

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

FACULDADE DE CIÊNCIAS E ENGENHARIA

Programa de Pós-Graduação em Agronegócio e Desenvolvimento

FÁBIO ANDRADE DIAS

**A FERROVIA NA ALTA PAULISTA:
UM FENÔMENO SOCIAL E ECONÔMICO**

TUPÃ - SP

2026

FÁBIO ANDRADE DIAS

**A FERROVIA NA ALTA PAULISTA:
UM FENÔMENO SOCIAL E ECONÔMICO**

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

Área de concentração: Agronegócio e Desenvolvimento

Linha de Pesquisa: Desenvolvimento e Meio Ambiente

Orientador:

Prof. Assoc. Nelson Russo de Moraes

Comitê de orientação:

Prof. Dr. Vitor Bini Teodoro – UEG

Prof.^a Assoc. Camila Pires Cremasco Gabriel – UNESP

TUPÃ - SP

2026

D541f

Dias, Fábio Andrade

A ferrovia na Alta Paulista: : um fenômeno social e econômico /
Fábio Andrade Dias. -- Tupã, 2026

112 f. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP),
Faculdade de Ciências e Engenharia, Tupã

Orientador: Nelson Russo de Moraes

Coorientador: Vitor Bini Teodoro Camila Pires Cremasco Gabriel

1. Ferrovias História. 2. Comunidade urbana Desenvolvimento. I.
Título.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Tupã



CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: A FERROVIA NA ALTA PAULISTA: UM FENÔMENO SOCIAL E ECONÔMICO

AUTOR: FÁBIO ANDRADE DIAS

ORIENTADOR: NELSON RUSSO DE MORAES CO-ORIENTADOR: VÍTOR BINI TEODORO

CO-ORIENTADORA: CAMILA PIRES CREMASCO GABRIEL

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em Ciências, pela Comissão Examinadora:

Documento assinado digitalmente
gov.br NELSON RUSSO DE MORAES
Data: 06/03/2026 08:46:47-0300
Verifique em <https://validar.idi.gov.br>

Professor Associado NELSON RUSSO DE MORAES (Participação Virtual)
Departamento de Audiovisual e Relações Públicas / UNESP / Câmpus de Bauru - FAAC

Documento assinado digitalmente
gov.br EDUARDO FESTOZO VICENTE
Data: 02/03/2026 10:54:34-0300
Verifique em <https://validar.idi.gov.br>

Prof. Dr. EDUARDO FESTOZO VICENTE (Participação Virtual)
Departamento de Engenharia de Biosistemas / UNESP / Câmpus de Tupã - FCE

Documento assinado digitalmente
gov.br ALEXANDRE DE CASTRO CAMPOS
Data: 24/02/2026 09:48:03-0300
Verifique em <https://validar.idi.gov.br>

Prof. Dr. ALEXANDRE DE CASTRO CAMPOS (Participação Virtual)
Etec Rodrigues de Abreu - Bauru/SP

Tupã, 23 de fevereiro de 2026.

Dedicatória

Dedico este trabalho àqueles que caminharam pelos trilhos da Alta Paulista — trabalhadores anônimos, famílias ferroviárias, pioneiros e sonhadores — cujas histórias, muitas vezes esquecidas, continuam pulsando sob cada dormente.

AGRADECIMENTOS

A elaboração desta pesquisa só foi possível graças ao apoio, incentivo e colaboração de muitas pessoas e instituições às quais registro minha profunda gratidão.

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, pela sabedoria, força, persistência e serenidade durante todo este percurso.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Nelson Russo de Moraes, pela confiança, pelas provocações intelectuais e pela generosidade acadêmica que transformou esta pesquisa em um processo de amadurecimento humano e científico.

Agradeço ao Prof. Dr. Vitor Bini Teodoro e à Prof.^a Dr.^a. Camila Pires Cremasco Gabriel, que atuaram como coorientadores e cujas orientações, sugestões e rigor acadêmico contribuíram de forma decisiva para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em Agronegócio e Desenvolvimento que, direta ou indiretamente, participaram da minha formação ao longo do mestrado. Suas aulas, debates, orientações e referências ampliaram horizontes, fundamentaram escolhas e consolidaram a base acadêmica que sustenta esta dissertação.

Meus agradecimentos ao GEDGS – Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social, espaço onde aprendi a pensar o território com rigor, sensibilidade e compromisso social. Aos colegas e amigos do grupo, minha admiração e respeito pelo espírito colaborativo que sempre nos guiou.

À UNESP – Campus de Tupã, pelo ambiente de pesquisa e pela oportunidade de integrar o projeto de criação e consolidação do Museu Ferroviário da Alta Paulista, experiência que reforçou meu vínculo afetivo, teórico e profissional com esta temática.

Agradeço à minha família, pelo amor incondicional, pela paciência nos momentos mais desafiadores e por compreenderem minhas ausências durante o processo de escrita e pesquisa.

Aos trabalhadores ferroviários, às famílias e às comunidades da Alta Paulista — cuja história, memória e resistência inspiram cada página desta dissertação — meu respeito e minha gratidão. Este trabalho é também homenagem a vocês.

Por fim, agradeço aos amigos que torceram, ouviram, incentivaram e fizeram deste percurso um caminho menos solitário. Cada palavra de apoio foi essencial para que este sonho se tornasse realidade.

EPÍGRAFE

A incompreensão do presente nasce fatalmente da ignorância do passado.
Marc Bloch

DIAS, F. A. **A ferrovia na alta paulista: um fenômeno social e econômico**. 2026. 112 p. Dissertação (Mestrado em Agronegócio e Desenvolvimento) - Faculdade de Ciências e Engenharia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Tupã, 2026.

RESUMO

Esta dissertação de mestrado traz respostas ao problema previamente estabelecido no âmbito do projeto de pesquisa que teve como objetivo “compreender a implantação e os impactos da ferrovia na porção oeste do estado de São Paulo como um fenômeno que produziu profundas mudanças sociais e econômicas na região da Alta Paulista”, circunscrevendo estudos sobre sua relevância nos âmbitos social, econômico e mesmo cultural. Utilizando-se de um referencial teórico abrangente, o estudo proposto se baseia nas seguintes teorias: 1. teorias sociológicas, especialmente de suas principais escolas; 2. teoria logística, em especial do modal ferroviário; 3. história da colonização do interior paulista. Em sua abordagem documental (exploração ou pesquisa documental), a pesquisa admitiu estudos sobre a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, especialmente na região da Alta Paulista. A historiografia foi a estratégia de pesquisa e a análise historiográfica, tendo como pano de fundo o materialismo histórico e dialético, foi a técnica de análise das informações coletadas. Os resultados do estudo evidenciam que a ferrovia atuou como elemento estruturador da ocupação territorial da Alta Paulista, promovendo a integração do interior aos circuitos econômicos mais amplos, dinamizando a economia regional e influenciando a formação e organização dos núcleos urbanos. Além disso, evidenciou-se sua relevância na constituição de dinâmicas sociais específicas e na consolidação de aspectos culturais que contribuíram para a identidade regional. Conclui-se que a ferrovia não apenas viabilizou fluxos econômicos, mas desempenhou papel central na conformação socioeconômica e cultural da região, cujos desdobramentos permanecem perceptíveis na atualidade. Espera-se que os resultados deste estudo possam contribuir para a compreensão da relevância histórica da ferrovia na formação da identidade e caracterização social e econômica da Alta Paulista, oferecendo subsídios complementares para novos estudos, para a estruturação de políticas públicas e estratégias de preservação do patrimônio histórico e cultural. O trabalho alinha-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), em especial o ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, a pesquisa busca refletir sobre o legado da ferrovia e seu potencial para promover o desenvolvimento urbano sustentável e o turismo histórico na região.

Palavras-chave: Ferrovia. Alta Paulista. Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

DIAS, F. A. **The Railroad in Alta Paulista: A Social and Economic Phenomenon.** 2026. 112 p. Master's Dissertation (Master in Science/Agribusiness and Development) – São Paulo State University (UNESP), School of Sciences and Engineering. Tupã, 2026.

ABSTRACT

This master's thesis addresses the research problem previously established within the scope of the project, which aimed to “understand the implementation and impacts of the railway in the western portion of the state of São Paulo as a phenomenon that produced profound social and economic transformations in the Alta Paulista region,” encompassing analyses of its relevance in social, economic, and cultural dimensions. Drawing upon a comprehensive theoretical framework, the study is grounded in the following approaches: (1) sociological theories, particularly those of their major schools; (2) logistics theory, with an emphasis on the railway mode; and (3) the history of the colonization of the interior of São Paulo. Adopting a documentary approach (documentary research), the study incorporates analyses of the history of the *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, especially in the Alta Paulista region. Historiography was employed as the research strategy, while historiographical analysis, grounded in historical and dialectical materialism, served as the method for interpreting the collected data. The results of the study demonstrate that the railway functioned as a structuring element in the territorial occupation of Alta Paulista, promoting the integration of inland areas into broader economic circuits, stimulating regional economic development, and influencing the formation and organization of urban centers. Furthermore, its relevance in shaping specific social dynamics and consolidating cultural elements that contributed to regional identity was also evidenced. It is concluded that the railway not only enabled economic flows but also played a central role in the socio-economic and cultural configuration of the region, with effects that remain perceptible in the present. The findings are expected to contribute to a deeper understanding of the historical significance of the railway in shaping the identity and socio-economic characteristics of Alta Paulista, offering additional support for future research, the formulation of public policies, and strategies for the preservation of historical and cultural heritage. This study is aligned with the Sustainable Development Goals (SDGs), particularly SDG 11 — Sustainable Cities and Communities, as it reflects on the railway's legacy and its potential to foster sustainable urban development and heritage tourism in the region.

Keywords: Railway. Western plateau paulista. São Paulo Railway Company.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do estado de São Paulo com destaque para a Alta Paulista	26
Figura 2 – Destaque do trecho ferroviário da Alta Paulista dentro da malha ferroviária do estado de São Paulo	27
Figura 3 – Museu Ferroviário de Tupã (SP).....	66
Figura 4– Museu Ferroviário de Tupã (SP).....	66
Figura 5 – Estação Ferroviária de Tupã (SP)	70
Figura 6 – Estação Ferroviária de Adamantina (SP)	71
Figura 7 – Estação Ferroviária de Lucélia (SP).....	72
Figura 8 – Estação Ferroviária de Panorama (SP).....	73

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Estrutura da dissertação	17
Quadro 2 – Quadro-síntese da metodologia da pesquisa.....	28
Quadro 3 – Setores da sociedade.....	30
Quadro 4 – Estações ferroviárias e municípios correspondentes	48
Quadro 5 – A ferrovia como ponte entre dois mundos.....	62

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro

FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.

FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes

GEDGS – Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social

ODS – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

PGAD – Pós-Graduação em Agronegócio e Desenvolvimento

REDECT – Rede Internacional de Pesquisadores sobre Povos Originários e Comunidades Tradicionais

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Descrição do tema.....	13
1.2 Justificativa	15
1.3 Objetivos da pesquisa.....	16
1.3.1 Objetivo geral	16
1.3.2 Objetivos específicos	17
1.4 Estrutura da dissertação	17
2 METODOLOGIA DA PESQUISA	19
2.1 Convergências entre a pesquisa e o pesquisador	19
2.2 Materiais e Métodos	21
2.3 Recortes do estudo	25
2.4 Síntese da metodologia da pesquisa	27
3 REFERENCIAL TEÓRICO	29
3.1 Contexto sociológico do estudo	29
3.2 Aproximações entre a teoria social e a organização da Alta Paulista	33
3.3 A sociedade na Alta Paulista, convergências entre a cafeicultura e a ferrovia	41
3.3.1 A formação da Nova Alta Paulista	57
3.3.2 Declínio, rodoviarização e o desmonte da ferrovia	59
4 ANÁLISE E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS DADOS, INFORMAÇÕES E EVIDÊNCIAS CIENTÍFICAS	62
4.1 A ferrovia como fenômeno social: tensões entre sociedade e comunidade.....	62
4.2 A ferrovia no século XXI: logística, patrimônio e ODS.....	65
4.3 A expansão do tronco oeste da CPEF e a formação de territórios regionais.....	68
4.4 Cidades ferroviárias e organização da malha urbana	69
4.5 Trabalho ferroviário, sociabilidade e organização do cotidiano	74
4.6 Declínio do sistema ferroviário e reconfiguração socioespacial	75
4.7 Patrimônio ferroviário, memória social e Museu Ferroviário da Alta Paulista.....	77
4.8 Síntese analítica dos resultados.....	78
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	80
5.1 Discussões	80
5.2 Conclusão	89
Referências	92
Apêndice (Artigo Publicado)	97

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO

Com este capítulo, tem-se a aproximação e a apresentação do tema de pesquisa, descrevendo-o em seu contexto societário e no campo de conhecimento, além de circunscreverem-se as questões norteadoras e o problema central de estudo, a justificativa com convergência à linha de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Agronegócio e Desenvolvimento (PGAD), os objetivos (geral e específicos) e a estrutura da dissertação.

1.1 Descrição do tema

O planejamento, a implantação e os impactos causados na sociedade pela presença de uma ferrovia se constituem em um complexo conjunto de elementos que, por alterarem profundamente a sociedade, pode ser chamado de fenômeno. O fenômeno ferroviário na Alta Paulista é um caso icônico que bem representa a força transformadora que a ferrovia carrega consigo, especialmente quando esta se estrutura sobre processos produtivos que envolvem uma grande participação de mão de obra, como é o caso da cafeicultura do interior do estado de São Paulo.

Segundo Hobsbawn (1998) e Fici (2017), as primeiras experiências (ou modelos) de trens foram registrados na Grécia antiga e foram sendo modificados e melhorados até alguns vagões feitos em madeira, sobre trilhos de madeira e puxados pela tração animal, isso na Alemanha do século XVIII.

Então, embora tenham existido experiências anteriores na Europa, o primeiro trem puxado por uma locomotiva fez parte do advento da revolução industrial, sendo atribuído como invenção de Richard Trevithick, em 1804 ao criar a locomotiva à vapor. O transporte ferroviário foi rapidamente adotado pelos países em pleno processo de industrialização que precisavam transportar matérias primas e pessoas, sendo que a Inglaterra e os Estados Unidos assumiram rapidamente a vanguarda da produção desta tecnologia, enquanto, simultaneamente, implantavam suas gigantescas malhas ferroviárias (Hobsbawn, 1998; Fici, 2017).

O fato histórico é que, desde sempre, a ferrovia possibilitou transporte mais seguro e econômico do que por outros meios, acrescenta-se a maior velocidade operacionalizada com o vapor, o diesel e a eletricidade, que também fizeram reduzir o impacto ambiental no transporte de gigantescos volumes de carga e de pessoas. Estas informações, que parecem ser generalistas, são corroboradas por toda a literatura acerca da história das ferrovias e sobre os modernos estudos de modais de transporte (Ballou, 1993).

No Brasil, o sistema ferroviário (ou modal ferroviário) começou a ser planejado com a assinatura de decreto regencial (de 31/10/1835) onde o Regente Diego Antônio Feijó estabelecia as normas de implantação e funcionamento das ferrovias no Brasil. Com isso, o primeiro trecho foi inaugurado em 1843, ligando Rio de Janeiro a Petrópolis (Boiteux, 2014).

Na então Província de São Paulo, também com investimentos ingleses (como o trecho fluminense), o primeiro trecho ligou Santos à cidade de Jundiaí, sendo inaugurado em 1867. Na verdade, este trecho resolveu o problema do transporte na serra, ligando a região do porto à região do início do planalto ou interior do território paulista, abrindo inúmeras novas possibilidades de colonização, de operacionalização dos negócios agrícolas e de organização social do interior (Boiteux, 2014; Rodrigues, 2001).

Ao cenário e contexto de organização das terras paulistas, foram se formando microrregiões de acordo com as suas características de solo (que refletiam diretamente em culturas e então em cadeias produtivas distintas), posicionamento geográfico (por exemplo as regiões entre vales, espigões ou rios) e mesmo pela organização das primeiras vilas e povoados. Assim, surgiram (em diferentes contextos e sustentadas por diferentes processos históricos) as regiões de Sorocaba e Botucatu; de Rio Claro e Araraquara; de Ribeirão Preto e Franca; e, dentre outras, após vencida a transposição do rio Tietê as regiões de Bauru e Marília, já avançando para a colonização das barrancas do rio Paraná.

A região da Alta Paulista vai se formando por meio das grandes fazendas e por vilas ou povoados inicialmente pequenas e desalinhadas (numa visão mais espacial da organização cartográfica) após a vila de Bauru. Assim, a Alta Paulista é formada pela região e vilas (hoje municípios) dispostos a partir de Piratininga (primeiro município após Bauru), passando por cidades como Duartina, Garça, Marília, Pompéia, Tupã, Oswaldo Cruz, Adamantina, Pacaembu, Dracena e Panorama, já nas barrancas do rio Paraná (Castanha-Gil, 2007).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF, criada em 30 de janeiro de 1868, especialmente com recursos oriundos da cafeicultura paulista, iria assumir gradativamente diversos trechos ferroviários até chegar a Bauru/SP e iniciar a construção do lastro ferroviário até Piratininga e então rumar às barrancas do rio Paraná, onde a ferrovia chegaria apenas em 20 de janeiro de 1962 (Rodrigues, 2001).

A cafeicultura, dentre outras atividades agrícolas implantadas no planalto paulista, foi, durante quase um século, a principal cultura em termos de estruturação social e econômica, além é claro de ser aquela financeiramente mais rentável à época, tornando-se o eixo motriz da força da Alta Paulista (Castanha-Gil, 2007; Matos, 1990).

Considerando-se todo o complexo contexto dos aspectos históricos acima destacados, a pesquisa foi estruturada e desenvolvida sobre o seguinte problema central: **“Como foi a relação da ferrovia com a formação e o desenvolvimento social e econômico da Alta Paulista?”**. E neste sentido, estruturaram-se as seguintes questões norteadoras (ou orientadoras) dos estudos:

- (1) Existe convergência entre estudos clássicos da sociologia com o fenômeno ferroviário da região da Alta Paulista?
- (2) Como foi o processo histórico de criação da ferrovia na Alta Paulista?
- (3) Como a ferrovia impactou a organização social e econômica, em especial do agronegócio na Alta Paulista?

1.2 Justificativa

A busca da viabilidade econômica dos processos produtivos, sustentados sobre diversas cadeias produtivas e, no caso específico da região estudada fortemente lastreada sobre o agronegócio, que se orientam ao atendimento das demandas e necessidades humanas é uma das centralidades da sociedade humana. Assim, justifica-se a pesquisa realizada e a compreensão e difusão dos processos sócio-históricos por se tratar de elemento central para estudos e entendimentos das relações sociais, econômicas e políticas da contemporaneidade.

A universidade de modo geral e a universidade pública em específico, e, no caso a Universidade Estadual Paulista – UNESP, não se furta à responsabilidade de dialogar sobre as diferentes e complexas relações sociais da história, dentre elas a estruturação e os impactos de diferentes modais de transporte. Destaca-se a importância da UNESP no resgate de informações e organização de dados históricos sobre a ferrovia no oeste paulista, especialmente nas unidades de Bauru, Assis e Tupã, onde inclusive houve a implantação do Museu Ferroviário da Alta Paulista em 2021 (mantido pela UNESP na Estação Ferroviária de Tupã).

Por sua vida voltada à educação na região da Alta Paulista, esta pesquisa também se justifica como enraizada e intimamente ligada às experiências e às expectativas pessoais e profissionais do pesquisador e de seu orientador, assim justificando a condução dos estudos.

Ao se voltar para o horizonte, justifica-se a produção desta dissertação que se coloca como mais um estudo à serviço do resgate da memória e da história da ferrovia, contribuindo para estudos escolares da educação básica, para novas pesquisas no ensino superior e pós-graduações, bem como para contribuir nas ações de planejamento e avaliação de políticas públicas acerca da ferrovia na região da Alta Paulista.

A pesquisa realizada por tratar das relações estruturais do modal de transportes ferroviário com a produção de estruturas para a sustentação da produção agrícola e posterior de diversas cadeias do agronegócio, sustenta-se como alinhada às linhas de pesquisa do Programa de Pós-graduação em Agronegócio e Desenvolvimento – PGAD, mantido pela UNESP em Tupã (ao centro da Alta Paulista).

Por fim, a pesquisa realizada e consolidada pela produção desta dissertação articula colaboração para a compreensão e influências positivas com os objetivos do desenvolvimento sustentável – ODS, em especial:

1. ODS 8 – Trabalho decente e crescimento econômico: ao resgatar experiências de trabalhadores ferroviários amplia a compreensão da história do trabalho no Brasil.

2. ODS 9 – Indústria, inovação e infraestrutura: quanto à reativação de trechos, corredores logísticos e redes de transporte multimodal recoloca a ferrovia como alternativa estratégica ambiental e econômica.

3. ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis: pela perspectiva do reaproveitamento de trilhos, pátios e antigas estações abre possibilidades de uso coletivo, espaços culturais e rotas de mobilidade intermunicipal.

Entende-se, a partir de Cabral e Gehre (2020), os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS são estruturas simbólicas que possuem alta representação na perspectiva da convergência entre aspectos das relações sociais humanas com suas necessidades, limites e desafios de modo orientado à sustentabilidade da vida no planeta e em especial com relação à sustentabilidade ambiental.

1.3 Objetivos da pesquisa

A partir do momento que o assunto-tema de pesquisa é transformado no problema central dos estudos, busca-se consolidar os objetivos do trabalho, chegando-se ao sistema central do chamado sumário executivo da investigação: assunto – tema – problema – objetivos. Assim, destaca-se aqui o objetivo geral e os objetivos específicos.

1.3.1 OBJETIVO GERAL

A partir do problema circunscrito, estruturou-se como objetivo geral: **“compreender a implantação e os impactos da ferrovia na porção oeste do estado de São Paulo como um fenômeno que produziu profundas mudanças sociais e econômicas na região da Alta Paulista”.**

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Articulando-se o objetivo geral e as questões norteadoras, foram constituídos os objetivos específicos, estruturantes ao trabalho (em especial para se alcançar o objetivo geral da pesquisa):

- Estudar a convergência e a aplicação de conceitos das teorias sociológicas para a melhor compreensão do fenômeno ferroviário da Alta Paulista;
- Descrever historicamente o processo de criação e implantação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro;
- Articular, de modo histórico-descritivo, a relação entre a ferrovia e a organização social e econômica (especialmente ligada ao agronegócio) da Alta Paulista.

1.4 Estrutura da Dissertação

A dissertação se estrutura na seguinte organização, contando com capítulos, seções e subseções, além de elementos pós-textuais:

Quadro 1 - Estrutura da Dissertação:

Capítulo 1	INTRODUÇÃO 1.1 Descrição do tema (contando com o problema) 1.2 Justificativa 1.3 Objetivos da pesquisa 1.3.1 Objetivo Geral 1.3.2 Objetivos Específicos 1.4 Estrutura da Dissertação
Capítulo 2	METODOLOGIA DA PESQUISA 2.1 Convergências da pesquisa com o pesquisador 2.2 Procedimentos metodológicos 2.3 Recortes do estudo
Capítulo 3	REFERENCIAL TEÓRICO 3.1 Contexto sociológico do estudo 3.2 Aproximações entre a teoria social e a organização da Alta Paulista 3.3 A sociedade na Alta Paulista, convergências entre a cafeicultura e a ferrovia
Capítulo 4	ANÁLISE E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS DADOS, INFORMAÇÕES E EVIDÊNCIAS CIENTÍFICAS
Capítulo 5	Considerações finais

Referências
Apêndice (Artigo Publicado)

Fonte: Elaborado pelo autor.

Esta dissertação de mestrado está estruturada em cinco capítulos, sendo que o primeiro, a “Introdução” que se subdivide em: Descrição do tema (incluindo-se o problema de pesquisa e as questões norteadoras); Justificativa (com aproximação à linha de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Agronegócio e Desenvolvimento); Objetivos da pesquisa (objetivo geral e objetivos específicos) e Estrutura da Dissertação.

No segundo capítulo tem-se a apresentação do método escolhido e aplicado para a abordagem, coleta e análise de evidências científicas. Este capítulo intitulado “Metodologia” se inicia com a abordagem, posteriormente com a apresentação do tipo de pesquisa, da estratégia da mesma e das técnicas de coleta das evidências científicas.

No terceiro capítulo, a “Fundamentação Teórica” é onde se tem a apresentação das teorias estudadas e que consolidaram o lastro para as pesquisas bibliográficas e documentais, assim como toda a análise das informações coletadas. Este capítulo centra-se principalmente na apresentação da fundamentação teórica das bases sociológicas necessárias ao estudo, dentre elas os pensadores da Escola de Sociologia Alemã (Karl Marx, Max Weber e Friedrich Engels), da Escola de Sociologia Francesa (Émile Durkheim) e da Escola de Sociologia de Chicago (o alemão Ferdinand Tönnies), além de resgatar as articulações com o fio condutor teórico fundamental junto aos filósofos contratualistas.

Por fim, o quarto e o quinto capítulos se compõem de modo articulado entre a análise das informações e evidências científicas coletadas e as conclusões, trazendo a articulação produzidas pelo pesquisador sobre as informações coletadas, as teorias e documentos estudados, chegando-se à circunscrição de suas considerações finais, onde estruturam-se as conclusões acerca do problema de pesquisa e dos objetivos estabelecidos ao trabalho.

CAPÍTULO II – METODOLOGIA

2.1 Convergências da Pesquisa com o Pesquisador¹

Nasci em Tupã, no interior do estado de São Paulo, em 1970, em uma região cuja história e organização social foram profundamente influenciadas pela presença da ferrovia. Desde a infância, os trens ocuparam um lugar especial em meu imaginário. O som das locomotivas, o movimento constante dos vagões e a rotina marcada pelos horários de partida e chegada compunham uma paisagem cotidiana que despertava curiosidade e encantamento. Ainda sem uma elaboração conceitual, a ferrovia já se apresentava como parte constitutiva do território e da vida social ao meu redor.

Na juventude, esse vínculo se intensificou por meio de diversas viagens realizadas de trem, entre elas trajetos longos até a cidade de São Paulo, que chegavam a durar cerca de doze horas. Esses deslocamentos iam além da simples função de transporte: eram experiências prolongadas de observação do espaço, das cidades atravessadas e das pessoas que circulavam pelos vagões e estações. À época, nunca imaginei que essas vivências pudessem vir a constituir um objeto de pesquisa; tratava-se apenas de estar em movimento, de atravessar o território e de perceber, ainda de forma não sistematizada, as dinâmicas sociais que se desenrolavam ao longo dos trilhos. O tempo do percurso favorecia a reflexão e tornava visíveis as marcas deixadas pela ferrovia na organização econômica, cultural e social da região, antecipando, ainda que de modo intuitivo, questões que mais tarde se transformariam em objeto de investigação acadêmica.

Minha trajetória formativa contribuiu de maneira decisiva para a construção desse olhar. Em 1999, concluí a licenciatura em Ciências e Matemática; em 2011, a licenciatura em Pedagogia; e, em 2015, mais uma licenciatura, agora em Artes Visuais. Esse percurso interdisciplinar ampliou minha compreensão dos fenômenos sociais, permitindo articular saberes científicos, pedagógicos e culturais. Tal formação mostrou-se fundamental para a adoção de uma abordagem qualitativa, sensível às múltiplas dimensões que atravessam os processos históricos e sociais.

Atualmente, atuo como professor de Arte na rede estadual de educação. Em minha trajetória profissional, atuei anteriormente como professor no curso de Pedagogia da Faculdade FACCAT, em Tupã, ministrando, entre outras disciplinas, Filosofia e Sociologia. Essa experiência no ensino superior contribuiu de maneira significativa para o aprofundamento do

¹ Nesta seção, este pesquisador utiliza a 1ª pessoa do singular para apresentar-se enquanto professor e a convergência de sua caminhada com o tema central da sua pesquisa de mestrado.

meu interesse pelas relações entre formação humana, memória, cultura e organização social. Paralelamente, a atuação na área de Arte revelou-se especialmente relevante para esta pesquisa, pois possibilitou uma aproximação sensível com a história da ferrovia, compreendida não apenas como infraestrutura ou dado histórico, mas como elemento estético, simbólico e cultural inscrito no território. Por meio deste olhar, tornaram-se visíveis as marcas da ferrovia nas paisagens urbanas, nas arquiteturas das estações, nos objetos, nas imagens e nas memórias coletivas, aspectos que dialogam diretamente com a abordagem qualitativa adotada neste estudo e ampliam a compreensão da ferrovia como fenômeno sociológico sustentado por fatores econômicos, culturais e sociais.

O ingresso no GEDGS – Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social – da UNESP de Tupã, em 2020, marcou um momento decisivo em meu percurso acadêmico. A participação no grupo possibilitou um contato contínuo com referenciais teóricos e metodológicos próprios da pesquisa qualitativa, especialmente no campo da pesquisa histórica e documental, contribuindo para o amadurecimento do olhar analítico que sustenta este estudo. A partir dessas experiências, desenvolvi pesquisas sobre a história da ferrovia na Alta Paulista, participei da publicação de artigos acadêmicos e aprofundei a compreensão da ferrovia como um fenômeno sociológico, conferindo maior consistência teórica às inquietações que, até então, se apresentavam de forma ainda intuitiva.

Essa trajetória de pesquisa encontrou um desdobramento significativo na participação ativa na criação do Museu Ferroviário da Alta Paulista, em Tupã, iniciativa mantida pela UNESP, idealizada pelo professor Nelson Rubens de Moraes, também coordenador do GEDGS. A constituição do museu resultou de um trabalho coletivo, envolvendo professores, estudantes e pesquisadores, cujas contribuições foram fundamentais para a organização do acervo, a valorização da memória ferroviária e o diálogo entre universidade e comunidade. Esse processo colaborativo reforçou a compreensão da pesquisa como prática social compartilhada e evidenciou o papel do museu como espaço de preservação, produção e socialização do conhecimento histórico e sociológico sobre a ferrovia na região da Alta Paulista.

Assim, a motivação para esta dissertação nasce do entrelaçamento entre vivências pessoais, percurso profissional e formação acadêmica. A presente pesquisa significa transformar uma experiência vivida em objeto de reflexão científica, sem perder de vista o rigor metodológico exigido pela pesquisa qualitativa. Ao compreender a ferrovia como elemento estruturante do território e das relações sociais, este estudo busca contribuir para uma leitura

crítica da história regional, articulando memória, documentação histórica e análise sociológica na compreensão de um fenômeno que continua inscrito na paisagem e na identidade da Alta Paulista.

2.2 Materiais e métodos

A pesquisa partiu da percepção histórica de que tudo aquilo que se estrutura de modo subjetivo e mesmo concreto na sociedade e na vida das pessoas se desdobra de fenômenos sociais concretos anteriores. Assim, tudo o que se tem como elementos componentes da paisagem social, econômica e cultural da atual região da Alta Paulista, nesta incluída a ruralidade e as relações do agronegócio, desdobram-se de fenômenos anteriores que, para além de marcarem historicamente um tempo, demarcam o contexto de vida, fundando características arraigadas ao contexto de épocas passadas à contemporaneidade (GLOBO, 2016).

O Materialismo Histórico e Dialético se estrutura sobre categorias marxistas de análise social que por sua vez destacam que as relações sociais vão se transformando ao longo das eras históricas e sempre se estruturam sobre confrontos de diferentes angularidades e perspectivas, produzindo uma sociedade orientada pelo capital (que faz gerar forças e poderes, além de classes sociais), que se ressignifica no tempo a partir dos conflitos próprios de cada contexto (GLOBO, 2011).

A abordagem da pesquisa foi plenamente qualitativa, pois os números serviram apenas como informações complementares do contexto das operações ferroviárias, sendo que a análise, propriamente dita, se deu sobre informações históricas e documentos acerca da conformação social, tanto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, quanto da Alta Paulista enquanto região do estado de São Paulo. Martins e Théophilo (2009) destacam que a abordagem qualitativa deve ser adotada quando o pesquisador considera que os números, gráficos e percentis são insuficientes para a consolidação da pesquisa e a produção de respostas à demanda ou problema central da investigação.

Lazarsfeld, investigador que deu início às avaliações qualitativas, identifica três situações onde se presta atenção particular a indicadores qualitativos: (a) situações nas quais a evidência qualitativa substitui a simples informação estatística relacionadas a épocas passadas; (b) para capturar dados psicológicos e (c) para descobrir e entender a complexidade e a interação de elementos relacionados ao objeto de estudo (Martins; Théophilo, 2009, p. 140).

Embora sejam a melhor opção para a maioria das pesquisas conduzidas dentro das áreas de ciências humanas sociais, as pesquisas de abordagem qualitativa sofrem uma boa

medida de desvalorização especialmente por olhares advindos dos processos pautados em investigações qualitativas e, ainda incorrem ao risco de não se objetivar respostas aos problemas que se propõem ao processo investigativo.

Segundo Martins e Theóphilo (2009, p. 141) as pesquisas de abordagem qualitativa são caracterizadas por:

- (1) Predominância de dados descritivos;
- (2) Preocupação com o processo e não apenas com os resultados da pesquisa;
- (3) Análise indutiva dos dados (ao longo do processo de pesquisa, as evidências científicas coletadas já vão sendo articuladas com as demais informações e, principalmente, com o aparato teórico que compõe a fundamentação teórica);
- (4) Preocupação com o significado (não deixando para, ao final, dar sentido prático aos números de acordo com o contexto de estudo).

Por fim, segundo Martins e Theóphilo (2009) são exemplos de dados qualitativos, também chamadas evidências científicas:

(1) descrições detalhadas de fenômenos, comportamentos; (2) citações diretas de pessoas sobre suas experiências; (3) trechos de documentos, registros, correspondências; (4) gravações ou transcrições de entrevistas e discursos; (5) dados com maior riqueza de detalhes e profundidade; (6) interações entre indivíduos, grupos e organizações (Martins; Theóphilo, 2009, p. 141).

Neste sentido, assumindo este estudo como de busca de evidências históricas em diferentes fontes, com o objetivo de melhor compreender um determinado fenômeno (neste caso a ferrovia), optou-se pela abordagem qualitativa.

A pesquisa caracterizou-se, segundo os seus objetivos, como Pesquisa Descritiva, pois segundo Conduru e Pereira (2010) é a pesquisa que se volta a produção de uma apresentação detalhada de um processo ou fenômeno, sustentando-se sobre a compreensão e definição do fenômeno sobre o qual se circunscreve a pesquisa. Assim, para a realização da descrição das relações da ferrovia com a caracterização social, econômica e cultural da Alta Paulista, primeiramente o pesquisador deixará clara a definição desta região e da ferrovia enquanto modal ferroviário.

Segundo Conduru e Pereira (2010) a Pesquisa Descritiva passa além da Pesquisa Exploratória, ao admitir que esta ficaria no plano de apresentar um dado recorte ou fenômeno em sua definição e contextos, respondendo a perguntas circunscritas à chave indagativa “o que é?”. Por outro lado, a Pesquisa Descritiva não chega à Pesquisa Explicativa, que buscaria resposta à questão enunciada por “porque?”. Assim, a Pesquisa Descritiva, busca resposta para

“como ocorre?”, se circunscrevendo à busca de uma descrição do processo em recorte de estudos (Conduru; Pereira, 2010).

A estratégia escolhida para a pesquisa foi a historiografia, que é aquela onde o pesquisador estrutura toda a ação de coleta de evidências científicas e, posteriormente, também de análise das informações, sobre aspectos e demarcadores históricos que são organizados sobre uma linha do tempo, que orientou os trabalhos científicos (Martins e Theóphilo, 2009). A historiografia é adequada para pesquisas que se orientam sobre demarcadores históricos e dialogam com fatos e fenômenos ajustados em temporalidades que possuem seus próprios contextos, que por sua vez, podem contribuir para a produção das respostas ao problema de pesquisa, especialmente porque ordena as informações coletadas pelas técnicas.

Martins e Theóphilo (2009) destacam que nem todas as pesquisas possuem estratégias de pesquisa (ou método), que em geral podem ser, dentre outras, o estudo de caso, a etnografia e a historiografia, sendo esta última escolhida para esta pesquisa.

A linha do tempo, organizada sobre os diversos fatos que vão caracterizando-a, acaba assumindo-se como um evidente trilho sobre o qual as informações documentais e bibliográficas, bem como outras evidências científicas vão se articulando e complementando na busca de conexões que possam se alinhar às respostas propostas ao problema de pesquisa. Outrossim, esta estratégia é perfeitamente articulada à perspectiva crítica dada pelo materialismo histórico e dialético, posto como pano de fundo neste estudo (Conduru; Pereira, 2010).

Como técnicas de coleta de evidências científicas, foram utilizadas a exploração bibliográfica e a exploração documental. A pesquisa bibliográfica é aquela que se estrutura sobre uma trilha previamente planejada de busca do estado da arte teórico, por meio desta, o pesquisador se lança à investigação na literatura (capítulos e livros) e demais comunicações científicas (como artigos, teses, dissertações e trabalhos apresentados em congressos) na busca de informações que, fidedignas, possam contribuir para a organização da base da investigação (Martins; Theóphilo, 2009).

Trata-se de estratégia de pesquisa necessária para a condução de qualquer pesquisa científica. Uma pesquisa bibliográfica procura explicar e discutir um assunto, tema ou problema com base em referências publicadas em livros, periódicos, revistas, enciclopédias, dicionários, jornais, sites, CDs, anais de congressos, etc (Martins; Theóphilo, 2009, p. 54)

Neste sentido, buscaram-se informações textuais sobre as teorias sociológicas, sobre o modal de transporte ferroviário, sobre a colonização e ainda sobre a formação da atual paisagem social, econômica e logística do interior do estado de São Paulo.

Importante destacar que a bibliografia acadêmico-científica sobre a Alta Paulista, especialmente dentro de um olhar histórico-crítico ainda é rara e que, ainda pior (ou mais raro ainda) é o estado de arte teórico sobre a história da ferrovia e principalmente sobre seus impactos nas regiões oeste do estado de São Paulo, especialmente sobre a região da Alta Paulista. Neste sentido, foi realizado um trabalho hercúleo de articulação das poucas informações científicas já publicadas com a base de dados e documentos também escassa sobre o tema, sendo fundamentais os acervos e documentos disponíveis em museus.

Martins e Theóphilo (2009), destacam que de modo complementar à pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental é aquela que leva o pesquisador ao estudo aprofundado de documentos diversos que se articulam com as demandas da pesquisa, contribuindo para a consecução dos seus objetivos.

A estratégia de pesquisa documental é característica dos estudos que utilizam documentos como fontes de dados, informações e evidências. Os documentos são dos mais variados tipos, escritos ou não, tais como: diários; documentos arquivados em entidades públicas e entidades privadas; gravações; correspondências pessoais e formais; fotografias, filmes; mapas, etc. Alguns tipos de estudos empregam exclusivamente fontes documentais; outros estudos combinam fontes documentais com outras, tais como entrevistas e observação. (Martins; Theóphilo, 2009, p. 55)

Nesta pesquisa, acessando-se acervos digitais de documentos públicos (especialmente das ferrovias em São Paulo) e museus especializados, bem como mapas e documentos disponíveis em websites oficiais, foram prospectadas informações documentais sobre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em convergência com os diversos processos de formação da Alta Paulista.

Por fim, coletados os dados e as informações que compuseram o campo das evidências científicas, para a sua análise e interpretação de modo orientado à pauta e à questão principal, utilizou-se a técnica descritiva-histórica. O importante de se utilizar desta técnica para análise e interpretação dos dados, é aumentar o nível de garantir da correta triangulação com as demais técnicas e, por fim, de que o produto final (dissertação) tenha o correto alinhamento com a História.

Importante destacar que esta pesquisa se alinha dentro da abordagem crítico-dialética, que emana ou se desdobra da busca de debates e estudos complexos que possam

conduzir à produção de respostas mais complexas e completas acerca do problema posto. Sobre isso, Martins e Theóphilo (2009) resgatam:

Em sua origem, na Grécia Antiga, a dialética era entendida como a “arte da discussão” ou “a arte do diálogo” (do grego *dialektiké*: discursar, debater). A partir de Heráclito de Éfeso (aproximadamente 540 a.C.), a acepção já incorpora o seu sentido mais moderno, associado a ideia da compreensão da realidade como essencialmente contraditória e em permanente transformação. Os idealistas alemães (séculos XVIII e XIX) tiveram um papel importante na evolução da dialética. A contribuição mais importante é atribuída a Hegel, identificado como o criador da doutrina dialética que considerava o desenvolvimento do mundo como um processo em constante mudança e transformação, resultado da interação de forças opostas (Martins; Theóphilo, 2009, p. 50).

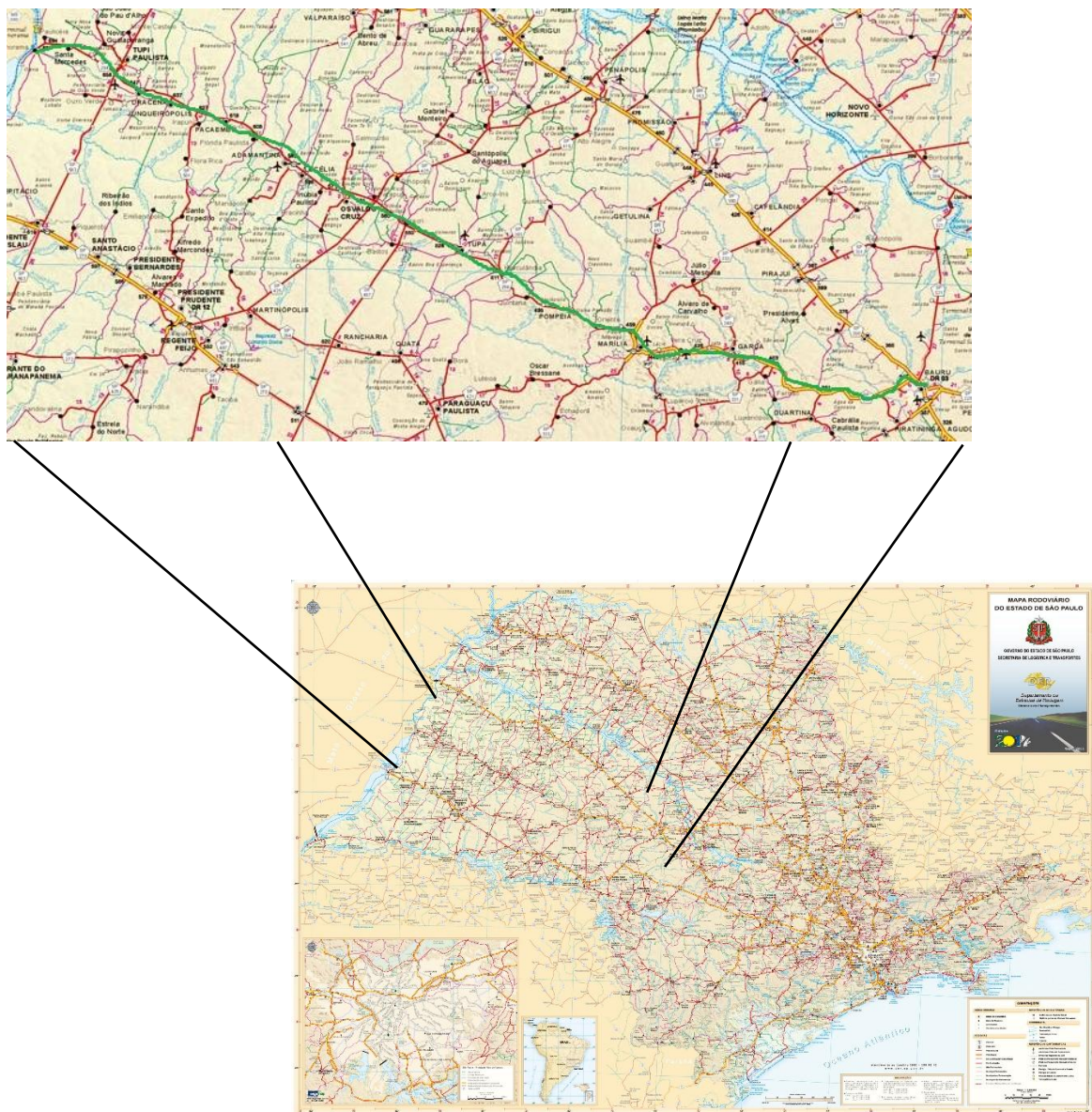
Como a pesquisa proposta não se utilizou das técnicas de entrevista e história de vida, não houve a necessidade de submissão e trâmite pelo fluxo de aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Pessoas – CEP/CONEP.

2.3. Recortes do estudo

Notadamente, esta pesquisa se dará sobre a região oeste do estado de São Paulo, a Alta Paulista, uma sub-região que segue o espigão divisor dos rios Aguapeí e Peixe e circunscreve os municípios de Piratininga/SP até Panorama/SP passando, dentre outros, pelos municípios paulistas de Marília, Tupã, Adamantina e Dracena. A região conta com importante participação na produção de produtos agrícolas, com destaque para o café, o amendoim e a cana de açúcar.

Neste sentido, a história da Alta Paulista (e da convergência desta com a ferrovia) passa pela história e por todo o contexto ferroviário de Bauru/SP e partir desta. Seguindo a linha por onde foi implantado o lastro ferroviário, temos os atuais municípios paulistas de Piratininga, Cabralia Paulista, Duartina, Avaí, Fernão, Gália, Garça, Vera Cruz, Marília, Oriente, Pompéia, Quintana, Tupã, Herculândia, Iacri, Parapuã, Osvaldo Cruz, Inúbia Paulista, Lucélia, Adamantina, Flórida Paulista, Pacaembu, Irapuru, Junqueirópolis, Dracena, Tupi Paulista, Santa Mercedes e Panorama. Contudo, sabe-se que a região se abre a alguns municípios circunvizinhos, que serão menos tratados neste estudo, embora tenham suas histórias fortemente impactadas pela ferrovia, como Bastos, Rinópolis, Queiroz, Lucianópolis, dentre outros. O mapa abaixo auxilia na localização da região.

Figura 1: Mapa do Estado de São Paulo com a região da Alta Paulista em destaque.



Fonte: Adaptação pelo autor (a partir do mapa do Estado de São Paulo).

Embora a estratégia de pesquisa não se apoie sobre a estratégia de estudo de caso, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi profundamente estudada, pois boa parte do período de formação da Alta Paulista é concomitante com a implantação da sua malha ferroviária.

Neste sentido, também foram estudadas a FEPASA, a FERROBAN e a Rede Ferroviária Federal, sendo acessados bibliografias, documentos e documentários disponíveis na internet, mas estes de modo bem mais restrito, pois a temporalidade da gestão ferroviária destas é mais distante do período da formação da estrutura social e econômica da região da Alta Paulista que teve o maior impacto e influência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Figura 2: Destaque do trecho ferroviário da Alta Paulista dentro da malha ferroviária do estado de São Paulo (a partir de Bauru até Panorama):



Fonte: adaptado pelo autor (a partir do Mapa da FEPASA em 1984)

Quanto à temporalidade ou recorte temporal, embora não tenha havido um claro recorte para o estudo, o planejamento mais prático acerca da implantação do lastro da ferrovia na Alta Paulista se inicia nos primeiros anos do século XX, quando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro consegue superar o desafio da transposição do rio Tietê chegando à Pederneiras e ainda na primeira década quando chega à Bauru. Então os estudos resgatam datas importantes já do final do século XIX e principalmente após a década de 1920 até a primeira década do século XXI, quando a ferrovia é desativada na região.

2.4 Síntese da Metodologia da Pesquisa

Com o objetivo de sistematizar os principais elementos metodológicos que orientaram o desenvolvimento desta pesquisa, apresenta-se, a seguir, um quadro-síntese que integra, de forma articulada, a abordagem, os procedimentos, os recortes e as técnicas de análise adotadas.

Quadro 2 – Quadro-Síntese da Metodologia da Pesquisa:

Elemento Metodológico	Descrição
Abordagem da Pesquisa	Qualitativa, com ênfase interpretativa, voltada à compreensão de fenômenos históricos, sociais e territoriais complexos.
Natureza da Pesquisa	Histórica e documental, com análise de processos de longa duração relacionados à implantação, expansão, declínio e ressignificação da ferrovia na Alta Paulista.
Objetivo da Pesquisa	Compreender o papel estruturante da ferrovia na formação territorial, econômica, social e cultural da Alta Paulista.
Método de Pesquisa	Abordagem histórico-analítica, fundamentada no materialismo histórico e dialético como eixo interpretativo central.
Estratégia de Pesquisa	Pesquisa historiográfica, articulando diferentes temporalidades e contextos para reconstrução do ciclo ferroviário regional.
Procedimentos Técnicos	Revisão bibliográfica sistemática; análise documental de registros institucionais, relatórios ferroviários, estudos regionais e produções acadêmicas consolidadas.
Fontes de Dados	Documentos históricos, registros da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, literatura especializada e produções acadêmicas sobre ferrovias e desenvolvimento territorial.
Técnica de Análise	Análise historiográfica e interpretação crítica das fontes, articulando teoria e empiria para construção de uma leitura integrada do fenômeno.
Referencial Teórico	Articulação interdisciplinar baseada em: materialismo histórico-dialético (Marx), racionalização e burocracia (Weber), coesão social (Durkheim) e formas de sociabilidade (Tönnies).
Recorte Espacial	Região da Alta Paulista, com foco nos municípios estruturados a partir do tronco oeste ferroviário.
Recorte Temporal	Principalmente o século XX, os períodos de implantação, expansão, consolidação, declínio e ressignificação da ferrovia.
Limitações da Pesquisa	Predominância de fontes documentais e bibliográficas; ausência de coleta de fontes orais; falta de estudos de caso locais.

Fonte: Organizado pelo autor

CAPÍTULO III – REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Contexto sociológico do estudo

A sociedade humana é pautada em um sistema de trocas, de acordo com as potencialidades produtivas de alguns grupos e das demandas de outros, assim vão se organizando as comunidades e as sociedades. As grandes civilizações antigas surgiram do aumento e organização de pequenas comunidades que foram se tornando complexas a partir da evolução do trabalho, especialmente em torno da agricultura e posteriormente da criação dos primeiros sistemas comerciais preliminarmente pautados na troca *in natura* (Hall; Ikenberry, 1990).

Os autores de O Estado, falam do aumento dos níveis de complexidade das relações sociais dentro das comunidades antigas e das relações entre estas, descrevem que para organizar as relações produtivas (especialmente na agricultura) e mercantis foi sendo criado um poder hegemônico que fazia a mediação, que neste sentido as lideranças teriam sido a origem do Estado, enquanto setor regulador e organizador da sociedade (Hall; Ikenberry, 1990).

As sociedades feudais foram se organizando em torno dos poderes do Estado (monarquias), da Igreja e daqueles que detinham o capital, subalternizando os trabalhadores e escravos ao sistema capitalista que ia se instalando como orientador máximo das relações sociais. Era muito comum nestas estruturas sociais que as áreas agrícolas estivessem mais próximas das fontes de água e isso às vezes não significava que estariam próximas dos povoados onde estavam os consumidores (Moraes, 2003).

Neste sentido, toma-se (a partir deste fio condutor) que o Estado, e todo o seu aparato de organizações, constitui o primeiro setor da sociedade, de onde emanam as consolidações de estratégias gerais da nação e de sua população, inclusive e desdobradas como políticas públicas. Neste sentido, cabe ao Estado a organização socioespacial das estruturas e dos equipamentos que, sociais, articulam e alavancam os meios de produção e os arranjos.

Desde os primeiros processos produtivos e das organizações dos sistemas agrícolas nas aldeias descritas por Hall e Ykenberry (1990) o excedente foi gerando a possibilidade de negócios e a partir destes a perspectiva liberal do acúmulo de riquezas, daí as freguesias (pequenas feiras), o comércio particular/privado e a constituição de riquezas por meio da propriedade de terras. Toma-se, então, neste trabalho, o mercado como sendo o segundo setor da sociedade.

O Terceiro Setor da sociedade foi se constituindo sobre as ações comunitárias e as características de alteridade pautadas sobre a espiritualidade e religiosidade humana. O terceiro

setor seria então formado por organizações não estabelecidas dentro do aparato do Estado (1º setor), mas que mesmo sendo privadas ou particulares visam o bem-estar coletivo e não o lucro (Moraes, 2003).

Moraes (2003) e Moraes; Braga Júnior e Lourenzani (2015), por sua vez pautado sobre Fernandes (1994) e Hall; Ykenberry (1990) destaca que os setores da sociedade se organizam dentro das sociedades, especialmente capitalistas, do seguinte modo:

Quadro 3 – Setores da sociedade:

Setor	Origem dos Recursos de criação da organização	Objetivo da organização	Exemplos de organizações
1º - Estado	Público	Bem-estar social	Governos municipal, estadual e federal; INSS; Escola Estadual; Fundação de Direito Público.
2º - Mercado	Privado	Lucro	Empresas, cooperativas e outras atividades econômicas como fazendas e mineradoras.
3º Setor	Privado	Bem-estar social	Associações; Igrejas; Sindicatos; Partidos Políticos e Fundações de Direito Privado.

Fonte: Organizado pelo autor

Tendo os setores da sociedade como pano de fundo para a melhor compreensão da participação do Estado e de que o lucro é o objetivo central das empresas de modo geral e, nessa pesquisa, das companhias ferroviárias e das fazendas de produção agrícola (à época fortemente pautadas no cultivo da erva mate e do café) se faz mister trazer um pouco mais de elemento sociológicos sobre o Capital e suas relações com a sociedade.

Karl Marx (1818-1883) se constitui na grande referência dos tratados filosóficos e sociológicos sobre a estruturação do Capital e os impactos do modo de produção capitalista sobre a sociedade. Seus escritos dialogam e, ao mesmo tempo, aprofundam as teorias dos filósofos contratualistas Thomas Hobbes (1588-1679), John Locke (1632-1704) e Jean-Jacques Rousseau (1712-1778), os quais sustentam, por meio de diferentes obras, que o homem em estado de natureza, em seu aspecto instintivo, tenderia à violência na busca por sua sobrevivência, sendo a propriedade privada elemento central na origem das desigualdades sociais (Globo, 2015).

Nesse mesmo fio condutor teórico, destaca-se a influência de Georg Friedrich Hegel (1770-1831), que introduz a perspectiva da dialética como forma de compreender e responder aos desafios da humanidade. Como um dos pilares do historicismo, Hegel atribui ao estudo da História um papel fundamental para a compreensão das transformações sociais, contribuindo para conferir maior densidade histórica e crítica aos tratados marxistas (Globo, 2015).

Dentre outras obras estruturantes do pensamento social crítico — que dariam origem às ciências sociais — Karl Marx produziu, em 1848, *O Manifesto Comunista*; em 1859, *Uma Contribuição à Crítica da Economia Política*; e o clássico *O Capital*, cujo primeiro volume foi publicado em 1867, sendo fundamental destacar a participação e parceria de Friedrich Engels (1820-1895). A partir dessas obras, consolidam-se categorias marxistas centrais e imprescindíveis à compreensão das relações sociais no modo de produção capitalista, dentre as quais se destacam a alienação, a mais-valia e a teoria das classes sociais.

O materialismo histórico e dialético, enquanto pano de fundo transversal às teorias marxistas, parte da compreensão de que o capital se transforma ao longo das diferentes eras históricas, desde as formas de organização presentes nos feudos e freguesias até as indústrias da Revolução Industrial e, posteriormente, as empresas ferroviárias. Nesse processo, de caráter dialético e conflitivo, as classes sociais — burguesia, proletariado e mesmo os chamados sobrantes do capitalismo — estruturam-se e passam a conferir o conteúdo e a dinâmica de cada formação social (Globo, 2015).

Nesse contexto, a teoria das classes sociais, transversal às obras de Marx e Engels, mostra-se particularmente relevante para os estudos desta pesquisa, uma vez que, desde o processo de colonização do planalto paulista, as pessoas e famílias foram sendo organizadas em categorias sociais bastante definidas, que vão desde o período da escravidão e do massacre dos povos indígenas até a formação das classes de fazendeiros, empresários, operários e colonos.

A análise da formação territorial, urbana e social da Alta Paulista exige, portanto, uma abordagem teórica capaz de articular simultaneamente estrutura econômica, organização social e produção espacial. Para tanto, este capítulo adota como eixo interpretativo o materialismo histórico-dialético, compreendendo o território não como um dado natural ou um simples cenário geográfico, mas como resultado histórico das relações sociais de produção e reprodução da vida. Em diálogo com essa perspectiva, são também mobilizadas contribuições

de outros teóricos clássicos da sociologia, como Max Weber (1864-1920), Émile Durkheim (1858-1917) e Ferdinand Tönnies (1855-1936).

No interior da Escola Francesa de Sociologia, a contribuição de Émile Durkheim é central, uma vez que seu pensamento, fundamentado na perspectiva positivista-funcionalista de Auguste Comte (1798-1857), compreende a sociedade como um conjunto de “instituições” — não necessariamente formais — que desempenham funções específicas, como a escola, a família, a polícia, a Igreja, o Estado e a empresa, dentre outras. Nesse contexto, observa-se a passagem da solidariedade mecânica para a solidariedade orgânica, ou seja, de relações sociais marcadas pela semelhança e relativa autonomia para formas de organização mais complexas, nas quais os indivíduos tornam-se progressivamente interdependentes.

Em outra direção analítica, mas dialogando com essas transformações sociais, destaca-se a contribuição de Max Weber, especialmente por meio da Teoria da Dominação, apresentada em sua obra *Economia e Sociedade* (1910-1922). Weber identifica diferentes formas de poder nos agrupamentos sociais — tradicional, carismática e racional-legal —, permitindo compreender como se estruturam as relações de autoridade. No contexto desta pesquisa, observa-se que o processo de colonização da Alta Paulista, a implantação da ferrovia e a organização dos povoamentos foram fortemente influenciados por essas formas de dominação, com destaque para a centralidade do capital na articulação entre estruturas políticas e produtivas (Globo, 2015).

Ainda no pensamento weberiano, a noção de Tipo Ideal apresenta-se como instrumento analítico relevante, ao permitir a construção de modelos de referência para interpretação da realidade. Nesse sentido, pode-se compreender as experiências de crescimento econômico da Europa, especialmente durante a Revolução Industrial, como referências que influenciaram a organização dos processos sociais e econômicos no planalto paulista e, posteriormente, na Alta Paulista.

A contribuição de Ferdinand Tönnies, por sua vez, insere-se na compreensão das relações sociais a partir das formas de sociabilidade, especialmente na distinção entre comunidade e sociedade, apresentada em sua obra *Gemeinschaft und Gesellschaft* (1887). Para o autor, as relações comunitárias são pautadas na afetividade e na proximidade, enquanto as relações societárias são estruturadas por vínculos contratuais e pela racionalidade econômica.

Em seu tratado, fortemente influenciado por Karl Marx e Thomas Hobbes, Tönnies evidencia que a contratualidade tende a se impor progressivamente nas relações sociais, tornando-se um dos principais instrumentos de mediação entre os indivíduos. Nesse contexto,

o capital e as condições financeiras assumem papel central, funcionando como elementos estruturantes das relações sociais nas sociedades capitalistas (Tönnies, 1957; Brancalone, 2008).

A sociologia surge, assim, como campo científico voltado à explicação das relações sociais humanas e das transformações profundas que caracterizam a modernidade, destacando fenômenos como industrialização, urbanização, globalização, divisão técnica do trabalho, declínio de formas comunitárias tradicionais e emergência de formas societárias organizadas segundo racionalidades econômicas e administrativas.

3.2 Aproximações entre a teoria social e a organização da Alta Paulista

A Alta Paulista, enquanto região tomada ao estudo, constitui um laboratório empírico privilegiado desse processo, pois traz elementos sociais, econômicos, culturais e políticos que se entrelaçam compondo a sua história. Em poucas décadas, extensas áreas cobertas por matas nativas e chapadões, que compunham (há milênios) o território de diferentes etnias indígenas, foram transformadas em fazendas, povoados e posteriormente em cidades conectadas por rios, por estradas e pelos trilhos ferroviários.

A trajetória que conduz de “sertão” a região articulada pode ser lida como condensação histórica dos processos de modernização que, em outras regiões, se desdobraram ao longo de um século. Nesse quadro, a leitura da história à luz do materialismo histórico e dialético fornece estruturas mais completas (e também mais complexas) ao entendimento do processo de formação da atual paisagem humana da região.

A análise da expansão ferroviária pode ser fundamentada na perspectiva do materialismo histórico, tal como formulado por Karl Marx e Friedrich Engels, segundo a qual as formas de vida social derivam, em última instância, das condições materiais de produção e das formas de organização da vida econômica. Nessa direção, a ferrovia não deve ser compreendida como uma inovação técnica neutra, mas como um instrumento diretamente vinculado à aceleração da circulação e à ampliação da capacidade de reprodução do capital. Conforme argumenta Karl Marx, “o processo de produção e o processo de circulação formam um todo orgânico” (Marx, 2017, p. 231), de modo que as mercadorias apenas se realizam plenamente como capital quando inseridas no mercado. A ferrovia constitui, portanto, o elo material entre produção e realização, ao conectar as áreas agrícolas do interior aos portos exportadores, integrando regiões como a Alta Paulista às dinâmicas do mercado global.

No caso específico da Alta Paulista, a expansão cafeeira que precedeu e acompanhou a implantação da ferrovia, mas que projetou uma clara estrutura de classes sociais sobre a região, expressa o movimento dialético do capital que, para se reproduzir, necessita constantemente incorporar novas terras (enquanto materialização do capital), novos trabalhadores e novos meios de circulação. O deslocamento da produção do Vale do Paraíba em direção ao oeste paulista não corresponde a um simples fenômeno agrônômico, e sim a uma etapa do processo de acumulação em que o capital, ao esgotar condições anteriores de exploração, desloca seu eixo de atuação para territórios mais férteis e disponíveis. Faleiros sintetiza tal dinâmica ao afirmar que “o café organizou o território, ordenou o espaço e impôs novas hierarquias sociais” (Faleiros, 2015, p. 17).

Nesse sentido acima exposto, o café não foi (ou é) apenas uma *commodity* agrícola, mas sim motor da reorganização econômica, territorial e social. A ferrovia, ao conectar áreas produtivas a portos e mercados, reduziu o tempo de circulação e permitiu a realização da mais-valia, exercendo função estratégica no ciclo econômico. Stefani (2007) observa que “os trilhos definiram eixos de circulação e, por extensão, tornaram-se articuladores da própria organização territorial paulista” (Stefani, 2007, p. 29).

A lógica dialética evidencia que a ferrovia não acompanha a ocupação, mas a produz, criando as condições materiais e sociais para a formação de municípios e redes urbanas em áreas que, até então, estavam à margem do circuito mercantil. Essa compreensão é reforçada por Souza, ao demonstrar que “cada estação funcionou como polo de povoamento, estruturando serviços, comércio e a formação de novos municípios em seu entorno” (Souza, 2021, p. 63). Trata-se da transformação da infraestrutura econômica em forma urbana e sociológica, um processo pelo qual o capital cria a cidade para sustentar sua própria reprodução. A vila ferroviária – forma urbana típica observada em Tupã, Osvaldo Cruz, Lucélia, Adamantina e outras – constitui expressão evidente desse movimento histórico. Documentos sobre a Companhia Paulista indicam que “as vilas ferroviárias reproduziam a hierarquia da empresa no próprio espaço urbano, distribuindo residências de acordo com cargos e funções” (COMPANHIA PAULISTA, 2020, p. 41), revelando a materialização espacial das relações sociais de produção.

O trabalho de operários na construção do lastro, de implantação da malha e na execução do serviço ferroviário, em suas diversas funções, constitui uma fração específica da classe trabalhadora brasileira. Lanna (2016) demonstra que tais trabalhadores “constituíram um setor singular da classe operária, reconhecido por sua estabilidade, remuneração e disciplina

hierárquica” (Lanna, 2016, p. 505). Nas vilas ferroviárias, os ritmos próprios do trabalho agrário – marcados por sazonalidade e autonomia relativa – são substituídos por um regime temporal industrial, regulado por horários, escalas e vigilância administrativa. Essa transição evidencia a passagem da sociabilidade rural para novas formas urbanas e industriais de convívio, possibilitando o surgimento de identidades profissionais e comunitárias vinculadas à ferrovia.

A dialética histórica do capital também permite compreender a posterior desativação dos trilhos. Se sua implantação responde ao imperativo de encurtar o tempo de circulação e maximizar a realização da mais-valia, sua retirada decorre da reorganização da matriz produtiva nacional, em que rodovias e caminhões – mais flexíveis e menos dependentes de manutenção pesada – tornam-se mais rentáveis para o capital. Assim, o abandono das estações e pátios não constitui ruptura do modelo, mas “expressão de nova fase”, na qual o capital reorganiza seus meios de transporte e margina aquilo que se tornou economicamente oneroso.

Stefani (2007) sintetiza essa transformação ao afirmar que “a ferrovia paulista sofreu, a partir dos anos 1960, um duplo movimento de desvalorização: técnico e simbólico” (Stefani, 2007, p. 113). A ferrovia na Alta Paulista representa um fenômeno totalizante do capital, capaz de articular terra, trabalho, técnica e formas de sociabilidade. Sua trajetória – implantação, auge e declínio – demonstra a natureza histórica e contraditória das infraestruturas do capitalismo, que existem enquanto servem ao ciclo de acumulação e desaparecem quando deixam de oferecer retorno. Essa compreensão fundamenta as análises posteriores sobre sociabilidade comunitária, racionalização social e produção do espaço urbano, que complementam a leitura dialética aqui consolidada.

A rápida transformação da Alta Paulista, marcada pela substituição de formas tradicionais de vida rural pelo cotidiano urbano-industrial das cidades ferroviárias, pode ser compreendida por meio da chave analítica proposta por Ferdinand Tönnies, ao diferenciar comunidade (*Gemeinschaft*) e sociedade (*Gesellschaft*). Em contextos pré-capitalistas, prevalecem formas comunitárias de organização, baseadas em vínculos de parentesco, vizinhança, territorialidade e tradição. Essas relações se sustentam sobre expectativas recíprocas e identidades orgânicas entre os indivíduos. Com o avanço do capitalismo e a especialização funcional da sociedade moderna, tais formas cedem lugar às relações societárias caracterizadas pela impessoalidade, pela racionalidade instrumental e pela predominância do interesse individual.

A expansão ferroviária da Alta Paulista materializou essa transição de modo particularmente intenso. Nas áreas recém colonizadas, a experiência comunitária tradicional foi, muitas vezes, interrompida ou profundamente reconfigurada pelo surgimento de vilas ferroviárias e pela introdução de um regime de trabalho mais disciplinado e racionalizado.

Segundo Tönnies, “na comunidade, prevalece o vínculo orgânico, enquanto na sociedade domina o cálculo racional e a ação instrumental” (Tönnies, 1947, p. 102). A vida nos trilhos, com seus horários rígidos, escalas funcionais e hierarquias profissionais, expressa justamente essa racionalidade societária emergente, na qual os indivíduos se relacionam segundo normas e interesses definidos externamente, e não mais apenas por laços afetivos ou culturais.

A ferrovia, entretanto, não elimina automaticamente a comunidade; ela produz formas híbridas que combinam elementos comunitários e societários. Nas pequenas cidades ferroviárias, famílias inteiras compartilhavam ofício, moradia, lazer e sociabilidade. Havia clubes de ferroviários, redes de ajuda mútua, relações entre vizinhos e tradições compartilhadas. Como observa Brancalone (2008), “nas zonas de modernização acelerada, a vida social se faz na tensão entre afetividade comunitária e racionalidade societária, em composições híbridas e instáveis” (Brancalone, 2008, p. 101). Em muitos casos, a ferrovia preservava parte da lógica comunitária, enquanto introduzia relações societárias associadas ao capital e ao Estado. A contradição torna-se evidente no contexto das vilas ferroviárias analisadas: o mesmo sistema que disciplinava o tempo de trabalho e subordinava os moradores à hierarquia empresarial também favorecia a construção de identidades coletivas e experiências compartilhadas de pertencimento, conforme observado nas formas de sociabilidade descritas anteriormente.

Essa tensão se manifestava espacialmente nas próprias vilas ferroviárias, onde as casas eram distribuídas segundo a função dos trabalhadores e onde o controle territorial expressava tanto a ordem societária da empresa quanto laços cotidianos de convivência. A modernidade ferroviária produzia, assim, uma sociabilidade dupla: de um lado, a introdução de formas industriais de vida; de outro, a continuação ou reinvenção de práticas solidárias e comunitárias. A Alta Paulista, nesse sentido, torna-se espaço empírico privilegiado para observar a coexistência – e o conflito – entre estruturas comunitárias e societárias, fenômeno que caracteriza o processo brasileiro de modernização tardia e profundamente seletiva.

O tratado de Max Weber acerca da racionalização do trabalho, oferece uma chave interpretativa importante para se compreender as transformações introduzidas pela ferrovia na Alta Paulista. Para Weber, a modernidade caracteriza-se pela crescente racionalização da vida

social, isto é, pelo deslocamento progressivo de tradições, rotinas empíricas e valores habituais e costumeiros em direção a práticas orientadas pela eficiência, previsibilidade e cálculo sistemático (Weber, 1999). A ferrovia se inseriu exatamente nesse movimento, funcionando como tecnologia organizadora do espaço e do tempo, ao exigir padronização de rotinas, coordenação de tarefas e execução técnica precisa.

No contexto regional, a circulação ferroviária representou a materialização dessa racionalidade moderna em territórios ainda moldados pelos ritmos agrários e comunitários. O cotidiano do sistema de transporte demandava planejamento prévio, manutenção contínua, divisão clara de responsabilidades e cumprimento estrito de horários. Stefani (2007) demonstra que a operação da Companhia Paulista se apoiava em organogramas formais, escalas funcionais e fluxos administrativos que regulavam condutas, indicando a profunda penetração do modelo legal-racional na gestão ferroviária. Lanna (2016) reforça esse argumento ao analisar prontuários funcionais que evidenciam controle disciplinar, avaliações de desempenho e mecanismos de vigilância, típicos da burocratização moderna.

Esse processo extrapolou o ambiente operacional e passou a reconfigurar sociabilidades e rotinas familiares. O relógio da estação — e não mais o ciclo climático — passou a ordenar horários de despertar, refeições e descanso, reorganizando o tempo social e consolidando a “colonização capitalista do cotidiano” descrita por autores marxistas (Lanna, 2016; Souza, 2021). Se antes a vida seguia a sazonalidade das lavouras, com a ferrovia ela se submete à cadência mecânica dos trens e à uniformidade dos horários.

Weber também identifica a burocracia como forma superior de administração moderna, baseada em hierarquia, especialização técnica e impessoalidade (Weber, 1999). A Companhia Paulista corporificou essa estrutura, ao sistematizar procedimentos, registrar movimentações, distribuir cargos e impor regras gerais aos trabalhadores (COMPANHIA PAULISTA, 2020). Tal como analisado por Souza (2021) e Losnak (2017), o aparato ferroviário não apenas viabilizou o transporte, mas governou moradias, lazer e a própria vida comunitária – domínio legal-racional que Weber descreve como aspecto central da modernidade capitalista.

A racionalização contribuiu ainda para o surgimento de novos sujeitos sociais. Se Marx identifica a subsunção real do trabalhador ao capital, Weber destaca o processo subjetivo pelo qual os indivíduos internalizam normas, rotinas e expectativas institucionais. Na Alta Paulista, a ferrovia funcionou como laboratório prático dessa experiência, transformando lavradores e migrantes em trabalhadores assalariados treinados para operar dentro de lógicas

produtivas impessoais (Lanna, 2016; Souza, 2021). Como resultado, a ferrovia não apenas movimentou cargas e pessoas, mas introduziu um modo de vida moderno, no qual disciplina, hierarquia e eficiência se tornam princípios estruturadores da sociabilidade regional.

As contribuições de Émile Durkheim oferecem outro importante eixo para a compreensão da urbanização à partir do movimento ferroviário na Alta Paulista. Durkheim distingue dois modos de coesão social: a solidariedade mecânica – predominante em comunidades homogêneas, onde laços se sustentam em tradições partilhadas – e a solidariedade orgânica, característica de sociedades modernas, nas quais a diferenciação funcional gera interdependência entre indivíduos (Durkheim, 2003).

A transformação do território promovida pela ferrovia pode ser interpretada como transição concreta entre essas formas de solidariedade. Antes da chegada dos trilhos, predominavam relações baseadas em parentesco, vizinhança e ocupações semelhantes, típicas de localidades rurais (Losnak, 2017; Brólio, 2015). Com o funcionamento do tronco oeste, multiplicam-se profissões – maquinistas, telegrafistas, operadores de locomotiva, mecânicos, carpinteiros, chefes de estação – cada qual ocupando posição indispensável no conjunto técnico-operacional (Lanna, 2016; Stefani, 2007). Como sintetiza Durkheim, “a divisão do trabalho social deixa de ser meramente econômica e torna-se princípio de coesão” (Durkheim, 2003, p. 56).

Essa nova solidariedade revela-se na própria organização territorial. Os pátios ferroviários, oficinas e vilas operárias estruturam um sistema urbano interdependente: cidades inteiras tornam-se elos funcionais, conectados pela circulação material e simbólica produzida pelos trilhos (Souza, 2021). A ferrovia, nesse sentido, cria laços que não derivam da homogeneidade social, mas da necessidade mútua de coordenação e cooperação.

Durkheim também identifica momentos de ruptura moral e institucional quando estruturas sociais deixam de oferecer referenciais normativos estáveis. Na Alta Paulista, o declínio ferroviário exemplifica tal processo: o fechamento de oficinas e estações dissolveu não apenas empregos, mas o arcabouço simbólico que sustentava identidades profissionais e comunitárias (Stefani, 2007). Bairros antes estruturados pela rotina ferroviária perderam função, e práticas que organizavam o cotidiano familiar e urbano entraram em colapso, produzindo sentimento coletivo de perda e desorientação, como apontam Souza (2021) e Brólio (2015).

Assim, a modernização ferroviária operou simultaneamente como produtora de novos vínculos – solidariedade orgânica, profissionalização, urbanização – e como geradora de

tensões e vazios quando sua função econômica e territorial se extinguiu. O que persiste é um legado híbrido: memórias, paisagens e identidades que continuam articulando o território, mesmo quando sua base material se encontra abandonada ou ressignificada.

A reunião dos aportes teórico-sociológicos apresentados – à luz do materialismo histórico-dialético – bem como contribuições de outros teóricos, permite uma leitura integrada da formação da atual paisagem da Alta Paulista, colocando-se o fenômeno ferroviário à centralidade deste processo.

Sob o prisma marxista, torna-se evidente que a ferrovia é parte constitutiva das relações sociais de produção e deve ser interpretada como infraestrutura profundamente articulada à lógica de acumulação do capital. Isso implica reconhecer que a ferrovia não é causa autônoma do povoamento e da urbanização, mas um momento necessário do ciclo econômico que mobiliza terra, trabalho e técnica para realizar a mais-valia. Marx observa que “a circulação é parte do processo total e, como tal, momento necessário da produção” (Marx, 2017, p. 231), de modo que a ferrovia surge como solução técnica para reduzir o tempo social de circulação das mercadorias e, com isso, acelerar a valorização do capital. É por esta razão que a Alta Paulista emerge e se organiza territorialmente ao longo dos trilhos: o espaço se produz para cumprir necessidades econômicas e não o contrário.

O materialismo histórico-dialético permite, assim, compreender a dinâmica de emergência e ocaso das ferrovias e das cadeias produtivas ao entorno de suas estações. Se a ferrovia constitui o fundamento material de sua existência, ela também determina seus limites históricos. O auge da malha ferroviária acompanha a fase de expansão e consolidação do capital cafeeiro; sua desativação, por sua vez, coincide com mudanças estruturais no regime de acumulação, quando o capital se volta para a rodoviarização, a mecanização agrícola e a diversificação econômica. Stefani (2007) afirma que “o processo de desindustrialização ferroviária coincide com a ascensão de um modelo logístico que desloca investimentos para rodovias e transporte automotivo” (Stefani, 2007, p. 113), confirmando que a infraestrutura só se mantém enquanto serve ao movimento do capital.

A essa interpretação estrutural se somam dimensões sociológicas que explicitam as transformações internas da vida social. A chave de análise evidencia como a ferrovia operou na dissolução e reorganização de formas de sociabilidade, substituindo relações comunitárias mais orgânicas por estruturas societárias caracterizadas pela impessoalidade, hierarquia corporativa e ordenamento burocrático. Como sintetiza Tönnies, “a comunidade é vivida, a sociedade é produzida” (Tönnies, 1947, p. 94), distinção que se manifesta concretamente nas cidades

ferroviárias do Oeste Paulista, onde práticas tradicionais foram reinterpretadas e subordinadas à economia de mercado e ao tempo disciplinado pela empresa ferroviária.

A perspectiva weberiana, por sua vez, ilumina o caráter racionalizador da ferrovia. A vida social nas vilas ferroviárias foi moldada pela organização técnica, pela burocracia administrativa e pela ação racional orientada a fins, típicas da modernidade capitalista. A ferrovia representou, para trabalhadores e famílias, não apenas nova ocupação, mas transição para um padrão moderno de existência, baseado na responsabilidade funcional, no controle hierárquico e na incorporação de novos valores – eficiência, disciplina, previsibilidade – que marcam o que Weber denomina “desencantamento do mundo” governado pela técnica (Weber, 1999).

As contribuições de Durkheim complementam o quadro ao demonstrar que a divisão do trabalho ferroviário recriou formas de solidariedade compatíveis com sociedades complexas. Se nas primeiras décadas do século XX ainda persistiam resquícios de solidariedade mecânica em comunidades agrícolas dispersas, o surgimento das vilas e dos pátios ferroviários consolidou solidariedades orgânicas, baseadas na interdependência funcional entre trabalhadores. Cada maquinista, telegrafista, capataz e operário contribuía para o funcionamento do sistema total, de modo que a coesão social era assegurada não por semelhança, mas por complementaridade. Durkheim sintetiza esse processo ao afirmar que “a coesão social muda de fundamento à medida que a divisão do trabalho se torna complexa” (Durkheim, 2003, p. 54). A ruptura posterior, causada pelo declínio ferroviário, produziu efeitos incomuns perceptíveis, dissolvendo redes de identidade e pertencimento e deixando cidades inteiras à procura de novos sentidos.

O diálogo entre essas tradições sociológicas revela que a ferrovia constitui, simultaneamente, estrutura econômica, motor urbanizador, produtora de sociabilidades e fundamento de identidades coletivas. No entanto, sua análise não pode ser dissociada dos condicionantes macroeconômicos que explicam tanto sua implantação quanto sua retirada. O movimento histórico observado – expansão ferroviária, consolidação urbana e abandono dos trilhos – corresponde à dinâmica contraditória do capital, que cria suas próprias infraestruturas à medida que delas necessita e as desvaloriza quando deixam de cumprir funções estratégicas.

Essa leitura permite, finalmente, compreender que a trajetória da Alta Paulista, longe de excepcional, inscreve-se em um padrão mais amplo da história social brasileira: frente pioneira aberta pelo café, sustentada pela ferrovia e reorganizada, posteriormente, por novos regimes produtivos. Entretanto, a particularidade da região reside no modo como esses

processos se condensaram no tempo e deixaram marcas profundas no território e nas populações. As estações abandonadas, trilhos soterrados e pátios desativados são, ao mesmo tempo, testemunhos materiais de um passado econômico e restos de um modo de vida que estruturou identidades e memórias locais (Rodrigues, 2023).

A ferrovia, portanto, deve ser compreendida como fenômeno totalizante cuja interpretação exige articulação de macroestrutura e vivências concretas. Se sua desativação revela o quanto as cidades e os sujeitos estiveram subordinados ao capital, sua permanência simbólica nas paisagens e na memória demonstra que nenhum processo social é inteiramente absorvido pelo movimento econômico: as experiências compartilhadas continuam a informar práticas, discursos e vínculos mesmo depois que sua base material desaparece. É nesse entrelaçamento entre estrutura e experiência, acumulação e sociabilidade, que se inscreve a significação sociológica da ferrovia na Alta Paulista.

3.3 A sociedade na Alta Paulista, convergências entre a cafeicultura e a ferrovia

O Brasil teve como seu primeiro trecho ferroviário uma pequena estrada inaugurada por Dom Pedro II, em 30 de abril de 1854, denominada Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com apenas 14 km de extensão (IPHAN, 2023). O Instituto do Patrimônio Histórico traz que boa parte dos movimentos de implantação dos primeiros trechos ferroviários foram financiados com recursos advindos da Inglaterra, que detinha experiência neste modal de transportes.

Dada a pujança econômica advinda principalmente pela cafeicultura, logo ocorreu a implantação do primeiro trecho ferroviário em São Paulo, intitulada São Paulo Railway Company (SPR) cujo traçado esbarraria, e venceria, o grande obstáculo representado pela Serra do Mar, inaugurada em 1867. A ligação ferroviária de Santos à São Paulo, com extensão à Jundiaí, consagraria a ferrovia Santos - Jundiaí, ligando o grande e estruturado Porto de Santos à região de Jundiaí, já no início do planalto paulista, grande produtora de café (Soukef Júnior, 2023).

Em 30 de janeiro de 1868, quando era Presidente da Província de São Paulo o visionário Joaquim Saldanha Marinho, após reunião em Campinas, com a expressiva participação de cafeicultores paulistas, criou-se a Companhia Paulista (inicialmente denominada Companhia Paulista de Estrada de Ferro Jundiaí à Campinas – *Companhia Paulista*) que à época apenas planejava um pequeno trecho de 45 km, ligando as duas cidades (Rodrigues, 2001; Stefani, 2007). Nesta época diversas empresas (cada estrada de ferro era um

negócio empresarial, configurando-se como uma empresa) foram criadas, além da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, também a Araraquarense (com malha na região central do estado de São Paulo), a Mogiana (com ramais que adentravam o estado de Minas Gerais) e a Sorocabana que chegou até a região de Presidente Prudente e que contava com ramais que adentravam o estado do Paraná (Rodrigues, 2001).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF, nas décadas que se seguiram à sua criação, foi aumentando gradativamente a extensão de sua estrada rumo ao oeste paulista e às novas e pujantes áreas agrícolas produtoras, por meio da abertura de novas estradas de ferro e da aquisição de trechos implantados por outras empresas ferroviárias. Neste sentido, foi comprando (nas primeiras décadas do século XX) alguns trechos da Companhia Estrada de Ferro Araraquara e da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro. A CPEF chegou à Rio Claro em 1876, em Itirapina em 1885 (nome original era Morro Pelado), em Jaú em 1887 e construiu a pequena estação de Ayrosa Galvão (hoje Distrito de Potunduva) em 1903, onde a empresa teria de vencer a transposição do rio Tietê e ainda embates (na outra margem do rio) sobre a concessão para a exploração da promissora Fortaleza de Bauru com a *Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro* que chegava àquela região por meio de um ramal vindo de Sorocaba, passando por Botucatu e chegando pelo município de Agudos (Rodrigues, 2001; Montes *et. al.*, 2004; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025).

Enquanto as ferrovias foram sendo implantadas, nas primeiras três décadas do século XX, a produção cafeeira cresceu significativamente no estado de São Paulo, conforme destaca Faleiros (2010):

Este *boom* somente foi possível graças a um conjunto de condições verdadeiramente excepcionais. Terras apropriadas havia em abundância, zonas abertas foram aproveitadas com maior intensidade, surgiram novas zonas² e até mesmo em solos pouco favoráveis reviveram-se, como que por encanto, algumas áreas decadentes. As zonas maduras (Central, Mogiana e Paulista) acresceram seus cafezais e as zonas novas (Alta Araraquarense, Noroeste, Douradense e Alta Sorocabana³) foram palco de significativo aumento do número de cafeeiros plantados e de habitantes; em 1920 estas regiões abrigavam um milhão de pessoas; em 1935, 3,31 milhões, compunham

² O autor trata aqui de novas zonas produtoras de café nas regiões noroeste do estado de São Paulo e também na Alta Paulista, conforme consta, em nota de rodapé na sua obra à página 37 (Faleiros, 2010, p. 37).

³ Insere-se aqui também a nova região produtora da Alta Paulista, conforme consta em outros parágrafos da mesma obra do autor.

a população destas regiões, 63,5% do total do estado (Faleiros, 2010, p. 37-38).

No sentido acima descrito, a cafeicultura (enquanto atividade agrícola com forte potencial econômico internacional, predominante da época) promoveu a implantação e o fortalecimento das atividades ferroviárias, que por sua vez promoveram a colonização e a formação dos povoamentos, vilas e cidades do interior do estado de São Paulo.

A construção de ferrovias no estado de São Paulo, a partir da segunda metade do século XIX, desempenhou um papel decisivo na configuração econômica, territorial e social do interior paulista. Embora inicialmente concebidas como infraestrutura de suporte ao escoamento de mercadorias, sobretudo o café, as ferrovias logo ultrapassaram sua função logística, tornando-se elementos estruturadores da paisagem agrária e urbana, agentes da modernização técnica e vetores centrais de reorganização das dinâmicas de povoamento (Matos, 1990; Souza, 2021). Nesse sentido, a ferrovia deve ser compreendida como fenômeno articulador de múltiplas dimensões históricas: econômica, territorial, social e cultural.

Como observa Stefani (2007), o estabelecimento da malha ferroviária “transformou profundamente a dinâmica paulista, integrando regiões dispersas, impondo uma nova racionalidade territorial e conectando áreas antes isoladas aos circuitos comerciais internacionais” (Stefani, 2007, p. 22). A infraestrutura ferroviária, movida inicialmente por capitais privados, financiadores internacionais e pela articulação de elites agrárias em ascensão, converteu-se em base material da expansão agroexportadora em direção ao interior. A ligação entre agricultura e trilhos constitui, portanto, o eixo essencial para compreender a lógica de avanço territorial paulista entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

A literatura aponta com recorrência para o caráter simultâneo e complementares entre a marcha do café e a expansão ferroviária. Documentos oficiais, estatísticas populacionais, relatórios empresariais e análises históricas convergem ao mostrar que o café “puxou” os trilhos, e os trilhos, por sua vez, possibilitaram a interiorização da riqueza e da ocupação demográfica (Faleiros, 2015; Castanha Gil, 2008; Brotto, 2019). A importância desse processo pode ser observada tanto na multiplicação dos centros urbanos que emergiram ao longo das linhas férreas quanto na reorganização das redes de poder que passaram a se estruturar em torno da ferrovia.

Não há como compreender o avanço paulista sobre o interior sem levar em consideração o papel das vias férreas, que se configuraram simultaneamente em instrumentos logísticos e dispositivos civilizadores, conectando territórios,

reorganizando economias e instituindo novas formas de viver e produzir (Stefani, 2007, p. 24).

Essa interpretação revela que o surgimento de linhas férreas não se limita à funcionalidade técnica. Pelo contrário, abre-se um campo privilegiado para compreender como infraestruturas materiais se convertem em forças simbólicas e estruturantes, capazes de moldar identidades regionais, rearranjar relações sociais e gerar impactos culturais duradouros. No caso da Alta Paulista e, posteriormente, da Nova Alta Paulista, essa relação atinge expressão máxima durante as décadas de 1930 a 1960, período em que a construção e consolidação das cidades se articulam diretamente ao traçado do tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Então, o surgimento das ferrovias na região oeste do Estado de São Paulo não se deu por acaso, mas em desdobramento de uma série de fatores ligados ao processo de crescimento econômico e dos interesses da ordem capital que avançavam sobre o interior do Brasil e em específico as terras do oeste do estado de São Paulo, especialmente na segunda metade do século XIX e século XX (Castanha Gil, 2008). Um amplo processo de desbravamento, massacre indígena e formação de grandes fazendas (especialmente ligadas à cafeicultura no estado de São Paulo e Minas Gerais e à produção da erva mate no Paraná) alicerçou, até a década de 1980 o processo de estruturação social e econômica do interior, estruturando-se demandas para a implantação da matriz ferroviária.

Em especial na região da Alta Paulista, a cafeicultura e a chegada da ferrovia são complementares, sendo que o modal ferroviário se justificou pela necessidade de se fazerem chegar pessoas e insumos para as lavouras e posteriormente para o escoamento da produção de café e dentro da órbita dos interesses de negócio próprios da época, haja vista ser a cafeicultura a principal atividade econômica do final do século XIX e início do século XX, quando a ferrovia foi sendo planejada e implantada (Matos, 1990).

Ainda conforme Matos (1990), destaca-se que neste recorte e contexto histórico, a cafeicultura, e posteriormente a implantação da malha ferroviária, promoveram a formação de pequenos povoados, em um primeiro momento, formados pelos trabalhadores da ferrovia, mas que logo em seguida deram origem às cidades que formam o Oeste Paulista. Assim, o crescimento e desenvolvimento dessa região do estado ocorreu, portanto, graças à cafeicultura, a construção das ferrovias e aos trabalhadores empregados nesta construção, o que fez com que as cidades surgissem às margens das estradas de ferro (Dias et al., 2018).

Destaca-se que as primeiras plantações de café, no estado de São Paulo, surgiram no início do século XIX, no Vale do Paraíba, e já na metade do século apareciam como a principal atividade econômica do estado, sendo a cafeicultura, a principal atividade econômica alavancadora do fenômeno ferroviário paulista (Rodrigues, 2001).

Entretanto, os primeiros cafezais fora do eixo e regiões de São Paulo a Santos, datam de 1817, e já em 1870 uma grande parte do interior do estado estava dominada por essa cultura, que foi sendo implantada no sentido interior em busca de terras mais férteis. O aumento das plantações e da consequente produção de café exigiu a expansão da malha ferroviária para que os insumos chegassem às regiões produtoras, para que os trabalhadores se movimentassem com suas famílias e principalmente para que o produto final fosse escoado para o Porto de Santos, fato que começou a ocorrer a partir da cidade de Jundiaí (Stefani, 2007).

Não resta dúvidas que o café constitui o eixo da expansão territorial do estado de São Paulo. Até meados do século XIX, a província paulista permanecia com limitada expressão econômica e política no cenário nacional, ainda dependente de atividades agrícolas tradicionais e pouco integrada às frentes dinâmicas do império brasileiro (Faleiros, 2015; Matos, 1990). A partir de 1850, entretanto, a cultura cafeeira, inicialmente consolidada no Vale do Paraíba, desloca-se para terras mais férteis do centro e oeste paulista, guiada pela busca incessante de solos produtivos, mão de obra – em grande parte imigrante – e estrutura logística eficiente.

Stefani (2007) demonstra, a partir de ampla documentação, que a expansão do café “não ocorreu em linha reta”, mas avançou de modo orgânico, adaptando-se à disponibilidade de terras, capitais e infraestrutura, ao mesmo tempo que forçava o surgimento de novos mecanismos de circulação e controle. Nesse sentido, o café inaugura não apenas um ciclo agrícola, mas um ciclo territorial, caracterizado pela abertura de estradas, formação de vilas e surgimento de novos municípios.

O café organiza o território, ordena o espaço e impõe novas hierarquias sociais e econômicas, transformando o sertão em fronteira produtiva e o vazio em possibilidade urbana (Faleiros, 2015, p. 17).

Dessa forma, o café deve ser interpretado não apenas como mercadoria, mas como força estruturante, capaz de promover deslocamentos populacionais significativos, impulsionar a modernização técnica em todo o território, favorecer a crescente capitalização da elite agrária e, simultaneamente, reorganizar o trabalho em torno das novas exigências produtivas e logísticas impostas pelo mercado.

A chegada da ferrovia ao interior paulista é a resposta sistêmica do estado e de grupos econômicos à necessidade de inserção competitiva no mercado mundial. Como assinala Souza (2021), “a ferrovia assume o papel de infraestrutura estratégica para o escoamento do café, ao mesmo tempo que viabiliza a ocupação e o adensamento do território” (Souza, 2021, p. 59).

Esse movimento desencadeia o ciclo ferrovia–café–urbanização, processo que culminará décadas depois na formação da Alta Paulista como recorte regional específicos.

O avanço ferroviário em direção ao interior paulista não apenas conectou regiões ao porto de Santos: ele criou cidades onde antes havia apenas clareiras de mata, fazendas dispersas ou pequenos povoados. Esse fenômeno se materializa de forma paradigmática nas vilas ferroviárias construídas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), que exerceram papel estruturador na gênese urbana do Oeste Paulista.

De acordo com Andrews de Souza (2021), o processo de ocupação da Alta Paulista foi guiado pelos eixos ferroviários, orientando tanto o surgimento quanto o crescimento dos núcleos urbanos. Ao examinar mapas, séries cartográficas e relatórios empresariais, o autor demonstra que, entre as décadas de 1930 e 1960, o prolongamento dos trilhos da CPEF de Bauru rumo a Panorama coincidiu com o ritmo de criação e emancipação de municípios (Souza, 2021).

O estado de São Paulo foi sendo gradativamente organizado em regiões, de acordo com as suas características geográficas e interesses políticos assumindo a geopolítica atual. A Alta Paulista é uma região geopolítica que se inicia no município paulista de Garça passa por Marília, Tupã. Adamantina, Dracena e se encerra em Panorama, já nas barrancas do rio Paraná. Castanha Gil (2008) destaca que, por questões de organização social e política, dentro da Alta Paulista se formou um subgrupo (ou uma circunscrição geográfica menor) chamada Nova Alta Paulista. Souza (2020), inclusive apoiado em Castanha Gil (2007), destaca a conformação da Nova Alta Paulista como sendo:

[...] a delimitação espacial da Região da Nova Alta Paulista é caracterizada da seguinte forma, ao sentido Norte até o Rio Aguapeí, ao limite Oeste até o Rio Paraná, ao limite sul o Rio do Peixe e ao limite Leste a divisão dos membros da Associação dos Municípios da Nova Alta Paulista (AMNAP), sua principal representação política desde 1977 (GIL, 2007). Totalizando 30 cidades, Adamantina, Arco-Íris, Bastos, Dracena, Flora Rica, Flórida Paulista, Herculândia, Iacri, Inúbia Paulista, Irapuru, Junqueirópolis, Lucélia, Mariápolis, Monte Castelo, Nova Guataporanga, Osvaldo Cruz, Ouro Verde, Pacaembu, Panorama, Parapuã, Paulicéia, Pracinha, Queiroz, Rinópolis, Sagres, Salmourão, Santa Mercedes, São João do Pau D'Alho, Tupã e Tupi Paulista (Souza, 2020, p.1).

Relato do Jornal da Manhã, de 1938, demonstra a importância dessa expansão não somente para os municípios como Marília, Tupã, Adamantina e Panorama, mas para o desenvolvimento de toda a região oeste do estado de São Paulo, inclusive como fator determinante para o surgimento e o desenvolvimento de novas cidades (Montes *et. al.*, 2004).

A ferrovia chegou gradativamente aos municípios da Alta Paulista, sendo que em Marília/SP a inauguração foi em 30/12/1928, naquele tempo o município chamava-se Alto Cafezal, mas como as estações ferroviárias eram as centralidades sociais e econômicas das localidades e a Companhia Paulista definiu um nome para cada estação, os nomes dos municípios foram sendo alterados, assumindo-se o nome da estação (Rodrigues, 2001).

O lastro da ferrovia chegou a Tupã/SP em 15/11/1941, em Adamantina/SP em 20/04/1950, em Dracena/SP 30/12/1959 e em Panorama/SP no dia 20/01/1962, data da inauguração desta última estação ferroviária do chamado tronco oeste da Companhia Paulista, ligando as barrancas do rio Paraná à capital do estado de São Paulo (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025).

Inicialmente composta por pequenas propriedades agrícolas voltadas para a subsistência e produção local, com a expansão da produção de café e, posteriormente, de outras commodities agrícolas, a necessidade de um sistema eficiente de escoamento de produtos levou à construção, seguida da expansão de uma extensa rede ferroviária.

O padrão observado ao longo da expansão da Companhia Paulista revela uma sequência recorrente de formação territorial. A presença dos trilhos inaugura o processo, com a implantação de um pátio operacional composto por posto de passageiros, armazém de cargas e, quando necessário, subestação. Em seguida, surgem moradias destinadas aos trabalhadores e pequenos estabelecimentos comerciais voltados a abastecer esse contingente inicial. Esse núcleo embrionário evolui rapidamente para uma vila ferroviária, a partir da qual se estruturam serviços públicos, comércio ampliado e outras formas de sociabilidade urbana. Em poucos anos, o crescimento demográfico e econômico leva à consolidação administrativa do município. Esse modelo se repete com clareza em cidades como Tupã, Parapuã, Osvaldo Cruz, Lucélia, Adamantina, Mariápolis, Dracena e Panorama, todas diretamente vinculadas ao avanço da Companhia Paulista rumo ao extremo oeste paulista.

A recorrência desse padrão não se manifesta de forma episódica, mas como regularidade histórica verificável ao longo do traçado ferroviário. A correspondência entre a implantação das estações e o surgimento de núcleos urbanos evidencia, em termos empíricos,

a materialização do processo anteriormente descrito, no qual a infraestrutura de circulação antecede e orienta a organização do espaço urbano e social. Nesse sentido, a relação entre estações e municípios ultrapassa a dimensão da coincidência geográfica, configurando-se como expressão concreta de uma lógica de ocupação territorial orientada pelos imperativos da circulação e da acumulação. Tal dinâmica pode ser observada de forma sintética no quadro a seguir, que apresenta a distribuição das estações ferroviárias e suas respectivas cidades ao longo do tronco oeste.

Quadro 4 - Estações Ferroviárias e Municípios Correspondentes

Ordem	Inauguração	Cidade	Nome Original	Destinação Atual
1		Bauru		
2	09/02/1924	Alba	Alba	Moradia (2009)
3	30/05/1926	Pederneiras	Brasília	Moradia (2009)
4	09/02/1924	Cabrália	Cabrália Paulista	Demolida
5	07/09/1925	Duartina	Duartina	Demolida
6	30/08/1928	Esmeralda	Esmeralda	Fechada
7	24/05/1928	Fernão	Fernão Dias	Agrofer (2013)
8	12/06/1927	Gália	Gália	Laticínio (2014)
9	15/07/1955	Posto km 192	Hespéria	Demolida
10	01/01/1928	Garça	Incas / Italina	Demolida
11	30/12/1928	Álvaro de Carvalho	Jafa	Demolida
12	30/12/1928	Vera Cruz	Kentucky	Polícia Militar (2013)
13	30/12/1928	Lácio	Lácio	Posto de Saúde (2016)
14	30/12/1928	Marília	Marília	Centro de Saúde (2011)
15	15/02/1935	Padre Nóbrega	Niponia	Abandonada em ruínas

16	15/02/1935	Oriente	Niponia	Desconhecido (2016)
17	15/02/1935	Pompéia	Otomania	Casa de turma da via (2016)
18	01/04/1940	Paulópolis	Paulópolis	Creche (2009)
19	14/04/1940	Quintana	Quintana	Bar (2017)
20	01/04/1955	Eng. Pedro de Camargo	Posto de cruzamento	Demolida
21	15/11/1941	Herculândia	Santana	Abandonada em ruínas (2017)
22	15/11/1941	Parnaso	Parnaso	Demolida
23	15/11/1941	Tupã	Tupan	Museu Ferroviário 2024
24	01/04/1949	Universo	Universo	Demolida
25	01/04/1949	Iacri	Iacri	Moradia (2017)
26	01/04/1949	Parapuã	Parapuã	Demolida
27	01/04/1949	Oswaldo Cruz	Oswaldo Cruz	Secretaria de Cultura e Turismo (2013)
28	20/04/1950	Inúbia	Inúbia	Escola de Corte e Costura (2017)
29	20/04/1950	Lucélia	Lucélia	Centro Cultural (2022)
30	20/04/1950	Adamantina	Adamantina	Destruída por incêndio
31	25/05/1959	Flórida Paulista	Flórida Paulista	Abandonada (2016)
32	1965	Parada Atlântica	Parada Atlântica	Demolida
33	15/05/1959	Pacaembu	Pacaembu	Demolida em 2006
34	29/09/1959	Irapuru	Irapuru	Prefeitura (2016)
35	29/09/1959	Junqueirópolis	Junqueirópolis	Museu e telecentro (2016)
36	30/12/1959	Dracena	Dracena	Centro Cultural (2015)
37	20/01/1962	Marrequinhas	Marrequinhas	Sem informação

38	20/01/1962	Iandara	Iandara	Abandonada
39	20/01/1962	Arabela	Arabela	Demolida
40	20/01/1962	Panorama	Panorama	Abandonada (2018)

Fonte: Elaborado pelo autor (a partir do site <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>)

A sistematização apresentada permite identificar, com maior precisão, a regularidade do processo de formação urbana associado à ferrovia, evidenciando que a constituição dos municípios da Alta Paulista esteve diretamente vinculada à lógica de implantação da malha ferroviária. Cada estação, ao operar como ponto de articulação entre circulação, trabalho e sociabilidade, converte-se em núcleo estruturador do território, a partir do qual se desenvolvem atividades comerciais, administrativas e residenciais. Essa configuração reforça a interpretação de que a ferrovia não apenas acompanhou a ocupação regional, mas atuou como agente ativo na produção do espaço, orientando fluxos populacionais, definindo centralidades e consolidando redes urbanas interdependentes.

A malha ferroviária funcionou como matriz geradora de centralidades. Cada estação transformou-se em um núcleo de povoamento, onde se instalaram casas de comércio, escolas, serviços e repartições, dando origem à cidade (Souza, 2021, p. 63).

Esta pesquisa se orientou pela busca de respostas bibliográficas e documentais sobre a participação da ferrovia na organização ou reorganização da sociedade e da economia da região da Alta Paulista.

Os estudos sobre vilas ferroviárias – como os de Brólio (2015) – indicam que esses núcleos apresentavam um conjunto relativamente estável de características estruturais. O padrão construtivo tendia a ser padronizado, com edificações erguidas segundo diretrizes funcionais da companhia e materiais homogêneos. A hierarquia funcional própria da empresa se refletia no desenho urbano, de modo que maquinistas, chefes e operários ocupavam moradias diferenciadas e distribuídas de maneira espacialmente ordenada. As áreas residenciais mantinham-se separadas das zonas de operação – pátios, oficinas e armazéns – evidenciando a racionalidade técnica do planejamento corporativo. Além disso, a presença de uma companhia ferroviária permeava o cotidiano das famílias, regulando a vida comunitária, o ritmo urbano e a organização do espaço coletivo. Dessa dinâmica resultava a construção de uma identidade ferroviária compartilhada, articulada tanto pelo trabalho quanto pelas práticas de sociabilidade.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF constitui um exemplo emblemático desse modelo, reproduzido em diversas localidades ao longo de sua malha no oeste paulista.

De acordo com *A Companhia Paulista e suas Vilas Ferroviárias* (2020), os agrupamentos residenciais construídos nas cidades servidas pela empresa expressavam uma lógica paternalista e corporativa, na qual a ferrovia não apenas empregava, mas socializava e disciplinava seus quadros (COMPANHIA PAULISTA, 2020). “As vilas ferroviárias reproduziam a hierarquia da empresa no próprio espaço urbano, distribuindo residências de acordo com cargos, funções e status” (COMPANHIA PAULISTA, 2020, p. 41).

Essa materialização das relações de trabalho no espaço construído evidencia um aspecto decisivo do processo de urbanização paulista: a infraestrutura produtiva precedeu a estrutura cívica, invertendo a lógica esperada da formação urbana. Em diversas localidades da Alta Paulista, a documentação histórica demonstra que o primeiro edifício público reconhecido não era a prefeitura, mas a estação ferroviária; o primeiro alinhamento urbano que assumia a forma de rua correspondia ao acesso ao pátio operacional; o núcleo inicial de moradia consistia nas casas destinadas aos trabalhadores da ferrovia; e o primeiro comércio estável era o armazém que abastecia esse conjunto operário. A estação assumia, portanto, funções múltiplas e sobrepostas, atuando simultaneamente como praça, fórum, correio, ponto de encontro e referência simbólica central para a nascente localidade. Conforme observa Stefani, “nas regiões abertas pela ferrovia, o trem se torna o eixo de vida social antes mesmo do surgimento de instituições civis permanentes”.

Essa centralidade da ferrovia no viver urbano articula-se ao apontamento de Stefani (2007), de que as companhias ferroviárias tinham responsabilidades muito mais amplas do que o transporte de mercadorias.

No interior paulista, a empresa ferroviária não operava apenas trens; ela organizava cidades, disciplinava o trabalho, geria espaços e projetava novas territorialidades (Stefani, 2007, p. 51).

Essa afirmação é corroborada por Losnak (2017), ao demonstrar que a expansão da CPEF reorganizou o mapa do Oeste Paulista e provocou um reordenamento das fronteiras municipais – processo que se intensificou com a especulação colonizadora e a política de loteamentos urbanos.

O processo de fragmentação territorial descrito por Souza (2021) confirma a interdependência entre ferrovia e urbanização. Entre 1940 e 1960, o número de municípios da

região salta de poucos núcleos administrativos para uma rede com aproximadamente trinta cidades.

Esse processo pode ser explicado por um conjunto de fatores encadeados que estruturaram a ocupação da Alta Paulista. Em primeiro lugar, a chegada do traçado ferroviário provocava valorização imediata das terras situadas em seu entorno, atraindo investidores e estimulando a abertura de loteamentos, conforme demonstram os levantamentos históricos realizados sobre a região (Souza, 2021). Esse movimento era reforçado pela atuação de empresas colonizadoras que, ao antecipar o percurso dos trilhos, comercializavam lotes rurais e urbanos antes mesmo da instalação efetiva da ferrovia, desencadeando processos de urbanização planejada ainda em caráter embrionário (Losnack, 2017; Souza, 2021). Paralelamente, lideranças locais atuavam politicamente para acelerar a emancipação administrativa dessas localidades, uma vez que o controle municipal oferecia vantagens fiscais, comerciais e territoriais, conforme registrado nos estudos sobre a expansão da Companhia Paulista e seu papel formador de cidades no oeste do estado (Stefani, 2007).

O controle territorial exercido pelas ferrovias implicava, assim, domínio sobre o fluxo de pessoas, bens e mercadorias, e se estendia ao próprio valor e uso da terra. Como argumenta Stefani (2007), a ferrovia definiu não apenas rotas logísticas, mas a própria hierarquia espacial do interior paulista, determinando quais pontos se tornariam polos regionais. A presença da Companhia Paulista na vida cotidiana de trabalhadores e habitantes — documentada tanto em estudos institucionais quanto nas análises sociológicas sobre o trabalho ferroviário — evidencia que os núcleos urbanos nasciam subordinados às dinâmicas da empresa e às redes de circulação que ela estabelecia (COMPANHIA PAULISTA, 2020; Lanna, 2016). Dessa forma, a Alta Paulista, e posteriormente a Nova Alta Paulista, consolidam-se como regiões em que as cidades são filhas diretas dos trilhos, erguendo-se inicialmente sob o domínio da locomotiva e apenas mais tarde sob o protagonismo logístico das rodovias e dos caminhões, que assumem o papel central na circulação regional no século XX.

A ferrovia paulista não estruturou apenas cidades: ela estruturou pessoas. A expansão ferroviária promoveu fluxos populacionais intensos para o interior, atraindo migrantes nacionais e internacionais, reorganizando a composição demográfica e criando sociabilidades de trabalho e pertencimento (Rodrigues, 2001).

Segundo Rodrigues (2001), com a expansão dos trilhos rumo ao Oeste Paulista, milhares de trabalhadores passaram a compor o quadro funcional das companhias. Relatórios históricos indicam que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) empregou, ao longo

do final do século XIX e início do XX, contingentes numerosos de trabalhadores permanentes, além de levas temporárias envolvidas na construção das linhas, pontes e estações.

Segundo Lanna (2016), um levantamento sistemático de prontuários funcionais revelou aproximadamente 1.900 empregados da CPEF entre 1872 e 1919, com dados sobre origem, nacionalidade, trajetória e vínculos de trabalho. A autora demonstra que a ferrovia exerceu papel central na formação de um segmento diferenciado da classe trabalhadora brasileira.

Os ferroviários constituíam um setor singular da classe operária, reconhecido por sua estabilidade, remuneração relativamente superior, disciplinamento hierárquico e forte identificação profissional (Lanna, 2016, p. 505).

Essas informações coletadas reafirmam que a CPEF se consolidou, ao longo do início do século XX, especialmente com o deslocamento da malha ferroviária para regiões em colonização ativa, como a Alta Paulista.

O interior paulista experimentou, ao longo das primeiras décadas do século XX, ciclos sucessivos de povoamento que articulavam diferentes fluxos migratórios e distintos perfis de trabalhadores atraídos pelo dinamismo da economia cafeeira e pela expansão ferroviária. Diversos estudos mostram que essa ocupação envolveu não apenas migrantes nacionais oriundos de outras regiões do Brasil, especialmente mineiros e fluminenses deslocados do campo, mas também grandes contingentes de imigrantes europeus e, em menor proporção, japoneses, que foram progressivamente incorporados às frentes produtivas (Monbeig, 1984; Matos, 1980; Monbeig, 1998). Esses grupos somavam-se a trabalhadores temporários envolvidos na abertura de novas frentes agrícolas e na construção de estradas de ferro, cuja presença ganhou escala à medida que a fronteira cafeeira avançou para o oeste do estado (Dias et al., 2018; Monbeig, 1984). Outro componente desse processo foi a incorporação de descendentes de ex-escravizados ao mercado de trabalho livre, deslocamento que se intensificou com o fim da escravidão e com a proibição legal de utilização de mão de obra cativa nas ferrovias (Costa, 1987; Dias et al., 2018).

A presença ferroviária, entretanto, introduziu um elemento diferenciador no padrão de ocupação regional, pois oferecia oportunidades de emprego mais estáveis que aquelas encontradas nos trabalhos temporários vinculados às lavouras de café. Na medida em que as oficinas se instalavam e as estações emergiam como centros operacionais, consolidava-se um mercado de trabalho permanente para maquinistas, operários especializados, contadores, bilheteiros, carpinteiros e diversos ofícios associados ao funcionamento da malha ferroviária

(Lanna, 2016). Ao contrário do trabalho nas lavouras, sujeito às oscilações de safra e à sazonalidade, a ferrovia demandava uma força de trabalho contínua e hierarquizada, capaz de operar equipamentos, manter trilhos, conduzir locomotivas e administrar uma organização empresarial complexa — característica observada em prontuários funcionais e documentos institucionais preservados pela CPEF (Lanna, 2016; Pinto, 1903).

Essa estabilidade contribuiu para a constituição de fortes vínculos identitários e intergeracionais entre os trabalhadores, tema amplamente documentado nos estudos sociológicos e históricos sobre o setor ferroviário paulista. Como demonstra Lanna (2016), famílias inteiras se dedicavam, ao longo de décadas, a diferentes funções nos trilhos, e a tradição ferroviária era frequentemente mobilizada como argumento formal em pedidos de promoção, transferência ou contratação de parentes. Tal fenômeno ajuda a compreender a noção de “família ferroviária”, expressa de modo recorrente em cartas e prontuários entre o final do século XIX e as primeiras décadas do XX, evidenciando não apenas a continuidade ocupacional, mas uma crescente consciência de ofício compartilhada pelos trabalhadores da Companhia Paulista (Lanna, 2016).

A existência de gerações de ferroviários reforça a noção de pertencimento a uma família da ferrovia, que subsumia diferenças sociais e contribuía para moldar identidades operárias próprias (Lanna, 2016, p. 506).

A moradia em vilas ferroviárias, o uso de uniformes, a convivência diária com o ritmo industrializado dos trilhos e a presença de estruturas corporativas reforçavam essa identidade coletiva.

A vida cotidiana dos trabalhadores ferroviários e de suas famílias era moldada pelo ritmo da ferrovia, orientada pelo relógio da estação e pelas rotinas administrativas impostas pela empresa. Conforme demonstram os estudos sobre sociabilidade ferroviária no interior paulista, as companhias atuavam como agentes reguladores do tempo e do espaço urbano, definindo não apenas turnos e deslocamentos, mas a própria cadência social das comunidades formadas em torno das estações (Stefani, 2007). Em muitos casos, o poder institucional exercido pela companhia ultrapassava de forma evidente o âmbito produtivo. Documentos funcionais analisados por Lanna revelam que a empresa controlava a distribuição de moradias, usualmente organizada segundo a hierarquia interna das funções, e mantinha sob sua supervisão atividades recreativas e culturais destinadas aos funcionários e dependentes, como clubes, eventos sociais e práticas esportivas (Lanna, 2016).

Além disso, as companhias ferroviárias aplicavam normas de conduta que regulavam comportamentos públicos e privados, estabeleciam padrões disciplinares e limitavam ou autorizavam transferências e promoções profissionais, interferindo diretamente na mobilidade funcional dos trabalhadores (COMPANHIA PAULISTA, 2020). Dessa forma, a ferrovia atuava não apenas como eixo tecnológico e econômico de circulação de mercadorias, mas como instituição que modelava modos de vida e configurava sociabilidades, vinculando famílias inteiras a carreiras múltiplas e, por vezes, intergeracionais. Tal estrutura, amplamente documentada na historiografia do setor, evidencia que a companhia ferroviária funcionava como organizadora central das relações sociais, consolidando uma forma de vida articulada aos requisitos institucionais que sustentavam o funcionamento da malha férrea (Lanna, 2016; Stefani, 2007).

A CPEF operava como instituição paternalista. Os documentos e análises indicam que sua atuação configurava o que autores como Henry Braverman e Edward Thompson classificam como disciplina do trabalho capitalista – aplicada na escala de cidades inteiras.

Brancalone (2008), ao revisitar Tönnies, fornece um arcabouço teórico decisivo para entender essa transição da sociabilidade comunitária para a societária, inclusive tratando das características próprias das comunidades e aquelas que, emanadas das relações contratuais, caracterizavam a sociedade (Moraes; Campos; Quiqueto, 2021). Destaca que a convivência nas vilas ferroviárias misturava elementos comunitários – convivência, vizinhança, intimidade e solidariedade – com formas societárias – hierarquia formal, racionalidade econômica e mobilidade profissional. Assim, “na comunidade, prevalece o vínculo orgânico, enquanto na sociedade, domina o cálculo racional e a ação instrumental” (Brancalone, 2008, p. 99).

A ferrovia, ao impor disciplina temporal e espacial ao cotidiano, deslocava gradativamente a comunidade rural tradicional para a sociedade moderna industrial, alterando mentalidades, hábitos e expectativas de vida. Essa sociabilidade consolidou condições de urbanização precoce em territórios que, até então, viviam sob lógicas agrárias tradicionais.

Como sintetiza Losnak (2017), “a ferrovia constituiu forma específica de produção do espaço e do sujeito urbano”, contribuindo para a emergência de cidades com organização funcional orientada por fluxos e logística.

A Alta Paulista emerge no cenário paulista como fronteira agrícola, território produzido tanto pelo avanço das frentes pioneiras quanto pela articulação de agentes públicos, companhias colonizadoras, elites regionais e empresas ferroviárias. Até o início do século XX,

grande parte dessa porção do estado era registrada em documentos como sertão desconhecido, de baixa densidade populacional e dominado por matas e terras devolutas (Castanha Gil, 2008).

A formação territorial da região que mais tarde seria reconhecida como Nova Alta Paulista não ocorreu de maneira simultânea, mas em camadas sucessivas que se sobrepuseram ao longo de quase um século. A primeira delas corresponde ao avanço das frentes pioneiras privadas, responsáveis por ocupar áreas ainda pouco integradas à economia paulista entre o final do século XIX e o início do XX, abrindo fazendas, derrubando matas e introduzindo culturas agrícolas que funcionaram como pontos iniciais de fixação populacional (Monbeig, 1984; Matos, 1980). Na sequência, entre aproximadamente 1910 e 1930, empresas colonizadoras passaram a adquirir, demarcar e lotear grandes glebas, promovendo a venda de terras e atraindo contingentes migratórios diversos, tanto nacionais quanto estrangeiros, consolidando redes de povoados e arruamentos embrionários ao longo das frentes de expansão (Souza, 2021; Losnak, 2017).

Esse processo foi profundamente transformado com a chegada das ferrovias ao Oeste Paulista, sobretudo entre as décadas de 1930 e 1960, quando a Companhia Paulista e outras empresas passaram a interligar os assentamentos já formados, integrando economias locais e permitindo o escoamento sistemático da produção agrícola. A ferrovia tornou-se o vetor de circulação e de articulação territorial, estruturando cidades, atraindo trabalhadores e conectando regiões antes isoladas aos mercados regionais e nacionais (Stefani, 2007; COMPANHIA PAULISTA, 2020). Por fim, entre 1940 e 1970, muitos desses núcleos alcançaram emancipação política e consolidaram estruturas administrativas e urbanas próprias, configurando municípios que se fortaleceram inicialmente sob a lógica ferroviária e posteriormente se ajustaram à matriz rodoviária que passou a hegemonizar os fluxos regionais (Souza, 2021; Stefani, 2007).

Esse movimento demonstra que o território antecede a ferrovia, mas a ferrovia ordena e consolida o território. Stefani (2007) destaca que a expansão ferroviária funcionou como instrumento geopolítico de penetração e integração, conectando áreas colonizadas a mercados regionais e internacionais.

A ferrovia foi o elemento integrador por excelência, articulando produção, circulação e fixação territorial. Nas regiões de fronteira agrícola, como a Alta Paulista, sua presença legitimou a ocupação e acelerou a institucionalização administrativa (Stefani, 2007, p. 34).

Nesse sentido, a Alta Paulista não pode ser vista apenas como produto da marcha cafeeira, mas como síntese entre agronegócio, colonização e logística, movimentando trabalhadores, comerciantes, famílias e capitais. A Alta Paulista representou, portanto, uma fase posterior e mais interiorizada da territorialização paulista, onde a ferrovia funcionou como coluna dorsal de redes municipais emergentes (Losnak, 2017).

3.3.1 A FORMAÇÃO DA NOVA ALTA PAULISTA

O recorte da Nova Alta Paulista — denominação adotada por geógrafos, historiadores e planejadores — corresponde ao segmento mais tardio e profundo da interiorização ferroviária paulista. É nesse espaço que o impacto da ferrovia assume contornos máximos e mais visíveis.

Com a chegada do tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a partir da década de 1930, verifica-se um conjunto de transformações profundas no território da Alta Paulista. Estudos sobre a expansão ferroviária demonstram que esse período foi marcado por expressivo aumento no número de lotes rurais e urbanos comercializados, resultante tanto da atuação das companhias colonizadoras quanto da expectativa gerada pela implantação das linhas férreas (Souza, 2021; Losnak, 2017). A valorização fundiária no entorno imediato das estações destacou-se como característica recorrente, uma vez que a ferrovia redefinia hierarquias espaciais e orientava o fluxo de ocupação, favorecendo proprietários e investidores que antecipavam o avanço dos trilhos (Monbeig, 1984; Stefani, 2007). Esse movimento atraiu capitais e estimulou a migração de famílias e empreendedores, contribuindo para o rápido surgimento e consolidação de núcleos urbanos com traços de planejamento, cuja evolução foi guiada pelo ritmo das operações ferroviárias e pela circulação de mercadorias e pessoas. Paralelamente, o fortalecimento das redes regionais de comércio consolidou-se como consequência direta da integração operacional promovida pela CPEF, ampliando o alcance de produtos agrícolas, dinamizando mercados internos e elevando a importância econômica das estações como polos irradiadores de desenvolvimento (COMPANHIA PAULISTA, 2020; STEFANI, 2007).

A previsão do traçado ferroviário funcionou como catalisador imobiliário e demográfico, incentivando a criação de núcleos urbanos antes mesmo da chegada dos trilhos físicos (Souza, 2021, p. 67).

A ferrovia, nesses termos, precede o próprio bairro, cria a cidade e legitima a região. A Nova Alta Paulista estruturou-se, entre as décadas de 1940 e 1970, como uma rede urbana

hierarquizada, articulada diretamente ao traçado do tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Nesse período, cidades como Tupã, Dracena e Adamantina emergiram como centros regionais de maior complexidade, concentrando serviços administrativos, setores comerciais diversificados e equipamentos de maior porte. Em torno delas, consolidaram-se polos intermediários, entre os quais Osvaldo Cruz, Lucélia e Paulicéia, que desempenhavam papel de articulação entre as sedes regionais e uma constelação de núcleos rurais menores, distritos e povoados em formação, evidenciando uma hierarquia espacial condicionada pela ferrovia (Souza, 2021; Stefani, 2007).

O urbanismo e a economia local expandiram-se acompanhando a linha férrea e seus ramais, sustentando fluxos constantes de trabalhadores, produtos agrícolas, bens industrializados e serviços especializados que dependiam da circulação proporcionada pela CPEF (Losnack, 2017; COMPANHIA PAULISTA, 2020). As estações funcionavam como pontos de irradiação urbana, configurando uma regionalização que difere da lógica espontânea de ocupação observada em regiões anteriores do estado, já que as cidades surgiam e se fortaleciam em função direta dos trilhos e não em torno de rotas preexistentes.

Stefani (2007) demonstra que essa rede urbana mantinha forte integração funcional com Bauru, destacada como “o coração logístico e administrativo da CPEF”, de onde se organizavam não apenas o despacho de trens, mas decisões operacionais, lotações de pessoal e estratégias corporativas que repercutiam em toda a Alta Paulista. Assim, o sistema urbano regional se consolidava menos como conjunto de cidades autônomas e mais como estrutura integrada, cujas dinâmicas econômicas, demográficas e institucionais dependiam da malha ferroviária que, até os anos 1960, funcionou como seu principal eixo de coesão.

A linha estruturava-se como eixo articulador do Oeste Paulista, com Bauru como nó central e as demais cidades configuradas como satélites funcionais, conectadas entre si pela ferrovia e complementares nas redes de abastecimento (Stefani, 2007, p. 52).

A Nova Alta Paulista configurou paisagens materiais e sociais singulares, diretamente moldadas pela atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e pelas dinâmicas que acompanharam a expansão do tronco oeste. Estudos recentes e documentação histórica revelam que, ao longo das cidades formadas pelos trilhos, consolidou-se um repertório arquitetônico e urbanístico recorrente, composto por pátios arborizados, moradias funcionais padronizadas e armazéns de carga que, com frequência, eram associados a silos e depósitos destinados ao armazenamento da produção regional (Brólio, 2015). A presença dos galpões de

manutenção e oficinas estruturava o cotidiano ferroviário e reafirmava a centralidade técnica da ferrovia como organizadora do espaço urbano (COMPANHIA PAULISTA, 2020).

Paralelamente, escolas profissionalizantes e clubes de ferroviários contribuíam para criar vínculos comunitários e identidades ocupacionais que ultrapassavam o ambiente de trabalho e se estendiam à vida social das famílias, fortalecendo a noção de pertencimento às vilas ferroviárias (Lanna, 2016).

Com o tempo, bairros inteiros passaram a se alinhar fisicamente às estações e aos pátios operacionais, demonstrando como a infraestrutura produtiva antecedeu e condicionou a malha urbana – fenômeno amplamente registrado nas análises regionais (Stefani, 2007; Souza, 2021). Esses elementos, somados, tornaram-se parte constitutiva da memória coletiva da Alta Paulista. Mesmo após o declínio operacional da ferrovia, muitos deles permanecem visíveis – ainda que degradados – ao longo do antigo tronco da Paulista, testemunhando um passado em que o trem estruturava o espaço, o tempo e a sociabilidade das cidades da região.

3.3.2 DECLÍNIO, RODOVIARIZAÇÃO E O DESMONTE DA FERROVIA

A centralidade da ferrovia na organização territorial e econômica da Alta Paulista começa a se transformar a partir da segunda metade do século XX. O período entre 1960 e 2000 marca aquilo que diversos autores identificam como crise, desmonte e deslocamento modal.

Stefani (2007) demonstra que o sistema ferroviário paulista atravessou, ao longo do século XX, um conjunto de rupturas estruturais que comprometeram sua centralidade econômica e territorial. A primeira delas decorre do esgotamento progressivo do modelo agroexportador do café, cuja produção e rendimento já não geravam os fluxos regulares de carga que haviam justificado a implantação e a expansão da malha ferroviária nas décadas anteriores (Stefani, 2007; Monbeig, 1984). Em seguida, observa-se a ascensão do rodoviarismo, impulsionada tanto por políticas federais de industrialização e integração territorial quanto pela escolha deliberada do Estado brasileiro em favorecer a infraestrutura automotiva e o modal rodoviário, considerados mais flexíveis e compatíveis com a nova dinâmica econômica nacional (Souza, 2021; Losnak, 2017).

A terceira ruptura, de natureza institucional, manifesta-se na crise financeira e administrativa que atingiu diversas companhias ferroviárias paulistas, levando-as à insolvência, ao fatiamento operacional e, posteriormente, a processos de estatização, fusões e privatizações que alteraram profundamente o regime de gestão do setor (Stefani, 2007; COMPANHIA PAULISTA, 2020). O conjunto desses fatores deslocou o trem do centro da vida econômica e

urbana para uma posição marginal, marcando o início do declínio das estações e oficinas que haviam sustentado o desenvolvimento da Alta e da Nova Alta Paulista.

Esses fatores desencadearam um lento processo de desativação de ramais e abandono de estações.

A ferrovia paulista sofreu, a partir dos anos 1960, um duplo movimento de desvalorização: técnico e simbólico. Os trilhos perderam competitividade para as rodovias e deixaram de compor o imaginário de modernidade que antes sustentavam (Stefani, 2007, p. 113).

A partir do governo de Juscelino Kubitschek e, especialmente, da ditadura militar, o Brasil adota o paradigma do transporte individual motorizado, priorizando investimentos em estradas, automóveis e caminhões. Mesmo linhas ferroviárias rentáveis passaram a ser sucateadas, substituídas por estradas pavimentadas e redes de oleodutos e rodovias federais.

No Oeste Paulista, o processo descrito por Stefani (2007) manifestou-se de forma particularmente nítida. À medida que o modelo ferroviário perdia sustentação econômica e administrativa, diversos trechos operados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro foram gradualmente encerrados, resultando na desativação do material rodante e na inutilização de equipamentos que haviam estruturado a circulação regional por décadas (Stefani, 2007; COMPANHIA PAULISTA, 2020).

Destaca-se que as companhias ferroviárias (empresas) passaram pela estatização na década de 1970, sendo incorporadas pela FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A.) e depois vindo a passar para o título de FERROBAN (Ferrovias Bandeirantes), foram entregues ao Governo Federal, que incorporou a malha à Rede Ferroviária Federal S.A.. Na sequência, a malha paulista foi sendo concedida sucessivamente à iniciativa privada que nunca assumiu a permanência dos serviços ferroviários na região da Alta Paulista, abandonando toda a malha a partir de Bauri (SP) até Panorama (SP) (Rodrigues, 2023).

Esse movimento produziu repercussões diretas sobre a força de trabalho associada à ferrovia, que sofreu cortes drásticos, demissões e aposentadorias antecipadas, desmontando quadros funcionais historicamente estáveis e interrompendo linhagens familiares ligadas à empresa, fenômeno amplamente registrado por Lanna (2016).

Paralelamente, vilas ferroviárias que haviam funcionado como centros de vida urbana e sociabilidade comunitária foram esvaziadas, abandonadas ou alienadas pela companhia, sendo privatizadas ou convertidas para novos usos, quando não simplesmente deixadas à ruína (Souza, 2021; Losnak, 2017).

Esses impactos compõem o quadro de retração acelerada do sistema ferroviário no Oeste Paulista, sinalizando o fim de um ciclo urbano e econômico sustentado durante grande parte do século XX pela integração férrea. Como sintetiza Losnak (2017), a região “perdeu o eixo linear que articulava sua coesão urbana e econômica” com o fechamento dos ramais.

O declínio do transporte ferroviário no Oeste Paulista desencadeou efeitos multidimensionais que atingiram a economia, o espaço urbano e a vida social da região. A redução e posterior interrupção da circulação de trens comprometeu cadeias produtivas inteiras e eliminou a principal infraestrutura de escoamento da produção agrícola, provocando perdas econômicas significativas para municípios cuja formação e dinamismo haviam sido moldados pela ferrovia (Stefani, 2007; Souza, 2021).

No plano urbano, o fechamento de estações e a desativação de pátios resultaram no esvaziamento de áreas centrais e na destruição de redes locais de sociabilidade, já que oficinas, armazéns e vilas ferroviárias deixaram de funcionar como polos articuladores da vida cotidiana (Losnack, 2017; COMPANHIA PAULISTA, 2020).

As consequências sociais foram igualmente expressivas. A demissão e aposentadoria forçada de milhares de ferroviários corroeram a estrutura ocupacional de famílias historicamente vinculadas ao setor, rompendo linhagens de ofício e produzindo uma massa de trabalhadores que se viu deslocada do mercado de trabalho para o qual havia sido formada (Lanna, 2016). Esses impactos contribuíram para a emergência de um quadro de desemprego estrutural em cidades cujo tecido social dependia diretamente das oportunidades geradas pela ferrovia.

No campo cultural e simbólico, o declínio do modal ferroviário gerou erosão tanto do patrimônio material – representado por edifícios, trilhos, equipamentos e vilas funcionais – quanto do patrimônio imaterial ligado às práticas, memórias e identidades coletivas associadas ao universo ferroviário (Brólio, 2015).

A ferrovia, que por décadas simbolizou modernidade, progresso técnico e integração territorial, passou a ocupar, nos discursos e no imaginário regional, um lugar marcado pelo abandono, pela nostalgia e pelo esquecimento. Ruínas de estações, oficinas vazias e trilhos interrompidos passaram a recobrir fisicamente a mesma paisagem que outrora condensara o futuro, transformando-se em marcas silenciosas de um ciclo histórico encerrado e de uma experiência coletiva que sobrevive sobretudo pela memória (Stefani, 2007; Souza, 2021).

CAPÍTULO IV – ANÁLISE E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS DADOS, INFORMAÇÕES E EVIDÊNCIAS CIENTÍFICAS

4.1 A ferrovia como fenômeno social: tensões entre comunidade e sociedade

Embora se trate de infraestrutura logística concreta, a ferrovia constitui simultaneamente um artefato sociológico, capaz de provocar transições profundas no modo como populações se organizam e se reconhecem. Neste sentido, a interpretação clássica formulada por Ferdinand Tönnies em 1887, posteriormente retomada e atualizada nas análises de Brancalone (2008), fornece um arcabouço conceitual fundamental para compreender o impacto sociológico da ferrovia na Alta Paulista.

Tönnies demonstra que a vida social se organiza em tensão permanente entre dois polos: a Comunidade (*Gemeinschaft*), associada a vínculos orgânicos baseados na afetividade, na vizinhança e na tradição, e a Sociedade (*Gesellschaft*), marcada por relações contratuais, mobilidade social e pela racionalidade instrumental que caracteriza as sociedades modernas (Tönnies, 1887; Brancalone, 2008).

A expansão ferroviária no Oeste Paulista pode ser lida justamente como o momento em que essas duas formas de sociabilidade se cruzam e se transformam, produzindo novos padrões de convivência ao substituir lógicas comunitárias rurais por arranjos societários orientados pelo trabalho assalariado, pela administração empresarial e pela integração territorial promovida pelos trilhos.

A comunidade funda-se nos elos pessoais e na proximidade orgânica; a sociedade, no cálculo racional, nos contratos e na separação funcional entre os indivíduos (Brancalone, 2008, p. 99).

Aplicada à Alta Paulista, essa dualidade (comunidade X sociedade) permite interpretar cada fase histórica:

Quadro 5 - A ferrovia como ponte entre dois mundos

Lógica social	Antes da ferrovia	Após a consolidação da ferrovia
Predominância relacional	Comunidade rural dispersa	Cidade modernizada
Estrutura produtiva	Agricultura de subsistência	Agricultura comercial + serviços

Lógica social	Antes da ferrovia	Após a consolidação da ferrovia
Identidade	Família ampliada, parentesco	Categoria profissional: ferroviário
Espaço simbólico	Casa e roça	Vila ferroviária, estação, pátio
Temporalidade	Ritmo agrário	Relógio industrial, horários, escalas

Fonte: produzido pelo autor

A expansão ferroviária no Oeste Paulista não eliminou as formas comunitárias preexistentes, mas as reorganizou sob novas condições materiais e institucionais. Ao articular povoados antes isolados e romper circuitos de circulação restritos ao mundo rural, a ferrovia integrou territórios e reduziu distâncias sociais e geográficas que, até então, limitavam contatos e trocas (Stefani, 2007; Souza, 2021).

Ao mesmo tempo, a operação ferroviária introduziu hierarquias funcionais, rotinas fixas e disciplina laboral, elementos que reconfiguraram os modos tradicionais de convivência e inseriram trabalhadores locais e migrantes em regimes formais de trabalho assalariado regulados pela empresa (Lanna, 2016; COMPANHIA PAULISTA, 2020).

Esse processo promoveu também o surgimento de novas formas de pertencimento coletivo. A categoria de “ferroviário”, fortalecida pela permanência intergeracional de famílias na companhia e pelas sociabilidades construídas em clubes, oficinas e vilas operárias, consolidou identidades profissionais que ultrapassavam a mera relação de emprego e se tornavam referência central para a vida cotidiana (Lanna, 2016).

A convivência entre valores vinculados à tradição e às redes solidárias do passado, de um lado, e as regras societárias associadas à administração técnica e à disciplina industrial, de outro, resultou, como assinala Brancalone, em “arranjos híbridos de sociabilidade” característicos de regiões de modernização acelerada (Brancalone, 2008). Assim, a ferrovia não substituiu a comunidade rural, mas reorganiza seus contornos, absorvendo-a, tensionando-a e redefinindo suas bases no interior do novo modelo societário que se impõe.

Nas zonas de modernização acelerada, a vida social se faz na tensão entre a afetividade comunitária e a racionalidade societária, em composições híbridas e instáveis (Brancalone, 2008, p. 101).

Compreender o papel desempenhado pela ferrovia na Alta Paulista demanda uma abordagem necessariamente multidisciplinar, capaz de integrar campos distintos do conhecimento e dialogar com diferentes tradições analíticas. A historiografia econômica fornece fundamentos essenciais para entender a lógica de investimentos e os ciclos produtivos que sustentaram a expansão do tronco oeste, bem como o declínio posterior que acompanhou a crise do modelo cafeeiro e a ascensão do rodoviarismo (Monbeig, 1984; Stefani, 2007). Nesse sentido, o movimento econômico pode ser interpretado, sob a ótica do materialismo histórico-dialético, como momento de reorganização estrutural das forças produtivas, no qual a ferrovia se torna tanto resultado quanto motor da transição para novas formas capitalistas de trabalho e circulação.

A geografia e os estudos territoriais contribuem para explicar como os trilhos orientaram frentes de ocupação, definiram hierarquias urbanas e estruturaram redes de circulação regional, articulando áreas antes dispersas e transformando-as em espaços de conexão e intercâmbio (Losnak, 2017; Souza, 2021). Essa leitura territorial dá concretude espacial ao que Tönnies identificou como passagem gradual de sociabilidades comunitárias rurais para estruturas societárias fundadas em racionalidade técnica e integração funcional, características do mundo moderno (Tönnies, 1887; Brancalone, 2008).

A sociologia do trabalho revela a constituição de uma categoria profissional específica, marcada pela disciplina industrial, pela permanência intergeracional e pela emergência de identidades coletivas próprias, fenômeno analisado com detalhe nos estudos sobre trabalhadores ferroviários (Lanna, 2016). Aqui, a contribuição de Durkheim ilumina a nova divisão do trabalho introduzida pelo sistema ferroviário: de vínculos homogêneos e compartilhados do mundo rural para uma solidariedade orgânica baseada na especialização e na interdependência técnica entre funções (Durkheim, 1999).

Somam-se os estudos urbanos, que demonstram o papel da ferrovia na produção material das cidades, na implantação de moradias, equipamentos e bairros associados aos pátios e estações, reafirmando a ideia — presente em Marx e retomada pela literatura empírica — de que a infraestrutura técnica antecedeu e condicionou a organização cívica e institucional da região (COMPANHIA PAULISTA, 2020; Stefani, 2007).

Finalmente, a leitura do patrimônio e da memória permite apreender os efeitos duradouros da presença ferroviária, bem como o impacto simbólico de sua desativação — visível hoje em ruínas, vestígios físicos e lembranças de trabalhadores e moradores (Brólio, 2015). É nesse plano simbólico que as diferentes dimensões sociológicas convergem: a

Gemeinschaft de laços afetivos e territoriais, a *Gesellschaft* de racionalidade econômica, e a historicidade dialética dos conflitos e rupturas inscritas nos trilhos que permanecem e desaparecem ao mesmo tempo.

A Alta Paulista constitui, portanto, exemplo paradigmático de como uma infraestrutura técnica foi capaz de produzir cidades, sociabilidades e identidades regionais e de como seu esvaziamento posterior deixou marcas persistentes no território. Trata-se de um objeto de estudo que exige simultaneamente história, geografia, sociologia e memória, pois revela como economia, espaço e cultura se entrelaçam na constituição — e desmonte — de um modo específico de habitar e significar o interior paulista.

4.2 A ferrovia no século XXI: logística, patrimônio e ODS

No início do século XXI, as marcas da ferrovia permanecem de distintas maneiras no território da Alta Paulista. Apesar da desativação de trechos, abandono de estruturas e perda de relevância econômica direta, o sistema ferroviário mantém presença material, simbólica e identitária, assumindo novas funções enquanto objeto de memória, patrimônio e desenvolvimento sustentável.

As estações, armazéns, vilas ferroviárias e pátios que pontuavam a paisagem urbana constituem hoje remanescentes históricos de um ciclo de modernização acelerada. Grande parte dessas estruturas remanescentes da presença ferroviária na Alta Paulista apresenta hoje destinos diversos, refletindo tanto o abandono do modal quanto os esforços de preservação e reinvenção comunitária. Em inúmeros municípios, antigos armazéns, pátios e vilas operárias encontram-se deteriorados ou em ruínas, resultado direto da desativação dos serviços e da ausência de políticas de manutenção após o declínio do sistema ferroviário (Stefani, 2007; Souza, 2021).

Em outras localidades, parte desse patrimônio foi adaptada ao uso institucional, sendo reaproveitada como escolas, secretarias municipais, centros culturais ou espaços administrativos, muitas vezes com alterações arquitetônicas que apagaram traços originais, mas garantiram continuidade funcional aos edifícios (COMPANHIA PAULISTA, 2020; Losnak, 2017).

Paralelamente, observa-se um conjunto de iniciativas protagonizadas pela sociedade civil e por agentes culturais locais que têm buscado resgatar, preservar e valorizar esse legado, por meio de ações de musealização, projetos de memória, criação de centros de interpretação ferroviária ou mesmo usos comunitários de antigas estações e vilas (Brólio, 2015).

Figura 3 – Museu Ferroviário de Tupã (SP)



Fonte: Prefeitura Municipal de Tupã.

Figura 4 – Museu Ferroviário de Tupã (SP)



Fonte: Prefeitura Municipal de Tupã.

A transformação da antiga estrutura ferroviária em museu evidencia o processo de ressignificação do patrimônio no contexto contemporâneo. No caso de Tupã, o espaço museal não apenas preserva elementos materiais da ferrovia, mas também atua como suporte para a construção de narrativas coletivas e da memória regional. Essa reapropriação social do espaço reforça a interpretação de que o legado ferroviário ultrapassa sua função original, assumindo papel ativo na produção de identidade, pertencimento e valorização cultural no século XXI.

Nesses casos, as estruturas deixam de ser apenas vestígios materiais do passado e passam a desempenhar papel ativo como marcos identitários e suportes simbólicos para a reconstrução de narrativas coletivas e de pertencimento regional.

A literatura recente aponta que esses bens configuram um acervo de patrimônio cultural ferroviário, cuja relevância extrapola o valor arquitetônico. Enquanto infraestrutura, constituíam eixos de sociabilidade e mobilidade; enquanto ruína, tornam-se vestígios que narram o passado e orientam o entendimento das identidades regionais.

Castanha Gil (2008) ressalta que o patrimônio ferroviário representa testemunho material dos processos que formaram a Alta Paulista, oferecendo chaves interpretativas para a história local e para os modos de viver produzidos pela modernização.

O patrimônio ferroviário deve ser compreendido como um conjunto de bens culturais que documentam um momento singular da ocupação territorial, revelando formas de trabalho, sociabilidade e identidade próprias do processo de urbanização paulista” (Castanha Gil, 2008, p. 112).

Embora o debate ainda seja incipiente, iniciativas formais e comunitárias demonstram crescente interesse em recuperar parte da identidade ferroviária, seja pela valorização turística, seja pela reativação funcional de pequenos trechos.

A ferrovia emerge, desse modo, como um objeto de estudo total, cuja complexidade permite articular dimensões múltiplas do desenvolvimento regional. Sua implantação contribuiu para explicar o processo de formação territorial da Alta Paulista, ao estruturar rotas de ocupação, orientar loteamentos e definir hierarquias entre núcleos urbanos em gestação (Monbeig, 1984; Souza, 2021).

Ao mesmo tempo, ilumina os mecanismos de urbanização que se materializaram em torno de estações, oficinas e vilas operárias, evidenciando que a infraestrutura ferroviária antecedeu e condicionou a instalação de serviços civis e administrativos, o que reitera conclusões formuladas por Stefani (2007) e pela documentação da Companhia Paulista (2020).

No plano social, a ferrovia revela estruturas culturais e modos de vida específicos – formações de classe, disciplina laboral, identidade profissional e redes comunitárias – aspectos amplamente analisados nos estudos sobre trabalhadores ferroviários e na literatura sobre sociabilidade urbana (Lanna, 2016; Brólio, 2015).

Simultaneamente, seu percurso histórico reflete transformações econômicas de maior escala, marcadas pela ascensão e crise do café, pela industrialização nacional e pela transição estrutural do modal para o rodoviarismo, conforme demonstram Stefani (2007) e Losnak (2017).

Por fim, ao se manter presente no território por meio de vestígios físicos, memória social e projetos de preservação, a ferrovia sustenta perspectivas contemporâneas de planejamento e reuso cultural, seja como patrimônio, como paisagem, ou como narrativa identitária que segue moldando imaginários e projetos futuros (Brólio, 2015; Souza, 2021).

4.3 A expansão do tronco oeste da Companhia Paulista e a formação territorial regional

A análise dos dados históricos, documentais e bibliográficos evidencia que a expansão do tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro constituiu o principal vetor de organização territorial da Alta e da Nova Alta Paulista ao longo do século XX. Conforme demonstram Stefani (2007) e Rodrigues (2001), a progressão dos trilhos em direção ao extremo oeste do estado esteve diretamente associada às frentes pioneiras, à atuação das companhias colonizadoras e à lógica de valorização fundiária vinculada à expectativa de conexão ferroviária.

Os registros sistematizados no site Estações Ferroviárias indicam que o avanço do tronco oeste ocorreu de forma gradual, articulando os trechos entre Alba, Tupã, Osvaldo Cruz, Adamantina, Dracena e Panorama, consolidando uma rede linear de integração regional (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS). Essa progressão não apenas viabilizou o escoamento da produção agrícola, sobretudo cafeeira, como também redefiniu os padrões de ocupação do território, orientando a localização de núcleos urbanos e a estruturação das redes de circulação.

De acordo com Monbeig (1984), a expansão ferroviária no interior paulista deve ser compreendida como parte integrante do processo de avanço da fronteira agrícola, no qual infraestrutura, colonização e mercado constituem dimensões indissociáveis. No caso da Alta Paulista, a pesquisa confirma essa interpretação ao demonstrar que o traçado dos trilhos precedeu, em muitos casos, a ocupação sistemática das terras, funcionando como elemento indutor da apropriação territorial.

A documentação analisada revela que a chegada da ferrovia desencadeava um conjunto relativamente previsível de transformações espaciais. Inicialmente, instalava-se o pátio ferroviário, com estação, armazéns e estruturas operacionais. Em seguida, intensificava-se o parcelamento das terras adjacentes, promovido por agentes privados e companhias colonizadoras, que antecipavam a valorização imobiliária proporcionada pelos trilhos (Souza, 2021). Esse processo favorecia a concentração de investimentos e a formação de centralidades urbanas emergentes.

A análise comparada entre diferentes municípios evidencia que esse padrão se repetiu ao longo do tronco oeste, ainda que com variações locais. Em Tupã, por exemplo, a consolidação urbana ocorreu rapidamente em torno da estação, transformando-se em polo regional. Em Dracena e Adamantina, observa-se dinâmica semelhante, marcada pela articulação entre ferrovia, colonização e expansão comercial. Já em núcleos menores, como Lucélia e Parapuã, o crescimento foi mais gradual, embora igualmente condicionado pela presença ferroviária.

Esses resultados corroboram as análises de Castanha-Gil (2007), segundo as quais a ferrovia não apenas conectava territórios, mas produzia espacialidades específicas, estruturadas em função das necessidades operacionais e logísticas das companhias. A organização linear do espaço regional, com cidades distribuídas ao longo dos trilhos, evidencia o papel da ferrovia como eixo ordenador do território.

Sob a perspectiva do materialismo histórico, esses dados permitem interpretar a expansão ferroviária como momento decisivo da incorporação da Alta Paulista à dinâmica do capitalismo agrário-exportador. A infraestrutura ferroviária viabilizou a circulação de mercadorias, reduziu custos de transporte e ampliou a integração aos mercados, reforçando a centralidade da região no sistema produtivo paulista (Stefani, 2007). Assim, a formação territorial regional não pode ser compreendida independentemente das estratégias econômicas e políticas associadas à implantação dos trilhos.

4.4 Cidades ferroviárias e organização da malha urbana

A análise dos processos de urbanização da Alta Paulista evidencia que a maioria dos municípios da região se estruturou a partir da presença da ferrovia, configurando o que a literatura denomina “cidades ferroviárias”. Conforme demonstra Brólio (2015), esses núcleos urbanos apresentam padrões recorrentes de formação, nos quais a estação ferroviária assume papel central na organização espacial e simbólica da cidade.

Os dados levantados indicam que, em grande parte dos municípios analisados, a estação constituiu o primeiro equipamento público de referência, em torno do qual se organizaram o comércio, os serviços e as áreas residenciais. A proximidade com os pátios operacionais favorecia a instalação de armazéns, hotéis, bares, oficinas e casas comerciais, conformando um núcleo urbano funcionalmente articulado à atividade ferroviária.

Em Tupã, por exemplo, a consolidação do centro urbano ocorreu diretamente associada à estação e ao pátio ferroviário, que se tornaram polos de circulação e sociabilidade. Segundo Souza (2021), a malha urbana inicial da cidade foi estruturada a partir desses equipamentos, com ruas e avenidas orientadas em função do acesso aos trilhos.

Figura 5 – Estação ferroviária de Tupã (SP)



Fonte: Site Estações Ferroviárias (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/fotos/tupa9501.jpg>)

A materialidade da estação ferroviária de Tupã evidencia o papel estruturante desse equipamento na organização do espaço urbano. Sua localização central e a disposição das vias adjacentes revelam a função da ferrovia como elemento ordenador da malha urbana, corroborando a interpretação de que o núcleo inicial da cidade se consolidou a partir da lógica de circulação e acesso aos trilhos. Nesse sentido, a estação não apenas viabilizava fluxos

econômicos, mas também organizava espacialmente as práticas sociais e comerciais, reforçando sua centralidade na formação da cidade.

Dinâmica semelhante pode ser observada em Osvaldo Cruz, Adamantina e Dracena, onde o traçado urbano revela a centralidade histórica da ferrovia.

Figura 6 – Estação ferroviária de Adamantina (SP)



Fonte: Site Estações Ferroviárias (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>)

A configuração da estação de Adamantina reforça a recorrência de um padrão de urbanização associado à ferrovia no interior paulista. Observa-se a reprodução de uma lógica espacial na qual o equipamento ferroviário atua como núcleo articulador das atividades econômicas e sociais, ainda que em escala distinta de centros mais consolidados. Essa repetição de formas urbanas ao longo do tronco ferroviário confirma o caráter estruturante da ferrovia, ao mesmo tempo em que evidencia variações locais decorrentes das especificidades econômicas e demográficas de cada município.

A presença das vilas ferroviárias desempenhou papel fundamental nesse processo. Conforme aponta Lanna (2016), essas vilas funcionavam como espaços de reprodução social da força de trabalho, articulando moradia, sociabilidade e controle institucional. Sua localização estratégica, geralmente próxima aos pátios e oficinas, contribuía para consolidar bairros inteiros vinculados à atividade ferroviária.

Figura 7 – Estação ferroviária de Lucélia (SP)



Fonte: Site Estações Ferroviárias (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lucelia.html>)

Em núcleos urbanos de menor porte, como Lucélia, a estação ferroviária evidencia a articulação entre infraestrutura produtiva e espaços de sociabilidade. Ainda que em escala reduzida, observa-se a presença de áreas residenciais próximas ao equipamento ferroviário, indicando a formação de territórios diretamente vinculados ao cotidiano do trabalho. Esse arranjo espacial reforça a interpretação de que as vilas e bairros ferroviários funcionavam como extensões do sistema produtivo, integrando moradia, convivência e atividade econômica em um mesmo circuito social.

A hierarquização das cidades também se relacionava à organização funcional da ferrovia, conforme apontam Stefani (2007) e Monbeig (1984). As áreas mais valorizadas concentravam-se nas proximidades da estação, enquanto setores periféricos eram progressivamente ocupados por populações com menor inserção no circuito ferroviário, processo que contribuiu para a formação de desigualdades socioespaciais persistentes (Souza, 2021).

A análise documental revela, ainda, que a ferrovia exerceu papel central na constituição dos serviços urbanos. Correios, telégrafos, bancos, repartições públicas e estabelecimentos educacionais tendiam a se instalar nas imediações das estações, reforçando sua função como núcleo articulador da vida urbana (Rodrigues, 2001). A estação funcionava, assim, como espaço multifuncional, concentrando atividades econômicas, administrativas e simbólicas.

Sob a perspectiva weberiana, esse processo pode ser interpretado como expressão da racionalização do espaço urbano, orientado por critérios de eficiência, circulação e controle. A organização das cidades em torno da ferrovia reflete a incorporação de princípios técnicos e administrativos próprios da modernidade capitalista, materializados na forma urbana (Weber, 1999).

Dessa forma, os resultados indicam que as cidades da Alta Paulista não se desenvolveram de maneira espontânea, mas foram produzidas a partir de uma lógica ferroviária específica, que articulou interesses econômicos, estratégias institucionais e dinâmicas sociais. A malha urbana regional constitui, portanto, expressão concreta do papel estruturante da ferrovia na formação do território.

Figura 8 – Estação ferroviária de Panorama (SP)



Fonte: Site Estações Ferroviárias (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/fotos/panorama061.jpg>)

A estação de Panorama, situada no extremo oeste do traçado ferroviário analisado, representa o limite territorial da expansão da Companhia Paulista e sintetiza o papel da ferrovia como vetor de ocupação. Sua posição geográfica evidencia o caráter linear da formação regional, ao mesmo tempo em que simboliza o encerramento de um ciclo de avanço econômico e territorial. Nesse contexto, a estação pode ser interpretada como marco final de um processo histórico no qual infraestrutura, urbanização e sociabilidade se articularam de maneira indissociável.

4.5 Trabalho ferroviário, sociabilidade e organização do cotidiano

A análise das fontes documentais e da literatura especializada comprova que a ferrovia não apenas estruturou o território e a malha urbana da Alta Paulista, mas também organizou profundamente as relações de trabalho e as formas de sociabilidade regional. O sistema ferroviário constituiu um universo profissional específico, marcado por hierarquias funcionais, disciplina institucional e forte identidade corporativa, conforme demonstram Lanna (2016) e Stefani (2007).

Os registros funcionais, relatórios administrativos e estudos históricos analisados indicam que o ingresso no quadro ferroviário representava, para muitos trabalhadores, uma oportunidade de estabilidade econômica e ascensão social em comparação às atividades agrícolas sazonais. A carreira ferroviária estruturava-se em níveis bem definidos, com progressões condicionadas ao tempo de serviço, à qualificação técnica e à avaliação institucional, reforçando padrões meritocráticos típicos da modernidade industrial (Lanna, 2016).

A organização do trabalho baseava-se em rígidos sistemas de controle do tempo, das tarefas e dos deslocamentos. A centralidade do relógio, dos horários de partida e chegada, das escalas de serviço e dos turnos expressa, conforme analisa Weber (1999), a incorporação da racionalidade formal ao cotidiano laboral. Na Alta Paulista, essa racionalização não se restringia aos espaços operacionais, mas irradiava-se para a vida doméstica e comunitária, reorganizando rotinas familiares e práticas sociais.

As vilas ferroviárias desempenharam papel fundamental na conformação dessas sociabilidades. Conforme destaca Brólio (2015), esses núcleos funcionavam como espaços de convivência, socialização profissional e reprodução cultural, nos quais se consolidavam vínculos de solidariedade, pertencimento e identidade coletiva. Festividades, associações recreativas, clubes esportivos e atividades culturais promovidas ou apoiadas pela companhia

reforçavam esses laços, integrando trabalhadores e famílias em uma rede social relativamente coesa.

A presença institucional da Companhia Paulista estendia-se, portanto, para além da esfera produtiva. A empresa regulava não apenas o trabalho, mas também aspectos da vida cotidiana, como moradia, lazer e comportamento, configurando um sistema de controle social que combinava disciplina e proteção. Esse modelo, embora contribuísse para a estabilidade das comunidades ferroviárias, também produzia relações de dependência e assimetria de poder, conforme analisado por Stefani (2007).

Sob a perspectiva durkheimiana, os dados indicam que a divisão técnica do trabalho ferroviário promoveu formas de solidariedade orgânica, baseadas na interdependência funcional entre os diferentes setores e profissionais. Maquinistas, telegrafistas, fiscais, mecânicos, chefes de estação e operários de via permanente constituíam um sistema integrado, no qual o funcionamento do todo dependia da atuação coordenada das partes (Durkheim, 2003).

Ao mesmo tempo, a análise evidencia que essas formas de sociabilidade não se restringiam ao ambiente laboral. As trajetórias profissionais frequentemente assumiam caráter intergeracional, com filhos e parentes ingressando na ferrovia, reforçando a constituição de “famílias ferroviárias” e a transmissão de valores associados à profissão. Esse fenômeno contribuiu para a consolidação de identidades duráveis, ancoradas no trabalho, na disciplina e no pertencimento institucional.

A leitura de Tönnies (1887) permite interpretar essas comunidades como espaços de sociabilidade híbrida, nos quais elementos comunitários coexistiam com relações societárias formais. Nas vilas ferroviárias da Alta Paulista, práticas de vizinhança, ajuda mútua e convivência cotidiana articulavam-se a contratos, regulamentos e hierarquias, produzindo arranjos específicos de vida social.

Dessa forma, os resultados demonstram que o trabalho ferroviário constituiu eixo estruturante da sociabilidade regional, influenciando práticas culturais, trajetórias familiares e formas de organização comunitária. A ferrovia operou, assim, como espaço privilegiado de produção de identidades e de integração social no interior paulista.

4.6 Declínio do sistema ferroviário e reconfiguração socioespacial

A análise histórica evidencia que, a partir da segunda metade do século XX, o sistema ferroviário paulista passou por um processo progressivo de enfraquecimento, associado à ascensão do rodoviarismo, às mudanças na matriz produtiva e às transformações nas políticas

públicas de transporte. Conforme demonstram Stefani (2007) e Matos (1990), esse processo resultou na redução de investimentos, no fechamento de trechos e na desativação de estruturas fundamentais para o funcionamento da rede.

Na Alta Paulista, os impactos desse declínio manifestaram-se de forma particularmente intensa, em virtude da forte dependência regional em relação à ferrovia. O fechamento de pátios, oficinas e ramais comprometeu a circulação de mercadorias e pessoas, fragilizando a base econômica de diversos municípios. Os dados do site Estações Ferroviárias registram a progressiva desativação de estações entre as décadas de 1960 e 1980, evidenciando a retração do sistema na região (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS).

Do ponto de vista urbano, esse processo resultou no esvaziamento de áreas centrais, na deterioração de equipamentos públicos e na perda de funções estratégicas associadas às antigas estruturas ferroviárias. Pátios antes movimentados transformaram-se em espaços ociosos, enquanto galpões, oficinas e armazéns passaram a apresentar sinais de abandono ou subutilização. Em muitos municípios, esses espaços converteram-se em vazios urbanos, contribuindo para processos de degradação ambiental e social.

No plano social, o declínio ferroviário produziu impactos significativos sobre as comunidades historicamente vinculadas aos trilhos. A redução de postos de trabalho, as aposentadorias precoces e as demissões fragilizaram trajetórias profissionais e redes familiares construídas ao longo de décadas. Conforme analisa Lanna (2016), esse processo gerou insegurança econômica, perda de status social e dificuldades de reinserção no mercado de trabalho.

A partir da perspectiva de Durkheim, tais transformações podem ser interpretadas como manifestações de anomia, caracterizadas pelo enfraquecimento das normas, dos vínculos e das referências que estruturavam a vida social. A dissolução das rotinas ferroviárias comprometeu mecanismos de coesão, afetando não apenas os trabalhadores, mas o conjunto das comunidades locais (Durkheim, 2003).

Além disso, o declínio do sistema ferroviário contribuiu para a reconfiguração das redes regionais de circulação. A substituição progressiva do transporte ferroviário pelo rodoviário alterou fluxos, centralidades e hierarquias urbanas, favorecendo municípios situados em eixos rodoviários e marginalizando antigos polos ferroviários. Esse processo reforçou desigualdades territoriais e redefiniu padrões de desenvolvimento regional (Monbeig, 1984).

Apesar desses impactos negativos, a análise revela que o declínio não implicou o desaparecimento completo do legado ferroviário. Em diversos municípios, antigas estruturas

foram adaptadas para usos institucionais, culturais ou comerciais, enquanto outras passaram a integrar iniciativas de preservação patrimonial. Esses processos indicam formas de ressignificação do espaço ferroviário, que serão aprofundadas na seção seguinte.

4.7 Patrimônio ferroviário, memória social e o Museu Ferroviário de Tupã

A análise dos processos de declínio e reconfiguração do sistema ferroviário na Alta Paulista demonstra que, paralelamente ao abandono funcional de diversas estruturas, emergiram iniciativas voltadas à preservação, à ressignificação e à valorização do patrimônio ferroviário. Estações, galpões, oficinas, vilas e trechos remanescentes passaram a ser progressivamente reconhecidos como bens culturais, portadores de valor histórico, simbólico e identitário, conforme destaca Brólio (2015).

Nesse contexto, o patrimônio ferroviário deixa de ser compreendido apenas como vestígio material do passado e passa a ser interpretado como suporte da memória coletiva. Segundo Cury (2005), os bens patrimoniais funcionam como mediadores entre passado e presente, permitindo a reconstrução social de narrativas, identidades e pertencimentos. Na Alta Paulista, esse processo manifesta-se de forma clara na valorização progressiva das antigas estruturas ferroviárias como referências da história local.

O site Estações Ferroviárias, ao sistematizar informações sobre a trajetória das estações do tronco oeste da Companhia Paulista, contribui para esse processo de patrimonialização ao registrar datas, transformações, usos e estados de conservação dos edifícios ferroviários (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS). Esse tipo de documentação digital amplia o acesso à informação histórica e fortalece iniciativas de preservação ao tornar visível a importância desses espaços.

Entre as experiências mais relevantes da região, destaca-se o Museu Ferroviário da Alta Paulista (localizado em Tupã), que se constitui como importante instrumento de salvaguarda e difusão da memória ferroviária local. Vinculado a iniciativas acadêmicas, institucionais e comunitárias, com participação significativa da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Tupã, o museu atua na preservação de documentos, objetos, fotografias e registros relacionados à ferrovia, contribuindo para a valorização da trajetória dos trabalhadores, para o fortalecimento da pesquisa histórica regional e para a compreensão dos processos de formação urbana.

Conforme ressaltam Bina (2011) e Scheiner (2012), os museus contemporâneos não se limitam à função expositiva, mas desempenham papel educativo, comunicacional e social,

atuando como espaços de mediação cultural. Nesse sentido, o Museu Ferroviário de Tupã transcende a lógica da simples conservação material, ao promover ações de pesquisa, extensão e educação patrimonial, articulando universidade, poder público e comunidade.

A atuação do museu reforça a compreensão da ferrovia como elemento estruturante da identidade local, ao resgatar narrativas frequentemente marginalizadas nos discursos oficiais, sobretudo aquelas relacionadas ao cotidiano dos trabalhadores e de suas famílias. Essa valorização contribui para ampliar o repertório da memória regional, deslocando o foco exclusivo das elites agrárias para os sujeitos que participaram diretamente da construção material e social da Alta Paulista.

Além disso, o museu funciona como espaço de ressignificação dos antigos territórios ferroviários, reinserindo-os na dinâmica urbana contemporânea. A reutilização cultural dessas estruturas contribui para evitar a completa degradação dos espaços, promovendo formas alternativas de uso social e simbólico. De acordo com as diretrizes do Conselho Internacional de Museus (ICOM, 2020), tais iniciativas são fundamentais para assegurar a função social, educativa e cultural do patrimônio no contexto contemporâneo.

Desse modo, os resultados indicam que o patrimônio ferroviário, longe de representar apenas um resíduo do passado, constitui recurso estratégico para a construção de políticas culturais, educativas e territoriais. O Museu Ferroviário da Alta Paulista exemplifica esse potencial ao articular memória, pesquisa e participação social, consolidando-se como referência regional na preservação do legado ferroviário.

4.8 Síntese analítica dos resultados

A articulação entre os dados empíricos, a literatura especializada e o referencial teórico adotado permitem consolidar uma interpretação integrada dos processos analisados ao longo desta pesquisa. Os resultados demonstram que a ferrovia atuou como eixo estruturante da formação territorial, urbana, econômica e social da Alta Paulista, configurando-se como elemento central da experiência histórica regional.

A expansão do tronco oeste da Companhia Paulista revelou-se decisiva para a organização do território, orientando frentes de ocupação, valorização fundiária e implantação de núcleos urbanos. As cidades da região não se desenvolveram de forma espontânea, mas foram produzidas a partir de uma lógica ferroviária específica, que articulou interesses econômicos, estratégias institucionais e dinâmicas sociais.

No plano urbano, a centralidade das estações, dos pátios e das vilas ferroviárias estruturou a malha das cidades, definindo hierarquias espaciais e padrões de uso do solo. Esses elementos constituíram o núcleo organizador da vida urbana, antecedendo a consolidação das instituições cívicas e administrativas, conforme demonstrado pela análise documental e bibliográfica.

A organização do trabalho ferroviário configurou um universo profissional próprio, marcado por disciplina, racionalização e identidade corporativa. As trajetórias intergeracionais, as redes de sociabilidade e as práticas culturais associadas à ferrovia contribuíram para a formação de comunidades relativamente coesas, sustentadas por vínculos funcionais e simbólicos. Sob a perspectiva teórica, esse processo pode ser interpretado como expressão da articulação entre racionalização weberiana, solidariedade orgânica durkheimiana e sociabilidades híbridas descritas por Tönnies.

O declínio do sistema ferroviário produziu rupturas significativas na economia, no espaço urbano e nas relações sociais regionais. O fechamento de estruturas, a perda de empregos e a reconfiguração das redes de circulação fragilizaram antigas centralidades e comprometeram mecanismos de coesão social. Esses impactos evidenciam a dependência estrutural construída ao longo do período de expansão ferroviária.

Entretanto, a análise revela que o enfraquecimento funcional da ferrovia não implicou o desaparecimento de seu legado. A emergência de iniciativas patrimoniais, museológicas e memorialísticas demonstra a permanência da ferrovia como referência simbólica e identitária. O Museu Ferroviário de Tupã, nesse contexto, materializa processos de resignificação que reinserem os antigos territórios ferroviários na dinâmica social contemporânea.

A síntese dos resultados confirma, portanto, que a ferrovia deve ser compreendida como fenômeno social total, conforme a perspectiva adotada neste trabalho. Sua trajetória articula infraestrutura, economia, trabalho, cultura e memória, produzindo efeitos duradouros sobre o território e as identidades regionais. A análise integrada desses elementos permitiu responder aos problemas de pesquisa e atingir os objetivos propostos, evidenciando a centralidade dos trilhos na formação histórica da Alta Paulista.

CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 Discussões

A presente dissertação teve como propósito central compreender o papel histórico, territorial e sociológico desempenhado pela ferrovia na formação e na reconfiguração da Alta e Paulista, tomando como referência o tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e seus desdobramentos ao longo do século XX. Desde a formulação inicial do problema de pesquisa, partiu-se da compreensão de que a ferrovia não poderia ser analisada apenas como um equipamento técnico voltado ao transporte de mercadorias e passageiros, mas como uma infraestrutura estruturante, capaz de organizar economias regionais, orientar processos de urbanização e moldar formas específicas de sociabilidade e identidade.

Nesse sentido, a investigação buscou responder de que maneira a expansão ferroviária articulou frentes de ocupação, valorização fundiária, consolidação urbana e disciplinamento do trabalho, bem como quais foram os efeitos sociais, culturais e territoriais produzidos pelo declínio progressivo desse sistema a partir da segunda metade do século XX. A hipótese orientadora do estudo sustentou que a Alta Paulista se configurou como região diretamente moldada pelos trilhos, sendo suas cidades, vilas e redes urbanas produtos históricos da lógica ferroviária, e não simples desdobramentos espontâneos da expansão agrícola.

O percurso metodológico adotado fundamentou-se em uma abordagem qualitativa, de caráter histórico-documental e interpretativo, articulando análise bibliográfica, consulta a documentos institucionais, estudos regionais e produções acadêmicas consolidadas. Tal estratégia permitiu reconstruir, de forma sistemática, os diferentes momentos do ciclo ferroviário regional – implantação, expansão, consolidação, declínio e resignificação – situando-os em seus contextos econômicos, políticos e sociais mais amplos. Ao privilegiar o cruzamento entre fontes e referenciais teóricos, a pesquisa buscou evitar leituras fragmentadas ou meramente descritivas, optando por uma interpretação integrada do fenômeno.

Desde os capítulos iniciais, demonstrou-se que a ferrovia atuou como eixo organizador da ocupação territorial, precedendo, em muitos casos, a formação das estruturas administrativas e cívicas dos municípios. Estações, pátios operacionais, vilas ferroviárias e equipamentos associados configuraram os primeiros núcleos de urbanização, em torno dos quais se desenvolveram o comércio, os serviços públicos e a vida política local. Esse padrão recorrente confirmou que, na Alta Paulista, a infraestrutura produtiva antecedeu e condicionou a estrutura urbana, invertendo modelos clássicos de formação das cidades.

Ao longo da dissertação, também se evidenciou que o desenvolvimento ferroviário esteve profundamente vinculado à lógica da economia cafeeira, às estratégias das companhias colonizadoras e à integração da região aos mercados estaduais e nacionais. A ferrovia funcionou como mediadora entre produção, circulação e acumulação, viabilizando a expansão do capitalismo agrário-exportador e criando as condições materiais para a consolidação de uma economia regional articulada. Essa dimensão econômica, contudo, mostrou-se indissociável das transformações sociais e culturais produzidas pelos trilhos.

A organização do trabalho ferroviário, a disciplina do tempo, a hierarquização funcional e a presença permanente da empresa na vida cotidiana moldaram trajetórias profissionais e familiares, contribuindo para a constituição de uma categoria social específica: o trabalhador ferroviário. A análise desse universo revelou que o trabalho nos trilhos extrapolava a esfera produtiva, estruturando práticas culturais, formas de pertencimento e redes de sociabilidade que marcaram profundamente a experiência regional. Assim, a ferrovia não apenas movimentou mercadorias e pessoas, mas organizou modos de vida.

O estudo demonstrou, ainda, que o processo de desestruturação do sistema ferroviário, intensificado a partir das políticas de rodoviarização e das transformações do modelo econômico nacional, produziu impactos duradouros na Alta Paulista. O fechamento de trechos, a desativação de oficinas e a dissolução das vilas ferroviárias provocaram perdas econômicas, esvaziamento urbano e enfraquecimento de identidades profissionais, inaugurando um período de reconfiguração territorial marcado por tensões, rupturas e redefinições simbólicas.

Dessa forma, o percurso analítico desenvolvido ao longo da dissertação confirmou a pertinência do problema de pesquisa e a consistência da hipótese inicial, evidenciando que a ferrovia constituiu elemento central na produção histórica da Alta Paulista enquanto território, sociedade e espaço de memória. A compreensão desse processo exigiu uma abordagem interdisciplinar, capaz de integrar economia, espaço, trabalho e cultura em uma mesma leitura interpretativa, fundamento sobre o qual se estruturaram as análises apresentadas nos capítulos anteriores.

A sistematização dos dados históricos, documentais e bibliográficos analisados ao longo da pesquisa permitiu identificar padrões recorrentes na formação territorial e urbana da Alta Paulista, diretamente associados à expansão do sistema ferroviário. Os resultados demonstraram que a ferrovia atuou como eixo estruturador da ocupação regional, orientando

tanto a localização dos núcleos urbanos quanto a organização das atividades produtivas e dos fluxos populacionais.

Observou-se que o avanço dos trilhos esteve articulado às frentes pioneiras privadas, à atuação das companhias colonizadoras e à valorização fundiária promovida pela expectativa de conexão ferroviária. A antecipação do traçado dos ramais influenciou o parcelamento das terras, a definição de eixos viários e a implantação de loteamentos urbanos, configurando um modelo de crescimento territorial fortemente condicionado pela infraestrutura ferroviária. Esse processo conferiu à ferrovia papel decisivo na transformação de áreas anteriormente dispersas em espaços integrados aos circuitos econômicos estaduais.

No plano urbano, a pesquisa evidenciou que a formação das cidades da Alta Paulista seguiu um padrão estruturado a partir dos equipamentos ferroviários. Estações, pátios operacionais, armazéns, subestações e vilas operárias constituíram os primeiros referenciais espaciais da urbanização, em torno dos quais se desenvolveram o comércio, os serviços e as instituições públicas. Cidades como Tupã, Dracena, Adamantina, Osvaldo Cruz, Lucélia e Parapuã ilustram de forma exemplar esse modelo, no qual a ferrovia antecedeu e orientou a consolidação da malha urbana.

A análise das vilas ferroviárias revelou a existência de uma organização espacial e social relativamente padronizada, marcada pela separação entre áreas operacionais e residenciais, pela hierarquização das moradias e pela forte presença institucional da companhia na vida cotidiana. Essas vilas funcionaram como espaços de socialização, formação profissional e construção identitária, articulando disciplina laboral e convivência comunitária. Os dados levantados indicaram que tais núcleos desempenharam papel central na estabilização da força de trabalho e na reprodução social das famílias ferroviárias.

No que se refere ao trabalho, os resultados demonstraram que a ferrovia estruturou uma categoria profissional específica, caracterizada por trajetórias intergeracionais, forte identificação corporativa e incorporação precoce às rotinas da modernidade industrial. A organização do tempo, a regulamentação das funções, os mecanismos de controle e os sistemas de promoção interna configuraram um universo laboral distinto daquele predominante nas atividades agrícolas. Esse processo contribuiu para a formação de redes de sociabilidade próprias, sustentadas por valores de pertencimento, mérito técnico e disciplina.

A pesquisa também evidenciou que a ferrovia exerceu papel fundamental na articulação regional dos fluxos de mercadorias, pessoas e informações. Os trilhos conectaram áreas produtoras aos centros consumidores, integraram economias locais e fortaleceram redes

comerciais, consolidando a Alta Paulista como espaço funcionalmente articulado. A centralidade logística exercida por cidades-polo reforçou hierarquias urbanas e definiu padrões de dependência entre municípios, configurando uma rede regional organizada em torno da circulação ferroviária.

No entanto, os dados analisados indicaram que esse modelo entrou em progressivo processo de enfraquecimento a partir da segunda metade do século XX. A ascensão do rodoviarismo, a crise do setor cafeeiro, as dificuldades financeiras das companhias e as mudanças nas políticas públicas de transporte provocaram o declínio do sistema ferroviário. O fechamento de trechos, a redução de serviços e a desativação de estruturas comprometeram a base produtiva e organizacional de muitas cidades da região.

Os impactos desse processo manifestaram-se de forma expressiva no espaço urbano e social. Pátios e oficinas foram abandonados, vilas ferroviárias perderam função, áreas centrais entraram em processo de esvaziamento e antigas redes de sociabilidade se fragilizaram. A perda de empregos e a dissolução das rotinas ferroviárias afetaram diretamente famílias e comunidades que haviam se estruturado em torno dos trilhos, produzindo um cenário de reconfiguração territorial marcado por rupturas e adaptações.

Por outro lado, a análise revelou que, mesmo diante do declínio funcional, a ferrovia permaneceu como referência simbólica e cultural. Estações, galpões, bairros e ruínas continuam a ocupar lugar central na memória coletiva, sendo mobilizados em narrativas locais, iniciativas patrimoniais e projetos de ressignificação. A permanência desses vestígios demonstra que a ferrovia segue operando como elemento estruturante do imaginário regional, mesmo após a perda de sua centralidade econômica.

Assim, os resultados confirmam que a ferrovia produziu efeitos duradouros sobre o território, a economia, o trabalho e a cultura da Alta Paulista, configurando um legado que ultrapassa sua dimensão técnica. A compreensão dessas múltiplas dimensões permitiu evidenciar a profundidade das transformações engendradas pelos trilhos e reforçar a interpretação da ferrovia como eixo organizador da experiência histórica regional.

A análise desenvolvida ao longo desta dissertação demonstrou que a compreensão do fenômeno ferroviário na Alta Paulista exige a articulação entre diferentes matrizes teóricas, capazes de apreender simultaneamente suas dimensões econômicas, institucionais, sociais e culturais. Nesse sentido, as contribuições de Marx, Weber, Durkheim e Tönnies revelaram-se complementares, permitindo interpretar a ferrovia como forma histórica total, inserida em processos estruturais mais amplos de modernização capitalista.

A partir do materialismo histórico-dialético, foi possível compreender a ferrovia como infraestrutura estratégica do capitalismo agrário-exportador paulista. Conforme indicado por Marx, as condições materiais de produção constituem base fundamental das relações sociais, e, no caso da Alta Paulista, os trilhos viabilizaram a expansão da economia cafeeira, a mercantilização da terra e a incorporação da força de trabalho aos circuitos de acumulação. A ferrovia operou, assim, como instrumento de integração regional ao mercado, promovendo a subsunção formal e real do trabalho ao capital e reorganizando as relações entre produtores, proprietários e trabalhadores.

Os resultados confirmaram que a valorização fundiária, a atuação das companhias colonizadoras e a concentração de investimentos ao longo do traçado ferroviário constituíram mecanismos centrais da reprodução capitalista regional. Cidades e vilas surgiram não apenas como espaços de moradia, mas como pontos estratégicos de circulação e controle da produção. Desse modo, a expansão ferroviária pode ser interpretada como momento decisivo da incorporação da Alta Paulista à dinâmica do capitalismo nacional, reafirmando a pertinência da abordagem marxista para a leitura do território.

As contribuições de Max Weber permitiram aprofundar a compreensão dos mecanismos institucionais e subjetivos por meio dos quais essa estrutura econômica se consolidou. A racionalização da vida social, a burocratização das relações de trabalho e a disciplina do tempo emergiram como elementos centrais da experiência ferroviária. A organização das funções, os sistemas de controle, os regulamentos internos e a padronização das rotinas expressam o predomínio da ação racional com relação a fins, orientada por critérios de eficiência, previsibilidade e cálculo.

A análise das práticas da Companhia Paulista revelou a materialização concreta do domínio legal-racional descrito por Weber. A gestão dos trabalhadores, a produção sistemática de registros, a hierarquização funcional e a impessoalidade administrativa configuraram um ambiente institucional que moldou condutas, expectativas e trajetórias individuais. A ferrovia, nesse sentido, não apenas reorganizou o território, mas também produziu sujeitos adaptados às exigências da modernidade capitalista, internalizando normas e valores associados à racionalidade técnica.

No plano da coesão social, as contribuições de Émile Durkheim permitiram interpretar a formação das vilas ferroviárias e das redes urbanas como expressão da transição da solidariedade mecânica para a solidariedade orgânica. A diferenciação funcional do trabalho, a interdependência entre profissões e a articulação sistêmica entre cidades constituíram bases

materiais e simbólicas de novas formas de pertencimento. A coesão passou a ser sustentada menos pela homogeneidade social e mais pela complementaridade das funções desempenhadas no sistema ferroviário.

Os dados analisados evidenciaram que essa solidariedade orgânica foi fundamental para a estabilidade das comunidades ferroviárias durante o período de expansão e consolidação do sistema. Contudo, o declínio da ferrovia comprometeu essa base estrutural, produzindo situações próximas à anomia descrita por Durkheim. A perda de referências profissionais, a dissolução das rotinas e o enfraquecimento das redes de sociabilidade contribuíram para processos de desorganização social, afetando profundamente a experiência coletiva em diversas localidades.

A interpretação de Ferdinand Tönnies, por sua vez, permitiu compreender as transformações da sociabilidade regional a partir da tensão entre *Gemeinschaft* e *Gesellschaft*. A ferrovia não eliminou integralmente os vínculos comunitários existentes, mas os reorganizou sob novas bases. Nas vilas ferroviárias, práticas de solidariedade, vizinhança e pertencimento coexistiram com relações contratuais, hierarquizadas e mediadas pela empresa. Esse arranjo híbrido evidencia a permanência de elementos comunitários no interior de uma estrutura societária moderna.

A integração dessas quatro matrizes teóricas possibilitou construir uma leitura dialética do processo histórico analisado. A ferrovia aparece, simultaneamente, como expressão da expansão capitalista (Marx), como instrumento de racionalização e dominação institucional (Weber), como produtora e desorganizadora de coesão social (Durkheim) e como espaço de recomposição das formas de sociabilidade (Tönnies). Essa articulação teórica conferiu densidade interpretativa à análise empírica, evitando reducionismos econômicos, institucionalistas ou culturalistas.

Dessa forma, a dissertação demonstrou que o fenômeno ferroviário na Alta Paulista não pode ser compreendido a partir de uma única chave explicativa. Sua complexidade exige uma abordagem integrada, capaz de relacionar estrutura econômica, organização institucional, sociabilidade e memória. A articulação entre teoria e empiria revelou-se fundamental para compreender tanto o papel histórico da ferrovia quanto os sentidos atribuídos a ela pelas comunidades que se formaram em torno dos trilhos.

O conjunto de análises desenvolvidas nesta dissertação permitiu consolidar contribuições relevantes nos planos acadêmico, regional e social, reafirmando a importância dos estudos ferroviários como campo estratégico para a compreensão dos processos de

formação territorial e social no interior paulista. Ao articular história econômica, geografia, sociologia e estudos urbanos, o trabalho contribui para superar abordagens fragmentadas, oferecendo uma leitura integrada da ferrovia como fenômeno estruturante.

No plano acadêmico, a principal contribuição consiste na consolidação de uma abordagem interdisciplinar capaz de relacionar infraestrutura, economia, trabalho, sociabilidade e memória em uma mesma matriz interpretativa. Ao dialogar sistematicamente com as tradições teóricas de Marx, Weber, Durkheim e Tönnies, a pesquisa demonstra a fecundidade dessas matrizes para a análise de processos regionais específicos, reafirmando sua atualidade e potencial explicativo. Além disso, o estudo amplia o campo dos estudos sobre ferrovias ao deslocar o foco exclusivo sobre grandes centros ou políticas nacionais, valorizando dinâmicas territoriais situadas.

A dissertação também contribui para o fortalecimento dos estudos regionais ao evidenciar a centralidade da Alta Paulista nos processos de modernização paulista. Ao reconstruir padrões de formação urbana, organização produtiva e sociabilidade ferroviária, o trabalho oferece subsídios empíricos e analíticos para futuras pesquisas comparativas, tanto no âmbito estadual quanto nacional. Dessa forma, reafirma-se a relevância científica das regiões interioranas como espaços privilegiados de análise das transformações estruturais do capitalismo brasileiro.

No plano regional, a pesquisa fornece elementos importantes para o reconhecimento e a valorização do patrimônio ferroviário. Ao documentar a trajetória de estações, vilas, oficinas e bairros, bem como seus significados históricos e simbólicos, o estudo contribui para o fortalecimento de iniciativas de preservação, musealização e educação patrimonial. Essa dimensão é particularmente relevante em contextos marcados pelo abandono e pela descaracterização de estruturas ferroviárias, nos quais a memória tende a se fragilizar diante das pressões econômicas e urbanísticas.

Do ponto de vista social, a valorização das experiências dos trabalhadores ferroviários e de suas famílias, tal como registradas na literatura especializada e na documentação analisada, representa contribuição significativa para a compreensão das identidades locais. Ao reconhecer o papel dessas trajetórias na construção da Alta Paulista, a partir de estudos históricos, sociológicos e memorialísticos, a pesquisa contribui para ampliar o repertório de narrativas regionais, frequentemente centradas apenas em elites agrárias ou processos macroeconômicos. Nesse sentido, o trabalho reafirma a importância da ferrovia como

espaço de produção de pertencimento, dignidade profissional e memória coletiva, mesmo quando tais experiências são acessadas de forma indireta, por meio de fontes secundárias.

Apesar de suas contribuições, a pesquisa apresenta limites que precisam ser explicitados. O primeiro deles refere-se ao predomínio de fontes documentais e bibliográficas, o que restringiu a incorporação sistemática de relatos orais e memórias individuais. Embora autores consultados tenham trabalhado com esse tipo de material, a ausência de um levantamento próprio de história oral limita a apreensão direta das dimensões subjetivas da experiência ferroviária. Tal limitação aponta para possibilidades concretas de aprofundamento futuro.

Outro limite relaciona-se ao recorte espacial adotado. Embora a pesquisa tenha considerado diferentes municípios da Alta Paulista, a análise concentrou-se em uma abordagem regional integrada, baseada principalmente em fontes bibliográficas e documentais, não contemplando investigações aprofundadas e sistemáticas em cada localidade específica. Algumas dinâmicas locais podem, portanto, ter sido apenas parcialmente apreendidas, o que abre espaço para estudos futuros voltados ao exame detalhado de núcleos urbanos, vilas ferroviárias e trajetórias municipais particulares.

Há ainda limitações associadas ao recorte temporal privilegiado, concentrado principalmente no período de expansão, consolidação e declínio do sistema ferroviário no século XX. Processos mais recentes de ressignificação, reuso e patrimonialização, embora mencionados, não constituíram o foco central da investigação. A ampliação desse recorte poderá contribuir para compreender de modo mais aprofundado as disputas contemporâneas em torno do legado ferroviário.

A avaliação crítica do percurso metodológico indica, entretanto, que as escolhas realizadas foram coerentes com os objetivos propostos. A opção pela abordagem qualitativa e historiográfica mostrou-se adequada para apreender a complexidade do objeto, permitindo articular diferentes escalas e temporalidades. O cruzamento entre fontes institucionais, estudos acadêmicos e referenciais teóricos possibilitou construir uma interpretação consistente, minimizando riscos de reducionismo ou generalização excessiva.

Nesse sentido, a pesquisa evidencia que o estudo da ferrovia exige rigor analítico, sensibilidade histórica e abertura interdisciplinar. A experiência desta investigação confirma que a compreensão dos processos regionais demanda tempo de maturação teórica, diálogo contínuo com as fontes e disposição para revisar interpretações à luz de novos dados e

perspectivas. Essa postura crítica constitui, em si mesma, uma contribuição para a formação do pesquisador e para o fortalecimento da produção científica na área.

A análise desenvolvida ao longo desta dissertação evidencia que o estudo da ferrovia na Alta Paulista permanece como campo fértil para investigações futuras, capazes de aprofundar, ampliar e diversificar as interpretações aqui apresentadas. A complexidade do fenômeno ferroviário, enquanto articulador de processos econômicos, urbanos, sociais e culturais, demanda abordagens contínuas e renovadas, especialmente diante das transformações contemporâneas do território e das políticas de memória.

Uma das principais possibilidades de aprofundamento refere-se à incorporação sistemática de fontes orais, por meio de entrevistas com antigos ferroviários, familiares e moradores de bairros vinculados às estações. A história oral poderá ampliar a compreensão das experiências subjetivas, das estratégias de sobrevivência, das percepções sobre o declínio e dos processos de ressignificação do passado ferroviário, complementando a análise documental realizada nesta pesquisa. Tal abordagem permitirá captar dimensões afetivas, simbólicas e narrativas que dificilmente emergem em registros institucionais.

Outra perspectiva relevante consiste no desenvolvimento de estudos comparativos com outras regiões ferroviárias do estado de São Paulo e do Brasil. A comparação entre diferentes trajetórias – marcadas por padrões distintos de expansão, declínio e preservação – poderá contribuir para identificar regularidades estruturais e singularidades regionais, fortalecendo o campo dos estudos sobre ferrovias e desenvolvimento territorial. Essa ampliação permitirá situar a experiência da Alta Paulista em um quadro analítico mais abrangente.

Abre-se, ainda, um campo promissor para investigações voltadas às políticas públicas de preservação, reuso e patrimonialização das estruturas ferroviárias. O mapeamento das iniciativas existentes, a análise de seus impactos sociais e econômicos e a avaliação de seus limites podem contribuir para a formulação de estratégias mais eficazes de valorização do patrimônio. Nesse sentido, a articulação entre universidades, poder público e sociedade civil emerge como elemento central para a construção de projetos sustentáveis de memória e desenvolvimento regional.

Ao longo desta dissertação, demonstrou-se que a ferrovia não constitui apenas um capítulo do passado regional, mas um elemento estruturante que continua a influenciar o presente. As marcas deixadas pelos trilhos na paisagem, na organização urbana, nas memórias coletivas e nas identidades locais evidenciam a permanência de processos históricos que ainda

orientam práticas, discursos e projetos. Mesmo desativada como sistema produtivo, a ferrovia permanece ativa como referência simbólica e territorial.

Nesse sentido, a compreensão do legado ferroviário revela-se fundamental para pensar os desafios contemporâneos da Alta Paulista. Questões relacionadas à requalificação urbana, à preservação do patrimônio, à mobilidade regional e ao desenvolvimento sustentável encontram, na história dos trilhos, elementos importantes para a reflexão crítica. Ignorar esse passado significa comprometer a capacidade de planejar o futuro de forma integrada e socialmente responsável.

5.2 Conclusão

Conclui-se, a partir das análises desenvolvidas nesta dissertação, que a ferrovia constituiu elemento central na produção histórica da Alta Paulista enquanto território, sociedade e espaço de memória. Longe de se restringir à função de transporte, os trilhos estruturaram processos de ocupação, urbanização, organização do trabalho e construção identitária, configurando-se como eixo organizador da experiência regional ao longo do século XX.

A investigação demonstrou que a expansão ferroviária esteve diretamente articulada à dinâmica do capitalismo agrário-exportador, à valorização fundiária e à integração dos mercados regionais, conforme interpretado a partir do materialismo histórico-dialético. Ao mesmo tempo, evidenciou-se que a racionalização institucional, a disciplina do tempo e a burocratização das relações laborais, analisadas à luz das contribuições de Weber, moldaram condutas, trajetórias profissionais e formas de sociabilidade específicas.

No plano da coesão social, confirmou-se que a diferenciação funcional promovida pelo sistema ferroviário produziu formas de solidariedade orgânica, conforme indicado por Durkheim, ao passo que o declínio do modal comprometeu essas bases estruturais, gerando processos de desorganização social, enfraquecimento identitário e reconfiguração comunitária. A leitura de Tönnies permitiu compreender que esses processos não eliminaram os vínculos comunitários, mas os reorganizaram em arranjos híbridos, nos quais coexistiram disciplina institucional e pertencimento local.

Os resultados evidenciaram que a formação das cidades, das vilas ferroviárias e das redes urbanas da região seguiu padrões diretamente condicionados pela presença dos trilhos. Estações, pátios, oficinas e bairros estruturaram o espaço urbano e antecederam a consolidação das instituições cívicas, confirmando que, na Alta Paulista, a infraestrutura produtiva precedeu e orientou a organização urbana.

O declínio do sistema ferroviário produziu impactos duradouros sobre a economia, o espaço e as relações sociais regionais, materializados no abandono de estruturas, na dissolução de redes de sociabilidade e na erosão de identidades profissionais. Contudo, a pesquisa demonstrou que esses processos não significaram o desaparecimento do legado ferroviário, mas sua ressignificação como patrimônio, memória e referência simbólica.

Nesse sentido, a ferrovia permanece como elemento ativo na construção dos imaginários regionais e na organização das práticas sociais contemporâneas. Suas marcas na paisagem, nas narrativas locais e nas disputas patrimoniais evidenciam a permanência de processos históricos que continuam a influenciar o presente.

Ao articular análise documental rigorosa, referencial teórico consistente e abordagem interdisciplinar, esta dissertação alcançou seu objetivo geral de compreender o papel estruturante da ferrovia na formação e na reconfiguração da Alta Paulista. O trabalho contribui, assim, para o fortalecimento dos estudos regionais, para a valorização do patrimônio ferroviário e para a compreensão crítica dos processos de modernização no interior paulista.

Compreender a trajetória dos trilhos, seus impactos e suas permanências, constitui, portanto, condição fundamental para interpretar o passado regional, problematizar o presente e construir perspectivas mais conscientes para o futuro. A ferrovia, enquanto objeto histórico, social e simbólico, revela-se, assim, chave interpretativa indispensável para a compreensão da dinâmica territorial e identitária da Alta Paulista.

Ao término deste percurso investigativo, impõe-se uma reflexão que, embora fundamentada no rigor analítico que orientou todo o estudo, incorpora também as convergências entre o objeto analisado e a trajetória do próprio pesquisador. O contato sistemático com as fontes, com a historiografia e com as matrizes teóricas mobilizadas ao longo do trabalho não apenas aprofundou a análise do sistema ferroviário como fenômeno histórico, mas também evidenciou sua inserção concreta no universo social e simbólico que atravessa a experiência regional e, em certa medida, o próprio olhar que orientou a pesquisa.

Nesse sentido, o fenômeno ferroviário na Alta Paulista revelou-se não apenas como objeto de estudo, mas como elemento constitutivo de uma realidade vivida, percebida e interpretada a partir de referências que articulam memória, território e identidade. Tal convergência entre objeto e percurso intelectual não compromete o distanciamento crítico exigido pelo trabalho científico; ao contrário, contribui para uma leitura mais sensível e aprofundada das dinâmicas analisadas, permitindo reconhecer, com maior nitidez, a permanência dos trilhos como marcas estruturantes da experiência regional.

Ao longo do estudo, tornou-se evidente que essa infraestrutura ultrapassa sua condição de sistema desativado, configurando-se como expressão material e simbólica de processos históricos que ainda reverberam na contemporaneidade. As experiências de trabalho, as formas de sociabilidade e os sentidos de pertencimento associados ao universo ferroviário permanecem inscritos no espaço e na memória coletiva, reafirmando sua centralidade na constituição da Alta Paulista.

Dessa forma, a articulação entre análise científica e implicação do pesquisador amplia o alcance interpretativo do estudo, reforçando a compreensão de que examinar a ferrovia é, em grande medida, investigar as bases da própria formação regional. Mais do que encerrar uma análise, este trabalho consolida um campo de reflexão que permanece aberto, evidenciando que o passado ferroviário continua a operar como referência fundamental para a interpretação das dinâmicas atuais e para a construção de perspectivas futuras para a Alta Paulista.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R.H. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BOITEUX, P. **História das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BRANCALEONE, C. Comunidade, sociedade e sociabilidade: revisitando Ferdinand Tönnies. **Revista de Ciências Sociais**. Ceará, v. 39, n. 1, 2008. Disponível em: http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v39n2/rcs_v39n2a7.pdf. Acesso em: 6 jan. 2021.

BRÓLIO, F. **Patrimônio ferroviário e memória social: estações ferroviárias no interior paulista**. São Paulo: Annablume, 2015.

CABRAL, R.; GEHRE, F. **Guia Agenda 2030: integrando ODS, educação e sociedade**. São Paulo: UNESP, 2020.

CASTANHA GIL, I. **Nova Alta Paulista, 1930-2006: entre memórias e sonhos**. Do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Geografia. Presidente Prudente/SP: UNESP, 2007. Disponível em <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/aa0fe5b0-b1f2-447e-a668-93daeefc062e> Acesso em 10.dez.2025

CASTANHA GIL, I. **Nova Alta Paulista: 1930 – 2006**. São Paulo: Scortecci Editora, 2008.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatórios anuais**. São Paulo: CPEF, diversas datas.

CONDURU, M.T.; PEREIRA, J.A.R. **Elaboração de trabalhos acadêmicos: normas, critérios e procedimentos**. Belém: EDUFPA, 2010.

COSTA, E.V. **Da senzala à colônia**. 4. ed. São Paulo: Editora UNESP, 1987

CRESWELL, J.W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.

DIAS, Kátia T.S. et al. Os trilhos do café: uma análise histórica e socioeconômica no oeste paulista. **Gestão e Desenvolvimento em Contexto**, v. 6, n. 2, p. 45–63, 2018.

DURKHEIM, É. **Da divisão do trabalho social**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estações**. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tupa.html> Acessado em 15.dez.2025.

DIAS, K.T. S. et. Al. Os trilhos do café: uma análise histórica e socioeconômica no Oeste do Estado de São Paulo. **Revista: Gestão e Desenvolvimento em Contexto**. V. 6, nº 2 2018. – ISSN 1982-3266.

FAEP – Federação da Agricultura do Estado do Paraná. **Geada negra: 50 anos do evento climático que modificou o agro do Paraná**. Disponível em

<https://www.sistemafaep.org.br/geada-negra-50-anos-do-evento-climatico-que-modificou-o-agro-do-parana/> Acessado em 16.dez.2025.

FERNANDES, Rubem César. **Privado, porém público: o terceiro setor na América Latina**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

FICI, Ricardo Petrillo. **O sistema ferroviário mundial: o caso brasileiro**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

FALEIROS, R.N. **Fronteiras do café**. Bauru/SP: EDUSC, 2015.

FERNANDES, J.C. **Os trilhos do café: uma análise histórica e socioeconômica no oeste paulista**. São Paulo: Annablume, 2005.

FERNANDES. R.C. **Privado, porém público**. Rio de Janeiro: Relume dumará, 1994.

FICI, Ricardo Petrillo. **O sistema ferroviário mundial: o caso brasileiro** (Tese de Doutorado). 2017. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade de São Paulo - USP. Disponível em chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-02022018-153134/publico/2017_RicardoPetrilloFici_VCorr.pdf

GEDGS-Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social. **Museu ferroviário da Alta Paulista**. Tupã: Faculdade de Ciências Engenharia (UNESP Tupã), [26 jan. 2020]. Disponível em: <https://www.tupa.unesp.br/#!/pesquisa/grupo-de-pesquisa-em-democracia-e-gestao-social/equipe/>. Acesso em: 2 set. 2024.

GHIRARDELLO, Nilson. A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. **Revista Patrimônio e Memória – PEM (UNESP Assis)**. Vol. 16, n.1, 2020. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3110> Acessado em 08.dez.2025.

GLOBO. **O livro da Sociologia**. São Paulo: Globo Livros, 2016.

GLOBO. **O livro da Filosofia**. São Paulo: Globo Livros, 2016.

GONÇALVES, F.R. **O transporte ferroviário na Alta Paulista: elementos históricos e potencialidades no agronegócio** (Dissertação de Mestrado). Tupã/SP: UNESP, 2023. Disponível em <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/717f92b7-fd42-491d-b5fa-89e536959fb4> Acesso em 10/12/2024.

HALL, J.A.; YKENBERRY, G.J. **O Estado**. Lisboa: Estampa, 1990.

HOBSBAWN, E.J. **Era dos extremos: o breve século XX: 1914 a 1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **História das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: <

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20das%20ferrovias%20no,com%2014%20km%20de%20extens%C3%A3o.>>. Acessado em 08.dez.2025.

LANNA, A.L.D. Trabalho ferroviário e modernização no Brasil. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 36, n. 72, p. 489–512, 2016.

LOSNAK, C.J. **Territorialidades no oeste do estado de São Paulo: ferrovia, frentes pioneiras e organização do espaço regional**. Presidente Prudente: UNESP, 2017.

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

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I: o processo de produção do capital [1867]. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017.

MATOS, O.N. **Café e ferrovias: evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Pontes, 1990.

MHPIV-MUSEU HISTÓRICO E PEDAGÓGICO ÍNDIA VANUÍRE. **Institucional**. 2020b. Disponível em: <https://museuindiavanuire.org.br/institucional/o-museu/>. Acesso em: 11 nov. 2022.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução de Ary França; Raul de Andrada e Silva. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONTES, A.V. et al., **Tupã: depoimentos de uma cidade**. 1ª ed. Tupã: Gráfica & Editora Multigráfica, 2004.

MORAES, N.R.; CAMPOS, A.C.; QUIQUETO, A.M.B. A sociabilidade em Ferdinand Tönnies e o modus vivendi de comunidades tradicionais de geraizeiros. **Revista Patrimônio e Memória** (UNESP Assis). Vol. 17, n.1, 2021. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3079> Acesso em 10.out.2025

MORAES, N.R.; BRAGA JÚNIOR, S.S.; LOURENZANI, A.E.B.S. Diálogo Acerca dos Conceitos de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) e Marketing para Causas Sociais (MCS) no Âmbito do Investimento Social Corporativo (ISC). **Revista Brasileira de Marketing – REMARK**. vol.14, nº2, 2015. Disponível em <https://periodicos.uninove.br/remark/article/view/12089> Acesso em 10.out.2025.

MORAES, N.R. **As empresas e o atendimento às demandas sociais em Bauru-SP: responsabilidade ou marketing?** Dissertação de Mestrado (UNESP Franca). 2003. Franca/SP: UNESP, 2003.

MORAES, Nelson Russo de; SOUZA, Fernando da Cruz. Etnoeducação e educação básica diferenciada para povos indígenas e comunidades quilombolas no Brasil: um desafio para a promoção do etnodesenvolvimento. **Revista Educação UFSM**. Vol. 47, 2022. Disponível em <https://periodicos.ufsm.br/reeducacao/article/view/64516> Acessado em 10.nov.2025.

_____; FERREIRA, Luciana Rodrigues; SGUAREZI, Sandro Benedito. Memória, história e desafios de povos originários e comunidades tradicionais na contemporaneidade. **Revista**

Patrimônio e Memória – PEM (UNESP Assis). Vol. 17, n.1, 2021. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3035> Acessado em 08.dez.2025.

MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA. **MFAP/UNESP Tupã.** Disponível em <https://www.tupa.unesp.br/#!/comunidade/museu-ferroviario/institucional/historia/> Acessado em 18.dez.2025.

OLIVEIRA, M.A. **A ferrovia e a formação do oeste paulista.** Presidente Prudente: UNESP, 2006.

RIBEIRO, D. **Os índios e a civilização.** São Paulo: Global, 1977.

_____. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil.** 3.ed. São Paulo: Global, 2015.

RODRIGUES, N. **Companhia Paulista: a ferrovia padrão.** São Paulo: Clanel Artes Gráficas, 2001.

SOUKEF JÚNIOR (2023)

SANTOS, I.C.O.; MORAES, N.R.; BOLWERK, D.A. Territórios indígenas e MATOPIBA: uma relação conflituosa na formatação da atual paisagem humana do Brasil Central. **Revista Observatório.** Vol.9, nº 1, 2023. Disponível em <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/observatorio/article/view/18696>. Acesso em 12.dez.2025.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SÃO PAULO (Estado). **Nova Alta Paulista: 1930–2006.** São Paulo: Secretaria de Planejamento, 2006.

SOUZA, A. Origem das cidades da nova Alta Paulista - a contribuição da infraestrutura ferroviária. **Revista Colloquium Socialis.** v.5, n.3, 2020. Disponível em [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/autor+++OK+3867+++Texto+do+artigo,+Artigo_Origem+Nova+Paulista+\(2\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/autor+++OK+3867+++Texto+do+artigo,+Artigo_Origem+Nova+Paulista+(2).pdf) Acesso em 10/12/2024.

SOUZA, M.L. **Território, espaço e poder.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2021.

SOUZA, R.L. **Origem e transformação das cidades da Nova Alta Paulista.** Marília: UNESP, 2020.

STEFANI, C.R.B. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre o transporte de passageiros sobre trilhos** (Dissertação de Mestrado). São Paulo/SP: FFLCHUSP, 2007 Disponível em: https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/USP_af58daeb20bb551458478fdb37b4a4c4 Acesso em 10 nov. 2024.

STEFANI, C. **O sistema ferroviário paulista: história e patrimônio.** São Paulo: Annablume, 2007.

TÖNNIES, F. **Community and society**. Trad. Charles P. Loomis. EUA: Michigan State University Press, 1957.

WEBER, M. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Tradução de Regis Barbosa; Karen Elsabe Barbosa. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999. v. 1.

A FERROVIA E A FORMAÇÃO DA ALTA PAULISTA

Fábio Andrade Dias⁴

Nelson Russo de Moraes⁵

Resumo

O presente artigo traz resultado de estudo sobre o papel da ferrovia na organização territorial da Alta Paulista durante o século XX, compreendendo-a como elemento estruturador da dinâmica econômica, urbana e social da região. Parte-se do pressuposto de que a expansão ferroviária não se limitou à função de infraestrutura de transporte, mas atuou como agente fundamental na configuração do território, na formação das cidades e na integração do oeste paulista aos circuitos produtivos e comerciais do estado de São Paulo, do Brasil e do restante do mundo. A investigação fundamenta-se em pesquisa de caráter qualitativo, com abordagem histórica e documental, apoiada na análise de estudos acadêmicos, relatórios institucionais e documentos históricos relacionados à economia cafeeira, às frentes pioneiras e à atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF (e posteriormente da Ferrovias Paulistas S.A. – FEPASA). Os resultados evidenciam que a implantação da malha ferroviária esteve diretamente associada à expansão da cafeicultura, orientando fluxos econômicos, valorização fundiária e a emergência de núcleos urbanos organizados em torno das estações ferroviárias. Observa-se, ainda, que a ferrovia contribuiu para a redefinição das relações de trabalho, para a racionalização do cotidiano e para a produção de territorialidades específicas, marcadas por hierarquias espaciais e desigualdades regionais. Mesmo após o encerramento de sua operação (em 2007), a ferrovia deixou marcas duradouras na paisagem, na organização urbana e na memória regional, configurando-se como elemento essencial para a compreensão histórica da Alta Paulista.

Palavras-chave: Ferrovia. Alta Paulista. Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Urbanização. História regional.

Introdução

A ocupação e os primeiros séculos do desenvolvimento do interior do estado de São Paulo estiveram diretamente relacionados à expansão da cafeicultura e à necessidade de integração dessas áreas ao mercado nacional e internacional. A produção cafeeira, ao avançar para o oeste paulista, exigiu a implantação de uma infraestrutura de transporte capaz de garantir

⁴ Mestrado em Ciências/Agronegócio e Desenvolvimento (PGAD/UNESP/Tupã). E-mail: fabio.a.dias@unesp.br . Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2776467093680265>

⁵ Doutorado em Comunicação e Cultura Contemporânea (UFBA). Docente Permanente do PPGCOM/UNESP Bauru. E-mail: nelson.russo@unesp.br Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6708471420702848>

a chegada de insumos e de pessoas e, principalmente, o escoamento da produção, conferindo à ferrovia papel central na reorganização do território, na formação das cidades e na estruturação da economia regional (Rodrigues, 2023; Castanha Gil, 2007).

O café, uma das primeiras culturas implantadas nas fazendas do oeste do estado de São Paulo, consolidou-se como eixo estruturante da economia paulista, articulando agricultura comercial, investimentos em infraestrutura e integração aos fluxos do mercado externo, desempenhando papel decisivo na interiorização do desenvolvimento (Monbeig, 1984; Matos, 1990). Utiliza-se o termo “estruturante” neste parágrafo pois a história apresenta que esta atividade agrícola, entre o final do século XIX e final da década de 1970, operacionalizou a implantação de alicerces estruturais à organização geográfica, social, econômica e política do estado de São Paulo de modo geral, e da Alta Paulista em específico.

A marcha da cafeicultura em direção ao interior ocorreu de forma gradativa, mas acelerada após o esgotamento da exploração madeireira das áreas abertas e colonizadas, sendo que esta cultura foi sendo priorizada nas regiões de solos mais férteis e menos arenosos, isso também na perspectiva da expansão do cultivo para além do Vale do Paraíba, deslocando-se o centro produtivo para novas regiões paulistas. Neste período histórico, a cafeicultura foi motivada e impulsionada pela expansão da demanda internacional, pela disponibilidade de terras e pela reorganização das relações de trabalho, cenário que configurou um processo de reorganização territorial no a ferrovia ocuparia centralidade como matriz logística de cargas e pessoas (Monbeig, 1984; Matos, 1990).

Nesse contexto, a ferrovia na Alta Paulista ultrapassou sua função e sua perspectiva técnica de transporte, assumindo papel ativo e central na transformação social, econômica e espacial desta região no período de 1901 a 2000 (século XX). A implantação das linhas férreas não apenas respondeu às demandas do setor produtivo (inicialmente à exploração da madeira, depois à agricultura e então ao atendimento das demandas dos povoados e cidades), mas efetivou a ocupação do território oeste paulista, promovendo a formação de núcleos urbanos e valorização das terras (Castanha Gil, 2007; Rodrigues, 2023).

Destaca-se que ao início do período de colonização do sertão paulista houveram diversos confrontos diretos com os povos indígenas (povos originários), que – de modo muito justo – se impuseram em defesa de seus territórios, de sua cultura e de suas comunidades. Dentre estes os Kaingangos, os Tupi-guaranis (Nhandewa e Kaiowá) e os Oti-Xavantes (Ribeiro, 1977; Oliveira, Moraes e Bolwerk, 2023).

Os trabalhos de Moraes, Campos e Quiqueto (2021); Moraes, Rodrigues e Sguarezzi (2021) e ainda Moraes, Souza (2022) apresentam o quanto a sociabilidade dos povos originários (pautada no bem-estar coletivo) e a produção de seu conhecimento se diferencia daquelas próprias da sociedade urbana, fortemente pautadas na produção e fortalecimento do poder capital e político.

A história da formação (colonização e organização) da região da Alta Paulista insere-se de forma significativa nesse processo de redefinição da paisagem geográfica e humana, sendo que sua formação esteve associada à expansão ferroviária e à constituição de uma rede de povoados e cidades ligadas e articuladas pelos trilhos, vinculada inicialmente à dinâmica da cafeicultura e, posteriormente, a outras atividades agrícolas e então urbanas. Neste sentido, a atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF e posteriormente da companhia Ferrovias Paulistas S.A (FEPASA) foi decisiva para a consolidação da paisagem, conformação e características dessa região (Ghirardello, 2020; Castanha Gil, 2007; Rodrigues, 2023).

Neste interim de composição da paisagem geográfica e humana do oeste paulista, uma determinada porção passou a ser denominada Alta Paulista e se tratava de, a partir de Bauru/SP, olhar ao horizonte oeste e assim denomina-lo. Deste modo, é considerada Alta Paulista todo o território formado por municípios de Piratininga/SP e Avaí/SP até as barrancas do rio Paraná nos municípios de Panorama/SP e Pauliceia/SP. Já Castanha Gil (2007) destaca que a Nova Alta Paulista, uma composição mais recente, é composta pelos municípios de Queiroz/SP e Herculândia/SP até os municípios de Pauliceia/SP e Panorama/SP.

Este artigo científico apresenta parte dos resultados de uma investigação mais ampla dedicada à história da ferrovia no oeste paulista, com ênfase nos impactos de sua implantação sobre a organização geográfica das regiões atravessadas pelos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF. A pesquisa teve início em 2019, no âmbito do Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social (GEDGS), então sediado na Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Câmpus de Tupã/SP, e desdobrou-se em diferentes frentes de produção acadêmica, incluindo pesquisas de iniciação científica, de mestrado e diversas publicações de artigos científicos. Como resultado de seu desdobramento extensionista, a pesquisa também foi central para a criação, em 2021, do Museu Ferroviário da Alta Paulista, instalado no prédio da antiga estação ferroviária de Tupã/SP, sendo atualmente gerido pela UNESP, consolidando a articulação entre produção acadêmica, preservação da memória e difusão do patrimônio histórico regional.

O Museu Ferroviário da Alta Paulista (UNESP) constitui-se em um espaço fundamental para a preservação do patrimônio material e imaterial associado à ferrovia paulista, por meio do resgate da memória e de peças (fotos, documentos, vestimentas, ferramentas e demais relíquias) que possam compor o acervo museológico. Essas iniciativas confirmam que a ferrovia permanece como referência simbólica e histórica, não apenas como infraestrutura extinta, mas como elemento vivo de memória regional.

A cafeicultura, a ferrovia e a formação da paisagem social e humana da Alta Paulista

O fortalecimento do movimento de colonização e formação dos povoamentos e cidades da Alta Paulista sempre esteve diretamente relacionada à presença da ferrovia, que condicionou um alinhamento geográfico das aglomerações urbanas e a organização das cadeias produtivas gradativamente implantadas. Estudos sobre a origem e transformação das cidades da Alta Paulista demonstram que muitos núcleos urbanos surgiram a partir da estação ferroviária, que se constituiu como elemento central da morfologia urbana e da vida social local (Souza, 2020). A ferrovia redefiniu, assim, as relações entre campo e cidade, intensificando a urbanização do oeste paulista mesmo em um contexto econômico fortemente agrícola.

A reorganização promovida pela ferrovia implicou também transformações profundas nas relações sociais e na organização do cotidiano. A introdução de horários fixos, a padronização dos serviços e a disciplina operacional associada à circulação ferroviária alteraram o ritmo da vida social, aproximando o interior paulista de padrões urbanos e industriais. Esse processo pode ser interpretado à luz das reflexões de Weber sobre a racionalização da vida social, uma vez que a ferrovia reorganizou o tempo, o trabalho e a administração segundo critérios de eficiência, previsibilidade e controle (Weber, 1999).

Do ponto de vista territorial, a ferrovia atuou como sistema técnico capaz de reorganizar o espaço, redefinindo fluxos, centralidades e hierarquias. Conforme Santos (1996), o território resulta da articulação entre técnica, tempo e ação social, sendo continuamente produzido e transformado pelas infraestruturas e pelas práticas sociais. Na Alta Paulista, os trilhos constituíram a base material dessa articulação, estruturando uma rede urbana integrada e produzindo territorialidades específicas no oeste paulista (Losnak, 2017). Assim, compreender a organização da Alta Paulista em meados do século XX implica reconhecer a centralidade da ferrovia como agente histórico fundamental na produção do espaço, na formação das cidades e na consolidação das identidades regionais.

A reorganização territorial da Alta Paulista em meados do século XX deve ser compreendida como parte de um processo histórico mais amplo de interiorização do desenvolvimento paulista, fortemente vinculado à expansão da economia cafeeira e à consolidação da infraestrutura ferroviária. A ferrovia constituiu-se como elemento estruturante deste processo ao articular produção agrícola, circulação de mercadorias, formação urbana e reorganização das relações sociais no interior do estado de São Paulo. Dessa forma, sua atuação ultrapassou a função técnica de transporte, assumindo papel central na produção do espaço regional e na constituição das dinâmicas territoriais do oeste paulista (Souza; Moraes, 2025)

A relação entre o êxito da cafeicultura e implantação das ferrovias configurou-se então como eixo estruturante central da economia paulista já a partir do final do século XIX. À medida que a produção cafeeira avançava em direção ao interior, tornava-se indispensável a implantação de um sistema de transporte capaz de garantir o escoamento regular da produção e a integração das áreas produtoras aos portos exportadores (Rodrigues, 2001). Conforme destaca Matos (1990) e Rodrigues (2001), a expansão da malha ferroviária esteve diretamente associada às demandas da cafeicultura, configurando uma relação estrutural entre produção agrícola, transporte e organização territorial. Os trilhos do café não apenas acompanharam o avanço das lavouras, mas passaram a orientar a ocupação do território, definindo eixos de crescimento e condicionando a formação das cidades no oeste paulista.

O deslocamento da fronteira agrícola para a Alta Paulista inseriu-se no contexto das frentes pioneiras, caracterizadas pela incorporação progressiva de áreas anteriormente consideradas marginais ao espaço produtivo. Monbeig (1984) demonstra que a frente pioneira constitui um processo complexo de reorganização espacial, no qual infraestrutura, interesses econômicos, políticas públicas e disputas fundiárias se articulam de maneira dinâmica. Na Alta Paulista, a ferrovia desempenhou papel decisivo nesse processo, ao transformar áreas classificadas como sertão em territórios funcionalizados, integrados à economia estadual e dotados de novas centralidades urbanas.

Municípios como Garça, Marília, Tupã, Adamantina e Dracena consolidaram-se como centros urbanos a partir da lógica ferroviária, beneficiando-se de sua posição estratégica ao longo da malha de transporte. A ferrovia contribuiu para a intensificação dos fluxos econômicos e populacionais, estimulando a diversificação das atividades urbanas e a ampliação das relações sociais no interior paulista. A circulação regular de mercadorias, trabalhadores e migrantes favoreceu a integração dessas cidades às redes regionais e estaduais, acelerando os processos de urbanização e modernização (Rodrigues, 2023; Souza e Moraes, 2025).

Resgatando-se a historiografia dos fatos, com o advento da colonização de modo geral e da cafeicultura em específico (e também o cultivo da erva mate ao norte do atual estado do Paraná) ampliou-se a demanda por transporte de materiais, insumos e pessoas, além do escoamento das produções até a região portuária de Santos. Neste sentido, ao encontrar o crescimento do interesse de investimentos internacionais, a Ferrovia Santos Jundiaí (denominada São Paulo Railway) foi implantada, com investimento inglês, sendo inaugurada em 16/02/1867. Sob demanda crescente o trecho Jundiaí – Campinas começou a ser planejado e, não havendo interesse do grupo inglês, houve a concessão para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF, esta inaugurada em 30 de janeiro de 1868 (Rodrigues, 2001).

A nova companhia ferroviária foi criada e seus investimentos advindos de diversas atividades econômicas estruturadas na então Província de São Paulo, mas especialmente recursos da cafeicultura paulista, sendo esta a base de quase a totalidade dos recursos fundantes da referida empresa e de seus investimentos posteriores (Matos, 1990; Rodrigues, 2001).

A estação ferroviária de Campinas/SP foi inaugurada em 11 de agosto de 1872 e, gradativamente, o lastro oeste da estrada de ferro da CPEF foi avançando e adquirindo outras pequenas companhias ferroviárias nas regiões de Rio Claro/SP, Araraquara/SP e Jaú/SP. Também alguns trechos foram sendo suprimidos e/ou retificados, até que a linha ferroviária chegou às barrancas do rio Tietê (na região de Jaú/SP e Barra Bonita/SP), onde foram inauguradas as estações de Aersa Galvão e de Barra Bonita (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025).

Ao superar a travessia (com a construção da ponte) sobre o rio Tietê, a CPEF inaugurou a estação ferroviária de Pederneiras em 1903, posteriormente chegando à Bauru/SP onde inaugurou a sua estação em 1910. Bauru/SP, nesta década passou a contar com a Estrada de Ferro Sorocabana (que ligava Bauru à Agudos/SP, Botucatu e Sorocaba/SP) e com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que ligava a cidade à Corumbá/MS, já na fronteira com a Bolívia (Ghirardello, 2020).

De Bauru/SP rumo à Alta Paulista, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro implantou a estação ferroviária de Piratininga/SP e, em 1924 a pequena estação de Alba (anteriormente chamada América), a partir da qual se iniciaria a organização das estações seguintes que receberiam nomes em ordem alfabética, salvo raras exceções até o final do alfabeto. Assim, inauguraram-se Alba, Brasília Paulista, Cabralia Paulista, Duartina, Esmeralda, Fernão Dias, Gália, Hespéria (ou Posto 495), Incas (depois chamou-se Italina, essa estação em Garça), Jafa, Kentucky (Vera Cruz), Lácio, Marília, Padre Nóbrega, Oriente,

Pompéia, Paulópolis, Quintana, (existia uma pequena parada entre Quintana e Santana, chamada Engenheiro Pedro de Camargo), Santana (Herculândia), Parnaso, Tupã, Universo, Iacri, Parapuã, Oswaldo Cruz, Inubia Paulista, Lucélia, Adamantina, Flórida Paulista, Parada Atlântida, Pacaembu, Irapuru, Junqueirópolis, Dracena, Marrequinhas, Iandara, Arabela e Panorama inaugurada em 20 de janeiro de 1962 (Rodrigues, 2001; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025).

Muitas localidades (povoamentos) já possuíam nomes e com a instalação da estação ferroviária da CPEF com nome diferente, o povoamento mudou de nome e não a estação ferroviária que ficava rapidamente conhecida pela sociedade da época por fazer parte do traçado de uma das ferrovias de maior movimentação do país (Rodrigues, 2001; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025).

Inovações estruturais foram sendo implantadas ao longo da história e da implantação dos trilhos ferroviários, como a ampliação da área de atuação da companhia, que devido e ter de fazer baldeações com barcos e balsas nos grandes rios do interior paulista, durante um bom período chamou-se Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Navegações. Outro feito foi que a Cia. Paulista, além de produzir trilhos ferroviários e estações, teve de incorporar a tecnologia de produzir pontes e, com a alta demanda por madeira (para a construção de pontes e principalmente para a produção de dormentes), foi a grande responsável pela implantação de diversos hortos florestais do estado de São Paulo, como o de Rio Claro e o de Pederneiras (Rodrigues, 2001).

Importante destacar que, à reboque das inovações tecnológicas, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi substituindo, gradativamente as locomotivas à vapor por máquinas movidas à óleo diesel e posteriormente à energia elétrica, sendo que conseguiu levar a eletrificação de suas linhas até a estação de Cabralia Paulista, isso em 1954, segundo Rodrigues (2001).

As novas tecnologias da época também levaram a Cia. Paulista à gradativa alteração da largura da bitola das linhas ferroviárias, alargando-as de 0,60m para 1m e para 1,60m. O novo padrão trazia mais conforto ao transporte de passageiros, mas principalmente maior capacidade de carga às composições ferroviárias (Rodrigues, 2001).

De modo diferente de outras ferrovias brasileiras que foram sendo construídas no sentido de ligar os povoamentos existentes, “serpentinando” seu traçado entre estas localidades, a Estrada de Ferro da Cia. Paulista, na Alta Paulista, seguiu um traçado mais direto, especialmente sobre espigões já apresentados pela geografia natural (Rodrigues, 2023).

Em 15 de novembro de 1941, a CPEF chegou com seu lastro ferroviário e inaugurou a primeira estação ferroviária de Tupã/SP, que se tornaria uma das mais importantes estações ferroviárias do estado de São Paulo, sendo (ao lado da estação de Campinas) a de maior movimentação de valores e cargas em 1948 e 1949. A estação ferroviária de Tupã foi “boca do sertão” por quase uma década, o que conferiu à localidade, à época, a formação de uma cidade com características de atendimento de demandas regionais nas áreas de educação, transporte, saúde e principalmente serviços de manutenções diversas e de distribuição de mercadorias e insumos (MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025).

O termo “boca do sertão” é relacionado à final da linha, onde o trem (ou composição ferroviária) descarrega todos os últimos passageiros e cargas e retorna pelo mesmo trilho, recebendo o embarque de pessoas e novas cargas no sentido inverso da vinda. Esta condição faz com que as estações ferroviárias tomadas como “boca do sertão” fizessem da cidade um local de instalação de muitos armazéns, entrepostos, oficinas, hotéis e restaurantes (dentre outros estabelecimentos), pois havia a vinda de pessoas e famílias vindas de longe para então embarcarem, no caso, no sentido capital do estado. Neste sentido, nesta linha ferroviária foram importantes “bocas do sertão” Bauru, Marília, Tupã e Adamantina (MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025).

Em 1976, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF inaugurou a variante com uma linha direta de Bauru à Garça (com apenas uma parada dentro da Terra Indígena de Araribá, em Avaí/SP), com isso as cidades de Piratininga (estações de Piratininga, Alba e Brasília Paulista), Cabrália Paulista, Duartina (estações de Duartina e Esmeralda), Fernão Dias e Gália deixaram de ser atendidas de modo definitivo pelo mapa ferroviário do estado de São Paulo (Rodrigues, 2001; Rodrigues, 2023; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2025; MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025).

Devido a diversas situações, dentre elas a sua gestão, mas também as questões sociais e políticas que assumiram novos contornos e contextos, a “Cia. Paulista começou a passar por períodos turbulentos a partir de 1961, coincidindo com a situação política e social do Brasil” (Rodrigues, 2001, p. 13). Rodrigues, ainda destaca:

A partir desta época, a Cia. Paulista entrou em um acelerado processo de decadência, juntamente com as demais ferrovias do estado de São Paulo e do Brasil. Em 1971, a Paulista passou a fazer parte da FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A.), juntamente com a Sorocabana, Mogiana, Araraquarense e Cia. São Paulo e Minas. [...]. A partir de 1999 a FEPASA deixou de existir, nascendo um consórcio chamado FERROBAN (Ferrovias Bandeirantes S.A.). [...]. Em abril de 2001, correu o último trem de bitola larga da antiga Paulista (Rodrigues, 2001, p. 13. Grifo nosso).

O grifo acima é um destaque para salientar que no ano de 1998 toda a massa patrimonial da FEPASA foi federalizada passando a ser da Rede Ferroviária Federal S.A., assim todas as locomotivas e vagões, toda a malha ferroviária e todas as estações ferroviárias passaram a ser patrimônio da União. A FERROBAN seria um primeiro consórcio a assumir a malha, já dentro de um regime de concessão, que até a data do fechamento desta pesquisa não trouxera nenhum benefício à região da Alta Paulista. Em 2001 circulou o último trem de passageiros. E os últimos trens de carga saíram do entreposto do CEAGESP de Tupã/SP, sentido Bauru/SP nos anos de 2007, 2008 e 2009, depois durante dois ou 3 anos circularam máquinas de capina química.

Sobre a cafeicultura, é importante destacar que em 18 de julho de 1975, houve uma onda de frio muito forte, que trouxe consigo a chamada “geada negra” que praticamente dizimou as plantações de café do interior do estado do Paraná e de toda a Alta Paulista, conforme destaca matéria da Federação da Agricultura do Estado do Paraná:

A geada negra é um fenômeno climático severo que ocorre quando o ar frio e seco causa um rápido congelamento da seiva das plantas, levando à necrose (morte) dos tecidos vegetais. Diferentemente da geada branca, que forma cristais de gelo visíveis, a negra atua causando danos internos, com efeitos devastadores para a agricultura (FAEP, 2025).

Esta geada, que congelou os cafezais da Alta Paulista, levou ao declínio imediato todo um grande ciclo econômico que patrocinou e alavancou o desenvolvimento da região oeste do estado de São Paulo, inclusive utilizando-se da ferrovia para o suporte estrutural às diversas cadeias produtivas auxiliares, bem como à movimentação das pessoas e suas famílias.

O Museu Ferroviário da Alta Paulista

Parte importante dos estudos realizados apontaram para o monitoramento das condições e utilização das estações ferroviárias, bem como sobre a necessidade de resgate imediato da memória oral e de peças para a composição de acervos que possam retratar a história da ferrovia na Alta Paulista.

Destaca-se que em Bauru existe o Museu Ferroviário da Noroeste do Brasil, onde se encontram pouquíssimas sobre a Estrada de Ferro da Paulista (e mesmo da Estrada de Ferro Sorocabana), sendo realmente mais centrada na produção de narrativas históricas e da manutenção do acervo acerca da importante ferrovia que ligou Bauru/SP à Corumbá/MS (Ghirardello, 2020).

Em Tupã/SP, numa iniciativa de professores e estudantes do Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social – GEDGS, sediado na UNESP, iniciou-se em 2019 um movimento de resgate da memória e composição de acervo de peças (fotos, documentos, ferramentas, roupas e demais relíquias) dando início ao projeto de um museu ferroviário. Em meio à pandemia de Covid-19 os estudos teóricos, as negociações políticas e a tramitação burocrática caminharam, estruturando-se um convênio entre a UNESP e a Prefeitura Municipal de Tupã para a criação do Museu Ferroviário da Alta Paulista na Estação Ferroviária da cidade, assim como toda aproximação e efetivação de forte parceria com o Museu Histórico e Pedagógico Índia Vanuíre (MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025).

O Museu Ferroviário ocupa 3 salas da antiga Estação Ferroviária de Tupã, abrigando acervo de centenas de peças, dentre elas: ferramentas do início do século XX que constam com a inscrição “CPEF” em relevo, mapas das malhas ferroviárias planejadas e em implantação no Brasil do final do século XIX, lanternas manuais que eram operacionalizadas pelos maquinistas, vestuários e malotes específicos, carteirinhas de funcionários e estudantes dentre centenas de fotos e outros documentos. O acervo ainda é fortalecido por maquetes eletrificadas em escala H.O. e uma oficina de ferromodelismo. Por fim, o museu conta seções de apresentação das marcas das empresas ferroviárias (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, FEPASA, FERROBAN, RUMO, América Latina Logística, dentre outras), com fotos e história das estações ferroviárias, galeria de vagões e locomotivas (com apresentação midiaticizada) e ainda a galeria filatélica (MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025).

O movimento de criação do Museu Ferroviário da Alta Paulista – MFAP foi composto, dentre outros, pelos professores da UNESP, Dr. Nelson Russo de Moraes (idealizador do Museu Ferroviário), Dra. Angélica Góis Morales e Dra. Cristiane Hengler Corrêa Bernardo (atual coordenadora do Museu Ferroviário); pela Dra. Eliana Kátia Pupin (Bibliotecária da UNESP); pela Dra. Izabel Castanha Gil (Docente da UNIFAI/Adamantina); pelo Dr. Francisco Gilson Rebouças Porto Júnior (Docente da Universidade Federal do Tocantins); pelos então estudantes de pós-graduação (mestrado e doutorado, destacados aqui com as suas titulações atuais): Me. Francielli Gonçalves Rodrigues, Dr. Alexandre de Castro Campos, Me. Isaltina Santos da Costa Oliveira, Me. Valquíria Cristina Martins, Me. Fábio Andrade Dias, Me. Fernando da Cruz Souza, Me. Luis Guilherme Costa Berti e ainda pelos estudantes (à época vinculados aos cursos de graduação da UNESP e bolsistas do Projeto MFAP): Ana Júlia Santos Pereira, Beatriz Françoise Barbosa Silva, Dafiny Henrique da Silva, Graziela Gomes Teixeira, João Vitor Takata, Júlya Eduarda Barbosa da Silva, Luis Sávio Rigoldi Saccomani, Marianne Machado

Kamei, Rafaela Lopes Macedo e Tayná Bolonhim Venâncio. Destacam-se ainda, como membros da comunidade, que mesmo sendo externos à UNESP e totalmente voluntários, participaram ativamente dos trabalhos de planejamento, articulação e implantação do Museu Ferroviário: Tamimi David Rayes Borsatto (Gerente do Museu Histórico e Pedagógico Índia Vanuíre), Eduardo Dantas, Paulo José de Oliveira Filho, Marcel Fernando Garcia e Prof. Me. Fábio Augusto de Oliveira Santos (MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA, 2025). Em todo o processo de planejamento e implantação do MFAP, a equipe contou com total apoio técnico do Museu Histórico e Pedagógico Índia Vanuíre (mantido pela Associação Cultural de Apoio ao Museu Casa de Portinari – ACAM Portinari), também sediado em Tupã/SP.

Importante destacar que, por se tratar de um espaço vinculado (por meio de convênio próprio) à Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, o espaço conta com sala específica de pesquisa e que, todo o espaço, se constitui no Laboratório de Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais da FCE/UNESP Tupã. O Museu é público e aberto a todos os interessados em visitar, estudar, pesquisar ou colaborar com peças, informações e memórias sobre a ferrovia e seus impactos na Alta Paulista.

Considerações finais

A reorganização territorial promovida pela ferrovia implicou também na redefinição das relações de poder no interior paulista. A valorização das áreas atendidas pela malha ferroviária favoreceu determinados agentes econômicos e grupos sociais, contribuindo para a consolidação de hierarquias urbanas e regionais. Conforme analisa Losnak (2017), a formação do oeste paulista envolve a sobreposição de territorialidades, desde os indígenas, passando pelos colonizadores; depois por propriedades rurais menores com maior povoamento rural com a presença de povoados e vilas como ambientes urbanos e, posteriormente, por centros urbanos mais robustos e a formação de grandes fazendas com poucos residentes, num novo ordenamento espacial e das relações do urbano com o rural.

Nesta constante mudança das paisagens geográficas e territórios humanos, a ferrovia de modo geral e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF em específico, configurou-se como fenômeno decisivo na produção da atual organização da Alta Paulista, a organização das cidades, suas dinâmicas e mesmo a formação dos núcleos urbanos maiores e mais influentes.

O avanço dos trilhos sob responsabilidade da Companhia Paulista não se limitou à conexão física entre áreas produtoras e centros consumidores, mas implicou profunda reorganização territorial. A definição dos traçados, a escolha dos pontos de instalação das

estações e a criação de ramais ferroviários influenciaram diretamente a valorização da terra, a localização de empreendimentos agrícolas e a formação de núcleos urbanos. Centros urbanos maiores como Bauru, Garça, Marília, Tupã, Adamantina e Dracena foram estruturados e boa medida pela ação direta e impactos econômicos, sociais e políticos próprios do movimento ferroviário.

Até mesmo o recuo ou saída da ferrovia, por supressão de trechos ferroviários, levou à estagnação (por um determinado período) do crescimento econômico e do desenvolvimento de cidades e regiões inteiras, conforme observado com a implantação da variante de Bauru/SP à Garça/SP (em 1976) que fez desativar, em definitivo, o trecho ferroviário que atendia e passava pelas estações ferroviárias de Piratininga, Alba, Brasília Paulista, Cabralia Paulista, Duartina, Esmeralda, Fernão Dias e Gália.

A reorganização promovida pela ferrovia também se refletiu de forma significativa nas relações de trabalho e na organização do cotidiano. No período entre as décadas de 1930 até 1980, a emergência da categoria dos trabalhadores ferroviários como categoria profissional diferenciada introduziu novas formas de organização laboral e social, baseadas na formalização dos vínculos, na hierarquização das funções e na disciplina técnica. Via de regra, os trabalhadores da Companhia Paulista eram bem remunerados (especialmente os profissionais que atuavam diretamente na condução das composições, na gestão das estações ferroviárias e nas áreas de planejamento e engenharia. Ainda neste sentido, grandes contingentes de trabalhadores eram contratados para os serviços mais pesados como o avanço da ferrovia (implantação do lastro), manutenção dos trilhos e estações, preparação das composições com água e madeira, dentre outros. Tudo isso causou profundas transformações na organização da vida e das classes sociais na Alta Paulista.

A pontualidade da chegada e partida dos trens da Companhia Paulista de Estradas de Ferro era “britânica”, ou seja, muito raramente haviam atrasos, inclusive padronizando as rotinas das famílias e comunidades ao longo da ferrovia, que sabiam pelo soar do apito ou pelo ruído das locomotivas, o horário do dia (Rodrigues, 2001).

Conforme destacado, o mapa geográfico da Alta Paulista foi profundamente impactado pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde a definição dos nomes das estações (às vezes alterando o nome das vilas e cidades) até a mudança da centralidade urbana anterior para os arredores das estações ferroviárias. Mas principalmente na definição daqueles que seriam centros urbanos maiores e regionalmente mais influentes e aqueles que, menores, passariam a orbitar as cidades menores.

Então, já na busca de competitividade globalizada, grandes empresas foram sendo criadas ou instaladas junto aos centros urbanos com melhor estrutura de produção, de serviços e principalmente de logísticas de transportes, como a Airilam (Marília), a Marilam (Marília), a Jacto (Pompéia), a Amendupã (Tupã) e a Garcafé (Garça), a Antiga Courada (Adamantina), a Matarazzo (que se instalou em diversas cidades da região) e outras de áreas diferentes como a Sasasaki (Marília), a TAM/LATAM (Marília), a Guerino Seiscento (Tupã) e o Banco Bradesco (Tupã e Marília), dentre muitas outras empresas criadas (ou instaladas) na Alta Paulista durante os períodos mais exitosos da ferrovia e das atividades agrícolas.

A partir das décadas de 1950 e 1960, conforme já tratado neste artigo, dentre muitos outros fatores sociais, políticos e econômicos levaram ao declínio do exitoso período ferroviário, dentre estes fatores: mudanças nas legislações trabalhistas (introduzidas na década de 1940), a intensificação da indústria automobilística no Brasil, a geada negra de 1975 (já tratado neste artigo) e interesses particulares sobre as cadeias de valor envoltas ao modal rodoviário. Então, conforme já tratado, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF resiste, avança em sua malha e se moderniza, mas acaba entrando em extremas dificuldades e é incorporada pela FEPASA em 1971, quase dez anos após inaugurar a sua última estação em Panorama/SP (inaugurada em 1962).

A análise desenvolvida ao longo dos estudos que geraram este artigo, permite afirmar que a ferrovia exerceu papel central na reorganização territorial, urbana, econômica e social da Alta Paulista do final do século XIX até o final do século XX, quando teve seu funcionamento encerrado pelas empresas concessionárias que assumiram a sua gestão. Assim a ferrovia não pode ser compreendida apenas como solução técnica de transporte, mas sim como fenômeno histórico, social, político e econômico que formou a Alta Paulista e transformou totalmente as suas paisagens humanas e geográficas.

Nesse contexto, o trabalho desenvolvido pela UNESP, pelo Grupo de Pesquisa GEDGS (Grupo de Estudos em Democracia e Gestão Social) e pelo Museu Ferroviário da Alta Paulista (criado em 2021 pelo GEDGS/UNESP, possui papel fundamental na preservação e na interpretação da memória ferroviária da Alta Paulista. As pesquisas, os acervos documentais e as ações de difusão cultural promovidas pelo museu contribuem para a compreensão da ferrovia como fenômeno histórico e central na constituição da identidade regional de toda a região.

REFERÊNCIAS

CASTANHA GIL, Izabel. **Nova Alta Paulista, 1930-2006: entre memórias e sonhos.** Do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Geografia. Presidente Prudente/SP: UNESP, 2007. Disponível em <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/aa0fe5b0-b1f2-447e-a668-93daeefc062e> Acesso em 10.dez.2025

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatórios anuais.** São Paulo: CPEF, diversas datas.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estações.** Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tupa.html> Acessado em 15.dez.2025.

FERNANDES, José Carlos. **Os trilhos do café: uma análise histórica e socioeconômica no oeste paulista.** São Paulo: Annablume, 2005.

GHIRARDELLO, Nilson. A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. **Revista Patrimônio e Memória – PEM (UNESP Assis).** Vol. 16, n.1, 2020. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3110> Acessado em 08.dez.2025.

FAEP – Federação da Agricultura do Estado do Paraná. **Geada negra: 50 anos do evento climático que modificou o agro do Paraná.** Disponível em <https://www.sistemafaep.org.br/geada-negra-50-anos-do-evento-climatico-que-modificou-o-agro-do-parana/> Acessado em 16.dez.2025.

LOSNACK, Célio José. **Territorialidades no oeste do estado de São Paulo: ferrovia, frentes pioneiras e organização do espaço regional.** Presidente Prudente: UNESP, 2017.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** 3. ed. Campinas: Pontes, 1990.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** Tradução de Ary França; Raul de Andrada e Silva. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, Nelson Russo de; SOUZA, Fernando da Cruz. Etnoeducação e educação básica diferenciada para povos indígenas e comunidades quilombolas no Brasil: um desafio para a promoção do etnodesenvolvimento. **Revista Educação UFSM.** Vol. 47, 2022. Disponível em <https://periodicos.ufsm.br/reeducacao/article/view/64516> Acessado em 10.nov.2025.

_____; FERREIRA, Luciana Rodrigues; SGUAREZI, Sandro Benedito. Memória, história e desafios de povos originários e comunidades tradicionais na contemporaneidade. **Revista Patrimônio e Memória – PEM (UNESP Assis).** Vol. 17, n.1, 2021. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3035> Acessado em 08.dez.2025.

_____; CAMPOS, Alexandre de Castro; QUIQUETO, Ana Maria Barbosa. A sociabilidade em Ferdinand Tönnies e o modus vivendi de comunidades tradicionais de geraizeiros: aproximações possíveis a partir dos estudos da Comunidade Tradicional da Matinha (Guaraí – TO). **Revista Patrimônio e Memória – PEM (UNESP Assis).** Vol. 17, n.1, 2021. Disponível em <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/3079> Acessado em 08.dez.2025.

MUSEU FERROVIÁRIO DA ALTA PAULISTA. **MFAP/UNESP Tupã**. Disponível em <https://www.tupa.unesp.br/#!/comunidade/museu-ferroviario/institucional/historia/> Acessado em 18.dez.2025.

OLIVEIRA, Marcos Aurélio de. **A ferrovia e a formação do oeste paulista**. Presidente Prudente: UNESP, 2006.

RIBEIRO, Darcy. **Os índios e a civilização**. São Paulo: Global, 1977.

RODRIGUES, Francielli Gonçalves. **O transporte ferroviário na Alta Paulista: elementos históricos e potencialidades no agronegócio**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Agronegócio e Desenvolvimento. Tupã/SP: UNESP, 2023. Disponível em <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/717f92b7-fd42-491d-b5fa-89e536959fb4> Acesso em 10.dez.2025.

RODRIGUES, Nilson. **Cia Paulista: a ferrovia padrão**. São Paulo: Clanel, 2001.

SANTOS, Isaltina Costa de Oliveira; MORAES, Nelson Russo; BOLWERK, Diógenes Alencar. Territórios indígenas e MATOPIBA: uma relação conflituosa na formatação da atual paisagem humana do Brasil Central. **Revista Observatório**. Vol.9, nº 1, 2023. Disponível em <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/observatorio/article/view/18696>. Acesso em 12.dez.2025.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SÃO PAULO (Estado). **Nova Alta Paulista: 1930–2006**. São Paulo: Secretaria de Planejamento, 2006.

SOUZA, Ricardo Luiz de. **Origem e transformação das cidades da Nova Alta Paulista**. Marília: UNESP, 2020.

WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Tradução de Regis Barbosa; Karen Elsabe Barbosa. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999. v. 1.