

AS FERROVIAS EM SÃO PAULO (1860/1960)

IVANIL NUNES



Cia Mogiana de Estrada de Ferro



Cia Paulista de Estrada de Ferro



Estrada de Ferro Araraquara



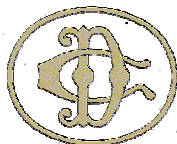
Cia. Estrada de Ferro Bragantina



Estrada de Ferro Campos do Jordão



Cia. Carril Agrícola Funilense



Estrada de Ferro Dourado



Estrada de Ferro Noroeste do Brasil



Estrada de Ferro Perus-Pirapora



Estrada de Ferro São Paulo Minas



Estrada de Ferro Sorocabana



Tramway da Cantareira



São Paulo Railway

- ALUNO - IVANIL NUNES
- CURSO - CIÊNCIAS SOCIAIS
- ORIENTAÇÃO - Profª Drª Vera Lúcia S. Botta Ferrante
- Dez/1993

AS FERROVIAS EM SÃO PAULO (1860/1960)



Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária (APFMF), fundada em 14 de Abril de 2007, têm entre seus objetivos, conforme Art. 4º do seu Estatuto *"apoiar a preservação da memória ferroviária no Brasil; e Promover manifestações sociais, técnicas ou culturais, dentro de sua competência."*

O presente trabalho escrito pelo **Dr. Ivanil Nunes**, o qual autorizou a sua digitalização e distribuição do mesmo para fins didáticos e culturais, sendo proibido o uso comercial do mesmo.

03/2010

Titulo: **As Ferrovias em São Paulo (1860/1960)**

Autor: [Ivanil Nunes](#)

Local: -

Ano: **Dez/1993**

Tipo: **Monografia - UNESP**

Nº Pag. Original: -

APFMF

Site: www.ferreomodelismo.org.br

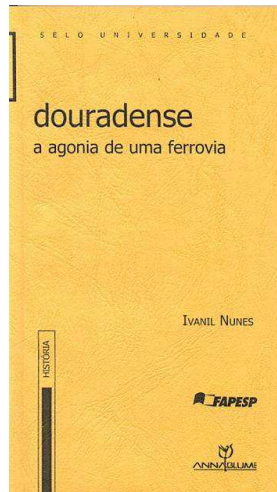
e-mail: apfmf@yahoo.com.br

A APFMF se exime de qualquer falha e/ou erro neste trabalho de digitalização deste trabalho, caso alguma divergência venha a ser encontrada favor informar, desta forma sempre estará disponível a versão mais completa do trabalho.

Revisão Geral: [Ricardo Melo Araujo](#)

Livros do Autor

Douradense: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: Editora: ANNABLUME / FAPESP, 2005. Autor



Ibero-América: Os desafios da integração da América Latina e sua inserção no sistema internacional. Curitiba: Editora Juruá, 2006. Co-autor



APRESENTAÇÃO

É com grande prazer que a **Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária** apresenta mais uma publicação acerca das nossas ferrovias. A primeira publicação foi o trabalho acadêmico de **Alcimar Lomba, O Transporte Ferroviário na Companhia Mate Laranjeira (1906-1944)**, seguida da tese de doutorado do **Profº Lando Rogério Kroetz, As Estradas de Ferro do Paraná 1880-1940** em fevereiro de 2010.

A Monografia do Profº Drº Ivanil Nunes foi escrita em 1993, para a conclusão de Curso em Ciências Sociais, realizado na UNESP, Araraquara, além deste é autor do livro [Douradense: a agonia de uma ferrovia](#), Editora Annablume, 2005, do livro **Ibero-América: Os desafios da integração da América Latina e sua inserção no sistema internacional**, Editora Juruá, 2006, e da Tese de Doutorado **Integração da América do Sul: por que não anda esse trem?**, USP, 2008.

Agradeço também a Otavio de Camargo e Marcio L Redondo pelo envio dos brasões das diversas ferrovias que compõe a capa deste trabalho

... então boa leitura.

Ricardo Melo Araújo
Presidente
Associação Paranaense de Ferreomodelismo e
Memória Ferroviária – APFMF

INDICE

- PROJETO DE PESQUISA

- AS FERROVIAS EM SÃO PAULO - 1860/1960
INTRODUÇÃO

- CAPÍTULO I

- CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

1 - A ferrovia no Brasil

2 - As primeiras ferrovias

3 - Café e ferrovia

4 - Os barões do café

5 - A mão-de-obra e a ocupação da terra

6 - A ferrovia no contexto

- CAPÍTULO II

- AS TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA FERROVIÁRIO

- CAPÍTULO III

AS FERROVIAS DE FATO NAS MÃOS DO ESTADO

1 - A "solução" paulista

2 - O ponto de vista dos trabalhadores

3 - Privatização sem traumas

- CONCLUSÃO

- BIBLIOGRAFIA

OBJETIVO:

Discutir a participação do Estado na formação do sistema ferroviário paulista.

METODOLOGIA:

Foram utilizados bibliografias referentes ao tema, bem como levantamentos primários a partir de relatórios anuais das ferrovias paulistas, à disposição na biblioteca ferroviária da FEPASA, localizada à rua Barra Funda 630, São Paulo.

SOBRE O TEMA

O discurso da ineficiência estatal, tema em moda lançado pelo neoliberalismo e corroborado pela real utilização do Estado para o atendimento de interesses privados, parece reproduzir na formação de uma determinada opinião na sociedade de que toda instituição governamental é por "natureza" corrupta, ineficiente, improdutivo, etc. No caso da ferrovia no Brasil, essa aparência é reforçada se observarmos as condições das suas linhas, locomotivas, vagões, trens de passageiros, etc. Utilizando tecnologia que em alguns casos ultrapassam cinquenta anos, traçado secular e forma de gestão ultrapassada, as ferrovias parecem aguardar segundo esse discurso, a "salvação" que virá da iniciativa privada para que o choque de racionalidade e eficiência interrompa essa etapa de marasmo em que se encontra esse patrimônio público.

É sobre esse raciocínio que nos parece falso, que passaremos a discutir no referido trabalho, restringindo, porém, o campo de pesquisa ao Estado de São Paulo e ao período 1930/1990. A escolha de São Paulo está pela sua importância econômica e política, assim como pelo entendimento de que a economia cafeeira foi responsável pela dinamização da ferrovia em sua caminhada para o oeste paulista a partir da necessidade econômica e política dos barões do café e atuais donos da agroindústria paulista, que continuam a se utilizar dos serviços dessa mesma ferrovia, agora porém, estatizada.

As grandes ferrovias em São Paulo nascem sob comando da iniciativa privada e se desenvolvem, praticamente todo o seu traçado durante a chamada República Velha; porém, com forte indício dessa expansão se dar em total afinção com o governo do Estado, que sob hegemonia das oligarquias fazia da política de valorização do café uma forma de governar. Para se ter noção dessa expansão,

podemos constatar que em 1901, havia no Estado um total de 3.471 quilômetros de linhas férreas¹, chegando-se em 1940 a atingir um total de 8.622 quilômetros², estagnando-se no período posterior ou mesmo reduzindo-se até os dias atuais.

Portanto, existem indícios que serão melhores elaborados no decorrer dessa pesquisa, de que a formação e expansão da ferrovia no Estado de São Paulo e mesmo sua encampação estatal após os anos 40 com o declínio do café, parecem ocorrer em sintonia com os interesses da agroindústria paulista que desde a sua inauguração utiliza-se dessas ferrovias. Dessa maneira, fica prejudicado o discurso neo liberal em sua linha mestra uma vez que o empresariado paulista, principalmente o agro-exportador, parece utilizar-se bem e a contento dessa ferrovia que o serve quase exclusivamente em detrimento do setor de passageiros que tem ficado excluído das melhorias implementadas pelo Estado a partir dos anos 30. Assim, esse discurso neoliberal, essencialmente ideológico, poderia estar servindo muito mais na realidade, para uma nova readequação da relação empresariado/ferrovia, ou seja, iniciativa privada e poder público, provavelmente através da terceirização, em função da privatização exigir grande quantidade de capitais que teria que ser aí aplicado.

Sendo assim, a participação estatal, no caso ferroviário continua a ser de atendimento a elite agroindustrial e aos seus interesses ainda hegemônicos no setor. Se atentarmos para o fato de que em 1970 as cinco empresas que vieram a formar a FEPASA - Estrada de Ferro Sorocabana, Cia Paulista de Estradas de Ferro, Cia Mogiana, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro São Paulo Minas - transportavam perto de dez milhões de toneladas com um total de 36 mil funcionários - e que esse mesmo conjunto de empresas, agora unificados sob direção estatal passou a transportar 22 milhões de toneladas na década de 1990, poderemos perceber que o discurso da ineficiência estatal precisa ser melhor preparado para se mostrar pertinente, uma vez que seus elementos não acertam o alvo, a saber o governo supostamente ineficiente. Se o discurso empresarial da privatização da vida social não considera as benesses recebidas em todos esses anos, certamente está maculado em sua estruturação pela carga ideológica neo liberal que procura "esconder" a real participação da elite nesse mesmo governo, ao

¹ Pinto, Adolpho Augusto - História da Viação Pública de São Paulo. Typografia e Papelaria Vanorden & Cia. São Paulo, 1903, p. 85.

² Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias. Pontes Editores, Campinas, 1990, p 163.

mesmo tempo que utilizam-se do patrimônio público como "sempre" o fizeram, desde os barões do café, mesmo antes da República.

HIPÓTESES

1 - a ferrovia faz parte do complexo cafeeiro, portanto contribui para a realização do sistema de produção agro-exportador, uma vez que, a implantação das ferrovias em São Paulo coincide com a hegemonia dos cafeicultores no aparelho do Estado, e sua expansão para o Oeste.

2 - O Estado contribuiu para a implantação das companhias férreas e assumiu a administração de diversas ferrovias diretamente, adequando-as para a construção de um sistema ferroviário, ampliando traçados e assumindo obras após o início da crise do complexo cafeeiro, iniciada no final do século XIX.

3 - O fim da chamada "era ferroviária" localiza-se por volta da década de 1940; coincide com fim dos regimes das oligarquias, crise da economia cafeeira, implantação do sistema ferroviário e indústria automobilística nos anos 50.

4 - Os anos 1960/90, período em que o Estado, após assumir diretamente o controle das ferrovias passa a racionalizar o sistema, implementando corte de ramais considerados ociosos, diminuindo o número de empregados, aumentando a capacidade transportada e passando a fazer parcerias com a iniciativa privada, etc.

1 - A expansão do plantio do café ocorre na década de 1830; no mesmo período, a chamada Lei Feijó de 31 de outubro de 1835 estimulava a construção de uma Estrada de ferro que ligasse a capital do Império às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Em 1840, o café passa a ser o principal produto de exportação³ e a partir daí se expande do Rio de Janeiro para a Região do Vale do Paraíba, e do Vale para o interior paulista, utilizando a ferrovia como meio de transportes em substituição ao lombo de mulas, que custavam aproximadamente seis vezes mais que o transporte ferroviário⁴. O período da economia cafeeira (1850/1929) coincide com o surgimento das ferrovias, que possuíam 14,5 quilômetros em 1854 e chegam em 1929 a 32 mil quilômetros, com alterações insignificantes a partir daí, chegando mesmo a se reduzir em relação aos anos 90.

³ Silva, Sérgio - Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. Alfa Omega, São Paulo, 7ª edição, 1986, p.12

⁴ *idem*, p.12

Por fazer parte desse complexo, as ferrovias também foram beneficiadas com a ação do Estado que contribuiu decisivamente para a implantação, expansão e em vários casos, a manutenção de companhias, aparentemente, dentro do mesmo princípio da política de valorização do café que consistia em repartir a crise iniciada no início do século XIX, com o conjunto da sociedade⁵.

2 - A Lei Nº 101, de 31 de outubro de 1835 assegurava privilégios à empresa que se dispusesse a construir estrada de ferro. Já a Lei Nº 641, de 26 de junho de 1852, além dos privilégios, garantia juros de até 5% que começariam a ser reembolsados aos Estados quando a situação da empresa propiciasse distribuição de dividendos superior a 5%. Além da taxa de 5% garantida pela União, províncias como São Paulo, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro concediam juros suplementares de mais 2%⁶.

Desde as primeiras ferrovias, o Estado intervém direta ou indiretamente. Vale citar o caso da Estrada de Ferro Dom Pedro II, primeira ferrovia brasileira, inaugurada em 1854; ao passar para o controle da União em 1865, amplia suas linhas, do pouco mais de cem quilômetros para aproximadamente 3.500 quilômetros. Através de recursos públicos, atingiu São Paulo (1875), Belo Horizonte (1895) e ampliou suas linhas no Estado do Rio de Janeiro. Também como investimento da União em São Paulo (e Mato Grosso), a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com projetos iniciados após a Guerra do Paraguai, contempla a necessidade da expansão agrícola e integração nacional, ao ligar o "distante" Mato Grosso a Capital (Rio de Janeiro) no início desse século. No âmbito estadual podemos citar: a) Estrada de Ferro Araraquara, inaugurada em 1898 (Araraquara a Ribeirãozinho, atual Taquaritinga), passa para o controle do Estado em 1919, e após isso amplia suas linhas até a divisa com o Mato Grosso (Santa Fé do Sul), e entre várias obras de melhorias, podemos destacar a remodelação do traçado e adequação da bitola ao tráfego mútuo a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

b) Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurada em 1875, veio a falir em 1902, e após o período de breve encampação foi vendida a um grupo norte-americano em 1907, retornando ao controle do Estado de São Paulo em 1919. Após a segunda encampação passou por ampliação de suas linhas e construção de ramais. Entre as

⁵ Furtado, Celso - Formação Econômica do Brasil. 23a edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1989, p. 178.

⁶ Matos, Odilon N de - Café e ferrovias. p.64.

obras importantes, destacamos a construção do Ramal de Evangelista de Souza, concluído em 1935, que passou a possibilitar a ligação com o Porto de Santos em alternativa a Estrada de Ferro São Paulo Railway, (Santos a Jundiaí).

c) Estrada de Ferro São Paulo Minas, inaugurada em 1893, ligando Bento Quirino a São Sebastião do Paraíso, é encampada pelo governo Estadual em 1931 e após diversas obras, tem seu traçado adequado operacionalmente à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a qual passa a interligar-se a partir de 1934.

d) A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, inaugurada em 1875 passa para o controle estatal em 1952.

e) A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, inaugurada em 1872, passa para o controle acionário do Estado (somente) em 1961. As duas últimas têm em comum o fato de serem as últimas a "submeter-se" ao controle estatal após a denominada "era ferroviária".

3 - "Constituída pois, atendendo aos interesses e as conveniências dos fazendeiros, a rede ferroviária paulista, no seu aspecto arborícola, dá nos hoje a impressão de total ausência de plano, o que implica em que, superado o fundamento econômico que a motivou, pela natural itinerância do café, ou por decorrência de fatores externos que condicionaram o apelo as rodovias, elas tenham se tornado anti-econômicas, praticamente sem função em muitos de seus trechos que acabaram por sendo suprimidos"⁷. Nesse sentido a Lei 2698 de 27 de dezembro de 1955, que passa a autorizar a erradicação de ramais considerados ociosos, vem a dar o golpe de misericórdia na era ferroviária em pleno governo JK. Era a consolidação da indústria automobilística e do capital industrial, iniciada nos anos 30, que agora se definia enquanto hegemônicos no aparelho do Estado.

4 - A partir da década de 1960, a intervenção direta do Estado, e do governo federal, com a criação da RFFSA em 1957 e criação da FEPASA, na esfera Estadual em 1971, uma nova etapa começa a ser implementada sob a tutela do Estado de São Paulo, quando a última grande estrada de ferro privada passa para o controle estatal em 1961. Nesse sentido, a organização de um sistema, com regras e diretrizes unificadas para o conjunto das ferrovias paulista, inicia-se formalmente a partir de 1961, quando o Instituto de Engenharia de São Paulo, em estudos realizados naquele ano sugeria a formação da RFP - Rede Ferroviária Paulista - sob

⁷ *idem*, p 167/168

controle estatal. Foram encaminhados projetos de Lei a Assembléia Legislativa nos anos de 1962, 66 e 1971, quando foi finalmente aprovado a formação da FEPASA - Ferrovia Paulista S/A.

Paralelo a essa discussão, em 29 de maio de 1967, a Estrada de Ferro São Paulo Minas, passa a ser administrada pela Companhia Mogiana, que já era estatizada desde 1952; A Estrada de Ferro Araraquara, no mesmo ano, passa a ser administrada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Reunidas à Sorocabana que já era estatal desde 1919, formam a "nova" empresa ferroviária que ao se constituir em 10 de novembro de 1971, através de Assembléia Geral de Fundação, contava com 36.665 funcionários, 5.251 quilômetros de vias, 622 locomotivas, 1109 carros de passageiros de longo percurso, 116 trens unidades para transporte urbano e 17.200 vagões transportando aproximadamente 10 milhões de toneladas/ano⁸. Adotando uma política de racionalização do sistema sob controle estatal essas empresas reduzem o número de funcionários e aumentam a quantidade de cargas transportada com menos vagões. Em 1975 o quadro de funcionários é reduzido para 24.892, caindo em 1980 para 19.656, chegando em 1990 a apenas 18.603, além de apresentar tendências de quedas no ano de 1991, (17.658 empregados ativos)⁹.

Esse conjunto de empresas, que fundiu-se numa só, na década de 90 (19 anos depois), apresenta dados, que apesar de não "falarem por si" levanta questões que nos remete a avaliarmos a eficiência empresarial da gestão estatal no trato das ferrovias paulistas. Reduz o número de locomotivas para 496 (menos 20%); reduz a frota de carros de passageiros de longo percurso para 266 (menos 276%); reduz o número de funcionários, como vimos acima, para 18.603, (menos 42%); amplia (somente) os trens unidades para transporte urbano que passam a contar com 422 unidades (mais 263%) e para concluir a comparação entre os dois períodos, a quantidade transportada que é o produto fim da ferrovia aparece como síntese da suposta eficiência. Aumenta para 22 milhões de toneladas/ano com perspectivas de ampliação para 34 milhões de toneladas/ano a partir da segunda metade da década, considerando-se a expansão agrícola nas regiões Oeste e Noroeste do Estado e ampliação do volume de cargas em direção ao porto de Santos proveniente do Planalto central através da Ferronorte - Ferrovia Norte do Brasil S/A, que encontra-

⁸ | Relatório da FEPASA - 1971/72

⁹ | Relatório da FEPASA - 1971/72

se em construção com prazo de conclusão em 1995, quando concluirá o tráfego mútuo com a FEPASA através da cidade de Santa Fé do Sul.

INTRODUÇÃO

O objetivo de estudar as ferrovias em São Paulo surge em função de vários motivos, e entre tantos, podemos destacar alguns que merecem relevância. O conjunto da ferrovia brasileira encontra-se, atualmente, basicamente sob domínio estatal. Com pouco mais de 30.000 quilômetros em 1990, a ferrovia nacional é operada por cinco grandes empresas, quatro das quais de propriedade do governo federal: RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), CBTU (Companhia Brasileira de Transportes Urbanos), EFVM (Estrada Ferroviária Vitória à Minas) e EFC (Estrada de Ferro Carajás); de propriedade do governo do Estado de São Paulo, a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.) surgida na década de 70, resultado da fusão das antigas companhias de Estrada de Ferro Sorocabana, Mogiana, Paulista, Araraquara e São Paulo Minas; lidera o transporte ferroviário no Estado, com pouco mais de 5.000 quilômetros de via. As demais ferrovias do Brasil, Estrada de Ferro Campos do Jordão, E.F. Perus-Pirapora, E.F. Votorantim, E.F. Jari e E.F. Mineração Rio do Norte, atingem juntas perto de 1% da malha ferroviária nacional.

No total, a ferrovia transporta 22,5% das cargas brasileiras, segundo dados da CNT (Conferência Nacional dos transportes, Maio de 1992). Quanto aos produtos transportados, somente cinco mercadorias, minério de ferro, granéis agrícolas para exportação, combustíveis, produtos siderúrgicos e cimento, correspondem a 90% do total transportado, o que demonstra que um seleto grupo social de usuários utilizam o sistema ferroviário brasileiro.

Limitamos, porém, a discussão ao Estado de São Paulo, sem perdermos de vista o contexto nacional que molda o sistema de transporte historicamente. Apesar de toda a limitação teórica, de tempo e demais dificuldades de trabalhador estudante, a intenção do seguinte trabalho está localizada na perspectiva de discutir a ferrovia como um modo de transporte que dentro do desenvolvimento histórico, econômico e político do Estado de São Paulo, saiu das mãos privadas, que inicialmente lançara as ferrovias na expansão do café, para a administração estatal, hoje tão atacada como "empreguista, corrupta e ineficiente". Não se trata de fazer apologia ao modo de gestão estatal, mas no caso da ferrovia, o Estado, a partir da crise da economia cafeeira iniciada na última década do século XIX passa a intervir adequando-as operacional e administrativamente, dotando as ferrovias paulistas de

mecanismo que passa a possibilitar a criação de um sistema ferroviário paulista, formalmente constituído, com a criação da FEPASA em 1971.

Logicamente que não podemos perder de vista, a cumplicidade existente em nossa história, entre as elites dominantes e o aparelho estatal. Assim, essas ligações perigosas entre classe dominante e Estado é que acabam por produzir o sistema ferroviário paulista. É nesse contexto histórico que a ferrovia faz parte do complexo cafeeiro contribuindo para a implantação do sistema de produção agro-exportador, iniciado na segunda metade do século XIX com a expansão para o Oeste.

Por outro lado, a intervenção Estatal esteve sempre presente na implantação e principalmente nas transformações ocorridas na ferrovia após o início da crise cafeeira, o que explicita a forma como capital/governo andaram juntos para a formação do complexo cafeeiro, não apenas no caráter da expansão, mas nos objetivos, que no caso da ferrovia parecem "coincidir".

O fim da chamada "era ferroviária" localiza-se por volta da década de 1940, coincidindo com o "fim" do regime das oligarquias, crise da economia cafeeira e implantação do sistema rodoviário e indústria automobilística nos anos 50. Para Odilon Nogueira de Matos, "a rede ferroviária paulista, superado o fundamento econômico que a motivou, pela natural itinerância do café, ou por decorrência da fatores externos que condicionaram o apelo às rodovias, elas tenham se tornado antieconômicas, praticamente sem função em muitos dos seus trechos, que acabaram sendo suprimidos".

Ao meu entender, é justamente nesse momento de maior "ociosidade" do sistema que o Estado vai preencher o papel de "administrador" das ferrovias. Em âmbito federal as diversas ferrovias já encampadas ou em vias de ser, acabam organizadas em uma só empresa, a RFFSA. No domínio Estadual, a encampação de grandes companhias que ainda funcionavam em sistema privado como a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro em 1952 e Companhia Paulista em 1961, que reunidas às companhias já estatizadas, E.F. Sorocabana desde 1904, E.F. Araraquara desde 1919 e E.F. São Paulo Minas desde 1931 acabam por "redefinir" o quadro operacional e administrativo de todo o conjunto ferroviário nacional, com a criação da FEPASA.

Assim, o objetivo deste trabalho, fica sendo, na realidade, uma contextualização do sistema ferroviário paulista, sua formação, descrição, e na

medida do possível, da trajetória desse sistema até a década de 1960 quando o governo assume diretamente um processo de reordenamento do conjunto das ferrovias no Estado de São Paulo.

O objetivo inicial que seria discutir as ferrovias em São Paulo - 1960/1990, fica para um segundo momento (pós-graduação), diante da limitação de tempo e acúmulo de conhecimento do problema. Assim, esse trabalho está dividido em três capítulos, que tratam da contextualização histórica da ferrovia (capítulo I) onde tento mostrar o processo social que a ferrovia "penetra" e qual é o seu papel; discuto no 2º Capítulo as transformações do sistema ferroviário, onde procuro demonstrar a ocupação do espaço seja pela expansão das linhas ou anexação de outras ferrovias menores; no 3º Capítulo, fica reservado para o papel do Estado enquanto "responsável" pela gestão das ferrovias paulistas, tentando mostrar a trajetória estatal na direção das ferrovias paulistas.

Para finalizar, se faz necessário lembrar o capítulo ausente desse trabalho. As ferrovias em São Paulo em seu período 1960/1990 será objeto de análise posterior por tratar-se do momento "vivo" dessa discussão, da qual esse trabalho serve como introdução ao problema que consiste em "elucidar" os seguintes questionamentos:

1- Apesar das ferrovias iniciarem-se basicamente como investimentos privados, acabam por submeterem-se muito precocemente ao controle estatal.

2- Entram em "declínio" juntamente com a crise da economia cafeeira, mas apesar de estatizadas, continuam a servir as mesmas elites que até hoje dominam a agroindústria.

3- A quem serve essa ferrovia? qual o papel que o sistema ferroviário paulista cumpre para a sociedade uma vez que trata-se de uma empresa estatal.

4- Iniciar a pesquisa, eis o objetivo...

CAPÍTULO I CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

1 - A FERROVIA NO BRASIL

A ferrovia no Brasil foi inaugurada em 30 de abril de 1854 ligando Porto Mauá a Raiz da Serra (Bahia de Guanabara a Petrópolis) numa extensão de 14,5 quilômetros. Isso vinte e quatro anos após a inauguração na Inglaterra, da primeira linha ferroviária a vapor e dezanove anos após a Lei Feijó, de 31 de outubro de 1835, que autorizava a construção de uma Estrada que ligasse a capital do Império as Províncias de Minas Gerais, Rio Grande de Sul e Bahia¹⁰. A distância da intenção da Lei e a disponibilidade de recursos para a construção desse empreendimento audacioso parecem ter diminuído somente no início da década de 1850, quando o café já havia se firmado como o principal produto de exportação brasileiro, e o governo, finalmente, proibido legalmente o tráfico negreiro, com consequências ao estímulo para novos investimentos de capital provenientes do tráfico. É nesse contexto, que a Lei Nº 641 de 26 de junho de 1852 cria bases para a construção ferroviária no Brasil, pois além dos benefícios da Lei Feijó de 1835, que garantia o direito de desapropriações de terrenos, uso de madeiras e outros materiais que fossem encontrados nos terrenos nacionais, isenção de impostos sobre trilhos, máquinas e outros materiais destinados a construção da ferrovia entre outros, inovou com o privilégio de zona, que impedia a qualquer outra empresa estabelecer estações em distância inferior a cinco léguas (trinta quilômetros), e garantia de juros de 5% por parte do Governo Imperial até o momento em que a situação econômica da Estrada propiciasse a distribuição de dividendos, quando deveria então reembolsar a União. Juros suplementares de 2%, também foram concedidos pelas Províncias a partir de 1852, como forma de estimular a construção das ferrovias, destacando-se num primeiro momento, a Bahia, São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Internacionalmente, o período é demarcado pela Revolução Industrial na Europa e Estados Unidos que acabou por produzir grandes centros urbanos impulsionando o mercado consumidor de matérias primas com consequências

¹⁰ Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias (A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira). Pontes Editores, Campinas, 1990, p.59.

diretas na aplicação de novas técnicas de transporte marítimo e terrestre¹¹. As transformações ocorridas no Brasil na metade do século XIX, estariam assim, diretamente relacionados a essa nova conjuntura internacional, que permitiria a substituição da economia açucareira, já decadente, pela cafeicultura, iniciando assim, uma nova etapa social, política e econômica com conseqüências na construção nas ferrovias brasileiras.

2 - AS PRIMEIRAS FERROVIAS

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente Central do Brasil, foi a primeira ferrovia brasileira. Surge como investimentos de capitais privados, no mesmo tempo e lugar da produção do café, garantindo assim, grande redução nos custos dos transportes e dividendos para seus acionistas. Utilizando cálculos de A d Taunay, Sérgio Silva concluiu que a economia foi cerca de 10% do preço do café na região fluminense no período de 1860/68, já que o custo do transporte ferroviário era seis vezes inferior ao das tropas de mulas¹².

Apesar da produção cafeeira da Província do Rio de Janeiro saltar de um milhão de sacas em 1835 para um milhão e meio em 1840; atingindo seu auge em 1882 com dois milhões e seiscentos mil sacas, e apesar da garantia de juros e demais incentivos da lei, essa ferrovia sob liderança privada de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, não conseguiu acompanhar a expansão dos cafezais. Onze anos, foi o tempo de duração em operação sob regime de sociedade anônima, e assim, em 1865 a D. Pedro II é encampada pelo governo da União sendo assim administrada até 1941 quando passa para o regime de autarquia sob a jurisdição do ministério de viação e obras públicas, tornando parte da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) em 1957¹³. Após a estatização, na época com pouco mais de cem quilômetros, a D. Pedro II, continuou a ser utilizada pelos fazendeiros como um poderoso instrumento de redução de custos. Assim, expandiu do pouco mais de cem quilômetros para aproximadamente três mil e quinhentos quilômetros atingindo o

¹¹ Graham, Richard - Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil. 1850 - 1914. Brasiliense, São Paulo, 1973, p.32.

¹² Silva, Sérgio - Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. 7ª edição, Alfa Omega, São Paulo, 1986, p.51.

¹³ | Centenário das Ferrovias Brasileiras - diversos autores. Serviço gráfico do IBGE, Rio de Janeiro, 1954, p.135

Estado de São Paulo (Bráz em 1875), Minas Gerais (Juiz de Fora em 1875 e Belo Horizonte em 1895) e ampliando suas linhas dentro do Estado de Rio de Janeiro¹⁴.

Wilson Cano, ao discutir os problemas encontrados pela ferrovia na região para constituir-se enquanto empreendimento rentável aponta a crise econômica que apresentava a região após 1883, a saber: concorrência com o antigo sistema de pequenos portos fluviais e marítimos e suas rodovias, rede de armazéns existentes junto a esses portos e expansão ferroviária tardia, quando os cafezais já estavam maturados (exceto para a região oriental na década de 1870). Para esse autor, esses e outros fatores, teriam tornado a aplicação de capitais na ferrovia uma opção negativa do ponto de vista privado, "tendo como único remédio a encampação"¹⁵.

Um detalhe interessante revela-se, porém, quanto a participação britânica nessa ferrovia. Os ingleses somente liberaram empréstimos a "D. Pedro II" após 1865, quando já estava sob domínio estatal. Diversas ferrovias, no mesmo período, acabaram por fazer empréstimos junto aos ingleses. Foi o caso da E.F. São Paulo e Rio que ainda particular em 1874, emprestou seiscentas mil libras de Londres e mais cento e sessenta e quatro mil e duzentas libras cinco anos depois. Essa estrada ligou a cidade de São Paulo a E.F. D. Pedro II em 1877, sendo ela também, comprada pelo governo federal em 1890, passando o empréstimo britânico a fazer parte do débito nacional. Em Minas Gerais, os ingleses emprestaram mil e cem libras à E.F. do Sapucaí em 1889 e três milhões e setecentos mil libras para a E.F. do oeste de Minas em 1893. Capitalistas ingleses emprestaram à Companhia Mogiana, Sorocabana, E.F. Ituana e Companhia Paulista, numa clara demonstração de ligações inglesas nas linhas que serviam a região cafeeira. Algumas ferrovias, portanto, não puderam pagar seus débitos e acabaram sendo encampadas pelos ingleses que passaram a administrá-las. Em fins de 1880, havia no Brasil onze Companhias Inglesas de estrada de ferro, subindo para vinte e cinco Companhias dez anos depois; segundo Graham, quase metade dos investimentos ingleses no Brasil antes de 1914¹⁶.

¹⁴ Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com Elas Articuladas - Contadoria Geral dos Transportes, Rio de Janeiro, 1960.

¹⁵ Cano, Wilson - Raízes da concentração industrial em São Paulo. Hucitec, São Paulo, 3ª edição, 1990, p.28 a 30.

¹⁶ Graham, Richard - Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil. op cit. p.59 e seguintes.

3 - CAFÉ E FERROVIA

Ao estudar a origem da indústria no Brasil, Sérgio Silva parte da economia cafeeira por entendê-la como principal centro de acumulação do capital no período por ele estudado (desenvolvimento e crise da economia cafeeira, substituição do trabalho escravo pelo assalariado, do desenvolvimento do mercado, da rápida expansão da estrada de ferro e aparição das primeiras indústrias)¹⁷. Sérgio Milliet, ao estudar o roteiro do café, diz que "tudo gira em torno dele e à ele tudo se destina, homens, animais e máquinas. A terra cansada que ele abandona, se despoeva, empobrece, definha; a terra virgem que ele deflora, logo se emprenha de vida ativa, enriquece, progride. O fenômeno é visível a olho nu"¹⁸. Wilson Cano, ao estudar as raízes da concentração industrial de São Paulo, examina na primeira etapa desse trabalho, as origens da formação capitalista, do complexo cafeeiro de São Paulo, por entender que a atividade produtora do café, possui uma dinâmica que estimula os diversos componentes do complexo. Assim, o processo de formação do complexo cafeeiro teria estimulado a agricultura de alimentos e matérias primas, para atender ao mercado interno e externo; a atividade industrial, que inicialmente estava dirigida para a produção de beneficiamento de café, confecção de sacarias, embalagem e têxtil; expansão do sistema bancário, aperfeiçoamento do comércio de exportação e importação; desenvolvimento de atividades criadoras de infra-estrutura como portos, armazéns, transportes urbanos, comunicação e implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista¹⁹.

Odilon Nogueira de Matos, utilizando estudos de Adolpho Pinto (História da Viação pública de São Paulo) ressalta que o sistema de comunicação de São Paulo não inicia exclusivamente com a construção das ferrovias. Apesar do isolamento do planalto paulista em relação ao litoral, o início do século XVII já desponta povoamentos como Taubaté, Jundiaí, Parnaíba, Itu, Sorocaba e Atibaia. A busca do ouro havia estimulado a entrada dos "paulistas" em direção a Cuiabá e Goiás, chegando até mesmo, a levar a capitania a reduzir-se a menos de um terço de sua área original, a ponto de extinguir-se enquanto região administrativa no período de 1748 a 1765. É como resultado desta inquietação paulista que Adolpho Pinto

¹⁷ Silva, Sérgio - Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil, p.12.

¹⁸ Milliet, Sérgio - O roteiro do café e outros ensaios. Hucitec, 4ª edição, São Paulo, 1982. (1ª edição de 1938).

¹⁹ Cano, Wilson - Raízes da concentração industrial em São Paulo. p.20

entende a construção de estradas que cortavam a Província de longa data, classificando sete estradas como principais na Província de São Paulo, existentes no início do século XIX. Saindo da Capital com exceção de uma são elas:

- 1- Para Vila da Constituição (atual Piracicaba) com cento e oitenta quilômetros, passando por Itu e Porto Feliz, onde inicia a navegação do Tiête.
- 2- Para Franca, passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca e Batatais, com quase quinhentos quilômetros.
- 3- Para divisa de Minas Gerais, passando por Juqueri, Atibaia e Bragança, com pouco mais de cem quilômetros.
- 4- Para o chamado Norte de São Paulo, passando por Mogi das Cruzes, Jacareí, São Paulo, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Areias, indo até Bananal numa extensão de quase quatrocentos quilômetros.
- 5- Para Ubatuba, passando por Santos, São Sebastião e Caraguatatuba, numa distância de duzentos e oitenta quilômetros.
- 6- De Santos a Iguape, passando por Itanhaém.
- 7- Dirigindo para o Paraná, através de Cotia, São Roque, Sorocaba, Itapetininga e Faxina (atual Itapeva).

De vários pontos dessas estradas partiam ramificações para outras Vilas e Freguesias²⁰. Existia assim, uma tímida ocupação do território no estado de São Paulo, situação que será radicalmente alterada com a implantação da cafeicultura.

4 - OS BARÕES DO CAFÉ

A produção brasileira de café atinge um ritmo sem precedentes a partir da metade do século XIX. Enquanto isso a produção açucareira, ao contrário, tornara cada vez menos promissora frente a concorrência da produção das Antilhas e E.U.A., além da diminuição da demanda européia devido a produção do açúcar a partir da beterraba. O café, por outro lado, apesar de introduzido no Brasil desde os começos do século XVII e cultivado por toda a parte para fins de consumo local, assume importância comercial, quando ocorre a alta do preço causada principalmente, pela desorganização da produção do Haiti.

²⁰ Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias. p. 29, 39 e 40

Contido na expansão comercial, iniciada com a Revolução Industrial e atendendo as necessidades das metrópoles europeias, é que o café transforma-se em produto de exportação. Salta assim, de terceiro produto da pauta de exportação brasileira na década de 1820, atrás do açúcar e do algodão, para primeiro lugar na década de 1840, representando nesse momento mais de 40% do valor das exportações. Para Furtado, essa primeira fase da expansão cafeeira se concentrou na região montanhosa próxima à Capital, beneficiando-se de recursos semi-ociosos desde a decadência da mineração. Assim, a mão-de-obra e transporte (mula) relativamente abundante naquele momento, preço da terra, etc., permitiu a expansão da produção a ponto de quintuplicar a quantidade exportada entre 1821/1850, apesar dos preços apresentarem declínio entre os anos 30 e 40, chegando a desvalorizar-se em média 40% durante esse período²¹.

A produção cafeeira, segundo Furtado, passa a ser responsável pela formação de uma nova classe empresarial. Diferentemente dos produtores de açúcar do nordeste, que se limitavam ao pólo da produção, deixando as atividades comerciais aos monopólios, holandês ou português, os produtores de café desde muito cedo entrelaçaram os interesses da produção e do comércio. Essa nova classe dirigente estruturou-se com a aquisição de terras, recrutamento de mão-de-obra, organização e direção da produção, transportes, comercialização nos portos e interferência na política econômica e financeira. Eles perceberam a importância do governo enquanto instrumento de ação econômica; e por essa consciência clara de seus próprios interesses que eles se diferenciam de outros grupos dominantes anteriores ou contemporâneos²².

Alguns "obstáculos", porém, estavam presentes na expansão da produção cafeeira. Coincidentemente, durante a expansão do plantio na década de 1830, o governo imperial brasileiro instituiu em novembro de 1831 a Lei que proibia o tráfico. Na prática o tráfico internacional de negros, somente teria se estancado por volta de 1850 com a promulgação da Lei de 04 de setembro (Lei Eusébio de Queiroz), e diante das pressões inglesas que neste período chegam a beira do conflito armado. Dois grandes problemas precisavam ser superados pelas elites

²¹ Furtado, Celso - Formação Econômica do Brasil - 23ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1989, p 110 a 114.

²² *Idem*, p.116

cafeeiras: o problema da mão-de-obra e o uso da terra diante das necessidades da expansão da produção.

5 - A MÃO-DE-OBRA E A OCUPAÇÃO DA TERRA

A possibilidade da proibição do tráfico não era novidade para as classes dominantes da metade do século XIX. A questão do tráfico já era discutida desde 1815 com a assinatura do Tratado de Viena, Lei de novembro de 1831, promulgação da Lei Bill Aberdeen de 1845 (que sujeitava os navios brasileiros, traficantes de escravos, ao alto tribunal do almirantado e a qualquer tribunal do vice almirantado dentro dos domínios britânicos), e finalmente, a Lei Eusébio de Queirós de 4 de Setembro de 1850.

De certo modo, o problema da colonização do Brasil, e conseqüentemente a substituição da mão-de-obra escrava, já estava sendo ensaiada desde a experiência com núcleos estrangeiros que datam da vinda da corte de D. João VI para o Brasil em 1808, quando rompe-se as tradicionais restrições para a fixação de estrangeiros na colônia. Assim, os primeiros núcleos são formados no Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, em Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Segundo Emília Viotti da Costa, a imigração para o Brasil não chegava a entusiasmar, tendo em vista a precariedade das condições brasileiras em relação a possibilidade da imigração para os E.U.A., para onde se dirigia espontaneamente as correntes imigratórias²³. Enquanto isso, a convivência com medidas paliativas, como o tráfico inter-provincial e ensaios de colonização arrastaram-se até a década de 1840 quando a pressão pela abolição chega ao limite. É diante da necessidade de ampliação da produção e a solução do problema da escassez de braços, que o senador Vergueiro, fazendeiro da região de Limeira, apresenta em 1845 uma emenda ao orçamento autorizando o governo a despender até duzentos contos com a importação de colonos, para o trabalho nas lavouras de café em forma de parcerias.

Os descontentamentos não tardaram a aparecer uma vez que os anseios do imigrante europeu, interessados em "fazer" riqueza, chocava-se frontalmente com os interesses dos fazendeiros, que viam nos "parceiros" somente forma de reprodução

²³ Costa, Emília Viotti da - Da monarquia a República. Momentos decisivos. 3ª edição, brasiliense, São Paulo, 1955, p 162 a 163.

do capital. Um dos indícios de que os barões do café, "prepararam" o terreno para o recebimento dos imigrantes europeus, pode ser constatado com a promulgação da Lei Nº. 601 de 1850 (Lei de Terras), regulamentada em 1854 que dispunha sobre a ocupação da terra a partir daquele período. Enquanto até 1822 vigorou o regime de sesmaria, onde a apropriação legítima da terra era concessão do poder público, a partir de 1822, a falta de uma forma institucional específica de legitimação da apropriação, acabava sendo as ocupações ou posses. Nesse sentido a Lei de 1850/54, vem na prática, impedir o acesso a posse da terra pelos seguimentos marginalizados uma vez que a apropriação legítima passa a ser feita através da compra junto ao Estado, ou através da "compra" de terras de pequenos produtores onde os argumentos das armas ditam os parâmetros da negociação.

A partir da Constituição de 1891, ocorre a transferência para os Estados federados, o domínio das terras devolutas. No caso do Estado de São Paulo, a Lei Nº. 323 de 22 de junho de 1895 dispunha sobre as terras devolutas, sua medição, marcação, aquisição, legitimação, etc. A ela seguiram mais cinco leis e dezesseis decretos até 1930, sintoma de que o poder público não conseguia regular com eficácia o processo real de apropriação de terras no Estado de São Paulo até esse período²⁴.

6- A FERROVIA NO CONTEXTO

O momento de surgimento da ferrovia em substituição ao transporte feito em "lombos de mula" se dá quando a classe dominante, diante da necessidade de ampliação da área plantada, busca soluções que não se limitam ao problema do transporte, da mão-de-obra, etc., mas ao conjunto da produção cafeeira. A ferrovia representava então, nova oportunidade de inversão para o capital cafeeiro, ao mesmo tempo em que provocava uma redução apreciável nos custos do transporte do café. Surge então, como parte do complexo cafeeiro, contribuindo para a realização do sistema de produção agro-exportador. Assim, apesar de sua formação enquanto empresa, construção e implantação passar por concessão estatal, atende basicamente às necessidades dessa elite empresarial que se torna hegemônica no aparelho de Estado até 1930. Portanto, toda a construção ferroviária de São Paulo

²⁴ Salum Jr, Brasílio - Capitalismo e cafeicultura. Oeste paulista: 1888 - 1930. Livraria Duas Cidades, São Paulo, 1982, p. 13 a 17.

acontece durante o período em que esses interesses agro-exportadores dominam o aparelho do Estado, nas suas mais variadas instâncias.

A ferrovia em São Paulo surge após a primeira metade do Séc.XIX e ocupa geograficamente todos os pontos cardeais do Estado, montando uma verdadeira rede de captação de café em direção ao porto. Seu período de construção e de expansão também é limitado ao tempo em que as oligarquias dominaram o aparelho de Estado. De 1867 até a década de 1930 estava "concluída" a ocupação ferroviária paulista. Nesse período, dezoito ferrovias foram formadas para atender basicamente ao transporte de café. Desse total, nove com menos de cem quilômetros, serviam praticamente de ramais de captação de cargas para as grandes e médias companhias a saber:

Estrada de Ferro Sorocabana	2.074 Km
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	1.954 Km
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	1.539 Km
Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1.536 Km
Estrada de Ferro Araraquara	379 Km
São Paulo Railway	246 Km

Esta última era a única ligação ferroviária com o Porto de Santos até a década de 1930.

Como se sabe, esgotada a possibilidade de expansão do café na região do Vale do Paraíba, sua marcha prosseguiu em direção ao interior do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e em direção ao Oeste Paulista, onde o problema de delimitação de terra já havia sido resolvido para os ricos fazendeiros desde a já citada Lei de Terras de 1850/54. Entretanto, uma nova etapa começava em direção ao Oeste Paulista. Enquanto as regiões do Vale do Paraíba, Norte de São Paulo e Sudeste de Minas Gerais eram atendidas pela Estrada de Ferro D. Pedro II, na região Oeste o transporte era feito de forma bastante rudimentar e cara. O "lombo de mula" impedia a expansão da fronteira cafeeira, sendo que antes da inauguração das ferrovias em São Paulo, o plantio limitava-se no ano de 1854 a praticamente à região Norte com 77%, seguido pela região Central (Capital, Campinas, Sorocaba e outras), com aproximadamente 14% da produção paulista.

Esse quadro parece mudar, porém, a partir de 1870 quando a produção paulista passa a representar 16% do total brasileiro atingindo 40% em 1885. A produtividade do oeste paulista dada a maior fertilidade do solo, menor idade média dos cafezais, técnicas agrícolas mais eficientes, utilização de máquinas de

beneficiamento de café, cuja fabricação já se desenvolvia na década de 1870, representavam maior lucratividade e novas plantações, com conseqüente aumento da distância entre a produção e o porto. Para demonstrar a expansão do café no Estado de São Paulo, Sérgio Milliet "divide" o Estado em sete zonas geográficas por ordem de surgimento da plantação de café, a saber.

1 - Zona Norte - (inclusive o litoral) com os seguintes municípios: Aparecida, Areias, Bananal, Buquira, Cachoeira, Caraguatatuba, Cruzeiro, Cunha, Guararema, Guaratingueta, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Jataí, Lagoinha, Lorena, Mogi das Cruzes, Natividade, Paraibuna, Pindamonhangaba, Pinheiros, Piquete, Quelúz, Santa Branca, Santa Isabel, São José dos Campos, São José do Barreiro, São Luiz do Paraitinga, São Sebastião, Silveiras, Taubaté, Tremembé, Ubatuba e Vila Bela.

2 - Zona Central (abrangendo a capital) com os seguintes municípios: Piracaia, Bragança, Campinas, Piracicaba, Itapetininga, Piedade, Una, Angatuba, Anhembi, Araçariguama, Atibaia, Bofete, Cabreúva, Campo Largo, Con-chas, Capivari, Cotia, Guareí, Indaiatuba, Itatiba, Itú, Joanópolis, Jundiaí, Juqueí, Laranjal, Monte-Mór, Nazaré, Parnaibas, Pereiras, Piedade, Porangaba, Porto Feliz, Rio das Pedras, Salto, Santa Bárbara, São pedro, São Roque, Sarapuí, Sorocaba, Tatuí, Tietê e Vila Americana.

3 - Zona Mogiana - Amparo, Altinópolis, Batatais, Brodósqui, Caconde, Cajurú, Casa Branca, Cravinhos, Espírito Santo do Pinhal, Franca, Guará, Igarapava, Itapira, Ituverava, Jardinópolis, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçú, Mocóca, Nuporanga, Orlandia, Patrocínio do Sapucaí, Pedregulho, Pedreira, Ribeirão Preto, Sertãozinho, São João da Boa Vista, São José do Rio Pardo, São Joaquim, São Simão, Santo Antônio da Alegria, Santa Rosa, Serra Azul, Socorro, Tambaú, Itapiratiba e Vargem Grande.

4 - Zona Paulista - Araras, Araraquara, Barretos, Bebedouro, Cajobí, Colina, Descalvado, Guaira, Guariba, Jaboticabal, Leme, Limeira, Monte Azul, Olimpia, Palmeiras, Piraçununga, Pitangueiras, Porto Ferreira, Rio Claro, São Carlos, Santa Cruz da Conceição, Santa Rita do Passaquatro e Viradouro.

5 - Zona Araraquarense - Ariranha, Barra Bonita, Bariri, Bica de Pedra, Boa Esperança, Borborema, Brotas, Catanduva, Cedral, Dourado, Dois Córregos, Ibirá, Ibitinga, Itápolis, Inácio Uchoa, Jaú, José Bonifácio, Matão, Mineiros, Mirassol, Monte Alto, Monte Aprazível, Mundo Novo, Nova Granada, Novo

Horizonte, Pederneiras, Pindorama, Potirendaba, Ribeirão Bonito, Rio Preto, São José da Bocaiúva, Santa Adélia, Iapapuã, Tanabi, Tabatinga, Taquaritinga e Torrinha.

6 - Zona Noroeste do Brasil e Alta Paulista - Araçatuba, Avaí, Avanhandava, Baurú, Cafelândia, Birigui, Coroados, Duartina, Gália, Garça, Glicério, Iacanga, Lins, Marília, Penápolis, Pirajuí, Piratininga, Presidente Alves e Promissão.

7 - Zona Sorocabana - Agudos, Assis, Avaré, Bernardino de Campos, Cândido Mota, Cerqueira César, Xavantes, Conceição do Monte Alegre, Espírito Santo do Turvo, Fartura, Ipauçú, Itatinga, Lençóis, Maracaí, Óleo, Ourinhos, Palmital, Paraguaçu, Pirajuí, Platina, Presidente Prudente, Presidente Wenceslau, Quatá, Salto Grande, Santa Bárbara do Rio Pardo, Santa Cruz do Rio Pardo, São Manuel, São Pedro do Turvo e Santo Anastácio.

A partir dessa divisão levanta os seguintes dados em porcentagem das regiões acima citadas, por ordem de surgimento do café.

ZONA	1836	1854	1886	1920	1935
Norte	86,5	77,46	19,99	3,47	7,9
Central	11,93	13,90	29	12,58	1,71
Mogiana	0,14	2,31	21,81	35,53	16,2
Paulista	1,43	6,32	23,69	18,77	11,64
Araraquarense	0	0	4,05	18,74	26,93
Noroeste	0	0	1,26	3,27	23,92
Sorocabana	0	0	0	7,59	12,51

Fonte: Milliet, Sérgio - O Roteiro do Café e outros ensaios. p.24

Esses dados levantados por Milliet, apesar de limitados ao café, como se esse tivesse autonomia em relação aos homens que nele trabalham, mostram a rapidez com que acontece esse deslocamento da produção cafeeira. As consequências para a região que o café "abandona" são retratadas por Monteiro Lobato em "Cidades Mortas" e outros escritos. Dá-nos a dimensão do que foi a passagem da economia cafeeira para a população do Vale do Paraíba. Ao falar de Jeca Tatu, na realidade retrata uma população subnutrida, marginalizada socialmente, sem acesso a cultura e acometida de toda a sorte de doenças endêmicas. Em "Negrinha" o autor aborda o preconceito racial após a Abolição onde

personagens da elite (senhoras gordas), num gesto de falsa bondade, "adotam" meninas negras para escravizá-las em trabalhos caseiros.

Ao capital não interessa a lógica dessa população. A expansão é a sua lógica, a ferrovia um dos seus veículos. Parece ironia que essa mesma ferrovia venha a entrar em decadência após a década de 1940, quando, passada a liderança do café na economia paulista, diversos trechos são fechados por serem considerados improdutivos. Morrem assim, como vítimas que algum dia girou em torno do senhor café e seus barões; a ferrovia também abandonada "empobrece, definha", e acaba adotada pelo Estado, também num falso gesto de bondade, que como as "negrinhas" em Monteiro Lobato, continuam a servir como sempre serviram, nesse caso, aos novos donos da agroindústria pós-café, que continuam a escoar "sua" produção para o Porto de Santos em busca de dólares.

Juntamente com essa expansão segue a população, que em 1874, basicamente, ocupava o Vale do Paraíba, Região Central e Mogiana. Flávio Azevedo Marques de Saes, diz que 80% da população paulista ocupava essas três regiões nesse período, e que os três elementos, café, população e ferrovia caminham juntos a partir da segunda metade do século XIX²⁵. Sobre as condições da maioria trabalhadora nessa caminhada, trabalhos de Emília Viotti da Costa (Da Monarquia a República) e Brasília Salum Jr (Capitalismo e Cafeicultura) e outros, indicam o quanto foi dolorosa essa "caminhada". A posse da terra garantida para os grandes fazendeiros, o processo de Abolição e imigração, a cumplicidade oligárquica com o aparelho de Estado são questões fundamentais que precisam ser aprofundadas no futuro para entendermos melhor o processo de formação das ferrovias em São Paulo. Essas questões estão presentes de maneira decisiva no contexto em que as grandes estradas de ferro são formadas para atender a resolução desses e outros impasses colocados à lógica da expansão capitalista em direção ao Oeste. Vale dizer, que não podemos perder de vista todo o quadro de disputas que existiu na expansão do oeste paulista para não correremos o risco de fazermos apologia a história dos "vencedores", no caso os barões de café, que aparentemente teriam implementado seus projetos, como se fossem a única alternativa para a colonização e povoamento do Estado de São Paulo, como insiste a "história oficial".

²⁵ Saes, Flávio Azevedo Marques de - As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940), Hucitec, São Paulo, 1981. p.37 e seguintes

Voltando ao quadro da expansão da produção cafeeira do Vale do Paraíba para o interior paulista, veremos que existe "coincidência" entre essa expansão e a construção da rede ferroviária paulista. Adolpho Augusto Pinto escreve em 1903 que o "desenvolvimento das estradas de ferro em São Paulo não obedeceu a um plano geral previamente delineado; as malhas da grande rede de viação (...) foram tramadas dia a dia, sem nenhuma preocupação de conjunto ou coordenação de partes visando certo resultado geral, ao menos nos primeiros tempos". Mesmo assim, "apesar de não ter presidido a sua formação um princípio geral de método, entretanto as linhas férreas de fato se desenvolveram por modo a virem as suas partes a formar mais tarde um sistema geral, relativamente bem delineado" a ponto de "o traçado desse tronco normalmente ser sensivelmente retilíneo em direção ao porto de Santos em sua extensão total de cerca de 500 quilômetros"²⁶.

Parece haver um certo consenso de que o traçado acompanha o escoamento da produção para o porto de Santos. Se observarmos o mapa atual das ferrovias paulistas, veremos que todos os seus extremos convergem para a capital onde "afunilam-se" em direção ao porto. Se observarmos a expansão da produção cafeeira em relação a expansão ferroviária, veremos que ambas seguem lado a lado. Utilizando a tabela de expansão cafeeira organizada por Milliet, constatamos que a região norte lidera a produção do café até a década de 1850, diminuindo relativamente, cinquenta e sete pontos percentuais em relação ao período posterior, 1886. No mesmo período a região central e paulista que em 1836 representavam juntas pouco mais de 13% da produção paulista, em 1886 representavam 74,5% dessa produção. É sintomático que nesse período, ocorra o grande momento das ferrovias com a ligação de Jundiaí a Santos em 1867, inauguração da Companhia Paulista em 1872 e Companhia Mogiana em 1875. Regiões que nem mesmo apareciam nas estatísticas de produção de café no Estado, como a Araraquarense, Noroeste e Sorocabana, em 1886, timidamente já aparecem como iniciando a produção, representando 5% do total produzido em São Paulo. Essas três últimas regiões "despertam" para a produção cafeeira entre 1886 e 1935, quando juntas chegam a representar 29,6 do total da produção paulista em 1920, chegando a 63,36% em 1935.

²⁶ Pinto, Adolpho Augusto - História da Viação Pública de São Paulo. Typografia e papelaria Vanorden & Cia. São Paulo, 1903, p.85

No mesmo período é inaugurado a Companhia Ituana em 1873 (que acabou por fundir-se à Sorocabana em 1893); Estrada de Ferro Sorocabana em 1875; Estrada de Ferro Araraquara em 1898 e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1904, encerrando-se assim, o período de formação de grandes companhias férreas em São Paulo. Esse período, marcado pela grande quantidade de inauguração de estradas de ferro não se limita a essas seis grandes ferrovias; apesar de serem inegavelmente as mais importantes em suas respectivas regiões.

Segundo Adolpho A Pinto²⁷, na virada do século, existiam dezoito ferrovias em São Paulo, a saber:

Estradas de ferro em tráfego a 31 de dezembro de 1901

Nome	Extensão em Km
Estrada de Ferro Central do Brasil	276
São Paulo Railway Company	139
Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais	863
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	901
Cia. União Sorocabana e Ituana	905
Cia. Estrada de Ferro Bragantina	52
Cia. Estrada de Ferro Itatibense	21
Cia. Estrada de Ferro Araraquara	83
Cia. Interesses Locais	16
Estrada de Ferro do Bananal	11
The Minas and Rio Railway	25
Cia. Agrícola Fazenda Dumont	23
Ramal Férreo Campineiro	43
Cia. Carril Agrícola Funilense	41
Cia. Estrada de Ferro do Dourado	20
São Paulo T. L. and Power Company	22
Cia. Ferro Carril Santista	9
Tramway da Cantareira	21
TOTAL	3.471

De onde se conclui que, em linhas gerais, o traçado ferroviário paulista já se encontrava definido na virada do século, e apesar de ter sido ampliado nos anos seguintes até a década de 1930 e reduzido sensivelmente a partir dos anos 60, pouco se altera se compararmos 1901 a 1990.

Passado o período de hegemonia das oligarquias e expansão do plantio cafeeiro, em 1940 as ferrovias paulistas apresentavam o seguinte quadro, segundo Odilon Nogueira de Matos²⁸:

²⁷ *idem*, p.230 a 232

²⁸ Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias. p.163

Ferrovias Paulistas	Extensão em quilômetros (1940)
Estrada de Ferro Sorocabana	2.074
Cia Mogiana de Estradas de Ferro	1.959
Estradas de Ferro Noroeste do Brasil	1.536
Estrada de Ferro Araraquara	379
Estrada de Ferro do Dourado	317
São Paulo Railway	246
Estrada de Ferro São Paulo Minas	180
Estrada de Ferro São Paulo Goiás	148
Estrada de Ferro Campos do Jordão	47
Estrada de Ferro do Morro Agudo	41
Estrada de Ferro do Monte Alto	32
Ramal Férreo Campineiro	31
Estrada de Ferro Jaboticabal	25
Estrada de Ferro Itatibense	20
Estrada de Ferro Perus-Pirapora	16
Estrada de Ferro Barra Bonita	18
Estrada de Ferro Votorantim	14
TOTAL	8.622

Se classificarmos essas ferrovias em grandes, superiores a 500 quilômetros, médias, acima de 100 quilômetros e pequenas, com menos de 100 quilômetros, veremos que apenas as quatro grandes possuem em 1940 o equivalente a 82,5 da extensão dos trilhos paulistas. As cinco médias atingem 14,7 do total, enquanto as pequenas, num total de nove ferrovias não chegam a atingir 3% do total.

Odilon Nogueira de Matos entende que em 1940 se deu o fim da chamada "era ferroviária", uma expressão bastante feliz, se considerarmos a verdadeira operação desmanche ocorrida na ferrovia a partir desse período. Um novo quadro de redefinição a partir de 1940 acabou por moldar uma ferrovia com as características atuais. Na realidade um verdadeiro sistema ferroviário, que nasce a partir da década de 1960, sob controle estatal, como veremos a seguir.

CAPÍTULO II AS TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA FERROVIÁRIO

A crise da economia cafeeira não ocorre isoladamente em 1929. Na realidade se arrasta desde 1893 com a crise econômica dos EUA com graves conseqüências para o preço da saca de café no mercado mundial. Utilizando mecanismos de depreciação externa da moeda, a elite cafeeira acabava por repassar para a sociedade a sua crise procedente da queda dos preços do café. Políticas como o convênio de Taubaté de 1906 consistia em intervenção do governo através da compra de excedentes utilizando empréstimos externos e desencorajamento da expansão das plantações. Para Celso Furtado, o "êxito financeiro da experiência veio a consolidar a vitória dos cafeicultores que reforçaram seu poder até 1930 logrando submeter o governo central aos objetivos de sua política econômica".²⁹ O complicado e caro mecanismo de defesa da economia cafeeira não resistiu porém à crise mundial de 1929.

Apesar de considerarmos que essa crise afetou diretamente a ferrovia tendo em vista as implicações da economia cafeeira na estrada de ferro não podemos ligar mecanicamente ambos seguimentos econômicos; porém, é inegável que a partir de 1940, um novo rumo acaba sendo construído para as ferrovias. Passamos então a descrever as ferrovias paulistas existentes em 1940 para explicarmos posteriormente a forma como se deram essas transformações que acabaram por formar o atual sistema ferroviário paulista. Assim, não devemos perder de vista que basicamente toda a rede ferroviária paulista formou-se no período entre 1880 e 1940, quando pequenas, médias e grandes ferrovias se formaram dentro de um verdadeiro surto ferroviário, e que, após esse surto, passaram por um processo de total reestruturação operacional e administrativa para a adaptar-se a realidade político-econômica pós anos trinta.

Utilizando dados levantados por Odilon Nogueira de Matos sobre as ferrovias em São Paulo em 1940, classificamos as estradas de ferro existentes no período em três categorias, segundo a extensão de sua malha: pequenas, com menos de cem quilômetros; médias, entre cem e quinhentos quilômetros e grandes, com mais de 500 quilômetros de vias férreas.

²⁹ Furtado, Celso - Formação Econômica do Brasil - 23ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1989.

Ferrovias Paulistas	Extensão em quilômetros - 1940 -
Estrada de Ferro Campos de Jordão	47
Estrada de Ferro Morro Agudo	41
Estradas de Ferro Monte Alto	32
Ramal Férreo Campineiro	31
Estrada de Ferro Itatibense	20
Estrada de Ferro Perus-Pirapora	16
Estrada de Ferro Barra Bonita	18
Estrada de Ferro Jaboticabal	25
Estrada de Ferro Votorantim	14
SUB-TOTAL	244
Estrada de Ferro Araraquara	379
Estrada de Ferro Dourado	317
São Paulo Railway	246
Estrada de Ferro São Paulo Minas	180
Estrada de Ferro São Paulo Goiás	148
SUB-TOTAL	1.270
Estrada de Ferro Sorocabana	2.074
Cia Mogiana de Estrada de Ferro	1.959
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	1.539
Cia Paulista de Estrada de Ferro	1.536
SUB-TOTAL	7.108
TOTAL	8.622

Fonte: Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias. p 163.

Assim, essas pequenas ferrovias, que somavam juntas 244 quilômetros, menos de 3% do total, de maneira geral funcionavam como captadoras de carga para as ferrovias maiores. São importante no contexto da economia cafeeira por integrar fazendas distantes aos grandes corredores de exportação formado pelas grandes ferrovias. São elas:

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO (47 quilômetros) - Com sede em Pindamonhangaba funciona praticamente como um ramal da E.F. Central do Brasil. Propriedade do governo de São Paulo destaca-se pelo seu caráter social ao servir área destinada a saúde pública e ao turismo.

ESTRADA DE FERRO DO MORRO AGUDO (41 quilômetros) - Com sede em Jundiaí, propriedade particular, funciona como subsidiária da Companhia Paulista; transporta a produção de algumas fazendas de café por onde passa, utilizando material operacional cedido pela Paulista.

RAMAL FÉRREO CAMPINEIRO (31 quilômetros) - Com sede em Campinas. Iniciou operação em outubro de 1890 como propriedade particular, funcionando na prática como um ramal da Companhia Paulista.

ESTRADA DE FERRO JABUTICABAL (25 quilômetros) - De propriedade particular, com sede em Jundiaí, era controlada pela Companhia Paulista que detinha a maioria das ações. Funcionava como ramal dessa companhia utilizando inclusive, vagões e locomotivas pertencentes à "Paulista".

ESTRADA DE FERRO ITATIBENSE (20 quilômetros) - Com sede em Itatiba, propriedade particular, tinha como ponto de contato com a Companhia Paulista a cidade de Louveira. Transportava algodão, milho couro, lenhas, madeiras e pedras para as linhas da "Paulista".

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA (16 quilômetros) - De propriedade do governo Estadual. Na realidade funcionava como um ramal que sai da estação de Perus, (da E.F. São Paulo Railway) e atende a uma fábrica de cimento transportando empregados, cimento e calcário.

ESTRADA DE FERRO BARRA BONITA (18 quilômetros) - Com sede administrativa em Jundiaí, de propriedade particular; sob controle acionário da "Paulista" funcionava como captadora de cargas tendo como ponto de contato com essa ferrovia a cidade de São Carlos.

ESTRADA DE FERRO VOTORANTIM (14 quilômetros) - Com sede em Votorantim, de propriedade particular, tal como a Perus-Pirapora a EFV era mal classificada como Estrada de Ferro; pois, na prática funcionava como ramal da Sorocabana, tendo como ponto de contato com essa companhia, a estação de Paula Souza, transportava cimento, cal e empregados.

Entre as ferrovias médias podemos destacar:

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA (379 quilômetros) - Autorizada a construção em 17 de setembro de 1895, ligando Araraquara a Ribeirãozinho, (atual Taquaritinga), tendo como diretores os "barões do café" araraquarenses, Carlos Batista Magalhães, Antônio Lourenço Corrêa e Antônio Joaquim de Carvalho. A construção dessa ferrovia, também coincide com a expansão da produção cafeeira na região, que segundo Milliet, já produzia mais de 4% da produção do Estado com tendência de crescimento. Em 1898 é inaugurado o trecho até Bueno de Andrade, chegando a Matão no

ano seguinte, concluindo o traçado em 1901. Passa a funcionar em regime de tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Rio Claro a Araraquara, que já operava em Araraquara desde 1886, ligando essas duas cidades. No ano de 1906, novas concessões foram outorgadas. Pelo Decreto No. 663 de 16 de setembro de 1908 ficou autorizado a construção do Ramal de Santa Josefa (atual Silvânia) a Ibitinga; pelo Decreto 7.245 de 24 de setembro de 1908, ficou autorizado o prolongamento da linha tronco de São José do Rio Preto a Jataí em Goiás, passando por Francisco Sales em Minas Gerais. Esse projeto ambicioso, apesar de não sair da prancheta da EFA, voltou a ser discutido em 1940, na Secretaria de Viação, sob o título de "Ligações do Triângulo Mineiro e de São Paulo por Estradas de Ferro e de Rodagem com Goiás e Mato Grosso". Sugere esse estudo, o prolongamento da EFA até Cuiabá ligando o Mato Grosso ao litoral paulista, bem como articulações com linhas de navegação da Bacia do Paraná, dos rios Taquari, São Lourenço e Cuiabá, e conseqüentemente, Paraguai podendo mais tarde atingir as vertentes amazônicas; outra opção desse projeto seria a expansão até Jataí depois de atravessar o Rio Grande nas proximidades do Porto Quissoça ou da Cachoeira dos Índios, para articular-se no final com a navegação fluvial do Rio Araguaia.³⁰ Após atingir Pindorama em 1909 num total de 128 quilômetros, a Estrada de Ferro Araraquara foi adquirida por um consórcio de engenheiros que também detinha quase totalidade das ações da Estrada de Ferro São Paulo Goiás e Estrada de Ferro do Dourado. Reinicia assim o avanço ambicioso rumo ao Mato Grosso. Atinge São José do Rio Preto em 1912, distante mais de 200 quilômetros do ponto inicial, abrindo falência dois anos depois. Adquirida como massa falida em 07 de fevereiro de 1916 passa a denominar-se São Paulo Northern Railroad Company, passando a ser (mal) administrada pelo francês Paul Deleuse, suspeito de ligações com banqueiros de Hamburgo, a partir de sua sede em Niteroi-RJ. Diante da falta de pagamentos, uma greve geral na estrada durante todo o mês de outubro de 1919 desencadeou a encampação pelo Governo do Estado de São Paulo no dia primeiro de novembro de 1919. Após a encampação, atendendo ao

³⁰ Silva, Ayres Reis e - Estatísticas, dados diversos- cópia radiotelegramada ao ministro dos transportes para figurarem em volume histórico biográfico a ser editado na I Semana Nacional dos Transportes entre 25 e 31 de julho de 1969 - 18/03/1969-

avanço da produção cafeeira, que na década de vinte atinge 18,74% do total da produção paulista de café, a EFA avança até Mirassol em 1933; retomando a expansão na década de 1940 chega a Votuporanga (1945), Fernandópolis (1949), Jales (1951), Santa Fé do Sul e Presidente Vargas, divisa com o Mato Grosso em 1952 onde "aguarda" a chegada dos trilhos da FERRONORTE, que virão de Goiás, procedente de Cuiabá-MT com ligação além de Santa Fé, também com Jataí-GO e Uberlândia-MG. Essa "nova" ferrovia, a Ferronorte, que na realidade se inspirou no projeto pioneiro da EFA de atingir a região do cerrado, foi formada em 1989, através de concessão federal, com o prazo de seis anos para conclusão da obra. Após essa conclusão as linhas da antiga EFA, atualmente integradas à FEPASA, passarão a ser uma das mais produtivas linhas ferroviárias do País.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO (317 quilômetros) - De propriedade particular com sede em Ribeirão Bonito, passou para o controle da Companhia Paulista através da venda de ações. Apesar de a extensão classificá-la como média, funcionava como um ramal da "paulista" atendendo as cidades de Novo Horizonte, Ibitinga, Itápolis, Tabatinga, Boa Esperança, Bariri, Jaú, Bocaina e Dourado tendo como ponto de contato com a Paulista o município de São Carlos.³¹

SÃO PAULO RAILWAY (246 quilômetros) - De propriedade particular, com sede em São Paulo, a São Paulo Railway, primeira ferrovia construída totalmente em território paulista, constituída com capital inglês, localiza-se estrategicamente entre o planalto (Jundiaí) e o porto de Santos, além de servir as cidades de Atibaia, Piracaia e Bragança Paulista seguindo até Vargem, divisa com Minas Gerais, através da compra da Estrada de Ferro Bragantina no começo desse século. Beneficiada pela construção de outras ferrovias paulistas, posteriores a ela, até a década de 1930, a SPR manteve-se como única opção ferroviária para o porto, chegando a abrir mão do direito de prosseguir até Rio Claro em função dessa localização privilegiada que lhe garantia a posição de corredor "natural" para o porto de Santos. Em função desse enorme fluxo de carga optou pela modernização dos seus serviços com a duplicação da linha entre Santos em Jundiaí e introdução de novas técnicas

³¹ Revista Ferroviária - Setembro de 1991, p 16. Publicação Mensal da Empresa Jornalística dos Transportes Ltda. Rio de Janeiro,RJ.

para as linhas de serra entre 1896 e 1900, o que nos leva a concordar com a hipótese segundo a qual, a São Paulo Railway se "contentava" com sua extensão tendo em vista sua localização geográfica.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO MINAS (180 quilômetros) - Inaugurada em 1893, concluiu sua implantação ligando Bento Quirino (1903) a São Sebastião do Paraíso-MG (1911). Construiu o ramal de Evangelina em 1928 sendo encampada pelo governo estadual em 1931 empreendendo em 1934 a adequação da bitola de 0,60m para 1,00m, possibilitando a interligação com a Cia Mogiana, que já estatizada desde 1952, assumiu a administração da Estrada de Ferro São Paulo Minas em 1967.³²

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO GOIÁS (148 quilômetros) - De propriedade particular, com sede em Bebedouro, inaugurada em 1911 servia a região de Jaboticabal a Nova Granada, cidades consideradas por Milliet como parte da Zona Paulista, transportava café e algodão para as linhas da Cia Paulista com a qual mantinha ponto contato, e veio a fazer parte desta como "ramal de Nova Granada". As ferrovias denominadas grandes têm em comum, o fato de terem atingido mais de 1500 quilômetros de extensão, e no seu processo de expansão ter englobado ferrovias menores ou a elas associado através da compra de ações numa constante competição em busca de novas áreas de influência. Assim como as pequenas e médias anteriormente relacionadas, a extensão de suas linhas referem-se ao ano de 1940, anterior portanto, à Lei 2698 de 27 de dezembro de 1955 que autorizava a supressão de Estradas e ramais considerados deficitários. Para Odilon Nogueira de Matos, o limite final da "era ferroviária".³³

Como grandes estradas ferroviárias, passamos a classificar:

- 1 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1536 km)
- 2 - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1539 km)
- 3 - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1959 km)
- 4 - Estrada de Ferro Sorocabana (2074 km)

³² Exposição Comemorativa do 14º aniversário da FEPASA -1985 - Roteiro de visitaçao.

³³ Matos, Odilon Nogueira de - Café e Ferrovias (A evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira) Pontes Editores, Campinas, 1990, p 163 a 168.

Assim, as quatro grandes ferrovias paulistas, de um total de 8622 quilômetros de linhas em 1940, concentram 82% da rede ferroviária, enquanto as consideradas médias representavam 14,7 % e as pequenas somente 2,8%, o que demonstra certa definição da ocupação do espaço geográfico ferroviário a partir dos interesses em jogo, travados entre as "grandes" companhias.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO (1536 quilômetros) - Após construção do ramal de Descalvado em 1881, as concessões posteriores autorizadas pelo governo provincial de São Paulo para a construção de outras estradas de ferro foram dando forma a rede ferroviária em direção ao interior procurando os limites de Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. Um detalhe interessante com graves conseqüências posteriores é que a bitola entre os trilhos, de 1,00m, diferente da utilizada pela Cia Paulista e São Paulo Railway, que era de 1,60m, passa a ser exigida pelo governo do estado para as concessões posteriores, em função de suposta redução de custos, o que acaba por criar uma descontinuidade na largura dos trilhos a partir de Rio Claro. É diante desse problema que surge uma nova companhia férrea, a Cia Estrada de Ferro Rio Claro, que formada em 1882 para atender as novas exigências, inaugura o trecho Rio Claro a São Carlos, de 72 quilômetros em 15 de outubro de 1884 chegando a Araraquara em 18 de janeiro de 1885, além de prosseguir em direção ao Mato Grosso através do ramal de Itirapina, chegando a Jaú em 19 de fevereiro de 1887. Apesar de contar com a concessão para o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal e construção dos ramais de Ribeirão Bonito (São Carlos a Ribeirão Bonito) e Águas Vermelhas (São Carlos a Santa Eudóxia), essa empresa foi vendida para uma companhia inglesa em 1889 passando a denominar-se The Rio Claro São Paulo Railway Company. Três anos depois, em 26 de março de 1892 a Rio Claro foi adquirida pela Cia Paulista que entre vários melhoramentos, padronizou as bitolas dessa companhia para o seu padrão, ou seja, 1,60m de bitola entre seus trilhos.

A partir de 1910 inicia-se a eletrificação das linhas entre Jundiaí e Rincão; obra concluída em 1922 num total de 285 quilômetros); chega em 1940 com mais de 450 quilômetros de suas vias eletrificadas. Por ocupar uma posição geograficamente privilegiada e por possuir ponto de contato especial com as

outras ferrovias, no caso, A Mogiana, e Sorocabana em Campinas e a São Paulo Railway em Jundiaí, beneficiava-se com a incorporação de ferrovias menores, contribuindo para o aumento de sua rentabilidade. Assim, enquanto a quantidade de café transportada diminuía de 70% do total transportado para 15% na década de 1940, os transportes de outras mercadorias e de passageiros foram crescendo consistentemente. Entre a década de 1930/40 cresceu 200% em relação ao transporte de passageiro e aumento de 300% para as mercadorias transportadas no mesmo período, numa clara demonstração de diversificação do transporte e saúde financeira.³⁴ Após atingir Rincão com a compra da "Rio Claro a Araraquara" em 1892, expande-se até Colômbia, divisa com Minas Gerais em 1929; em direção ao Mato Grosso, partindo de Itirapina chega a Bauru em 1906, Fernão Dias, Garça e Marília em 1928, Tupã em 1941, Oswaldo Cruz em 1949, Dracena em 1959 e Panorama, divisa com Mato Grosso em 1962. Nesse processo de expansão incorpora ao seu patrimônio a Estrada de Ferro do Dourado que passa a chamar-se Ramal de Ribeirão Bonito (São Carlos a Ibitinga) num total de 148 quilômetros; Estrada de Ferro de Jaboticabal (Rincão a Bebedouro) num total de 112 quilômetros e a Estrada de Ferro do Monte Alto que passa a denominar-se Ramal de Nova Granada (Bebedouro a Olímpia), num total de 70 quilômetros. Em 1960 além desses já citados ramais, contava com os seguintes trechos: Ramal de Piracicaba, (Recanto a Piracicaba Paulista), num total de 45 quilômetros; Ramal de Descalvado, (Cordeirópolis a Descalvado, num total de 107 quilômetros; Ramal de Santa Veridiana, (Laranja Azeda a Santa Veridiana), num total de 39 quilômetros; Ramal de Pontal, (Passagem, ponto de contato com a Mogiana a Pontal), num total de 14 quilômetros; Linha de Panorama (Itirapina a Panorama), num total de 535 quilômetros e mais a linha tronco de Jundiaí a Colômbia num total de 506 quilômetros. Esses dois últimos trechos são os pontos mais avançados em direção ao interior. Panorama e Colômbia fazem divisa com Mato Grosso e Minas Gerais, respectivamente.³⁵ Após diminuir o ritmo depois da Segunda Guerra Mundial, o Estado de São Paulo passa a ser o acionista majoritário a partir de 1961. A partir de 1967 a Paulista passa a administrar a Estrada de Ferro Araraquara,

³⁴ Estradas de Ferro do Brasil - Suplemento Revista ferroviária, 1945.

³⁵ Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias. p 130.

que já era estatal desde 1919. A partir dos anos 60, já não havia mais dúvidas quanto ao fim de uma determinada "era ferroviária". Sob a tutela do Estado, uma nova "era" começava para as ferrovias paulistas.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (1539 quilômetros) - A guerra do Paraguai, (1864/1870), além do sangrento conflito que reduziu a população daquele país à metade, despertou também no Governo do Império a necessidade de construir uma ligação rápida e segura com o "distante" Mato Grosso. Diversos projetos de construção ferroviário foram apresentados como alternativa a essa necessidade geopolítica e econômica que tinha entre outros objetivos encaminhar para o Brasil o comércio do sudeste boliviano e norte do Paraguai³⁶. Fundada em 1904 com capitais brasileiros e franco-belga, a Companhia Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil obteve a título de incentivo, privilégio por 60 anos para construção, uso e gozo das respectivas linhas férreas; isenção de impostos nas importações; direito de desapropriação; juros de 30% durante 30 anos sobre o capital de 30:000\$000 (trinta mil contos) por quilômetro; criação de campos de experiência destinado a educação de operários agrícolas no manejo de instrumentos agrários; aquisição de terras para dividi-las em lotes de 30 hectares, vendendo-as pelo custo. Entre as obrigações previa-se a entrega ao governo, após a inauguração do trecho em tráfego, de uma linha telegráfica, zelando pela sua conservação³⁷. Dividida inicialmente em dois trechos (Bauru/Itapura e Itapura/Porto Esperança, com administração separada, embora sob mesmo comando empresarial, os trabalhos tiveram de enfrentar o desconhecimento da região; doenças e a "agressividade" indígena vitimavam em grande número empregados e empreiteiros, criando e espalhando uma tal impressão de pavor contra a região, que impedia o recrutamento de novas turmas para substituir as inutilizadas³⁸. Em 1913, o governo federal encampou a Estrada de Ferro Itapura a Corumbá subordinando-a ao Ministério da Viação, completando a ligação Bauru a Porto Esperança em 1914, concluindo assim, a ligação ferroviária entre a capital e o Estado de Mato Grosso. Em 1918 o governo federal encampa o trecho Itapura a Corumbá, passando a existir

³⁶ Azevedo, Fernando de - Um trem corre para o oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo, Martins, 1950.

³⁷ Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias

³⁸ idem, p 131.

apenas uma denominação para toda a extensão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que sob essa denominação passa a ligar Bauru a Corumbá. Segundo Milliet, é justamente nesse período de encampação total da Noroeste do Brasil, que a expansão cafeeira, tardia em relação às outras regiões, começa a se firmar como alternativa no processo de povoamento dessa região, chegando na década de 30 a representar mais de 20% do total produzido no Estado. Juntamente com a produção de algodão e criação de gados em larga escala, grandes cidades se formaram rapidamente ao longo da linha. Segundo a Revista Ferroviária, o "desenvolvimento das localidades chegou mais cedo do que o esperado" (...) e a partir de 1925, diversos estudos foram iniciados para a construção de variantes que deram novas disposições ao traçado, "abandonando regiões inóspitas e impróprias". A mesma fonte aponta esse período como um momento de grande recebimento de verbas para a construção de pontes, oficinas, casas de operários e aquisição de material rodante e de tração, além de maquinismos para aparelhamento conveniente de suas novas oficinas e depósitos de locomotivas. Entre as principais modificações implementadas pela administração federal, podemos destacar a construção de diversas variantes, o prolongamento das linhas de Porto Esperança a Corumbá, numa extensão de 97 quilômetros que para atingir a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, (intercâmbio entre esses dois países), necessitou atravessar o Rio Paraguai através da construção de uma ponte em concreto armado, com um comprimento total de 995 metros, além da construção do ramal de Ponta Porã, concluído em 1953, num total de 305 quilômetros, ligando Campo Grande a fronteira com o Paraguai³⁹. Em 1957, passa a integrar a RFFSA, com um total de 1605 quilômetros, dos quais, 400 quilômetros em território paulista.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO (1959 quilômetros) - Inaugurada em 1875, partindo de Campinas, que já possuía ligação com o porto de Santos desde 1875, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro se expande em direção ao Estado de Minas Gerais, acompanhando o crescimento da produção cafeeira. Nesse processo de expansão construiu

³⁹ Suplemento da Revista Ferroviária, 1945. p 219

diversos ramais de captação de cargas, cumprindo um papel de penetração e expansão de fronteiras. Construída conforme condições estabelecidas na época, entre as quais, privilégio de zona de 30 quilômetros e a faculdade de elevar tarifas para garantir renda não inferior a 7%. Após atingir Mogi-Mirim em 1875, inicia o prolongamento da Estrada até Casa Branca em 1878 atingindo Ribeirão Preto em 1883. Dentro desse período de grande surto ferroviário no Estado, a Mogiana conclui em 1882 o ramal de Mogi-Mirim a Penha do Rio do Peixe (atual Itapira), inaugura o ramal de Poços de Caldas e o ramal de Ribeirão Preto a Batatais em 1886, chegando a Franca no ano seguinte⁴⁰ (12). Em 1888 incorpora as linhas da Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo, cuja concessão garantia a expansão até São Sebastião do Paraíso que acabou se concluindo em 1914. Nesse ritmo de expansão, possuía em 1915 um total de 1950 quilômetros de linhas em tráfego. Ao mesmo tempo, a produção cafeeira na região, que no ano de 1886 representava 20% do total da Província, chega a atingir 35% do total em 1920, garantindo a lucratividade da Mogiana. Dados de 1901⁴¹ apontam que a Mogiana possuía um total de 926 quilômetros de extensão, tráfego de 538.049 toneladas e 1.399.739 passageiros transportados ao ano enquanto a Companhia Paulista, que fazia parte do corredor privilegiado da exportação do Estado de São Paulo possuía 863 quilômetros de extensão, tráfego de 883.992 toneladas e "apenas" 1.102.799 passageiros transportados ao ano. Se por um lado a Mogiana beneficiou-se com a expansão cafeeira, por outro lado sofreu as consequências dessa crise. Diante de problemas financeiros nos anos 30, inicia na década seguinte um grande plano de reorganização, promovendo empréstimos junto ao Banco do Brasil, liquidando dívidas externas e buscando se aparelhar. A primeira etapa do programa de remodelação (1945/1952) previa a aquisição de trilhos, 15 locomotivas, 40 carros de passageiros, 300 vagões de carga, gastos com comunicação, construção de edifícios para estações e armazéns, reformas de oficinas, etc.⁴². Segundo a mesma fonte, em 1944, a arrecadação com o café, o produto de maior transporte, representava 58% do total e o número de

⁴⁰ Pinto, Adolpho Augusto - História da Viação Pública de São Paulo. Coleção Paulística, Vol. II, 2ª edição, São Paulo, 1977.

⁴¹ idem

⁴² Suplemento da Revista Ferroviária, 1945, p 207.

funcionários chegava a 8500 pessoas. O ano de 1952, que terminaria a primeira etapa do programa de remodelação é marcado pela encampação por parte do governo Estadual. Quinze anos depois recebe para administrar a Estrada de Ferro São Paulo Minas, que já pertencia ao governo do Estado desde 1931. No início da década de 1960,⁴³ quando inicia-se os estudos de unificação das ferrovias paulistas, a Companhia Mogiana contava com as seguintes linhas em operação: linha tronco, partindo de Campinas, passando por Mogi-Mirim, Mogi-Guaçú, Aguai, Casa Branca, Ribeirão Preto, Orlândia, São Joaquim da Barra, Uberaba-MG, Uberlândia-MG e Araguari-MG num total de 689 quilômetros; contava também com o Ramal de Itapira (Mogi-Mirim a Sapucaí), num total de 52 quilômetros, Ramal de Caldas (Aguai a Poços de Caldas), num total de 75 quilômetros; Ramal de Passos (Casa Branca a Passos), num total de 275 quilômetros; Ramal de Guatapar (Ribeirão Preto a Guatapar) num total de 82 quilômetros; Ramal de Sertãozinho (Barracão a Passagem, ponto de contato com a Paulista), num total de 55 quilômetros; Ramal de Franca (Entroncamento a Pedregulho) num total de 29 quilômetros; Ramal de Jaguar (Uberaba-Mg a Jaguar-MG), num total de 101 quilômetros. Com considerável redução das linhas em operação e número de funcionários, passou a integrar a FEPASA em 1971 com um total de 1445 quilômetros (menos 26%) e 5.709 funcionários (menos 32%) em relação a 1944.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA - (2074 quilômetros) - A construção da Sorocabana está ligada, na realidade  formação da Companhia Ituana em 30 de junho de 1870, e que há muito deixou de existir quando da fusão com a própria Sorocabana em 07 de julho de 1893, tendo em vista, entre outros objetivos, projetos da Sorocabana, dessa mesma época, de construção de uma linha alternativa a São Paulo Railway, partindo do interior para o porto de Santos, com grandes vantagens comerciais para ambas. A Sorocabana, segundo "conta-se" na história ferroviária, surge quando o húngaro Mateus Maylasky divergindo dos dirigentes da Companhia Ituana, saindo da reunião onde sofrera a oposição que tanto o contrariara, chegando a praça pública e lançando uma moeda ao chapéu que retirara da cabeça, proclamou

⁴³ Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com Elas Articuladas.

enfaticamente sua disposição de criar uma companhia iniciando seu fundo com aquele capital, por que não dispunha de mais nenhum vintém"(16)⁴⁴. Voltemos a Ituana. Esta companhia tinha como sócios, cidadãos de Itu e municípios vizinhos. Entre os sócios, Maylasky de Sorocaba. Obtido a concessão para a construção de uma estrada de ferro de Jundiaí a Itú, com os mesmos favores já concedidos a Companhia Paulista, a companhia Ituana foi inaugurada em 1873. Possuía também concessão desde 17 de maio de 1872 para a construção do ramal de Itaici até Piracicaba, nesse caso sem garantias de juros ou privilégios de zona; porém, foi garantido favor estatal de garantias de rendas de 7% através de elevação de tarifas, quando necessário para atingir aquela renda. E assim, não contando com os privilégios iniciais, somente com empréstimos é que foi possível a conclusão do ramal de Piracicaba em 1879. Verdade ou fantasia, a criação da sorocabana a partir da vontade individual de Maylasky, o fato é que a autorização para a construção de uma estrada de ferro para Sorocaba parte da mesma lei No 34 de 24 de março de 1870, a mesma que autorizara a construção da estrada de ferro de Jundiaí a Itu, e de Itu uma linha que seguiria para Sorocaba. Se observarmos o mapa de São Paulo, veremos nessa iniciativa um total desrespeito a afirmação matemática de que a menor distância entre dois pontos é uma reta. O caminho São Paulo/Sorocaba via Itu, aumentava em mais de 70% a distância em linha reta. Nesse caso, acabou vencendo a coerência e no dia 13 de junho de 1872, iniciou-se as obras para a construção contando como mesmos benefícios concedidos à Companhia Paulista. Em 10 de julho de 1875 foi inaugurado o tráfego entre São Paulo e Sorocaba, atingindo Bacaetava em 1880. Após a fusão com a Ituana em 1893 a Sorocabana passa a denominar-se Companhia União Sorocabana e Ituana e conclui em 1897 o traçado inicial ligando Jundiaí a Sorocaba via Itu, através da expansão das linhas em 43 quilômetros de Itu até Mayrink, ligando-se fisicamente através desse ponto de contato, concluindo-se finalmente a fusão iniciada quatro anos antes. Na virada do século essa ferrovia contava com um total de 905 quilômetros de vias, transportando no ano de 1900, 590.017 toneladas de mercadorias e 223.807 passageiros, enquanto a Paulista, cuja comparação

⁴⁴ Supl. Revista Ferroviária, 1945, p 179

exige ponderarmos para a sua localização privilegiada, com 863 quilômetros transportava 1.052.900 toneladas de mercadorias/ano e 676.812 passageiros/ano, (quase o dobro de cargas e o triplo de passageiros em relação a Sorocabana⁴⁵). A comparação faz sentido quando observamos o quadro de expansão do café através das regiões, elaborado por Sérgio Silva. Interessante observar, que o café na chamada região sorocabana só é detectado nesse levantamento a partir de 1920, o que nos leva a reafirmar a importância do café para as ferrovias quando atentamos para as toneladas transportadas pelas duas ferrovias, que apesar de possuírem praticamente, a mesma extensão, diferem visivelmente quanto a sua produtividade. Parece haver assim, boa parte de explicação para o fato da Sorocabana ser a primeira grande ferrovia encampada pelo governo Estadual em 1919 enquanto a Mogiana e Paulista "resistiram" até 1952 e 1961, respectivamente. Longe de apresentarmos a falência "precoce" da Sorocabana como sendo causa única a expansão cafeeira na região por ela servida, parece haver aí porém, um fato que merece consideração. Merece consideração também, o fato de que após a falência em 1902, a empresa passa para o controle federal em 1904, sendo encampada no ano seguinte pelo governo Estadual que a arrenda para particulares em 1907, retornando para o controle do Estado de São Paulo "definitivamente" doze anos depois. O que ocorreu nesses dezessete anos bastantes tumultuados para o gerencialmente racional da Sorocabana, talvez mereça um estudo de caso (mais detalhado) no sentido de esclarecer os motivos que impediram uma administração regular, mas uma vez que o tempo e o acúmulo de materiais não nos permite a entrada nesse ramal, continuemos em sua linha tronco. A segunda entrada em cena do Governo do Estado na administração direta da Sorocabana coincide com um período de expansão cafeeira nessa região e auge da "política dos governadores" iniciada com Campos Sales. Se por um lado não chegou a representar um crescimento espantoso, apresentou tendências de crescimento nos dois últimos períodos apontados por Milliet. Salta de 7,59% em 1920 para 12,5% em 1935. Reiteramos que não há uma relação mecânica entre Sorocabana, Governo e Café, mas se faz necessário lembrar que esses

⁴⁵ Pinto, Augusto - História da Viação Pública de São Paulo.

elementos se relacionam intimamente, de longa data. Dai não estranharmos o fato dessa Companhia, a partir de 1922, passar por um grande programa de renovação utilizando para isso recursos do Estado. A partir dessa época inicia-se a reconstrução da linha, construção de novas estações, casa de operários, remodelação de traçados em muitos trechos e duplicação das linhas entre São Paulo e Sorocaba. Conclui-se também, na década de 1930 a ligação de Mayrink a Santos, criando-se assim, uma alternativa para o porto, meio século após o seu projeto inicial, passando a concorrer com a São Paulo Railway, até então, único caminho férreo para o mar. Os liberais sinceros que me desculpem, mas se faz necessário citar. As linhas da Sorocabana no ano de sua falência, possuía 900 quilômetros de extensão. Após a encampação estatal, avançou de Presidente Bernardes para Presidente Epitácio, divisa com o Mato Grosso ampliando nesse caso mais 63 quilômetros de vias; construiu o Ramal de Evangelista ligando o interior ao Porto de Santos; construiu o sub ramal de Juquiá, ligando Samaritá a Juquiá, num total de 142 quilômetros, organizando assim, a via férrea no litoral sul; construiu o ramal de Dourados e concluiu a ligação São Paulo (capital) a Santos na década de 1950, (outra alternativa para o porto partindo agora da capital). Vinte anos de administração estatal dobrou a extensão quilométrica da Sorocabana que passa a ter na década de 1940, 2.074 quilômetros. No início dos anos 60 a Estrada de Ferro Sorocabana administrava os seguintes trechos: Linha tronco, partindo de Júlio Prestes, passa entre outras pela cidade de Osasco, São Roque, Mayrink, Sorocaba, Iperó, Rubião Júnior, Ourinhos, Assis, Presidente Prudente, num total de 842 quilômetros; Ramal de Santos que partindo de Presidente Altino passa por Pinheiros, Evangelista de Souza, Samaritá, São Vicente, Santos e Estuário, num total de 117 quilômetros; sub ramal de Juquiá, com início em Samaritá, passando por Itanhahém, Peruíbe, Pedro de Toledo, Miracatú e Juquiá, num total de 143 quilômetros; Ramal de São Pedro, partindo de Mayrink, passando por Itu, Salto, Itaiçi, Capivari, Piracicaba, Charqueada e São Pedro, num total de 226 quilômetros; Sub ramal de Jundiaí, ligando Itaiçi a Jundiaí, num total de 43 quilômetros; Sub ramal de Pádua Sales, com início também em Itaiçi, passando por Campinas, Paulínea, Cosmópolis e Pádua Sales num total de 130 quilômetros; Sub ramal de Artêmis, com início em Montana e término em Artêmis, com apenas 17

quilômetros; amal de Evangelista de Souza, com início em Mayrink passando por Calcáia do Alto, Embu-Guaçu, Mário Solto, Evangelista de Souza, num total de 90 quilômetros; Ramal de Itararé, com início em Iperó passando em Tatuí, Itapetininga, Angatuba, Buri, Itapeva, e Itararé num total de 265 quilômetros; Ramal de Porto Feliz com início em Boituva, término em Porto Feliz, num total de 24 quilômetros; Ramal de Tietê, com início em Cerquilha e término em Tietê, com apenas 8 quilômetros; Ramal de Bauru, com início em Rubião Júnior, passando por São Manoel, Rodrigues Alves, Lençóis Paulista, Agudos, Bauru, num total de 122 quilômetros; Sub Ramal de Coronel Leite, com início em Virgílio Rocha a Coronel Leite, num total de 19 quilômetros; Ramal de Piraju, com início em Manduri e término em Pirajú, num total de 26 quilômetros; Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo ligando Bernardino de Campos a Santa Cruz do Rio Pardo num total de 24 quilômetros; Ramal de Dourados, com início em Presidente Prudente passando por Pirapozinho, Dumontina, com término no km 782, num total de 51 quilômetros; Linha da Cantareira com início em Tamanduatei da Cantareira, passando por Santana da Cantareira, Mandaqui, Tremembé e Cantareira, num total de 12 quilômetros; Variante do Horto, com início em Invernada da Cantareira a Nova parada sete, com apenas 3 quilômetros e por último a linha de Guarulhos, com início em Areial da Cantareira passando por Carandiru, Paulicéia da Cantareira, Tucuruvi, Jaçanã, Augusta e Guarulhos, num total de 18 quilômetros. Ao integrar-se à FEPASA em 1971 a Sorocabana contava oficialmente com um total de 2.016 quilômetros e 17.237 funcionários. Mais que o dobro de funcionários da Mogiana e Paulista juntas. Integra-se assim, a essa "nova" empresa com 38% da extensão das vias e 47% do pessoal, uma vez que essa reunião das estradas de ferro numa só companhia possuía um total de 5.251 quilômetros de vias e 36.665 funcionários na sua "fundação". Em linhas gerais, (e bastante gerais), me parece ser esta a trajetória das principais ferrovias paulistas até os anos 40. Logicamente que um trabalho específico sobre o tema entraria em detalhes que apesar de importantes, não fazem parte do objetivo desse trabalho, assim como o tempo e o acúmulo de conhecimentos e materiais disponíveis, não permite uma viagem tão longa por caminho tão importante e complexo. Sem contar o risco que corremos ao estudar o "passado", de não trazermos luzes para o presente, fazendo assim,

uma apologia a um tempo em que a ferrovia "funcionava", a um tempo em que havia um "era ferroviária", em que se "acertava-se o relógio pelo horário da passagem do trem", etc. Se faz necessário salientar, que não existiu um período "maravilhoso" seguido de estagnação e declínio por culpa do governo em função de sua intervenção empreguista e ineficiente como quer o discurso liberal, mas sim uma ocupação econômica, social e política que no contexto da economia agrária cafeeira, funcionava obedecendo a essa lógica da sociedade. Melhor dizendo (para corrigir um pouco o funcionalismo exacerbado), obedecia a lógica da nossa sociedade com todos os seus defeitos e virtudes. Não existe aqui, espaço para a defesa do caminho "certo ou errado" no processo de formação do sistema ferroviário paulista, mas ressaltar o quanto a participação estatal tem participado da implementação das vias férreas, bem como de sua manutenção, expansão e mesmo administração.

CAPÍTULO III AS FERROVIAS (DE FATO) NAS MÃOS DO ESTADO

Parece haver certo consenso na sociedade de que as ferrovias no Brasil há muito perderam seu caráter dinâmico que era visível no início do século até por volta dos anos de 1960. Podemos constatar a olho nu que ao falar do trem a imagem de referência normalmente é uma "Maria fumaça", o que reflete certo saudosismo em função do desuso social em grande escala desse meio de transporte.

Alguns autores localizam a crise do sistema a partir de 1940. Flávio Azevedo Marques de Saes "responsabiliza" a industrialização e mudanças no setor agrícola após 1940, como elementos centrais do declínio do sistema ferroviário. Já Odilon Nogueira de Matos, entende que a partir de 1940 ocorre o fim da "era ferroviária". Em função das ferrovias não terem sido "aparelhadas, nem corrigidos seus erros básicos, não tiveram condições para resistir à concorrência das rodovias". Assim, superado o fundamento econômico que as motivaram, a solução encontrada a partir da década de 1950 foi a desativação de muitas pequenas ferrovias e ramais considerados ociosos. Para ele, a Lei nº 2698 de 27 de dezembro de 1955, que passa a regulamentar a supressão de linhas no Brasil, é uma prova do fim de um modelo de transporte e entrada numa nova era, a rodoviarista.

Parece certo afirmar que muita coisa mudou na concepção e forma de gestão do sistema ferroviário no Brasil. A intervenção estatal que até momento se dava de forma setORIZADA, principalmente em São Paulo, a partir dos anos 50 começa a se dar de maneira direta. Wilson Cano diz que o censo de 1907, já apontava que grande parte das ferrovias nacionais eram deficitárias, e aquelas que ainda representavam algum resultado positivo, estavam na realidade, em deplorável situação financeira, como a Central do Brasil, por exemplo, cujos custos representavam 96,5% de suas receitas. Assim, essa grande oportunidade de aplicação financeira do capital cafeeiro nas ferrovias, tornou-se mais tarde uma aplicação "improdutiva" do ponto de vista privado de uma inversão capitalista. Assim, a diminuição da taxa de lucro acabaria por consolidar uma situação deficitária, que teria como único "remédio", a encampação⁴⁶.

Esse remédio parece ter sido indicado em diversas situações, com um certo critério dando a impressão de apoio aos interesses regionais como forma de manter

⁴⁶ - Cano, Wilson - Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.

as ferrovias servindo determinada região do Estado. Esse raciocínio se aplica aos casos de intervenções nas Estradas de Ferro: Dom Pedro II ainda em 1865; Sorocabana em 1904 (encampação federal), e 1905 e 1919, (encampação estadual), Estrada de Ferro Araraquara, em 1919; Estrada de Ferro São Paulo Minas em 1931, dentre outras pequenas "ingerências" estatais nessas e noutras empresas. O que diferencia a partir dos anos de 1960 é o caráter administrador que o Estado passa a exercer. Dessa maneira após assumir diretamente o controle das ferrovias, o Estado passa a dar uma nova forma nesse sistema, implementando cortes de ramais considerados ociosos, diminuindo o número de empregados, aumentando a capacidade transportada ao melhor estilo da chamada "livre iniciativa".

Na esfera federal essa tendência é constatada com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) em 1957, quando da junção de dezessete ferrovias, em que se unificam 28.460 quilômetros de linhas, antes "espalhadas" pelo Brasil inteiro, passando a traçar linhas gerais para essa teia complexa onde as normas, regulamentos, sistema de operacional, etc., divergiam completamente. Desse total de ferrovias que passam a ser gerenciadas pela RFFSA, três delas se localizam ou passam pelo território paulista; Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

O "enxugamento" do pessoal empregado e erradicação de trechos considerados ociosos, são constatados no primeiro anuário estatístico da RFFSA, na realidade um primeiro balanço oficial feito em 1962, que comparando os anos de 1948 a 1961, indicam que o conjunto dessas ferrovias unificadas na "Rede" possuíam em 1948, 135.188 funcionários para uma extensão de 26.999 quilômetros; Em 1957, ano da fundação da "nova" companhia, os números indicavam 161.791 funcionários para um total de 28.460 quilômetros. Porém, em 1961 os dados indicam uma redução para 152.462 funcionários num total de 28.547 quilômetros. Interessante observar que a tendência de queda do número de funcionários persiste até o período que dispomos para consulta. Em 1970, a quantidade de funcionários chega 123.862 enquanto a extensão das vias também diminuem em 1975 para 24.491 quilômetros chegando em 1990 a apenas 22.029 quilômetros, o que indica de certa forma uma reformulação em todo esse período.⁴⁷

⁴⁷ Anuário Estatístico da RFFSA - Rio de Janeiro, 1962 e Revista ferroviária, novembro 91.

Faz-se necessário salientar, que precisaríamos aprofundar o estudo da formação da RFFSA para entendermos as diversas modificações que essas ferrovias sofreram. O que pretendemos aqui é afirmar que havia a partir desse período um projeto estatal (ou uma tentativa de projeto) para o conjunto da malha ferroviária brasileira. Se por um lado não temos condições de argumentar quais foram os motivos particulares que levaram essas ferrovias a encontrarem na tutela estatal a garantia necessária para continuarem operando em suas regiões, por outro, podemos dizer que nesse período ficou evidente a tentativa de uma reformulação pensada em nível inter-regional, ou seja, a idéia de planejamento ganha forma "também" na reformulação do sistema ferroviário, que por sua vez estava contido, no sistema viário do País, que através de suas elites, já havia optado pela rodovia e sua indústria automobilística.

Dados do Anuário Estatístico da RFFSA e DNEF (1961), indicam que para a extensão da rede ferroviária nacional, de 37.230 quilômetros, em tráfego em 1960, 28.633 quilômetros eram de propriedade da Rede, ou seja, 77% do total, sendo o restante, 8.597 quilômetros de propriedade do governo do Estado de São Paulo e particulares, o que demonstra uma concentração administrativa da malha ferroviária nas mãos do Estado, que acaba por forjar esse atual sistema férreo nacional construído nos últimos trinta anos.

Assim, nessas três últimas décadas, a concentração e redefinição do papel das ferrovias no contexto econômico acabaram por redefinir usuários e produtos, que de forma seleta continuam a usufruir de maneira privada desse patrimônio público. Assim, mesmo após o rearranjo político e econômico pós-hegemonia oligárquica, o controle das ferrovias continua atrelado a interesses de alguns grandes grupos econômicos que interferem diretamente na condução política do Estado, tirando daí proveitos econômicos. Na realidade muito mudou para que pouco se alterasse.

Segundo dados levantados na Conferência Nacional dos Transportes Ferroviários (CNT) em Brasília, maio de 1992, o transporte ferroviário brasileiro, possui atualmente perto de 30.000 quilômetros de vias que é operado por cinco grandes empresas, quatro das quais, de propriedade do governo federal e uma do governo do Estado de São Paulo, a saber: RFFSA, (Rede Ferroviária Federal SA), EFVM (Estrada de Ferro Vitória Minas), EFC (Estrada de Ferro Carajás), CBTU (Companhia Brasileira de Transportes Urbanos) e FEPASA (Ferrovia Paulista SA),

essa última, de propriedade do governo paulista. Segundo a mesma fonte, esse conjunto de ferrovias é responsável pelo transporte de aproximadamente 20% do total de cargas do país. O que chama a atenção sobre o uso restrito da ferrovia nacional é a irrisória diversidade dos produtos transportados. Apenas cinco produtos, juntos representam 90% do total transportado. Minério de ferro, granéis agrícolas para exportação, combustíveis, produtos siderúrgicos e cimento, praticamente "fecham" a pauta de produtos transportados pelas ferrovias da Nação.

1 - A SOLUÇÃO PAULISTA

Como vimos anteriormente, no ano de 1940 a ferrovia paulista atinge sua maior extensão, ou seja, 8.622 quilômetros. Após esse período as pequenas ferrovias que na prática já funcionavam como ramais das ferrovias maiores, passam a ser administradas por estas, que implementam cortes de trechos considerados deficitários tendo em vista a readequação ao modelo econômico implantado no país após a segunda guerra mundial. O Estado de São Paulo chega aos anos de 1960 com uma rede ferroviária bastante depurada do ponto de vista da sobrevivência econômica e operacional, que continua funcionando até os dias atuais.

Percebe-se assim, uma nova estrutura que consiste basicamente na encampação estatal das últimas ferrovias privadas existentes no Estado. No ano de 1960, entre as quatro grandes ferrovias paulistas, duas delas, Mogiana e Sorocabana, pertenciam ao Governo; A Noroeste do Brasil, pertencia ao governo federal e somente uma, a Companhia Paulista pertencia a iniciativa privada. Entre as médias, de um total de cinco, apenas duas continuavam a operar como empresa, mesmo assim, sob controle estatal. A Estrada de Ferro Araraquara sob controle do governo do Estado desde 1919 e a São Paulo Railway encampada pelo governo federal desde 1946; A Estrada de Ferro do Dourado havia sido incorporada pela Paulista juntamente com a Estrada de Ferro São Paulo Goiás, enquanto a São Paulo Minas era administrada pela já estatizada Mogiana desde 1931. Quanto as ferrovias pequenas, algumas foram extintas, como a Estrada de Ferro Monte Alto e Estrada de Ferro Itatibense; outras foram incorporadas à Paulista como é o caso da Estrada de Ferro do Morro Agudo, Estrada de Ferro Jaboticabal e Estrada de Ferro Barra Bonita. A Sorocabana incorpora o Ramal Férreo Campineiro enquanto outras ferrovias continuam a existir, sem grande expressão econômica, servindo a fins

específicos como é o caso da E.F Campos do Jordão que serve ao sanatório Estadual e passeios turísticos ou empresas como a Estrada de Ferro Perus-Pirapora e Estrada de Ferro Votorantim que prestam serviços a empresas particulares as quais estão subordinadas.

Certamente que esse processo de readequação da rede ferroviária paulista não estava isolado de um contexto mais amplo. Como vimos, nesse período as ferrovias brasileiras passavam por uma grande reorganização técnico-político e operacional que praticamente definiu um outro modo de funcionamento que vem sendo implementado até os dias atuais. O quadro de redução da malha ferroviária nacional era assim articulado com a política de implantação da indústria automobilística. Na realidade, um novo caminho político estava sendo aberto conforme podemos constatar na tabela abaixo.

FROTA NACIONAL DE VEÍCULOS FERROVIÁRIOS NO BRASIL

Tipo	1960	1970	1979
Locomotivas	4.454	2.351	2.336
Carros passag.	4.611	5.419	2.054
Vagões	59.382	68.500	73.428
Total	64.447	76.270	77.818

FROTA NACIONAL DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS NO BRASIL

Tipo	1960	1970	1979
Automóveis	376.839	2.517.655	5.079.026
Ônibus	27.645	50.767	113.926
Caminhão	389.773	454.259	4.072.033
Outros	193.356		426.165
Total	987.613	3.022.681	9.691.150

Fonte: Jacob, Chafic - Ferrovias O caminho certo. Imprensa oficial do Estado, São Paulo, 1982, p 137 e 138.

Enquanto diminuía-se o número de locomotivas, principalmente em função da desativação da tração a vapor entre 1960/1970 que de 3394 foi reduzida para apenas 597 "Marias fumaça", diminuía-se o número de carros de passageiros e ampliava-se as "opções" automóvel/caminhão. Mesmo o aumento do número de vagões é insignificante em relação ao número de caminhões, principalmente se levarmos em consideração o crescimento econômico no período. Ainda como demonstração da opção pelo "rodoviarismo" após os anos 40 basta observarmos a

participação das ferrovias comparadas as diversas modalidades de transportes no Brasil.

TOTAL DE TRANSP. DE MERCADORIAS NO BRASIL - COMPARAÇÃO EM %				
Sistema	1950	1960	1970	1978
Rodoviário	38,0	60,5	69,6	70,0
Ferrovário	29,2	18,7	16,9	17,0
Hidroviário	32,4	20,6	12,1	10,2
Dutoviário	-	-	1,3	2,6
Aeroviário	0,4	0,2	0,1	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Jacob, Chafic - op cit, p.117.

É dentro desse contexto de aparente crise, declínio e decadência que o Estado assume "definitivamente" o controle das ferrovias paulistas fazendo coro a tendência nacional de estatização do sistema. Em 1961, a última grande companhia férrea passa para o controle estatal paulista, iniciando assim, a meu ver, a organização de um sistema ferroviário no Estado, uma vez que se implanta regras e diretrizes que unificam estratégias políticas e econômicas para o conjunto da malha ferroviária paulista, dotando-a de uma racionalidade que não faz parte da preocupação do capitalista enquanto proprietário privado.

Dentro dessa perspectiva de ordenamento do "caos" que estudos do Instituto de Engenharia de São Paulo, sugerem a criação da RFP - Rede Ferroviária Paulista - que sob controle estatal deveria agrupar todas as ferrovias estatais numa mesma empresa. Projetos nesse sentido foram apresentados a Assembléia Legislativa nos anos de 1962 e 66 e 1971, quando foi finalmente aprovado a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A), que passaria a administrar numa só diretoria, as companhias férreas, Paulista, Sorocabana, Mogiana, São Paulo Minas e Araraquarense, (e outras a elas já agregadas).

O que vem a seguir levanta muito mais questões do que esclarecimentos. Aparentemente, o Estado passa a adotar uma política de racionalização do sistema que mais parece um grande empreendedor privado do que o tão criticado aparelho de "ineficiência e empreguismo" atualmente criticado pelos defensores do "Estado" mínimo. Para se ter uma idéia da nova postura frente a gestão dessas ferrovias, quanto ao corte de ramais e despesas, reduz-se o número de funcionários de 42.963 em 1965 para 36.665 no ano de formação da "nova" empresa em 1971. De um total

de 6.594 quilômetros de vias em 1965, reduz-se para 5.295 quilômetros em 1975. O enxugamento da máquina não para por aí. Se compararmos o período 1971/1990 constataremos que a intervenção estatal operou, do ponto de vista do capital, uma "modernização" no gerenciamento dessas empresas que num primeiro momento merecem ser destacados como qualidades, que precisam ser melhor estudadas para aprofundarmos nosso conhecimento sobre a ferrovia paulista, para entendermos a quem efetivamente interessou essa reestruturação.

Assim, no ato de junção das cinco ferrovias que operavam anteriormente isoladas, a FEPASA contava com um total de 36 mil funcionários, 5.251 quilômetros de vias, 622 locomotivas, 1109 carros de passageiros de longo percurso, 116 trens unidades para o transporte urbano e 17.200 vagões que transportavam aproximadamente 10 milhões de toneladas por ano⁴⁸. Em 1990, apresenta dados que apesar de não falarem por si, levanta questões intrigantes. Reduz o número de funcionários nesse período para apenas 18.603 enquanto a extensão das linhas também se reduz para 4.929 quilômetros. Reduz o número de locomotivas, que cai para 496; reduz a frota de carros de passageiros para apenas 266; amplia os trens unidades de transporte urbano para 422; reduz também o número de vagões que passam a contar um total de 13.211 unidades. Nesses dezenove anos, apesar da redução em 20% no total de locomotivas, 42% no total do pessoal e 23% no total de vagões, consegue transportar um total de 22 milhões de toneladas/ano, portanto, aumento de mais de 100%, com previsão de atingir um total de 30 milhões/ano a partir da inauguração da FERRONORTE, prevista para 1995, o que de certa forma sintetiza o discurso da eficiência gerencial adotada nesse período

2 - O PONTO DE VISTA DOS TRABALHADORES

O preço da reestruturação, sem dúvida foi muito alto para os trabalhadores dessas ferrovias. Sob regime da ditadura política, os setores organizados dos trabalhadores enfrentavam todo tipo de adversidades para interferir no processo de reorganização das ferrovias paulistas. A partir da incorporação das ex-companhias à FEPASA, deflagra-se um verdadeiro processo de decomposição da categoria ferroviária que passa a ser agredida em suas conquistas mais expressivas. Embora não houvesse qualquer distinção funcional, havia distinção de direitos entre os

⁴⁸ I Relatório da FEPASA (1972)

admitidos pelo regime jurídico da CLT a partir de 1971, e os chamados "estatutários", regidos pelo Estatuto dos Ferroviários das Estradas de Ferro de Propriedade e Administração do Estado de São Paulo. Segundo avaliação do sindicato da Sorocabana, (Primeiro Simpósio sobre os Problemas da Ferrovia e dos Ferroviários, São Paulo, 4 a 7 de setembro de 1981), "a criação (ilegal) do quadro especial à disposição da Secretaria dos Transportes põe milhares de ferroviários (ditos estatutários) na condição de "excedentes", a maior parte inaproveitáveis na ferrovia (...). Assistiu-se a dolorosa transformação de veteranos ferroviários em inspetores de alunos ou faxineiros de escolas estaduais, motoristas da polícia, etc., em condições ilegais e humilhantes. Assim foi possível reduzir o número de funcionários nos anos seguintes, ao mesmo tempo em que a FEPASA, ao lado da CMTC, disputava o lugar de campeã das reclamações trabalhistas".

Diante da prática da empresa de "convencer" funcionários estatutários a abrir mão de direitos como licença prêmio, licença gala e nojo de oito dias, estabilidade no emprego, entre outros, em troca da "opção" pelo fundo de garantia, a saída encontrada pela categoria em negociações exaustivas foi a elaboração de um Contrato Coletivo de Trabalho celebrado em 1976 que assegurava alguns direitos do "Estatuto" para todos os funcionários, reestruturando-se assim no campo jurídico-trabalhista, a situação dos trabalhadores. Após cinco anos de reorganização, afastamento de funcionários, aposentadorias e mortes, o Contrato Coletivo entra em vigor no momento em que o quadro de funcionários havia se reduzido (em dezembro de 1975) para 24.892 pessoas, ou seja, uma redução de 11.750 trabalhadores.⁴⁹

Deliberadamente a empresa aumenta o grau de exploração da mais valia da categoria em função da política de redução de empregados dispensados, aposentados, falecidos e transferidos para as Secretarias do Governo do Estado. Em resposta a essa situação, a avaliação sindical no citado simpósio de 1981, diz que "a empresa apresenta quadros e números reveladores de aumento de produtividade, porém não amplia o insuficiente número de funcionários nem efetiva e remunera de forma correta seus servidores, obtendo expressivos lucros e vantagens ilícitas dessas práticas atentatórias ao Contrato Coletivo que se recusa a cumprir". Dez anos depois o quadro de funcionários continua a diminuir, reduzindo de 19.363 pessoas no ano do simpósio, em 1981 para apenas 17.658 funcionários em 1991.

⁴⁹ Anuário Estatístico da FEPASA, 1976

Assim, o quadro funcional do período (1971/1991) reduz para menos da metade, uma vez que o quadro funcional atinge um total de 18.984 pessoas, ou seja, um corte de 52% na força de trabalho. Por outro lado, a quantidade de cargas transportadas segue na relação inversamente proporcional. Enquanto em 1971 a quantidade transportada ficava perto de dez milhões de toneladas/ano, na década de 90 ultrapassava os vinte milhões com tendência de ampliação.⁵⁰

Não podemos perder de vista o momento político em que se dá a formulação desse contrato coletivo. O peso da Lei de Segurança Nacional, imposto pela ditadura, que impedia o direito de greve, autonomia sindical, etc., tornava o momento bastante propício para a empresa definir um regime jurídico para a política de recursos "humanos". Interessante observar que o sujeito que propunha a unificação da ferrovia, obviamente não se interessava pela unificação dos ferroviários. Utilizando de todo o aparato das leis, cooptação política de lideranças sindicais, entre outras práticas, o Estado-patrão conseguiu negociar com os sindicatos isoladamente enquanto preparava um conjunto de normas, regulamentos, etc. que viriam a moldar uma única empresa.

Críticas a essa forma de organização sindical começam a ganhar peso após o começo da abertura política do final dos anos 70, com a formação da oposição sindical que inicia uma crítica política aos acordos das "lideranças" que negociaram os direitos dos trabalhadores ferroviários na fase de formação da FEPASA. Essa reavaliação entendia como negativo para os trabalhadores esse corporativismo às avessas que buscava organizar-se a partir de uma visão "regional", ou seja, que no ato da negociação, se considerava funcionário ainda da ex Sorocabana, Mogiana, Paulista, etc. Essa nova posição dos ferroviários começa por denunciar a falsa teoria de neutralidade da política do aparelho de Estado, que apostava na manutenção da divisão da categoria ferroviária no Estado de São Paulo. Internamente ao movimento sindical, essa posição consiste em combater o fracionamento dos trabalhadores nas ferrovias paulistas, que nesse processo parece não ter conseguido encontrar um norte organizativo.

Longe de querer buscar "atributos" para a categoria ferroviária paulista, passo a levantar alguns elementos que confirmam a busca da unificação política dessa categoria.

⁵⁰ FEPASA, 20 ANOS - Revista Comemorativa do 20º aniversário da FEPASA - Três Editorial Ltda, São Paulo, 1991.

Apesar de existirem atualmente no Estado de São Paulo, basicamente duas empresas ferroviárias (RFFSA e FEPASA), existe uma diversidade de sindicatos ferroviários todos de base estadual e com regiões nem sempre bem delimitadas. No caso da Rede, os trabalhadores da antiga São Paulo Railway, Noroeste do Brasil e Central do Brasil, são representativamente divididos em três sindicatos. No trecho que vai da baixada santista e região de São Caetano até Jundiaí, os ferroviários são representados pelo sindicato dos ferroviários de São Paulo. No trecho que vai de Mogi das Cruzes ao Rio de Janeiro a representação é do sindicato dos ferroviários da Central do Brasil, com sede no Rio de Janeiro. No trecho que vai de Bauru até Campo Grande (MS) a representação fica por conta do sindicato dos ferroviários da zona noroeste. No caso dos funcionários da FEPASA a situação também é bastante complexa uma vez que a estrutura sindical das antigas companhias continua a "ignorar" a unificação de 1971. Das cinco ferrovias que vieram a formar a FEPASA, as únicas que já tinham sindicatos reconhecidos era a Companhia Paulista e Companhia Mogiana; ocorre, porém, que ao invés de fundir-se, foram criados mais dois sindicatos, a saber, Sindicato dos Trabalhadores da Zona Sorocabana em 1974 e Sindicato dos Trabalhadores da Zona Araraquarense em 1983, além da existência do Sindicato dos Engenheiros e Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários que representa os trabalhadores da antiga Estrada de Ferro São Paulo Minas. Vale lembrar que existe apenas um regime de trabalho e jurídico para o conjunto dos funcionários, não havendo inclusive possibilidade de acordos diferenciados com os sindicatos. Na prática funciona como elemento criador de uma divisão fictícia afastando o fantasma dos antigos movimentos de luta dos ferroviários.

3 - PRIVATIZAÇÃO SEM TRAUMAS

"Privatização? Nem pensar. Depois da tentativa fracassada do MDU (Movimento Democrático Urbano) de operar a SR3 e SR4 (superintendências da RFFSA em São Paulo); depois de arquivado os planos do Governo Sarney de lançar ações da Rede, vai passar algum tempo antes dos empresários enfrentarem de novo o establishment das operadoras e sindicatos. Nada impede, no entanto, que esse imenso anjo seja comido pelas bordas, e que, sem levantar celeuma, os usuários do sistema ferroviário se aproximem pouco a pouco das operadoras oferecendo meios

de que só eles dispõem para resolver os problemas que sentem mais do que ninguém".⁵¹

Depois da decadência econômica das ferrovias após a segunda guerra mundial, a denominada iniciativa privada parece ter se dirigido para outros investimentos, de menor risco, "abandonando" as estradas de ferro ao "remédio" da encampação, como diz Wilson Cano.

No ato de fundação da Ferrovia Paulista S/A em 1971, entre os acionistas não desponta nenhum grande banco privado ou grupo econômico exportador. Segundo o primeiro relatório anual da empresa, de 1972, os acionistas fundadores são:

- Fazenda do Estado de São Paulo
- Banco de Desenvolvimento do Estado de São Paulo
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A
- CAIC - Companhia Agrícola, Imobiliária e Coloniadora
- Companhia de Seguros do Estado de São Paulo
- CEAGESP - Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo.
- IPESP - Instituto de Previdência do Estado de São Paulo

Octávio Ianni⁵², ao discutir o papel do Estado e iniciativa privada lembra que "existe momentos do processo de desenvolvimento das forças produtivas em que o Estado se torna imprescindível, para que o processo não se interrompa, nem sofra distorções indesejáveis para certos setores da população (...). Quando se torna empreendedor autônomo, o Estado está reagindo a determinados desequilíbrios estruturais, que a iniciativa privada não percebe ou não tem capacidade para enfrentar".

Em outras palavras está assumindo massa falida socializando prejuízos com a população para continuar a atender demandas do setor agro-exportador; uma postura que não chega a ser novidade para a elite usuária dos caminhos para o porto. Porém, passado duas décadas de gestão estatal, após grandes obras de infra-estrutura que racionalizam o tráfico, diminuem o efetivo, e aumentam a capacidade transportada, etc., retorna o discurso da privatização, ora frontal, ora dissimulado, como a matéria jornalística acima citada. Ora bendito, ora maldito, a

⁵¹ Revista Ferroviária, Janeiro de 1990. p.15

⁵² Ianni, Octávio - Estado e Democracia - Brasiliense, 2ª edição, 1989, p.24 e seguintes.

relação iniciativa privada e empresa estatal deixa claro não haver limites devidamente demarcados entre o bem público e o privado.

A "volta" da iniciativa privada é então anunciada através de parcerias que se dão na construção de terminais, manutenção e construção de vias permanente, reforma e aquisição de vagões e locomotivas, que deixando de assumir o risco do gerenciamento, interferem "informalmente" nos rumos, loteando fluxos de transportes em suas áreas de operação. Assim, a participação desses usuários em instalações fixas e material rodante divulgados em janeiro de 1990 pela Revista Ferroviária, apontavam as seguintes "parcerias":

CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS

Matosul - terminal de baldeio em Bauru e terminal rodo viário de cargas em Campo Grande (MS).

Cargill Agrícola - terminais intermodais em Santos, Presidente Epitácio e Santa Fé do Sul

Cutrale Quintela - Terminais em Santos, Colômbia e Panorama.

CNAGA - Terminal de Boa Vista.

FERRONORTE - terminal em Santa Fé do Sul

Colúmbia Armazéns Gerais - terminal em Boa Vista.

VIA PERMANENTE - MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO

Cutrale - Quintela - manutenção, troca de dormentes e capina no trecho Colômbia-Barretos.

CBA - Construção de ramal de 4.800 metros entre Alça de Pantojo e Alumínio.

FROTA - REFORMA E AQUISIÇÃO

Cimento Itaú - Reparação de vagões para transporte de cimento a granel.

Camargo Correa Industrial - Reparação de vagões para transporte de cimento

Citrosuco Paulista - Reforma de vagões comuns em graneleiros.

Citropectina - Reforma e transformação de vagões comuns em graneleiros.

Frutesp - reforma e transformação de vagões comuns em graneleiros.

Meca Navegação - Reforma de vagões fechados de bitola estreita em graneleiros de bitola larga.

Cutrale - Quintella - Reforma de 350 vagões fechados em graneleiros.

FERRONORTE - Reforma de 150 vagões fechados em graneleiros

Champion Papel e Celulose - Reforma de 60 vagões gaiolas(transporte de animais) em vagões plataformas.

Petrofértil - Aquisição de 25 vagões para transporte de enxofres.

Valefértil - aquisição de 77 vagões para o transporte de amônia.

Ultrafértil - aquisição de 115 vagões para transporte de uréia.

Shell, Atlantic, Esso, Ipiranga, Texaco, Petrobrás - Aquisição de 1.514 vagões para o transporte de derivados de petróleo e álcool.

Gessy Lever - aquisição de 72 vagões para o transporte de óleo vegetal.

SANBRA - Aquisição de 31 vagões para transporte de óleo vegetal.

Ciminas - Aquisição de 210 vagões para o transporte de cimento.

Cutrale-Quintela- Aquisição de 7 locomotivas de 3.000 hp

FERRONORTE - Aquisição de 7 locomotivas de 3.000 hp

Longe de querer criticar a forma de parcerias que vem sendo desenvolvidas como os usuários, que na realidade consiste, teoricamente, em adiantamento de pagamento de fretes futuros, nosso objetivo aqui é constatar a "volta" da iniciativa privada. Se essa volta consiste em preparação para "comer o angu pelas bordas", somente uma investigação mais criteriosa poderia levantar questionamentos ou elogios dessa nova postura. Até pelo fato dessa empresa ser pública, o que fica em aberto é a possibilidade de investigações por parte do poder público, se houver "dúvidas no ar" em relação a essas parcerias. Mas se faz necessário refletir, até que ponto o "pequeno" usuário teria condições de intervir nesse jogo de influências entre os poderes políticos que "ganham" a gestão da empresa a partir dos resultados eleitorais e os interesses dos grandes usuários que de certa forma dominam o fluxo de cargas do Estado em direção a exportação.

O fato é que proposta de ampliação dos serviços ferroviários, como transporte de pequenas cargas, transparência na gestão, participação dos trabalhadores nos lucros, etc. tornam-se politicamente prejudicados em função de que a neo-reformulação da gestão da ferrovia paulista, pós-reestruturação, acabou por contemplar os grandes grupos de pressão econômica que garantem entre si, e para si, o domínio dos rumos administrativos, e operacionais, moldando assim, uma ferrovia de muitos para atender interesses de poucos. Se por um lado essa situação

não é novidade para um país de tradição patrimonialista, como o Brasil, por outro lado, a gestão da coisa pública, numa sociedade democrática, não pode mais ser feita a quatro paredes, onde interesses de grupos tenham prioridades sobre os interesses da comunidade.

CONCLUSÃO

As ferrovias brasileiras, a princípio investimentos privados, acabam indo precocemente à falência, tendo como remédio, a encampação estatal. Para alguns autores, como Odilon Nogueira de Matos e Flávio Azevedo Marques de Saes, essa situação se agrava a partir dos anos de 1940, quando o café, principal produto dessas ferrovias, entra em declínio na década de 1930. O auge desse processo de intervenção estatal ocorre após a segunda guerra mundial com a "compra" das decadentes ferrovias inglesas dentro de um contexto de participação crescente do Estado na economia. Assim, a formação da RFFSA em 1957, no âmbito federal e da FEPASA no estadual encerrou um ciclo de intervenção esporádica para uma intervenção direta e "permanente" que se reproduz nos últimos trinta anos.

A participação empresarial fica praticamente ausente em relação a investimentos após a crise de 1930/40, porém continuam beneficiados por essas ferrovias que continuam a garantir a exportação de seus produtos para exportação. Aliás, uma exportação que se dá desde a segunda metade do século XIX, primeiramente com o café, depois algodão, açúcar, e atualmente soja e derivados de laranja, entre outros.

O que aparenta uma certa contradição num primeiro momento, é que a administração estatal direta a partir dos anos 50/70, acaba por produzir uma reorganização do sistema ferroviário nacional, diminuindo o quadro de funcionários, promovendo cortes de ramais e ferrovias considerados ociosos, entre outras obras de infra-estrutura, que acaba por aumentar a produtividade dessas ferrovias antes falidas. Longe de ser apenas "empreguista e ineficiente" como quer o discurso neo liberal, o Estado (em nível estadual) acaba por implementar na prática um receituário da iniciativa privada, ou seja, redução de custos e aumento de produtividade.

Esse trabalho porém, apesar de restrito do ponto de vista da intenção inicial, que seria refletir sobre os últimos trinta anos da ferrovia paulista, efetivamente sobre controle estatal, passa a ser uma introdução ao tema, ampliando de certa forma, o conhecimento sobre o tema inicialmente pensado (As ferrovias em São Paulo - 1960-1990), que (pretendo), será desenvolvido posteriormente...

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho, apesar de sua incompletude, não seria "concluído" sem a colaboração de diversas pessoas, entre elas, amigos e colegas de trabalho ferroviários que de alguma forma "palpitaram" e acompanharam boa parte dessa pesquisa. Entre eles, Teodoro, João Soldi, Cabau, Tito, Bonifácio, Gallo, Mário, Engenheiros Hugo e Ney Melo, Maria Helena e demais colegas da biblioteca da FEPASA (Barra Funda), entre outros.

De maneira especial, agradeço a três mulheres especiais. Vera Botta, Márcia e Mariana. A Vera pela sua orientação, apesar de seus inúmeros compromissos acadêmicos e políticos; a Márcia, pela colaboração direta em diversos momentos dessa etapa angustiante de final de curso; e a Mariana, minha filha querida, que apesar da idade (quatro anos) demonstrou respeito e compreensão concordando em diversos momentos, que adiássemos os passeios de bicicleta para os períodos posteriores aos meus estudos.

BIBLIOGRAFIA

- 01 - Anuário Estatístico da RFFSA. Rio de Janeiro, Rj.
- 02 - Anuário Estatístico da FEPASA
- 03 - Azevedo, Fernando de - Um trem corre para o Oeste. (Estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação Nacional). São Paulo, Martins). 1950.
- 04 - Cano, Wilson - Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. Hucitec, São Paulo, 1990.
- 05 - Costa, Emília Viotti da - Da Monarquia a República. Momentos decisivos. brasiliense, São Paulo, 1955.
- 06 - Centenário das Ferrovias Brasileiras - Diversos autores. Serviço Gráfico do IBGE. Rio de Janeiro, 1954.
- 07 - Estradas de Ferro do Brasil - Suplemento da Revista Ferroviária, 1945.
- 08 - Exposição comemorativa do 14º aniversário da FEPASA. - Roteiro de Visitação.
- 09 - Furtado, Celso - Formação Econômica do Brasil - Companhia Editora Nacional, 23ª edição, São Paulo, 1989.
- 10 - FEPASA 20 ANOS - Revista Comemorativa do 20º aniversário da FEPASA. Três Editorial Ltda. São Paulo, 1991.
- 11 - Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com Elas Articuladas - Contadoria Geral de Transportes. Rio de Janeiro, 1960
- 12 - Graham, Richard - Grã-Bretanha e o início da Modernização do Brasil. 1850/1914. brasiliense, São Paulo, 1973.
- 13 - Ianni, Octávio - Estado e Democracia - brasiliense, 2ª edição, São Paulo, 1989
- 14 - Jacob, Chafic - Ferrovia, o caminho certo - Imprensa Oficial do Estado. São Paulo, 1982.
- 15 - Milliet, Sérgio - O roteiro do café e outros ensaios - Hucitec, 4ª edição, São Paulo, 1982.
- 16 - Matos, Odilon Nogueira de - Café e ferrovias (A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira). Pontes Editores, Campinas, 1990.
- 17 - Pinto, Adolpho Augusto - História da Viação Pública de São Paulo. Typografia e papelaria Vanorden & Cia, São Paulo, 1903.
- 18 - Relatório da FEPASA, 1972

- 19 - Revista Ferroviária - Publicação Mensal da Empresa Jornalística dos Transportes Ltda. Rio de Janeiro, RJ
- 20 - Saes, Flávio Azevedo Marques de - As ferrovias de São Paulo 1870/1940. Hucitec, São Paulo, 1981.
- 21 - Salum Jr, Brasília - Capitalismo e Cafeicultura. Oeste Paulista: 1888/1930 Livraria Duas Cidades, São Paulo, 1982.
- 22 - Silva, Ayres Reis - Estatísticas, dados diversos. Cópia radiotelegramada ao ministro dos transportes para figurarem em volume histórico-biográfico a ser editado na I Semana Nacional dos Transportes entre 25 e 31 de julho de 1969 - 18/03/1969.
- 23 - Silva, Sérgio - Expansão Cafeeira e origens da indústria no Brasil. - Alfa Omega, 7ª edição, São Paulo, 1986.