vagões em que vinham os dois grandes vultos do dia: Saldanha Marinho e Falcão Filho” (MATOS, 1190, p. 81).

A implantação da malha ferroviária que chegaria à Alta Paulista foi realizada gradativamente, com períodos mais acelerados e outros onde desafios geraram muitas dificuldades. O primeiro trecho, conforme já destacado foi de Jundiaí à Campinas, realizando a integração, na cidade de Jundiaí com o primeiro trecho paulista que vinha de Santos. Em 1892 o trecho chegou à região de Rio Claro e Itirapina incorporando uma outra empresa chamada Rio Claro Railways, que tinha trechos regionais. Posteriormente, a linha férrea avançou para a região de São Carlos e Araraquara, mais uma vez incorporando pequenas empresas ferroviárias. Em 1899, chegou à Vila de Santa Cruz das Araras, hoje cidade de Jaú. Nesta região, a última estação seria de Ayrosa Galvão, nas barrancas do rio Tietê, onde a obra seria estacionada até a transposição do rio Tietê. Em 28/08/1903 foi inaugurada a primeira ponte ferroviária sobre o rio Tietê, a Companhia Paulista chegara então à Pederneiras. (RODRIGUES, 2001)

Ao longo dos anos seguintes sucederam-se diversas questões políticas e disputas sobre o entendimento entre as concessões Paulista e Sorocabana para o atendimento de Bauru, até que ambas as empresas iniciaram atendimento naquela cidade por meio de estações diferentes. Mas em 08 de agosto de 1910, a Companhia Paulista retifica seu traçado suprimindo pequenas estações (Itatingui, Piatã, Taperão, Agudos, Itaguá, Batalha e Piratininga), ligando Pederneiras à Bauru com apenas uma pausa na vila de Guianás. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022).

Rumo ao interior, a Companhia Paulista vai construindo uma ligação entre Bauru e Garça, já na Alta Paulista. Para atingir este importante polo de cafeicultura os trilhos passariam a atender, com a implantação de estações ferroviárias, as localidades e vilas de Piratininga (estação reativada) e inaugura em 09/02/1924 as estações de Alba, Brasília Paulista e Cabrália Paulista. Em 07/09/1925 o lastro chega à Duartina, que à ocasião chamava-se Santa Luzia do Serrote, mas a Estação da Paulista chamava-se Duartina, por conta de uma determinação da empresa de que, a partir da estação de Alba, as demais estações teriam nomes em ordem alfabética. Isso fez com que a maioria das localidades tivessem, gradativamente seus nomes alterados. Em 16/06/1927 foi inaugurada a Estação Ferroviária de Gália e, em 01 de janeiro de 1928 em Garça, que prosperava pela colonização e produção de café. (RODRIGUES, 2001; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022).

**Figura 02** – Inauguração da Estação Ferroviária de Garça.



Fonte: CAMARGO, Jônatas. Companhia Paulista – a Ferrovia Padrão – parte 3 (12m29s), corte em 5m25s. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=G5NmPvUGg7Y>

**Figura 3:** embarque de café em Garça com destina ao Porto de Santos



Fonte: CAMARGO, Jônatas. Companhia Paulista – a Ferrovia Padrão – parte 6 (12m02s), corte em 5m42s. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=3o2iZYSIVyE>

Aos poucos a ferrovia avançava sobre a Alta Paulista, assim foram inauguradas as estações de Jafa, Vera Cruz, Lácio e de Alto Cafezal que passou a ser chamada de Marília, todas em 30/12/1928. As estações ferroviárias de Padre Nóbrega, Oriente e Otomânia que passou a ser chamada de Pompéia (seguindo-se a ordem alfabética determinada pela empresa) foram inauguradas com a chegada do primeiro trem em 15/02/1935. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022).

Já na região de Tupã, as estações de Paulópolis e Quintana foram inauguradas em 01 de abril de 1940. Já Herculândia, Parnaso e Tupã foram inauguradas em 15 de novembro de 1941, com a chegada do primeiro trem de cargas e passageiros. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022).

Em 1948, vivendo-se um dos picos do fenômeno ferroviário paulista, a tração elétrica chega à Bauru e avança até a Estação de Cabrália Paulista, enquanto que na “boca do sertão”, Tupã vivia seus anos de glória ferroviária sendo a segunda estação ferroviária de toda a companhia, em volume de cargas, pessoas e movimentação financeira. (RODRIGUES, 2001).

Para concluir e consolidar a linha do tempo de implantação da estrada de ferro da Companhia Paulista, e assim auxiliar novas pesquisas, segue abaixo uma listagem completa de suas estações (da ponte sobre o rio Tietê à Panorama) com datas de inauguração. A ordem dada é por localização geográfica e não necessariamente pela data de inauguração:

**Quadro 1** – Estações ferroviárias da Companhia Paulista (do rio Tietê ao rio Paraná)

ESTAÇÃO	DATA DE INUGURAÇÃO
Estação de Ayrosa Galvão (município de Jaú)	25/03/1903
Ponte do rio Tietê	28/08/1903
Pederneiras	01/10/1903
Estação de Itatingui	07/12/1903 (fechada em 1966)
Agudos	07/12/1903 (fechada em 1966)
Estação de Piatã	07/12/1903 (fechada em 1966)
Estação de Taperão	07/09/1904 (fechada em 1966)
Estação de Itaquá	25/01/1905 (fechada em 1966)
Estação de Batalha	25/01/1905 (fechada em 1966)
Piratininga	Ramal Agudos 25/01/1905 (fechou em 1966) Ramal Cabrália 1910 (fechou em 01/05/1976)
Estação de Guaianás	08/08/1910
Bauru	08/08/1910
Estação de Alba	09/02/1924 (fechada em 01/05/1976)
Estação de Brasília Paulista	30/05/1926 (fechada em 01/05/1976)
Cabrália Paulista	09/02/1924 (fechada em 01/05/1976)
Duartina	07/09/1925 (fechada em 01/05/1976)
Fernão	24/05/1928

Gália	12/06/1927 (fechada em 01/05/1976)
Garça	01/01/1928
Estação de Jafa	30/12/1928
Vera Cruz	30/12/1928
Estação de Lácio	30/12/1928
Marília (Alto Cafezal)	30/12/1928
Estação de Padre Nóbrega	15/02/1935
Oriente	15/02/1935
Pompéia (Otomânia)	15/02/1935
Paulópolis	01/04/1940
Quintana	01/04/1940
Herculândia	15/11/1941
Parnaso	15/11/1941
Tupã/SP	15/11/1941
Universo	01/04/1949
Iacri	01/04/1949
Parapuã	01/04/1949
Oswaldo Cruz	01/04/1949
Inúbia Paulista	20/04/1950
Lucélia	20/04/1950
Adamantina	20/04/1950
Pacaembu	15/05/1959
Flórida Paulista (Aguapeí do Alto)	25/09/1959
Irapuru	29/09/1959
Junqueirópolis	29/09/1959
Dracena	30/12/1959
Estação de Marrequinhas	20/01/1962
Estação de Arabela	20/01/1962
Panorama	20/01/1962

Fonte: elaborado pela autora/mestranda

É inegável que a chegada das ferrovias no Brasil, tiveram um papel fundamental no desenvolvimento do país e assim como na Europa significavam o progresso material das nações e elas foram responsáveis por intensificar a propagação de ideias e culturas, fecundando as civilizações uma pelas outras. Embora a expansão das ferrovias no século XIX as ferrovias significaram o progresso do país elas entraram no processo de declínio, que podem ser sintetizados em quatro fases: *a crise do café, Jk e o nascimento da indústria automobilística, a extinção da linha de passageiros e a estagnação e o corredor de commodities* (BBC, 2021).

Posteriormente, no período de crise da cafeicultura, sabe-se que o produto agrícola foi elemento central na história da temática ferroviária no Brasil, tanto no apogeu do transporte ferroviário, quanto no declínio dele. A lavoura cafeeira foi elemento impulsionador para a construção das primeiras estradas de ferro no país no século XIX. A primeira delas, a Estrada de ferro Mauá, que começou a partir de 1854, levava as suas locomotivas a vapor do Vale do

Paraíba ao porto de Magé, na baixada fluminense, que, de lá seguia de barco até a cidade do Rio. Nessa época, o café representava 50% das exportações brasileiras. A malha ferroviária foi se expandindo na mesma velocidade em que a atividade cafeeira e com isso passou a deslocar, além de cargas, também passageiros (BBC, 2021).

Durante um longo período, as ferrovias foram o único meio de transporte de cargas e pessoas no país e neste período que a malha chegou a quase 30 mil km de extensão na década de 1920, quando a crise dos Estados Unidos, maior comprador de café brasileiro, impactou de forma direta o país. Diante da crise econômica, as vendas diminuíram, assim como também seus preços e as ferrovias que eram até então administradas pelo setor privado, passaram a transportar cada vez menos cargas e em decorrência desses fatores, sua rentabilidade despencou. Neste contexto dos impactos da crise econômica, que se inicia um período lento de decadência que culminou mais tarde na estatização de ferro, duas décadas depois (BBC, 2021).

Na década 1940 a economia brasileira passava por profundas transformações, a economia que antes era voltada para a agricultura começa a se voltar para a indústria. A CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) e a Vale do Rio Doce, que eram estatais, foram fundadas nesta década, no ano de 1940 e 1942, respectivamente, no último período do governo Getúlio Vargas, a ditadura do Estado Novo. A mudança na Matriz do crescimento econômico do Brasil, ocasionou um processo de migração das populações rurais para as áreas urbanas. As capitais ganhavam uma nova escala, esse processo teve como efeito a diminuição da demanda por trens de passageiros em alguns trechos menores entre as cidades vizinhas (BBC, 2021).

A fase JK e a indústria automobilística teve início com a política de industrialização teve continuidade com o presidente Juscelino Kubitschek, que assume o poder em 1956 e elege a indústria automobilísticas como uma das prioridades de seu plano de desenvolvimento, que ganhou como slogan “50 anos em 5” e teve início o rodoviarismo, movimento que pode ser explicado por uma combinação de fatores. Um dos fatores é a própria natureza automotiva, que tem uma cadeia de produção, com efeito multiplicador na economia que até então não existia no Brasil. Nessa época emergiu a classe do operário especializado que tinha maior poder aquisitivo e as construções das rodovias começaram a ter um custo menor que as estradas de ferros e o petróleo que era utilizado para produzir o combustível tinha um menor custo. Durante a Guerra Fria o Brasil e os Estados Unidos estreitaram as suas relações, na tentativa de barrar a expansão da União Soviética no continente e os americanos firmaram acordos de cooperação técnica de financiamento para investimentos com diversos países de América Latina (BBC,2021).

Em 1956 foi fundado o grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) e o Brasil que até então somente montava veículos, começou a fabricar carros, caminhões, Jipis, tendo como principal polo a região do ABC paulista. São desse período dois modelos que fizeram história no país: o Fusca e a Kombi, ambos da linhagem da Volkswagen em São Bernardo do Campo. Em decorrência da expansão da produção nacional de veículos, as rodovias começaram a se multiplicar. Além da redução da demanda de carga e passageiros, outro fator que contribuiu para o crescimento da estrutura rodoviária em detrimento da ferroviária, foi o estado acentuado de degradação física das estradas de ferro.

Durante esse contexto que em 1957, nasce a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) estatal que passou a administrar as ferrovias que até então estavam nas mãos de diferentes empresas privadas. No princípio, a intenção era destruir as ferrovias, pois de acordo com os primeiros relatórios da empresa demonstram que o projeto era de modernização e unificação administrativa para facilitar a integração entre os diferentes meios de transporte (BBC, 2021).

Na fase da estagnação e o corredor dos commodities, torna-se necessário entender a década dos anos de 1990, onde houve um baixo crescimento econômico, inflação elevada e alto nível de endividamento público, a RFFSA é liquidada e as ferrovias são novamente concedidas a iniciativa privada, por meio do Plano Nacional de Desestatização (PND). A partir desse momento elas passam a funcionar majoritariamente como corredores de commodities para a exportação. Atualmente, quase metade da malha ferroviária, 14 mil km, está nas mãos da Rumo Logística, empresa do grupo Cosan. Outros 2 mil km são administrados pela Vale e cerca 75% da produção do transporte ferroviário é minério de ferro e os 12% são soja (BBC,2021).

### **2.3 Descrição histórica e geográfica da Alta Paulista**

A região oeste do Estado de São Paulo é subdividida em alguns segmentos geográficos que circunscrevem bacias hidrográficas, municípios, terras indígenas e propriedades rurais, dentre outros. Seguindo sentido capital do Estado de São Paulo rumo ao Estado do Mato Grosso do Sul, no sentido à cidade de Panorama, após passar por Bauru temos os municípios de Piratininga, Avaí, Cabralia Paulista, Duartina, Fernão, Gália, Garça, seguindo pelas microrregiões de Marília, Pompéia, Tupã, Osvaldo Cruz, Adamantina, Dracena até chegar em Panorama. Assume-se, para efeitos deste estudo, toda essa região, saindo de Bauru até Panorama, já nas barrancas do Rio Paraná, será considerada Alta Paulista.

Partindo de uma perspectiva histórica, pode-se afirmar que a Alta Paulista acabou sendo recortada em sub-regiões de acordo com suas características e estruturas geopolíticas. Assim, a história da Nova Alta Paulista tem a sua relação com a chegada das estradas de ferro em seu território, uma vez que a denominação “Nova” se deve à sua colonização posterior à da Alta Paulista, região de Marília, que teve a sua colonização entre 1910-1920. Um fato que é de extrema importância destacar sobre a introdução do adjetivo “Nova” não é muito clara quanto à data e não está representada no mapa político-administrativo do estado de São Paulo e nos mapas da (CPEF) ou da FEPASA. Por meio de fontes orais, nota-se que a introdução do adjetivo se dá em parte por conta da presença da ferrovia na região de Marília. Essas pessoas lembram que a expressão Nova Alta Paulista se tornou corrente após a estadualização da ferrovia, ocorrida em 1969 (GIL, 2007).

Durante esse período, existia uma percepção de isolamento e de desvantagem comparado a outras regiões, como por exemplo, às regiões de Marília e Presidente Prudente, às quais os municípios estavam subordinados. A delimitação espacial e regional da Nova Alta Paulista no plano simbólico, uma vez que a região não é identificada nos mapas, como referido anteriormente, despertou um sentimento de pertencimento (GIL, 2007).

Os mineiros, foram os primeiros não indígenas a adentrar no território referido, pois a região já era habitada pelos Kaingang e pelos Kaiowá. Os Kaingang, habitavam o vale do Rio do Peixe, chamado pelos antropólogos de Coroadó, pois apresentavam um corte de cabelo que incluía uma espécie de coroa no topo da cabeça. Os Kaiowá habitavam o vale do rio Paranapanema e possuíam terras cultiváveis. Por último, os Xavante, considerados os mais sociáveis, ocupavam toda a bacia inferior do Rio Pardo, em Mato Grosso (SOUZA, 2008).

Embora Souza (2008) coloquem os indígenas Xavante como mais sociáveis, esse termo utilizado pela autora, é digno de problematização e desconstrução, uma vez que esse termo, além de transmitir um tom pejorativo, reproduz um discurso etnocentrista em relação aos indígenas, vistos pelos europeus como “selvagens”. Segundo Souza (2008), durante a segunda metade do século XIX, o Oeste Paulista passou a ser alvo de exploração econômica, pois seu solo oferecia condições favoráveis para outras culturas, além da cultura do café. A região mencionada, era habitada por seus verdadeiros pioneiros, os Kaingang, os Kaiowá (Guarani) e os Xavante.

O fim da escravidão e a crescente expansão da cultura cafeeira no interior do Estado de São Paulo, fez com que os agricultores paulistas buscassem uma alternativa para a crescente necessidade de mão de obra para as lavouras de café. A alternativa encontrada pelos agricultores paulistas foi a mão de obra estrangeira. O processo que ficou conhecido como “Grande

Imigração”, trouxe imigrantes de diversas partes do mundo (portugueses, espanhóis, alemães, japoneses e russos) e, posteriormente, os letos, fundando Varpa, em 1922, às margens do Rio do Peixe (SILVA, 2000).

Após o movimento conhecido como “grande imigração” chegaram os nordestinos, fazendo parte da colonização e sendo responsáveis pela configuração territorial e econômica da Alta Paulista. O Nordeste tendo como base a economia açucareira, conhecido como Nordeste “açucareiro” se transformou no nordeste “algodoeiro-pecuário”. A estrutura econômica e social da região à época, fez criar uma classe latifundiária controlada ou ligada aos controles políticos dos coronéis. (OLIVEIRA, 1981).

Em contrapartida, neste mesmo período, São Paulo passa a concentrar muitas indústrias. O ciclo do café, trouxe elementos a cidade de São Paulo e as cidades do seu interior, como a ferrovia, bancos, mão de obra, mercado regional, entre outros, que vieram servir de apoio para as primeiras industriais nacionais (SINGER, 1973). Segundo Albuquerque (1990), é inegável que a integração do território nacional, por meio, de rodovias e ferrovias, foi potencializador e estimulador para a migração inter-regional, o que aumentou a presença dos nordestinos em São Paulo e mais especificamente na Alta Paulista.

Posteriormente, a região teve a chegada das ferrovias. A concessionária responsável pela construção das ferrovias na Alta Paulista, CPEF, tinha como marco inicial a cidade de Campinas que era denominada Paulista no final do século XIX até início do século XX. Com a expansão das ferrovias, por meio de incentivos financeiros particulares, a ferrovia seguia um ritmo de construções constantes, principalmente em épocas em que o café tinha preços elevados no mercado internacional, levando a comunicação, onde ela já fez surgir algumas vilas e patrimônios (GIL, 2007).

Na época os recursos técnicos mostraram-se como elementos dificultadores de sua expansão, pois fazia com que a engenharia tivesse um ritmo bastante lento de construção. Algumas cidades durante anos, tornaram-se “pontas de linha”, o que fazia com houvesse desenvolvimento. Uma das cidades que foram consideradas ‘pontas de linhas’ foi a cidade de Marília que comandou a colonização das áreas vizinhas até o início do século XX (MONBEIG, 1984).

Um dos obstáculos para os engenheiros foi a transposição da serra de Quintana, que impôs vários obstáculos, não somente para os engenheiros, mas também para os trabalhadores ferroviários. Mesmo com inúmeros obstáculos, a abertura das terras e terraplanagem chegaram nas terras da Nova Alta Paulista, em 1928. (GIL, 2007).

Em 15/11/1941, com a chegada do lastro (primeiro trem) são inauguradas as estações ferroviárias de Herculândia, Parnaso e de Tupã (RODRIGUES, 2001; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022). Com a inauguração da Estação Ferroviária de Tupã, tem-se a demarcação de uma nova “boca de sertão”, denominação dada à ponta da linha, onde muitas pessoas e mercadorias eram desembarcadas (e reembarcadas em outros meios de transportes) seguindo destino às regiões mais interioranas e oestes, e vice-versa. As estações ferroviárias seguintes e de menor expressão, de Universo e Iacri seriam inauguradas somente em 01 de abril de 1949. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2022; GIESBRECHT, 2021).

Importante destacar que este período de oito anos, entre a chegada do lastro em Tupã e a inauguração das estações seguintes fizeram com que a região prosperasse muito e a pequena cidade se transformasse em polo econômico, social e de serviços da região.

No ano de 1986, de acordo com o relatório da FEPASA, a estação encontrava-se degradada e recomendava-se a sua demolição e venda do material. Em 1989, a estação que era de madeira, foi demolida e foi construída em alvenaria uma nova estação, houve uma festa de inauguração com trens de passageiros. Em 2006, a mesma, encontrava-se totalmente deprecada e em mau estado de conservação (GIESBRECHT, 2019).

Desta cidade, a ferrovia seguiu mais adiante, parando em Lucélia por alguns anos e sendo inaugurada, em Adamantina, em abril de 1950. Enquanto a microrregião de Tupã foi colonizada entre o final da década de 1920 e durante a década de 1930, a microrregião de Adamantina foi colonizada principalmente nos anos de 1940, e a microrregião de Dracena, com exceção de Tupi Paulista, que, naquela época, se chamava Gracianópolis, foi colonizada na década de 1950, sendo que esta última teve sua colonização um pouco anterior. A ferrovia chegou a Dracena em 1960, de onde seguiu até Panorama, que é a sua ponta final, à margem esquerda do rio Paraná (GIL, 2007).

A expansão da Companhia Paulista ocorreu de forma gradual, porém, havia uma intensa competição entre as ferrovias para ocupar a região, conquistando o interior e fazendo a ligação com Santos. Antes de Bauru, a região do extremo era Agudos, onde ocorreu o cruzamento das linhas Sorocabana e da Paulista em 1903. A primeira a chegar em Bauru foi a Sorocabana em 01 de julho de 1905, havia percorrido as cidades de Rubião Júnior (1897), São Manuel (1888) e Lençóis (1898), enquanto a Companhia Paulista a partir de Itirapina avançou na direção de Brotas (1885) e chega a Jaú (1887), Pederneiras (1903) e Agudos (1903) e posteriormente em Bauru (1910) (INOUE, 2015)

Pode-se destacar com a chegada da ferrovia na cidade de Colômbia, no norte do estado de São Paulo nas décadas de 1910 a 1930, apresentando como vantagens o transporte de

gado no Triângulo Mineiro. Para que houvesse a efetivação do transporte, foi mantido um transporte fluvial e estabelecido um matadouro em Barretos, em 1909, e a venda, em 1923, para uma sociedade inglesa que tinha como nome *Brazil Meat Company*. A Companhia Paulista prolonga seus ramais e como consequência houve o surgimento de grandes centros de população como Marília em 1928 que prosseguiu até Tupã (INOUE, 2015)

Em 1930, a Companhia Paulista chegou a possuir 1475 km de extensão chegando aos limites do estado de Goiás e para caminhar os limites do estado de Mato Grosso Sul, fato este que foi alcançado em decorrência da inauguração da estação ferroviária de Panorama no extremo oeste em 1950. A crise na cultura cafeeira afetou de forma direta a companhia, porém, devido a outros investimentos e a boa administração e aparelhagem resistiu ainda por muito tempo (INOUE, 2015).

A configuração espacial da Nova Alta Paulista, dentro da região da Alta Paulista, com a emancipação da maior parte dos municípios, data do final dos anos de 1950, com a emancipação de Iacri, Inúbia Paulista, Nova Guarapiranga, Sagres, Salmouram, e São João do Pau D'Alho, todos em 1959. De lá para cá, incluem-se Queiroz (1964) e, em 1993, mais dois, que se desmembraram dos municípios-sede: Pracinha (Lucélia) e Arco-Íris (Tupã) (GIL, 2007).

A maior parte das pessoas se deslocavam, principalmente em longas distâncias por trem, uma vez que a rodovia não era pavimentada e só veio a ser pavimentada no trecho (Jaú - Panorama) no final da década de 1960. As pessoas se deslocavam até Marília com frequência. A cidade de Marília possuía uma parte industrial já àquela época, consumindo matérias-primas de origem agrícola com regularidade, especialmente milho, plumas e caroço de algodão, amendoim, entre outros (MOURÃO, 1994).

Atualmente, a Nova Alta Paulista, corresponde a uma área que tem em sua formação 30 municípios que por meio de uma associação em 20 de julho de 1997, fundaram a AMNAP. A denominação “Nova” deve-se à sua colonização posterior à da Alta Paulista, região de Marília, que teve a sua colonização entre 1910-1920. Durante as primeiras décadas do século XX, a ferrovia mostrou-se um meio de transporte bastante eficaz para o escoamento da produção de café até o porto da cidade de Santos, tamanha era a importância da mesma, que seus eixos costumam delimitar as novas regiões, devido este fator, as regiões ficavam delimitadas entre dois rios e a ferrovia na porção central e mais elevada (GIL, 2007).

Dos 30 municípios, 22 integram a 10ª Região Administrativa, delimitada pela Secretaria Estadual de Economia, Planejamento e Gestão, com sede em Presidente Prudente. São eles: Adamantina, Dracena, Flora Rica, Flórida Paulista, Inúbia Paulista, Irapuru, Junqueirópolis, Lucélia, Mariópolis, Monte Castelo, Nova Guataporanga, Osvaldo Cruz, Ouro

Verde, Pacaembu, Panorama, Pracinha, Paulicéia, Sagres, Salmourão, Santa Mercedes, São João do Pau D'Alho e Tupi Paulista. Oito deles integram a 12ª Região Administrativa, com sede em Marília. São eles: Arco-Íris, Bastos, Herculândia, Iacri, Parapuã, Queiroz, Rinópolis e Tupã (GIL, 2007).

Imagem 01- Localização da Nova Alta Paulista no Brasil



Fonte: Mapa elaborado pela professora Dra. Izabel Castanha Gil

Sua economia é baseada na policultura (cereais, algodão, amendoim, frutas, café) e pecuária leiteira, praticadas predominantemente em pequenas e médias propriedades rurais, enquanto nas propriedades maiores, em substituição à cafeicultura, predominam as pastagens e, mais recentemente, as lavouras de cana-de-açúcar. Enquanto a agropecuária mostra-se como uma atividade econômica bastante expressiva, a atividade industrial é pouco expressiva (GIL, 2007).

Na microrregião de Adamantina, com a decadência da cultura cafeeira, houve a diversificação das culturas. Dentre as mais significativas estão a cana-de-açúcar, com a implantação do Programa Nacional do Álcool (PROÁLCOOL), as lavouras de milho e algodão, e a fruticultura de maracujá e banana. A cultura do maracujá foi introduzida no município somente a partir da década de 1980 pelas famílias com descendência japonesa e também pela influência da cooperativa Agrícola de Cotia. Em meados de 1990, famílias brasileiras passaram

a cultivá-lo, substituindo as lavouras de café degradado, com assistência técnica particular e oficial, esta foi por meio da Agência Paulista de Tecnologia para o Agronegócio (APTA).

Recentemente, em 2004, foi criada a Associação Passiflora dos Produtores Rurais de Adamantina e Região (APPRAR), com a filiação de 91 produtores. A maior parte da produção, considerada de boa qualidade, é enviada ao Centro Estadual de Abastecimento (CEASA), na capital paulista (GIL, 2007).

## **2.4 Economia agrícola, o agronegócio e a ferrovia**

Para uma melhor compreensão do termo agronegócio, assim como também a sua introdução de forma sistêmica no Brasil, necessita-se recorrer a uma abordagem histórica da introdução do termo no vocabulário brasileiro. Embora, as pessoas utilizem o termo agronegócio com frequência, desconhecem o seu real significado se prendendo a visão limitante sobre ele, assimilando o agronegócio apenas com commodities e o uso indevido de agrotóxicos (GRYNSZPAN, 2012).

Araújo (2018) destaca que o homem antes da descoberta em que marca o início da descoberta da agropecuária e conseqüentemente da sedentarização, viveu de forma extrativista, uma vez que o avanço dos recursos tecnológicos foram surgindo de forma lenta. Até mesmo as técnicas vistas atualmente como muito simples, como as adubações com materiais orgânicos (esterco e outros compostos) e o preparo de solos surgiram de forma lenta. Com o processo de sedentarização dos nômades, formando comunidades, surgem organizações diferenciadas no que se refere ao modo de produção, tendendo à formação de propriedades diversificadas quanto à agricultura e à pecuária.

Vale destacar que alguns fatores socioeconômicos e históricos condicionaram por muito tempo as propriedades rurais e comunidades a sobreviver de forma isolada e autossuficiente. Em decorrência desses fatores, houve a distribuição espacial da população, a carência de infraestrutura, a pouca evolução da tecnologia de conservação de produtos e as dificuldades de comunicação (ARAÚJO, 2018).

A população em grande parte vivia no meio rural com mais de 80% de habitantes. As estradas que existiam eram muito precárias, os meios de transporte eram escassos e os armazéns eram insuficientes de acordo com o número da população, os produtos eram altamente perecíveis, uma vez que não existia técnicas aprimoradas de conservação e os meios de comunicação eram lentos (ARAÚJO, 2018)

Segundo Araújo (2018), as propriedades rurais tinham culturas diversificadas que eram necessárias à sobrevivência e era bastante comum as propriedades que integravam suas

atividades primárias com as atividades agroindustriais. No país, por exemplo, em algumas regiões em Minas Gerais e no interior do Estado da Bahia, até meados do século XIX, cada propriedade rural produzia ao mesmo tempo arroz, feijão, milho, algodão, café, cana-de-açúcar, fumo, mandioca, frutas, hortaliças, medicamentos caseiros, sabão e outros, além de criações de bovinos, ovinos, suínos, aves, caprinos e equinos. No Sul do país, extraíam madeira, tinham suas próprias serrarias e marcenarias, produziam os produtos de subsistência alimentar (arroz, trigo, milho, feijão e outros).

No Brasil escravocrata, as fazendas de produção de açúcar, os trabalhadores eram sustentados era obtido a partir de pequenas áreas concedidas aos escravos para a produção de alimentos. Torna-se de extrema importância ressaltar que os acontecimentos mencionados anteriormente, trata-se de acontecimentos ocorridos em um passado a passados muito longínquos. O modelo exposto tinha uma atividade comercial relacionada ao como fumo, trigo, açúcar ou outras, em escala de produção diferenciadas e tinha como principal finalidade gerar receita para compra de bens não produzidos no local como sal, querosene para iluminação e outros produtos, e para gerar riquezas aos poucos. As propriedades produziam e industrializavam tudo o que era visto como uma necessidade, sendo assim eram quase autossuficientes. Diante disso, a referência à agricultura naquele período tinha relação com as atividades desenvolvidas no meio rural, das mais simples às mais complexas para época, quase todas dentro das próprias fazendas. Atualmente é comum encontrar algumas referências, a divisão da economia em três setores: primário, secundário e terciário, sendo o primeiro setor o conjunto de todas as atividades desenvolvidas no meio rural, até mesmo as agroindústrias, denominadas como agricultura (ARAÚJO, 2018).

De acordo Grynszpan (2012), embora já tenhamos naturalizado termo de agronegócio, o uso do termo de uma forma mais sistemática no Brasil é recente. No início ele passou a figurar de modo mais pontual, em documentos que tinham a circulação restrita, posteriormente, em fins dos anos de 1960 e começo de 1970, na sua forma inglesa, agribusiness. Foi apenas na década de 1990 que, de um modo mais claro, o emprego do termo se expandiu e passou a se tornar recorrente. Foi também nesse período que a sua tradução em português foi se afirmando. Ele hoje circula de forma franca, ampla, recorrente, na mídia, nos discursos e projetos oficiais, nos meios políticos, nas declarações de lideranças empresariais, nos documentos e manifestações de movimentos sociais, nos textos e debates acadêmicos, mesmo que por vezes carregadas de sentidos distintos.

Atualmente o agronegócio corresponde a soma total das operações de produção e distribuição de suprimentos agrícolas das operações de produção na unidade de produção, do

armazenamento, do processamento e da distribuição dos produtos agrícolas e dos itens produzidos por meio deles (DAVIS; GOLDBERG, 1957). Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA, 2021) o agronegócio é responsável por quase metade das exportações do país em 2020.

Sabe-se que a produção brasileira da soja, ocupa um grande lugar de destaque no agronegócio brasileiro e no mercado internacional. Esse destaque agrícola no cenário mundial, ressalta a importância dos impactos de tecnologias em sistemas de produção e a participação em programas de financiamento e investimento, além disso, o desenvolvimento de uma infraestrutura para a rota de exportação (MARANHÃO *et al.*, 2019).

Como mencionado, a produção de soja ocupa um lugar de destaque no mercado internacional, diante disso, vale ressaltar, a penetração das empresas chinesas no setor do agronegócio brasileiro e em específico na produção de soja. As empresas do agronegócio chinesas estão se engajando com os sistemas de governança privada no setor da soja no Brasil (PEINE, 2021).

Apesar do agronegócio brasileiro apresentar uma alta potencialidade exportadora, principalmente no que se refere a produção de soja, um dos grandes desafios do agronegócio nos próximos anos é a infraestrutura logística, pois existe uma grande dificuldade no escoamento da produção agrícola. Na região centro-oeste do Brasil tem destaque no cenário brasileiro quanto à produção de commodities agrícolas, como, o açúcar, o álcool, milho, a soja, o óleo e o farelo de soja e o trigo (DIAS, 2015).

Diante disso, o modal ferroviário, apresenta-se como uma das alternativas para o para um dos desafios atuais do agronegócio, que é a infraestrutura logística. A competitividade internacional de grãos do Brasil, por serem *commodities*, é altamente dependente dos custos que estão relacionados com a produção e escoamento. Neste sentido, cabe destacar a necessidade;; de repensar-se alternativas de modais de transportes com um custo menos elevado, como por exemplo, o modal de transporte ferroviário e as rotas e rotas de exportação (DIAS, 2015).

Segundo a CNT, o custo do transporte é o que mais impacta o custo logístico total da produção agrícola. A CNT aponta que o crescimento da produção nacional de grãos não é acompanhado pela infraestrutura logística, o que resulta em problemas no transporte, até mesmo quebra de contratos que podem comprometer a participação no mercado internacional (DIAS, 2015).

Em relação a expansão do modal de transporte ferroviário tardia de etanol foi inibida pela pouca distância entre as usinas e o mercado consumidor, principalmente no interior

paulista. O recente crescimento das escalas de transporte teve contribuição para aumentar a competitividade dessa alternativa. São oito centros coletores de etanol, interligados à malha ferroviária, sendo que através da mesma, podem atingir os portos de Paranaguá, Santos e São Sebastião. Em Paulínia, o terminal ferroviário é interligado à malha dutoviária, podendo receber álcool de forma direta das usinas por rodovia ou dos centros coletores por ferrovia (BOVOLENTA, 2016).

Conhecido como o quarto período do sistema ferroviário, esse período tem como característica, a expansão orientada pelo agronegócio globalizado, sobretudo aquele praticado em áreas do Cerrado brasileiro, teve início em 2007 com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e a inclusão de novas ferrovias no Plano Nacional de Viação (PNV) a partir de 2008. Em relação ao modal ferroviário, alguns pontos foram ressaltados pelos agentes envolvidos e que foram atendidos pelo PAC: garantia da aplicação dos investimentos do Governo Federal e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), facilidade na aprovação de licenças ambientais, subsídios para o fornecimento de equipamentos e material ferroviário, maior segurança do marco regulatório e institucional e disponibilidade e capacitação de profissionais voltados às necessidades do setor ferroviário (VENCOVSKY, 2011).

Em termos econômicos o crescimento da infraestrutura ferroviária é essencial para o desenvolvimento do país que ocupa lugar de destaque no meio internacional ocupa lugar de importância, com diversas vantagens comparativas no sistema produtivo, mas em contrapartida tem um sistema de transporte deficiente e desequilibrado. O setor ferroviário no Brasil passou por mudanças significativas nos últimos anos, desde o aprimoramento do ambiente regulamentário, novas concessões e recentemente a criação do marco legal, que visa a possibilidade da construção das ferrovias por parte do setor privado mediante autorização, com a assunção de riscos por parte dos interessados, instituída pela Medida Provisória nº 1.065/2021 (Programa de Autorizações Ferroviárias) (PÉRA; CAIXETA-FILHO, 2021).

Atualmente existe uma grande oportunidade para o setor ferroviário é a movimentação de carga geral de contêineres, que ainda é relativamente baixa no Brasil se comparada a outros países. Existe também o interesse por parte da indústria sucroenergética em realizar o transporte de cana por ferrovia conectando as regiões produtoras diretamente com as usinas, tal como ocorre atualmente há décadas na Austrália (PÉRA; CAIXETA-FILHO, 2021).

A possibilidade da retomada do transporte ferroviário pode vir a contribuir para um Brasil mais diversificado em termos de transporte, principalmente fomentando as chamadas linhas curtas (*short-lines*) ferroviárias, bem como, o portfólio bastante robusto de novas

concessões de ferrovias, tais como, a ferrovias FERROGRÃO, FICO, FIOL, etc. A expectativa que se tem em relação às ferrovias é de que exista um boom da mesma e a modernização no setor, englobando tanto as *short-lines* e quanto *long-lines*, fomentando uma ampla concorrência no setor, possibilitando com que os diferentes perfis de embarcadores (pequenos, médios e grandes) possam utilizar este meio de transporte para o fomento de uma matriz de transporte mais estável e principalmente com a redução dos custos logísticos (redução de níveis emissões de gases de efeito estufa, redução de acidentes e aumento da competitividade da economia brasileira (PÉRA; CAIXETA-FILHO, 2021).

O agronegócio brasileiro é um dos setores que mais necessita das atividades logísticas no país das atividades logísticas. O setor mencionado é responsável por um quarto do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e movimenta mais de 1 bilhão de toneladas de carga por ano, entre alimentos, insumos para diferentes indústrias, biocombustíveis, fertilizantes, defensivos agrícolas, máquinas agrícolas, dentre outros. Ao mesmo tempo que o setor tem ganhado lugar de destaque na gestão de custos de produção, produtividade, produção e crescimento sustentável, a logística é tida como um grande obstáculos por descrever a competitividade que por uma série de fatores fazem com que os custos logísticos tornem-se mais elevados, principalmente o país sendo um país continental geografia de produção agroindustrial bastante presente no interior do país e que usa com frequência o transporte rodoviário para longas distâncias, o que acaba afetando bastante a competitividade do agronegócio (PÉRA; CAIXETA-FILHO, 2021).

Em relação aos meios de transportes brasileiros que trabalham para realizar a movimentação de cargas e pessoas, existem os modais: rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário que são diferentes em aspectos como: velocidade, capacidade de volume transportado, risco de acidentes ou defeitos, acessibilidade das rotas, regularidade de embarques e impactos ambientais. Devido a essas diferenças, a maior aplicabilidade de cada segmento e a modernização da rede de transporte como um todo requer uma perspectiva sistêmica do setor, fundamentado no uso integrado e complementar dos diferentes modais (CRUZ et al., 2019).

O transporte rodoviário é o mais utilizado no país, contabilizando mais de 60% da frota de transporte de cargas, é utilizado em pequenas e médias distâncias, sendo mais utilizado em cargas de valores perecíveis, tendo características positivas como uma maior flexibilidade de horário, desta forma sendo útil também para o transporte de passageiros.

O modal conta com o percentual de 55,5% da receita líquida operacional, e com 52,6% do Produto Interno Bruto (PIB) do setor, segundo o Instituto Brasileiros de Geografia e

Estatística - (IBGE). Esses dados demonstram como o transporte de cargas por rodovias representa tanto a cadeia produtiva no Brasil (CRUZ et al., 2019).

Rodovias em péssimo estado de conservação representam grandes desvantagens para o modal rodoviário, pois gera um grande problema no transporte de cargas, um custo maior operacional, avarias nas cargas, falta de segurança, aumento no número de acidentes e problemas nos caminhões (CRUZ et al., 2019).

O transporte aquaviário também é chamado de hidroviário e é um tipo de transporte feito por meio das águas, pelo mar, rios ou lagos, podendo transportar cargas ou pessoas. A expansão ferroviária nos tempos da República fez com que as interseções fluviais se tornassem um plano adiado, seria feito usando grandes rios brasileiros como o São Francisco. Para proteger esse duto enterrado, é importante identificar no solo que é proibido cavar, este local é um terreno com uma faixa de 20 metros de largura, chamada de faixa de servidão, onde os tubos ficam enterrados com 1 metro de profundidade e é uma área com direito de passagem acolhido pelo Decreto Federal de 28/08/1996 (CRUZ et al., 2019).

O transporte ferroviário é realizado através das linhas férreas, é utilizado na locomoção de cargas de baixo valor e de pessoas. A malha ferroviária brasileira tem uma média de 29 mil quilômetros e 10 mil deles foram construídos na época de Dom Pedro II, grande parte dessas ferrovias foram construídas graças a iniciativas privadas, feitas apenas para transportar produtos dessas iniciativas. Inicialmente as ferrovias foram criadas para o escoamento de produtos agrícolas e hoje em dia é mais utilizada para o escoamento de minérios e grãos. (CRUZ et al., 2019)

As características principais deste modal são: maior capacidade de carga; viável para grandes distâncias; eficiência energética alta; baixo custo de manutenção; maior segurança; pouco poluente; alto custo de implantação; lentidão; baixa flexibilidade. O Governo Federal brasileiro, com o passar do tempo parou de investir na malha ferroviária, focando em investir no modal rodoviário, deixando as estradas de ferro abandonadas até meados de 1996, quando começaram a ser cedidas às concessionárias que atuam nessas ferrovias hoje em dia. Segundo um estudo da Associação Nacional dos Transporte Ferroviários (ANTF), desde 1997 até 2017 foram feitos grandes investimentos em melhorias na malha, um valor aproximado de R\$92 milhões. Esses investimentos foram feitos visando o aumento da frota de material rodante de 1.154 para 3.268 locomotivas, o aumento do número de vagões de 43.816 para 109.160. E com este crescimento ocorreu a demanda de capacitar pessoas, o que acarretou o aumento da empregabilidade direta e indireta na malha, o valor de empregados foi de 16.662 para 40.398 em 2017, um aumento muito significativo (CRUZ et al., 2019).

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos da pesquisa foram descritos de forma sintetizada no quadro 1, onde estão presentes os objetivos específicos, com os métodos aplicados e suas fontes, a partir das contribuições teórico-metodológicas da ciência histórica para descrever o desenvolvimento das ferrovias na Alta Paulista e suas potencialidades para o agronegócio da região.

**Quadro 2** – Síntese metodológica quanto aos objetivos de pesquisa

<b>Objetivos específicos</b>	<b>Método</b>	<b>Fontes</b>
1) Resgatar a história da ferrovia e a sua relação com as comunidades e sociedade da região da Alta Paulista, interior do estado de São Paulo.	Pesquisa bibliográfica, documental e análise de fontes históricas.	Livros e artigos científicos, teses e dissertações e documentos legais.
2) Identificar a potencialidade da ferrovia para o aumento da competitividade do agronegócio e bem-estar social na região da Alta Paulista.	Pesquisa bibliográfica e documental	Livros e artigos científicos, documentos legais, e arquivos oficiais que contemplam a história da região
3) Destacar a relevância da memória coletiva e da memória histórica para a melhor compreensão das relações sociais e econômicas construídas ao longo da história a partir da ferrovia.	Análise de fontes históricas (escritas e visuais)	Livros e artigos científicos, documentos legais, e arquivos oficiais que contemplam a história da região.

Fonte: elaborado pela autora/mestranda.

Os procedimentos metodológicos desta pesquisa estão divididos em três partes, que servem para a sustentação de todo o trabalho, especialmente o plano dos diálogos estruturado entre os autores e obras, sobre a História enquanto área do conhecimento e os elementos históricos.

Na primeira parte, “Contribuições teórico-metodológicas da ciência histórica”, a História é apresentada enquanto ciência, desconstruindo a visão estereotipada e equivocada dela como uma área do conhecimento ligada exclusivamente ao passado, assim como também as mudanças teórico-metodológicas que a História sofreu ao longo do tempo e tiveram influências na historiografia em relação a temática ferroviária, assim como também as conceituações de elementos históricos necessários para interpretar as ferrovias como: a memória histórica e a memória coletiva, memória Ferroviária e Patrimônio Cultural Ferroviário e a consciência

histórica e suas tipologias destacando a importância de se apropriar teoricamente de elementos históricos para interpretar as ferrovias para além de um modal de transporte de cargas/pessoas, mas como um relevante fenômeno social, especialmente na região da Alta Paulista segunda parte, “Aspectos gerais metodológicos”, apresenta-se aspectos metodológicos gerais da pesquisa, como a tipologia e a abordagem utilizada.

### **3.1 Contribuições teórico-metodológicas da Ciência Histórica**

O discurso que permeia o senso comum reproduz uma narrativa equivocada de que a história é uma ciência que tem como principal objeto de estudo o passado. A definição estereotipada e equivocada da história como uma ciência que está ligada exclusivamente ao passado, além de dificultar a real compreensão do significado dessa ciência, escamoteia a sua importância social no presente e no futuro. Um exemplo bastante didático e contemporâneo da importância social da ciência mencionada, é o conjunto de protocolos sanitários adotados na atual pandemia de *Coronavirus Disease 2019* (COVID-19), que contém medidas que foram adotadas pela humanidade diante de outras pandemias vivenciadas.

Segundo Quírico (2012) a quarentena mostrou-se uma medida eficaz para conter a prorrogação da Peste Negra ou por vezes chamada de Peste Bubônica, doença que têm o contágio pela secreção de outro indivíduo ou contágio por via respiratória, causada pela bactéria chamada de *Yersinia pestes*, levando o infectado a óbito em no máximo cinco dias. Diante do cenário de pandemia da Peste Negra, a quarentena foi adotada como medida para amenizar o cenário pandêmico, mostrando uma medida eficaz durante a Idade Média e tornando-se uma das medidas mais tradicionais de saúde pública.

A quarentena não foi a única medida já adotada pela humanidade diante das pandemias. Durante a Gripe Espanhola em 1918, doença causada pelo vírus influenza e altamente contagiosa, foi adotada como medida o uso de máscaras em locais públicos para evitar a transmissão da doença que tem características semelhantes a COVID-19. O uso das máscaras era obrigatório, porém muitas pessoas ignoravam a ordem das autoridades (KIND; CORDEIRO, 2020).

Vale destacar que os exemplos anteriores não fazem parte do tema central da pesquisa, porém servem de subsídios para se obter uma maior compreensão da importância social da história no presente e no futuro, assim como também, para a desconstrução do discurso reproduzido pelo senso comum de que a história é uma ciência que está somente ligada ao

passado. Neste sentido, torna-se necessário revisitar a definição de história, a partir de uma perspectiva científica.

A história é definida como a ciência que estuda as ações humanas no tempo, uma vez que a ciência histórica se dedica ao estudo das ações humanas no tempo. O tempo é o plasma que envolve os fenômenos como um lugar de sua inteligibilidade e é no tempo que se compreende os fatos históricos. O paradigma do tempo é contínuo, porém está em constante mudança, uma vez que novos acontecimentos no presente transformam as sociedades e contribuem para que mude a forma de se compreender o passado. A ciência histórica não tem como principal objetivo narrar os fatos de uma maneira cronológica, ou seja, a história deve ir além das narrativas factuais e cronológicas, respondendo problemas que são propostos pelo historiador, por meio de uma pesquisa, na qual utiliza-se fontes históricas (BLOCH, 2001).

Segundo Barros (2019), as fontes históricas são tudo aquilo que é produzido pelos seres humanos ou que possam trazer vestígios de suas ações e podem proporcionar um significativo acesso à compressão do passado humano e de seus desdobramentos no presente. Existem, as fontes escritas (crônicas, registros cartoriais, processos criminais, cartas legislativas, jornais, obras de literatura, correspondências públicas e privadas) fontes orais (relatos e testemunhos) fontes visuais ou iconográficas (imagens, pinturas, fotografias e anúncios de publicidade) fontes audiovisuais (documentários, filmes e entrevistas) fontes de cultura material (arquitetura de um prédio, uma igreja, as ruas de uma cidade, monumentos, cerâmicas e utensílios da vida cotidiana) e fontes de cultura material: vestígios que sobrevivem nas sociedades e que são detectáveis em suas tradições, costumes, lendas, ritos e folclore.

Barros (2019) destaca que as fontes históricas são fundamentais no ofício do historiador, porém, para se construir uma História problema que propõe ir além da história factual, não basta somente uma ideia na cabeça ou muito menos ter as fontes em mãos. Para construir uma história problema dentro do que se espera dentro de uma perspectiva científica, é necessário assegurar uma espécie de entrelaçamento entre as duas instâncias mencionadas.

As fontes históricas e o problema direcionador de pesquisa são dois instrumentos fundamentais no ofício do historiador, porém o documento não pode ser um princípio essencial e único da operação historiográfica, como tal como pareciam propor alguns historiadores tradicionais como Seignobos e Langlois, assim como também, não se deve colocar o problema direcionador como princípio de tudo. Até mesmo a própria fonte arquivística é delimitada pelo historiador a partir do problema que o mesmo tem em vista (BLOCH, 2001).

O pensamento de ambos os historiadores em relação aos documentos, fica expresso em um dos trabalhos: manual escrito na transição do século XIX para o século XX, onde

resumiu a preocupação da velha historiografia com o seguinte ditado: “sem documentos, não há História”.

A história se faz com documentos. Documentos são os traços que deixaram os pensamentos e os atos dos homens do passado. Entre os pensamentos e os atos dos homens, poucos há que deixam traços visíveis e estes, quando se produzem, raramente perduram: Basta um acidente para os apagar. Ora, qualquer pensamento ou ato que não deixou traços, diretos ou indiretos, ou cujo traços visíveis desapareceram, está perdido para a história: é como se nunca tivesse existido. Por falta de documentos, a história de enormes períodos do passado da humanidade ficará para sempre desconhecida. Porque nada supre os documentos: onde não há documentos não há história (LANGLOIS; SEIGNOBOS, 1946, p. 15).

Neste sentido, deve-se levar em consideração que determinadas sociedades não produzem fontes arquivísticas e a análise somente por meio de fontes arquivísticas não possibilita, não somente ao historiador, mas a outros pesquisadores, entender determinadas sociedades e comunidades, assim como também a sua cultura, anseios e suas subjetividades. Diante disso, nota-se que a análise documental, sem a análise de outras fontes históricas exclui determinados grupos da sociedade (BURKE, 1992).

Burke (1992) destaca que a corrente historiográfica que predominava até o século XIX, era caracterizada como uma história bastante narrativa e factual, resumida em jogos de poder e narrativas eurocentristas. Diante da insatisfação com a corrente historiográfica predominante neste período, os historiadores Marc Bloch e Lucien Febvre, fundaram na França em 1929 a Escola dos Annales, importante movimento historiográfico, que trouxe contribuições para a história. Para ambos os historiadores mencionados, os seres humanos eram tão complexos nas suas maneiras de pensar, de sentir e agir, que reduzir a história humana a jogos de poder e as narrativas eurocentristas, não permitiam que os historiadores entendessem com o mínimo de profundidade as sociedades existentes.

O movimento historiográfico consistiu em três fases, cada uma delas apresentou valiosas contribuições teórico metodológicas para a ciência histórica. Em resumo, a primeira das três gerações durou mais ou menos entre 1929, que é o ano em que a revista foi criada, em 1945. Nesse momento, o movimento ainda é relativamente pequeno, mas empreendia, como Peter Burke, diz no seu livro A Escolas dos Annales, uma guerra de guerrilha contra essa história narrativa política tradicional, lembrando que mais ou menos no fim desse período, o blog foi fuzilado num campo de concentração. Tendo escrito o seu clássico, a boazinha da

história, dentro desse campo. A segunda geração dos surgiu no período pós-guerra, onde os historiadores que até então eram marginalizados. Nessa fase, o movimento torna-se mais intenso, com uma estrutura e conjuntura mais robusta, com a criação de novos métodos historiográficos. A terceira geração dos Annales é conduzida por Jacques Le Goff e ficou mais conhecida como a Nova História, segundo a qual, toda atividade humana é considerada história. Além de Le Goff, nesse período se destaca Pierre Nora (OLIVEIRA, 2015).

Além dessas narrativas não permitirem que os historiadores entendessem com o mínimo de profundidade as sociedades existentes, como mencionado anteriormente, invisibilizavam determinados grupos da sociedade, como os indígenas, mulheres e negros ou quando não os invisibilizavam os colocavam em uma posição de inferioridade por meio da reprodução de discursos estereotipados (TEDESCHI, 2012).

Conforme destaca Barros (2010), a Escola dos Annales, teve uma forte contribuição para trazer uma nova perspectiva para a historiografia, ao direcionar as pesquisas do âmbito político para o social, possibilitando os estudos sobre a vida privada, as práticas cotidianas, a família, o casamento, a sexualidade, contribuindo para que a história das mulheres fosse introduzida na historiografia, assim como também a história de outros grupos, como os indígenas. Somente a partir do século XX, houve a introdução da mulher nas narrativas históricas. A escola dos Annales ao direcionar as pesquisas do âmbito político para o social, criando a possibilidade de estudos sobre a esfera privada e as práticas cotidianas, contribuiu para que a mulher e os indígenas e posteriormente a camada trabalhadora fossem introduzidos nas narrativas históricas sem serem inferiorizados.

A Escola dos Annales tinha como uma das suas principais propostas construir a história de todas as atividades humanas não apenas da história política, uma vez que ao tratar da somente da história política, descarta determinados grupos que estão fora da sua esfera de jogos de poder e a terceira proposta seria a colaboração de outras disciplinas, como, a Geografia, economia, sociologia, antropologia e psicanálise. Vale destacar, que a revista começou com um comitê editorial que não tinha somente historiadores, como por exemplo, o Demangeon (geógrafo), Maurice Halbwachs (sociólogo), Charles Rist (economista), e um cientista político André Siegfried (BURKE, 1992).

De acordo com Burke (1992), a influência dos annales foi desigual. A Alemanha passou a ficar mais aberta as perspectivas dos annales somente na década de 1970, na Inglaterra também houve muita resistência e raramente se traduziam materiais dos autores ligados à revista, em outros países como a Polônia, o movimento historiográfico foi recebido com

bastante entusiasmo. Na América do norte, a recepção foi fria, enquanto na América Central e no Sul, especialmente no Brasil, os análogos foram bastante influentes.

Neste período a historiografia passa a ter a colaboração de outras disciplinas, devido à complexidade dos problemas propostos, diante disso, a colaboração de outras disciplinas foi fundamental, tornando-se a espinha dorsal, para a compreensão das modalidades de História produzida pelos Annales, mas também como fio condutor das discussões sobre o caráter paradigmático (ou não) do movimento historiográfico originado em Estrasburgo, em 1929.

Uma vez que a história passa a ter a colaboração de outras disciplinas, pode-se notar um caráter interdisciplinar da mesma (SUZANO JUNIOR, 2019). Segundo Leff (2000), a interdisciplinaridade é vista como um processo de inter-relação de processos, conhecimentos e práticas que visa transbordar e transcender o campo da pesquisa e do ensino, concernente especificamente às disciplinas científicas, bem como às suas possíveis articulações.

Além do movimento historiográfico, deve-se mencionar as contribuições da revolução científica do século XX, para a introdução de uma nova perspectiva teórico metodológica para a ciência histórica. Essa revolução, iniciada em várias frentes dos anos 1960, gera grandes desdobramentos que levam a ligar, contextualizar e globalizar os saberes até então fragmentados e compartimentados, e que, daí em diante, permitem articular as disciplinas, umas às outras, de modo mais fecundo (MORIN, 2003).

Ultrapassar os limites do caráter disciplinar não foi uma especificidade da ciência histórica, mas sim de todas as ciências, uma vez que a atual sociedade se apresenta como uma sociedade complexa, recursos que ultrapassam o caráter disciplinar distante da realidade histórica, política e econômica para que possa solucionar problemas e entender com o mínimo de profundidade (SATOLO *et al.*, 2019).

Atualmente, existe uma separação entre as ciências humanas e ciências exatas, este fato é devido a uma das heranças do paradigma cartesiano. Essa separação impede e dificulta muitas vezes, o entendimento de uma determinada temática (COGGIOLA, 2020). Isso ocorre com a temática ferroviária, uma vez que a mesma apresenta-se como uma temática complexa, envolvendo questões políticas e econômicas, as questões sociais, que não devem ser desconsideradas, até mesmo em análises históricas, o que faz necessário ter um olhar interdisciplinar para a temática referida, assim como também o suporte científico de outras disciplinas para interpretá-la e entendê-la com o mínimo de profundidade, sem descartar determinados grupos que foram importantes para a história ferroviária no Brasil.

O fato de que é necessário ter um olhar para além das análises econômicas em relação à temática ferroviária, não significa que as análises econômicas devem ser descartadas.

As análises econômicas em relação à temática são importantes e de grande relevância, porém interpretar a função e os impactos das ferrovias somente a partir do elemento econômico, não permite entender a temática em sua totalidade, possivelmente não considerando determinados grupos sociais envolvidos ou impactados pelo modal de transporte ferroviário, como por exemplo, os trabalhadores e as populações rurais.

De acordo com a historiografia, as primeiras pesquisas em relação temática ferroviária se concentraram em análises econômicas, relacionando as ferrovias com a agricultura, estas pesquisas eram influenciadas pela história econômica. Somente a partir de 1990, com as mudanças teórico-metodológicas, foi introduzida a discussão da memória enquanto patrimônio nas pesquisas em relação à temática ferroviária, tais pesquisas, buscavam o resgate da memória afetiva da sociedade em relação às estradas de ferro e seus espaços, a fim de entender a formação cultural de diversas regiões (OLIVEIRA; CORREA, 2018).

Diante do que foi apresentado anteriormente, nota-se que a ciência histórica tem como objeto de estudo as ações humana no tempo e como consequência das contribuições metodológicas do movimento Escola dos Annales que tinha como proposta construir uma história de todas as atividades humanas para além das narrativas factuais e cronológicas, respondendo problemas que são propostos pelo historiador, que devem ser respondidos por meio de uma pesquisa, sendo assim, foi necessário ultrapassar os limites do caráter disciplinar para entender e solucionar os problemas propostos pela a chamada “História problema”.

As pesquisas a partir da década de 1990, trouxeram novas perspectivas, perspectivas estas baseadas nos Annales, permitindo investigar as ferrovias desde a sua estrutura física, até o imaterial, sentimentos, signos e imaginários sociais. Diante da historiografia da temática, pode-se destacar dois trabalhos que servem de base metodológica para a grande maioria das pesquisas em relação à temática ferroviária: História da Aviação pública de São Paulo (1903), de Adolpho Augusto Pinto, e Café e Ferrovias, de Odilon Matos (OLIVEIRA; CORREA, 2018).

A bibliografia de ambos os autores mencionados mostra a forte relação da expansão da cultura cafeeira e as ferrovias, principalmente no Estado de São Paulo, onde as ferrovias foram implantadas com o objetivo de solucionar o problema da falta de transporte rápido e de baixo custo para o escoamento da produção agrícola de café. É de extrema relevância ressaltar que existiram ferrovias que surgiram com outras finalidades que não foram o escoamento da produção agrícola do café, porém foram poucas, um exemplo foi a Companhia Sorocabana que surgiu para servir os produtores e comerciantes de algodão de Sorocaba (INOUE, 2015).

Alguns trabalhos mostram a temática das ferrovias assimiladas ao avanço econômico do Brasil e as mudanças causadas por este transporte, destacando a relação do início do trabalho assalariado e o princípio do capitalismo moderno as ferrovias. As ferrovias como já mencionado apresentam grandes potencialidades econômicas ao longo da história, assim como também apresenta uma grande potencialidade para o futuro do agronegócio brasileiro, porém além das questões políticas e econômicas, existem as questões sociais que merecem destaque (OLIVEIRA; CORREA, 2018).

Dentre os trabalhos que buscam entender as relações sociais podemos apontar os trabalhos de Batistina Maria de Sousa Corgozinho que destaca a formação de consciência de classe da camada social e a formação familiar. Utiliza-se como fonte no trabalho, os relatos orais e como fonte complementar a impressa. A temática das ferrovias relacionadas com a memória se dá em parte por conta do destaque nacional em relação à preservação dos bens ferroviários e a atribuição da responsabilidade dos bens ferroviários ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), depois de 2007, assim como também a definição da memória ferroviária (OLIVEIRA; CORREA, 2018).

### **3.2 O resgate e a preservação da memória social**

#### **3.2.1 CONCEITUAÇÕES DE MEMÓRIA HISTÓRICA E MEMÓRIA COLETIVA**

Partindo do princípio de que a pesquisa teve como objetivo geral descrever a relação da sociedade e do setor do agronegócio na região da Alta Paulista com o transporte ferroviário, em sua história e potencialidades, torna-se indispensável resgatar elementos históricos para descrever relação da sociedade da Alta Paulista do setor do agronegócio com o transporte ferroviária, assim como também revisitar a conceituação de memória que diverge do conceito de História, enquanto ciência.

As análises econômicas em relação à temática são importantes e de grande relevância, porém interpretar a função e os impactos das ferrovias somente a partir do elemento econômico, não permite entender a temática em sua totalidade, possivelmente não considerando determinados grupos sociais envolvidos ou impactados pelo modal de transporte ferroviário, como por exemplo, os trabalhadores e as populações rurais. Para interpretar as ferrovias em sua totalidade, para além do seu potencial econômico no agronegócio, deve-se resgatar elementos históricos, ressaltando-se a relevância da memória coletiva e da memória histórica e sobretudo da memória ferroviária categorias distintas que permitem uma maior compreensão das relações socioeconômicas (OLIVEIRA; CORREA, 2018).

Segundo Le Goff (1996), outro equívoco cometido em relação à ciência histórica é colocá-la na posição de sinônimo de memória. Embora o conceito de memória e História dialoguem, não podem ser considerados sinônimos e um serve de fonte para o outro. A história executa um trabalho intelectual que vai além de simplesmente restaurar memórias, tem que fazer uma análise crítica das fontes, entender a sua criação por meio de teorias que servem de ferramenta para interpretação do passado. A Constituição da memória, por si só, é um fenômeno histórico. Por conta disso, e diante do fato de que a memória é uma fonte histórica também, o historiador ou historiadora tem que identificar os princípios dessa seleção e observar como eles variam dependendo do lugar ou do grupo envolvido. E como essas memórias mudam com o tempo, a gente tem que entender uma coisa, a memória tem um poder muito forte, um poder enorme de construir identidades de grupos ressaltando os elementos pelos quais os indivíduos se veem como parte de um coletivo, muitas vezes em detrimento de quem não é visto como partido.

Tais elementos são fundamentais na construção das memórias e, conseqüentemente, da história destes indivíduos. Jacques Le Goff (1996) aponta a relação entre memória e história, quando salienta: “Tal como o passado não é a história, mas o seu objeto, também a memória não é a história, mas um dos seus objetos e, simultaneamente, um nível elementar de elaboração histórica” (LE GOFF, 1996, p. 51).

A memória é definida como a capacidade do ser humano de conservar e relembrar experiências informações relacionadas ao passado, sendo parte de processos de interação de cada indivíduo com seu meio. No início do século XX, o sociólogo Maurice Halbwachs trouxe uma ruptura na ideia do conceito de memória. Acreditava-se que o indivíduo era o único responsável pelo resgate de seu próprio passado, uma vez que a memória era regida exclusivamente por leis biológicas. Seus trabalhos foram pioneiros, pois introduziram o fator social no estudo da memória, mostrando a relação entre o individual e o coletivo (MIRANDA, 2019).

Halbwachs criou a categoria de “memória coletiva”, por intermédio da qual postula que o fenômeno de recordação e localização das lembranças não pode ser efetivamente analisado se não for levado em consideração os contextos sociais que atuam como base para o trabalho de reconstrução da memória. É, portanto, mediante a categoria de “memória coletiva” de Halbwachs que a memória deixa de ter apenas a dimensão individual, tendo em vista que as memórias de um sujeito nunca são apenas suas, ao passo que nenhuma lembrança pode coexistir isolada de um grupo social. Vale destacar que a categoria de memória coletiva se diverge da categoria de memória histórica (HALBWACHS, 2013).

A memória histórica visa produzir imagens unitárias do processo histórico, diferentemente da memória coletiva, a memória histórica busca “respostas” para o presente, no passado. Uma das marcas da história é a descontinuidade, pois cada fato encontra-se “[...] separado do que o precede ou o segue por um intervalo, em que se pode até acreditar que nada aconteceu” (HALBWACHS, 2013, p. 109), este, segundo o sociólogo, é um dos principais fatores que diferencia a memória coletiva da memória histórica.

Halbwachs aponta duas características principais que distinguem as memórias coletivas das memórias históricas. A primeira delas se relaciona ao fato de a memória coletiva ser uma corrente de pensamento contínuo, não artificial, que retém o passado que ainda está vivo (ou que é capaz de viver na consciência do grupo) e se confina aos limites desse grupo. A história, pelo contrário, é construída a partir de muitas divisões e cortes temporais artificiais e se coloca acima dos grupos. A outra característica remete à existência de muitas memórias coletivas, na medida em que cada grupo tem uma história, enquanto a História se pretende como universal (CASADEI, 2010, p. 157).

De acordo com Le Goff (1996), a memória por conservar certas informações, contribui para que o passado não seja completamente esquecido. O passado é capaz de trazer identidade e resistência, uma vez que, segundo Kundera (1978, p. 150-151)

Para liquidar os povos, começa-se por lhes tirar a memória. Destroem-se seus livros, sua cultura, sua história. E uma outra pessoa lhes escreve outros livros, lhes dá outra cultura e lhes inventa uma outra História. (KUNDERA, 1978, p. 150-151)

### 3.2.2 CONCEITUAÇÕES DE MEMÓRIA FERROVIÁRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

A memória ferroviária é um elemento fundamental para a preservação do patrimônio industrial do nosso país, assim como também de inúmeros trabalhadores e trabalhadoras que tem a sua história relacionada com a história das ferrovias no Brasil. Desde a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), a atuação do Estado brasileiro na proteção de bens ferroviários seguiu a prática de tombamento de bens e imóveis de acordo com o Decreto-lei nº 25, de 1937. Os valores atribuídos a estes bens tombados, em Atas do Conselho Consultivo, referiam-se a excepcionalidade ou monumentalidade do projeto ou da arquitetura, seja de estações (caso da Estação da Luz/SP - Processo nº 0944-T-76), de vilas ferroviárias (caso da vila ferroviária de Paranapiacaba/SP –

Processo nº 1252-T-87) ou de pátios ferroviários (caso do pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré/RO – Processo nº 1220-T-87) (ROCHNOW, 2015).

Nas atas mencionadas também se referiam ao valor histórico, destacando o potencial econômico para o país proporcionado pela ferrovia, assim como também a interiorização da ocupação do território brasileiro. Em uma pequena parcela, a perspectiva da história social do trabalho ferroviário foi valorizada como uma dimensão importante. Em relação aos processos de tombamento dos bens, utiliza-se critérios individualizados para cada caso, todavia, essa individualização não impediu que fosse feita a formação de um quadro referencial mínimo que direcionou novos tombamentos sobre bens ferroviários (ROCHNOW, 2015).

Com frequência diferentes áreas do saber relacionam a importância da ferrovia a temas da história do país (ocupação do território, desenvolvimento urbano, desenvolvimento econômico, entre outros) da arquitetura ferroviária (novas técnicas construtivas, novas soluções de projetos, novos materiais, entre outros) e das relações socioeconômicas desenvolvidas, desde o momento da instalação da primeira ferrovia no Brasil, na década de 1840, até o momento em que essa modalidade de transporte perdeu importância em favor do modal rodoviário, por volta dos anos 1960 (ROCHNOW, 2015).

Recentemente, a partir de determinação legal dada pela Lei nº 11.483/2007, o IPHAN foi responsabilizado por traçar uma estratégia para proteção em massa dos bens ferroviários oriundos da extinção da RFFSA. O art. 9º da referida Lei atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção” (ROCHNOW, 2015).

Diante disso, ficaram garantidas a preservação e a difusão da memória ferroviária, que seriam promovidas por uma série de ações elencadas no parágrafo 2º do art. 9º: “I – construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II – conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA” (ROCHNOW, 2015).

Formulada dentro do Parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Por meio da Lei, o legislador equivale a categoria de memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição (ROCHNOW, 2015)

Em 2010, a Portaria IPHAN nº 407 normatizou o processo para patrimonialização dos bens ferroviários e estabeleceu a sua preservação por meio da inscrição na denominada Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, sendo inaugurado um novo instrumento e preservação cultural, a inscrição na referida Lista, que prescinde de avaliação do Conselho Consultivo do órgão, mas não da aprovação pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada na Portaria. Entre outras responsabilidades, a mesma expressou a necessidade de gestão coletiva do patrimônio ferroviário entre a União, os estados, municípios e entidades da sociedade civil (ROCHNOW, 2015).

A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário seguiu inscrevendo bens considerados como constituintes da memória ferroviária. Tanto a Lei quanto a Portaria operam a partir da equivalência entre memória ferroviária e patrimônio ferroviário, que se realiza na pressuposição de que todo e qualquer elemento físico relacionado à ferrovia gerou alguma memória (ROCHNOW, 2015)

O processo de patrimonialização de um bem ocorre a partir de ações e de discursos específicos. As ações partem de práticas institucionais motivadas ou banalizações, por atribuições legais e em uma pequena parcela partem das demandas sociais. A privatização da RFFSA e, posteriormente, a sua extinção trouxeram a necessidade de preservação do seu patrimônio histórico artístico e documental, acumulado desde a sua implantação no Brasil na segunda metade do século XIX. Por parte do IPHAN, a proteção desse patrimônio implicou na criação e articulação de um discurso sobre o conceito de memória ferroviária, ao mesmo tempo em que foi necessário desenvolver e aplicar um novo instrumento de preservação (ROCHNOW, 2015).

De acordo com o IPHAN pode-se considerar o conceito de memória ferroviária fiel à história monumental tradicional, uma vez que generaliza as particularidades com o objetivo de criar um discurso de unidade sobre um passado que foi heterogêneo. A generalização do conceito objetifica uma política de grande envergadura, que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e ela é associada aos valores histórico, artístico, paisagístico, arquitetônico, belas artes, memória etc.

[...] o estudo das citações da expressão ‘memória ferroviária’ indica que o termo foi introduzido na comunidade ferroviária pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), conectada diretamente com os haveres e sentidos imprimidos pelo grupo ao passado ferroviário. (MATOS, 2015, p. 67).

Entre 1970-80, apoiando o movimento em prol a memória que se remetia ao trem, o que foi fundamental para ações de políticas públicas em torno do acervo ferroviário. O uso do conceito foi utilizado pela primeira vez na Revista Ferrovia e, logo após, na Revista Ferroviária.

A generalização sobre o conceito de memória ferroviária objetificar uma política de preservação de grande envergadura, que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e que ela é facilmente associada a quaisquer valores (histórico, artístico, paisagístico, arquitetônico, belas artes, memória etc.). Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio (ROCHNOW, 2015).

De forma gradual, os indivíduos começaram a ter uma preocupação com o patrimônio ferroviário na década de 1970, passando a formar associações que atualmente são denominadas e classificadas como organizações civis não governamentais, as Associações de Preservação Ferroviárias (APF), que tem a sua demanda alinhada à matéria do direito à cultura (REIS, 2013).

A primeira AFP foi fundada em 1977 e tinha como principal objetivo recuperar as peças e materiais que haviam sido abandonados e estavam em estado de degradação, degradação esta que se dava, ao tempo e ao descaso das autoridades públicas, que eram importantes para a preservação da memória ferroviária. A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), embora seja brasileira, foi formada a partir da iniciativa de um francês, Patrick Henri Ferdinand Dollinger, associado a Sérgio José Romano e Juarez Spaletta e tinha como ideia inicial a prática do colecionismo e da montagem de trens grandes uma experiência presente na realidade brasileira, similar aos costumes correntes na Europa e nos Estados Unidos (MATOS, 2020).

Matos (2020) destaca que o grupo referido, indica a administração de museus a administração de museus e operações de trens turísticos como ações que garantiriam a preservação dos materiais ferroviários. O modelo adotado pela ABPF indica trechos que foram desativados para implantar passeios em trens turísticos nos finais de semana, o que valoriza a operação, assim como também o maquinário, que é compatível com o desenvolvido pelos norte-americanos, como exemplo, o existente no trecho da antiga *Denver & Rio Grande Western Railroad*, entre os estados de Colorado e Novo México. O passeio conta com locomotivas, carros e *Gondola Car* – um tipo de carro aberto para trens especiais ou turísticos.

A ABPF que iniciou com três voluntários logo em seguida começou a funcionar de maneira mais robusta e posteriormente foi formalizado como uma pessoa jurídica sem fins lucrativos e regulamentado pelo estatuto social, com caráter instrutivo, cultural e recreativo, tornando-se uma interlocutora importante com o poder público e uma fiscalizadora assídua das condições de conservação dos objetos ferroviários, servindo de modelo para outras associações (MATOS, 2020).

Em 1979, iniciou a operação de viagens em locomotivas, a partir da ABPF, conseguindo em comodato com a RFFSA, a cessão de 13 locomotivas a vapor. O percurso das viagens percorria o trecho de 24,5 quilômetros entre a Estação de Anhumas/Campinas e a cidade de Jaguariúna, recebido em comodato da Fepasa. O trecho tornou-se mais complexo em 1984, formado por um museu e pela operação do trem, intitulado de Museu Dinâmico Viação Férrea Campinas-Jaguariúna. Esse seria o primeiro empreendimento gerido por uma associação preservacionista (MATOS, 2020).

Matos (2020) destaca que o grupo concorre para tornar-se consultor em planos de recuperação de bens históricos em parceria com municípios e demais associações, como no caso da Associação Nacional de Preservação Ferroviária (ANPF) com filiais em quatro estados da federação: São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Minas Gerais, expansão iniciada em 1989 com a fundação da Regional-Rio.

Em 8 de abril de 1984, foi fundada a Associação de Preservação da Memória Ferroviária (APMF) na cidade de São Paulo. A associação tinha o objetivo de preservar a memória e as tradições ferroviárias. Foi idealizada e ainda é liderada pelo advogado e engenheiro Sérgio Feijão Filho, que integrou anteriormente a ABPF. Em 1982, Feijão Filho encaminhou carta ao IPHAN solicitando dados sobre a E.F. Madeira-Mamoré, em processo de tombamento, buscando aproximar-se dos executores do projeto de revitalização. Em 1989, Feijão Filho encaminhou carta à Revista Ferroviária, solicitando ajuda de especialistas na recuperação da locomotiva nº 611, adquirida pelo grupo. A associação referida foi reconhecida oficialmente como uma entidade nacional, mas tinha a sua atuação de forma restrita ao território paulista (MATOS, 2020).

Recentemente, em 2000, a APMF passou a incluir o caráter turístico e pedagógico entre suas finalidades e tem estabelecido convênios e apoiado outras associações, mudando a sua designação. Em 2002, o município de Americana solicitou a associação para a recuperação da estação ferroviária local e restauração de bens móveis, imóveis e documentos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, e da fundação da Associação Mogiana de Preservação Ferroviária. Em 2008, com quem tem desenvolvido projetos em parceria, como o “Trem da Cana”, a ser

implantado no município de Sertãozinho. Em 2013, a municipalidade de Tupã/ SP também solicitou ajuda para recuperar a região da Alta Paulista (MATOS, 2020).

Segundo Matos (2020), o número de associações mais que dobrou, surgindo sete novos grupos. Vale lembrar que em 1992 foi oficialmente anunciada a desestatização da RFFSA e, em 1998, a FEPASA foi incorporada ao espólio da Rede, resultando na sua extinção. A década seguinte apresentou aumento significativo também. Novos 15 grupos foram identificados entre 2000 e 2015. A esse tempo, as concessões da malha ferroviária estavam consolidadas e a RFFSA estava em processo de esvaziamento, sendo declarada extinta em 2007, momento em que o IPHAN foi declarado como responsável pela memória ferroviária, decisão recebida com agrado pelos grupos, pois encaixava-se as suas necessidades de dialogar com o poder público.

Outro elemento fundamental para a preservação do patrimônio industrial do país, é a Educação Patrimonial, que segundo Florêncio *et al.* (2014), refere-se a todos processos educativos formais e não formais que têm como foco o patrimônio cultural. Todas as vezes as pessoas se reúnem para construir e dividir conhecimentos, investigar para conhecer melhor, entender e transformar a realidade que as cerca estão realizando uma ação educativa. Quando tudo isso é feito levando em conta algo relativo ao patrimônio cultural, então trata-se de Educação Patrimonial. Pode-se considerar ações de Educação Patrimonial as APMF e até mesmo o grupo que se dedica a preservação da memória ferroviária da Alta Paulista no Município de Tupã, que tem como objetivo a estruturação do Museu da memória ferroviária.

### 3.2.3 CONCEITUAÇÕES DE CONSCIÊNCIA HISTÓRICA E SUAS TIPOLOGIAS

Segundo Rüsen(2007) a história desempenha uma função prática na vida das pessoas e não existe apenas por existir. Para sustentar o termo consciência histórica, Rüsen parte do princípio que o processo da consciência histórica ocorre por meio das narrativas do presente a fim de explicar o passado. Diante disso, o passado seria uma representação abstrata do presente. A consciência histórica pode ser definida como uma categoria que tem relação com toda forma de pensamento histórico, por meio do qual os sujeitos possuem experiência do passado e o interpretam como história. Em síntese, consciência histórica, é “(...) a suma das operações mentais com as quais os homens interpretam sua experiência da evolução temporal de seu mundo e de si mesmos, de forma tal que possam orientar, intencionalmente, sua vida prática no tempo” (RUSEN, 2010, p. 57)

Vale destacar que a consciência histórica não deve ser compreendida apenas como “simples conhecimento do passado”, mas como um meio de “meio de entender o presente e

antecipar o futuro”, sendo um conjunto organizado de operações mentais que definem as especificidades da construção do pensamento histórico e a função que o mesmo exerce na cultura humana (RUSEN in BARCA et al. 2010, p. 36-37).

Rüsen (2007) classificou a consciência histórica em quatro categorias, sendo elas: Consciência Tradicional, Exemplar, Crítica e Genética, considerando que, através delas, o homem desenvolve suas argumentações na vida prática. Cada uma das consciências históricas referidas, é desenvolvida no ser humano de modo a influenciar o seu entendimento sobre o mundo por meio da argumentação em que ele se respalda.

Neste sentido, a consciência histórica de tipo tradicional, estão relacionadas às “as experiências temporais serão processadas em tradições possibilitadoras e condutoras de ações. As tradições se tornam visíveis e serão aceitas e reconstruídas como orientações estabilizadoras da própria vida prática.” (RUSEN in BARCA et al. 2010, p. 45). Diante disso, o indivíduo que compreende o seu mundo por meio desse tipo de consciência histórica, tem a intenção, por meio do seu discurso, trazer uma narrativa passada ao presente, sem o objetivo de problematizar as atuais conjunturas em que está inserido.

A consciência histórica de tipo exemplar, o indivíduo tem como objetivo explicar o mundo por meio da exemplificação do passado, partindo de situações que o mesmo experienciou, sem a intencionalidade de inserir o passado no presente, mas sim explicar o presente pelo passado (RUSEN,2007).

Se constrói a competência de regra em relação à experiência histórica; os conteúdos da experiência serão interpretados como caso de regras gerais, e formam-se, na interação entre generalizações de regras e isolamento de casos, como condição necessária para um emprego prático na vida da adquirida competência de regras de juízo.” (RUSEN in BARCA et al. 2010, p. 46)

Em relação à consciência do tipo crítica “(...) as experiências temporais serão empregadas de modo que o afirmado modelo de interpretação da vida prática será anulado e será feito valer as necessidades e interesses subjetivos.” (RUSEN in BARCA et al. 2010, p. 46).

A consciência genética possibilita aos indivíduos considerarem sua própria autorrelação como dinâmica e temporal. Eles compreendem sua identidade como “desenvolvimento” ou como “formação”, e ao mesmo tempo, com isso, aprendem a orientar temporalmente sua própria vida prática. Diante disso, a consciência genética ocorre quando o indivíduo está consciente do seu presente e de que está inserido em um mundo, onde seu presente é um reflexo do que ocorreu no passado (RUSEN in BARCA et al. 2010, p. 46)

**Quadro 3** – Os quatro tipos de Consciência da História de acordo com Jörn Rüsen

	TRADICIONAL	EXEMPLAR	CRÍTICA	GENÉTICA
Experiência do tempo	Origem e repetição de um modelo cultural e de vida obrigatória	Variedades de casos representativos de regras gerais de conduta ou sistema de	Desvios de problematizadores dos modelos culturais e de vida atuais	Transformações dos modelos culturais e de vida alheios em outros próprios e aceitáveis
Formas de significação histórica	Permanência dos modelos culturais e de vida na mudança temporal	Regras atemporais de vida social. Valores atemporais	Rupturas das totalidades temporais por negação de sua validade	Desenvolvimento nos quais os modelos culturais e de vida mudam para manter sua permanência
Orientação da vida exterior	Afirmção das ordens preestabelecidas por acordo ao redor de um modelo de vida comum e válido para todos	Relação de situações particulares com regularidades que se atêm ao passado e ao futuro	Delimitação do ponto de vista próprio frente às obrigações preestabelecidas	Aceitação de distintos pontos de vista em uma perspectiva abrangente do desenvolvimento comum
Orientação da vida interior	Sistematização dos modelos culturais e de vida por imitação – role playing	Relação de conceitos próprios a regras e princípios gerais. Legitimação do papel por generalização	Autoconfiança nas refutações de obrigações externas – role playing	Mudanças e transformação dos conceitos próprios como condições necessárias para a permanência e a autoconfiança. Equilíbrio de papéis
Relação com os valores morais	A moralidade é um conceito preestabelecido de ordens obrigatórias; a validade moral é inquestionável	A moralidade é a generalidade de obrigação dos valores e dos sistema de valores	Ruptura do poder moral dos valores pela negação da validade	Temporalização da moralidade. As possibilidades de um desenvolvimento posterior se convertem em uma condição de moralidade
Relação com o raciocínio moral	A razão subjacente aos valores é um suposto efetivo que permite o consenso sobre questões morais	Argumentação por generalização, referência a regularidades e princípios	crítica dos valores e da ideologia como estratégia do discurso moral	A mudança temporal se converte em um elemento decisivo para a validade dos valores morais

fonte: (RUSEN in BARCA et al. 2010, p [...].)

Assim, o modelo de consciência histórica que é proposto Rüsen é adequado ao estar no mundo e viver na sociedade contemporânea, defende que o ser humano age de modo histórico, sendo que o seu entendimento se dará pelas quatro tipologias do quadro apresentado. Assim, as narrativas são importantes ferramentas de análise das consciências históricas e de percepção do papel social de cada indivíduo (MARRERA; SOUZA, 2013).

### **3.3. Da natureza, abordagem e tipologia da pesquisa**

Levando-se em consideração as especificidades da pesquisa, que buscou interpretar o fenômeno das ferrovias na Alta Paulista em sua totalidade, além de ser um transporte de (carga/pessoas) e sem ocultar ou invisibilizar determinados grupos que tiveram um papel fundamental na história tanto das ferrovias, quanto da região geográfica estudada.

Diante disso buscou-se trazer contribuições teóricas para interpretar as ferrovias perspectiva sociológica e contribuições da História enquanto ciência, destacando o seu potencial econômico, mas sem escamotear as questões sociais, políticas e econômicas entorno das ferrovias, literatura acadêmica e documentos, o que traz indicadores que a caracterizam a pesquisa como qualitativa.

A abordagem vista como mais adequada para o desenvolvimento da pesquisa de acordo com o problema direcionador, é a abordagem qualitativa, pois este tipo de abordagem, permite ao pesquisador responder questões vistas nos permite responder questões vistas como muito particulares, tendo como preocupação nas ciências sociais com um nível que não pode ser quantificado, sendo assim, a pesquisa qualitativa tem como principal preocupação o universo dos significados, motivos, crenças e valores que corresponde ao espaço mais profundo das relações (MINAYO; DESLANDES, 2007).

Neste sentido, a pesquisa assumiu tipologia descritiva segundo os seus objetivos, uma vez que tem como principal finalidade descrever a relação da sociedade e do setor do agronegócio da região da Alta Paulista com o transporte ferroviário em sua história e potencialidades, resgatando a história das ferrovias e a sua relação com as comunidades e sociedade da região da Alta Paulista, interior de São Paulo (MARTINS; THEÓPHILO, 2009).

## **4. TRIANGULAÇÃO SOBRE A ALTA PAULISTA, SUA IDENTIDADE E A FERROVIA**

### **4.1 Da Agricultura Local e Familiar para as estruturas do Agronegócio**

Localizada na porção extrema oeste do estado de São Paulo, a Alta Paulista é formada por um recorte geográfico que se inicia saindo de Bauru/SP no sentido noroeste rumo o rio Paraná, no município de Panorama/SP, passando por algumas microrregiões com identidade social e econômicas próprias e algumas centralidades urbanas (com destaque para Garça, Marília, Pompéia, Tupã, Osvaldo Cruz, Adamantina e Dracena), mas de modo geral muito ligadas à ruralidade e ao agronegócio.

Os autores acima dispostos apresentam em suas obras que a formação da região, se deu por conta de um forte processo de colonização impelido por imigrantes europeus de diversas nacionalidades (especialmente Italianos, Alemães, Japoneses, Espanhóis e Portugueses) e migrantes de outras regiões do Brasil (especialmente da região nordeste), mas todos eles destacam que os primeiros territórios produzidos pela ação humano no espigão da Alta Paulista foi pela ação dos indígenas de etnias diversas com maior prevalência dos Kaingang.

Destacam os autores que o processo de colonização no Brasil e, nestes termos a tomadas das terras dos indígenas (povos originários) da Alta Paulista, ocorreu de modo extremamente violento com o assassinato coletivo de grupos aldeados, contaminação de fontes de água e mesmo com doação de cobertores e roupas contaminadas com vírus de sarampo (RIBEIRO, 1977). Dentre outros aspectos, é importante destacar que, mesmo junto aos indígenas, a relação com a terra era central nesta região, seja pela coleta, pela caça, pela pesca ou pela iniciação da agricultura doméstica.

Com a colonização, cada microrregião foi ganhando seus contornos e identidades sociais, de acordo com a cultura dos grupos chegantes ou pelas conjunturas geoclimáticas, logísticas e mesmo econômicas de cada tempo. Assim, todas as terras, com raras exceções protegidas pela presença indígena ou por legislações apropriadas, sofreram pela exploração da madeira como seu primeiro ciclo produtivo.

Os autores estudados indicam o desenvolvimento da agricultura local e familiar como geradora de recursos para as famílias e empreendedores nos primeiros ciclos econômicos da Alta Paulista. Até os dias atuais, muitas microrregiões de caracterização agrícola, mantêm-se sobre forte estrutura da Agricultura Familiar alavancada por políticas públicas e incentivos específicos. (FABRI; TAVARES, 2014).

Historicamente a região da Alta Paulista foi e, em algumas de suas microrregiões ainda é, forte produtora de café com destaque para a microrregião de Garça e também Marília; a produção do algodão teve destaque pontual em suas microrregiões; a produção de ovos nas microrregiões de Bastos e Tupã; o amendoim nas microrregiões de Tupã e de Pompéia; a carne bovina em Adamantina e Dracena; a acerola em Junqueirópolis, dentre outros destaques do agronegócio (FABRI; TAVARES, 2014).

Importante destacar ainda a presença crescente da produção de cana-de-açúcar com toda a grande envergadura de sua cadeia produtiva, inclusive com usinas no município de Queiroz e de Flórida Paulista. A produção de cana-de-açúcar e o seu processamento para chegar-se ao açúcar e ao álcool movimentam boa parte das economias nessas microrregiões, em complexos sistemas de geração de empregos diretos, encadeamento de negócios diversos e produção de divisas para os cofres públicos.

Ainda, é indispensável destacar a presença de indústrias nacionais e multinacionais de equipamentos (equipamentos de pequeno, médio e grande porte) e produtos agrícolas, além de cooperativas agrícolas presentes em todas as sedes de microrregiões acima destacadas. Tais estruturas capitais e movimentos socioeconômicos relacionados ao campo de maneira geral e ao agronegócio em específico deixam claro a identidade e a potencialidade econômica em desenvolvimento da região.

Por outro lado, as logísticas de transportes da região, seguindo-se a matriz nacional, são quase que totalmente estruturadas sobre o modal rodoviário, o que causa aumento dos custos de produção e comércio, aumentando o custo de vida da região e reduzindo a competitividade dos seus produtos, inclusive e fortemente o oriundo do agronegócio.

Importante destacar a pujança econômica da cidade de Marília, que é a maior cidade da Alta Paulista, seguida por Tupã, Garça, Dracena e Adamantina, todas consolidadas como centros regionais de serviços públicos, comerciais, bancários, hospitalares, de prestação de serviços e mesmo industriais com destaque para Marília.

#### **4.2 A Estação Ferroviária de Tupã/SP**

Outro campo importante, também tratado neste estudo, é a memória ferroviária, como indutora de provimento para a reflexão histórica e a percepção racional de possibilidades futuras para as pessoas, seus grupos e atividades e, para a sociedade de modo geral. Os documentos indicam a ascensão e a queda da ferrovia, assumindo contornos de um fenômeno histórico que marcou e alterou a vida das pessoas e suas comunidades, hoje municípios ou cidades da Alta Paulista.

A estrada de ferro intitulada como tronco oeste da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, após ser incorporada pela FEPASA e posteriormente incorporada pela Rede Ferroviária Federal foi concedida à iniciativa privada (em 18/11/1998). Neste ponto histórico, anteriormente tratado, o trecho Bauru a Panorama foi completamente desativado pelas empresas concessionárias, sendo que o último trem visto foi um cargueiro que saiu carregado do entreposto do Ceagesp de Tupã, rumando para Bauru, em 28/10/2007. Posteriormente, por apenas algumas vezes, por dois anos, trafegou o trem de capina química, que pulverizava herbicidas ao longo dos trilhos.

A memória ferroviária ficou apenas com aqueles que, saudosos, guardavam suas histórias, fotos e alguns documentos dos tempos da ferrovia. As estações ferroviárias, por sua vez, seguiram trilhos diferentes em cada uma das cidades da Alta Paulista, por onde o trem passou, dentre elas Tupã, Adamantina e Panorama.

A Estação Ferroviária de Tupã, no km 541,8 do tronco oeste, foi inaugurada com a chegada do lastro (primeiro trem) em 15 de novembro de 1941. Os documentos pesquisados indicam a existência de três estações, a primeira, de 1941 muito modesta e construída em madeira; uma segunda também pequena, mas em alvenaria ainda na década de 1940 e, a atual de 1969.

**Figura 5** - Chegada do lastro em Tupã (15/11/1941)



Fonte: CAMARGO, Jônatas. Companhia Paulista – a Ferrovia Padrão – parte 4 (13m31s), corte em 4m31s. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=VCy81g1YfbQ>

Na reconstrução de 1969 a Estação de Tupã foi bastante ampliada dado o grande movimento de pessoas e carga, inclusive recebendo a estrutura metálica e telhas produzidas na Inglaterra e que estavam sendo usadas na Estação de Guataparã (região de Araraquara), desativada em 1968. (RODRIGUES, 2001; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2022).

**Figura 6** – Estação Ferroviária de Tupã na década de 1970.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tupa.html>

**Figura 7** – Gare (plataformas) da Estação Ferroviária de Tupã em 1992.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tupa.html>

Após a desativação da ferrovia pelas concessionárias privadas, conforme destacado em 2007, os trilhos e a Estação Ferroviária de Tupã foram completamente abandonados.

**Figura 8** –Estação Ferroviária de Tupã abandonada e depredada na década de 2010.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/tupa.html>

A Estação Ferroviária de Tupã foi concedida à gestão e ao uso da Prefeitura Municipal de Tupã por ato da Secretaria do Patrimônio Público da União em São Paulo, em 26 de novembro de 2010, conforme consta no Diário Oficial da União nº 228, seção 3, (de 30/11/2010), página 157.

A partir de então a Prefeitura Municipal de Tupã conseguiu trazer recursos federais e houve a reforma do prédio para abrigar ao Museu do Tropeiro a partir de 2019. Em 2021, Faculdade de Ciências e Engenharia – FCE, por meio do Grupo de Pesquisa GEDGS (Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social) iniciou trabalhos de resgate da memória ferroviária, fazendo-se produzir um acervo inicial para o Museu Ferroviário de Tupã. Em 2022 a UNESP criou o Espaço Museológico Museu Ferroviário da Alta Paulista em espaços e salas cedidas pela Prefeitura Municipal de Tupã na Estação Ferroviária, aportando investimentos e atividades de estudos e pesquisa sobre a temática. Hoje a Estação Ferroviária de Tupã abriga três acervos denominados de “Museu do Tropeiro”, “Museu da Fotografia” e “Espaço Museológico Museu Ferroviário da Alta Paulista”, este sobre gestão da FCE/UNESP.

#### **4.3 A Estação Ferroviária de Adamantina/SP**

Depois de vários anos de sua chegada à Tupã, finalmente o lastro da ferrovia chegou à Adamantina em 20 de abril de 1950, com a inauguração de sua Estação Ferroviária, no km 613,4 do tronco oeste da ferrovia. Adamantina seria a ponta da linha, sendo a boca do sertão, até 1958, quando um novo trecho seria inaugurado pela CPEF. (RODRIGUES, 2001)

**Figura 9** - Chegada do primeiro trem em Adamantina em 1950.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>

**Figura 10** – Trem da Companhia Paulista em Adamantina no ano de 1960.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>

Em 1999 a estação de Adamantina foi incendiada por vândalos, uma grande perda para o patrimônio histórico e cultural da cidade, para a região da Alta Paulista e para o despertar da consciência histórica da população local em relação a importância que as ferrovias tiveram no passado na região. O que sobrou do ocorrido foi somente a plataforma, sua cobertura e o banheiro. Em 2004, a estação já sem movimento de trens havia no mínimo um ano, era coberta por mato em seu leito e trilhos ao longo da plataforma, foi então transformada em estacionamento de automóveis.

**Figura 11** - Estação de Adamantina, antes do incêndio de 1999.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>

**Figura 12** – Incêndio de 1999 na Estação Ferroviária de Adamantina.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>

#### 4.4 – A Estação Ferroviária de Panorama

A estação de Panorama foi inaugurada em 20 de janeiro de 1962, quando a pequena cidade já era considerada município desde 1953. Sua estação foi construída provisoriamente de madeira e ficou desta forma até 1983 quando uma nova estação foi inaugurada. Surpreendentemente, a FEPASA (que administrava toda a malha paulista nesta época) construiu a nova estação com o mesmo estilo das outras do tronco oeste da antiga CPEF, com os traços arquitetônicos dos anos 1940.

**Figura 13** – Estação de Panorama, em madeira, em 1973.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/panorama.html>

O porto de Panorama tinha as plataformas de desembarque, de onde chegavam as chatas da Navegação Meca S.A, que estavam vindo de Guaíra, cidade 453 km ao sul do Paraná, para o transbordo de trigo para os vagões da Fepasa. Dessas chatas os grãos eram transferidos para vagões graneleiros através de sugadores (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2018).

A estação de Panorama por determinado tempo foi uma das estações operacionais da Ferrobán, tendo inclusive o símbolo da empresa à sua frente, porém depois de 2001/2002 foi abandonada junto com toda a linha Bauru- Panorama (GIESBRECHT, 2018). Em Panorama, a expectativa era imensa pela inauguração da estação ferroviária e chegadas dos trens:

“A expectativa era grande pela retomada do transporte ferroviário na linha que liga Bauru a Panorama, tornando mais viável a permanência da empresa no Porto Intermodal de Panorama. No entanto, parece que vencida pelo cansaço e cansada de aguardar por promessas e perspectivas a longo prazo para a implantação da Ferronorte e eficaz funcionamento da Hidrovia Tietê-Paraná, a empresa decidiu sair da cidade e engajar seus investimentos em outro local.” (O Beira-Rio, 27/07/2010 apud GIESBRECHT, 2018).

**Imagem 11.** A estação de Panorama em 1998.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/panorama.html>

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sociedade local da Alta Paulista tem uma relação afetiva com as ferrovias, uma vez que elas se encontram em situação de abandono pelo poder público. A geração presente desconhece a história das ferrovias e quanto elas foram importantes para a formação territorial da mesma e por não conhecerem a importância das ferrovias no passado, também desconhecem o seu potencial futuro. Esse fato ocorre, devido à falta de consciência histórica da população local.

Formulada dentro do Parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Por meio da Lei, o legislador equivale a categoria de memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição (ROCHNOW, 2015).

Em 2010, a Portaria IPHAN nº 407 normatizou o processo para patrimonialização dos bens ferroviários e estabeleceu a sua preservação por meio da inscrição na denominada Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, sendo inaugurado um novo instrumento de preservação cultural, a inscrição na referida Lista, que prescinde de avaliação do Conselho Consultivo do órgão, mas não da aprovação pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada na Portaria.

Contudo mesmo, a memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário, o abandono público e falta de consciência histórica da população fica expresso, como exemplo, pela situação atual das estações de Adamantina. A estação de Adamantina foi inaugurada em 20 de abril de 1950, apresentava bastantes detalhes históricos sobre as ferrovias e sobre o período em que ela foi construída, uma vez que a mesma foi construída em madeira, material que era bastante abundante na região neste período e a mesma também foi ponto final da linha da Paulista do seu tronco oeste, de 1950 até 1958 (GIESBRECHT, 2022).

Partindo da perspectiva de que a ciência histórica enquanto ciência permite ao historiador recorrer além das fontes históricas escritas e documentos ditos como oficiais a outros tipos de fontes, como por exemplo, as fontes históricas visuais, ao observar atentamente, a constatação anterior foi comprovada por meio de fotos do período mencionado e fotos atuais de trechos ferroviários e estações mencionadas nesta dissertação.

Conclui-se este trabalho com fortes indicativos que a sociedade da Alta Paulista de modo geral e as atividades do agronegócio em específico seriam fortemente beneficiadas pela

reativação das atividades ferroviárias na antiga malha oeste da Estrada de Ferro Paulista. Neste sentido importante destacar que o transporte ferroviário funciona apenas até Bauru/SP e exclusivamente para o transporte de combustíveis, neste sentido todo combustível utilizado pela população e cadeias produtivas da Alta Paulista são reembarcados nos terminais desta cidade para então, por rodovia, chegarem às cidades pequenas, mas também médias como Garça, Marília, Pompéia, Tupã, Osvaldo Cruz, Adamantina, Dracena e Panorama. No sentido inverso, o álcool e açúcar, equipamentos agrícolas, amendoim, café e tantos outros produtos rumam sentido Campinas/SP, São Paulo/SP e porto de Santos pela rodovia, onerando todo o processo logístico e tornando os produtos menos competitivos no mercado.

Por outro lado, a partir dos estudos da museologia e memória ferroviária, destacam-se os trabalhos da FCE/UNESP Tupã, em parceria com a Prefeitura Municipal de Tupã e com o Museu Histórico e Pedagógico Índia Vanuúre, que iniciaram em 2021 o resgate da memória e a produção de um acervo que possa narrar historicamente o fenômeno ferroviário na Alta Paulista, desde 2022 se consolidou o Espaço Museológico Museu Ferroviário da Alta Paulista, junto à antiga Estação Ferroviária da cidade, administrado pela UNESP por meio do Decreto Municipal nº 9.217, de 21 de outubro de 2021, assinado pelo Prefeito Municipal de Tupã e ainda pelo Termo de Permissão de Uso e Administração de salas da Estação Ferroviária de Tupã, assinada pelo Prefeito Municipal de Tupã e pelo Diretor da FCE/UNESP Tupã, no mesmo dia 21/10/2021.

Neste sentido, tornasse necessário, tecer parcerias e olhares para as intuições museológicas não somente como equipamentos sociais ligados exclusivamente ao passado, mas como uma fonte de construção do conhecimento histórico no presente da importância que a mesmas desempenharam no passado para identificar as potencialidades futuras da reativação da ferrovia para desenvolvimento socioeconômico da região, em especial ao agronegócio, uma vez que a mencionada região, tem a sua economia fortemente pautada nas produções agrícolas e suas cadeias produtivas.

## REFERÊNCIAS

- AMNAP-Associação dos Municípios da Nova Alta Paulista. **Projeto de Desenvolvimento Regional da Nova Alta Paulista**: “Nova Alta Paulista do Futuro”. Adamantina, 2021. Disponível em: [http://www.amnap.com.br/downloads/1\\_-\\_Projeto\\_Nova\\_Alta\\_Paulista\\_do\\_Futuro\\_-\\_Vers%C3%A3o\\_22-10-2021\\_-\\_P%C3%B3s\\_revis%C3%A3o\\_AMNAP.pdf](http://www.amnap.com.br/downloads/1_-_Projeto_Nova_Alta_Paulista_do_Futuro_-_Vers%C3%A3o_22-10-2021_-_P%C3%B3s_revis%C3%A3o_AMNAP.pdf). Acesso em: 26 abr. 2022.
- ARAÚJO, S.M.; BRIDI, M.A.; MOTIM, B.L. **Sociologia**: um olhar crítico. São Paulo: Contexto, 2009.
- ARAÚJO, M. J. **Fundamentos de Agronegócios**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2018.
- ARON, R. **As etapas do pensamento sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- BBC NEWS. 2016. About BBC News Labs. Disponível em: <http://bbcnewslabs.co.uk/about.html>. Acesso em: 08/11/2022.
- BAPTISTA, J. L. O surto ferroviário e seu desenvolvimento. *In*: Congresso de História Nacional, 3, 1942, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942.
- BARROS, J. C. D. A Escola dos Annales: considerações sobre a História do Movimento. **Revista Eletrônica História em Reflexão**, Dourados, v. 4, n. 8, dez. 2010. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/historiaemreflexao/article/view/953>. Acesso em: 6 set. 2021.
- BARROS, J. D. **Fontes Históricas** – uma introdução aos seus usos historiográficos. Petrópolis: Editora Vozes, 2019.
- BLOCH, M. L. B. A história, os homens e o tempo. *In*: BLOCH, M. L. B. **Apologia da História ou O ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001, pp. 51-68.
- BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, v. 13, n. 11, p. 27-36, 2011.
- BOVOLENTA, F. C.; BIAGGIONI, M. A. M. Diagnóstico energético de rotas de escoamento do etanol da região Centro-Oeste do Brasil para exportação. **Engenharia Agrícola** [online], v. 36, n. 3, May-Jun., 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-4430-Eng.Agric.v36n3p408-419/2016>. Acesso em: 20 nov. 2021. p. 408-419.
- BRANCALEONE, Cassio. Comunidade, sociedade e sociabilidade: revisitando Ferdinand Tönnies. **Revista de Ciências Sociais: RCS**, v. 39, n. 2, p. 98-104, 2008.
- BURKE, P. **A escrita da história**: novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992.
- CASADEI, E. B. Maurice Halbwachs e Marc Bloch em torno do conceito de memória coletiva. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 9, n. 108, p. 153-161, 27 abr. 2010.
- COGGIOLA, O. “Ciências Humanas: o que são, para que servem”. **Intelligere, Revista de História Intelectual**, n. 9, p. 14-38, jul. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2447-9020.intelligere.2020.173539>. Acesso em: 20 nov. 2021.
- DAVIS, J. H.; GOLDBERG, R. A. **A Concept of Agribusiness**. Boston: Harvard University, 1957.

DIAS, A.; DA SILVA, J. C.; KAGUEIAMA, H. H; HADDAD, C. R; URIONA, M. M.; LEZANA, Á. G. R.; JULIATTO, D. L. Railway Industry Roadmap in the State of Santa Catarina, Brazil. **Transport Problems**, v. 10, n. 15, Dec. 2015, p. 29-36. Disponível: [http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2015/zaszytSE/2015t10zSE\\_03.pdf](http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2015/zaszytSE/2015t10zSE_03.pdf). Acesso: 20 nov. 2021.

EGAS, E. Presidentes de São Paulo: Período Republicano. **O Estado de S. Paulo**, 1926-27, 3 v., 1926.

FARIA, A. **Mauá**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1925.

FEBVRE, L. Contra o vento: Manifesto dos novos Annales. *In*: NOVAIS, F. A., SILVA, R. F. (orgs). **Nova história em perspectiva 1**. São Paulo: Cosac Naify, 2011.

FELIX, M. K. R.; CAVALCANTE FILHO, J. T. **Marco Normativo do Setor Ferroviário Brasileiro**: Caminhos para Superação da Insegurança Jurídica e Regulatória. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, dezembro/2016 (Texto para Discussão n. 218). Disponível em: [www.senado.leg.br/estudos](http://www.senado.leg.br/estudos). Acesso em: 12 dez. 2016.

FLORÊNCIO, S. R.; CLEROT, P.; BEZERRA, J.; RAMASSOTE, R. **Educação Patrimonial**. Histórico, conceitos e processos. IPHAN-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao\\_Patrimonial.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf). Acesso em: 28 abr. 2022.

FRESCA, T. M. **A dinâmica funcional da rede urbana do Oeste Paulista**. Estudo de Casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1990.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Tupã. 7 mar. 2019. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tupa.html>. Acesso em: 19 set. de 2021.

GIL, I. C. **Nova Alta Paulista, 1930-2006**: entre memórias e sonhos, do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional. 2007. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, 2007.

GRYNSZPAN, M. Origens e conexões norte-americanas do agribusiness no Brasil. **Revista Pós Ciências Sociais**, v. 9, n. 17, 2012. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rpcsoc/article/view/987>. Acesso em: 28 abr. 2022.

HALBWACHS, M. **A Memória Coletiva**. 2. ed. São Paulo: Ed. Centauro, 2013.

HOSBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

INOUE, L.M. A companhia Paulista e suas vilas ferroviárias: história de empresa e patrimônio industrial. *In*: Congresso Brasileiro de história econômica, XI, 2015. **Anais [...]**. Vitória/ES, 2015. Disponível em: [http://www.abphe.org.br/arquivos/2015\\_luciana\\_massami\\_inoue\\_a-companhia-paulista-e-suas-vilas-ferroviarias-historia-de-empresa-e-patrimonio-industrial.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_luciana_massami_inoue_a-companhia-paulista-e-suas-vilas-ferroviarias-historia-de-empresa-e-patrimonio-industrial.pdf). Acesso em 24 out. 2020.

KUNDERA, M. **O livro do riso e do esquecimento**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.

KIND, L.; CORDEIRO, R. Narrativas sobre a morte: a gripe espanhola e a covid-19 no Brasil. **Psicologia & Sociedade** [online]. 2020, v. 32 [Acessado 30 abril 2022], e020004. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2020v32240740>. Epub 04 Set 2020. ISSN 1807-0310. <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2020v32240740>.

KUSSANO, M.R. **Proposta de modelo de estrutura do custo logístico do escoamento da soja brasileira para o mercado externo: o caso do Mato Grosso**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/3637/3159.pdf?sequence=1>. Acesso em: 24 out. 2020.

LANGLOIS, C.; SEIGNOBOS, C. **Introdução aos Estudos Históricos**. São Paulo: Renascença, 1946.

LEAKEY, Richard; TORT, Alexandre. **A origem da espécie humana**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

LE GOFF, J. **História e Memória**. São Paulo: Ed. Unicamp, 1996.

LEFF, E. Complexidade, Interdisciplinaridade e Saber Ambiental. In: PHILIPPI JR., A.; TUCCI, C. E. M.; HOGAN, D. J.; NAVEGANTES, R. (Editores). **Interdisciplinaridade em Ciências Ambientais**. São Paulo: Signus Editora, 2000.

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Mapa. Agricultura orgânica brasileira. Disponível em: <http://www.organicsnet.com.br/legislacao/mapa>. Acesso em: 10 dez. 2020.

MARANHÃO, R. L. A.; CARVALHO JÚNIOR, O. A.; HERMUCHE, P. M.; GOMES, R. A. T.; MCMANUS PIMENTEL, C. M.; GUIMARÃES, R. F. The Spatiotemporal Dynamics of Soybean and Cattle Production in Brazil. **Sustainability**, v.11, n. 7, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su11072150>. Acesso em: 28 out. 2021.

MARRERA, Fernando Milani; DE SOUZA, Uirys Alves. A tipologia da consciência histórica em Rüsen. **Revista Latino-Americana de História-UNISINOS**, v. 2, n. 6, p. 1069-1078, 2013.

MARTINS, G. A.; THEÓPHILO, C. R. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MATOS, L. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [S. l.], v. 28, p. 1-21, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/164805>. Acesso em: 28 abr. 2022.

MATOS, L. F. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio** 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

MATTOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. [S.l.: s.n.], 1990.

- MEIHY, J. C. S. B. **Manual de história oral**. São Paulo: Edições Loyola, 1996. 78 p.
- MINAYO, M. C. S.; DESLANDES, S. F. **Pesquisa social: teoria, método criatividade**. 25. ed. Petrópolis: Vozes, 2007. 108p.
- MIRANDA, L.M. Memória individual e memória coletiva. **Jornal de UNICAMP**, 2019. Disponível em: [www.unicamp.br/unicamp/ju/noticias/2019/05/27//](http://www.unicamp.br/unicamp/ju/noticias/2019/05/27//). Acesso em: 30 abr. 2022.
- MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- MORIN, E. A cabeça bem-feita. *In*: MORIN, E. **A cabeça bem-feita: repensar a reforma, reformar o pensamento**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 21-34.
- MOURÃO, P. F. C. **A industrialização do Oeste Paulista: o caso de Marília**. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, 1994.
- NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880 – 1990)**. Campinas: Ed. da Unicamp, 1996.
- OLIVEIRA, E. R.; CORREA, L. M. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). **Topoi** (Rio de Janeiro) [online], v. 19, n. 38, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2237-101X01903806>. Acesso em: 20 mar. 2022.
- OLIVEIRA, W. R. Contra a história historicista: a combatividade discursiva de Lucien Febvre contra Victor Langlois e Charles Seignobos. **Expedições**, v. 6, n. 2, p. 241, 2015.
- ONU-Organização das Nações Unidas. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2022.
- PALHANO DE JESUS, J. Rápida Notícia da Viação Ferrea do Brasil. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. **Dicionário Histórico, Geográfico e Ethnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
- PEINE, E. K. Chinese investment in the Brazilian soybean sector: Navigating relations of private governance. **J Agrar Change**. v. 21, p. 71– 89, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/joac.12391>. Acesso em: 28 abr. 2021.
- PÉRA, T. G.; CAIXETA-FILHO, J. V. O perfil das ferrovias do agronegócio brasileiro. **Série Logística do Agronegócio – Oportunidades e Desafios**, v. 6, 2021, 82 p.
- PINHEIRO, N. S.**; DANAGA, Amanda C. ; PEGGION, E. A. ; MONTEIRO, John M. ; MANO, M. ; RODRIGUES, R. A. ; ALMEIDA, Lígia R. de ; LOURENÇO, Marília S. de ; MAINARDI, Camila . Vila Kaingang: quando o lar se torna lugar de passagem. *In*: Amanda Cristina Danaga; Edmundo Antonio Peggion. (Org.). Povos Indígenas em São Paulo: novos olhares. 1aed.São Carlos: EdUFSCar, 2016, v. , p. 83-103.

QUÍRICO, T. Peste Negra e escatologia: os efeitos da expectativa da morte sobre a religiosidade do século XIV. **Mirabilia: electronic journal of antiquity and middle ages**, [en línea], n. 14, 2012, p. 135. Disponível em: <https://raco.cat/index.php/Mirabilia/article/view/283109>. Acesso em: 17 mar. 2022.

REIS, E. P. Introdução. In: REIS, E. P. (Org.). **ONGs: novos vínculos entre a sociedade e o Estado**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013, p. 51-82.

ROCHNOW, L. N. Memória ferroviária. In: REZENDE, M. B.; GRIECO, B.; TEIXEIRA, L.; THOMPSON, A. (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

RODRIGUES, N. Cia Paulista: a Ferrovia Padrão. São Paulo: Clanel Artes Gráficas, 2001

ROVAI, M. G. O. Aprendendo a ouvir: a história oral testemunhal contra a indiferença. **História Oral**, [S. l.], v. 16, n. 2, p. 129–148, 2013. Disponível em: <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/313>. Acesso em: 28 abr. 2022.

RÜSEN, Jörn. **História Viva: formas e funções do conhecimento histórico**. Brasília: Editora da UnB, 2007.

SATOLO, V. P. X.; BERNARDO, C. H. C.; LOURENZANI, A. E. B. S.; MORALES, A. G. Um panorama histórico-conceitual da pesquisa interdisciplinar: uma análise a partir da pós-graduação da área interdisciplinar. **Educ. rev.**, Belo Horizonte, v. 35, e185294, jan. 2019. Disponível em: [http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-46982019000100432&lng=pt&nrm=iso](http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-46982019000100432&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 28 abr. 2022.

SEADE. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Perfil municipal de Franca. 2007.

SILVA, M. H. **Colônia Varpa: a adaptação pioneira e a construção de uma comunidade histórica e imaginária 1922-1940**. 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 2000.

SOUZA A. A. A formação histórica do Oeste Paulista: alguns apontamentos sobre a introdução da imigração japonesa. **Geografia em Atos**, n. 8, v.1, 2008.

STEFANI, C. R. B. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/publico/DISSERTACAO\\_CELIA\\_REGINA\\_BAIDER\\_STEFANI.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/publico/DISSERTACAO_CELIA_REGINA_BAIDER_STEFANI.pdf). Acesso em: 23 out. 2020.

SUZANO JUNIOR, B. F. Os Annales e a interdisciplinaridade: Um balanço da historiografia polemista brasileira. **Antíteses**, v. 12, n. 23, 2019.

TEDESCHI, L. A. **As mulheres e a história: uma introdução teórico metodológica**. Dourados, MS: Ed. Universidade Federal da Grande Dourados, 2012. 114 p. Disponível em: <https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/1046/1/as-mulheres-e-a-historia-uma-introducao-teorico-metodologica-losandro-antonio-teseschi.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

THOMPSON, Edward P. **Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial**. 1998.

TÖNNIES, Ferdinand. **Community and Society**. EUA, 1957.

VENCOVSKY, V. P. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado**: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. 2011. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.