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

CELIA REGINA BAIDER STEFANI

O SISTEMA FERROVIÁRIO PAULISTA: UM ESTUDO SOBRE A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

São Paulo
2007

CELIA REGINA BAIDER STEFANI

O SISTEMA FERROVIÁRIO PAULISTA:
UM ESTUDO SOBRE A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

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

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador:
Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

São Paulo
2007

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

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

STEFANI, Celia Regina Baider

O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos / Célia Regina Baider Stefani; Orientador Francisco Capuano Scarlato. – São Paulo, 2007.
304f.: il., fotografias, mapas.

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

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

CDD 304.2

DEDICATÓRIA

Para Erik e Eduardo,

Adão e Célia (In memorian)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os colegas da turma da graduação de 1996, e a todos os outros colegas de outras turmas, inclusive das matérias da Pós, que foram se juntando ao longo dos semestres e que fizeram com que as vindas – diárias ou semanais – ao Departamento de Geografia, tornassem-se cada vez mais prazerosas.

Agradeço aos amigos Angélica e Nedir, cuja colaboração e intensa amizade nunca será esquecida.

Agradeço aos colegas do Departamento de História, em especial ao Luís, pela amizade sincera.

Agradeço ao Mauro, por estar sempre presente.

Agradeço ao Eduardo pelo imenso carinho e pela ajuda no trabalho de campo e na formatação dessa dissertação.

Agradeço à Vanessa pela grande amizade e pela ajuda nas pesquisas.

Agradeço a Carlos Roberto de Almeida pelo vasto material de pesquisa e pelo olhar, ao mesmo tempo realista e carinhoso, sobre as ferrovias no Brasil.

Agradeço a todos os funcionários das bibliotecas visitadas, em especial ao Carlos, do Museu Ferroviário de Jundiaí, que disponibilizou importante material do acervo ferroviário.

Agradeço a todos os professores do Departamento de Geografia, da Graduação e da Pós-Graduação, pelo aprendizado, pelos trabalhos de campo e pela amizade. Agradeço, em especial, ao professor Mário Di Biasi, pelo carinho e incentivo durante todos os anos de convívio.

Agradeço, de forma muito especial, ao professor e orientador Francisco Capuano Scarlato, que permitiu ampla liberdade na execução do trabalho.

Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?
Pois o trem está chegando
Tá chegando na estação
É o trem das 7 horas
é o último do sertão

(Raul Seixas, “Trem das 7”)

RESUMO

STEFANI, C.R.B. **O Sistema Ferroviário Paulista:** um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 304f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

Nos últimos anos do século XX, o Sistema Ferroviário Paulista estampou, constantemente, manchetes da mídia impressa e televisiva. O mote das reportagens era quase sempre o mesmo: estações abandonadas e depredadas, má utilização do material permanente, carros de passageiros, locomotivas e vagões apodrecendo nos pátios, desconsideração ao usuário com a erradicação dos trens de longo percurso. O que as reportagens quase nunca apresentavam, no entanto, é a gênese desse quadro de degradação, que teve suas bases fincadas, entre outros fatores, na escolha política pelo transporte rodoviário e na privatização da malha ferroviária. Objetivando trazer à tona tal realidade, a presente dissertação procurou analisar a espacialidade e a história da evolução do Sistema Ferroviário no Estado de São Paulo, enfocando, especialmente, o transporte de passageiros, seja em longo-percurso, seja na Região Metropolitana da capital. Para tanto, analisou-se, inicialmente, a implantação e o desenvolvimento do Sistema Ferroviário em São Paulo, relacionando-o à produção cafeeira e ao processo de urbanização-industrialização da capital paulista. Num segundo momento, discutiu-se as políticas de implementação do Sistema Rodoviário e suas conseqüências para o transporte ferroviário no Estado, discorrendo-se também sobre as alterações administrativas das ferrovias. Por fim, pôde-se criticar a privatização da Rede Ferroviária Federal e as recentes transformações no transporte metro-ferroviário da capital. Acredita-se, desta forma, que o trabalho apresenta reflexões – apoiadas numa revisão da literatura a respeito do tema, e em dados e apontamentos de reportagens de revistas especializadas e da grande mídia – que possam servir para a construção de conjecturas acerca do futuro do transporte sobre trilhos no Estado de São Paulo.

Palavras-chave: Ferrovias. Políticas públicas. Transporte de passageiros.

ABSTRACT

STEFANI, C.R.B. **The São Paulo Railway System**: a study about the evolution of the passengers' transport on trains. 2007. 304f. Dissertation (Master's degree) – University of Philosophy, Letters and Humanities. University of São Paulo, São Paulo, 2007.

In the last years of the century XX, the São Paulo Railway System printed, constantly, headlines of the media printed and television. The theme of the reports was almost always the same: abandoned stations and depredated, bad use of the permanent material, passengers' cars, locomotives and wagons deteriorating at the patios, disregard to the user with the eradication of the trains of long course. The one that the reports hardly ever presented, however, it is the genesis of that degradation picture, that had their fixed bases, among other factors, in the political choice for the road transport and in the privatization of the rail mesh. Aiming at to bring to the surface such reality, to present dissertation tried to analyze the geography and the history of the evolution of the Railway System in the state of São Paulo, especially focusing the passengers' transport, be in long-course, be in the Metropolitan Area of the capital. For so much, it was analyzed, initially, the implantation and the development of the Railway System in São Paulo, relating it to the coffee production and the process of urbanization-industrialization of the capital from São Paulo. In a second moment, it was discussed the politics of implementation of the Road System and their consequences for the rail transport in the state, being also talked about the administrative alterations of the railroads. Finally, it could be criticized the privatization of the Federal Railway Net and the recent transformations in the subway-rail transport of the capital. It is believed, this way, that the work presents reflections – leaning in a revision of the literature regarding the theme, and in data and notes of reports of specialized magazines and of the great media – that can be for the construction of you conjecture concerning the future of the transport on rails in the state of São Paulo.

Key-words: Railroads. Public politics. Transport of passengers.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Crescimento do número de passageiros no Estado de São Paulo (1867-1897)..... 84

Tabela 2 Crescimento do número de passageiros no Estado de São Paulo (1908-1918)..... 90

Tabela 3 Número de automóveis importados pelo Brasil (1946-1959)..... 111

Tabela 4 Frota nacional de veículos cadastrados (1958-1985)..... 116

Tabela 5 Investimentos no setor de transportes no Brasil (1960-1972), em milhões de cruzeiros..... 124

Tabela 6 Evolução das redes viárias no Brasil (1951-1979), em milhares de quilômetros..... 125

Tabela 7 Evolução da frota rodoviária no Brasil (1960-1979)..... 125

Tabela 8 Evolução da frota ferroviária no Brasil (1960-1979)..... 126

Tabela 9 Transporte de mercadorias no Brasil em percentuais (1950-1979)... 127

Tabela 10 Transporte de passageiros intermunicipais no Brasil em percentuais (1950-1979)..... 127

Tabela 11 Passageiros transportados pela malha ferroviária no Estado de São Paulo (1940-1946)..... 131

Tabela 12 Passageiros transportados por ano no trecho urbano e suburbano do Município de São Paulo (1957-1973)..... 135

Tabela 13 Número de passageiros transportados por ano no Município de São Paulo (1974-1981)..... 144

Tabela 14 Balanço de funcionamento da Fepasa (1971-1981)..... 161

Tabela 15 Dados referentes ao transporte de Cargas na malha ferroviária nacional (1979-1983)..... 179

Tabela 16 Dados referentes ao transporte de passageiros na malha ferroviária nacional (1979-1983)..... 180

Tabela 17 Desenvolvimento do Metrô na cidade de São Paulo (1995-1999)..... 230

Tabela 18 Desenvolvimento da CPTM na Região Metropolitana de São Paulo (1995-1999)..... 243

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Lista de Mapas

Mapa 1 Mapa da São Paulo Railway..... 40
Mapa 2 Traçado da Ferrovia Companhia Paulista..... 49
Mapa 3 Traçado da Ferrovia Sorocabana..... 52
Mapa 4 Traçado da Ferrovia Mogiana..... 54
Mapa 5 A marcha do café no Estado de São Paulo, de 1836 à 1935..... 56
Mapa 6 A evolução ferroviária em São Paulo, de 1870 à 1900..... 56
Mapa 7 A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 à 1940..... 57
Mapa 8 Traçado da ferrovia São Paulo-Minas..... 62
Mapa 9 Traçado da Ferrovia Araraquara..... 65
Mapa 10 Traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil..... 75
Mapa 11 Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil..... 81
Mapa 12 Malha ferroviária brasileira em 1930..... 95
Mapa 13 Plano geral de Viação Nacional..... 99
Mapa 14 Plano Rodoviário Brasileiro..... 101
Mapa 15 Terminais ferroviários privados no Estado de São Paulo..... 167
Mapa 16 Traçado da 10º Divisão da RFFSA em São Paulo..... 176
Mapa 17 Traçado da 9º Divisão da RFFSA em São Paulo..... 177
Mapa 18 Traçado da 6º Divisão da RFFSA em São Paulo..... 178
Mapa 19 Malha ferroviária brasileira pós-privatização..... 211
Mapa 20 Malha da América Latina Logística em 2006..... 213
Mapa 21 Traçado do Anel Ferroviário em 1970..... 215
Mapa 22 Traçado do trecho sul do Rodoanel..... 218
Mapa 23 Traçado do futuro Ferroanel em São Paulo..... 219
Mapa 24 Traçado da Rede Metroviária em São Paulo..... 232
Mapa 25 Novas estações da linha F da CPTM..... 275
Mapa 26 Extensão da linha C da CPTM..... 276

Lista de Fotografias

Fotografia 1	Trem Cruzeiro do Sul, sucateado	197
Fotografia 2	Via permanente, sem rede aérea em Canitar	198
Fotografia 3	Armazém abandonado na Estação de Ipaussú	199
Fotografia 4	Ponte abandonada da ex-Cia Mogiana, em São Paulo	199
Fotografia 5	Estação de Salto Grande, abandonada	200
Fotografia 6	Carros de passageiros abandonados no pátio de Presidente Altino (A)	201
Fotografia 7	Carros de passageiros abandonados no pátio de Presidente Altino (B)	201
Fotografia 8	Composições abandonadas no pátio da Estação de Bauru	202
Fotografia 9	Estação de Botucatu, “invadida” pela Prefeitura	203
Fotografia 10	Biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí, abandonada	205
Fotografia 11	Parte do conjunto arquitetônico da Estação de Jundiaí	206
Fotografia 12	Biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí, restaurado	206
Fotografia 13	Vila “Inglesa” de Paranapiacaba	207
Fotografia 14	Composição abandonada em Paranapiacaba	209
Fotografia 15	Metrô e ferrovia correndo lado a lado	227
Fotografia 16	Integração metrô-ferrovia na Estação Brás	231
Fotografia 17	Trem da CPTM estacionado na Estação Brás	239
Fotografia 18	Vista geral da Estação Brás	241
Fotografia 19	Estação Santo Amaro da CPTM	246
Fotografia 20	Estação Granja Julieta da CPTM	246
Fotografia 21	Estação Jurubatuba da CPTM	247
Fotografia 22	Trens na Estação Brás	248
Fotografia 23	Estação Arthur Alvim da CPTM, desativada	249
Fotografia 24	Estação Carlos de Campos da CPTM, desativada	250
Fotografia 25	Composições estacionadas na Estação Brás	251
Fotografia 26	Surfistas ferroviários no Rio de Janeiro	254
Fotografia 27	Transito congestionado na Avenida Radial Leste, que corre paralela aos trilhos do metrô e da ferrovia, em dia de greve do metrô	255
Fotografia 28	Catracas de transferência entre o Metrô e a CPTM na Estação Brás	270
Fotografia 29	Antiga estação de trem do Brás	271

Lista de Quadros

Quadro 1 Projetos para instalação de indústrias automobilísticas aprovados (1956-1957)..... 113

Lista de Desenhos

Desenho 1 Integração metrô-ferrovia na Estação da Luz..... 242
Desenho 2 Situação atual da malha ferroviária por linha..... 259

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ALL	América Latina Logística S/A
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional e Desenvolvimento Econômico e Social
CAM	Coordenadoria de Assistência aos Municípios
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste
Cobrasma	Companhia Brasileira de Materiais Ferroviários
CMTC	Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CND	Conselho Nacional de Desestatização
Condephaat	Conselho de Defesa do patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
CPEF	Companhia Paulista de Estradas de Ferro
CPG	Coordenadoria de Planejamento e Gestão
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CTC	Coordenadoria de Transporte Coletivo
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DO	Divisão Operacional
DRM	Diretoria de Transporte Metropolitano
EMTU	Empresa Municipal de Transportes Urbanos
Emplasa	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A
FDTE	Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico de Engenharia
FEPASA	Ferrovias Paulistas S.A.
FMI	Fundo Monetário Internacional
FUMEFI	Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimentos
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
GEM	Grupo Executivo do Metropolitano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFE	Inspetoria Federal de Estradas
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Mafersa	Material Ferroviário S/A
ONG	Organização não-governamental
PITU	Programa Integrado de Transportes Urbanos
POLI	Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
I PND	I Plano Nacional de Desenvolvimento
II PND	II Plano Nacional de Desenvolvimento
I PND-NR	I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República
REF	Rede Ferroviária Estadual
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A
SIM	Sistema Integrado Metropolitano
SR	Superintendência Regional
STM	Secretaria de Transportes Metropolitanos
STT	Secretaria dos Transportes Terrestres
STU-SP	Sistema de Trens Urbanos de São Paulo
TCE	Tribunal de Contas do Estado
TIM	Trem Intra-Metropolitano
TKU	Tonelada por quilômetro útil
UNICAMP	Universidade de Campinas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO..... 17

1 A IMPLANTAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM SÃO PAULO..... 25

1.1 As vias de Comunicação que antecederam o Sistema Ferroviário no país e no Estado de São Paulo..... 25

1.2 A Supremacia Inglesa no desenvolvimento Ferroviário Mundial..... 30

1.3 O desenvolvimento da produção cafeeira e os primeiros incentivos para a construção de ferrovias no país..... 33

1.4 A implantação da primeira estrada de ferro em São Paulo e as transformações sócio-espaciais na cidade..... 37

1.5 O desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo e a construção de três grandes ferrovias: a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana..... 46

1.6 O avanço do café rumo ao norte e ao oeste do Estado: a construção da São Paulo–Minas e da Araraquara..... 59

1.7 Restrições, concessões e domínio estrangeiro: a ação do Estado na implantação e administração das ferrovias..... 67

1.8 O descompasso na marcha café/ferrovia: a construção da Central do Brasil e da Noroeste..... 72

1.9 Imigração/industrialização: a diversificação do transporte de carga e o crescimento do transporte de passageiros em São Paulo..... 82

2 A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO E SUAS CONSEQÜÊNCIAS PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM SÃO PAULO..... 94

2.1 Os antecedentes da implantação do sistema rodoviário em São Paulo. 94

2.2 A implementação da indústria automobilística em São Paulo..... 106

2.3 As conseqüências, para o sistema ferroviário, da escolha pelo modelo rodoviário..... 120

2.4 As principais transformações no sistema de transporte ferroviário em São Paulo até a década de 1970..... 129

2.4.1 As melhorias no sistema de subúrbios na Região Metropolitana de São Paulo..... 129

2.4.2 A criação da Rede Ferroviária Federal..... 136

2.4.3 A fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo..... 139

2.4.4 A Criação da Fepasa..... 145

2.5 As políticas nacionais de desenvolvimento e o gerenciamento do Sistema Ferroviário pós-1970..... 148

2.6 Administração da Fepasa..... 152

2.6.1 Primeira Gestão – 1971/75..... 153

2.6.2 Segunda Gestão – 1975/79..... 155

2.6.3 Terceira Gestão – 1979/83..... 159

2.6.4 Quarta Gestão – 1983/87..... 162

2.6.5 Quinta Gestão – 1987/91..... 165

2.6.6 Sexta Gestão – 1991/94..... 169

2.7 A administração da Rede Ferroviária Federal – RFFSA..... 174

3 A PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL E AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO TRANSPORTE METRO-FERROVIÁRIO DA CAPITAL..... 187

3.1 O Sistema Ferroviário Paulista no cenário nacional: a privatização da malha ferroviária federal..... 187

3.2 O cenário ferroviário pós-privatização em São Paulo..... 194

3.3 As metas do Plano Metropolitano da Grande São Paulo..... 220

3.4 A expansão da Rede Metroviária..... 226

3.5 A constituição da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM: primeiras ações..... 235

3.6 A administração da CPTM: projetos em desenvolvimento..... 239

3.7 A administração da CPTM: problemas a solucionar..... 252

3.8 Transporte público *versus* transporte privado: um problema ainda sem solução em São Paulo..... 260

3.9 O incerto futuro do transporte sobre trilhos em São Paulo..... 269

CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 278

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 289

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR CONSULTADA..... 297

This document was created with Win2PDF available at http://www.win2pdf.com.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.

INTRODUÇÃO

Entre os anos de 1998 e 2001, em plena virada do século, o sistema ferroviário paulista passou a ocupar, constantemente, manchetes de jornais.

O processo de privatização da quase totalidade da malha ferroviária do país, que tivera início em 1996, passa a ser alvo de inúmeras denúncias por parte da grande mídia: estações abandonadas e depredadas, má utilização do material permanente, carros de passageiros, locomotivas e vagões apodrecendo nos pátios, desconsideração ao usuário com a total eliminação dos trens de longo percurso, entre tantas outras.

Esse quadro chamava a atenção para um outro: os primeiros sinais de uma melhora no precário sistema de transporte ferroviário na região metropolitana de São Paulo, com a construção de novas estações, aquisição de trens de passageiros e a gradativa integração com os demais modais de transporte. O sistema ferroviário vivia, novamente, um período conturbado e ao mesmo tempo contraditório em sua história.

A busca das razões que levaram à privatização do sistema e a eliminação do transporte de longo percurso, por um lado, e das melhorias que eram prometidas ao usuário da ferrovia na capital, por outro, motivaram o estudo de todo o processo evolutivo do sistema ferroviário em São Paulo, desde suas origens, até os dias atuais.

Descobriu-se então que o caminho percorrido pelas ferrovias em São Paulo possui diversas particularidades que acabam por diferenciá-la da malha ferroviária de grande parte do país. Essas particularidades que, em grande parte, foram determinadas por fatores econômicos, políticos e sociais que o Brasil vivenciou,

tornam-se mais explícitas à medida que se estuda a evolução o transporte ferroviário dentro de um contexto histórico-espacial mais abrangente.

A busca por uma análise conjuntural mais ampla da problemática levantada, no entanto, acarretou o surgimento e a contínua existência de dificuldades metodológicas para a confecção do estudo. Como o pressuposto do trabalho parte da idéia de que somente uma discussão mais abrangente seria capaz de alcançar as respostas que o estudo propunha, a metodologia do trabalho foi construída de acordo com as demandas que emergiam desse trabalho.

Estudos que analisam as ferrovias não constituem fato novo nos meandros acadêmicos, nem mesmo nos meandros geográficos, como colocam Margareth Martins (1995) e Luciano Luz (2006), pesquisadores que realizaram trabalhos sobre ferrovias e que definiram, de acordo com a tipologia, cinco tipos de estudos, sendo os quatro primeiros identificados por Martins (1995) e o último acrescentado por Luz (2006):

1. As descrições factuais do desempenho das empresas ferroviárias;
2. Os estudos das relações entre as ferrovias e outras atividades econômicas;
3. As publicações oficiais das empresas;
4. Os trabalhos acadêmicos (clássicos) sobre o assunto;
5. As recentes produções acadêmicas que analisam a decadência e prospectam os rumos das ferrovias.

Levando em consideração as categorias elencadas, o presente estudo estaria enquadrado em pelo menos três delas. Enquadra-se no segundo tipo de estudo, ao associar o comércio do café e a implementação do parque automobilístico, ao apogeu e ao declínio ferroviário, respectivamente. Pode, da

mesma forma, ser enquadrado no terceiro tipo de estudo, uma vez que possui, como uma de seus alicerces, várias publicações oficiais, como os Planos Nacionais de Desenvolvimento e os relatórios anuais das empresas. E, finalmente, pode ser enquadrado no quinto tipo de estudo, uma vez que toma como base toda uma retrospectiva histórico-espacial da evolução das ferrovias no Estado de São Paulo, para tentar antever o destino do transporte sobre trilhos no Estado.

O estudo parte do pressuposto que as ferrovias são o resultado da evolução de um conjunto de técnicas que se apresentam no bojo de um tempo específico, a modernidade, com uma função específica, a circulação. Dessa forma, a implementação das ferrovias, na grande parte dos locais onde se instalou, acabou por inserir esses “lugares” num processo constante e permanente de modernização e racionalização.

Para Milton Santos (1999), o espaço geográfico é um dos campos privilegiados da ação racional. Essa característica lhe é conferida pela técnica, presente nos objetos e nas ações. Assim, o espaço geográfico da modernidade se caracteriza como um espaço da racionalidade, um espaço da sobreposição das técnicas. Dessa forma, a ferrovia, enquanto “objeto”, pode ser analisada como resultado da evolução de um conjunto de técnicas, que se insere na história por meio de um conjunto de ações humanas e que vai construindo, com o tempo, sua dimensão espacial e social. Ainda de acordo com Milton Santos, o tempo, o espaço e o mundo "são realidades históricas que devem ser mutuamente conversíveis, se a preocupação epistemológica é totalizadora".

A opção por um estudo sobre ferrovias que, além de totalizante, fosse retrospectivo, também tem sua razão de ser. Santos (1999) lembra que a totalidade não é uma simples soma das partes, porque as partes que formam a totalidade não

bastam para explicá-la. Ao contrário, é a totalidade que explica as partes. Assim, a realidade atual não pode ser desvinculada nem de todas as realidades anteriores, nem de cada uma das realidades que a formam. Como será observado no decorrer do trabalho, ações pretéritas e presentes estão intimamente vinculadas no desenvolvimento das ferrovias, e se explicam mutuamente.

A implementação e o desmonte da técnica “ferrovia” não ocorre desvinculada da ação do Estado, ao contrário, tem no “Estado” sua mola propulsora. Isto significa dizer que, metodologicamente, este trabalho também compreende uma reflexão sobre as políticas públicas que o Estado paulista e o Estado brasileiro implementaram para a construção, o desenvolvimento e a manutenção ou não dos diferentes usos da ferrovia. Não é possível afirmar, no entanto, que este trabalho versa apenas sobre políticas públicas, uma vez que a realidade das ferrovias, seus múltiplos papéis, muitas vezes ultrapassa as ações do Estado, e limitar-se a apenas esse aspecto implicaria na negação da totalidade e da retrospectiva a qual o trabalho se propõe.

Dessa forma, para entender as causas da privatização da malha ferroviária paulista pelo Estado e sua responsabilidade na total extinção do transporte de passageiros de longo percurso, foram estudadas as principais políticas federais e estaduais que direcionaram o gerenciamento do sistema ferroviário, principalmente durante e após a implantação do sistema rodoviário no país.

Da mesma forma, para entender a manutenção do transporte ferroviário de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo e as possibilidades de melhoria que são delineadas, foram estudadas as principais modificações pelas quais passou o sistema ao longo de sua história, assim como o papel da ferrovia, ao lado dos

demais modais de transporte, no próprio processo de industrialização e urbanização da capital paulista.

Finalmente, para entender o provável destino do transporte de passageiros ferroviários, foram estudadas as transformações pelas quais passa o sistema na atualidade, principalmente após a implantação do metrô paulistano, já que ambos estão atualmente inscritos numa mesma modalidade: o transporte de passageiros sobre trilhos.

Dessa forma, no primeiro capítulo, é abordada a implantação do sistema ferroviário em São Paulo, levando-se em consideração as questões políticas e econômicas que culminaram no desenvolvimento da extensa malha ferroviária paulista. As políticas de incentivo à construção ferroviária, o crescimento da cultura cafeeira e a imigração, por terem um papel decisivo no surgimento e desenvolvimento das principais ferrovias, encontram-se presentes neste capítulo, assim como o papel da malha ferroviária no processo de urbanização e industrialização da capital.

A segunda parte do trabalho estuda a implantação e a implementação do sistema rodoviário no país e o papel do Estado de São Paulo, como pólo de atração de empresas automotivas. Estuda também as políticas que privilegiaram a construção das rodovias, estimulando tanto o transporte individual quanto o transporte coletivo sobre rodas. Por meio de dados oficiais, organizados em tabelas, tenta-se demonstrar as conseqüências que teve para o setor ferroviário, da escolha pelo modelo rodoviário, no cenário paulista e nacional. Também neste capítulo, são enfocadas as principais transformações vivenciadas pelo sistema ferroviário a partir da década de 50: a estatização das ferrovias brasileiras por meio da criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e da Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), as

primeiras melhorias nos trens suburbanos de passageiros e a criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Faz parte ainda deste capítulo, o estudo das administrações da Rede Ferroviária Federal e da Fepasa após a fusão e estatização das ferrovias.

O terceiro capítulo faz um estudo das modificações ocorridas a partir de 1990, no sistema ferroviário paulista e nacional, que levaram à divisão, à ruptura desse sistema: de um lado, o processo de privatização do transporte de carga, com a total eliminação do transporte de passageiros de longo percurso, e de outro, as intenções governamentais e as promessas de modernização de uma malha férrea urbana ainda estagnada, mas que consegue destaque devido a sua articulação com o metrô. Este capítulo aborda também os problemas vivenciados pela empresa e pelos usuários, os projetos em desenvolvimento e as perspectivas futuras para o transporte público em São Paulo.

A forma como as diferentes questões foram sendo discutidas ao longo desse estudo não permitiu que fosse obedecida uma cronologia histórica rígida, como é habitual nos trabalhos de semelhante envergadura. Há, porém, um exercício de retomada histórica sempre que ocorre um hiato temporal, no intuito de articular, entre si, os temas que são estudados ao longo dos três capítulos e de não se perder de vista a linha mestra, o objetivo geral do trabalho.

Algumas dificuldades foram encontradas ao longo da pesquisa. A maior delas, sem dúvida, foi a escassez bibliográfica do período recente. Praticamente todas as obras disponíveis, que trabalham o sistema como um todo, não vão além de 1970/80. A maior parte delas foi publicada antes desse período.

Essa falta de material bibliográfico obrigou que a pesquisa se estendesse a diversos órgãos públicos. Foram então consultadas as bibliotecas da Secretaria

Estadual de Transportes, da Empresa de Desenvolvimento Rodoviário S/A – DERSA, do Arquivo do Estado de São Paulo, da Rede Ferroviária Federal S/A e do Museu Ferroviário de Jundiaí. Os sites das principais empresas ligadas ao setor de transporte como a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e Companhia do Metroviário Paulista – Metrô, também foram consultados. Vasto material veiculado por meio de jornais de grande circulação, de periódicos e de revistas especializadas, permitiu, além da complementação das informações oficiais, uma reflexão mais profunda sobre a atualidade do sistema.

A elaboração do terceiro capítulo envolveu também trabalho de campo. As fotos usadas para ilustrar alguns trechos do sistema metro-ferroviário, fazem parte desse trabalho que foi complementado com informações de vários usuários. As fotos que retratam a ferrovia no interior do Estado, foram gentilmente cedidas. As informações obtidas, assim como as fotos, foram de real importância, pois ajudaram a dimensionar, além do descaso com o patrimônio público, os problemas ainda enfrentados no dia a dia da população.

Importante destacar o que órgão público que mais disponibilizou material de pesquisa foi a Biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí, em São Paulo. Recuperada por ex-ferroviários, possui um importante acervo das ferrovias paulistas, em especial da Companhia Paulista. Entre os documentos disponibilizados, que ajudaram a embasar o trabalho estão o Histórico das Ferrovias Paulistas e os Relatórios Anuais das Administrações da Ferrovia Paulista S/A - Fepasa.

O único órgão público que se recusou a fornecer material de pesquisa, mesmo tendo sido este solicitado por meio de ofício, foi a biblioteca da Rede Ferroviária Federal S/A, localizada na Estação da Luz, em São Paulo, cujo acesso foi vetado ao público após a privatização da malha ferroviária federal, que colocou a

empresa em processo de liquidação. Dessa forma, todo estudo sobre a administração da RFFSA (capítulo 2), foi feito por meio de publicações de artigos em jornais e revistas especializadas, principalmente, nas edições da Revista Ferroviária.

1 A IMPLANTAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM SÃO PAULO

Na presente seção é levantada e discutida a implantação do sistema ferroviário em São Paulo, levando-se em consideração as questões políticas e econômicas, internas e externas ao país, que culminaram no desenvolvimento da malha ferroviária paulista. São discutidas as políticas de incentivo à construção ferroviária, a disseminação da cultura cafeeira e a imigração, que tiveram um papel decisivo no surgimento e desenvolvimento das principais ferrovias. É discutido também neste capítulo, o papel da malha ferroviária no processo de urbanização e industrialização da capital paulista.

1.1 As vias de Comunicação que antecederam o Sistema Ferroviário no país e no Estado de São Paulo

Antes da implementação das ferrovias, a comunicação no interior do país encontrava inúmeras dificuldades: grandes distâncias separando os diversos núcleos de povoamento; relevo acidentado, com coberturas florestais densas; cursos de rios, em sua maioria, com inúmeros acidentes e traçados tortuosos; escarpas e serras íngremes separando a faixa costeira do interior do território.

A navegação marítima era a grande responsável pela comunicação ao longo da costa. Já a navegação fluvial, apesar da grande dificuldade em vários trechos, devido à presença de saltos e corredeiras, foi importante na ligação do Sudeste e do Sul com as capitanias de Goiás e Mato Grosso, por meio dos rios Tietê e Paraná e seus afluentes. No século XVIII, esta ligação chega ao extremo norte, por meio dos rios Tocantins, Araguaia, Tapajós e Madeira. Nessa mesma época, é instalado um caminho ligando o Rio Grande do Sul a São Paulo, que se tornou muito importante, pois passa a englobar a extremidade meridional do país ao seu sistema de comunicações e transporte.

De acordo com Caio Prado Júnior (1998), os percursos disponíveis até o século XIX eram, em sua maioria, muito extensos e dificultosos, chegando a atingir milhares de quilômetros e consumindo meses de viagem. Era o caso, por exemplo, das ligações entre São Paulo e Mato Grosso, onde se fazia necessário percorrer grande extensão dos rios Tietê, Paraná e vários rios da bacia do Paraguai, para se alcançar Cuiabá que era então o centro e capital da região mineradora de Mato Grosso. Os estreitos caminhos de terra, à época das chuvas, transformavam-se em lamaçais intransponíveis. A falta de ponte sobre os rios aumentava em muito os trajetos, diante da necessidade de voltas consideráveis em busca de lugares próprios para a travessia. O transporte de mercadorias se fazia praticamente todo ou no dorso de animais, ou carregados por escravos.

Para o autor, mesmo com todas essas dificuldades, o sistema de comunicação interno teve um papel relevante não apenas na estrutura de nosso modelo colonial, no sentido interior-porto, mas também no contato com países vizinhos. Ele incentivou o comércio, principalmente de cavalos, na fronteira entre Mato Grosso e Bolívia e de muares, entre Rio Grande do Sul e a região Platina.

Havia comércio também entre o norte do país e o Peru, devido à utilização do alto Amazonas como rota de comércio via Belém. As vias abertas pelos tropeiros para o comércio interno de gado e charque ajudaram na coesão entre diversos povoados do sul e sudeste e foram, na maioria dos casos, precursoras da malha ferroviária que viria a se instalar na região.

> O processo geopolítico se caracterizou pela ocupação de pontos esparsos, a princípio no litoral e, em seguida, nos eixos fluviais e nos caminhos, utilizando estes pontos como áreas de apoio à difusão do povoamento e exploração do território (ANDRADE, 1995, p.29).

Para Andrade (1995), a ação lusitana, nos primeiros séculos da colonização, foi decisiva tanto para efetivar a ocupação dos grandes espaços que iam sendo conquistados, como para promover a territorialização desses espaços, na medida em que a população crescia e que os meios de comunicação e de transportes disponíveis permitiam. As atividades econômicas tiveram papel fundamental nesse processo: enquanto o açúcar determinou a ocupação da faixa litorânea, o gado e ouro determinaram a ocupação do interior.

Para Raffestin (1993), até a época contemporânea, a rede de circulação e a rede de comunicação, na verdade, formavam uma só rede, eram interdependentes, isso porque, “se comunicar”, na maioria das vezes, implicava em “circular”. As novas tecnologias, porém, em essencial o telégrafo e a ferrovia, acabaram por dissociá-las.

Quanto aos caminhos da cidade de São Paulo, de acordo com Porto (1992), a urbanização da pequena vila do período colonial foi orientada pelas Ordens religiosas que aqui construíram suas igrejas e conventos. De pontos de referência, essas antigas construções passaram a dar nome aos primeiros logradouros da

cidade, como a Rua São Bento, o Largo e a Rua São Francisco, o Largo e a Rua do Carmo.

Em 1822, ano da proclamação da Independência, São Paulo era uma pequena cidade, de ruas pouco extensas, estreitas e tortuosas e com uma população de 6.920 habitantes. O perímetro urbano restringia-se à estreita área formada no entorno do rio Anhangabaú, tendo como limite o rio Tamanduateí. Em 1828 é instalada a Academia de Direito no prédio do Convento Franciscano, o que veio a dar novo impulso à cidade com a vinda de estudantes, em sua maioria filhos de fazendeiros, que passaram a fixar residência na cidade.

De acordo com Reis Filho (1994), antes da construção das ferrovias, as cidades que não se encontravam dentro da faixa litorânea eram sempre pequenas e sua população quase que totalmente dedicada à atividade rural. Esses fatores não permitiam o crescimento de atividades econômicas na área urbana. Todo transporte era feito em lombo de burros e mulas por meio dos diversos "caminhos de tropas" que cortavam a serra. Calçados com lajes, esses caminhos faziam a ligação do planalto com vários portos: de Sorocaba a Iguape; de São Paulo a Santos; de Jacareí a São Sebastião; de Taubaté e Pindamonhangaba a Ubatuba e de Guaratinguetá a Parati, no Rio de Janeiro.

Dessa forma, para cada porto no litoral, havia um caminho na serra e um "porto seco" no planalto, que servia de parada para os tropeiros e de posto de comércio e armazenagem das mercadorias transportadas por terra ou por embarcações. Em São Paulo, esse porto seco encontrava-se na região que hoje compreende o Mercado Municipal e o Parque D.Pedro II, indo até o Vale do Anhangabaú, de onde partiam vários dos caminhos e estradas que, por meio dos

terrenos menos acidentados do interior, ligavam a capital paulista aos Estados vizinhos.

O primeiro caminho, pavimentado com pedras, ligando Santos a São Paulo, foi construído entre 1788 e 1798 e ficou conhecido como "Calçada de Lorena", em homenagem a Bernardo José de Lorena, capitão-general responsável pelo alargamento e calçamento do caminho no trecho de serra.

Já os caminhos e estradas do planalto eram, de acordo com Matos (1981), resultado do aproveitamento e adaptação dos velhos caminhos bandeirantes como os que levaram às regiões mineradoras de Goiás e Vila Rica e que deram origem a várias cidades como Batatais, Casa Branca e Franca, no norte do Estado. Para o sul, eram utilizados os velhos caminhos de tropas, que levaram, por meio de Sorocaba, aos campos de Curitiba, Lages, Vacaria e Viamão, além do caminho do litoral, que chegava à Curitiba e Paranaguá, por meio do Vale do Ribeira.

Apesar de contribuir, basicamente, com atividades ligadas à agricultura de subsistência, ao apresamento indígena e ao comércio, São Paulo foi, mesmo antes da implantação das ferrovias, o centro mais importante do planalto, assim como Santos sempre foi o principal porto do Estado e o papel do eixo Santos - São Paulo - Campinas explica, em grande parte, o crescimento da cidade.

A primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Santos só viria a ocorrer em 1908, quando foi inaugurada a primeira estrada construída com essa finalidade, a Estrada da Maioridade. Durou 37 horas. Só após 1913, por meio de diversas melhorias, é que veio permitir a passagem regular de veículos, passando a ser denominada então de Caminho do Mar (TOLEDO, 2002).

1.2 A Supremacia Inglesa no desenvolvimento Ferroviário Mundial

> As distâncias já não se medem hoje por quilômetros, mas por horas que se gastam para vencê-las. (...). A periodicidade orgânica e funcional é substituída pela mecânica em todos os setores da vida em que pode realizar-se a usurpação (AZEVEDO, s/d, p.27/28).

Quando foi implantada a primeira ferrovia em São Paulo, os caminhos ferroviários já se encontravam em plena expansão em vários países da Europa e também nos Estados Unidos. Os vagões de ferro, na verdade, já eram amplamente utilizados desde o século XVI, nas regiões mineradoras da Inglaterra, França e Alemanha. Conhecidos como vagonetes, inicialmente, eram impulsionados por animais ou pelo próprio homem. No final do século XVIII, com a invenção da roda de ferro, passaram a deslizar sobre trilhos, facilitando o transporte de carvão e outros minérios no interior das minas (GUTIERREZ, 1997).

Após o desenvolvimento da primeira máquina a vapor, na Inglaterra, por volta de 1770, várias tentativas foram feitas para se desenvolver um veículo sobre rodas de ferro. Mas é somente entre 1822/1825 que entra em funcionamento a primeira locomotiva a vapor, puxando vagões de carga num pequeno trecho ferroviário ligando o porto de Stockon às minas da cidade de Darlington e em 1832, o primeiro trecho para transporte de carga e passageiros, ligando Liverpool à Manchester, na Inglaterra.

Após vencer a oposição das grandes empresas que detinham o monopólio do transporte fluvial, as ferrovias passaram a se espalhar por toda a Europa e América do Norte e, em poucos anos, tornaram-se o principal meio de transporte tanto de cargas quanto de passageiros. Em 1850 os Estados Unidos já possuíam

mais de 10.000 km, a Inglaterra 9.800 km, a Alemanha 5.800 km e a França 2.200 km de linhas férreas em atividade (GUTIERREZ, 1997).

Ainda para Gutierrez (1987), a construção das ferrovias na América Latina, representava, para as nações industrializadas, principalmente para a Inglaterra, um dos melhores terrenos para inversão de capitais, não só pela inversão em si, uma vez que se abria um leque imenso de possibilidades de ganho em atividades comerciais e financeiras, como também, pelas garantias que os governantes outorgavam a esses países nos contratos de construção e exploração das ferrovias.

Para Francisco Hardman (1988), vivíamos um período florescente da "sociedade das trocas desiguais e do maquinismo como espetáculo", e o mercado mundial ganhava concretude com a ferrovia e a navegação a vapor. O autor coloca no mesmo nível simbólico, as estações ferroviárias européias e as grandes exposições mundiais do século XIX, uma vez que ambas colocavam à mostra, a ideologia de progresso contra a barbárie, vinculada à imagem de riqueza das nações.

> Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (...) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, por meio de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 1977, p.72).

Para Hobsbawm (1977) não foi primordialmente o desenvolvimento de máquinas industriais, como os teares para processamento e transformação do algodão, que colocou a Inglaterra no grande centro irradiador da revolução industrial, uma vez que vários outros países europeus já haviam alcançado o mesmo nível

técnico na produção dessas máquinas. Na verdade, houve uma soma de fatores que se conjugaram para que isso ocorresse: a Inglaterra possuía uma economia bastante forte e um Estado suficientemente agressivo para conquistar o mercado de seus competidores e uma grande quantidade de ferro e carvão. A necessidade de maior rapidez na extração e transporte dessas matérias primas, básicas para a industria têxtil inglesa, estimularam a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia.

> A linha férrea ou os trilhos sobre os quais corriam os carros era uma resposta óbvia; acionar estes carros por meio de máquinas era tentador; acioná-los ainda por meio de máquinas móveis não parecia muito impossível. Finalmente, os custos do transporte terrestre de grandes quantidades de mercadoria eram tão altos que provavelmente os donos de minas de carvão localizadas no interior perceberam que o uso desse meio de transporte de curta distância poderia ser estendido lucrativamente para longos percursos (HOBSBAWM, 1977, pp.71-72).

E não demorou muito para se perceber que, de “meio”, a ferrovia poderia se transformar em “fim”, pois com seu apetite voraz por ferro e aço, carvão, maquinaria pesada, mão-de-obra e investimentos de capital ela propiciava a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens-de-capital se transformarem tão profundamente quanto a industria algodoeira. Nas duas primeiras décadas das ferrovias (1830-1850), a produção de ferro na Grã Bretanha subiu de 680 mil pra 2.205.000 toneladas e a de carvão, de 15 milhões para 49 milhões de toneladas. Detentores da técnica e do capital necessários e ávidos por multiplicarem esse capital, os ingleses dominaram, por várias décadas a construção de ferrovias em todos os continentes do planeta.

1.3 O desenvolvimento da produção cafeeira e os primeiros incentivos para a construção de ferrovias no país

> Morre o século XIX. A exportação de São Paulo passa a ocupar o primeiro lugar no rol das exportações nacionais. A Província, aos poucos, substitui na liderança do país, as regiões antes mais prósperas. Os estadistas baianos e fluminenses, que "dirigiam britanicamente o Império", caem com a proclamação da República, para ceder lugar aos paulistas enriquecidos, donos da economia nacional. Vai soar a hora do café, do Norte Americano, de quem copiaremos sofregamente até a indumentária política (MILLIET, 1982, p.26).

A construção das primeiras ferrovias em São Paulo está intimamente ligada ao sucesso advindo das plantações de café no Estado. O crescimento da produção cafeeira, por sua vez, é reflexo do quadro político e econômico que o país vivenciava.

O declínio da produção do ouro na região de Minas Gerais traz de volta o modelo agro-exportador no país. O açúcar volta a ser, por algum tempo, nosso principal produto no mercado internacional. Favorece, de início, as regiões agrárias mais antigas que se estendiam da Bahia até o Maranhão e que, por algum tempo voltam a ocupar a posição dominante que havia sido parcialmente perdida com a mineração. Porém, no decorrer do século XIX, a utilização da beterraba na fabricação do açúcar faz cair seu preço na Europa e nos Estados Unidos e a produção do nordeste brasileiro, que já vinha sofrendo com a repressão do tráfico negreiro por parte da Inglaterra, volta novamente a declinar (PRADO Jr., 1998).

O açúcar começa a se desenvolver também, na metade do século XIX, no sudeste do país, utilizando boa parte do capital e da mão-de-obra anteriormente destinada à mineração, sendo o responsável pela ocupação inicial do solo na região

de Mogi-Guaçú, Jundiaí, Porto Feliz e Sorocaba, região esta que ficou conhecida como o "quadrilátero do açúcar" em São Paulo (MATOS, 1981).

Ao mesmo tempo, no decorrer do século XVIII e início do século XIX, o café começa a adquirir importância nos mercados internacionais e sua cultura é então largamente estimulada nas colônias tropicais da América e Ásia. De acordo com Grieg (2000), o café sem disseminou, no exterior, primeiro entre os operários. Usado como estimulante, ajudava a manter o trabalhador desperto nas longas e árduas jornadas de trabalho. Rapidamente, porém, passou a ser apreciado também pelas elites. A partir daí, as casas de café se transformaram em sofisticados pontos de encontro por toda a Europa e Estados Unidos.

Vindas da Guiana Francesa por volta de 1720, as primeiras sementes que chegaram ao Brasil começaram a ser plantadas no norte do país, ao longo dos rios Negro e Madeira. Em alguns anos já havia se espalhado pelos quintais de várias propriedades, podendo ser encontrado no Ceará, Alagoas e Bahia. Chega ao Rio de Janeiro por volta de 1760, mas só começa a se plantado em larga escala após 1800. Em 1820, os cafeicultores do Rio de janeiro colhem as primeiras safras. Uma década depois, o café já ocupa o segundo lugar na de exportação brasileira; mais dez anos e já figura como o primeiro produto de exportação, respondendo por 20% do consumo mundial (GRIEG, 2000).

De acordo com Motta Sobrinho (1978, p.21), o café, que chegou ao Rio de Janeiro no final do século XVIII, "foi introduzido ao longo do Paraíba quase ao mesmo tempo em que no vale fluminense e no paulista, logo após o esgotamento das minas". Várias cidades paulistas como Areias, Bananal, Pindamonhangaba, Taubaté e Jacareí, passam a se destacar na produção cafeeira a partir de 1836, utilizando, todas elas, mão de obra escrava.

Entre 1830 e 1850, o Vale do Paraíba tinha se tornado o centro da produção cafeeira enquanto que a região de Campinas era fortemente açucareira. Até então, nenhuma linha ferroviária havia sido construída e o transporte era feito por escravos ou em lombo de burros. A produção do sul de Minas, Rio de Janeiro e das cidades do extremo "norte" paulista, como Areias e Lorena, era escoada por meio dos portos de Parati e Angra dos Reis enquanto que a produção das cidades entre Guaratinguetá até Jacareí, pelos portos de Ubatuba e Caraguatatuba (MOTTA SOBRINHO, 1978).

Devido a este rápido crescimento do comércio de café e às dificuldades que os caminhos existentes impunham ao modelo agro-exportador, desde as primeiras décadas do século XIX, o governo imperial mostrava interesse na construção de uma rede ferroviária. Havia tanto interesses econômicos, de escoamento de nossa produção agrícola, quanto estratégicos, de defesa de nossas fronteiras. No entanto, a situação financeira do país se encontrava comprometida pela dívida externa. De acordo com Prado Junior (1998), nossa emancipação política já começa com uma crescente dívida externa provocada pela vinda da corte portuguesa ao Brasil em 1808. Na metade do século XIX, o serviço da dívida já consumia 40% do total da receita do país. Além do volume da dívida, a guerra contra o Paraguai havia deixado as finanças do país profundamente comprometidas e, dessa forma, a participação do governo na implantação das ferrovias limitou-se aos incentivos. O capital teria que vir da iniciativa privada.

De acordo com Divisão de Documentação da Fepasa (1991), a primeira medida para incentivar a construção de ferrovias ocorreu durante a Primeira Regência, em 1835. A Lei Geral nº 101, sancionada pelo então Regente Diogo Antonio Feijó, concedia carta de privilégio a um grupo de pessoas ou a companhias

interessadas na construção de estradas de ferro que, partindo do Rio de Janeiro, fizessem a interligação para as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

Após algumas tentativas mal sucedidas, em 1852 foi editada nova lei geral, nos mesmos moldes da primeira, mas desta vez, permitindo a construção total ou parcial de um caminho de ferro com uma série de vantagens e garantias aos futuros empreendedores. Entre as vantagens oferecidas por essa nova lei às companhias interessadas, encontravam-se: o direito de desapropriação dos terrenos necessários à construção da estrada; isenção de impostos de importação de todo material, máquinas e objetos destinados à construção; privilégio de uso numa área que abrangia cinco léguas de cada lado da estrada; direito de exploração de todo minério de ferro assim como de toda madeira que se encontrasse nessa linha de privilégio e direito de obter terras devolutas em termos mais favoráveis do que os normalmente permitidos por lei.

A alteração mais importante na antiga Lei Feijó, no entanto, foi a que garantia o retorno anual de 5% do capital aplicado, na forma de juros, pagos em ouro, pelo Governo Federal. Algumas Províncias ainda estabeleceram um juro complementar de 2%. Se o lucro obtido pela companhia ultrapassasse os 8 ou 9%, dependendo do contrato, metade desse montante retornaria ao governo.

Em função dessas medidas, José Evangelista de Souza, o "Barão de Mauá", tentou, por diversas vezes, desenvolver empreendimentos ferroviários em São Paulo. Já dono de um pequeno trecho ferroviário, de companhias de iluminação e transportes no Rio de Janeiro e de navegação a vapor no Rio Grande do Sul e no Amazonas, Mauá tentou obter recursos junto ao Tesouro Nacional, uma vez que o capital exigido para construção do trecho de serra era muito alto. Tais recursos, no

entanto, foram-lhe negados e o Barão de Mauá foi então buscar junto a grandes investidores ingleses, os recursos necessários para a construção da primeira ferrovia em São Paulo, a São Paulo Railway, iniciada em 1860 e concluída sete anos depois. Após a construção desse primeiro trecho, a malha ferroviária paulista começou a alongar os seus tentáculos em todas as direções do Estado, seguindo o caminho das áreas já exploradas e, mais tarde, das novas frentes abertas pelos produtores de café.

1.4 A implantação da primeira estrada de ferro em São Paulo e as transformações sócio-espaciais na cidade

A primeira estrada de ferro paulista, ligando Santos a Jundiaí, tinha como principal objetivo, o escoamento de nossa produção agrícola. Nesse empreendimento, por meio de Decreto, era concedido ao Barão de Mauá, juntamente com o Marquês de Monte Alegre (Conselheiro Antonio Pimenta Bueno), o direito de construção e exploração da ferrovia pelo prazo de 90 anos. Neste empreendimento, Irineu Evangelista associou-se à empresa inglesa *The Railway Company* que acabou dando seu nome à ferrovia: *The São Paulo* Railway.

O projeto técnico foi desenvolvido por um grupo de engenheiros ingleses, sob a liderança de James Brunlees, presidente da Associação dos Engenheiros Civis de Londres e do engenheiro Daniel Makinson Fox, responsável pela edificação de uma ferrovia nas encostas dos Pirineus, entre Espanha e França. A obra, que contou com capital e com mão de obra inglesa, concentrou-se na Vila de

Paranapiacaba (“lugar onde se vê o mar" em tupi-guarani), lá fixando residência, engenheiros e funcionários, para poder concluir o trecho mais difícil da ferrovia, o da Serra do Mar. Em apenas 8 km, tiveram de ser vencidos os 800 metros de altura que separam o litoral do Planalto Paulista. Iniciada em 1860, a ferrovia, com extensão de 139 km, foi entregue ao tráfego em 1867.

Junto com os primeiros trilhos os ingleses trouxeram para São Paulo um problema que persiste até hoje: a diferença das bitolas (largura entre os trilhos). De acordo com Adolpho Augusto Pinto (1977), ao se iniciar a construção do sistema ferroviário no país, foram as grandes companhias construtoras inglesas que escolheram, por questões evidentemente econômicas, a largura a ser adotada na linha. Não houve cuidado nessa escolha nem critérios que levassem em conta a nossa realidade àquela época.

Enquanto a largura normal em uso nas grandes linhas da Europa não ultrapassava 1,45 metros, no Brasil, contra a indicação de todas as circunstâncias que estavam a impor uma bitola mais modesta, como a de 1,20 metros, que seria o suficiente para suportar o volume de carga transportada, foi adotada a bitola de 1,60 metros. O custo de implantação das linhas com bitola de 1,60 metros mostrou-se economicamente inviável e rapidamente passaram a ser adotadas, também sem critérios, larguras das mais diversas como 1,00 metro, 0,96 metros e 0,60 metros, dando origem a problemas com os quais se convive até hoje, como as constantes baldeações e as trocas de composições.

Assim como as bitolas, as demais condições técnicas como a curvatura máxima e as rampas de inclinação, também não tiveram uma uniformização definida. Isso impedia que tanto os vagões de carga quanto os carros de passageiros desenvolvessem uma velocidade superior aos 50 km por hora.

Sendo o único caminho para o mar por via férrea, a *The São Paulo Railway*, em poucos anos, com a construção das ferrovias que a ela se interligavam, passou a transportar um volume de carga tão intenso, que exigiu a duplicação da linha no trecho de serra. Para que fosse levada a cabo essa duplicação, a companhia exigiu algumas mudanças em seu contrato original, entre elas a que dizia respeito ao prazo para resgate da ferrovia pelo Governo, que foi prorrogado inicialmente até 1927 e depois, até 1946.

Mapa 1. Mapa da São Paulo Railway. Fonte: BRASIL-IBGE (1954).

Em 1860, o Jardim Público da Luz, que havia sido inaugurado em 1825, perde parte de sua área para a construção da primeira estação da *São Paulo Railway*. De estrutura modesta, somente daria espaço para a arquitetura que observamos hoje, em 1901. Apesar do serviço regular da ferrovia ter sido iniciado

apenas em 1867, a viagem inaugural ocorre já em 1865, quando já haviam sido construídas as estações da Luz e da Mooca (PORTO, 1992).

A partir de 1870 a cidade passa a se desenvolver com rapidez espantosa. Muitos fazendeiros do café fixam residência na cidade, que passa a concentrar cada vez mais comércio e serviços, assim como as primeiras indústrias. Multiplicam-se as residências com o loteamento de antigas chácaras ao redor da cidade. Ainda de acordo com Porto (1992), dentre os bairros que hoje compõem a capital e seu entorno e que surgiram a partir desses loteamentos podem ser citados Pinheiros, Vila Mariana, Ibirapuera, Mandaqui, Penha, São Miguel, Santana e Santo Amaro.

De acordo com Reis Filho (1994), as primeiras indústrias, instaladas entre 1860 e 1890 na capital paulista, acompanham o trajeto das vias férreas. Entre os empresários responsáveis pela instalação dessas indústrias encontram-se nomes conhecidos como os Silva Prado, Aguiar de Barros e Lacerda Franco, em sua maioria, barões, condes e viscondes que formavam a oligarquia mercantil ligada ao café. No final do século aparecem os primeiros imigrantes de peso equivalente: os Matarazzo, os Crespi, os Scarpa e os Siciliano, quase todos com títulos de nobreza adquiridos, certamente, ao peso de muitas sacas de café.

A primeira fábrica de tecidos da cidade chamava-se simplesmente Companhia Industrial. Foi fundada em maio de 1874 pelo major Diogo de Barros na Rua Florêncio de Abreu, próxima à Estação da Luz. Em 1914 foi adquirida pelo grupo Antonio Pereira Inácio, avô dos Ermírio de Morais, passando a chamar-se Fábrica Lusitânia. A Segunda indústria têxtil nasceu no Bom Retiro em 1889, também próxima à Luz. Seu fundador, Luis Anhaia, havia sido um dos sócios da Fábrica São Luiz, em Itú.

Seguindo o caminho da *São Paulo Railway*, é instalada em 1885, no bairro da Água Branca, por Joaquim Sales, a Companhia Antarctica Paulista que, de início, produzia gelo e banha e só mais tarde passou a produzir cerveja. Por volta de 1920, as instalações da Água Branca foram vendidas para as Indústrias Matarazzo e para o Clube Palestra Itália, mas os pavilhões, voltados para a ferrovia, guardavam até a pouco tempo a aparência da época de sua fundação. E a velha cervejaria não abandonou o trajeto da ferrovia. Apenas mudou de estação: foi para o bairro da Mooca.

Nasceram, também, nessa época, no bairro da Água Branca, a Vidraria Santa Marina, de Antonio Prado (que fornecia garrafas para a Cia. Antarctica), a Fábrica Santana, uma das maiores indústrias têxteis, instada no bairro do Brás por Antonio Penteado e também no bairro do Brás, o primeiro moinho dos Matarazzo.

Foi, aliás, nas regiões do Brás, Mooca e Belenzinho que nasceram as primeiras vilas operárias, onde as casas de construção simples, dispostas próximas ou mesmo ao lado das indústrias, viriam abrigar as famílias de operários, formados quase que totalmente por imigrantes.

O crescimento proporcionado pelo binômio café/ferrovia não ficou restrito apenas à cidade de São Paulo, mas provocou profundas alterações também na região portuária de Santos. Entrepostos, armazéns para estocagem, serviços de carga e descarga e casas de comércio, dentre outros, começam a empregar um número cada vez maior de pessoas. Por volta de 1915, após as obras de saneamento e drenagem das áreas até então inundadas, que provocavam epidemias e afastavam turistas, toda orla da praia começa a se desenvolver (REIS FILHO, 1994).

Como intermediário entre o fazendeiro e o exportador, surge a figura do comissário, responsável não só pela negociação do preço de venda do café, mas também pela compra de gêneros alimentícios, manufaturas e ferramentas que chegavam ao porto com destino às fazendas, chegando mesmo a assumir a função de banqueiros, financiadores de compra de escravos e terras. Mais tarde, o serviço do comissário dá origem à formação de grandes empresas, formadas pela elite cafeeira que passa a residir em São Paulo e Santos ou pelo capital internacional. O serviço do comissário só tem sua importância diminuída após 1903, com a criação do sistema de armazéns gerais, que permitiam aos fazendeiros a facilidade de negociação direta com o exportador (GRIEG, 2000).

Diferentemente do interior do Estado, onde as ferrovias foram implantadas, preferencialmente, em terrenos mais altos e menos acidentados do Planalto Ocidental Paulista e da Depressão Periférica, evitando dessa forma os perigos de inundações, na capital, as estradas de ferro foram instaladas nos vales, paralelas ao leito dos rios Tamanduateí, Tietê e Pinheiros.

Petrone (1958) afirma que os terrenos na região das várzeas dos rios, que acompanhavam o traçado ferroviário, não eram apreciados como locais de residência e, por terem preço mais baixo, acabaram por atrair os estabelecimentos fabris, propiciando o crescimento da área urbanizada ao longo de todos eles.

O processo de urbanização e industrialização na capital paulista começa, também, a evidenciar a diferenciação social, seja na formação de novos bairros junto à área urbana mais centralizada, quanto nos prolongamentos nas diferentes regiões da cidade. De um lado, vão surgindo os bairros "jardins", no entorno da região da Avenida Paulista, que juntamente com a região de Higienópolis e Campos Elíseos, vão instalar os membros da oligarquia cafeeira e industrial, servidos por uma

extensa rede de bondes que interligava a região central da cidade, além dos primeiros automóveis importados, símbolo de prestígio e poder. De outro, os bairros periféricos, formados no entorno das indústrias, ao longo dos eixos ferroviários da Santos-Jundiaí, e mais tarde, da Sorocabana e da Central do Brasil e que vão abrigar os trabalhadores assalariados e suas famílias.

De acordo com Stiel (1978), até o início do século XX, a região central da cidade era servida por pequenos carros e tílbures puxados por animais. Em 1903 começam a circular os primeiros automóveis, mas em número ainda reduzido. Em 1909 havia apenas 145 automóveis regularmente registrados, entre particulares, de aluguel e de carga.

Quanto aos bondes, eles começam a ser introduzidos pela Companhia Carris de Ferro de São Paulo, a partir de 1872, puxados por animais. Somente a partir de 1900, quando ocorre a unificação de todas as linhas com a criação da Companhia Viação Paulista, é que eles passam a ser eletrificados e circular numa freqüência mais regular.

Em 1901, a Cia Viação Paulista é arrematada, em leilão, pela *São Paulo Tramway, Ligth and Power* e os bondes passam então a ser o principal meio de locomoção na ligação entre a região central da cidade e os novos bairros que vão surgindo em seu entorno.

De acordo com Porto (1992), em 1883, São Paulo já era um centro comercial cheio de vida e já era nítida a diferença entre o velho núcleo de ruas estreitas e tortuosas e a parte nova, formada pelos bairros da Luz, Bom Retiro e Campos Elíseos, onde se tornava comum a presença de ruas extensas e largas, que viriam a facilitar a circulação dos novos meios de transporte.

Em fins do século XIX, graças às indústrias que vão se instalando ao longo das ferrovias, a zona urbana vai se expandindo e os riachos que margeavam a cidade passam a dar seu nome aos bairros que vão se formando como Água Branca, Tatuapé, Mooca e Ipiranga.

Por 90 anos, período que durou a concessão, a São Paulo Railway foi a maior empresa ferroviária do Brasil, em volume de carga. Segundo muitos autores, foi graças a esse monopólio que ela jamais se interessou em expandir suas linhas além de Jundiaí.

Seu monopólio só foi quebrado em 1936, com a inauguração do ramal Mairinque-Santos, da Estrada de Ferro Sorocabana. Nos anos seguintes foi construído um segundo ramal da Sorocabana, ligando a estação de Presidente Altino, em Osasco, a Santo Amaro e ao alto da serra, permitindo acesso a São Paulo sem passar por Mairinque. Inaugurado por volta de 1950 o ramal abriu para a então subprefeitura de Santo Amaro a possibilidade de instalação de um bairro industrial.

Em 1946, após o término da concessão, a The São Paulo Railway foi encampada pelo Governo Federal, passando a denominar-se então, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, sob administração direta do Ministério de Viação e Obras Públicas, atual Ministério dos Transportes.

No dia anterior ao término da concessão, um grande incêndio, considerado criminoso, destruiu quase toda documentação da ferrovia, assim como boa parte da estação da Luz, a mais importante da *São Paulo Railway*, onde estavam instalados os escritórios da companhia inglesa. A estação, após longo período de reforma, conseguiu ser restaurada, mas os documentos, importante acervo histórico da ferrovia, ficaram irremediavelmente perdidos.

1.5 O desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo e a construção de três grandes ferrovias: a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana

As primeiras experiências do cultivo do café em Campinas ocorrem em 1817 e, em algumas décadas, as plantações já haviam se expandido pelos vales dos rios Mogi e Pardo. Em 1870, quando a produção do vale do Paraíba começa a declinar, os cafezais já dominavam uma extensa região do noroeste paulista, fundando novas cidades como Ribeirão Preto, São Pedro do Turvo, Piraju, Campos Novos Paulistas e São José do Rio Preto. Essa região tornou-se a principal produtora de café em finais do século XIX (GRIEG, 2000).

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

Detendo o monopólio da ligação entre o interior e o litoral no transporte tanto de carga quanto de passageiros, o grupo inglês que construiu a *São Paulo Railway*, diante dos grandes lucros advindo desse monopólio, desistiu do prolongamento da linha. De acordo com a Divisão de Documentação da Fepasa, essa desistência abriu espaço para que o capital advindo da cultura cafeeira, em mãos de fazendeiros e negociantes da região, iniciasse a construção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), em 1870. O trecho inaugural, entre Jundiaí e Campinas, começa a funcionar em 1872 e menos de um ano depois, já dando lucro e pagando regularmente os juros de seus acionistas sem precisar da ajuda garantida pelo governo, a Companhia Paulista inicia sua expansão, com a obtenção de

diversas concessões. Delas resultaram a abertura ao tráfego do trecho até Rio Claro, em 1876, e do ramal de Porto Ferreira, em 1880.

A chegada do ramal às margens do Rio Mogi-Guaçú determinou a criação de um serviço de navegação fluvial entre Porto Ferreira e Pontal, numa distância de 200 km e a alteração do nome da empresa para Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais.

Em 1892, com suas obras paralisadas na cidade de Rio Claro, adquire as linhas da *The Rio Claro Railway* e prossegue as obras de seu prolongamento por São Carlos, Araraquara, Bebedouro e Barretos e muitas outras cidades paulistas, voltando à sua antiga denominação, chegando até Colômbia, à margem do Rio Grande, na fronteira com Minas Gerais, numa extensão de 507 km.

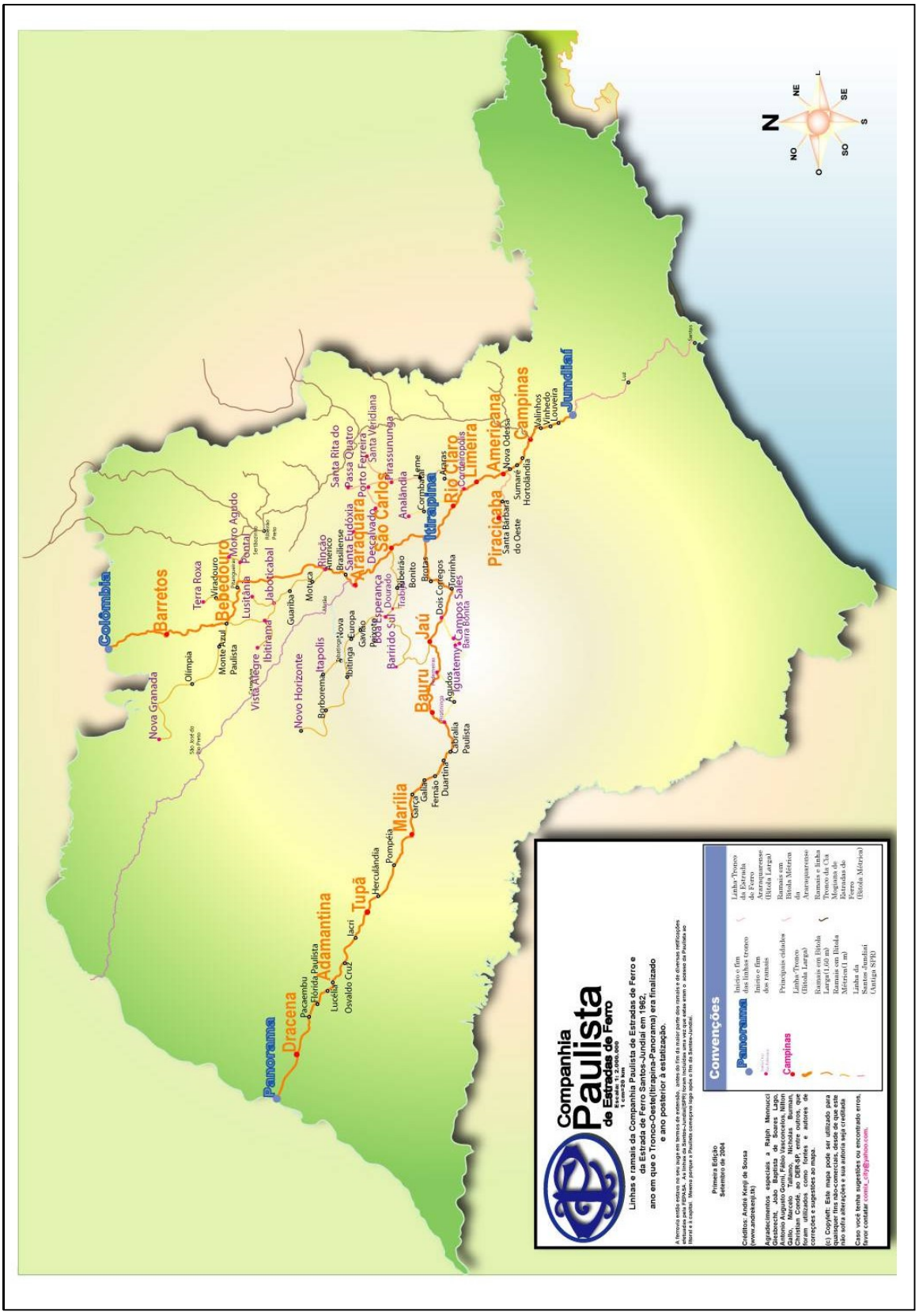
Nesse tempo, a estrada já se destacava por importantes melhoramentos ferroviários, como o serviço de carro-restaurante, carros *pullman* e trens de passageiros com carro-leito.

Em 1919, partindo de estudos iniciados em meio à Primeira Guerra Mundial, a Paulista começava a eletrificar suas linhas, onde circularia a primeira composição elétrica do país, em 1922. Somando-se os inúmeros ramais construídos ao longo de seu percurso, até 1950, perfaz a extensão de 1.896 km. Com a incorporação de algumas pequenas vias férreas, chega ao ano de 1952 com uma extensão total de 2.154 km. A maior dificuldade encontrada pela Companhia, foi a diferença de bitola (1,60 - 1,00 e 0,60 metros) existente entre diversos trechos ao longo de seu percurso, obrigando-a a constantes baldeações.

Sendo uma das poucas ferrovias paulistas que se mantiveram em mãos de particulares, a Companhia Paulista foi um modelo de administração capitalista, sendo a precursora na implantação de inovações, como locomotivas e carros de

passageiros modernos, eliminação do uso do carvão por meio da eletrificação de suas linhas, criação de escolas para formação de profissionais, construção e montagem desde peças até composições inteiras em suas oficinas. Para tanto, administrava com mão de ferro seu corpo de funcionários, não permitindo que prosperassem greves ou qualquer outro movimento reivindicatório dentro da empresa.

A figura a seguir mostra o traçado da Companhia Paulista.



Mapa 2. Traçado da Ferrovia Companhia Paulista. Fonte: SOUZA (2006).

Dois anos após o início da construção da Companhia Paulista, em 1872, tem início a construção da Estrada de Ferro Sorocabana, que surge da fusão de duas empresas particulares: a Companhia Ituana e a Companhia Sorocabana, esta até então mais associada à produção algodoeira.

A Companhia Ituana finalizou a construção de sua linha inicial, ligando Jundiaí à Itú, em 1873. Foram três anos para a construção dos primeiros 67,5 km. Mais tarde, deu início ao ramal de Capivari e seu prolongamento até Piracicaba que foi finalizado em 1886.

Em 1875 a Sorocabana inaugura sua pequena estação, no Bairro da Luz e em 1876, seu trecho inicial de 129 km, ligando São Paulo à Sorocaba. Permanece apenas com esse trecho até sua fusão com a Companhia Ituana, em 1892, passando a chamar-se então Companhia União Sorocabana e Ituana.

Tendo investido além de seus recursos tentando fazer avançar suas linhas até limites do Paraná e Mato Grosso, a Sorocabana vê-se obrigada, em 1904, a entregar todo seu acervo ao governo federal, pois a Província, por força de contrato com a Companhia, não poderia adquirir a estrada antes de vencidos os trinta anos após sua construção. Em 1905, porém, vencido esse prazo, o governo de São Paulo adquire-a do governo federal e passa a arrendá-la, a partir de 1907, por um prazo de dez anos, a um consórcio franco-americano. Quando volta à administração do Estado, se estabelece como Repartição Industrial subordinada à Secretaria de Viação e Obras Públicas.

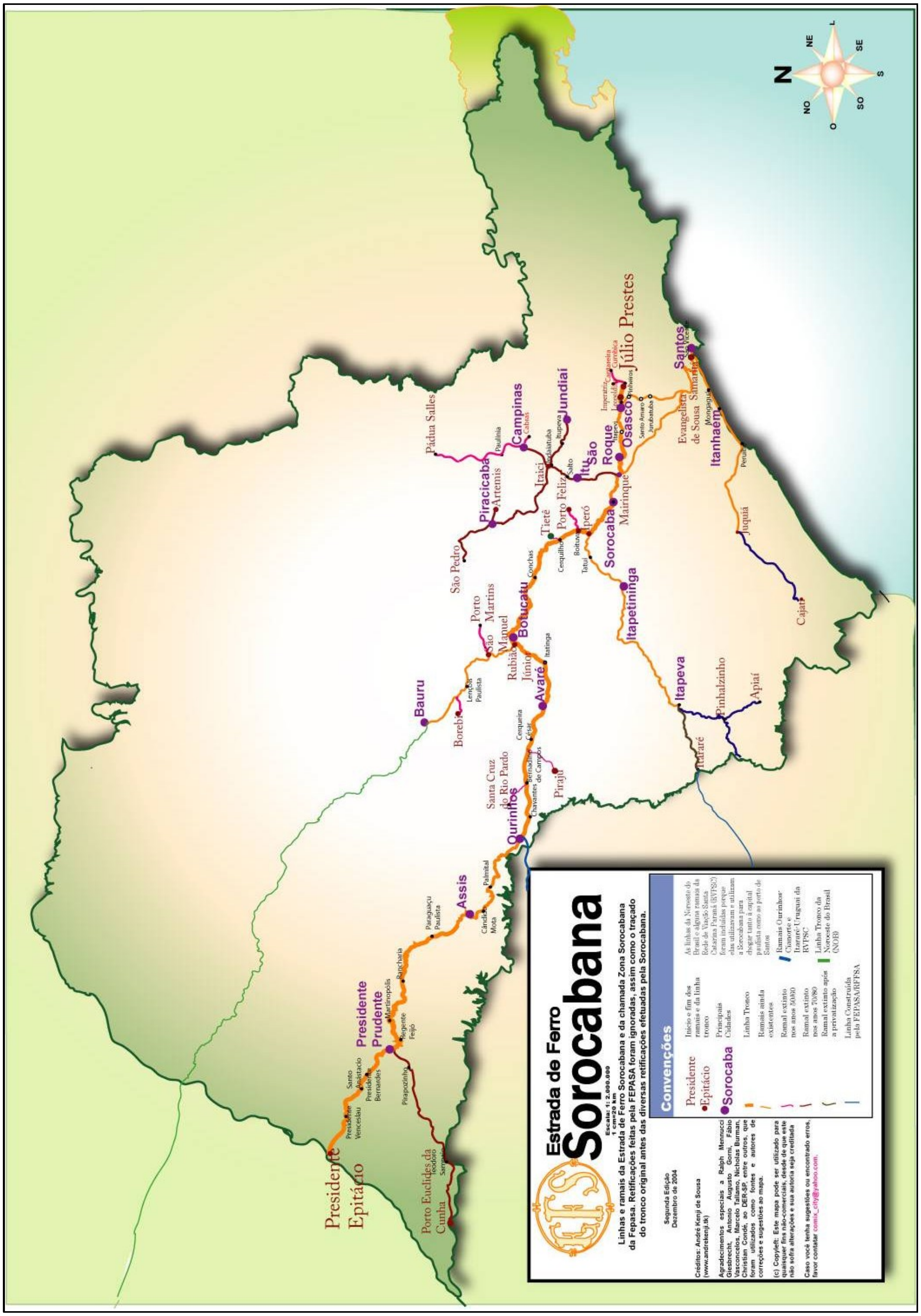
No período pós-guerra, semelhante ao que aconteceu com as outras ferrovias paulistas encampadas pelo governo, passa por um plano de remodelação de seu traçado e de seu material. Novas linhas são construídas, entre as quais vale

destacar o ramal Mairinque-Santos, construído em 1927, que foi o segundo elo de ligação com o litoral e que foi eletrificado, prioritariamente, em 1939.

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

Anos mais tarde, devido ao tamanho e ramificação de suas linhas, a Sorocabana tornou-se peça vital de articulação não só dentro do Estado como fora dele, por meio de seus entroncamentos com outras ferrovias, gerando ligações com as zonas fronteiriças do Paraguai, Uruguai e Argentina.

A próxima figura mostra o traçado da Estrada de Ferro Sorocabana:



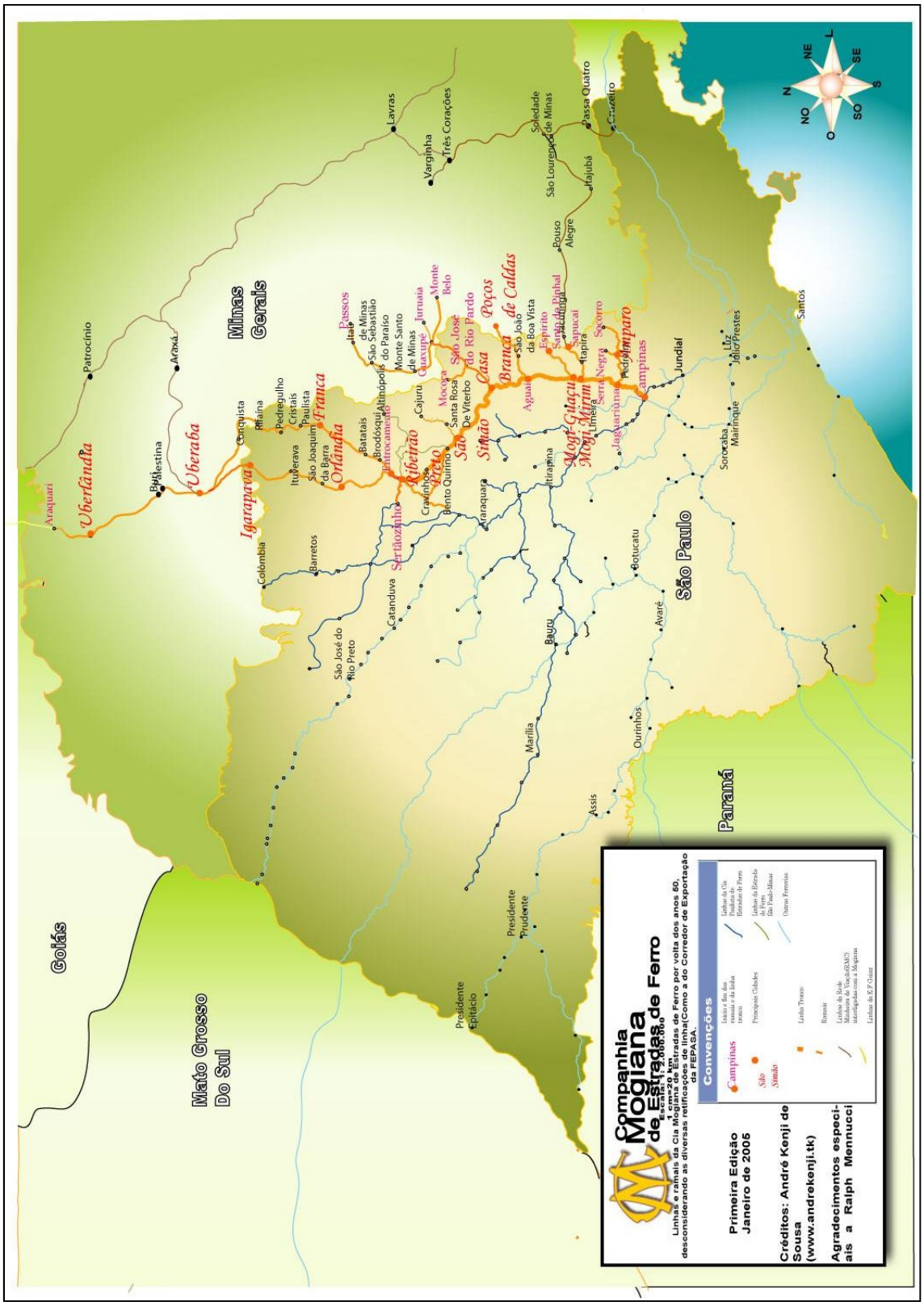
Mapa 3. Traçado da Ferrovia Sorocabana. Fonte: SOUZA (2006).

Outra ferrovia que se tornou importante no transporte de café, também construída pela elite cafeeira, foi a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. O início de sua construção ocorre ainda em 1872, e seu trecho inicial ligaria Campinas à Mogi-Mirim. Em 1883, chega até Ribeirão Preto com seu ramal oeste, e à divisa de Minas Gerais com sua linha principal, num total de 507 km.

Em 1887, incorporou a Companhia do Rio Pardo, prolongando-a até a cidade mineira de Uberaba. Em 1893, rumando para o Rio das Velhas, chega à atual Uberlândia e, mais tarde, à também mineira Araguari.

Com a aquisição de pequenas ferrovias, investindo em seu prolongamento e na construção de vários ramais, chega à extensão de 1.958 km, vindo a interligar grande parte da região norte do Estado de São Paulo com a região sul de Minas, estabelecendo três pontos de contato com a Companhia Paulista.

A figura a seguir mostra o traçado da Companhia Mogiana:

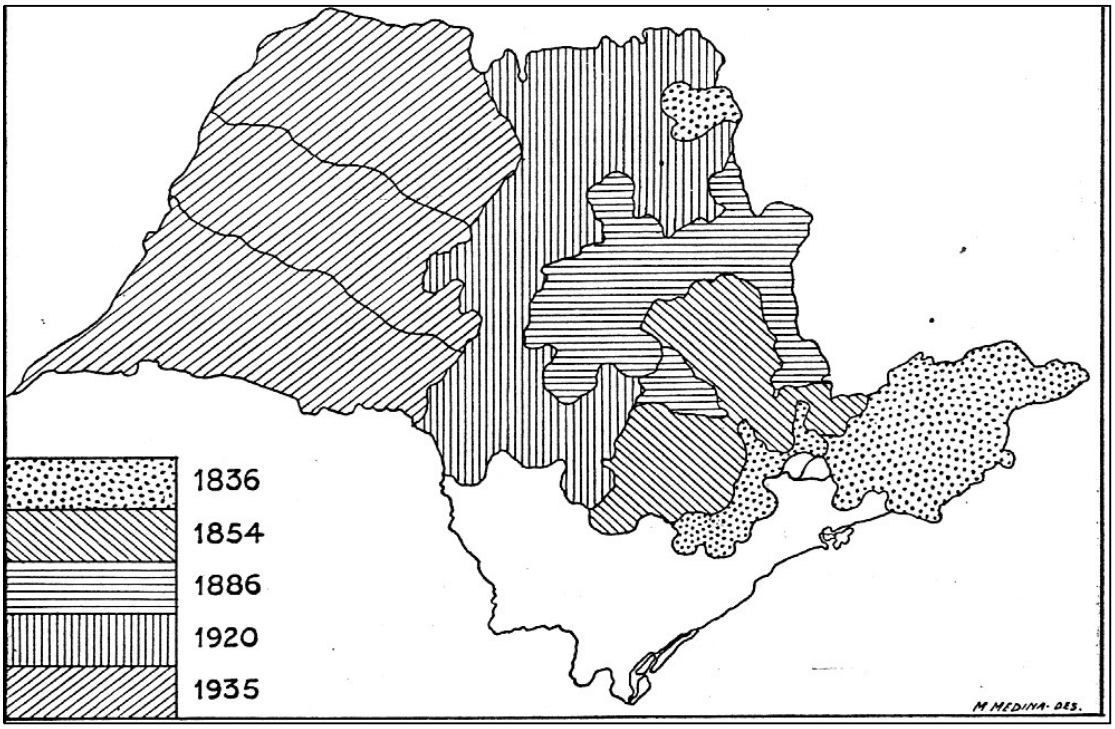


Mapa 4. Traçado da Ferrovia Mogiana. Fonte: SOUZA (2006).

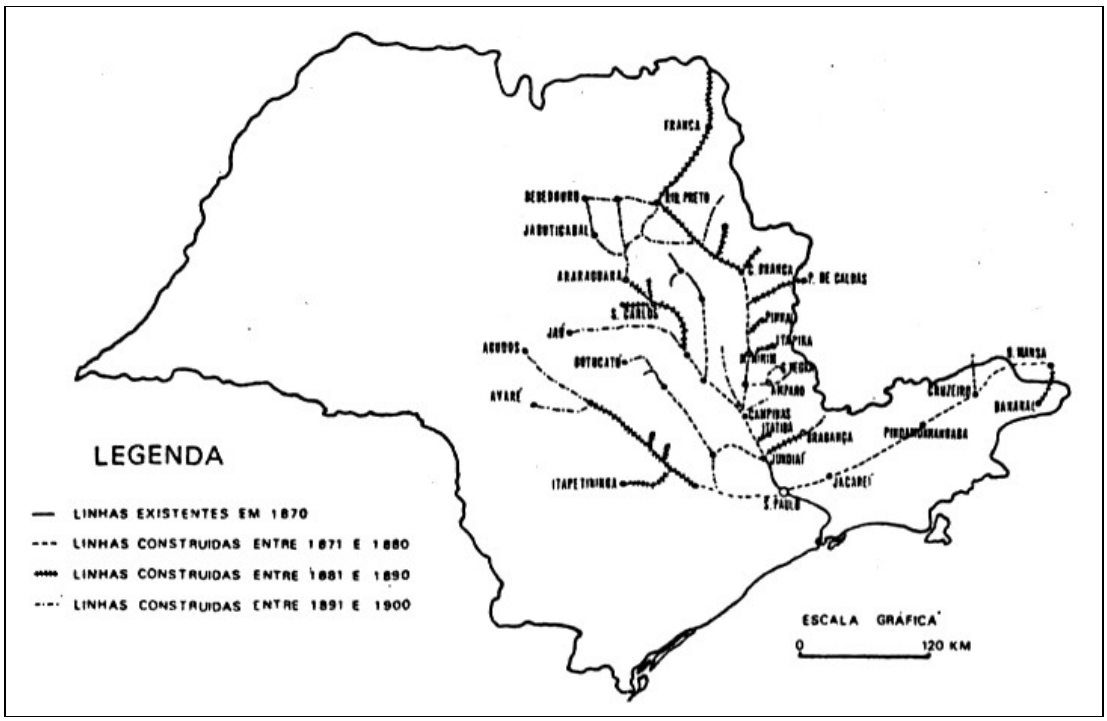
Esse crescimento rápido da malha paulista se justifica, em boa parte, pelos incentivos governamentais, já que em 1873, um novo Decreto concedeu melhores condições ao capital máximo a ser garantido. O pagamento passou a ser feito sobre os quilômetros de via construídos. A partir dos trechos ferroviários já existentes, vários outros começam a ser instalados no interior de São Paulo com o capital acumulado pela elite cafeeira paulista, enriquecida com os empréstimos conseguidos junto aos bancos internacionais que começavam se instalar no país.

De acordo com Prado Junior (1998), o período que vai de 1870 a 1880 é marcado pela prosperidade nacional porque o surto de atividades observadas desde 1850 ganha novo impulso com os empreendimentos industriais, comerciais e, sobretudo, agrícolas, e não se interrompe mais. O aparelhamento da vida financeira do país por meio da abertura de bancos, companhias de seguro, e negócios da bolsa, permite captar e mobilizar, pela primeira vez dentro do país, as fontes da acumulação capitalista, fazendo surgir, numa *"colônia segregada e vegetando na mediocridade do isolamento"*, uma tentativa de sincronização de suas atividades com as do mundo capitalista contemporâneo.

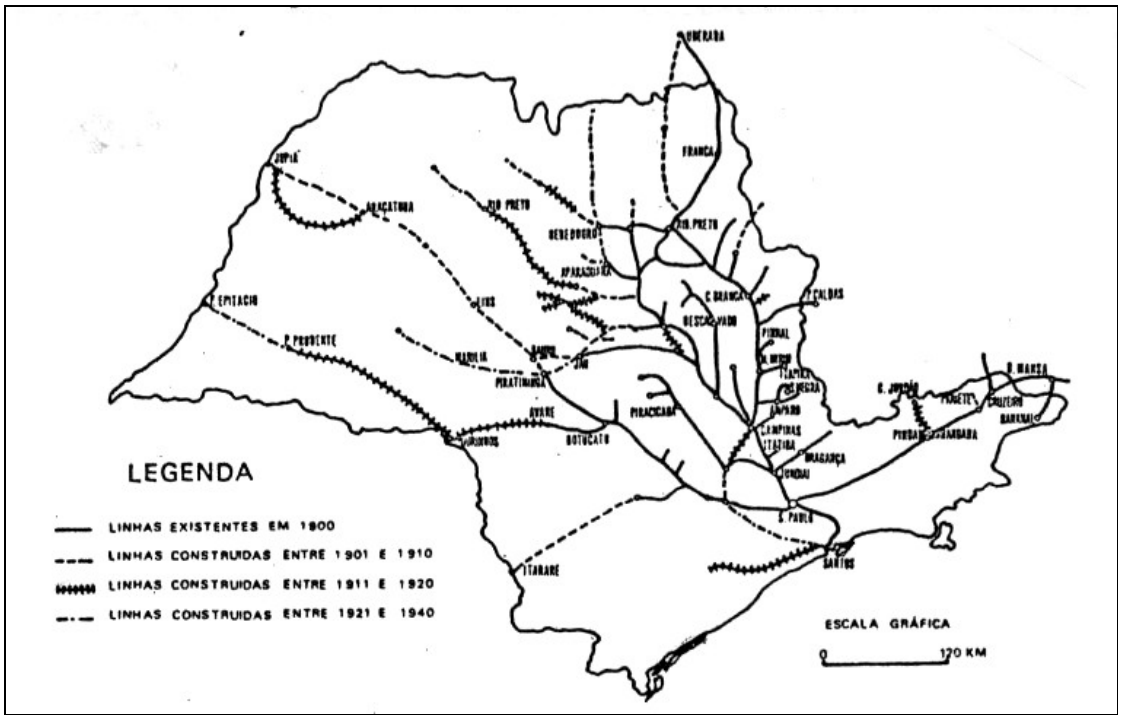
Os mapas a seguir mostram como as ferrovias acompanharam o desenvolvimento da cultura cafeeira:



Mapa 5. A marcha do café no Estado de São Paulo, de 1836 à 1935. Fonte: MATOS (1981).



Mapa 6. A evolução ferroviária em São Paulo, de 1870 à 1900. Fonte: MATOS (1981).



Mapa 7. A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 à 1940. Fonte: MATOS (1981).

Comparando os mapas apresentados, da marcha do café e da evolução das ferrovias em São Paulo, fica fácil observar como a malha ferroviária, a partir de sua implantação, acompanha a evolução dos cafezais. Enquanto que em 1859 a província do Rio de janeiro era responsável por 78,4% da produção brasileira de café, em 1886 a produção já se encontra toda concentrada em São Paulo, sendo a região do Vale do Paraíba responsável por 29%, a de Campinas por 29%, a da Mogiana por 23,7% e a região da Paulista por 22% (GRIEG, 2000, p.28-29).

Matos (1981, p.11) afirma que:

> Ao contrário do que se passou em todo o processo de desenvolvimento das redes ferroviárias no mundo, as nossas estradas de ferro, em especial as paulistas, não abriram novas fronteiras, mas, pelo contrário, acompanharam aquelas que iam sendo desbravadas e se constituíram em frentes pioneiras, na expansão colonizadora desencadeada pelo café.

E são essas frentes pioneiras as responsáveis pela formação em São Paulo, fato único no Brasil, de uma "consciência regional", ao associar o nome das ferrovias, às regiões por elas servidas, originando as conhecidas *Zona Paulista, Zona Araraquarense, Zona Noroeste, Zona Mogiana* e suas respectivas especificações: *Alta Paulista, Alta Sorocabana, Média Mogiana, etc.* Ainda de acordo com Matos (1981, p.12):

> Tais nomes enraizaram-se na consciência popular e dificilmente desaparecerão por mais que se empreguem os termos geográficos (...) Ocorre aqui, a força de uma realidade: a importância das estradas de ferro para a fixação do povoamento e o desenvolvimento de tais regiões.

A importância do café no mercado internacional foi, certamente, o maior incentivo para que as plantações ocupassem áreas cada vez maiores dentro do Estado de São Paulo e as ferrovias, implantadas pela oligarquia cafeeira para escoamento do produto, tornaram-se talvez o mais importante instrumento para que o país assumisse a posição de líder mundial em sua produção.

A libertação dos Estados Unidos e o desenvolvimento de seu mercado interno foi outro fator importante para o crescimento da produção brasileira. De acordo com Prado Junior (1998), em meados do século XIX, quando o café se torna o maior artigo de exportação brasileira, 50% de nossa produção vai para esse país, porcentagem essa que crescerá ainda mais com o passar do tempo.

1.6 O avanço do café rumo ao norte e ao oeste do Estado: a construção da São Paulo–Minas e da Araraquara

As garantias e privilégios oferecidos pelo Governo, aliados ao ganho crescente com o comércio do café, tornaram a construção de ferrovias um ótimo investimento em São Paulo. O lucro que as primeiras companhias ferroviárias paulistas obtiveram logo nos primeiros anos após sua construção foi tão expressivo que, já em 1877, algumas delas, como a Companhia Paulista, alteravam seu contrato de concessão, abrindo mão da garantia de juros (FEPASA, 1991).

Diante desse quadro, o Governo, começa a restringir vantagens e privilégios oferecidos às primeiras concessões. Steven Topik (1987) defende a tese de que a presença do Estado na economia política do Brasil foi bastante ativa desde 1889, principalmente no que diz respeito às concessões de novas ferrovias. As restrições atingiram desde as faixas de domínios que foram reduzidas de 66 para 20 quilômetros em cada lado da linha; o período de concessão, que foi reduzido de 90 para 30 anos, até a garantia de juros, que, havendo chegado a 9% em alguns contratos, caiu para 6%.

Foi dentro desse novo quadro que teve início a construção da Estrada de Ferro São Paulo Minas, em 1890 e da Estrada de Ferro Araraquara, em 1896. Surgida em 1890, inicialmente com o nome de Companhia Melhoramentos de São Simão, a Estrada de Ferro São Paulo Minas foi fundada com o objetivo de servir a duas dezenas de fazendas localizadas na região de São Simão e Serra Azul.

Visto que a estrada deveria explorar serviços apenas dentro da área do Município, o contrato para a sua construção assinado por Jorge C. Fairbanks,

representante dos interesses da companhia foi firmado unicamente com a Intendência Municipal de São Simão.

A construção começou no ano seguinte ao da assinatura do contrato e em 1893 era inaugurado, provisoriamente, o trecho entre São Simão e a Estação Central, numa extensão de 13 km.

Em 1894, ao mesmo tempo em que se inaugurava o segundo trecho, também se decretava a falência da Cia Melhoramentos, devido à falta de capitais para prosseguimento do empreendimento. Em conseqüência, Jorge C. Fairbanks torna-se o único proprietário da Estrada.

Ao conseguir novo capital, Fairbanks decidiu alterar os projetos iniciais da estrada, modificando o traçado da linha, ainda não concluído, para desviar os trilhos da Serra de São Simão. Para isso, foram arrancados 23 km de trilhos já colocados e em 1902, por um caminho diferente, a estrada chegava à freguesia de Serra Azul.

Coube também à sua administração, a contratação, com a Mogiana, do entroncamento de linhas na localidade de Bento Quirino e a rescisão do contrato assinado em 1890 com a municipalidade de São Simão, passando a estrada a reger-se pelo contrato de concessão do Estado, o que permitiu que a mesma avançasse até a fronteira de Minas Gerais.

A partir de 1908, a Companhia inglesa Railway compra todas as ações da empresa e passa a administrá-la com o nome de *The São Paulo and Minas Railway Company*. Meses antes, a mesma companhia já havia comprado o direito de concessão de uma estrada que, saindo de São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais, atingiria a fronteira com São Paulo. O novo trecho, com 136 km ficou pronto em 1911.

Em 1922, a estrada foi adquirida pela Companhia Eletro-Metalúrgica Brasileira, sediada em Ribeirão Preto com a finalidade de transporte de minérios de suas jazidas localizadas no município mineiro de Jacuí.

Em 1926, após ter quitado sua dívida, a nova proprietária contraiu um empréstimo junto ao governo do Estado para a construção de um ramal entre Serrinha e Ribeirão Preto. Este empréstimo levou a empresa a hipotecar vários trechos e finalmente, sem poder saldá-lo, viu ser decreta sua falência, em 1930, passando a ser administrada pelo Estado.

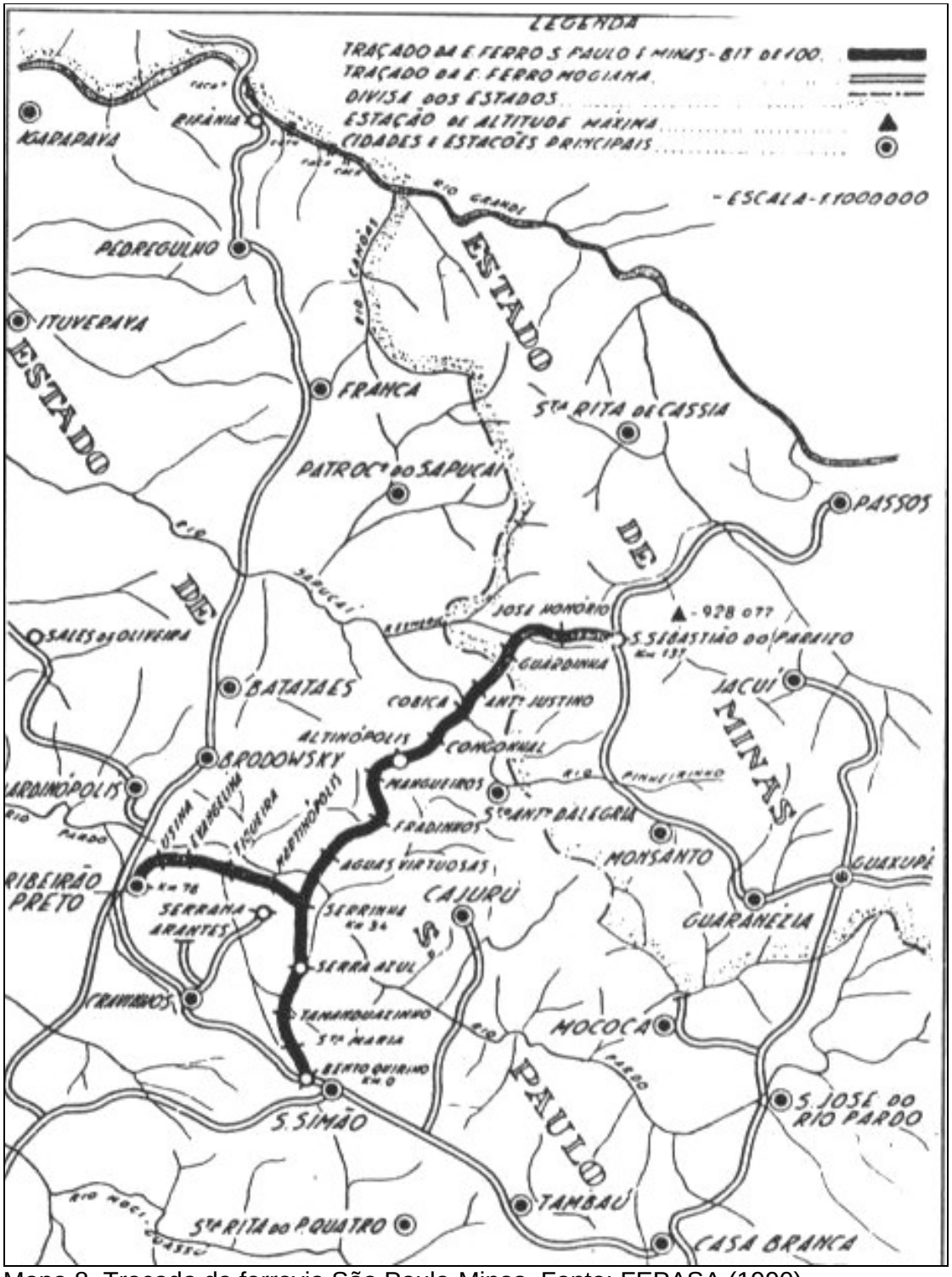
Com verbas públicas, a estrada foi reparada e reaberta ao tráfego até a linha de fronteira. Tornando-se definitivamente proprietário de toda a estrada por meio da adjudicação de seus bens, o governo paulista autorizou a abertura do trecho mineiro em 1934 e, em seguida, o alargamento da bitola de 0,60 para 1,00 metros e o reaparelhamento do sistema com a transferência, para São Paulo e Minas, de diversas locomotivas e vagões das estradas de ferro Araraquara e Sorocabana.

Com o alargamento da bitola foi possível à São Paulo-Minas elevar em 60% sua capacidade de transporte e manter tráfego mútuo com a Mogiana nas cidades onde as duas estradas mantinham contato.

Após a restauração do ramal de Serrinha a Ribeirão Preto, terminada em 1944, a São Paulo-Minas passou a desempenhar importante papel para a economia dos dois Estados aos quais servia trazendo carga do sudoeste mineiro diretamente para as Zonas da Alta Mogiana e Alta Paulista.

Do período do pós-guerra até recentemente, a estrada passou por diversas modernizações e em 1961 a fim de possibilitar a ligação da nova variante da Mogiana com a sua linha tronco, a São Paulo-Minas foi seccionada, passando seus

trens a circular também na linha da Mogiana, do antigo km 17 até Ribeirão Preto. A figura a seguir mostra o traçado da São Paulo-Minas:



Mapa 8. Traçado da ferrovia São Paulo-Minas. Fonte: FEPASA (1990).

Já quanto à Estrada de Ferro Araraquara, para que a mesma fosse construída por um grupo de fazendeiros da região, foi necessário que se obtivesse o consentimento da Companhia Paulista que, na época, era detentora de todas as concessões ferroviárias para a zona araraquarense por direito herdado da Estrada de Ferro de Rio Claro a Araraquara, por ela adquirida em 1892.

Cinco anos depois, em 1901, após enfrentar alguns obstáculos financeiros, os quais precisou vencer com a contratação de dois empréstimos e uma subvenção, a estrada chegou a Ribeirãozinho, 75 km adiante de Araraquara. Nos primeiros anos de funcionamento, diante da crise econômica nacional, a estrada ficou em estado estacionário.

Em 1909, a direção da Companhia passa às mãos de um grupo de engenheiros que adquiriu a maior parte de suas ações. Em 1912, dois novos empréstimos são feitos junto a bancos europeus no intuito de levar os trilhos até Rio Preto, o que leva a Companhia à falência. Junto com ela, também faliram as estradas de ferro São Paulo-Goiás e a do Dourado, que haviam sido adquiridas pelo mesmo grupo.

Os credores, numa tentativa de ressarcimento de seus prejuízos, administraram a Companhia de forma precária, por dois anos, conseguindo terminar o ramal até Tabatinga. Em 1916, o Juiz das Falências aceita a proposta da empresa *São Paulo Northern Railroad Conpany* de adquirir o acervo da massa falida. O aparecimento da dominação estrangeira na Companhia teria surgido das transações realizadas pelos credores da estrada, principalmente com os bancos europeus que haviam concedido o empréstimo.

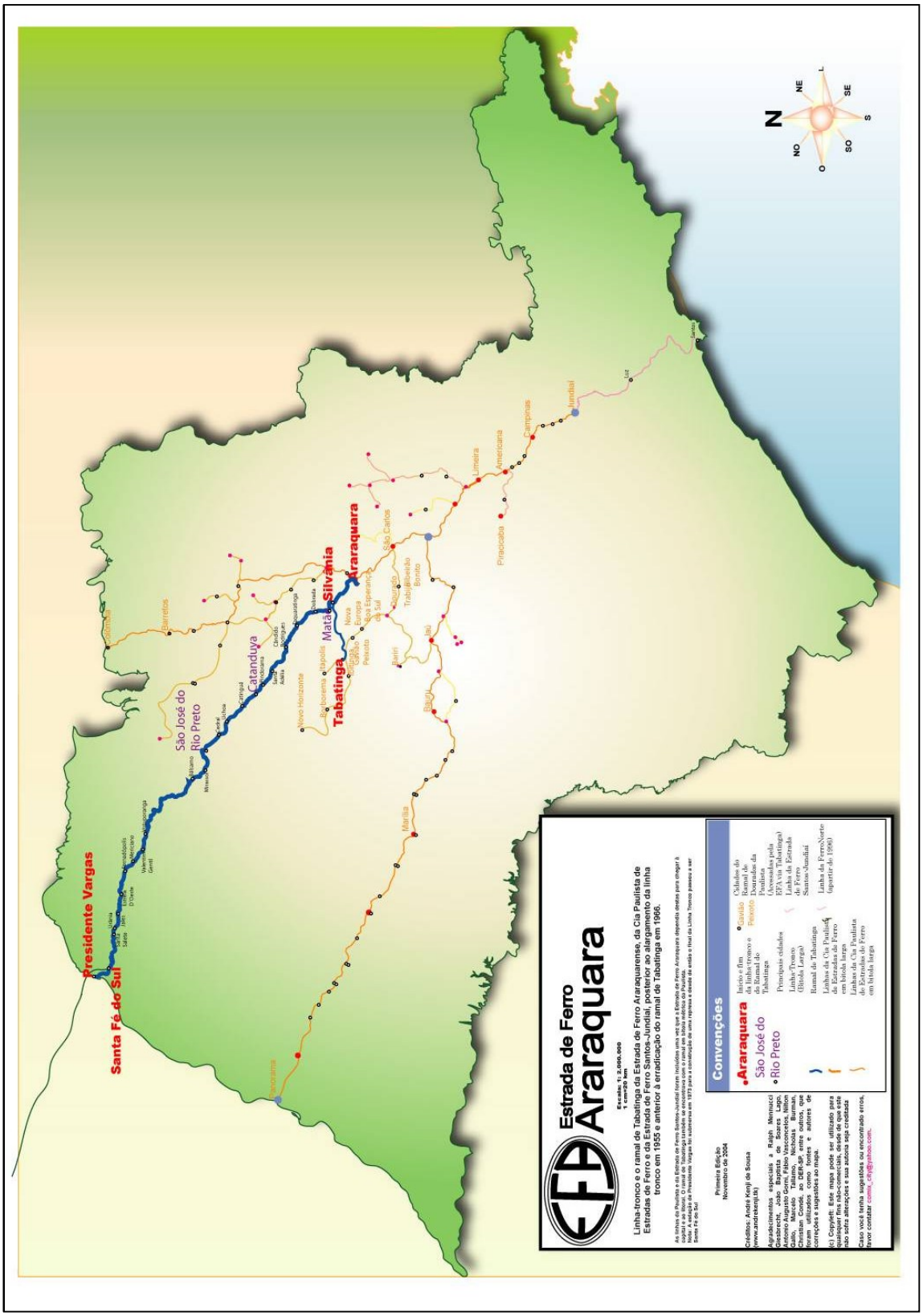
Sob essa nova administração, que declarava sua sede em Delaware, nos Estados Unidos, ocorreria a pior fase da Estrada de Ferro Araraquara em toda sua

história. Nos seus três anos de duração, nada se construiu, nada se renovou e nem foi conservado o material que existia; a estrada somente "foi sugada", segundo expressão dos jornais da época, com todas suas rendas canalizadas para Niterói, onde a empresa norte-americana estabelecera sua sede no Brasil.

Com os empregados descontentes em virtude de atrasos nos pagamentos e a população ainda mais descontente pela péssima prestação de serviços, a conseqüência não poderia ser outra: a empresa foi encampada pelo governo do Estado em 1919.

Com investimentos públicos na melhoria da ferrovia e com a prosperidade das lavouras de café na região araraquarense que passa a ocupar o segundo lugar na produção cafeeira do Estado, a partir da década de 20, a Estrada de Ferro Araraquara inicia período de expansão. Seus trilhos avançam além de São José do Rio Preto até as margens do Rio Paraná, na fronteira com Mato Grosso do Sul, numa extensão de 432 km. Com a construção de mais alguns ramais, alcançou a extensão total de 507 km.

A figura a seguir mostra o traçado da Estrada de Ferro Araraquara:



Mapa 9. Traçado da Ferrovia Araraquara. Fonte: SOUZA (2006).

De 1886 até 1900, os trechos ferroviários construídos coincidem com as áreas plantadas tanto a norte do Estado, saindo de Campinas e chegando a Ribeirão Preto e Franca, quanto a oeste, onde, a partir de Jundiaí e Sorocaba, alcançaram Bebedouro, Jaboticabal, Araraquara, Agudos e Avaré.

A liderança do centro-oeste e do oeste paulista na produção do café está associada, além da utilização de mão de obra predominantemente livre e da construção de extensa malha ferroviária, à qualidade do solo e ao clima. De acordo com Prado Júnior (1998), ao contrário da cana-de-açúcar, a cultura cafeeira apresenta várias outras exigências além da qualidade de solo, como chuvas regulares e bem distribuídas e temperaturas mais amenas, não suportando nem geadas, nem calor excessivo. Além do clima e solo favoráveis, São Paulo apresentava também uma excelente topografia, com terras mais planas e com menor declividade, ao contrário da maior parte da região do Vale do Paraíba.

Prado Júnior (1998) chama a atenção também, para a diferença quanto à extensão das propriedades: enquanto que no Vale do Paraíba, um mesmo produtor possuía várias fazendas, separadas pela topografia acidentada da região, no oeste de São Paulo formaram-se vários latifúndios numa única propriedade. Cita como exemplo a fazenda São Martinho, da família Silva Prado, na região de Ribeirão Preto que chegou a possuir mais de três milhões de pés de café, tornando-se a maior fazenda brasileira no início do século XX. E complementa: “Exatamente como o engenho de açúcar, a fazenda de café é um mundo em miniatura, quase independente e isolado do exterior e vivendo inteiramente para a produção de seu gênero” (p.167). Assim como nos engenhos, as grandes fazendas de café eram formadas pela casa-grande e senzala (mais tarde, as colônias de trabalhadores), cocheiras, estrebarias, oficinas diversas que produziam praticamente todos os

manufaturados que ela necessitava, além das áreas destinadas à lavagem, secagem e triagem dos grãos.

O último avanço cafeeiro, que ocorre entre 1920/1935, e alcança todo norte e oeste de São Paulo, continua sendo acompanhado pela malha ferroviária, que ultrapassa os limites de São José do Rio Preto, Araçatuba e Presidente Prudente, promovendo vários pontos de ligação com os Estados de Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

1.7 Restrições, concessões e domínio estrangeiro: a ação do Estado na implantação e administração das ferrovias

De acordo com Castro (1981), a República herdou do império 100 estradas de ferro, sendo 44 do governo e as restantes da iniciativa privada, a maioria a cargo dos ingleses, que somavam um total de 9.583 km. Nos 11 primeiros anos da República, as ferrovias ganharam mais 4.732 km. De 1906 a 1910, entre novas linhas e prolongamento das já existentes, foram acrescidos mais 4.685 km de vias férreas no país.

Segundo Topik (1987), quando as ofertas, livres de riscos, deixaram de atrair investidores, o Governo começou a aplicar fundos públicos na constituição de algumas linhas e na compra de ações e debêntures de outras empresas privadas.

Após a instauração da República, lideranças do governo passaram a se opor oficialmente à administração das ferrovias pelo Estado, mas as crises cafeeiras da década de 1890, obrigaram o Tesouro a intervir no setor ferroviário. O peso do

pagamento das garantias de juros para as ferrovias tornou-se muito pesado: em 1898, a União precisou reservar 1/3 de seu orçamento para pagamento dessas garantias. Sem o pagamento dos juros, muitas ferrovias tornaram-se deficitárias e para não falirem, passaram às mãos do governo. Apenas em 1901, no governo Campos Sales, doze companhias estrangeiras foram expropriadas. Os governos posteriores (Rodrigues Alves, Afonso Pena e Nilo Peçanha) recorreram à maciça, embora temporária, alienação das malhas do Estado por meio de contratos de arrendamentos a enormes companhias ferroviárias estrangeiras que deixaram grande parte dessa malha sem condições de uso.

São Paulo, já então o Estado mais ligado à economia mundial, foi o único a adquirir uma importante companhia ferroviária no tempo na Primeira República. A Estrada de Ferro Sorocabana, encampada pelo governo federal para evitar sua falência, foi adquirida pelo governo estadual em 1905. Em 1919, foi a vez da Araraquara.

Essa política do governo federal, de adquirir companhias ferroviárias em dificuldades e a seguir arrendá-las, levou à concentração, sem freios, de linhas ferroviárias em mãos de estrangeiros.

O caso mais escandaloso foi o da *Brazil Railroad*, fundada pelo norte-americano Percival Farquhar em 1907, com a participação de capitais franceses, britânicos e norte-americanos e de empresas como *United Fruit Company*, a *Ligth and Power Company*. Ao todo, a empresa era formada por um conglomerado de 38 subsidiárias, algumas das quais já operadoras de docas em importantes portos brasileiros, donas de madeireiras, de fábricas de papel, de frigoríficos, de frota de vapores operando no rio Amazonas e de enormes áreas em Mato Grosso e no Pará. Por meio de concessões e compra de ações, essa empresa chegou a locar ou deter

como propriedade, em 1915, mais de 10.000 km de linhas (40% da malha ferroviária brasileira), em sua maioria de capital brasileiro ou de propriedade do Estado. Com exceção da São Paulo Railway, a *Brazil Railroad* monopolizava quase toda malha ferroviária de São Paulo até o sul do país, além de iniciar a construção da Madeira-Mamoré, na região amazônica (TOPIK, 1987).

> A combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo característico de capitalista, que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais, em especial no terceiro quartel do século XIX (HARDMAN, 1988, pp.119-120).

Hardman cita como exemplo o coronel norte-americano George Earl Church que, em 1868, fundou e dirigiu a empresa *National Bolivian Navigation Company*, mediante concessão do governo de La Paz. O objetivo da empresa era o de canalizar o trecho encachoeirado entre os rios Madeira e Mamoré para futura implantação da navegação a vapor, permitindo, dessa forma, a ligação da Bolívia com o Atlântico por meio da bacia Amazônica. Um ano mais tarde, Church conseguiu da Bolívia uma cláusula que permitia a construção de uma ferrovia. Em 1870, conseguiu concessão do Império brasileiro para a construção do trecho ferroviário entre os rios Madeira e Mamoré. Surge então a *Madeira-Mamoré Railway*.

De acordo com o autor, a construção de muitas ferrovias na América do Sul e na África concretizaram o primeiro mercado de mão-de-obra permanente, constituído em escala mundial e organizado pelas próprias necessidades da produção capitalista em expansão. Com trabalhadores vivendo em condição de servidão e de trabalho compulsório, em locais totalmente isolados e insalubres e

sem acesso a assistência médica adequada, essas obras ferroviárias transformaram-se em “grandes cemitérios internacionais de operários”.

Na Madeira Mamoré, em sua primeira fase de construção (1878-1879), morreram cerca de 30% dos 500 trabalhadores que foram para o local. Na segunda fase (1907-1912), foram “importados” 21.817 trabalhadores de cerca de 50 nacionalidades diferentes. Os dados oficiais registram 1593 mortes, número muito distante do real já que cerca de 50% da força de trabalho não possuía contrato formal. O dados não oficiais apontam a morte de cerca de 6000 trabalhadores.

De acordo com Topik (1987), o sentimento nacionalista florescente, a ameaça estrangeira representada pela corrida das poderosas nações européias na divisão de colônias africanas, o poder que os Estados Unidos começavam a impor ao Caribe, o isolamento econômico provocado pelo início da Primeira Guerra Mundial e a necessidade de promover a auto-suficiência, acabaram por dar uma grande guinada no modelo de governo liberal brasileiro: após 1918 ocorre a total paralisação de novas autorizações para companhias ferroviárias estrangeiras atuarem no país.

A suspensão de pagamentos de juros durante a Primeira Guerra, levou a *Brazil Railroad*, já em dificuldades financeiras, a pedir concordata em 1915. Os banqueiros franceses e britânicos que assumiram seu controle reorganizaram a empresa e eliminaram as subsidiárias deficientes, e já no final da primeira república, o governo de São Paulo retoma o controle da Sorocabana.

Sob controle estatal, a Sorocabana foi prolongada até o porto de Santos, numa tentativa de acabar com o monopólio da *São Paulo Railway*, até então o único caminho férreo até o litoral. O mesmo ocorre com o a Viação Férrea do Rio Grande

do Sul, que passa para controle do Estado e com a Madeira-Mamoré que passa para o controle federal. Em 1919, o governo paulista adquire também a Araraquara.

Talvez tão importante quanto o motivo econômico ou estratégico, era o sentimento público a favor do controle das ferrovias pelo Estado. Esse sentimento se explica, em boa parte, pelos benefícios trabalhistas concedidos pelas ferrovias do governo a seu imenso quadro de funcionários: os 40.000 empregados nas ferrovias federais e estaduais, em 1920, correspondiam a mais de 25% de todos os empregos públicos civis; esses benefícios dificilmente eram concedidos pelas ferrovias particulares e graças a eles os ferroviários tornaram-se atuantes nas greves ocorridas no início do século XX.

Uma outra explicação seria o valor dos fretes e das passagens pagos pelos usuários, tanto do transporte de passageiros quanto no de carga, em geral, bem mais baixas do que as cobradas pelas ferrovias privadas.

Havia, porém, grande resistência do Congresso e da iniciativa privada e suas representações em aceitar a estatização das ferrovias. As críticas mais freqüentes apontavam a baixa eficiência, o custo para o poder público e o seu uso político. A Associação Comercial de São Paulo, por exemplo, defendia que as ferrovias, se não pudessem ser privatizadas, deveriam ser transformadas em autarquias, para que, despolitizadas, operassem com a mesma independência de uma empresa privada. Apesar de toda pressão política das classes dominantes que se alternavam no poder em São Paulo, quase de 40% das ferrovias já se encontravam nas mãos do governo estadual após 1930.

Em 1945, de acordo com Azevedo (s/d), das 23 estradas de ferro de São Paulo, 11 eram exploradas pelo Estado (sendo 5 da União e 6 do Governo Estadual) e 12 eram particulares. Pertenciam à União a Central do Brasil (com 340 km em São

Paulo), a Noroeste (então com 573 km em São Paulo), a Rede Mineira de Viação (com 24 Km em São Paulo), a Rede Paraná-Santa Catarina (com 11 km em São Paulo) e a Santos Jundiaí (139 km). Pertenciam ao governo paulista, a Sorocabana (com 2.181 Km), a Araraquara (com 386 Km), a São Paulo-Minas (com 180 Km), a Campos do Jordão (com 47 km), a Monte Claro (com 32 Km) e a Guarujá (com 9 Km).

1.8 O descompasso na marcha café/ferrovia: a construção da Central do Brasil e da Noroeste

A ferrovia Central do Brasil também tem seu início de construção financiado pela iniciativa privada. Entre 1855 e 1864, é construído o primeiro trecho de um trajeto cuja intenção era a de ligar a então sede do Governo, Rio de Janeiro, a São Paulo e Minas Gerais.

Já em 1865, após ser exaurido o capital privado, foi encampada pelo Governo, ainda como nome inicial de Estrada de Ferro D.Pedro II. Somente em 1890, com o término da ligação entre São Paulo e Rio é que passa a chamar-se Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1877 é inaugurada a estação do Norte (futura estação Roosevelt), no bairro do Brás, Em São Paulo, o que veio a propiciar nova dinâmica à região.

De acordo com Topik (1987, p.115), contrariando a prática de apenas regular e dirigir as empresas ferroviárias privadas no período de sua implantação e concessão, o governo federal manteve sob controle direto a Central do Brasil

durante todo período da Primeira República, devido, principalmente, à sua importância econômica: "a Central era uma importante exceção por ser, de longe, a mais importante ferrovia do país em termos de tráfego. No período da República ela transportou quase metade dos passageiros e um quarto das cargas do país".

Ainda segundo o autor, todas as tentativas de grupos particulares em arrendar a ferrovia, fracassaram, devido, principalmente, ao poder de pressão de seus funcionários: "Os operários de manutenção da linha foram a melhor garantia de sua continuação como empresa pública" (TOPIK, 1987, p.115). Em 1981, promoveram uma greve que paralisou todo o setor e que contribuiu, inclusive, para a destituição do presidente Deodoro da Fonseca, que havia tentado arrendar a ferrovia.

Topik (1987, p.116) associa o poder de pressão ao número de funcionários da ferrovia: "Em 1894 a Central empregava mais de 14 mil operários, 2/3 do tamanho do exército nacional". E esse grande contingente lutava, antes de qualquer coisa, para garantir emprego e direitos adquiridos, como descanso semanal remunerado, férias e aposentadoria, direitos esses, que a maior parte das empresas privadas estava longe de oferecer.

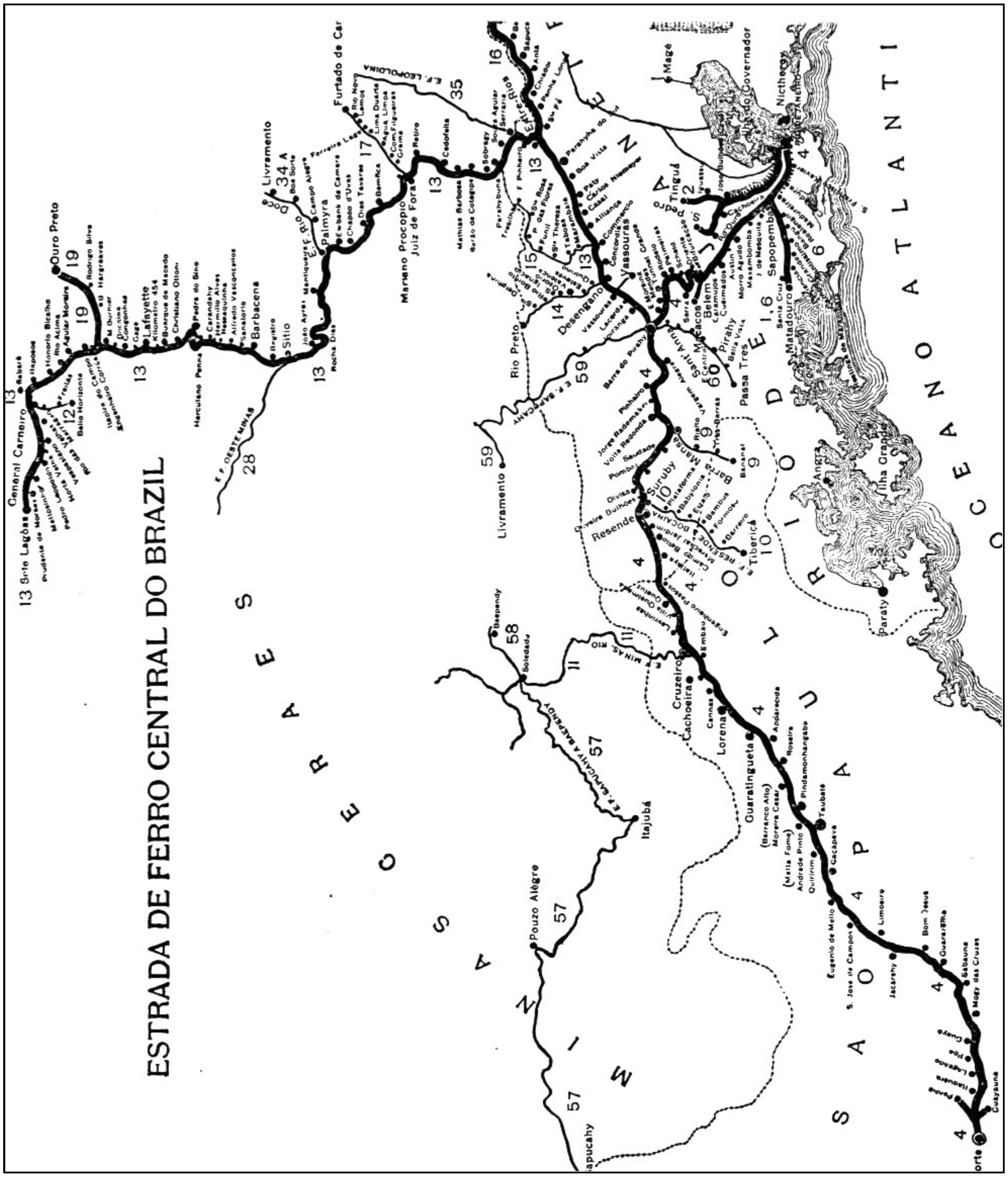
Ainda segundo o autor, apesar de nunca mais terem atuado de forma tão ativa no processo político, os funcionários da Central representavam uma força que não poderia ser ignorada na tomada de decisões.

O trecho da ferrovia que faz a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro, concluído apenas durante a República, foi talvez o de menor importância dentre os trajetos da Central do Brasil. Apesar de percorrer todas as importantes cidades do Vale do Paraíba na produção do café até a metade do século XIX, a produção já se encontrava bastante declinante na conclusão do trecho paulista da ferrovia. A partir de Rezende (RJ) e Queluz (SP), suas linhas acompanham todo o vale-paraibano,

passando por Cruzeiro, Lorena, Guaratinguetá, Taubaté, São Jose dos Campos, e Mogi das Cruzes, terminado seu trajeto no bairro do Brás (estação Roosevelt) onde se interliga à Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Possui, dentro do Estado de São Paulo, apenas em sua linha principal, a extensão de 277 km.

Mesmo assim é importante destacar a construção do ramal bananalense da Central do Brasil, que atendia aos ricos cafeicultores da cidade de Bananal, no Vale do Paraíba, um dos maiores centros produtores de café nas primeiras décadas do século XIX. As composições passavam pelas fazendas e recolhiam a produção, seguindo depois até Barra Mansa, onde as sacas eram transferidas para os vagões da Pedro II com destino ao Rio de Janeiro. A estação férrea da cidade, ainda existente e servindo hoje como ponto de atração turística, foi construída com placas de metal almofadadas, importadas da Bélgica, e é um símbolo do poder dos produtores da região.

A figura a seguir mostra o traçado das linhas da Central do Brasil:



Mapa 10. Traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil. Fonte: MATOS (1981).

De acordo com Milliet (1982), o período mais produtivo da chamada zona “norte” do Estado ocorre entre 1854 e 1886. No final do século XIX, a abolição do regime escravagista, a abertura de novas zonas e o esgotamento do solo, provocaram o abandono dos cafezais. Algumas regiões, com terras mais férteis e

mais próximas da região central conseguiram, num período posterior, prosperar graças à diversificação de culturas. É o caso de Taubaté que, após 1930, passa a desenvolver o cultivo da laranja, do algodão, da cana além da atividade industrial, e de Mogi das Cruzes, que cresce com a policultura e a produção hortaliças tendo como base a pequena propriedade.

Como a produção de café em toda região do Vale já se encontrava em declínio ao final da construção da ferrovia, sua importância econômica esteve mais ligada ao transporte de minérios de ferro e manganês, provenientes da região de Minas Gerais para os portos do Rio de Janeiro. Foi importante também no transporte de alimentos que abasteciam a população urbana do Rio de Janeiro e no transporte suburbano de passageiros.

Em São Paulo, foi responsável pela instalação do parque industrial e da urbanização de grande parte da zona leste, da região do Tatuapé até Itaquera e São Miguel Paulista, assim como pelo crescimento de vários municípios vizinhos como Itaquaquecetuba, Poá e Mogi das Cruzes. Foi importante também no transporte de longa distância, atendendo aos passageiros de toda região do vale do Paraíba na ligação com o Rio de Janeiro e São Paulo.

Por volta de 1900, a maior parte das mais expressivas estradas de ferro do Estado já estavam em funcionamento. Foi grande também o número de pequenas ferrovias e ramais ferroviários construídos nesse período para atender grupos de fazendeiros ou indústrias que começavam a se instalar no interior do Estado. Algumas delas, sem capital para continuar sua expansão, foram, aos poucos, sendo adquiridas pelas grandes companhias. Outras, por se tornarem altamente deficitárias, encerraram suas atividades.

Topik (1987) afirma que, ao longo do tempo, formara-se um consenso no sentido de que as ferrovias constituíam um elo central para o progresso econômico, a segurança nacional e a integração territorial. E, provavelmente, devido a todos esses interesses é que o Estado tenha decidido participar da construção da ligação ferroviária entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso.

Após o final da guerra contra o Paraguai, em 1870, já havia a preocupação do Governo em articular a região do Mato Grosso com o restante do país. Até então a única ligação existente era por meio do Rio Paraguai. Várias concessões foram tentadas, mas não se chegava a um acordo devido à inúmeras discussões em torno do traçado que a ferrovia deveria percorrer. Todas essas discussões fizeram com que a Noroeste fosse a última das grandes ferrovias a ser construída no Estado.

De acordo com Queiroz (1997), a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, cujo termo de concessão foi assinado em 1904, tinha, entre seus nove acionistas, o Banco União de São Paulo. Após alguns meses, ficou decidido que seu traçado começaria em Bauru, onde se ligaria com a Sorocabana, indo até Cuiabá. Após três anos do início de sua construção, em 1908, o Governo Federal retira a concessão do trecho que percorreria o Estado de Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul, transferindo-o para a União.

Em 1913, o governo encampa o trecho já construído pelo capital privado e a ferrovia passa a ficar totalmente de posse do governo federal. As obras, o entanto, permaneceram paradas em Porto Esperança, às margens do rio Paraguai até 1952, quando é concluído o trecho até Corumbá. No ano seguinte, é concluído o ramal Ponta Porã.

O autor chama a atenção para o tom apologético dado por alguns historiadores, à construção da ferrovia. Termos como “o caráter traiçoeiro” e a

"ferocidade" dos índios, assim como o "heróico e patriótico" esforço dos trabalhadores ou ainda a "função civilizadora" da ferrovia, foram largamente transportadas do discurso oficial para a historiografia. Outros autores, apesar de uma visão um pouco mais realista, igualam empreiteiros e operários, todos engajados numa mesma obra cujo objetivo é o "engrandecimento nacional". Outras vezes é a função estratégica da ferrovia que ganha amplitude exagerada ao discorrer sobre "iminentes perigos", tanto internos quanto externos ao país.

Estudos mais recentes, no entanto, tentam ir além e descobrem ligações importantes entre representantes do capital nacional e internacional, que possuíam interesses comuns na construção da ferrovia. É o caso da empresa *Brazil Land and Cattle Packing*, que era proprietária de grandes fazendas nas cidades de Campo Grande e Três Lagoas e utilizava a ferrovia para transportar gado de corte para seu matadouro, em Osasco, município de São Paulo. Ambas empresas pertenciam ao espólio de Percival Farquhar, que, por sua vez, articulava seus negócios por meio do engenheiro João Teixeira Soares, um dos fundadores da Noroeste. Mais tarde, Soares passa a figurar como sócio de algumas empresas de Farquhar, que abrangiam tanto empreendimentos para construção de obras na ferrovia, quanto o ramo de armazéns e frigoríficos (QUEIROZ, 1997).

Na construção das ferrovias, de acordo com o autor, ocorre a "modernização conservadora", onde as elites reafirmam os velhos padrões de dominação, por meio da incorporação dos símbolos da modernidade, patrocinados pelo capital internacional. A ferrovia, um dos mais autênticos produtos da Revolução Industrial e um dos mais poderosos instrumentos da expansão capitalista, servia, na medida, a este propósito. Ao mesmo tempo em que aceitavam sua submissão ao capital estrangeiro, as elites pregavam o discurso da defesa da soberania nacional. Dessa

forma, conseguiam não só preservar, como ampliar seu controle sobre o território (QUEIROZ, 1997).

Quanto à questão estratégica na construção da ferrovia, o autor acredita que ela teve, de fato, importância, pois o Brasil ainda definia seus limites e fronteiras, primeiro por meio da guerra contra o Paraguai, depois com os acordos com a Bolívia que acabaram por definir a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Além disso, o Brasil temia a tentativa de imperialismo regional por parte da Argentina, que cooptava economias menores para sua zona de influência. Essas questões faziam com que o governo tivesse largos interesses em garantir o domínio efetivo sobre o território conquistado.

Ainda de acordo com Queiroz (1997), o trecho final da ferrovia, decidido pelo Clube de Engenharia, atendia aos interesses dos paulistas, para aproveitamento do gado de Mato grosso, aos do governo federal, na defesa de suas fronteiras e também aos interesses dos dirigentes e da elite mato-grossense. Muitas vezes, esses interesses se mesclavam, pela função que assumiam alguns membros da elite. É o caso de Francisco Glicério, que além de líder do governo Rodrigues Alves no Senado, foi acionista e procurador do Banco União de São Paulo, ou seja, um dos beneficiários da primeira concessão ferroviária da Noroeste. Foi também o relator do Tratado de Petrópolis, assinado com a Bolívia, que resultou na construção da ferrovia Madeira-Mamoré.

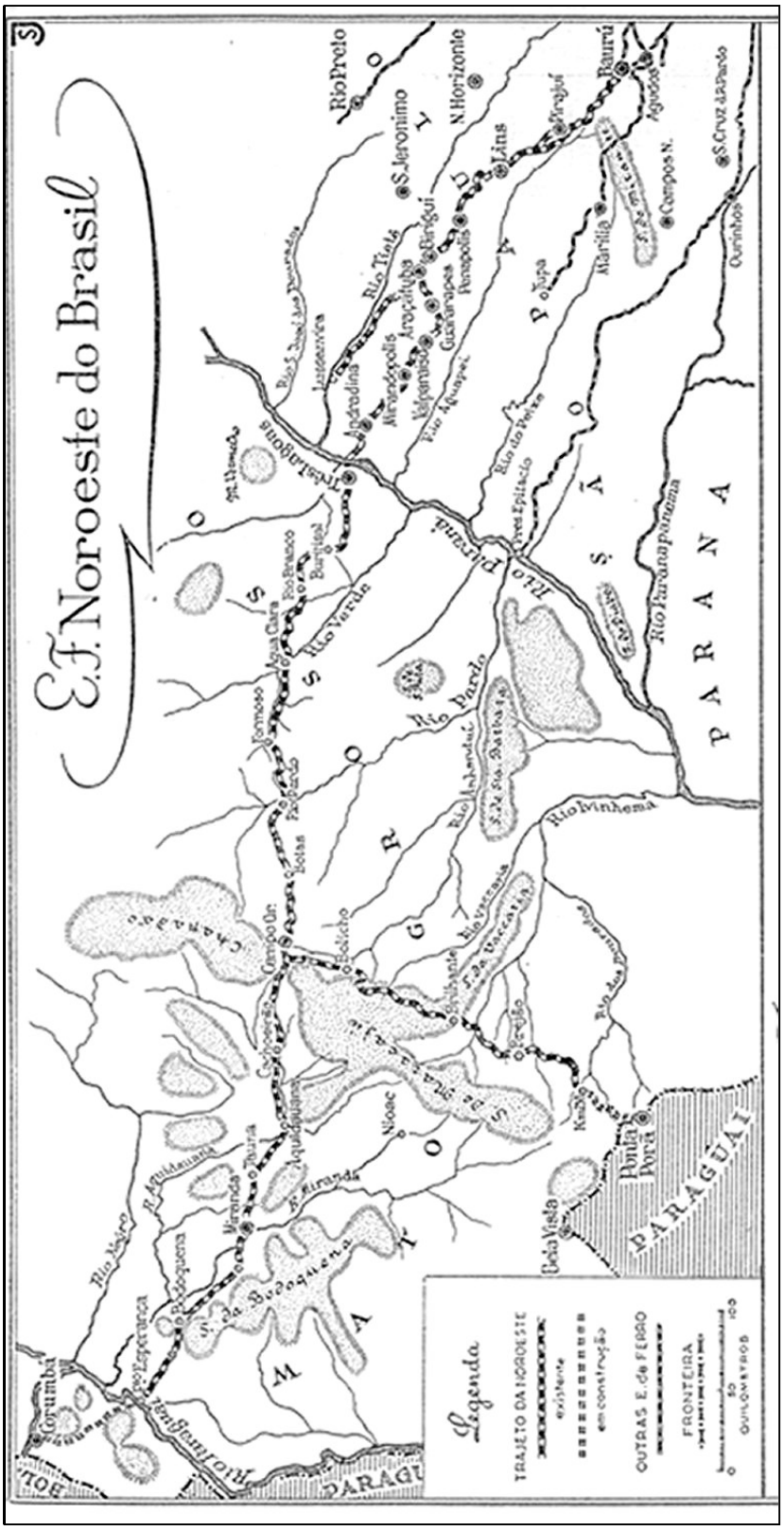
Quanto ao papel desempenhado pela ferrovia nas mudanças sócio-espaciais da região por ela abrangida, há diferentes interpretações, algumas delas conflituosas. O trecho paulista realmente atuou como desbravador, mas à custa da dispersão e morte de um número ainda não calculado de indígenas que habitavam a região. Deu abertura ao grande capital nacional com a formação de grandes latifúndios e à

grilagem de terras, motivo de conflitos que se arrastam até os dias atuais. Por outro lado, a Noroeste foi também responsável pelo desenvolvimento de importantes cidades no trecho paulista, como Pirajuí, Lins, Penápolis, Birigui, Guararapes, Valparaíso, Mirandópolis e Andradina. Já no trecho matro-grossense, entre Três Lagoas e Campo Grande, deu origem à formação de apenas duas ou três pequenas vilas, exceção apenas para Aquidauana. Sua linha tronco, em território paulista, possui 465 km. Sua extensão total chegou a 1.540 km.

Para Azevedo (s/d), longe de sufocar os velhos processos de transporte que se faziam por terra, em lombo de burro ou veículos de tração animal e por água, nas vias fluviais, em canoas e barcaças, a via férrea estimulou a navegação e a abertura de caminhos transversais que, partindo de sítios, fazendas e latifúndios, convergiam para as estações ou pequenas cidades.

Ainda de acordo com o autor, em 1948 a Noroeste ainda não havia sido eletrificada em razão dos constantes déficits gerados pelo transporte de cargas de grande volume e pouco peso, que, ao contrário do café, cujo transporte estava em decréscimo, pagavam pouco frete, Outras causas foram o aumento do preço da lenha e do carvão, competição com as rodovias, decréscimo do valor dos produtos agrícolas em relação aos produtos industrializados, perda de passageiros com a concorrência dos ônibus, aumento do número de funcionários e de salários. A falta de investimentos em manutenção e reposição de carros e vagões fez com que os serviços prestados pela ferrovia declinassem rapidamente e a Noroeste ficou sem condições de oferecer um transporte de qualidade.

A figura a seguir mostra o traçado da Ferrovia Noroeste, de São Paulo até a Bolívia:



Mapa 11. Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Fonte: AZEVEDO (s/d).

1.9 Imigração/industrialização: a diversificação do transporte de carga e o crescimento do transporte de passageiros em São Paulo

> O Estado desempenhou um importante papel na fase de transição da sociedade semi-isolada para uma crescente integração com a economia européia em rápida expansão. Um exemplo típico dessa ação estatal foi o financiamento pelo governo brasileiro da grande imigração européia que tornou possível a cultura do café (FURTADO, 1973, p.94).

Durante todo período escravagista, o povoamento brasileiro se realizava com a vinda espontânea de colonos brancos, portugueses em sua maioria. As primeiras iniciativas oficiais para promover a imigração no Brasil, de acordo com Caio Prado (1998), ocorrem ainda durante a permanência da Corte no país, motivadas, sobretudo, por questões de segurança e defesa do território. Havia necessidade de se organizar uma força armada eficiente, missão dificultosa numa população composta por quase 50% de escravos. Essa tentativa, segundo o autor, não passaria do estabelecimento de um punhado de núcleos coloniais, formados com imigrantes alemães, suíços e açorianos, distribuídos no Espírito Santo, no Rio de Janeiro e, em menor escala, em Santa Catarina.

Uma segunda tentativa ocorre por volta de 1857. Um grupo de fazendeiros de café, liderados pelo então senador Nicolau de Campos Vergueiro, passa a recrutar famílias de alemães, suíços, portugueses e belgas, diretamente para suas fazendas. A falta de cuidado no recrutamento e a convivência com o trabalho escravo, no entanto, frustram essa iniciativa.

Com o incremento da lavoura do café e a diminuição do comércio de escravos, a partir de 1870 a situação torna-se aguda. Como o governo alemão

passou a impor sérias restrições à vinda de imigrantes para o país, a grande massa migratória passa a ser a de italianos. Fugindo de perturbações políticas e sociais na Itália, uma massa numerosa de agricultores começa a imigrar para o Brasil: 7.000 em 1876, mais de 13.000 em 1877 (ano em que imigraram 8.000 portugueses), em 1886 mais de 30.000, em 1887, 55.000 e em 1888, 133.000. Daí por diante, até o final do século, ocupam o nível médio anual superior a 100.000 (PRADO JR., 1998).

O governo foi o responsável tanto pela propaganda nos países migratórios quanto pelo custeio de sua vinda até o Brasil. Não havia contrato assinado e os imigrantes não adquiriam pequenas propriedades, como ocorreu nos processos de colonização do sul do país. Aqui, a imigração era subvencionada, isto é, os imigrantes eram levados para as fazendas, conforme a necessidade de trabalho, onde permaneciam como assalariados. Dessa forma, a imigração superará, de muito, a colonização e fará com que na maior parte das fazendas de café instaladas depois de 1880, só houvesse trabalhadores livres.

De acordo com Sergio Milliet (1982), a zona central do Estado começa a se desenvolver a partir de 1836 e alcança o seu máximo em produção, em fins do século XIX. No seu apogeu (1886-1890), a imigração já se fazia em larga escala, e a população das cidades acompanha o crescimento das áreas plantadas. A abertura de novas zonas pelas companhias Mojiana e Paulista fizeram de Campinas, Bragança e Piracicaba, bocas de sertão privilegiadas pela proximidade com a capital, que consolidaram suas raízes no cultivo não só do café, mas também do algodão e do açúcar. Devido a essa diversificação, conseguiram manter um regime de estabilidade mesmo durante as graves crises que a cultura cafeeira começou a enfrentar. Ainda de acordo com o autor, muitas cidades já possuíam uma população

expressiva mesmo antes da chegada da ferrovia. É o caso de Casa Branca, que já contava com mais de 7.000 habitantes e de Ribeirão Preto, com 10.000 habitantes.

Os núcleos de povoamento que foram surgindo em função do café, começam a definir também o potencial de passageiros para a ferrovia: nos períodos de crise ou estagnação da produção, ocorrida queda; nos períodos de crescimento da lavoura, ocorria crescimento do numero de passageiros transportados.

A tabela abaixo mostra o aumento do número de passageiros transportados ao longo das três décadas iniciais à sua construção:

Tabela 1. Crescimento do número de passageiros no Estado de São Paulo (1867-1897)

Ano	S.P. Railway	Cia.Paulista	Cia.Mogiana	Sorocabana/Ituana
1867	28.707	-	-	-
1872	76.414	33.351	-	-
1877	111.726	159.706	64.442	-
1882	127.840	166.774	92.416	-
1887	230.116	231.850	203.089	-
1892	879.760	809.040	593.242	291.682
1897	1.332.226	1.422.141	1.294.328	609.450

Fonte: PINTO (1977).

É devido a essa grande massa de trabalhadores assalariados, que cresceu graças ao binômio café / ferrovia, a responsabilidade pela reformulação das relações

sociais de trabalho, que proporcionaram, pela primeira vez no país, a reprodução interna do capital acumulado.

> O Café conseguiu, no final do século XIX, uma brecha para romper com a velha ordem da sociedade escravocrata. O rompimento das relações escravagistas e a contínua expansão das relações capitalistas de trabalho criaram uma economia de mercado sustentada pela circulação da nova massa de dinheiro oriunda dos salários, principalmente na região de São Paulo. A nova ordem econômica originou significativas mudanças territoriais onde se implantou, e, dentre elas, podemos apontar o intenso processo de urbanização, não somente pelo crescimento demográfico das cidades já existentes como também pela expansão de uma vasta rede de novas cidades criadas pelo café. Apoiada pela expansão dos grandes eixos ferroviários para o oeste, São Paulo esteve na liderança desse processo. A implantação da ferrovia não somente contribuiu para mudanças na paisagem geográfica como foi um importante fator de modernização das relações de trabalho. Esse novo tipo de transporte e de tecnologia criou uma demanda de mão-de-obra qualificada incompatível com a sociedade escravocrata (SCARLATO, 1995, p.342/343).

A mão de obra empregada na agricultura do café, nos trabalhos da ferrovia, e na industrialização que começa a se desenvolver tanto na capital quanto no interior do Estado, passa a envolver trabalhadores assalariados, principalmente imigrantes, quebrando de vez com a forma escravocrata que era utilizada até então. O comércio de produtos alimentícios, tecidos, armarinhos, e manufaturados começa a crescer para atender a essa população de trabalhadores livres que vai dar origem, nas regiões urbanizadas do interior e da capital, a uma nova classe social país.

As relações capitalistas de produção que passaram a existir a partir de final do século XIX e início do século XX, atingiram também os Estados mais isolados da Federação, como Goiás. De acordo com Borges (1990), antes da construção da ferrovia, predominava na agropecuária do Estado, relações de trabalho quase servis como a “camaradagem”, onde o trabalhador ficava preso à propriedade por dívida e dificilmente recebia pagamento em espécie. Com a construção da Estada de Ferro

de Goiás, por volta de 1920, grande parte desses trabalhadores passou a ser remunerada em dinheiro, principalmente os que eram contratados no período de plantio e colheita. A ferrovia também foi fator de crescimento para as cidades por ela servida. Algumas delas, como Araguari, Ipameri, Catalão e Roncador, passaram a substituir as importantes cidades do Triângulo Mineiro no controle do comércio regional, após a instalação de agroindústrias como as de charqueadas, de couro, de banha, de beneficiamento de arroz, além de engenhos de cana de açúcar. Esse desenvolvimento acabou por inserir o Estado de Goiás no modelo de economia agro-exportador do país.

Caio Prado credita ao trabalho assalariado, a principal causa da evolução econômica de São Paulo. Foi ele o responsável pela formação de uma massa cada vez maior de consumidores, pelo sucesso e avanço do café pelo interior do Estado, pela instalação das primeiras indústrias e pela formação do equilíbrio demográfico e geo-econômico, fazendo com que São Paulo passasse a emergir como o grande pólo de atração do país.

Apesar de, até por volta de 1930, a economia de São Paulo caracterizar-se por ser quase que exclusivamente agro-exportadora, as crises da cafeicultura fizeram com que muitos fazendeiros diminuíssem ou até abandonassem suas lavouras, aplicando seu capital em atividades industriais. No início do século já havia um processo de industrialização em gestação que, até então, procurava atender ao mercado interno, basicamente com produtos da área têxtil e alimentícia. Estas indústrias respondiam por 46% do total dos estabelecimentos.

“O processo de desenvolvimento econômico do País é inseparável do próprio processo de crescimento, diversificação e afirmação da economia urbana”

(SANTOS, 1994, p.43). Milton Santos credita o crescimento e a primazia de São Paulo, entre outros fatores, às características física do Estado:

> Entre as grandes cidades do mundo subdesenvolvido é a única contígua a uma zona de produção agrícola comercial que, durante mais de um século, não parou de se adaptar à demanda do mercado (internacional e nacional), por meio de um processo contínuo de modernização (SANTOS, 1994, p.43-44).

Para o autor, dentro deste processo, o Estado, enquanto poder centralizador, tem um papel fundamental, pois na medida em que consagra a economia de mercado como regra da vida, constitucionalmente garante ao mercado um papel privilegiado e reduz as possíveis contradições entre o público e o mercantil.

Apesar de alguns autores, como Francisco Iglesias (1994), defenderem a existência de um processo industrial desde o período colonial, há um consenso entre os autores em afirmar que o processo de industrialização, que surge lentamente após a proclamação da República, somente tomará corpo no país após a 1ª. Grande Guerra Mundial.

De acordo com Caio Prado Jr. (1998), em 1881 havia no país, aproximadamente 200 estabelecimentos industriais. Em 1888, somavam 600. Logo após a proclamação da República, entre 1890 e 1890, são fundadas 425 fábricas. Em 1907 realiza-se o primeiro senso industrial no país. São contados 3258 estabelecimentos (e um total de 150.841 empregados) sendo, 33% no distrito Federal, 7% no Estado do Rio de Janeiro, 16% em São Paulo e 15% no Rio Grande do Sul. No primeiro senso após a 1º. Guerra Mundial, realizado em 1920, são contados 13.336 estabelecimentos e 275.512 operários, sendo que as indústrias de alimentação representavam mais de 40% do total.

O autor chama a atenção para o crescimento da participação do capital estrangeiro em todas as atividades no país, o que começa a ocorrer a partir de 1924/1930, quando muitas das pequenas indústrias criadas no período da 1º. Guerra Mundial fracassam, abrindo espaço para as subsidiárias de grandes grupos estrangeiros que, em regra, já comercializavam seus produtos no Brasil. É dessa época a instalação da *General Motors* e da *Ford Motor Company* (que aqui instalam apenas oficinas para montagem de veículo e produção de algumas peças), da *Pullman Standard Car Export Corporation* (instalada em 1913, no Rio de Janeiro, para fabricação e montagem de material ferroviário). No setor alimentício pode-se destacar a *Wilson & Company*, a *Armour*, a *Swift*, a *Continental-Anglo*, que, diante da abundância de matéria prima passam a se instalar na região sul do país para produção de produtos à base de carne para exportação.

"A ação do capital estrangeiro ocupa, na economia brasileira contemporânea uma posição central e é um dos elementos fundamentais de seu condicionamento" (PRADO Jr., 1998, p.270). Para Caio Prado, muitas das condições que colocaram o Brasil a serviço do capital financeiro e aos diferentes grupos que o detêm, permanecem em nossos dias: permissão de participação em todas as atividades econômicas, liberação das fontes de matéria prima, além de colocar à disposição seu setor de serviços públicos e empreendimentos industriais.

Para Celso Furtado (1973), tanto a primeira fase da industrialização no Brasil, incipiente, voltada para o mercado interno e com base na indústria têxtil, quanto a segunda fase, mais complexa e com maior tecnologia agregada, tiveram como impulso a substituição de importações. O que acabou por diferenciar a segunda fase foi a diminuição da capacidade para importar, a presença de um desenvolvimento industrial anterior e um mercado interno em expansão, que comportava uma maior

diversificação da atividade industrial. O autor acredita que o Brasil, desde o início do século já apresentava condições favoráveis para a industrialização. Mas os interesses políticos voltados para a economia cafeeira não permitiram que isso ocorresse. Ao lado do crescimento da indústria têxtil começa a se desenvolver a indústria de material de construção e manufaturas, todas elas com forte ação governamental, seja diretamente, por meio de subsídios aos investimentos industriais, seja por meio da política cambial e de crédito. Porém, diferentemente dos países desenvolvidos, onde a industrialização se originou como processo endógeno e promoveu simultaneamente ao desenvolvimento da indústria de máquinas, da metalurgia e da modernização dos meios de transporte, no Brasil o processo ocorreu de forma exógena, onde as constantes crises de importação ditavam o comando dos investimentos. E como a maior parte dos investimentos provinha do exterior, o centro de decisões passou a ser exercido pelos grandes grupos que os detinham do capital.

De qualquer forma, a fragilidade e o caráter ainda secundário da indústria paulista no início do século, em termos globais para a economia, não impediu seu vertiginoso crescimento. Em 1938, passados apenas oito anos, São Paulo já figurava como principal pólo industrial do país, respondendo por 45% da produção nacional.

Esse aumento da industrialização faz crescer a população urbana de São Paulo e o uso da ferrovia pelos moradores dos bairros próximos à Capital. A tabela abaixo mostra o número de passageiros transportados pelas ferrovias paulistas no período de 1908 à 1918. Destaque para a Tramway da Cantareira que começou a operar em 1893:

Tabela 2. Crescimento do número de passageiros no Estado de São Paulo (1908-1918)

Ano	S.P. Railway	Cia. Paulista	Cia. Mogiana	Sorocabana	Araraquara	Tramway
1908	1.617.764	1.084.081	1.545.487	839.076	101.394	297.629
1910	1.750.669	1.245.752	1.828.925	994.091	186.540	286.368
1912	2.878.676	2.057.318	2.426.993	1.426.396	384.565	461.888
1914	2.907.865	2.021.234	2.465.850	1.387.869	442.756	1.313.419
1916	2.974.372	1.997.294	2.305.187	1.334.443	524.182	1.495.992
1918	2.957.753	1.976.889	1.816.757	1.485.978	-	1.730.941

Fonte: SÃO PAULO-Anuário Estatístico de São Paulo (1908-1918).

O transporte ferroviário de passageiros, que até o começo do século servia basicamente ao transporte de imigrantes com destino às fazendas de café, passa agora a servir aos trabalhadores das regiões periféricas da capital, fazendo surgir o transporte suburbano de passageiros.

Esse novo modo de transporte ferroviário vai crescendo, ano após ano, acompanhando o próprio desenvolvimento do parque industrial paulista que se diversifica e agrega comércio e serviços. A população do Estado assiste a um crescimento vertiginoso. De pouco mais de 830 mil habitantes em 1872, para 4,5 milhões em 1920 e mais de 7 milhões em 1940. A industrialização, aliada à concentração de terras na zona rural, provoca também o aumento da população na cidade. Em 1870, no início da construção das ferrovias, São Paulo tinha 90% de sua

população na área rural. Em 1940, esse número cai para menos de 60%. (IBGE, 1990).

Já quanto ao transporte de carga, de acordo com Saes (1981), os produtos agrícolas, mercadorias diversas e gado, no sentido interior-porto, constituíam a base da receita das estradas de ferro paulistas, no início de sua construção, representando cerca de 70% do lucro obtido. Com o aumento da lavoura cafeeira, o café passa a ser o grande responsável pela construção e prosperidade de vários trechos ferroviários até 1910 e torna-se, percentualmente, a carga transportada mais expressiva. Entre 1831 e 1840 já representava 43,8% das exportações e no período de 1891/1900, 64,5%.

O modelo agro exportador, fortemente alicerçado no café, é o responsável também, pela primeira crise no sistema ferroviário. A expansão sem controle das plantações fez com que o binômio superprodução/queda de preço, criasse um ciclo vicioso, difícil de ser interrompido. A crise mais longa da história do café (1896/1906) dá origem ao Convênio de Taubaté, onde os governos de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais passam a comprar a produção excedente, arcando assim, com o ônus da desvalorização.

Além das crises, fortes geadas ocorridas no início do século dizimaram muitas plantações, ocasionando saldos deficitários em algumas companhias. A concorrência externa e o período de recessão provocado pela primeira Grande Guerra agravaram ainda mais sua situação.

De acordo com Azevedo (s/d), das 49 companhias brasileiras de estradas de ferro, o número das que apresentaram déficits subiu de 11 em 1929, para 31 em 1946. Apesar do volume de carga e de passageiros aumentar constantemente até 1947, o valor da receita dificilmente cobria o das despesas porque o frete pago por

cargas como algodão em fardo, arroz, madeira e gado em pé, de grande volume e pouco peso, estavam bem aquém do valor pago pelo frete pago no transporte de café.

De acordo com Saes (1981), após 1923/24, o transporte de café volta aos mesmos índices anteriores como tonelada/km transportada. Porém, deixa de ser expressivo na formação do percentual total de carga, o que sugere o início de um processo de diversificação dos produtos de exportação.

A partir de 1920, é verificada a volta de uma participação maior do açúcar, com o crescimento das plantações de cana, muitas delas em substituição ao plantio de café. Pequeno aumento é verificado também no transporte de algodão e fumo. Materiais de construção, madeira, gado e cereais, começam também a se destacar. No entanto, a tarifa paga por essas mercadorias era menor que a paga pelo café, o que fez com que a receita global das ferrovias começasse a declinar, causando desestímulo à compra de ações de estrada de ferro, já que o capital aplicado vinha, ano a ano, perdendo ganho.

De acordo com Milliet (1981, p.26-39), uma das causas da diversificação da produção agrícola foi o fracionamento da terra, gerado pelas crises na cafeicultura:

> Essa fragmentação do latifúndio, se não provoca os surtos vertiginosos da implantação da lavoura cafeeira, tem ao menos a vantagem de trazer uma certa estabilidade, de comportar um coeficiente de fixação apreciável. Onde se dá, a região se salva. Onde as comunicações difíceis a impedem, a Zona periclita e morre (MILLIET, 1981, p.31).

As fazendas de fraca produção, abandonadas pelo proprietário que parte em busca de terras mais rentáveis, subdividem-se logo em pequenos sítios que são adquiridos pelos imigrantes. Essa nova forma de propriedade salva do abandono

muitas áreas, ao contrário do que aconteceu com várias cidades da região do Vale do Paraíba.

Um outro aspecto importante das ferrovias em São Paulo, que contribuiu tanto para o crescimento do transporte de passageiros quanto para a diversificação do transporte de carga, foi a "captura" que elas passaram a exercer para a economia paulista, de numerosas áreas de outros Estados, como o sul de Minas e o Triângulo Mineiro, o sul de Mato Grosso, o norte do Paraná e Goiás, todas articuladas a São Paulo por meio de linhas férreas. Segundo Matos (1981), até o advento da era rodoviária, essas ferrovias eram os únicos elementos de ligação de tão vastas regiões, o que significa que suas vinculações eram muito maiores com o Estado de São Paulo do que com seus próprios Estados.

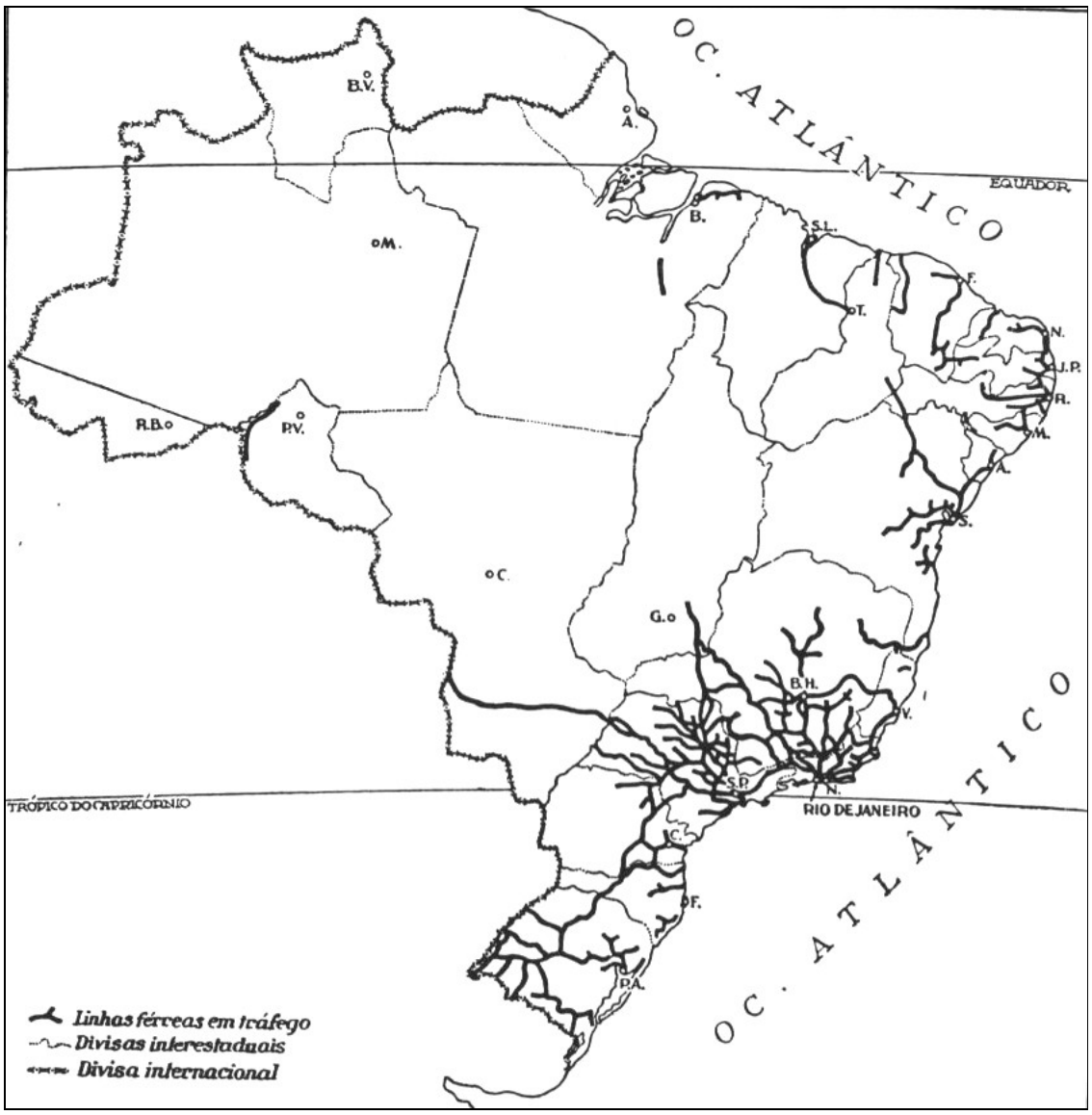
2 A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO E SUAS CONSEQÜÊNCIAS PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM SÃO PAULO

A segunda seção do trabalho estuda a implantação e a implementação do sistema rodoviário no país e o papel do Estado de São Paulo, como pólo de atração de empresas automotivas. Estuda também as políticas que privilegiaram a construção das rodovias, estimulando tanto o transporte individual quanto o transporte coletivo sobre rodas. Também neste capítulo são enfocadas as principais transformações sofridas pelo sistema ferroviário a partir da década de 50, além das administrações da Rede Ferroviária Federal e da Fepasa após a fusão e estatização das ferrovias.

2.1 Os antecedentes da implantação do sistema rodoviário em São Paulo

De acordo com Leister (1979), em seu estudo sobre a evolução do transporte rodoviário em São Paulo, até a terceira década do século XX, era evidente o domínio ferroviário no sistema de transportes em São Paulo. As primeiras cartas oficiais demonstrando o traçado das estradas existentes no Estado, editadas em 1923 e 1928, mostram claramente esse domínio, quer pela densidade, quer pelo alcance do traçado ferroviário.

A figura a seguir mostra a malha ferroviária brasileira em 1930. Fica visível o domínio ferroviário da Região Sudeste, principalmente nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e sul de Minas Gerais, onde a malha se encontra muito mais adensada do que em qualquer outra região do país:



Mapa 12. Malha ferroviária brasileira em 1930. Fonte: AZEVEDO (s/d).

Nessa época, as estradas de rodagem estavam classificadas em primeira, segunda e terceira classe. As de primeira classe tinham seu traçado, em geral,

paralelo ao das estradas de ferro o que já deixava transparecer a concorrência com o sistema ferroviário. Os pontos extremos dessa rede atingiam Cachoeira, à leste, no Vale do Paraíba, Ribeirão Preto, ao norte, com ramificação a partir de Campinas para Mogi-Mirim e Thermas de Lindóia; Tietê era outro extremo de uma estrada que passava por Itu e Porto Feliz e, Sorocaba, o ponto extremo da estrada que passava por São Roque e Santos e que aparecia como importante trajeto de ligação com a Capital.

As de segunda classe, complementando as de primeira, ligavam os pontos terminais destas com os principais centros do interior do Estado e permitiam servir todo o norte até Rio Preto e noroeste além de Araçatuba. Havia também, ligação entre Bauru, Itapetininga e arredores, na região central do Estado.

Finalmente, a rede de terceira classe era formada por estradas simples ou caminhos que formavam um emaranhado que ligava praticamente todas as localidades interioranas.

Não havia até então, estradas de alcance regional, mas sim, um número muito grande de pequenos segmentos, projetados e executados com a preocupação apenas, de interligar as inúmeras localidades que foram surgindo, com seu vizinho mais próximo.

A ferrovia ainda era o meio de transporte mais utilizado tanto para passageiros como para carga nas ligações capital-interior e porto-capital-interior e as políticas públicas ainda estavam voltadas para o setor ferroviário. Ao final da República havia 32.478 km de estradas de ferro em tráfego no Brasil, 1.145 dos quais assentados no governo presidencial de Washington Luis (1926/1930). Mas o próprio governo de Washington Luis começa a traçar modificações nesse quadro,

destinando expressivas verbas para a abertura de estradas de rodagem nos Estados mais expressivos do país, dentre os quais se inclui São Paulo.

Em 1927, foi criada a Secretaria de Viação e Obras Públicas. Sua primeira diretoria já orientava diretamente grande parte das obras e serviços rodoviários e levava as estradas paulistas até às divisas dos Estados do Rio de Janeiro, do Paraná e de Minas Gerais, além de cobrir, com pavimentação asfáltica, o trecho entre Santos e raiz da Serra do Mar.

Para financiar a construção de rodovias, é criado, em 1927, o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais, estabelecendo a cobrança adicional de 60 réis por litro de gasolina importada e um imposto de 20% para todos os veículos a motor.

De acordo com Gattás (1981), para a construção das estradas de terra batida, no governo de Washington Luis, tudo era importado: as máquinas e equipamentos, os veículos e suas peças, o combustível e lubrificantes.

Washington Luis foi deposto pela Revolução de 1930, liderada por Getúlio Vargas. Para chegar ao poder, Vargas e seus companheiros de partido (Aliança Liberal) viajam de trem do Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro, fazendo diversas baldeações.

Uma vez no governo, uma de suas primeiras ações, em 1931, foi a encampação da *Compaignie dês Chemins de Fer Fédéraux du L'Est Brésilien*, de investidores Belgas e franceses, que recebeu o nome de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Também incorporou ao patrimônio da União, os bens da *Brasil Railway Company*, que servia aos Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte (CASTRO, s/d).

Em junho de 1934, o Governo de Getúlio Vargas aprovou o Plano Geral de Viação Nacional, por meio do Decreto nº 24.497. Por meio desse Plano, teriam privilégio de planejamento e construção os troncos ou ligações que ligassem a Capital Federal (então no Rio de Janeiro), a uma ou mais capitanias das diversas unidades da Federação; às que ligassem qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de fronteira com países vizinhos; às que constituíssem via de transporte ao longo da fronteira; às que ligassem, por meio dos troncos principais, duas ou mais unidades da Federação e, finalmente, às que atendessem exigências de ordem militar.

A figura a seguir mostra as vias principais do Plano:

Mapa 13. Plano geral de Viação Nacional. Fonte: SILVA (1949).

Este plano, apesar de ser férreo-rodo-fluvial, privilegiava a construção de ferrovias, pois admitia, quanto às linhas terrestres, que a rodovia serviria, em muitos trechos, como primeira etapa, preparadora da futura ferrovia. Segundo Silva (1949, p.208):

> Nos 51.077 quilômetros que compõem esse plano, há apenas 11.180 quilômetros de aquavias, ou seja 21,8% da extensão total (...) a extensão ferroviária em tráfego era de 33.073 quilômetros. Dessa extensão foram aproveitados apenas 17.776 quilômetros. Para perfazer os 39.897 quilômetros das linhas terrestres do Plano, ficava faltando construir-se 22.121 quilômetros.

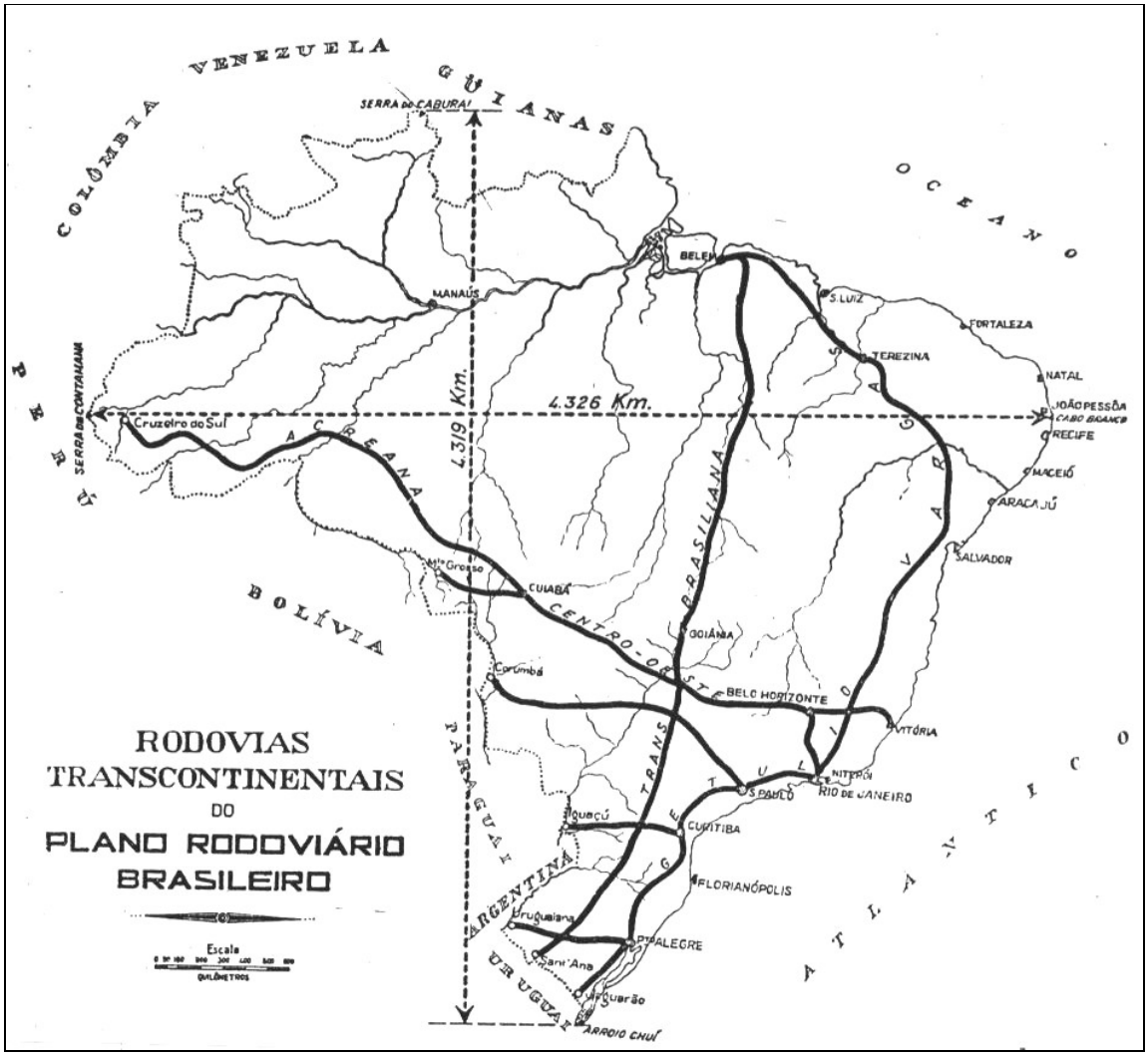
Contraditoriamente, no mesmo ano (julho de 1934) é criado o Departamento de Estradas de Rodagem, DRE, ao qual eram destinados os recursos provenientes de impostos sobre a venda de combustíveis e sobre a venda e circulação de veículos, entre outros.

Em 1937 teve início um processo de saneamento financeiro e de reorganização das estradas de ferro que levou à encampação de ferrovias estaduais e privadas, nacionais e estrangeiras, a maioria em situação econômica deficitária. Para administrá-las foi criada a Inspetoria Federal de Estradas (IFE), órgão que mais tarde foi desmembrado em dois departamentos: um para cuidar das rodovias, outro das ferrovias. O objetivo da criação desta inspetoria era evitar a interrupção do tráfego e proporcionar melhoria operacional, com a finalidade de reorganizar a administração das empresas e recuperar as linhas e o material rodante. Data desta época, o início da eletrificação dos trens suburbanos do Rio de Janeiro.

Apesar de todas essas iniciativas, o Plano Geral de Viação Nacional não foi levado a cabo. De 1934 a 1945, foram construídos apenas 1.356 quilômetros dos trechos planejados.

Em março de 1944, ainda no governo Getúlio Vargas, sucumbe o plano ferroviário: é aprovado pelo Decreto nº 15.093 o Plano Rodoviário Nacional, constituído por 27 linhas, sendo 6 rodovias longitudinais, aproximadamente no sentido norte-sul; 15 rodovias transversais, sensivelmente no sentido leste-oeste e 6 ligações entre pontos importantes de duas ou mais rodovias (SILVA, 1949).

A figura a seguir mostra o traçado dos grandes eixos, de acordo com o Plano Rodoviário Brasileiro:



Mapa 14. Plano Rodoviário Brasileiro. Fonte: SILVA (1949).

Deposto em 1945, Vargas legou ao seu sucessor, Eurico Gaspar Dutra, 35.280 km de linhas férreas em tráfego. No setor ferroviário, a ação de Dutra se fez presente na conclusão da ligação Rio-Salvador, na encampação da *São Paulo Railway* (Santos a Jundiaí), da *Great Westem of Brazil Railway Company* (Rede

Ferroviária do Nordeste) e da *Leopoldina Railway* (Estrada de Ferro Leopoldina). Em seu governo a malha ferroviária cresceu 1.401 km.

De acordo com Leister (1979), a partir de 1941, há uma mudança do quadro rodoviário anterior em São Paulo. Para atender ao surgimento de um grande número de novos municípios, há um adensamento da rede rodoviária, notadamente nas regiões de São José do Rio Preto, Marília, Assis e ao longo dos corredores servidos pela Noroeste e pela Sorocabana. Esse adensamento é justificado pelo autor, pela maior mobilidade da rodovia:

> Do mesmo modo que as estradas de ferro, as rodovias partem de São Paulo rumo a praticamente todas as direções; porém, tem em relação àquelas uma diferença fundamental: enquanto as ferrovias avançam para o interior integrando e favorecendo a circulação num sentido quase que exclusivamente linear, as rodovias permitem uma circulação mais aberta, favorecendo o intercâmbio entre as diversas regiões do Estado e esboçando pequenas redes de circulação regional; sem dúvida, a rodovia tira mais proveito do seu equipamento rodante utilizado que se sujeita a inúmeras improvisações o que certamente se torna impossível no caso da ferrovia (LEISTER, 1979, p.35).

Nessa fase, fica nítida a concorrência das rodovias com o sistema ferroviário, tanto em São Paulo como no país, uma vez que raramente uma estrada de ferro não possuía como vizinha e caminhado lado a lado, uma estrada de rodagem. A rodovia soube, inclusive, fazer uso da falta de articulação entre as ferrovias, principalmente na região oeste do Estado, por meio da abertura de estradas vicinais, tornando-se, dessa forma, o único meio de transporte disponível na interligação de várias cidades no sentido norte-sul.

Em 1946, reorganizado e com maior poder de decisão, o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) iniciou o reexame do Plano Rodoviário de

1936, ampliando-o e incluindo a pavimentação de vários trechos. Para o Estado de São Paulo, a prioridade era a construção das Vias Anchieta e Anhanguera, cujos estudos estavam em fase de elaboração final. No mesmo ano iniciou-se a construção das duas estradas, sendo que a Via Anchieta foi inaugurada em 1947 e a Anhanguera, no trecho Jundiaí–São Paulo, em 1948. Ambas foram pavimentadas com placas de concreto, exceção de trecho de baixada da Via Anchieta.

Também a capital paulista era palco de grandes transformações. O governo de Fábio Prado (1935/1938), foi marcado por obras de porte como a construção do novo Mercado Central, do estádio do Pacaembu, do novo Viaduto do Chá e da Avenida Nove de Julho. Foi em seu governo também que a Companhia City inaugurou os projetos dos bairros jardins (Jardim América, Jardim Europa e Jardim Paulista). Seu sucessor, Prestes Maia, colocou em prática o Plano Avenidas, cujas metas eram a centralização, o expansionismo, a verticalização e o rodoviarismo. Por meio desse Plano, remodelou o Vale do Anhangabaú e deu início à construção das Avenidas Itororó, hoje 23 de Maio, Radial Leste, Rio Branco e Sumaré entre outras.

A partir de então, o sistema ferroviário, que em muitos trechos já se encontrava em situação precária, começa a entrar num constante e acelerado processo de estagnação enquanto que as estradas de rodagem começam a ganhar impulso.

Leister (1979) ainda lembra que, além das facilidades oferecidas pelo transporte rodoviário como a comodidade do porta a porta, seja para carga ou passageiro, havia ainda o fator econômico. Diferentemente da ferrovia que exige planejamento, tecnologia e alto custo de implantação e manutenção, a estrada de rodagem pode surgir de um simples caminho e ir se alargando e melhorando suas condições à medida que a região cresce a passa a exigir melhores acessos.

Com o aumento das estradas, o caminhão, a caminhoneta e os utilitários passaram a ser uma opção cada vez mais utilizada no transporte de carga. Embora os primeiros automóveis tenham começado a circular apenas na última década do século XIX, em 1914 já havia cerca de 1.800.000 deles espalhados pelo mundo. Esse número subiu para 21 milhões em 1924 e para 42 milhões em 1938, sendo que desse total, quase 30 milhões circulavam nos Estados Unidos. No Brasil, entre 1907/1910 havia, entre carros e caminhões, 1.704 unidades. Esse número sobe para mais de 27 mil entre 1910-1920 e para mais de 280 mil no decênio seguinte, praticamente todos importados (AZEVEDO, s/d).

Nessa época, o processo de industrialização no país estava praticamente restrito à criação de industrias têxteis e alimentícias. Os segmentos que exigiam maior tecnologia, como química, farmacêutica, máquinas e equipamentos e fabricação de veículos eram área de atuação, quase que exclusiva, de industrias estrangeiras.

De acordo com Almeida (1972), a primeira tentativa de se instalar uma indústria de automóveis no país, foi feita em 1904, por Luiz e Fortunato Grassi. A Luiz Grassi & Irmão Industria de Carros e Automóveis começou suas atividades fabricando e reparando carruagens de tração animal. Em 1907, porém, montava e colocava em funcionamento o primeiro Fiat a rodar no Brasil.

Por volta de 1920/30, algumas montadoras foram se instalando na capital paulista. É o caso da Ford em 1919 e da *General Motors* em 1925. Em 1926, foi a vez da *International Harvester Máquinas S/A*, para a montagem de caminhões. Num primeiro momento, elas praticamente se limitavam a importar componentes para montar aqui os seus veículos, mas já propiciam o desenvolvimento de um pequeno pólo industrial, voltado para a fabricação de carrocerias e de autopeças.

Em 1929, os irmãos Grassi que, em 1924 haviam lançado os primeiros ônibus, começaram a produzir carrocerias de caminhões com cabines para a Ford e para a *General Motors*. Foi a primeira tentativa de integração horizontal na indústria automobilística brasileira.

A crise econômica de 1929 forçou uma parada na expansão do número de veículos importados pelo país. Entre 1930 e 1940, esse número cai de 250 para 160 mil unidades. Isso, entretanto, não impediu que a indústria de peças e componentes continuasse a crescer de forma consistente durante as duas décadas seguintes. Dos 539 estabelecimentos de material de transporte recenseados em 1950, 100 já se dedicavam à montagem de veículos e à fabricação de peças, empregando mais de 5 mil trabalhadores.

Em 1945 é instalada a Distribuidora de Veículos *Studebaker*, mais tarde Vemag Veículos e, em 1949, a Fabrica Nacional de Motores montou os primeiros caminhões FNM-R80.

Quanto à industria ferroviária, de acordo com Martins (1995), em 1929, foi criada, em São Paulo, a SOMA – Fábrica de Vagões, que construía, reparava e montava veículos para as estradas de ferro, além de fornecer peças sobressalentes. Havia ainda a Fábrica Nacional de Vagões, também sediada em São Paulo, capaz de fabricar até 300 vagões/ano. As outras empresas, como a Companhia Sorocabana de Material Ferroviário, a Cobrasma (Companhia Brasileira de Materiais Ferroviários) e a Mafersa (Material Ferroviário S/A), eram apenas representantes, no Brasil, de empresas estrangeiras, principalmente norte-americanas.

A autora coloca que, devido à dificuldade de importação de peças e equipamentos, principalmente no período da 1º. Grande Guerra e, logo após, durante a Grande Depressão, foram as oficinas das grandes empresas ferroviárias

as responsáveis pela reposição de todo tipo de material: “O papel das oficinas para minimizar os efeitos da precariedade do material rodante era de tal ordem que se popularizou a construção não mais de peças, mas de veículos inteiros” (MARTINS, 1995, p.2).

2.2 A implementação da indústria automobilística em São Paulo

No período pós 2º. Guerra Mundial, o Brasil vivia o período do Estado Novo. De volta ao poder em 1951, agora pelo voto direto, Getúlio Vargas adotou várias medidas, no sentido de implementar uma indústria de base e de proteger o parque industrial brasileiro, reduzindo e regulamentando as importações. Abria-se a possibilidade de instalação de uma indústria de transporte no Brasil, mais equilibrada e menos imediatista. Com a queda do Estado Novo, porém, grande parte dessas medidas foram sendo abandonadas. O país vivia um período político conturbado, provocado por várias lutas internas, movimentos sociais e disputas partidárias.

Scarlato (1981) coloca que havia duas forças no Brasil do pós-guerra. Uma, impulsionada pelo Estado Novo, tentando criar uma indústria com base e tecnologia nacionais. Outra, movida pelo poder do centro do capitalismo mundial, tentando ampliar seus mercados na periferia do sistema, exportando empresas e tecnologia. Venceram as forças externas, formadas por grandes grupos empresariais, cada vez mais monopolistas, e internamente, a política imediatista que acabou por queimar talvez a etapa mais importante de nosso processo produtivo, ligada à pesquisa e ao desenvolvimento de tecnologia nacional.

São Paulo foi o local escolhido para a expansão geográfica do setor automobilístico internacional, pois já apresentava uma infra-estrutura industrial em expansão, concentração social de renda (relacionada, em boa parte, ao café), infra-estrutura urbana e mão de obra em quantidade.

As empresas americanas eram as que mais se mostravam interessadas em se expandir geograficamente uma vez que os Estados Unidos saíram da guerra com grandes excedentes financeiros e tecnológicos que precisavam ser exportados. As grandes empresas enfrentavam nos países centrais do capitalismo, um alto custo de produção devido à elevação do padrão de vida da classe trabalhadora e da pressão exercida pelas forças sindicais. Havia um interesse muito grande em buscar novos locais de produção, para que o modelo capitalista pudesse se reproduzir.

Ainda no governo Vargas foi formada, no âmbito do Ministério da Fazenda, a Comissão Mista Brasil–Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, que atuou entre 1951 e 1953. Sua finalidade era elaborar um programa de financiamento para o reaparelhamento dos setores de infra-estrutura, como a melhoria dos portos e ferrovias. Os estudos da Comissão, no entanto, recomendavam a desativação de várias linhas férreas consideradas antieconômicas e a criação de uma rede ferroviária federal, que unificasse e administrasse toda a malha. A criação desta rede, todavia, só viria a ocorrer em 1957, quando Vargas não estava mais no poder.

O "Plano de Metas", instituído pelo governo de Juscelino Kubitschek, ao estabelecer como prioridade a criação de um parque automotivo no país em tempo recorde, colocou por terra as medidas do governo de Getúlio Vargas, de criação de um parque industrial nacional, dando abertura plena às industrias estrangeiras. Faziam parte do plano a implantação de pontos germinativos, como a indústria automobilística, e a expansão dos setores responsáveis por sua implementação,

como a industria elétrica, mecânica pesada, metalurgia, de peças para a indústria automobilística, de equipamentos industriais, "projetos realizados à custa do estreitamento dos laços de dependência com os centros capitalistas de decisões" (SCARLATO, 1981, p. 75).

Josef Barat (1990) coloca como responsável pela escolha do sistema rodoviário no Brasil nossa industrialização tardia. Para ele, se o Brasil tivesse se industrializado no século 19, a tecnologia disponível para a integração de seus mercados seria o transporte ferroviário. Como o processo de industrialização só aconteceu a partir de 1930/40, a tecnologia então disponível era o transporte rodoviário, com base em um combustível barato. E foi assim que o país se desenvolveu.

Devido a isso, ainda segundo Barat (1990), é que os governos que se sucederam após 1930, apesar das diferentes posturas partidárias e ideológicas, deram prioridade à construção de rodovias. Apesar do sistema ferroviário não ter sido abandonado por inteiro, uma vez que havia investimentos também para este setor, foi para o sistema rodoviário que se destinaram as verbas mais expressivas.

Já de acordo com Miguel Nítolo (1999, p. 5), o destino das ferrovias brasileiras frente à implantação do modelo rodoviário poderia ter sido bem diferente se, ao invés de ter sido desenvolvida apenas para servir ao modelo agro-exportador, tivesse surgido como processo de integração interestadual, como proposto pela Lei Feijó: "Se a ligação entre Rio de Janeiro e as três províncias se revelasse uma experiência bem sucedida, os trilhos certamente seriam estendidos em direção a outros pontos do país".

Ainda segundo o autor, o desinteresse de São Paulo com a criação de novos eixos de ligação, foi uma das causas que propiciaram o avanço rodoviário a partir de

1930, com o início da industrialização, assim como por sua intensificação, com a implantação da indústria automobilística, a partir de 1950.

Já Azevedo (s/d), utilizando um critério mais técnico, aponta como causas do avanço do sistema rodoviário e a decadência das ferrovias, a conjugação de uma série de fatores: instalações obsoletas, material excessivamente castigado pelo tempo, falta de investimentos para remodelação do equipamento técnico, utilização inadequada do material rodante e de tração, redução da capacidade retributiva das zonas percorridas, a incapacidade para suportar tráfego intenso, a presença de trechos pioneiros e de construção barata que não acompanharam, em melhoria e volume de carga, o desenvolvimento econômico da região.

Para Martins (1995), as causas do fracasso ferroviário foram, essencialmente, o atraso na instalação das indústrias de material ferroviário no país, o que provocou uma dependência excessiva das importações, tornando muito alto o custo de sua manutenção; a má administração pelo Estado que se fazia sentir entre outros, nas políticas tarifárias mal elaboradas, e no empreguismo que provocava o inchamento do corpo de funcionários; a dificuldade de modificação do combustível, uma vez que ao iniciar a década de 50, a maior parte das ferrovias ainda utilizava o carvão, e, finalmente, a concorrência com o sistema rodoviário.

Para Vasconcelos, a razão principal está na escolha pelo modelo rodoviário, opção clara das classes médias que sempre estiveram presentes nas decisões políticas do país:

> Depois do término da segunda grande guerra, os automóveis adquiriram importância crescente, na medida em que o desenvolvimento diversificou as atividades e gerou novas classes médias ávidas por mobilidade social (...) Apesar das grandes diferenças entre os países [em desenvolvimento], a maioria deles experimentou os mesmos processos de abandono e

> desmantelamento dos sistemas ferroviários, acompanhados da ampliação dos sistemas rodoviários, como uma opção clara por um espaço adaptado ao automóvel (VASCONCELOS, 2000, pp.51/52).

Para Arbix e Zilbocivius (1997), a razão maior se encontra na condição de submissão e de dependência tecnológica que se tornou mais aguda a partir da implantação da industria automobilística no Brasil:

> Com JK, o Brasil intensificaria suas ligações com o capital estrangeiro, procurando moldar sua indústria doméstica. O gesto, de longa duração, marcaria estruturalmente nossa economia. As corporações que então aceitaram os convites governamentais trouxeram o oligopólio em sua bagagem genética, um hábito cultivado em seus países de origem. O Estado brasileiro, desdobrando-se para atrair investimentos, passaria também a dividir suas prerrogativas, permitindo que a vontade das corporações multinacionais se entrelaçasse com suas estratégias de desenvolvimento. As pressões permanentes e os ensaios de colonização do setor público freqüentariam agora com mais intensidade – e, não raramente com opacidade – os meandros da política e da economia (ARBIX e ZILBOCIVIUS, 1997, p.7).

De acordo com os autores, o automóvel passa, na segunda metade do século XX, a ser o sinônimo do progresso nacional. Freqüenta os sonhos de ricos e pobres, governantes e governados. E a instalação de um parque industrial automotivo, a partir de 1956, torna-se um dos eixos centrais dos planos governamentais.

A tabela a seguir, mostra o número de automóveis importados pelo Brasil, no período de 1946 à 1959:

Tabela 3. Número de automóveis importados pelo Brasil (1946-1959)

	Carros de passeio					*Veículos comerciais*					*Jipes*	
ANO	EUA	ALEMANHA	INGLATERRA	FRANÇA	TOTAL (unidades)	EUA	ALEMANHA	INGLATERRA	ITALIA	TOTAL (unidades)	EUA	TOTAL (unidades)
1946	89,5%	—	6,2%	2,7%	9.637	92,8%	—	4,7%	0,2%	18.732	—	—
1947	76,3%	—	8,6%	11,0%	28.794	93,8%	—	3,1%	0,3%	37.035	—	—
1948	59,0%	—	23,0%	13,9%	31.751	95,1%	—	3,0%	0,3%	36.148	—	—
1949	43,8%	—	41,6%	8,5%	21.390	87,3%	—	7,8%	2,0%	19.503	—	—
1950	27,1%	2,5%	55,1%	6,8%	15.717	81,2%	3,0%	11,7%	1,9%	33.010	—	—
1951	63,5%	5,1%	22,1%	5,1%	47.274	82,4%	7,2%	5,9%	2,0%	62.228	—	—
1952	59,4%	6,5%	28,0%	4,2%	30.494	77,4%	10,2%	5,8%	2,4%	49.625	86,8	5.755
1953	50,1%	32,8%	5,1%	8,6%	6.363	74,3%	7,6%	—	—	6.719	99,6	3.823
1954	34,1%	49,8%	0,0%	7,3%	4.226	75,9%	11,8%	—	0,0%	26.312	98,9	6.236
1955	65,8%	16,9%	1,5%	8,3%	1.536	50,0%	12,8%	9,6%	23,2%	9.313	80,8	1.744
1956	54,8%	7,8%	0,5%	0,3%	997	52,5%	17,0%	3,3%	21,9%	15.152	91,4	2.394
1957	61,1%	23,4%	0,6%	2,1%	2.617	56,1%	29,7%	1,0%	11,1%	31.853	97,3	9.292
1958	29,9%	65,2%	0,2%	0,8%	8.580	61,6%	27,9%	0,1%	8,3%	28.996	89,9	10.447
1959	20,4%	68,1%	0,1%	10,9%	27.087	74,2%	18,0%	—	6,3%	53.926	71,2	10.870

Fonte: SHAPIRO (1997, p.27).

De Acordo com Shapiro (1997), no período de 1946 à 1948, os veículos automotores e autopeças suplantaram até mesmo as importações, tradicionalmente predominantes, de petróleo e trigo. As empresas européias e norte-americanas estabeleciam novos padrões de competição, buscando apenas a exportação, livre de investimentos fora de seu país de origem: viviam a cômoda situação de exportadoras de kits para montagem nos países subdesenvolvidos, ávidos em adquirir mais unidades.

O primeiro plano para implementação de um parque industrial no país, restringia as importações e obrigava as montadoras transnacionais a optarem entre abandonar o lucrativo mercado brasileiro ou a iniciarem, num prazo de cinco anos, a produção de veículos que contivessem de 90 a 95% de peças nacionais. Até então, praticamente todos os veículos eram importados como kits completos (CKD) ou parcialmente desmontados (SKD) e remontados no país por subsidiárias estrangeiras ou por empresas nacionais licenciadas. E as peças fabricadas no Brasil,

que chagavam a abranger 30% do conteúdo dos veículos eram, em sua maioria, acessórios sem sofisticação tecnológica.

Para implantação das medidas de abertura ao setor automobilístico internacional, foi criado, em 1956, o GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística que previa, em sua 1º etapa, o incentivo à produção de utilitários e caminhões e numa 2º etapa, a produção de automóveis. Ao centralizar os representantes dos diversos setores administrativos em um único órgão, o Geia conferia aos seus tecnocratas um grau de autonomia nunca antes experimentado, aos quais cabia a tarefa de definir metas de produção e nacionalização, admitindo inclusive projetos individuais de investimentos e monitoramento de sua evolução.

Além das fontes de financiamento, um dos maiores incentivos para as industrias automobilísticas foi a permissão de importação de todo equipamento que entrasse no país como investimento estrangeiro direto sem o pagamento de taxa cambial.

O quadro a seguir mostra os projetos aprovados pelo Geia entre 1956/1957:

Quadro 1. Projetos para instalação de indústrias automobilísticas aprovados (1956-1957)

1. General Motors do Brasil S.A.
   Caminhões: HD-6.503 (médio) e Chevrolet 3.104 (leve)
2. Ford Motor Co. Exports, Inc.
   Caminhões: F-600 e F-350 (médio) e F-100 (leve)
3. Mercedes Benz do Brasil S.A.
   Caminhões: L-312 e LP-312 (médio), LP-315 (pesado), ônibus 0-321-4
4. Toyota do Brasil S.A. Indústria e Comércio
   Toyota Jipe
5. Volkswagen do Brasil Indústria e Comércio de Automóveis S.A.
   Kombi (veículo utilitário) e Sedan de luxo 113 (carro de passeio)
6. Vemag, S.A. – Veículos e Máquinas Agrícolas
   DKW Vemaguet (veículo utilitário), Candango (jipe), DKW Belcar (carro de passeio).
7. Scania Vabis do Brasil S.A.
   Scania Vabis (caminhão pesado). Originalmente produzido pela Vemag. A empresa tornou-se uma companhia independente em julho de 1960.
8. Fábrica Nacional de Motores (FNM)
   FNM (caminhão pesado) e Alfa Romeo J.K. (carro de passeio). O projeto do automóvel foi implementado originalmente pela Fabral S.A., uma associação de capital brasileiro e a Alfa Romeo.
9. Internacional Harvester Máquinas S.A.
   S-184 (caminhão pesado)
10. Willys Overland do Brasil S.A.
    Jipe Willys, Rural Willys e Pequeno Caminhão Militar Willys (veículo utilitário), Dauphine e Aero-Willys (carros de passeio). O automóvel era originalmente um projeto da Chrysler-Willys do Brasil S.A.
11. S.A. Industrial de Motores, Caminhões e Automóveis, Simca do Brasil
    Vedette (carro de passeio)

Projetos aprovados mas abortados

12. Rover do Brasil S.A. Indústria e Comércio
    Jipe L. Rover
13. Fabral S.A. – Fábrica Brasileira de Automóveis Alfa
    AR/103/B (carro de passeio). Este projeto foi implementado mais tarde pela FNM.
14. Máquinas Agrícolas Romi S.A.
    Romi BMW (carro de passeio)
    Esta empresa produziu o carro de passeio Romi-Iseta fora dos auspícios do GEIA.
15. NSU Brasileira S.A. Indústria e Comércio de Veículos Motorizados
    Prinz (carro de passeio)
16. Indústria Nacional de Locomotivas (INL)
    Caminhão Krupp
17. Borgward do Brasil S.A.
    Isabella (carro de passeio)
18. Chrysler-Willys do Brasil S.A.
    Plymouth Savoy-1956 (carro de passeio)
    Mais tarde tornou-se o projeto Aero-Willys da Willys.

Fonte: SHAPIRO (1997, p.39).

Das onze empresas que iniciaram o processo de fabricação de veículos no Brasil, três eram controladas por capital brasileiro (Wyllys-Overland, Vemag e Fábrica Nacional de Motores), duas eram *joint-ventures* (Mercedes Benz e Simca) e

as outras seis, controladas ou de propriedade de empresas estrangeiras (Ford, General Motors, International Harvester, Scania Varbis, Volkswagen e Toyota).

Importante destacar o papel da Fábrica Nacional de Motores, por ser uma das pioneiras da industria automobilística brasileira, tendo sido uma das principais montadoras de caminhões pesados e automóveis durante pelo menos duas décadas (1950 e 1960). Sua história está intimamente ligada à estratégia do governo Vargas, de dotar uma infra-estrutura industrial no país.

Iniciou produzindo motores de avião e após a 2º Guerra, passou por um período de indefinição industrial, fabricando bicicletas, geladeiras e tratores. A partir de 1940, transforma-se em montadora de caminhões e prossegue com essa atividade até sua venda à Alfa-Romeo, em 1968. De acordo com Ramalho (1997), a intenção de vender a FNM vinha sendo arquitetada desde o golpe militar, em 1964. O processo de venda sofreu crítica da imprensa e do Congresso, a ponto de se constituir uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) para investigar os termos do contrato e as condições que teriam sido extremamente facilitadas para o capital estrangeiro.

Uma das justificativas mais utilizadas pelo governo JK, para a rápida implantação da indústria automobilística no país foi a necessidade de reduzir o desequilíbrio da balança comercial para a qual as importações de automóveis estava contribuindo enormemente. No entanto, com o passar dos anos e o aumento da produção, esse problema se viu agravado, pois, a quantidade cada vez maior de veículos em circulação, principalmente o automóvel, fez crescer a nossa dependência com os países exportadores de petróleo e de outros produtos ligados direta ou indiretamente ao setor.

A aprovação irrestrita de projetos fez com que as estimativas de gastos, inicialmente previstas em 35 milhões de dólares, ultrapassasse, logo no primeiro ano, os 70 milhões de dólares, não incluído neste valor o financiamento dos investimentos.

Em 1957, com o aumento da potência instalada nas usinas geradoras e com as melhorias nas condições de acesso da capital à Via Anchieta, várias empresas automobilísticas passaram a adquirir grandes áreas na região do ABC paulista, para instalação de suas linhas de montagem.

Ocorre aqui, uma situação interessante no processo de industrialização paulista. Apesar de ser o sistema rodoviário, instalado no ABC paulista, o responsável pela implantação de diversos setores industriais em São Paulo, como o de mecânica, metalurgia, elétrica e química, tais setores continuam ainda a se instalar no eixo ferroviário e, de certa forma, determinar o crescimento da cidade.

É assim que, na zona leste, ao longo das linhas da RFFSA, nas regiões de Ermelino Matarazzo, Guaianazes, Itaquera e São Miguel, vão se instalando e se concentrando, indústrias de material de transporte, mecânicas, de material elétrico e químicas, correspondendo a 32,5 % das indústrias locais. O mesmo ocorre com os trilhos da Sorocabana, ao longo da Marginal dos Pinheiros, de Osasco até Santo Amaro/Interlagos e com a região contígua a Santo André (Mauá, Ribeirão Pires), ao longo da Santos a Jundiaí.

A Zona Norte, que não contava com via férrea para transporte de carga, uma vez que os trens da Cantareira serviam, basicamente, ao transporte de passageiros, não assistiu ao processo de concentrações industriais e acabou se caracterizando pela formação de bairros quase que exclusivamente residenciais.

A implementação do sistema rodoviário foi ainda responsável pela urbanização e crescimento das cidades da região do Vale do Paraíba. Várias indústrias mecânicas, químicas e de autopeças começaram a se instalar nos arredores de São José dos Campos, Taubaté e Guaratinguetá, principalmente após a construção da Via Dutra, para poder atender à crescente indústria automobilística de São Paulo.

Em 1958, é fabricado pela empresa DKV-Vemag, o 1º carro de passeio no Brasil, dando início a um modelo que traria grandes modificações na paisagem da cidade e afetaria, sobremaneira, o sistema ferroviário no Estado de São Paulo e no país.

A tabela a seguir mostra o aumento da frota brasileira de veículos no período de 1958 à 1985.

Tabela 4. Frota nacional de veículos cadastrados (1958-1985)

Ano	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros[1]	Total
1958	395.823	22.295	70.810	331.847	820.785
1962	698.643	120.761	347.595	172.269	1.339.268
1966	1.170.257	37.302	410.820	578.047	2.136.426
1970	1.795.846	47.155	384.846	834.693	3.062.540
1974	3.210.909	59.356	495.441	794.341	4.560.047
1978	6.579.872	100.402	790.725	1.279.942	8.750.941
1982	7.935.815	114.935	873.913	1.763.590	10.688.253
1985	9.494.198	130.064	972.961	2.587.227	13.184.450

Fonte: BRASIL-IBGE (1990).

[1] Inclusive veículos automotores de duas e três rodas, comerciais leves, para serviços especiais, importados e outros de finalidade não identificada, exceto, no entanto, os veículos sem tração própria.

A tabela mostra o rápido crescimento da frota de automóveis e caminhões em todo o período levantado. Mostra também a queda acentuada do número de ônibus no período de 1962 à 1966, com recuperação gradual nos anos subseqüentes.

De acordo com Scarlato (1981), em 1972, os automóveis já constituíam 79% da frota nacional de veículos. Transformado em símbolo da nova imagem social, entrava definitivamente na vida dos brasileiros, independentemente de sua classe social já que, cada vez mais, diversificavam-se os modelos, numa tentativa bem sucedida de alcançar um número cada vez maior de segmentos.

Em 1976, o binômio automóvel x petróleo respondia por 21,8% do total de empregos e 48,3% do faturamento industrial no Brasil, sem contar os sub-setores ligados direta ou indiretamente à indústria automobilística.

Para Vasconcelos (2000), o significado do automóvel nas sociedades contemporâneas é multifacetado e nenhuma característica pode explicar sozinha a influência dessa tecnologia em nossas vidas. Ele aponta as quatro visões tradicionais que tentam justificar a forte aceitação e disseminação do automóvel: a primeira delas é a que identifica o carro como símbolo de poder; a segunda, corresponde aos símbolos de liberdade e privacidade; a terceira corresponde às idéias de juventude, confiança própria e prazer pessoal e a quarta visão relaciona-se à utilidade do automóvel como tecnologia que permite uma mobilidade sem precedentes na história dos transportes. Essas visões, no entanto, são insuficientes para explicar a importância do mercado de automóveis e do seu uso nos países em desenvolvimento. Para o autor, a questão fundamental está ligada ao crescimento

das classes médias brasileiras e à reorganização do espaço que é feita cada vez mais em função dos interesses dessas classes:

> O grande aumento nas viagens por automóvel feitas por setores limitados esta relacionada a mudanças econômicas e urbanas mais amplas: a rede diária de atividades da classe média, apesar de diferenças entre subgrupos específicos, incorporou novos destinos e motivos, principalmente ligados à educação privada, medicina privada, esporte, lazer e compras, com impactos profundos nas suas necessidades de transporte (...) Essas novas formas de consumo derivam da mercantilização das relações sociais, própria da modernização capitalista. No caso brasileiro, elas definiram uma linha divisória clara entre as classes médias e as classes trabalhadoras, para reforçar as suas diferenças sociais e políticas: as crianças das classes trabalhadoras continuam a caminhar até as escolas públicas e os centros de saúde dos bairros e têm seu lazer brincado nas ruas ou em lotes vazios nas proximidades (VASCONCELOS, 2000, p.116).

A opção pelas rodovias e pelos veículos sobre rodas fica mais evidente após a aprovação, no governo Vargas, do Plano Rodoviário Nacional. De 1951 à 1960 foram construídos apenas 606 km de vias férreas no país. No período militar, o sistema rodoviário cresceu ainda mais, com a abertura e pavimentação de rodovias em quase todos os Estados da federação.

Os números, em São Paulo, mostram a evidência desta opção: em 1969 já havia 12.563 km de estradas construídas, sendo que quase 4.000 km já haviam sido pavimentadas. E as grandes rodovias começam a aparecer. Em 1963, já havia sido construído um pequeno trecho da Rodovia Castelo Branco e se iniciavam os estudos para construção da Rodovia dos Bandeirantes, entre São Paulo e Campinas, onde se entroncaria com a Via Anhanguera. Também a ligação entre São Paulo e Mogi das Cruzes teve seus estudos iniciados nesse período. Na década de 70, tiveram início a construção da Castelinho (acesso de Sorocaba à Rodovia Castello Branco),

a Rodovia Dom Pedro I, ligando a Via Anhanguera à Presidente Dutra e estendendo-se de Campinas a Jacareí; a Estrada dos Estudantes, ligando Mogi das Cruzes à Rodovia Presidente Dutra; a duplicação do trecho da SP-340, entre Campinas e Jaguariúna; a duplicação da Anhanguera, de Limeira a Araras, e da Washington Luiz, do entroncamento com a Anhanguera até Rio Claro; a conclusão da Rodovia dos Imigrantes nos trechos da Serra e da Baixada e conclusão da Rodovia dos Bandeirantes.

Para Costa (2001), o rodoviarismo no Brasil apresentou duas fases. Na primeira, as estradas de rodagem serviam como interligação, como substituta das ferrovias, para consolidar rotas já existentes. Na segunda, surgiram como estradas de penetração para o interior do país, servindo para preencher as lacunas deixadas pela ferrovia. Nesta fase fica mais visível o sucateamento da rede ferroviária, uma vez que as rodovias se inserem como melhor alternativa por ultrapassarem, em muito, o trajeto abarcado pelo sistema ferroviário.

Para Braga (1979), o período que vai de 1940 à 1960, revelou transformações que permitem considerar o rodoviarismo como um fenômeno internacional em todos os países capitalistas. Ressalva, no entanto, a importância de se atentar para as conseqüências da implantação do modelo rodoviário segundo os diferentes estágios de desenvolvimento dos países. Naqueles onde já existiam outras modalidades de transporte integradas ao seu espaço econômico, o rodoviarismo significou um salto tecnológico que promoveu ganhos econômicos e sociais a partir do conjunto do sistema de transportes. Ao contrário, nos países com insuficiente desenvolvimento férreo-hidroviário, como o Brasil, o rodoviarismo foi contraditório: significou avanço técnico-econômico, de um lado, mas, de outro, promoveu o atraso e o desequilíbrio das demais modalidades. Para o autor, no setor

de transportes, como em vários outros, as políticas estatais forjadas sob condições de subordinação na estrutura capitalista mundial, onde os projetos de infra-estrutura são implementados visando prioritariamente atender a rentabilidade do setor industrial privado, tendem a promover um desenvolvimento econômico-social que traz em si não a superação continuada do atraso, mas a convivência contraditória deste atraso, com características de avanço.

2.3 As conseqüências, para o sistema ferroviário, da escolha pelo modelo rodoviário

Desde 1945, praticamente todas as metas de crescimento para o país, envolvem o setor rodoviário. As ferrovias tornaram-se, sob o ponto de vista das políticas públicas, antieconômicas, já que, construída a estrada de rodagem, era o próprio usuário quem tinha de arcar com a manutenção das rodovias e da malha viária fosse por meio do pagamento de pedágio, fosse por meio do pagamento de impostos e taxas que já incidiam sobre a compra e manutenção do veículo.

A implementação do sistema rodoviário eliminaria também o problema dos gastos com manutenção e reposição de veículos (frota de locomotivas, trens de passageiros e vagões de carga) assim como a manutenção da via permanente, uma vez que seria o próprio usuário, dono de automóvel ou de caminhão, quem acabaria arcando com tais despesas.

Só que esse planejamento não levou em conta que os gastos com a implantação e implementação do sistema rodoviário vão além da construção das

ruas, avenidas e rodovias. Incluem, entre outros, gastos constantes decorrentes das obras viárias urbanas tais como pontes, viadutos, além de sinalização, monitoramento e policiamento, custos esses, muitas vezes difíceis de ser calculados por incluir vários setores da administração pública. Isso sem falar dos custos provenientes dos benefícios diretos, concessões e vantagens exigidas pelas empresas e custeadas pelo Poder Público da União, Estados e Municípios que, apesar de ficarem mais visíveis hoje com a guerra fiscal travada por diversos Estados da federação, constituem uma prática corrente desde a instalação das primeiras montadoras.

De acordo com Nascimento (2001), na implantação da indústria automobilística no Brasil, feita com recursos estrangeiros, as montadoras trouxeram equipamentos e máquinas velhas e obsoletas e receberam grandes subsídios, que no período 1956/1961 atingiram US$ 0,89 para cada dólar aplicado. Passados apenas quatro anos, elas utilizariam novamente desse recurso para modernização de seu parque industrial.

Entre os estímulos dados ao setor rodoviário, Barat (1990, p.25) fala das taxas e impostos criados com a finalidade específica de impulsionar a construção, melhoria e conservação de rodovias:

> (...) Em primeiro lugar, a famosa Lei Jopert, de 1945, que criou o Fundo Rodoviário Nacional, baseado na arrecadação de imposto único sobre combustíveis e lubrificantes e que reorganizou, na forma de autarquia, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, possibilitando que, durante 30 anos (até 1975) o país dispusesse de um arcabouço administrativo no setor de transporte rodoviário. A base era do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), à cuja imagem e semelhança se organizavam departamentos estaduais - os DERs - cumprindo funções regionais descentralizadas. E, por delegação do DNER, Estados como São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e Minas Gerais construíram e administraram rodovias federais com recursos próprios.

Mais tarde, juntaram-se a esses impostos, outros tributos, como a Taxa Rodoviária Única, criada em 1969, e o Imposto sobre o Transporte Rodoviário, destinados a melhorias na infra-estrutura rodoviária, distribuídos automaticamente entre União, Estados e Municípios.

As obras viárias decorrentes da aplicação desses recursos propiciaram às industrias automobilísticas instaladas no país, a ampliação constante de reprodução de seu capital. Suas estratégias de venda, bem sucedidas, colocavam um número cada vez maior de veículos em circulação, gerando mais recursos, num processo de auto-alimentação que se mantém inalterado até hoje.

Enquanto isso, os recursos para reaparelhamento, manutenção e modernização das ferrovias só começam a ser investidos, de maneira mais efetiva, a partir de 1953, com a criação do Banco Nacional e Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. Só que havia uma diferença fundamental: enquanto os recursos recolhidos por meio de taxas e impostos, destinados às rodovias, funcionavam a fundo perdido, os recursos do BNDES, destinado às ferrovias, funcionavam como empréstimo e tinham que ser reembolsáveis. Dessa forma, as empresas ferroviárias encampadas pelo poder público estatal ou federal, tinham que, a exemplo de qualquer empresa privada, ser rentáveis, para poder arcar com juros e amortizações, decorrentes dos empréstimos.

Ainda segundo Barat, apenas em 1967 foi criado o Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário, novamente com diferenças importantes se comparado ao do setor rodoviário. Para ele eram destinados, em média, 10% da arrecadação do imposto único sobre combustíveis enquanto que para o Fundo Rodoviário eram destinados 80% daquela arrecadação. Sendo o volume de recursos para a ferrovia

muito menor, ele conseguia apenas suprir o reaparelhamento ou compra de material rodante não sendo suficiente para a melhoria das vias permanentes.

A tabela seguinte mostra claramente a escolha pela rodovia. Os investimentos no setor ferroviário, ao longo dos doze anos levantados não chega a 12% do total investido, no mesmo período, no setor rodoviário. Não fica difícil imaginar o estrago que essa política provocou nas ferrovias do país.

Tabela 5. Investimentos no setor de transportes no Brasil (1960-1972), em milhões de cruzeiros

Ano	Automóveis			Ferroviário
	Rodovias	Veículos	Total	
1960	2.573,49	6.874,68	9.448,17	1.120,48
1961	1.898,89	6.118,65	8.017,54	965,27
1962	1.794,80	8.786,19	10.580,99	1.151,32
1963	1.822,84	8.221,61	10.044,45	1.275,39
1964	2.307,30	8.202,57	10.509,87	1.105,75
1965	4.689,12	6.650,29	11.339,41	1.605,31
1966	4.285,90	7.797,72	12.083,62	1.503,89
1967	5.369,63	7.597,87	12.967,50	1.340,23
1968	4.759,15	9.610,99	14.370,14	1.095,60
1969	6.018,75	10.560,75	16.579,50	1.319,23
1970	6.252,65	12.131,52	18.384,17	1.566,92
1971	7.442,37	13.602,66	21.045,03	2.144,39
1972	7.330,00	15.635,21	23.169,21	2.842,04
Total	**56.744,89**	**121.794,71**	**178.539,60**	**19.036,06**

Fonte: SÃO PAULO-Anuário Estatístico de São Paulo (1960-1972).

Como conseqüência dessa desigualdade de investimentos, tem-se a seguinte tabela, que mostra a evolução das redes viárias no Brasil, em milhares de km:

Tabela 6. Evolução das redes viárias no Brasil (1951-1979), em milhares de quilômetros

	1951	1960	1970	1979
Rodovia	302,1	467,0	1.146,6	1.384,5
Ferrovia	36,8	37,2	31,9	30,1

Fonte: JACOB (1982).

Os dados acima mostram um crescimento de 358,2% da malha rodoviária e uma redução de 18,2% da ferroviária.

Outro dado importante é sobre a variação da frota. A tabela abaixo mostra a diferença de variação entre o setor rodoviário e ferroviário.

Tabela 7. Evolução da frota rodoviária no Brasil (1960-1979)

	1960	1970	1979
Automóvel	570.195	2.324.309	5.079.026
Ônibus	27.645	50.767	113.926
Caminhão/ caminhoneta	389.773	454.249	4.072.033
Outros	-	193.356	426.165
Total	987.613	3.022.681	9.691.150

Fonte: JACOB (1982).

Tabela 8. Evolução da frota ferroviária no Brasil (1960-1979)

	1960	**1970**	**1979**
Locomotivas	4.454	2.351	2.336
Carros de Passageiros	4.611	5.419	2.054
Vagões	59.382	68.500	73.428
Total	68.447	76.270	77.818

Fonte: JACOB (1982).

Como pode se observar, de 1960 até 1979, houve um aumento de 881% na frota automotiva brasileira, com destaque para a frota de automóveis no primeiro período (1960/70) e para a de caminhões e caminhonetas no segundo período (1970/79). Já a frota ferroviária, no mesmo período, assistiu a um decréscimo de 47,5% no número de suas locomotivas e de 55,5% nos carros de passageiros. Apenas os vagões de carga tiveram um pequeno aumento no número de suas unidades (23,7%).

Com uma variação de frota tão expressiva, o resultado não poderia ser outro: os caminhões roubaram da ferrovia, a carga, enquanto os automóveis e ônibus, os passageiros.

As tabelas a seguir mostram a variação do percentual de mercadorias e passageiros transportados entre os diversos modais, no período de 1950 à 1979:

Tabela 9. Transporte de mercadorias no Brasil em percentuais (1950-1979)

	1950	1960	1970	1979
Rodoviário	38%	60,5%	69,6%	70%
Ferroviário	29,2%	18,7%	16,9%	17%
Hidroviário	32,4%	20,6%	12,1%	10,2%
Dutoviário	-	-	1,3%	2,6%
Aeroviário	0,4%	0,2%	0,1%	0,2%

Fonte: JACOB (1982).

Tabela 10. Transporte de passageiros intermunicipais no Brasil em percentuais (1950-1979)

	1950	1960	1970	1979
Rodoviário	63,7%	75,1%	93,5%	96,7%
Ferroviário	30,5%	19%	4,7%	0,9%
Hidroviário	0,3%	0,1%	-	-
Aeroviário	5,5%	5,8%	1,8%	2,4%

Fonte: JACOB (1982).

Fica claro o domínio do setor rodoviário sobre o ferroviário, tanto no transporte de cargas como de passageiros. No setor de cargas, a rodovia rouba não só da ferrovia, mas também da hidrovia, o domínio sobre o transporte tanto nas pequenas quanto nas longas distâncias. No de passageiros intermunicipais, o domínio do ônibus é quase total.

Segundo dados oficiais (SÃO PAULO, 1972), apenas no período de 1961 à 1971, o volume de carga transportada por rodovias aumentou de 46,8 para 130,2 milhões de toneladas/km enquanto que o transporte ferroviário cresceu de 14,4 para 31,8 milhões de toneladas/km, sendo que dos 17,4 milhões de toneladas/km de acréscimo na carga, 13,7 foram transportados pela Cia Vale do Rio Doce.

No transporte de passageiros, o quadro é ainda pior: enquanto a rodovia assistia a um aumento de 59,5 milhões de passageiros em 1961 para 225,8 milhões em 1971, a ferrovia sofria uma redução de 165,2 milhões em 1961 para 11,9 milhões de passageiros em 1971.

Esse quadro se mantém até 1973, quando começa a ocorrer a primeira crise mundial do petróleo. Nessa época, mais de 70% de nossos produtos eram transportados por rodovia. Como o estado da rede ferroviária encontrava-se deplorável, nada poderia ser feito de imediato. Apenas uma política direcionada e de longo prazo poderia recuperar a malha, tornando-a competitiva com o transporte rodoviário.

Os investimentos na recuperação da malha ferroviária passam a visar então o transporte de cargas com vistas à futura privatização. O transporte de passageiros de longo percurso, infelizmente, não teve a mesma sorte. Foram tantos anos sem investimentos que o transporte rodoviário não teve dificuldades em vencer a disputa. Foi uma guerra realmente desigual.

2.4 As principais transformações no sistema de transporte ferroviário em São Paulo até a década de 1970

2.4.1 As melhorias no sistema de subúrbios na Região Metropolitana de São Paulo

O modelo agro exportador já utilizava, desde a construção das primeiras ferrovias, a capital de São Paulo, para atividades de armazenamento e processamento primário.

Com o início da industrialização, a presença da ferrovia na capital e vizinhanças, incentivou a concentração de atividades industriais e de entrepostagem tanto dentro quanto fora da área central da cidade. Começam então a surgir os assentamentos urbanos que vão se adensando no entorno e ao longo das vias férreas. Foi a partir daí que começou o tráfego urbano e suburbano de passageiros.

O serviço chamado de subúrbio era basicamente dirigido às concentrações fora da capital, uma vez que a região central da cidade contava com uma rede de bondes e ônibus que cobria praticamente todas as necessidades do transporte urbano.

Até 1926, de acordo com Stiel (1978), a circulação de pessoas da capital era feita quase que exclusivamente por meio do serviço de bondes e de automóveis particulares. O transporte de mercadorias era feito pelos carros de aluguel e de carga.

As primeiras linhas de ônibus começam a circular em 1932, fazendo a ligação com o centro, dos bairros que não eram servidos pela ferrovia. O número de

linhas regulares, que em 1933 era de 323, sobe para 704 em 1939, num claro indicativo do aumento da população urbana.

Em 1947 foi criada a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos. De acordo com Stiel (1978), os ônibus convencionais e tróleibus transportavam, no município, 35% dos passageiros, cabendo aos bondes os 65% restantes. Essa afirmativa leva a concluir que os trens funcionavam como meio de transporte apenas para as regiões mais afastadas da capital. Em 1958, a CMTC começa a autorizar empresas particulares para o transporte em ônibus, dando mais regularidade ao serviço. No final desse ano já havia cerca de 3.000 ônibus em circulação na área urbana. Em 1967, havia cerca de 75 empresas operando no município.

A partir da década de 40, com o aumento do número de passageiros e de ônibus em circulação, o sistema viário vai se tornando caótico. Alguns trechos centrais da malha ferroviária, que já atendiam a um número expressivo de usuários, começam então a receber melhorias de caráter social como a eletrificação e a aquisição de novos carros de passageiros.

A tabela a seguir mostra o volume de passageiros transportados em São Paulo, por meio da malha ferroviária:

Tabela 11. Passageiros transportados pela malha ferroviária no Estado de São Paulo (1940-1946)

Período	Santos-Jundiaí	Paulista	Sorocabana	Mogyana	Cantareira
1940	16.289.917	6.449.719	6.261.721	2.458.199	4.065.463
1944	20.839.435	9.562.262	8.266.446	3.459.079	7.040.950
1946	24.020.176	11.224.152	10.103.074	3.170.463	8.663.067

Fonte: Anuário Estatístico de São Paulo (1940-1946).

Se considerarmos que em 1940 a população do Estado de São Paulo era de pouco mais de 7 milhões de habitantes e a da capital, de aproximadamente 1,3 milhão, fica fácil perceber a importância do sistema ferroviário no Estado e, em especial, das regiões atendidas pelo subúrbio uma vez que é expressivo o número de passageiros transportados pelas duas empresas que, praticamente, só prestavam esse serviço: a Santos-Jundiaí e a Cantareira.

Com o crescimento da demanda de usuários e a degradação do sistema, em decorrência da falta de investimentos no setor, este serviço passou a ser alvo de críticas constantes e justificadas por parte do público usuário. A eletrificação do sistema ferroviário veio a resolver, em parte, esse problema, uma vez que exigiu a compra de novas composições que tornaram o transporte, por um certo período, mais rápido, seguro e confortável.

De acordo com Borba (1971), quatro foram as estradas de ferro que contribuíram para a formação do atual sistema de subúrbios da cidade de São Paulo, sendo que uma delas, a Cantareira, foi extinta em 1965.

Construída em 1893 com a finalidade de transportar materiais para a construção do reservatório destinado ao abastecimento de água da capital, na Serra

da Cantareira, a ferrovia Tramway da Cantareira, com 21 km de extensão, foi adaptada para o transporte de passageiros na região por ela percorrida. A partir de 1942, foi incorporada à Estrada de Ferro Sorocabana, sob a denominação de Linha Tamanduateí-Cantareira e teve sua linha remodelada. Sua bitola foi alargada, as condições de seus trens de passageiros foi melhorada e suas locomotivas, a vapor, substituídas por outras, diesel-elétricas. Funcionou durante 72 anos e foi uma das principais responsáveis pelo desenvolvimento da zona norte da capital, sendo lembrada inclusive na letra imortal de Adoniran Barbosa, "Trem das Onze".

As outras três empresas responsáveis pelo sistema de subúrbios em São Paulo foram a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Sorocabana, que já era administrada pelo Estado de São Paulo desde 1919.

Desde sua criação, a Santos Jundiaí transportava carga e passageiros, e seus trens de passageiros já funcionavam em 1906, com características iguais às dos trens que viriam a ser denominados de trens de subúrbio. Antes da eletrificação, porém, suas composições eram formadas por carros de madeira rebocados por locomotivas a vapor.

A partir de 1950, a Santos a Jundiaí passou por um grande processo de remodelação. A maior parte das antigas estações, ainda com as marcas da arquitetura britânica, foram sendo reconstruídas. Algumas, como Lapa, Piqueri, Pirituba, Moóca, Ipiranga e Utinga ainda guardam algumas características dessa remodelação.

À medida que se procedia à eletrificação, as antigas locomotivas eram substituídas por elétricas. Os trens-unidades, fabricados especificamente para serviços de subúrbio, entram em tráfego em 1952, mas em número muito pequeno.

Somente em 1957, data da incorporação da Santos-Jundiaí à Rede Ferroviária Federal, são colocados em circulação um número maior deles (30 trens-unidades, num total de 90 carros), podendo, assim, se estabelecer um serviço de subúrbio mais eficiente (BORBA, 1971). Em 1958, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí já estava quase que totalmente eletrificada; faltava apenas o trecho ligando Mauá à Paranapiacaba, que foi concluído em 1959.

O maior crescimento no número de passageiros transportados verificou-se no período de efetiva melhoria da ferrovia, ou seja, durante e eletrificação e substituição das composições. De 28 milhões de passageiros em 1952, o número progrediu para 47 milhões em 1956. Desse ano até 1966, houve oscilação entre crescimento e queda, mas no geral, a ferrovia ganhou passageiros ao longo do período, pois fechou o ano de 1966 com mais de 52 milhões de passageiros transportados (BORBA, 1971).

Quanto à antiga Central do Brasil, esta só começa a ser eletrificada em 1955, nos trechos entre as estações Roosevelt e São Miguel Paulista. O movimento de passageiros na zona suburbana de São Paulo por ela servida, cresce sensivelmente, de ano para ano. De 9 milhões de passageiros transportados em 1941, sobe para mais de 13 milhões em 1948, com a seguinte distribuição: de Roosevelt à Itaquera - 67%; de Itaquera à Mogi das Cruzes – 18% e na variante de Poá – 15%.

O trecho até Mogi das Cruzes é priorizado e eletrificado em 1958. Grande número de trens de subúrbio, porém, continuaram a circular com locomotivas a vapor até 1962, dada a insuficiência de locomotivas elétricas e de trens-unidades.

Apesar das melhorias nesta ferrovia mostrarem-se insatisfatórias, elas refletiram positivamente na quantidade de pessoas transportadas. Em 1958 a ferrovia transportou 33 milhões e em 1963, 68 milhões de passageiros. Os anos

subseqüentes, porém, começam a assistir um declínio: o envelhecimento da frota e a insuficiência em sua renovação, fazem novamente cair a qualidade dos serviços, levando passageiros habituais a procurar novas modalidades de transporte. E a perda foi grande: mais de 10 milhões de passageiros em apenas três anos. Dos 68 milhões verificados em 1963, o transporte caiu para 57 milhões de passageiros em 1966 (BORBA, 1971).

Já na Estrada de Ferro Sorocabana, o serviço de subúrbio, nos moldes como existe hoje, surgiu no ano de 1928, ligando as estações Julio Prestes, na capital, à Jandira, para atender aos trabalhadores residentes nos municípios de Osasco, Carapicuíba, Itapevi e Jandira. Embora a ferrovia atendesse, desde sua inauguração, com trens mistos e de pequena velocidade, aos moradores dos subúrbios de São Paulo, não havia transportes especiais para esse fim.

A Sorocabana inicia seu plano de remodelação em 1946. Este plano contemplava o prolongamento da linha até a margem do Rio Pinheiros de onde seguiria até a região sul. Esse trecho se destinaria, de início, ao transporte de carga e seria um novo elo de ligação com o litoral por meio de seu entroncamento com a linha Mairinque-Santos.

Entrega seu primeiro trecho eletrificado em 1944, entre as estações Julio Prestes e Amador Bueno. Passa a eletrificar então seu ramal de Santos, cuja conclusão até a estação Evangelista de Souza, ocorre em 1961.

Apesar da eletrificação do trecho metropolitano ocorrer já em 1944, a ferrovia continua a operar com os velhos trens de madeira por mais quinze anos. Somente em 1959, com a compra de 30 trens-unidades japoneses, os subúrbios da Sorocabana começam a prestar um serviço de melhor qualidade.

Com a Sorocabana, a situação é semelhante às citadas anteriormente, ou seja, a partir da eletrificação, a linha começa a assistir um aumento constante no transporte de passageiros. Antes da eletrificação, transportava pouco mais de 2 milhões de passageiros/ano. Esse número é crescente até 1960, ano que atinge os 19 milhões. Entre os anos de 1961 e 1964, possivelmente em consequência da introdução de novas linhas de ônibus servindo a região operada pela ferrovia, há um decréscimo de passageiros. Esse número, porém, volta a crescer a partir de 1965 chegando ao ano de 1970 com o transporte anual de mais de 26 milhões (BORBA, 1971).

A tabela da página seguinte mostra o número de passageiros/ano transportados apenas no trecho urbano e suburbano do Município de São Paulo, no período de 1957 à 1973, de acordo com o sistema utilizado:

Tabela 12. Passageiros transportados por ano no trecho urbano e suburbano do Município de São Paulo (1957-1973)

Período	Bondes	Auto-ônibus	Estradas de ferro
1957	257.845.868	588.615.369	65.172.296
1960	157.465.717	665.627.340	79.945.657
1963	76.647.255	830.311.830	94.474.995
1967	5.941.489	1.339.116.358	61.068.405[1]
1969	-	1.491.949.457	93.349.157
1970	-	1.424.353.417	89.925.042
1973	-	1.445.723.185	99.408.600

Fonte: Anuário Estatístico de São Paulo (1957-1973).

[1] Falta o movimento anual da Santos a Jundiaí.

O período mostra a eliminação gradual do sistema de bondes que serviam a região central da cidade e os bairros mais próximos. Os usuários desse meio de transporte foram, em sua maioria, migrando para o sistema de auto-ônibus, implantado em substituição ao sistema anterior. Verifica-se que no período estudado, que coincide com o da eletrificação das ferrovias, há um aumento quase que constante do número de passageiros de subúrbio, porém, a estagnação da malha não permitia que o número de usuários aumentasse na mesma proporção ocorrida com o número de usuários de ônibus.

2.4.2 A criação da Rede Ferroviária Federal

Em 1952, em face da precariedade da situação das estradas de ferro pertencentes à União, provocada pela falta de interesse e, portanto, de investimentos no setor, o Governo já acena com a possibilidade de integração das ferrovias, centralizando dessa maneira, seu gerenciamento e administração.

Neste ano, o então presidente Getúlio Vargas, envia ao Congresso Nacional projeto de lei resultante de sugestões de uma Comissão Especial (Comissão Mista Brasil–Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico), que julgou ser recomendável a incorporação administrativa de todas as ferrovias já existentes, fossem elas autarquizadas, de regime especial (concessões) ou de propriedade privada, "todas beneficiárias de recursos da União para suprir investimentos ou compensar déficits de arrecadação" (Revista Ferroviária nº 11, novembro de 1988, p.7-10), transformando-as em S/A.

Em 1957, após mais uma década de estagnação e deterioração de grande parte das linhas, ocorre essa incorporação. A lei 3115 determinou a transformação das estradas de ferro pertencentes à União em Sociedade por Ações. Nasce a Rede Ferroviária Federal S.A., visando unificar e modernizar todas as estradas, que somavam pouco mais de 30.000 Km de linhas.

As 18 ferrovias que se integraram, formando a Rede, foram: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro Bragança, Estrada de Ferro São Luis-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Rede Ferroviária Federal do Nordeste, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia e Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, Estrada de Ferro Santa Catarina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Estrada de Ferro Goiás.

Apenas duas ferrovias ficaram sob a responsabilidade do Exército: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia, por ser considerada estratégica à política internacional, uma vez que nasceu de um acordo político entre Brasil e Bolívia e a Estrada de Ferro Tocantins, no Pará, por ser considerada de segurança nacional.

A empresa, assim constituída, precisou enfrentar, de início, diversos problemas. Um deles, provocado pela grande variedade de bitolas. Essa falta de padrão dificultava o trabalho de planejamento voltado à malha, como um todo. Outro problema dizia respeito ao quadro de funcionários. À época da incorporação, a empresa possuía 167.000 empregados, regidos por vários regimes empregatícios: havia funcionários públicos estaduais e federais, estatutários e celetistas. Um

terceiro problema consistia na diversidade de estruturas administrativas, de padrão de gerenciamento, de equipamentos e de modelo operacional.

Devido a essa série de problemas, a empresa havia perdido a competitividade no transporte de cargas, apresentando um dos piores índices mundiais de produção e eficiência. Esse índice, medido por meio da quantidade de toneladas-quilômetro úteis (TKU) transportados longo do ano, correspondia, em 1957, a um número próximo de 6,1 milhões enquanto que nos países com melhor desempenho, girava em torno de 30 a 40 milhões.

A fase inicial de administração teve como meta principal, tornar a empresa novamente competitiva no transporte de cargas, no intuito de diminuir os déficits que vinham aumentando progressivamente ao longo dos anos.

O I Plano Nacional de Desenvolvimento (BRASIL, 1971), editado durante o primeiro governo militar, buscava, na modernização da ferrovia, uma ferramenta de escoamento da produção, já que a meta principal era de crescimento acelerado por meio, principalmente, do aumento das exportações. A partir da recuperação da malha para o transporte de carga, no entanto, já começa a visualizar a idéia de passar para a iniciativa privada, os gastos futuros com a conservação e manutenção do sistema. Foi com essa idéia, ainda em germinação, que começaram as primeiras transformações no sistema ferroviário como um todo.

Para poder passar às mãos da iniciativa privada, em primeiro lugar, o sistema deveria pertencer, por inteiro, ao Poder Público; em segundo lugar, o trecho urbano e suburbano, deficitário devido à sua missão social, deveria ser segmentado e separado do restante da linha. Finalmente, o transporte de carga deveria ser privilegiado na distribuição de recursos para se tornar atraente à iniciativa privada. E

o primeiro passo para se alcançar todos esses objetivos, já havia sido dado com a unificação da malha.

A Empresa, seguindo as metas traçadas pelo I PND[1], conseguiu alguns resultados. Diminuiu o déficit que, em 1964 girava em torno de 500 milhões de cruzeiros, para 198 milhões em 1974. A evolução do número de empregados por milhão de TKU transportado, passou de 12,3 em 1964, para 2,6 em 1974 (RODRIGUES, 1975).

Passados 19 anos, em 1975, a malha ferroviária contava com 23.000 km de linhas, com redução de 7.000 km por meio da erradicação de linhas e ramais que se tornaram anti-econômicos, devido, segundo a empresa, à concorrência do transporte rodoviário e à falta de potencial das regiões.

Devido às erradicações, em 1976, o número de estradas independentes diminuiu para 13, mas, apesar da unificação, foi mantida a estrutura organizacional individual das ferrovias.

2.4.3 A fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo

Segundo Borba (1971), São Paulo teve vários planos para a implantação de um transporte rápido sobre trilhos, na região metropolitana.

O primeiro deles foi apresentado pela "Light" (grifo do autor), em 1927, época em que esta empresa mantinha um contrato para exploração dos serviços de transporte de passageiros em São Paulo. A proposta apresentada sugeria a

[1] Plano Nacional de Desenvolvimento.

construção de três linhas radiais: uma em direção à região leste, atravessando em subterrâneo a Rua do Carmo e, em elevado, da Rua da Mooca até a Avenida Celso Garcia; a segunda, seguindo o trajeto da atual Avenida Nove de Julho e a terceira, em direção à região norte, vindo a substituir, futuramente, a linha férrea da Cantareira. Como material rodante, seriam utilizados os bondes elétricos que a empresa já possuía e que serviam a região central da cidade.

A partir desse primeiro projeto, vários foram se seguindo, em sua maioria incompletos quanto à definição de traçados ou de material rodante.

Em agosto de 1966, no governo municipal de Faria Lima, foi criado o GEM – Grupo Executivo do Metropolitano, com o objetivo de contratar uma empresa especializada para elaborar os estudos econômico-financeiros e pré-projeto de engenharia para a implantação de um transporte rápido sobre trilhos. Em dezembro do mesmo ano, foi constituída a Companhia do Metropolitano de São Paulo, da qual ficou majoritária a Municipalidade, que passou a absorver as funções do GEM.

Em abril de 1967 foi assinado um contrato com um grupo teuto-brasileiro para elaboração desses estudos. Ficou inicialmente definido pelo grupo HMD (Hochtief, Montreal e Deconsult) os seguintes traçados: 1º - Santana-Jabaquara, com ramal Paraíso-Moema, de 21 km; 2º - Casa Verde-Vila Maria, com 16 km; 3º - Pinheiros-Via Anchieta, com ramal Parque D.Pedro-Vila Bertioga, com 18 km e 4º - Vila Madalena-Paulista, com 5 km. No total, seriam construídas 75 estações dentro do sistema ferroviário convencional, utilizando trilhos de aço e rodas metálicas com bitola de 1,60 metros.

Em abril de 1968 é concretizado o Metrô de São Paulo: são assinados os contratos para a construção do primeiro trecho da linha norte-sul e, no mesmo ano, começam os trabalhos de escavação.

Segundo informações da empresa, a escolha pelo traçado norte-sul, ligando Santana e Jabaquara, cortando a região central da cidade, foi feita devido à inexistência de transporte ferroviário para os moradores dessas regiões e também visando descongestionar o trânsito já caótico da região central.

Várias foram as dificuldades encontradas, principalmente na execução do trecho central, entre as estações Sé e São Bento, conforme afirmação da própria empresa, disponível em seu web-site:

> Edifícios, ruas estreitas e monumentos históricos exigiam a utilização de um equipamento até então nunca utilizado no Brasil ou mesmo na América do Sul: o shield, uma espécie de broca gigantesca, que trabalhava embaixo da terra, sem interferir na superfície, e deixava o túnel pronto, revestindo suas paredes com anéis metálicos ou de concreto (METRO, 2007, s/n).

O primeiro *shield*, que acabou sendo apelidado de “tatuzão”, era semi-automático e foi comprado por uma das empresas contratadas, a Camargo Correia, nos Estados Unidos. Em seguida chegaram mais dois *shields*, agora automáticos, adquiridos da Alemanha.

Durante a execução da linha norte-sul, já se discutia o traçado da próxima linha que teria apenas 7 km de extensão, ligando o bairro da Casa Verde ao de Vila Maria e deveria ser totalmente subterrânea. Esse traçado foi profundamente alterado: três vezes mais longa e com uma configuração totalmente diferente, a linha leste-oeste passou a ser projetada para ser construída na superfície, aproveitando um trecho do leito da via férrea da antiga Rede Ferroviária Federal. Depois de um amplo debate, foi constituído um convênio pelo qual a linha leste-oeste teria o direito a compartilhar 23 km de via férrea.

Em 1972, a linha "Nova Leste" como ficou denominada na época, teria então uma extensão de mais de 30 km entre a Praça da Sé e Guaianazes, paralela aos trilhos da ferrovia. Posteriormente, seria construído o trecho Guaianazes-Calmon Viana, com a utilização total do leito ferroviário e com uma economia de 2/3 sobre o orçamento original.

Foram feitas muitas críticas na época, pois esse traçado beneficiaria áreas já servidas pela ferrovia, em detrimento de outras que não possuíam o serviço ferroviário. E novamente o traçado foi alterado: a linha seria construída até Itaquera, correndo paralela aos trilhos da ferrovia.

Já em 1973, discutia-se também, prioritariamente, a construção da Linha 2-Verde, com 4,75 km de extensão, e seis estações, entre os bairros do Paraíso e Sumaré. Mudanças no governo do Estado e a tumultuada construção do trecho leste, em direção à Itaquera, acabaram por adiar para 1979, o início de sua construção.

Devido a dificuldades de financiamento e a realização de outras obras viárias, a execução do metrô teve que se realizar num ritmo mais lento que o previsto inicialmente e o primeiro trecho da linha norte-sul, de 6,4 km, entre Jabaquara e Vila Mariana foi entregue apenas em abril de 1974. De início, funcionava apenas de segunda à sexta-feira, das 9:00 as 13:00 horas. Pouco a pouco, foi sendo aumentado o período de funcionamento.

Estando ainda em fase inicial de construção, a equipe de engenharia do Metrô, acabou fazendo várias alterações no projeto inicial, incorporando novas tecnologias, não oferecidas pelo grupo alemão, como a utilização de carros em aço inoxidável, sistema automático de controle e sinalização de trens e de outros equipamentos que permitissem, futuramente, a integração com outros modais de transporte.

Diante das novas tecnologias, a empresa abriu mão de adquirir pacotes fechados que delegava aos fornecedores a fabricação e a montagem dos equipamentos e sistemas e assumiu o controle do processo, procurando parceria com indústrias nacionais e instituições de pesquisa.

De acordo com a empresa, ganharam todos. Ganhou a equipe de engenharia do metrô, que conseguiu absorver novas tecnologias; ganhou a empresa nacional, pois todas as empresas estrangeiras fornecedoras do Metrô obrigaram-se a transferir seus conhecimentos às indústrias nacionais e sua equipe de engenheiros. Ganharam as instituições de pesquisa que participaram dos projetos, como a UNICAMP (Universidade Estadual de Campinas), a FDTE (Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico de Engenharia) e a POLI (Escola Politécnica da Universidade de São Paulo) uma vez que conseguiram adaptar a tecnologia importada às necessidades brasileiras, promovendo seu aprimoramento.

Graças a esta filosofia, a linha norte-sul (hoje Linha 1 - Azul), obteve um índice de nacionalização próximo dos 70% e a linha leste-oeste (hoje Linha 3 - Vermelha), um índice de 95%.

A tabela a seguir mostra o número de passageiros/ano transportados no Município de São Paulo, por modalidade, no período de 1974 à 1981:

Tabela 13. Número de passageiros transportados por ano no Município de São Paulo (1974-1981)

Período	Metrô	Tróleibus e Auto-ônibus	Subúrbio
1974	209.584 [1]	1.483.039.342	99.722.361
1975	21.052.026 [2]	1.521.779.425	62.066.399 [3]
1976	145.489.592	1.644.635.395	96.158.113
1977	175.450.587	1.710.010.917	99.923.718
1978	190.275.581	1.682.828.296	113.887.665
1979	194.123.760	1.757.136.295	130.121.743
1980	208.573.919	1.811.272.108	143.232.636
1981	227.622.024	1.781.290.650	141.517.613

Fonte: SÃO PAULO-Anuário Estatístico de São Paulo (1974-1981).

[1] Início da operação comercial em 16/09/74;
[2] Início da integração Metrô-Onibus em 14/07/75;
[3] Os dados da Central do Brasil foram omitidos por falta de informação.

Como é possível observar, há um significativo aumento no número de passageiros transportados tanto pelo sistema metroviário quanto pelo ferroviário, apesar desse número ainda estar bastante aquém daquele transportado pelo rodoviário. O aumento verificado entre 1975/76 no Metrô, ocorre devido a entrada em funcionamento de toda extensão da linha norte-sul (Santana à Jabaquara), em setembro de 1975 e com o início da operação do Sistema Metrô-ferrovia na Estação da Luz, em janeiro de 1976. O sistema de integração, pelo crescimento observado, estimulou o usuário do transporte rodoviário a migrar para o trem e o metrô.

2.4.4 A criação da Fepasa

Embora a fusão das ferrovias paulistas fosse uma idéia bastante antiga, ela só começa a tomar corpo após a incorporação, pelo Estado de São Paulo, da Companhia Paulista, a última das grandes empresas particulares, em 1971.

No início da década de 60, antes mesmo que o governo de São Paulo determinasse os primeiros estudos para examinar a viabilidade da unificação das ferrovias em um só sistema, o Instituto de Engenharia de São Paulo, por iniciativa própria, já preconizava a formação da Rede Ferroviária Estadual – REF, sugerindo, inclusive, a designação de nomes para dirigir futura empresa.

Em 1961, o governo do Estado encomendou a Sofrerail - *Societè Française d'Etudes et Realizations Ferroviaires*, um levantamento completo da situação das estradas de ferro paulistas; esses estudos deram origem a um primeiro anteprojeto.

Um ano depois, com base nas informações da comissão, o governo encaminhava à Assembléia Legislativa uma mensagem pedindo a instalação de uma empresa unificadora sob a denominação de Ferrovia Paulista S.A.- FEPASA.

Entre os argumentos utilizados pelo governo para justificar tal unificação, estavam os de ordem econômica: centralização dos estudos de programas de investimentos e coordenação dos serviços rodoviários auxiliares; administrativa: centralização das importações, da contabilidade e do orçamento; comercial: criação de tarifas padronizadas e técnica: uniformização de serviços e material, assim como remanejamento de material já existente.

Apesar desses fortes argumentos, a Assembléia rejeitou a pretensão do governo e a questão só voltou à mesa de votações em 1966 quando o novo governo estadual determinou novos estudos pela Secretaria dos Transportes.

Da reabertura dos estudos ao encaminhamento do projeto passaram-se apenas dois meses. A razão de tanta rapidez, saber-se-ia depois, era devida a rumores de que o governo federal cogitava de integrar as ferrovias paulistas ao sistema da Rede Ferroviária Federal; estudos nesse sentido já estavam sendo realizados no GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes) desde o ano anterior, a pedido do Ministério dos Transportes.

Em dezembro do mesmo ano, porém, a Assembléia Legislativa rejeita novamente o projeto do Executivo alegando exigüidade de prazo, o que leva o então Secretário dos Transportes a renunciar ao seu cargo.

A fusão passa a ser feita então, passo a passo, por meio de decretos. O primeiro deles, assinado em 1967, transferiu para a Companhia Paulista, a administração da Estrada de Ferro Araraquara e para a Companhia Mogiana, a administração da Estrada de Ferro São Paulo-Minas.

Depois de observados os efeitos dessa primeira medida, deu-se o segundo passo com a uniformização de todas as ferrovias dentro de um mesmo regime jurídico. Para realizar o acerto, o governo baixou diversos decretos, no final de 1969, transformando as estradas de sua propriedade em empresas de Sociedade Anônima.

Após todas essas medidas, o projeto volta novamente à Assembléia Legislativa e desta vez, em dez dias é aprovado, em sessão extraordinária ocorrida no dia 15 de outubro de 1971. Dessa forma, por meio do Decreto n.10.410, a 10 de novembro de 1971, ocorre a fusão das cinco ferrovias paulistas: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara, a Estrada de Ferro

Sorocabana, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas.

Com a unificação, cada uma das estradas perdeu a sua personalidade jurídica e operacional e a nova empresa, de regime estatal e economia mista, adquiriu uma extensão de 5.300 km de trilhos, quantidade correspondente, na época da fusão, a quase um quarto das linhas férreas em tráfego existentes no Brasil.

Durante o período de formação da FEPASA, que durou pouco mais que uma década, a malha ferroviária paulista passa por um processo de encolhimento sem precedentes. Como já ficou demonstrado, a escolha pelo modelo rodoviário, ao qual passam a ser destinadas verbas expressivas, trouxe como conseqüência o desmantelamento de todo sistema ferroviário. O transporte de passageiros de longo percurso foi o que mais rapidamente sentiu os efeitos dessa escolha. A falta de manutenção nos carros de passageiros, deixou muitos deles sem condição de uso. Com um número reduzido de carros em circulação, foi sendo reduzido também o número de viagens realizadas por composições. Em alguns trechos, as viagens deixaram, inclusive, de ser diárias, restringindo-se a determinados dias da semana. Os usuários do transporte ferroviário, já então sem alternativa, passam a utilizar a rodovia. E é justamente essa queda – provocada - do número de passageiros, o argumento mais utilizado pelo poder público para a eliminação do serviço.

De acordo com Giesbrecht (2006), entre 1960 e 1975 são desativados, para transporte de passageiros, nove ramais da Mogiana (Jataí, Mococa, Pinhal, Bento Quirino, Amparo, Socorro, Cajuru, Baldeação e Rio Grande), dez da Sorocabana (Tietê, Borebi, Cantareira, Guarulhos, Santa Cruz do Rio Pardo, Pirajá, Mairinque, Piracicaba, São Pedro e Francisco Quirino) e vinte da Companhia Paulista (Água Vermelha, Jaú-Dourado, Analândia, Terra Roxa, Campos Sales, Barra Bonita,

Luzitânia, Agudos, Dourado, Itápolis, Bariri, Jaboticabal, Bebedouro, Ribeirão Bonito, Nova Granada, Santa Veridiana, Olímpia, Nova Granada, Descalvado e Palmeiras).

2.5 As políticas nacionais de desenvolvimento e o gerenciamento do Sistema Ferroviário pós-1970

Para entender as medidas adotadas pelos administradores do sistema ferroviário paulista, após a formação da Rede Ferroviária Federal e da Fepasa, faz-se necessário um estudo das políticas que foram traçadas, no nível nacional, para o desenvolvimento econômico do país, notadamente para o setor de infra-estrutura, onde se encontra o setor de transportes.

Essas políticas encontram-se detalhadas nos Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II, formulados no período militar e no Plano Nacional de Desenvolvimento formulado no primeiro governo civil, pós-ditadura. O governo militar pós-1964 se firmou num modelo econômico e político de abertura de mercado, sofisticação tecnológica e distribuição excludente que contribuiu ainda mais para o processo de concentração social de renda.

Como já foi ressaltado anteriormente, o Primeiro PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, instituído por meio da Lei nº 5727 de 04 de novembro de 1971, traça as diretrizes e prioridades da economia nacional para o período de 1972/74.

Todo investimento feito no setor de transportes teria como finalidade maior, facilitar a circulação da produção brasileira tanto dentro quanto fora do território nacional, com vistas a alcançar o objetivo fundamental que era o de "expansão

econômica acelerada" (BRASIL, I PND, 1971, p.13), por meio de uma estratégia industrial, agrícola e de exportação (o termo "Corredores de Exportação", foi substituído, por meio da ressalva nº 5, por "Corredores de Transporte").

A estratégia industrial visava a desconcentração industrial da Grande São Paulo e o aumento da participação deste segmento no quadro de exportações. Para tanto, se fazia necessário, entre outros fatores, o crescimento e expansão do mercado interno e do aumento da participação da empresa estrangeira, num programa que se mostrava propício às "fusões" como técnica de fortalecimento empresarial.

Já a estratégia voltada para a agricultura, estava orientada para a substituição do café, na pauta das exportações, por manufaturados, minérios e produtos agrícolas não tradicionais, além da abertura de um novo e promissor vetor agrícola, a região centro-oeste.

Com a intenção de "ocupar" e articular todas as regiões do país, grandes estradas foram abertas, entre elas a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, que consumiram parcela significativa do total investido no setor de transportes. Na divisão dos investimentos, o setor rodoviário ficou com mais de 50%, enquanto os outros 50% foram divididos entre os setores Ferroviário, Portos e Navegação Marítima e Fluvial, além de Transportes Aéreos.

Os investimentos no setor ferroviário visavam, em última análise, o melhor e mais rápido escoamento dos produtos destinados à exportação, dentro da estratégia econômica externa.

O II Plano Nacional de Desenvolvimento (BRASIL, II PND, 1974), elaborado para o período de 1975/77 mantém a concepção de crescimento adotada no I PND, por meio de grandes investimentos, principalmente, nos setores industrial e

tecnológico. Os investimentos no setor de transportes visavam, antes de tudo, favorecer a economia de exportação. Para o transporte de passageiros nos grandes centros urbanos, é criado, por meio da coordenação entre União, Estados e Município, o Programa Nacional de Transportes Coletivos, cuja meta principal era a de integrar os sistemas ferroviário e rodoviário ao sistema metroviário, que começava a ser implantado nas principais capitais do país.

A crise mundial de petróleo, em 1973, responsável pela eliminação dos subsídios ao uso do petróleo e derivados, redefine o modelo para o transporte ferroviário. A prioridade agora é pela eletrificação das ferrovias, de forma que possam vir a contribuir, mais efetivamente, para o transporte de cargas no país, uma vez que o crescimento acelerado continua sendo a meta básica a nortear todas as diretrizes do plano.

O I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República (BRASIL, I PND-NR, 1985), ao traçar as metas econômicas e sociais para o período 1986/1989, deixa claro que a mudança de regime governamental não implica necessariamente numa mudança de planos, ao menos nas políticas adotadas para o setor de transporte.

Ao fazer um diagnóstico dos últimos vinte anos, reconhece três fases distintas vivenciadas pelo setor de transporte.

A primeira se encontraria marcada "pelo desenvolvimento do modelo rodoviarista, baseado no uso intensivo de petróleo, então importado a custos reduzidos (...) e pela relativa estagnação no transporte ferroviário, na cabotagem e na navegação interior" (BRASIL, I PND-NR, 1985, p.175).

A Segunda fase tem início com o primeiro choque do petróleo que conduziu:

> À diminuição do ritmo de expansão e pavimentação da rede rodoviária, intensificando-se, em contrapartida, as atividades de conservação e restauração. O transporte urbano sobre trilhos, que se apresentava declinante, foi reincentivado com o desenvolvimento de programas de reequipamento e a intensificação da construção dos metrôs de São Paulo e Rio de Janeiro. O transporte ferroviário de cargas alcançou índice expressivo de crescimento (I PND-NR, 1985, p.175).

A terceira fase da política de transportes caracteriza-se, segundo o Plano, pela melhoria do setor visando às exportações, uma vez que, após o segundo choque do petróleo e a elevação das taxas de juros internacionais, a partir de 1980, o setor vive "um quadro de escassez de recursos internos que o induziram a redirecionar suas linhas de ação".

Reconhece também, vários problemas no setor ferroviário, entre os quais: a deterioração crescente do capital fixo de todas as modalidades, o desequilíbrio entre a capacidade de pagamento do usuário e o preço dos serviços, o que fez aumentar a concessão de subsídios, e a inexistência de coordenação entre as instituições responsáveis pelas atividades do setor.

A intenção de promover a melhoria da rede, tendo como objetivo a privatização (e a conseqüente eliminação do transporte de passageiros de longo percurso), torna-se mais clara:

> Na área de transportes, os objetivos principais voltam-se para a recuperação do capital fixo do setor, que se deteriorou ao longo dos últimos anos, e a melhoria dos serviços proporcionados pelo sistema de transporte (...) As metas previstas para o período do plano compreendem: restaurar 3.330 quilômetros de linhas férreas de bitola métrica nos principais corredores de exportação; melhoramentos em 2.500 quilômetros da malha ferroviária no Nordeste; adquirir 70 locomotivas e 4.900 vagões; recuperar 350 locomotivas e 2.400 vagões; restaurar 24 mil quilômetros de estradas federais; modernizar e recuperar 28 pistas de pouso e pátios de manobra, bem como 16 terminais de passageiros, em aeroportos que atendem a aeronaves de grande porte (I PND-NR, 1985, p.13-14).

Como pode se observar, todas as melhorias anunciadas para o setor ferroviário são traçadas no sentido de melhorar o desempenho da ferrovia no transporte de carga, tornando-a mais competitiva e possibilitando o aumento de sua participação no volume total de cargas transportada no país.

Para o transporte de passageiros nos grandes centros urbanos, onde está incluso o transporte de passageiros sobre trilhos, a meta é a descentralização da política e da programação setorial, atribuindo-se poderes aos órgãos e instituições estaduais e locais, incentivando o planejamento que promova a redução das tarifas por meio da integração entre os diversos modais. Ficava determinada a constituição de empresas estaduais para operar os sistemas ferroviários que até então vinham sendo operados pelo poder federal.

2.6 Administração da Fepasa

A fusão das cinco ferrovias paulistas só se completa em março 1972, mês em que a primeira diretoria completa o primeiro ano de sua gestão. Cada uma delas administraria pelo prazo de 4 anos.

Estudando os relatórios anuais ao longo da existência da FEPASA, percebe-se que, apesar da descontinuidade quanto aos planos traçados inicialmente e da maior ou menor clareza na especificação dos objetivos almejados, praticamente todas as administrações seguem a linha mestra proposta pelo governo federal por meio dos I e II PND, e, posteriormente do I PND da Nova República, cujo

objetivo principal é a recuperação e readequação da malha responsável pelo transporte de carga, fator essencial para a futura privatização do sistema.

Desde o início fica clara também, a intenção de eliminar, progressivamente, o transporte de passageiros de longo percurso que, por não ser lucrativo, poderia ser um empecilho ao processo de privatização. Apenas o setor de subúrbios não deveria ser eliminado, uma vez que os estudos realizados nesta área, mostram que a melhor alternativa seria a integração entre os diversos meios de transporte urbano na capital e, nessa integração, principalmente com o metrô, a malha ferroviária torna-se peça chave dentro dos sistemas multimodal e intermodal.

Cabe lembrar que o único trecho urbano de passageiros servido pela malha da Fepasa, à época de sua formação, é o que liga a Estação Júlio Prestes à Itapevi. O trecho que liga Osasco à Jurubatuba era, até então, utilizado apenas para carga, não havendo estações ao longo de seu percurso. Ambos faziam parte da antiga Estrada de Ferro Sorocabana.

2.6.1 Primeira Gestão – 1971/75

A primeira diretoria tem como missão principal a centralização administrativa e operacional do sistema e o enxugamento do quadro de funcionários.

No tocante à centralização, o processo encontrou muitas dificuldades pois cada uma das cinco ferrovias tinha sede em cidades diferentes, (apenas a da Sorocabana situava-se na capital). Cada ferrovia tinha também uma organização diferenciada, com métodos, processos e padrões próprios.

Quanto ao quadro de funcionários, foram demitidos, de um efetivo de 36.665 empregados, apenas em 1972, 7.318 homens, "dos quais 3.245 excluídos por diversos motivos e 4.073 remanejados para vários órgãos da administração centralizada ou descentralizada do Estado, nos termos do Art.4º da Lei 10.410, de 28.10.71" (FEPASA, relatório anual da diretoria, 1972).

Esse procedimento gerou um quadro de insatisfação e desmotivação. Gerou também, uma enorme quantidade de ações trabalhistas que se arrastaram para as administrações posteriores.

Foram iniciadas também, nessa administração, as primeiras obras de recuperação e ampliação da malha e retificação de traçados, visando o atendimento de novos complexos industriais para o transporte de carga, principalmente, de derivados de petróleo, minérios, cimento, fertilizantes e grãos.

Começam também a serem realizados os estudos, por meio da empresa SOFRERAIL (a mesma que elaborou os estudos para a fusão das cinco ferrovias paulistas), de um Programa de Emergência para os trens de subúrbio cujo objetivo seria transformá-los em "verdadeiros" metrôs de superfície.

O transporte de passageiros de longo percurso não é sequer mencionado nos relatórios dessa primeira diretoria que, apesar do corte funcional e do aumento de produtividade, fecha o balanço quadrienal ainda deficitária.

2.6.2 Segunda Gestão -- 1975/79

A Segunda diretoria inicia sua administração, em março de 1975, com uma carga de problemas gerados na gestão anterior, principalmente nas metas de centralização e corte de pessoal.

Ao invés da forte centralização, a meta agora é da progressiva delegação de autoridade por meio da criação de Superintendências Gerais que agirão em conjunto, por meio da implantação de um sistema integrado de informações gerenciais.

A questão do pessoal empregado e das ações trabalhistas foram tratadas com um pouco mais de critério (apesar do programa de cortes continuar), já que o desenvolvimento da empresa corria sério risco devido ao clima de desinteresse criado entre seus funcionários. Para isso, o setor de recursos humanos foi descentralizado, possibilitando um atendimento mais individualizado e se iniciou um programa de requalificação e melhoria de ganhos salariais.

O transporte de carga, que se viu atingido pela baixa produtividade agrícola (com conseqüente queda nas exportações) devido ao problema de fortes geadas e pela agressiva concorrência do setor rodoviário, que baixou o valor das tarifas, recebeu uma valorosa ajuda do governo federal que, por meio do Conselho Nacional do Petróleo, aumentou apreciavelmente o volume de derivados a ser transportado pela ferrovia. Dessa forma, a queda geral no volume de carga transportada não pareceu tão expressiva.

Ainda visando a melhoria do transporte de carga, a construção dos novos trechos iniciados na gestão anterior são finalizados, assim como a manutenção e

remodelação da malha são continuados. Novos fornecedores, nacionais, foram contratados e foi criado um setor de marketing especialmente para buscar novos clientes para o setor.

O transporte de subúrbio é visto, pela nova diretoria, como empecilho ao desejo de transformar a FEPASA numa verdadeira empresa:

> (...) sem contar os pesados investimentos de natureza social que a ferrovia tem de suportar para atender a sua inarredável função de prestadora de serviços de transportes de passageiros de subúrbios na Grande São Paulo(...)(FEPASA – relatório anual da diretoria, 1973, s/n).

> (...) embora não ligado à atividade empresarial da FEPASA e sim a imperativos de prestação de um serviço de grande alcance econômico e social, é importante citar o enorme esforço operacional e financeiro aplicado pela FEPASA na remodelação de seu Serviço de Subúrbios (FEPASA – relatório anual da diretoria, 1973, s/n).

De qualquer forma, como a orientação é para que se façam melhorias no transporte de subúrbio para, em última análise, melhor adequá-lo ao transporte intermodal, uma das metas principais agora, é buscar investimentos e dar início ao programa.

Para tanto foi feito junto ao Banco Mundial, um empréstimo no valor total de 1,5 bilhão de dólares, a ser pago em 25 anos. Junto com o empréstimo, veio uma "assessoria permanente", ou seja, uma análise constante de cumprimento de metas, mais ou menos aos moldes dos outros empréstimos brasileiros junto ao Fundo Monetário Internacional. Metade desse empréstimo, ou seja, 750 milhões de dólares se destinariam, ao menos inicialmente, à remodelação dos subúrbios.

Dentro desse plano de remodelação, estariam previstas a construção de 32 novas estações de passageiros, além da implantação de uma via permanente

inteiramente nova tanto na linha tronco, desde a estação Lapa até Amador Bueno, quanto no ramal Santos, da estação Osasco até a estação Jurubatuba. Estariam também previstas, a montagem de uma nova rede aérea, a aquisição e instalação de 3 novas subestações de energia elétrica e a compra de 150 trens-unidades de 3 carros, num total de 450 carros.

Em uma longa entrevista (Revista Nossa Estrada, 1978, p. 469), o diretor presidente compara valores de outras grandes obras nacionais, para se ter uma dimensão da quantidade de valor investido:

> Em termos globais, trata-se de um dos maiores investimentos em obras viárias em andamento no País. Seu custo, de 750 milhões de dólares (cerca de 11 bilhões de cruzeiros), daria para cobrir os gastos com a construção da rodovia dos imigrantes (4,5 bilhões de cruzeiros) e da recém inaugurada Via Norte (5,5 bilhões de cruzeiros). Supera também, o valor estimado para as obras do Aeroporto Metropolitano de São Paulo (600 milhões de dólares) e o custo real da linha norte-sul do metrô paulistano, que custou 600 milhões de dólares (...).

No tocante ao transporte de passageiros de longo percurso, fica clara a intenção de sua gradual eliminação.

Num quadro que sintetiza o desempenho da empresa no período 1976/77, apresentado no relatório anual, verifica-se a diminuição de 27,8% no percurso de trens, com a conseqüente queda do número de passageiros. Apesar da drástica supressão no número de trens, os passageiros ainda procuravam essa modalidade de transporte, tanto que a queda nesse item foi de 7,5%.

Outra questão importante diz respeito ao patrimônio ferroviário. Durante essa gestão foram cadastrados todo o material rodante, as linhas, as instalações elétricas e parte dos imóveis, porém, segundo a própria diretoria, muito ainda há de

ser feito, uma vez que o patrimônio é vastíssimo e está distribuído por praticamente todo Estado.

A nova diretoria não conseguiu resultados financeiros mais satisfatórios. Além dos problemas já mencionados com o transporte de carga, teve que negociar com o governo do Estado o cumprimento do artigo II do decreto que autorizou a fusão, no qual o Estado se obriga a contribuir com as despesas de conservação e via permanente, das obras de arte e das instalações de segurança.

A nova diretoria está tentando também, autorização para implementar medidas que visam transferir para o Estado, os encargos referentes à pensões e demais obrigações trabalhistas de funcionários das antigas ferrovias e o ressarcimento da diferença de custos menos receitas apuradas no transporte de passageiros, quer de longo percurso, quer no serviço de subúrbios. Encerra assim, sua administração, com um resultado final ainda deficitário, e um crescimento anual aquém do verificado na gestão anterior.

2.6.3 Terceira Gestão – 1979/83

A nova diretoria, empossada em março de 1979, tem como meta principal o aumento da produtividade e a rentabilidade dos recursos disponíveis.

Logo de início, cria uma diretoria adjunta à Presidência para, essencialmente, cuidar do Plano de Remodelação dos Subúrbios. Esse plano se faz necessário, segundo a diretoria, pois muitas das estações entre Julio Prestes e Itapevi continuam, até então, como pequenas plataformas de embarque,

construídas há várias décadas, quando a Sorocabana começou a operar o transporte de subúrbio. Na linha que vai de Osasco a Jurubatuba, construída para o transporte de carga, não havia ainda estações de passageiros.

A maior parte das estações planejadas na gestão anterior, foram construídas entre 1979/1983, entre elas a da Lapa, de Presidente Altino, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi, na linha Julio Prestes-Itapevi e Ceasa, Jaguaré, Cidade Universitária e Pinheiros, na linha Osasco-Jurubatuba.

A atual administração dá continuidade ao programa de demissões e passa de um quadro de 21.116 funcionários em 1978, para 19.656 em 1979. Elimina vários cargos burocráticos de faixa salarial mais alta e passa a investir nos cargos operacionais e técnicos.

Diante da crise mundial de petróleo, substitui várias locomotivas diesel-eletricas por elétricas, nos trechos onde é possível operá-las. Esses trechos correspondem a apenas 1/4 do total das linhas. Já é feito, nesse sentido, um estudo para que uma parte dos investimentos (inicialmente destinados para o setor de subúrbios), se direcione para expansão da malha eletrificada.

Cresce também, nessa gestão, o intercâmbio de vagões de carga da FEPASA com os da Rede Ferroviária Federal, com o implemento da receita gerada a partir da cobrança de fretes. Há um aumento de receita também, dentro do programa de contenção de gastos, por meio de cortes em material de consumo, máquinas, veículos, materiais importados, pessoal e serviços de terceiros. Os estudos de novos projetos, a recuperação e manutenção de equipamento são feitos agora pelo quadro de efetivos da empresa.

Para melhorar a receita total da empresa, essa gestão aumenta a renda não operacional com a venda de parte do patrimônio (imóveis e materiais diversos

classificados como "inservíveis" para as atividades ferroviárias) e com a cobrança de aluguéis tanto de prédios próprios, como do serviço de armazéns de abastecimento.

Com o suporte do governo do Estado, que repassou à empresa expressiva verba (150% a mais que a gestão anterior) para pagamento de inativos, normalização contábil e para manutenção da via permanente, a FEPASA conseguiu manter a política de não elevação de seu endividamento, buscando o saneamento de seu Serviço de Dívida já contratado.

Essa gestão, desde o início, mostra clara crítica à gestão anterior, principalmente quanto ao baixo crescimento verificado e os pagamentos que teve que assumir, resultantes do serviço da elevada dívida assumida.

Continua nessa gestão, a desativação de ramais e a diminuição de trens no transporte de passageiros de longo percurso:

> Na verdade, a malha rodoviária hoje existente, de excelente qualidade, tornou a ferrovia incompetitiva. Assim, só resta à empresa mantê-la, onde ainda necessário, a níveis razoáveis, promovendo, de outra parte, a sua desativação em regiões nas quais não mais se justifica conservá-la, por desuso, que resulte na sua antieconomicidade (FEPASA, relatório anual da diretoria, 1980, s/n).

> Neste particular o Brasil seguiu o modelo norte-americano, relegando esse serviço a um plano secundário, em contraposição à filosofia européia e japonesa, onde o transporte de passageiros é prioritário e de melhor qualidade, merecendo todas as atenções das autoridades (FEPASA, relatório anual da diretoria, 1981, s/n).

Nem seria necessário esse esclarecimento (apesar dele ser oportuno para mostrar as intenções governamentais), pois os números falam por si: De um total de 16.772.668 passageiros transportados em 1971, houve uma queda para 9.216.365 em 1977 e mais ainda, para 5.159.416 em 1980. Em menos de 10 anos, a ferrovia

perdeu mais de 11 milhões de passageiros ao ano no transporte de longo percurso no Estado de São Paulo.

No relatório de 1981, quando a empresa completa 10 anos de atividade, é feito um balanço com o resumo de seu desempenho, conforme a tabela a seguir:

Tabela 14. Balanço de funcionamento da Fepasa (1971-1981)

Período	Toneladas úteis	Vagões carregados	Passageiros	Locomotivas elétricas	Locomotivas diesel	Vagões existentes	Emprega-dos
1971	10.327.601	333.175	44.821.781	165	354	17.200	35.851
1972	9.667.414	345.234	45.604.712	165	353	17.416	29.104
1973	9.909.120	396.467	46.185.183	165	352	17.068	26.172
1974	11.216.666	398.394	45.116.486	155	345	16.768	25.485
1975	10.051.323	349.421	46.204.741	155	348	17.597	24.892
1976	11.408.506	361.656	45.051.699	147	337	16.761	26.774
1977	11.867.803	330.812	40.057.772	147	365	15.823	22.220
1978	12.133.925	310.093	33.680.721	139	367	15.000	21.216
1979	15.685.992	380.407	49.341.689	139	371	14.673	19.656
1980	20.097.883	459.268	61.572.553	140	370	14.562	19.363
1981	19.668.985	442.619	63.393.776	139	369	14.469	19.356

Fonte: FEPASA, relatório anual da Diretoria (1981).

É importante verificar o enxugamento do quadro de funcionários, a prioridade com que o transporte de carga é tratado e a maneira encontrada para "camuflar" a queda do transporte de passageiros de longo percurso cujos números foram somados aos do subúrbio, fazendo passar a idéia não de declínio, mas de

elevação. No quadro, também não é mencionada a evolução do número de carros de passageiros.

2.6.4 Quarta Gestão – 1983/87

Em 1985, Tancredo Neves é eleito para presidente da República pelo Colégio Eleitoral. O governo, no entanto, é assumido pelo vice, José Sarney, devido à morte prematura do presidente eleito. Fica clara, nesta administração, a transição na esfera federal, de um Governo militar para outro, novamente democrático.

Nos dois primeiros anos, ainda sob o Governo Figueiredo, a administração cobra do Poder Público, responsabilidade quanto ao ônus gerado pela prestação de serviços ou investimentos de interesse social ou econômico.

É feito um balanço de cada um dos setores, demonstrando que o desempenho obtido com o setor de carga não é suficiente para cobrir os déficits com o setor de passageiros, sejam os de longo percurso, sejam os de subúrbio. Já se discute a divisão da empresa, devido à escassez de recursos. Pela mesma razão, a implementação de novos projetos fica paralisada, devendo a empresa dar continuidade apenas aos que já se encontram em andamento.

Os recursos, escassos segundo administração, foram aplicados em obras de manutenção, em obras de emergência, na substituição de dormentes e na reforma de trens unidade do serviço metropolitano e de locomotivas e vagões de carga.

Entre 1985/1987, foram entregues mais algumas estações de subúrbio, como Amador Bueno e Engenheiro Cardoso, na linha Julio Prestes-Itapevi e Jurubatuba, na linha Osasco-Jurubatuba. Segundo dados da empresa, o número de passageiros transportados na região metropolitana, atingiu 86,7 milhões, representando um aumento de 10% em relação ao ano anterior. O transporte de longo percurso continua em declínio: aproximadamente 5 milhões de passageiros foram transportados em 1985.

Em fevereiro de 1987, com José Sarney na presidência e Franco Montoro no Governo do Estado, a administração FEPASA assiste a uma reformulação administrativa, passando o Governo de Estado, a direcionar as metas da empresa.

Certamente, devido aos volumosos recursos que o Poder Público Federal teve que repassar à RFFSA por conta da normalização contábil, prevista na Lei que criou a fusão, o atual governo, diante da exigência da empresa, de igualdade de condições, resolve regulamentar o repasse de verbas públicas.

Essa regulamentação é feita por meio do Decreto no. 26.772, assinado pelo então Governador do Estado e pelos representantes das Secretarias da Fazenda, dos Transportes e de Economia e Planejamento. Simultaneamente, é assinado protocolo de intenções entre do governo do Estado e o governo federal e são definidas as políticas e linhas de atuação do governo do Estado no setor de transportes.

Por meio desse decreto é efetivada a separação entre o transporte de cargas – considerado economicamente viável pela ferrovia – e o transporte de passageiros – considerado antieconômico. São ditadas também as normas para o repasse de verbas em cada um dos casos. O repasse desses recursos fica vinculado à solicitação prévia do serviço feita pelo Estado à ferrovia e à viabilidade

prévia de sua execução assim como à determinação prévia do preço desses serviços.

O governo exige ainda demonstrativos econômicos detalhados e estabelece mecanismos de acompanhamento e avaliação dos serviços, atualização e revisão de valores transferidos à ferrovia assim como o controle da aplicação desses recursos.

Para elaborar tal Decreto, o Governo do Estado toma por princípio as metas estabelecidas na Lei que criou a fusão entre as quais a de que a empresa deve se auto-sustentar, devendo as tarifas cobradas pelos serviços prestados, gerarem recursos suficientes tanto para a cobertura de custos como para formação de reservas destinadas aos investimentos necessários. Por outro lado, reconhece que grande parte dos recursos buscados por meio de empréstimos, tiveram, como destino, a melhoria do transporte de subúrbio, melhoria esta estabelecida pelo próprio governo federal por meio dos PNDs.

Como as gestões anteriores assumiram vultosas dívidas junto a órgãos tanto nacionais quanto internacionais, o atual governo se responsabiliza pelo pagamento dos encargos (juros e amortização) das dívidas assumidas até dezembro de 1986 assim como de dividas futuras provenientes de contratações indispensáveis para a finalização de projetos já iniciados, isentando-se, porém, de aprovar novos projetos que exijam novos investimentos.

Dentro das políticas e metas a serem implementadas, a mais importante está na gradativa separação administrativa, operacional e física entre os serviços de transporte metropolitano que deverá vir a se transformar numa empresa à parte. Para tanto, é criada a Diretoria de Transporte Metropolitano – DRM.

O Governo do Estado toma para si também, as estratégias e os estudos que decidirão pelo destino do transporte de passageiros de longo percurso. Mesmo esse, será subdividido entre os trechos que dão continuidade ao subúrbio, que atendem a população de baixa renda e que deverão ser mantidos por interesse social, dos trechos cujos serviços são comercialmente inviáveis, e que poderão ou não, serem mantidos. Para o transporte de carga, o Governo do Estado busca, junto à esfera federal, a aplicação da liberdade tarifária visando limitar ações monopolistas e oligopolistas que limitam a livre concorrência.

2.6.5 Quinta Gestão – 1987/91

Diante do decreto assinado pelo governador Franco Montoro, que teve continuidade no governo de Orestes Quércia, essa nova gestão tem como meta principal:

> Atingir e manter o equilíbrio econômico dos serviços da empresa, pela lucratividade dos serviços de transporte de carga, pela compensação financeira dos serviços de passageiros e pela exploração de seus ativos não vinculados diretamente à operação ferroviária (FEPASA, relatório anual da diretoria, 1987, s/n).

A competitividade, alcançada por meio da qualidade dos serviços e tarifas, da modernização administrativa e operacional e do planejamento participativo são metas que visam garantir a continuidade da empresa.

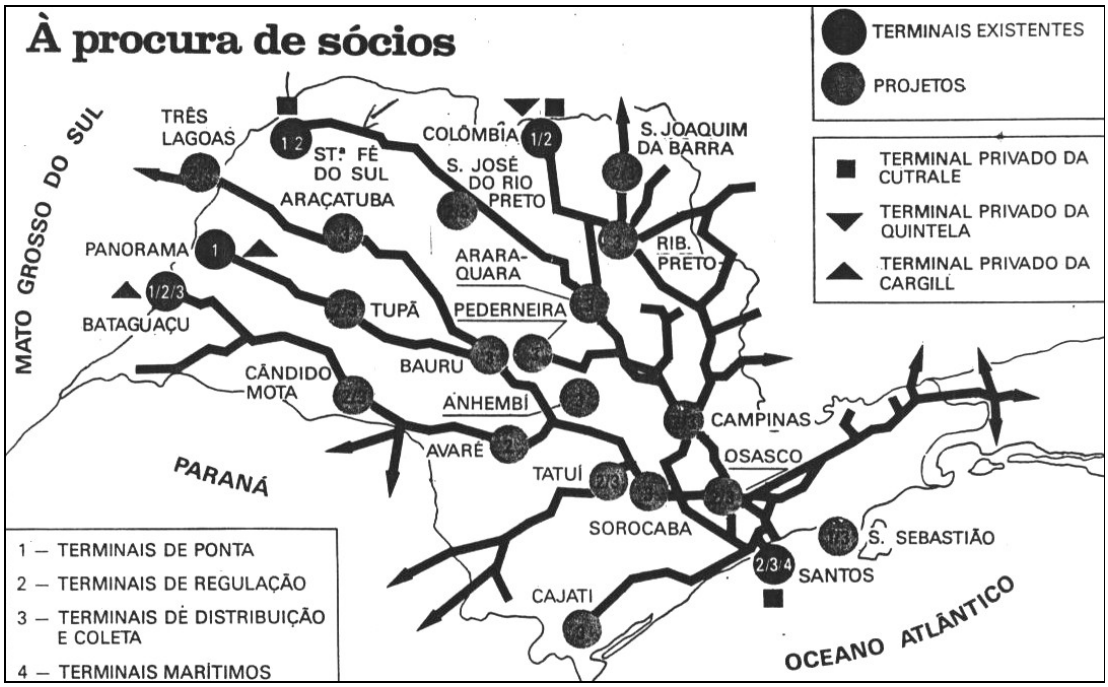
Nesta administração, fica clara a separação entre transportes de subúrbios e transportes de carga, com a criação da Diretoria do Transporte Metropolitano e a Diretoria de Transportes. A primeira ficou responsável por todos os projetos voltados ao transporte de passageiros de curto percurso como a construção de novas estações, pátios e oficinas, recuperação da malha, aquisição de trens-unidades e implantação de sistemas intermodais, como o da Barra Funda que integrou as linhas da FEPASA (inclusive a de longo percurso) com as do Metrô e da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) com as linhas de ônibus urbanos. A segunda, pelo transporte de cargas e de passageiros de longo percurso.

Havia também um estudo para dividir a então Secretaria Estadual de Transportes em duas pastas; a primeira viria a formar a Secretaria dos Transportes Metropolitanos e a segunda, a Secretaria da Infra Estrutura Viária.

Para o transporte de carga, a meta agora não é a procura de novos clientes, mas a fidelização dos já existentes por meio da sistemática melhoria nos serviços e nas tarifas. Nessa gestão, começa a ser efetivada também a participação mais efetiva da iniciativa privada, com a política de implantação de terminais privados, desenvolvida em conjunto com a Secretaria dos Transportes.

Participaram desse processo empresas de grande porte como a Cutrale e Cargill nos terminais de ponta de linha em Colômbia e Santa Fé do Sul respectivamente, assim como a Frutesp, com novo terminal em Bebedouro, a Matosul em Bauru e a CNA-GA em Boa Vista. Além dos terminais, algumas dessas empresas também começam a investir recursos na adaptação de vagões e na manutenção e remodelação da via permanente.

A figura a seguir, publicado na mesma revista, mostra os terminais privados já existentes e aqueles cuja construção está sendo projetada pela Fepasa:



Mapa 15. Terminais ferroviários privados no Estado de São Paulo. Fonte: Revista Ferroviária, novembro/1988, p. 29.

Em matéria publicada na mesma edição da Revista Ferroviária, é dado destaque a essa política:

> O Estado de São Paulo está se consorciando à iniciativa privada na implantação de 23 terminais intermodais de carga nos pólos mais importantes da malha ferroviária. Enquanto a Fepasa arrenda terrenos e responsabiliza-se pelo transporte, os empresários cuidam de implantar toda a infra-estrutura necessária para o transbordo, estocagem e carregamento de trens unidade (...). A privatização, assim, ocorre na alimentação da malha da Fepasa (...). A nova filosofia, que tem como ponto fundamental o lucro, traz também a priorização comercial dos procedimentos (...) (REVISTA FERROVIÁRIA, nov/1988, p.28).

Por meio dessas "parcerias", a Fepasa acaba tendo um papel pioneiro no processo de privatização em curso no país.

Esta gestão retoma o projeto de eletrificação em trechos importantes como o corredor de 508 km entre Ribeirão Preto e Santos que teve início em 1981, mas sofreu duas paralisações. Dá continuidade também ao plano de remodelação do trecho de 230 km entre Campinas e Santos para facilitar o acesso ao porto, da carga proveniente de Uberaba e dispensar o uso da cremalheira da Santos-Jundiaí (pertencente à Rede Ferroviária Federal), no trecho de serra.

De acordo com o diretor administrativo, foram investidos, somente em 89, cerca de 150 milhões de dólares, basicamente com os projetos acima e na continuidade do Plano de Recuperação e Modernização da Fepasa (Revista ferroviária julho/1990, p.25).

Quanto ao transporte de passageiros de longo percurso, pela primeira vez é elaborado um projeto para esse setor. Trata-se de estudo para implantação de um trem de passageiros diferenciado, entre São Paulo e São José do Rio Preto, utilizando carros reformados e a faixa já existente. Esses trens passariam a operar nas rotas São Paulo-Marília e São Paulo-Barretos, passando por Araraquara, havendo previsão para que pudesse se estender o atendimento para várias linhas de longo percurso.

Foi colocado em operação, em novembro de 88, o trem expresso entre São Paulo e Araraquara, com paradas apenas nas maiores cidades do trajeto, tornando-o mais rápido e em condições de concorrer com o transporte rodoviário.

Outra novidade dessa gestão, foi a implantação do trem turístico operado pela FEPASA junto à empresas de turismo que comercializam "pacotes" envolvendo o percurso ferroviário. Circularam nos trajetos Águas da Prata - Poços de Caldas e São Paulo-Rio Claro.

O então presidente da Fepasa, Antonio Carlos Rios Corral, demonstra grande otimismo ao falar dos novos projetos:

> Chegou a hora de ressuscitarmos o transporte de passageiros de longo percurso (...). Com uma administração por responsabilidade, conseguimos baixar os déficits com o transporte de passageiros ou até reverter a situação (...). Nossa expectativa é reconquistar o passageiro que foi obrigado a adotar o ônibus (REVISTA FERROVIÁRIA, dezembro/1988, p.26-27).

Os trens de passageiros passaram por uma ampla reforma e as tarifas foram reajustadas a um valor 10% menor que o cobrado pelo transporte rodoviário. Todas essas medidas mostraram resultados positivos no transporte de passageiros de longo percurso que aumentaram em 9,5% em número de passageiros transportados e 50% em receita, em relação ao ano anterior.

2.6.6 Sexta Gestão -- 1991/94

Esta gestão cita o transporte de carga como o mais prejudicado nos últimos anos, devido ao ajuste tarifário que precisou ser aplicado, para fazer frente à concorrência com o transporte rodoviário. Essa medida implicou numa queda de 37% na receita em relação à de 1990, em termos reais. O transporte de derivados de petróleo continua sendo a principal fonte de receita, da ordem de 56%.

É verificada certa contradição no pensamento dessa administração sobre o transporte de passageiros de longo percurso. Foi lançada, em comemoração aos 20

anos de formação da empresa, uma edição comemorativa (Fepasa 20 Anos). Nesta edição, onde a empresa coloca que "o transporte de passageiros de longo percurso é um dos principais elementos de fixação de imagem da Fepasa" é mostrado otimismo em relação a todos os projetos desenvolvidos pela administração anterior: o trem expresso entre São Paulo - Araraquara, em funcionamento desde 88, o trem diferenciado entre São Paulo - São José do Rio Preto e o trem turístico entre Águas da Prata - Poços de Caldas e São Paulo-Rio Claro, que começou a funcionar em 89.

A edição informa também, a entrada em funcionamento, em 1990, do Expresso Sorocabana, ligando São Paulo a Presidente Prudente e, em 1991, do Expresso Mogiana, entre Campinas e Araguari. Fala, inclusive, de novos projetos como o Trem Executivo, ligando Santo André à Campinas e o Trem Executivo Noturno que a Fepasa pretende implantar, ligando São Paulo a Marília e a São José do Rio Preto.

Já nos relatórios anuais, o transporte de passageiros de longo percurso é qualificado de problemático pela atual administração, que culpa a falta de investimentos ao longo do tempo pelo atraso tecnológico que o colocou cada vez mais distante dos modelos internacionais onde predominam os trens modernos, de alta velocidade. De acordo com a Fepasa (relatório anual da diretoria, 1992, p.8):

> Ao longo de todo período anterior, a diretoria da FEPASA recebeu inúmeros pedidos de extensões de linha e ampliação de suas freqüências, prevalecendo, entretanto, uma política realista, qual seja, a de apenas se ampliar tais serviços na medida em que houver justificativa de volume de tráfego.

No transporte de passageiros metropolitanos, a empresa informa que frota atual, em circulação, é de 107 trens-unidades, que operam num trecho que foi ampliado de 65,9 km em 1991, para 77,8 km em 1992, transportando, em média, 112 milhões de passageiros/ano. O significativo aumento do número de passageiros é justificado, segundo a administração, pela venda de vales-transporte e pela diminuição do intervalo entre trens nos horários de pico. Informa também a conclusão do projeto básico da linha Campo Limpo - Santo Amaro, com 8,6 km de extensão e com previsão de construção de mais seis estações. Com essa ampliação consolida-se o conceito de Trem Metropolitano de São Paulo.

É possível observar, nessa administração, por meio de seu programa de investimentos, a urgência em adequar o sistema de cargas aos interesses da iniciativa privada. Dos 166,6 milhões de dólares investidos no sistema, 163,8 foram destinados ao transporte de carga. Apenas 2,8 milhões de dólares foram para o transporte de subúrbio.

Com vistas à futura privatização da malha de longo percurso, a atual administração promove a continuidade do Plano de Eletrificação e do Plano de Duplicação no trecho de serra para a futura implantação da ligação rodoferroviária São Paulo-Minas. Tem início também nesta administração, a regularização dominial de 6 milhões de metros quadrados de imóveis pertencentes à Companhia, localizados em Campinas e Sumaré.

Foi durante esta gestão que se concretizou o plano de divisão total do sistema, item decisivo para a privatização do transporte ferroviário de carga e eliminação definitiva do transporte de passageiros de longo percurso. A criação da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, autorizada em maio de 1992 e concretizada em julho de 1993, ocorre durante esta administração.

Apesar de política e economia estarem sempre envolvidas nas decisões e objetivos do setor de transportes, em praticamente todas as gestões anteriores, tanto o Conselho de Administração quanto a Diretoria da FEPASA tiveram em sua composição engenheiros de diversas áreas, ligados, de longa data, com o sistema ferroviário. Esta administração, no entanto, teve início de forma incomum: "A operadora paulista foi praticamente apropriada pelo PFL (Partido da Frente Liberal), que nomeou de cima a baixo sua diretoria" (REVISTA FERROVIÁRIA, abril/1991).

Cedo, porém, ficou evidente o erro de se colocar em mãos, apenas de políticos, a administração de uma empresa pública abrangente e complexa como a ferroviária. Ainda de acordo com a Revista, "crises políticas marcaram um início de administração tumultuado que acabou por levar à demissão de seu presidente". Voltou a presidir a empresa, Walter Pedro Bodini, que administrou a empresa em sua segunda gestão.

Apesar de ter sido esta, a última gestão a dirigir a empresa como um todo, a FEPASA continuou na administração do trecho de longo percurso até fevereiro de 1998 quando foi então incorporada à Rede Ferroviária Federal, apenas para que se encontrasse em condições legais de entrar em licitação. A malha foi leiloada nove meses depois, em novembro de 1998.

Durante esse período, que antecedeu à privatização da malha ferroviária, todas as tentativas já mencionadas, visando reativar o transporte de longo percurso, foram abandonadas. Outras tentativas foram feitas, ainda nesse período, para assegurar a continuidade do transporte de passageiros de longo percurso; porém, não lograram êxito.

O "Trem de Prata" é um exemplo. Implantado em 1994, por meio de parceria com a iniciativa privada, tentou promover a ligação Rio-São Paulo,

suprimida em 1991 pela Rede Ferroviária Federal, em trens de luxo, com cabines-dormitório e serviço de restaurante. O alto valor da tarifa, no entanto, afugentou passageiros e provocou sua supressão em novembro de 1998.

Entre 1970/1980, durante a administração FEPASA, são desativados mais quatro ramais de passageiros da Sorocabana (Jundiaí a Francisco Quirino, Mairinque a Campinas, Dourados e Itararé), cinco da Mogiana (Caldas, Itapira, Franca, Sertãozinho e Guaxupé) e seis da Companhia Paulista (Pirassununga a Descalvado, Recanto a Piracicaba, Cordeirópolis a Pirassununga, Barretos a Colômbia, Batori à Ubá e Pontal).

Enquanto aguardava a privatização, a administração da Fepasa extinguiu praticamente todos os trechos de longo percurso que ainda estavam em atividade no interior do Estado. De acordo com Ralph M. Giesbrecht (2006), em 1997 é extinto o tráfego de passageiros do antigo tronco da Mogiana, entre Campinas e Uberlândia, assim como os trechos da ex-Sorocabana entre Embú-Guaçú e Santos e entre Santos e Juquiá. Em 1998, os trens do antigo tronco da Companhia Paulista que ainda circulavam entre Araraquara e Barretos são definitivamente suprimidos.

No final de 1997, contraditoriamente, a Fepasa inaugura a linha de passageiros entre Sorocaba e Apiaí. A vida da linha, porém, teve vida curta: em 1999, é suspensa pela Ferroban, a concessionária que ganhou a concessão da Malha Paulista.

2.7 A administração da Rede Ferroviária Federal - RFFSA

Criada pela Lei nº. 3.115 de outubro de 1957, a Rede Ferroviária Federal foi composta inicialmente pela união de 18 estradas de ferro independentes que pertenciam a diversos Estados ou ao Governo Federal e que somavam 30.000 km de linhas.

De acordo com artigo elaborado pelo então Chefe de Departamento Comercial da SR[2]-2, com sede em Belo Horizonte, Maciel Antonio dos SANTOS (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1990, p.27), a empresa assim constituída possuía vários tamanhos de bitolas, além de estrutura administrativa, equipamentos e modelo operacional diferenciados.

Possuía também, um quadro de 167 mil empregados, regidos por diferentes regimes empregatícios e um dos mais baixos índices de produtividade e eficiência: 6,1 bilhões de toneladas-quilômetro úteis (TKU) anuais.

A partir da criação da RFFSA, várias medidas foram sendo tomadas no sentido de dinamizar o transporte ferroviário no país: centralizou-se a administração, reduziu-se o quadro de pessoal, erradicaram-se vários ramais deficitários e investiu-se na busca de novos mercados para o transporte de carga.

Em 1976, por meio do "Programa de Desenvolvimento Ferroviário", lançado pelo então Presidente Ernesto Geisel, segundo as metas do I e II PND, teve início uma nova fase de recuperação do sistema. Os investimentos foram direcionados para a renovação da frota de vagões e locomotivas, bem como a implantação de uma nova estrutura organizacional e administrativa.

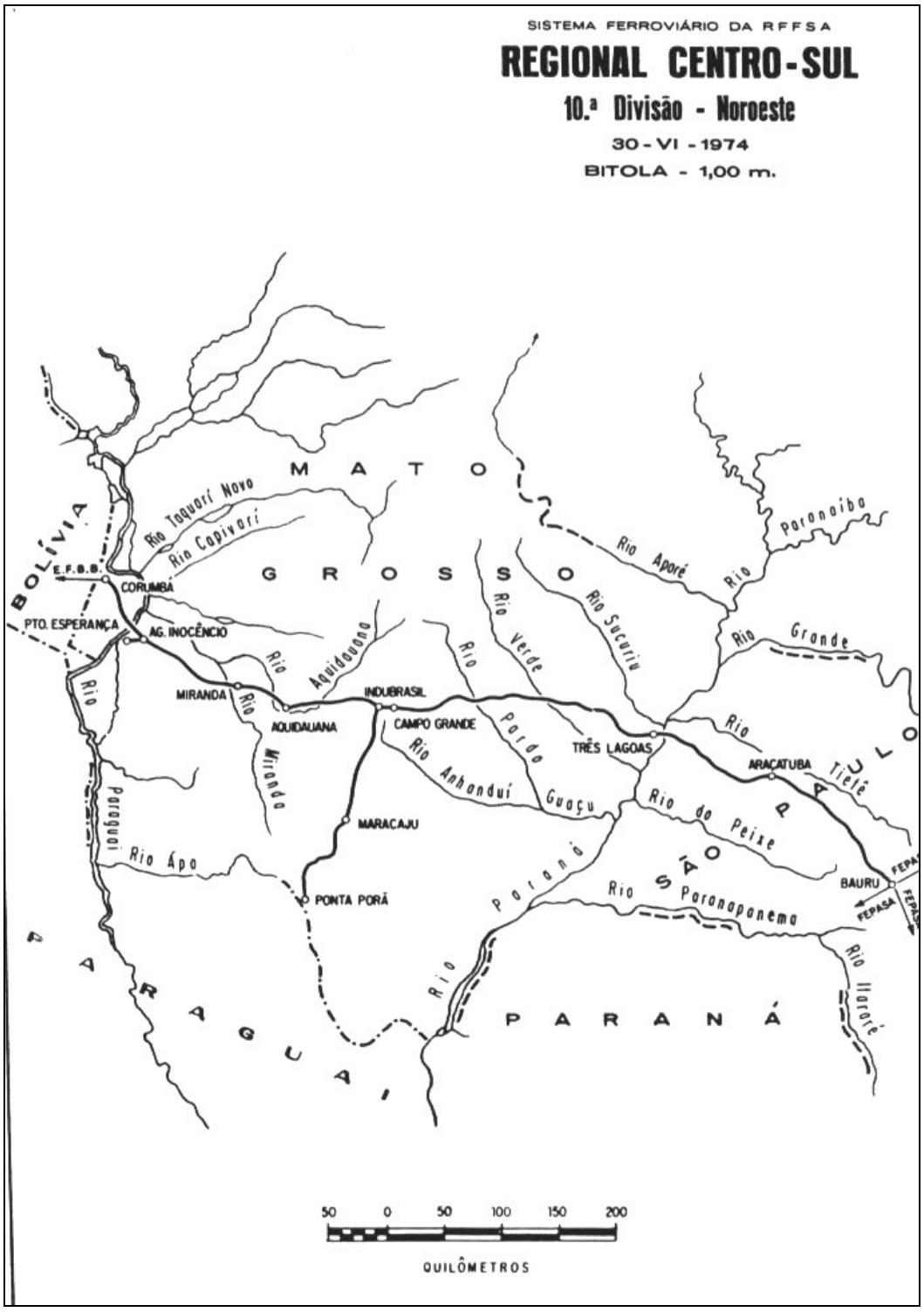
[2] Superintendência Regional.

Foram criadas seis Superintendências Regionais – SR e duas Divisões Operacionais – DO, por meio da fusão de ferrovias independentes, assim distribuídas: SR-1 com sede em Recife, SR-2 com sede em Belo Horizonte, SR-3 com sede em Juiz de Fora, SR-4 com sede em São Paulo, SR-5 com sede em Curitiba, SR-6 com sede em Porto Alegre, DOTUB – Divisão de Tubarão, subordinada à SR-5 e DOCAM – Divisão de Campos, subordinada à SR-3. Posteriormente, por questões políticas, a SR-1 foi dividida, nascendo a SR-7, com sede em Salvador.

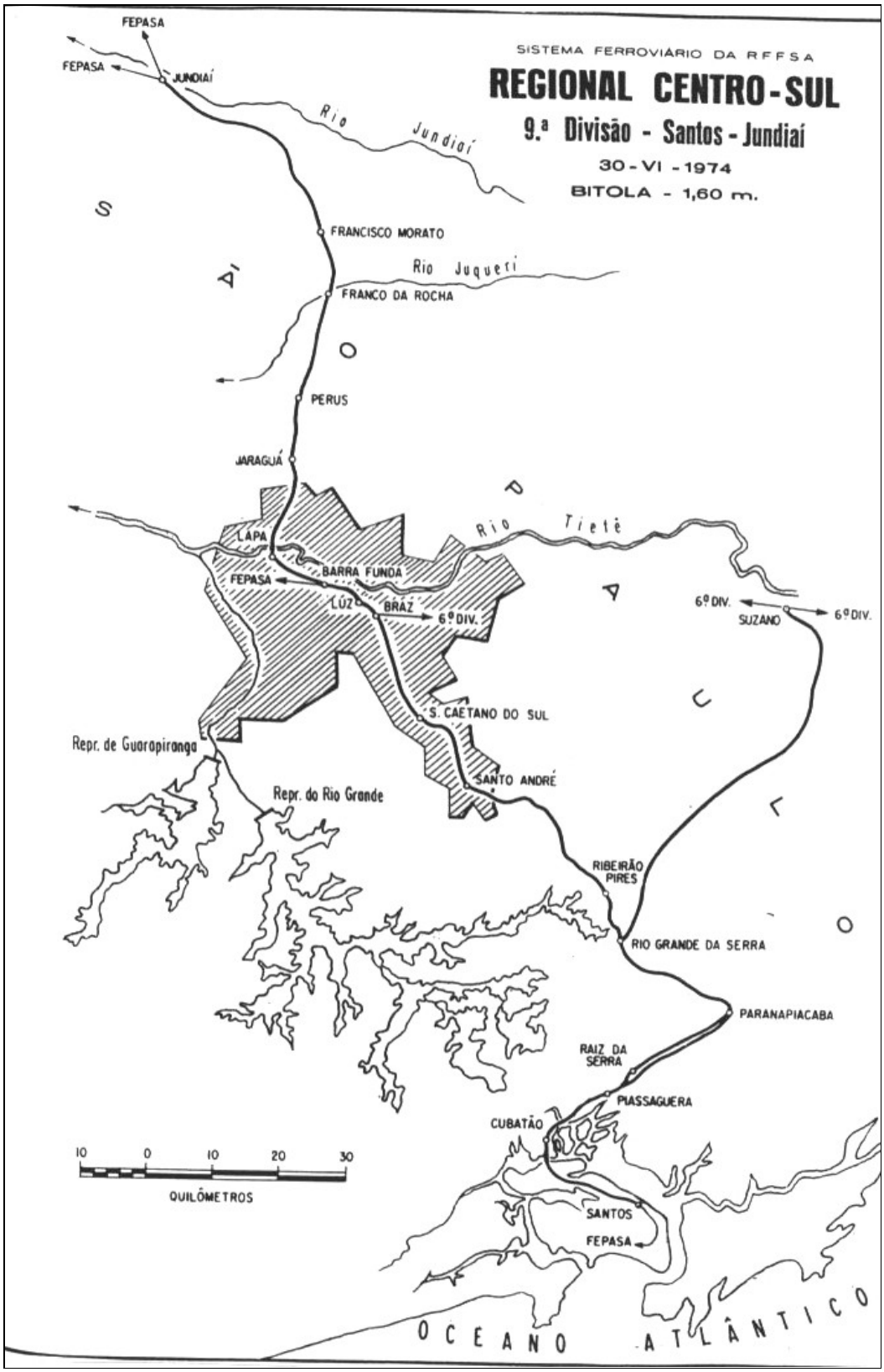
Em São Paulo, a Superintendência Regional 4 (SR-4), integrou os antigos sistemas da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (incluindo a ligação entre Suzano e Rio Grande da Serra) e da Estrada de Ferro Central do Brasil (entre a estação Roosevelt, em São Paulo, e o município de Mogi das Cruzes), destinados ao tráfego de trens de subúrbio da Região da Grande São Paulo. Incorporou também, à SR4, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no trecho que vai de Bauru, em São Paulo, à Corumbá, em Mato Grosso do Sul.

Desta forma, o Estado de São Paulo, passa a ser gerenciado pela União em seu trecho ferroviário mais importante, tanto do ponto de vista do transporte de cargas quanto de passageiros. A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí passa a integrar a 9ª Divisão e o trecho paulista da antiga Central do Brasil, a 6ª Divisão da nova Rede Ferroviária Federal S.A.

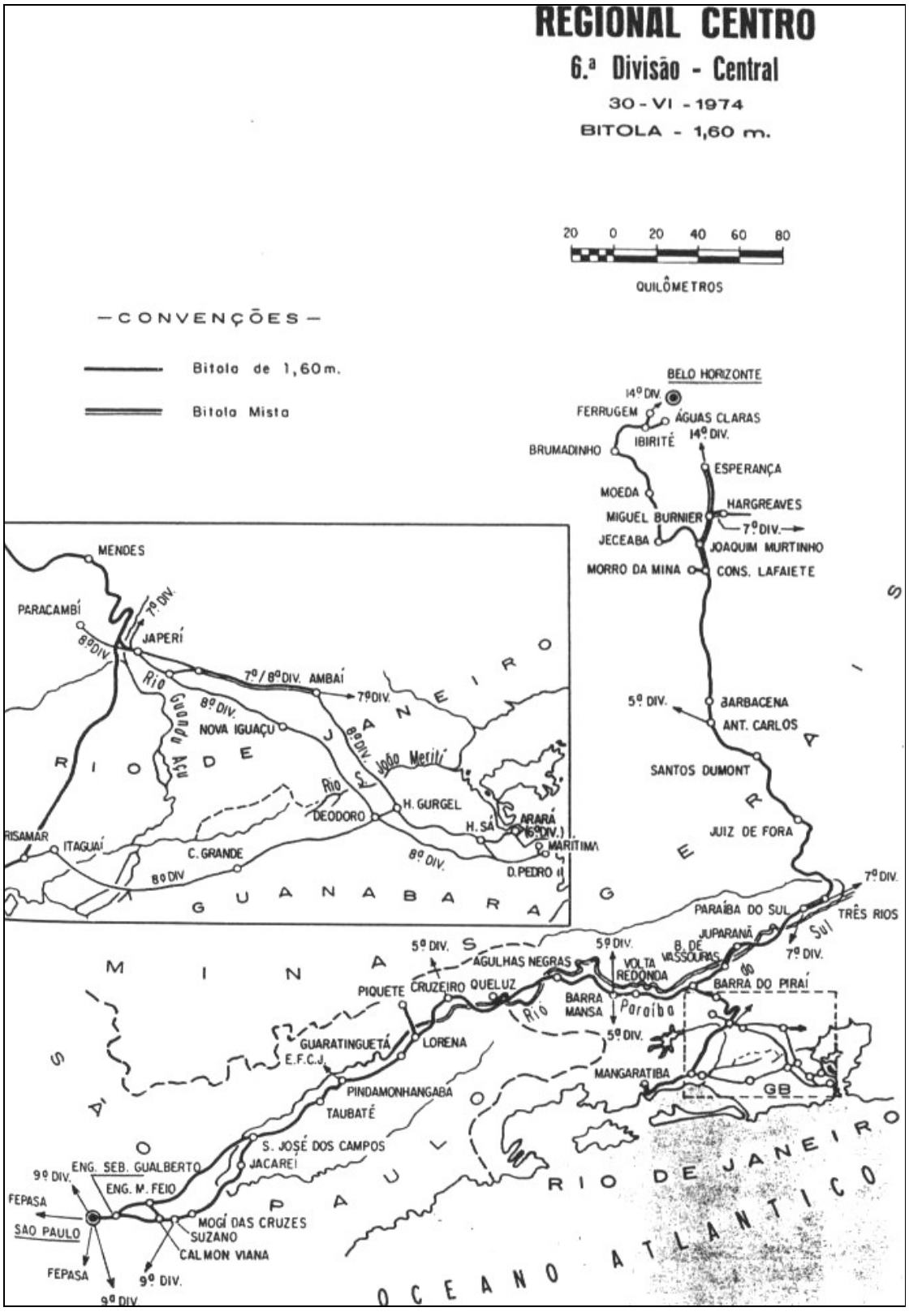
As figuras a seguir mostram o traçado de cada uma das Divisões da Rede Ferroviária Federal em São Paulo:



Mapa 16. Traçado da 10º Divisão da RFFSA em São Paulo. Fonte: BRASIL-Sistema Ferroviário (1974).



Mapa 17. Traçado da 9º Divisão da RFFSA em São Paulo. Fonte: BRASIL-Sistema Ferroviário (1974)



Mapa 18. Traçado da 9º Divisão da RFFSA em São Paulo. Fonte: BRASIL-Sistema Ferroviário (1974)

Segundo SANTOS (Revista Ferroviária, abril de 1990, p.28), foi introduzido um novo modelo gerencial dando destaque ao Sistema Comercial. Dessa forma ficaram mais claros os objetivos da empresa de "priorizar o transporte de carga e reduzir o de passageiros, que, além de deficitário, era de qualidade duvidosa".

Passados pouco mais de 20 anos, os números referentes à atuação da Rede como um todo, indicam, no setor de produtividade, uma significativa melhoria.

A tabela a seguir, mostra alguns dados da RFFSA, no âmbito nacional, referente ao transporte de carga e de passageiros, no período de 1979 à 1983:

Tabela 15. Dados referentes ao transporte de Cargas na malha ferroviária nacional (1979-1983)

	1979	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**
Extensão da Linha	23.897	23.591	23.171	23.087	23.083
Locomotivas existentes	1.596	1.638	1.660	1.692	1.721
Vagões existentes	46.631	47.570	48.110	47.616	47.523
Vagões em tráfego	42.242	43.662	43.692	42.743	42.916
Total de carga transportada (TKU)	27.688	32.260	31.087	31.687	29.633

Fonte: BRASIL-GEIPOT (1984).

Tabela 16. Dados referentes ao transporte de passageiros na malha ferroviária nacional (1979-1983)

	1979	1980	1981	1982	1983
Trens, unidades existentes	432	426	454	496	510
Trens, unidades em tráfego	389	374	372	393	387
Carros existentes	1.554	1.492	1.440	1.413	1.380
Carros em tráfego	1.297	1.202	1.154	1.100	1.084
Passageiros-quilômetro no Transporte de interior (10^3)	1.611.489	1.566.928	1.722.073	1.591.004	1.426.243
Passageiros-quilômetro no Transporte de subúrbio (10^3)	7.135.359	7.892.817	8.295.786	8.794.578	9.606.987

Fonte: BRASIL-GEIPOT (1984).

Como se pode observar, no transporte de carga foi conseguida maior produtividade por meio da remodelação da malha que incluiu a erradicação de ramais (a extensão da malha sofreu redução de 30.000 para 23.083 km), e aumento do número de locomotivas e vagões.

No transporte de passageiros, verifica-se queda no transporte de longo percurso e aumento no transporte de subúrbios. É interessante observar o grau de ociosidade do material rodante nesse setor. Apesar do aumento do número de trens-unidades e de carros de passageiros no período, há uma diminuição desses

equipamentos em utilização, o que sugere uma diminuição do número de composições usadas para transporte de longo percurso.

Em 1984, seguindo a linha traçada pelo Governo federal, o sistema da RFFSA em São Paulo é segmentado, nascendo assim a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, por meio do Decreto 89.396.

Na verdade essa divisão já era esperada. A primeira solução institucional para os trens metropolitanos surgiu com a criação, em 1975, da Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio e Divisão Especial de Subúrbios de São Paulo. Pode-se dizer então que a criação da CBTU foi um avanço dentro da meta de separação do transporte de passageiro e de carga, visando a privatização do sistema.

Na grande São Paulo, o sistema ferroviário de transporte de passageiros vinculado à CBTU, por meio da Superintendência dos Trens Urbanos de São Paulo – STU-SP, possuía então 170 km de linha férrea, dividida em dois sistemas: de Francisco Morato à Paranapiacaba (antiga Santos a Jundiaí), com 87 km de extensão e 28 estações; de Roosevelt à Mogi das Cruzes, com 50 km de extensão e 17 estações, esta compreendendo também a variante de Poá, entre as estações Sebastião Gualberto e Calmon Viana, com 33 km de extensão e 8 estações. Em 1985 a empresa apresenta seu primeiro superávit operacional.

Em 1986, como resultado da linha administrativa mantida no governo pós-militar, a empresa alcança o transporte de 39 bilhões de TKU, com a redução do quadro de pessoal para 64.000 empregados, permitindo à empresa atingir índices de produtividade dentro da média internacional. De acordo com SANTOS (Revista Ferroviária, abril de 1990, p.28), os superávits operacionais continuam até 1988, sendo a SR-2, SR-3 e SR-5, as regionais responsáveis pelo bom desempenho da RFFSA, cobrindo inclusive os déficits das demais regionais.

Com a malha de carga novamente competitiva, o caminho a ser alcançado agora é o da desestatização. Um dos maiores desafios a ser vencido, no entanto, é o convencimento e a cooptação dos trabalhadores ferroviários e de suas lideranças representativas.

Em 1988, o então ministro dos transportes, José Reinaldo Tavares, em entrevista à Revista Ferroviária, é enfático quanto à questão da privatização da RFFSA: "O que nós queremos é que as operadoras privadas participem mais do sistema de transporte. Que possam ter, além das ligações com o setor rodoviário, terminais portuários privativos. Aí então passarão a dominar o sistema" (REVISTA FERROVIÁRIA, setembro/1988, p.8).

Coloca, como grande entrave ao processo, o corpo de funcionários: "(...) eu acho que o grande problema é que muita gente tem medo de perder seu emprego. (...) vamos ter que enfrentar o problema ideológico. E tem também o problema das greves, que podem ser políticas" (REVISTA FERROVIÁRIA, setembro/1988, p.8).

Ainda segundo o ministro, as articulações para a privatização incluem a cooptação de funcionários, a tentativa de melhoria da malha e a escolha de empresários até então desconhecidos no ambiente ferroviário para conduzir o processo: "A grande necessidade da Rede não é capital, mas capacidade gerencial. Ela precisa operar com a mentalidade do empresário privado, que é agradar cliente e trazer novos" (REVISTA FERROVIÁRIA, setembro/1988, p.9).

O pensamento do Ministro acaba gerando manifestações de desagrado, como a do presidente da Associação dos Profissionais Universitários da Superintendência Regional Juiz de Fora - SR-3, Antonio Leopoldo Tristão, que coloca:

> (...) entendemos que o que falta não é capacidade administrativa ou gerencial ao empregado da empresa, o que falta é saber administrar a RFFSA, pois nada melhor que uma empresa pública para refletir a administração do país (...). É muito difícil otimizar os resultados de uma empresa com os parâmetros e exigências de uma República chamada nova, onde os encargos e funções públicas são motivos de permanentes barganhas que correm à revelia do controle da sociedade e dos empregados das empresas estatais. No caso específico da RFFSA, sem contar os períodos em que a presidência foi exercida interinamente, nestes últimos cinco anos, já administraram a empresa três presidentes, com políticas substancialmente diferentes (TRISTÃO, Revista Ferroviária, dezembro/1988, p.38).

Seguindo as diretrizes do Ministério dos Transportes, o então presidente da RFFSA, Fernando Fagundes Neto, tenta adotar algumas medidas, como a capitalização da RFFSA, para dar início ao processo de privatização: "Além da emissão das debêntures, pretendo fazer uma operação desmonte na empresa, principalmente relacionada a ramais deficitários ou cujos percursos tenham hoje alternativas rodoviárias" (REVISTA FERROVIÁRIA, nov/1988, p.9).

Segundo Fagundes Neto, há também a idéia de passar para a iniciativa privada, o transporte de passageiros de longo percurso:

> Nós estamos pensando em fazer o seguinte: em primeiro lugar, oferecer a terceiros a operação dos trens cuja paralisação está sendo cogitada. Nesses terceiros se inclui o governo estadual, usuários, companhias de turismo e outros. Agora, se finalmente, ninguém se interessar, aplica-se o desmonte (REVISTA FERROVIÁRIA, nov/1988, p.9).

Idéia esta que ele próprio, na condição de presidente da RFFSA, prevê que não será boa economicamente para a empresa: "Muitas vezes, para se fazer um contrato desse tipo, é necessário um processo longo e desgastante, e o que

acontece é que no final das contas acabamos dando o serviço a quem nos der menos prejuízo" (REVISTA FERROVIÁRIA, nov/1988, p.9).

Em novembro de 1988, o Grupo de Trabalho para a privatização – GT, que reúne empresários e representantes da Rede, de Sindicatos e do Governo, torna público pela primeira vez, um relatório de atividades. Nele são detalhadas todas as medidas necessárias para que a privatização da RFFSA ocorra por meio da capitalização da empresa, ou "pulverização das ações, incluindo a participação dos empregados como acionistas" e de forma segmentada. Os representantes dos ferroviários recusaram-se a assiná-lo.

Apesar da direção da empresa tentar mostrar um certo entendimento com sindicatos, associações e funcionários, o processo de privatização sofre fortes resistências.

Na Revista Ferroviária de novembro de 1988 (p.34-37), foi publicado documento elaborado pelo Comitê Nacional de Defesa da Ferrovia, assinado por representantes de mais de vinte associações ligadas ao setor ferroviário em todo o país, denunciando o processo de privatização e elaborando propostas para manutenção da empresa pelo Poder Público.

Segundo o documento, o processo de privatização fere a legislação. O artigo 7 da Lei 3.115, que criou a Rede em 1957, estabelece que compete à Empresa explorar os serviços ferroviários, não lhe outorgando o poder de concessão. Já a Nova Constituição, sem seu artigo 21, estabelece que cabe à União a exploração dos serviços ferroviários diretamente ou por concessão. Os ferroviários não aceitam a alteração da Lei, uma vez que foi elaborada sem a participação dos funcionários e representantes do setor.

O documento denuncia também que o processo de privatização tem beneficiado grandes empresas internacionais, com a melhoria dos chamados "Corredores de Exportação" e com a construção de terminais particulares, em detrimento dos pequenos e médios produtores internos no setor de carga e dos passageiros que utilizavam o transporte de longo percurso.

Finalizando o documento, os ferroviários apresentam uma proposta de modernização que valorize a capacidade profissional dos funcionários da RFFSA e que promova a sua inclusão em todo processo de gerenciamento da empresa.

Maciel Antonio dos Santos, Chefe do Departamento Comercial da SR-2 (REVISTA FERROVIÁRIA, abril/1990) coloca que a nova administração da RFFSA praticamente levou a empresa a um retrocesso organizacional e administrativo ao transformar, no final de 89, as sete Regionais e duas Divisões Operacionais em 12 Superintendências Regionais, ao modelo de 1976 quando a empresa possuía 132 estradas independentes e deficitárias.

Essa medida, no entanto, seguia um objetivo. Em 1992, ao completar 8 anos de existência, a CBTU, segmento da RFFSA, tem como meta a autonomia da companhia, viabilizando operacionalmente o sistema em cada uma das nove capitais onde opera para transferi-la, progressivamente aos governos locais.

De acordo com reportagem da Revista Ferroviária (fevereiro/1992, p.24), São Paulo já conta com proposta institucional:

> O Governo Fleury anunciou que irá enviar à Assembléia Legislativa, ainda neste semestre, um projeto para criar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM – que absorverá o sistema CBTU (190 quilômetros) e os trens urbanos da Fepasa (65 quilômetros) (...). A Secretaria Nacional de Transportes está elaborando projeto de lei para transferir para a União todo patrimônio hoje pertencente à CBTU, de modo a facilitar a cessão de seu uso às empresas estaduais que vierem a ser criadas.

Esse foi um passo importante no caminho da privatização uma vez que a RFFSA passava para os governos estaduais a responsabilidade pela administração do transporte de subúrbios, seu setor mais problemático e deficitário.

Apesar de toda movimentação dos funcionários do setor ferroviário e seus representantes sindicais, a meta estabelecida foi cumprida e em 1992 a RFFSA iniciou a privatização de suas linhas.

3 A PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL E AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO TRANSPORTE METRO-FERROVIÁRIO DA CAPITAL

O presente capítulo, que encerra a discussão proposta por esta dissertação, faz um estudo das modificações ocorridas a partir de 1990, no sistema ferroviário paulista e nacional, que levaram à divisão, à ruptura desse sistema: de um lado, o processo de privatização do transporte de carga, com a total eliminação do transporte de passageiros de longo percurso, e de outro, as intenções governamentais e as promessas de modernização da malha férrea urbana, articulada com o sistema metroviário. Abordam-se, também, os problemas vivenciados pela empresa e pelos usuários, os projetos em desenvolvimento e as perspectivas futuras para o transporte público em São Paulo.

3.1 O Sistema Ferroviário Paulista no cenário nacional: a privatização da malha ferroviária federal

O início da década de 90 foi marcado por um período conturbado em nossa história política. Em 1989, acontecem as primeiras eleições diretas para a Presidência da República desde 1960 (o presidente anterior, Tancredo Neves, havia sido escolhido pelo Colégio Eleitoral) que colocam na presidência Fernando Collor de Mello. Vários planos econômicos se sucedem tentando frear o processo

inflacionário. Em 1992, Collor de Mello é afastado por envolvimento em escândalos financeiros. O vice, Itamar Franco, assume a presidência e governa até 1994 quando é eleito Fernando Henrique Cardoso, que conquistou os votos dos brasileiros com seu plano de estabilização econômica, o Plano Real.

Para Maricato (2001), o modelo de governo perseguido por Fernando Henrique seguia as novas regras de subordinação ditadas pelo império americano frente ao processo de reestruturação produtiva mundial. Essas regras foram fruto de uma reunião realizada em Washington, em 1989 (Consenso de Washington), da qual participaram representantes do governo norte-americano e de grandes organizações financeiras internacionais como o Fundo Monetário Internacional – FMI, Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, entre outros. Foi elaborada “uma receita” para que os países em desenvolvimento da Ásia e da América Latina aumentassem sua participação no mercado mundial. Entre os principais “ingredientes” desta receita se encontravam disciplina fiscal, racionalização dos gastos públicos, reforma tributária, liberalização financeira e comercial, investimento direto estrangeiro, desregulamentação e privatização.

Ao se ajustar a essas novas “regras” e adotar o modelo neo-liberal, o governo de FHC promoveu a redução das alíquotas de importação, permitindo a entrada no país de uma grande variedade de bens de consumo, o que provocou um grande número de falências de empresas nacionais. Para segurar a cotação da moeda, Fernando Henrique fez uso dos recursos externos e deu início a um extenso programa de privatizações. A dívida externa saltou de 148 para 235 bilhões de dólares. No governo FHC o país pagou aproximadamente 141 bilhões de dólares apenas com juros e amortização da dívida.

Vários setores de nossa economia, como o siderúrgico, petroquímico, informática e serviços públicos, principalmente de telecomunicações, eletricidade, transporte e saneamento, passaram a ser explorados pelo capital privado, em muitos casos transnacional. Segundo o Programa Nacional de Desestatização, até o início de 2000, o governo brasileiro havia privatizado cinco empresas e feito a concessão de 58 serviços públicos, entre eles o sistema de transporte ferroviário.

Desde a divisão das linhas da Fepasa, com a criação da CPTM, até a privatização da linha de longo percurso, decorreram quase seis anos. A Revista Ferroviária de julho de 1998 (p.15) publica um artigo que contém a síntese das medidas adotadas nesse período. De acordo com o artigo, em 1995 o então presidente da Fepasa, Renato Pavan, extingue as sete unidades regionais da empresa e inicia um programa de redução do quadro de funcionários. É então contratada a empresa de consultoria *Booz Allen & Hamilton* para promover a avaliação da malha e definir o modelo de concessão. Após os estudos, é proposta a inclusão da Fepasa no Programa de Desestatização da RFFSA, por meio da divisão de sua malha em corredores, o que não foi aceito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES.

Em 1996, o processo deixou de caminhar devido à dívida do Banco do Estado de São Paulo (Banespa), com a União. A demora na aprovação da proposta para o equacionamento da dívida, pelo Senado, faz malograr as negociações que já estavam em andamento.

No final de 1997, no governo estadual de Mário Covas, é anunciado o fechamento do acordo da transferência da dívida de São Paulo para a União com a consequente federalização da malha paulista.

Em janeiro de 1998, o Tesouro do Estado de São Paulo retira a Fepasa de seu orçamento e com isso deixa de se responsabilizar pelos R$ 15 milhões de sua folha de pagamento. Em fevereiro, o Conselho Nacional de Desestatização – CND, decide incorporar definitivamente a Fepasa à Rede, por meio do Decreto nº 2.502, o que provoca o pedido de demissão de Renato Pavan que não concordava com a decisão do CND de incorporar a ferrovia paulista à Rede.

Durante esse período, e devido a todas essas medidas, principalmente a que diz respeito ao corte no quadro de funcionários e à falta de investimentos, a empresa perdeu produtividade. Caiu, no transporte de cargas, de 19 milhões de toneladas úteis em 1993, para 13 milhões em 1997. A queda na produção resultou no acúmulo de déficit da ferrovia que girou em torno de R$ 1,4 bilhões ao ano.

> Esse processo foi consequência da falta de investimentos no sistema nos últimos anos, aliada a um modelo de gestão estatal ineficiente. Todo esse quadro dramático foi agravado pelo acúmulo de 9 mil ações cíveis e trabalhistas contra a empresa e, por si só, já justificaria a decisão do Governo Federal, de privatizar a Malha Paulista (REVISTA FERROVIÁRIA, jul/1998, p.12).

O edital de privatização, cujas regras foram elaboradas pelo BNDES e pelo Banco Mundial, foi muito questionado, entre outras questões, pela autorização às empresas concessionárias, para o encerramento definitivo do transporte de longo percurso e também pela falta de garantia de emprego aos funcionários da Fepasa, a modelo do que ocorreu com as demais malhas levadas a leilão. A Malha da Fepasa foi a última a ser privatizada.

A complexidade do processo de privatização exigiu, inclusive, mudanças no nível Federal de administração. Em 1995, por meio do Decreto Lei nº 1.642, o

Ministério dos Transportes criou a Secretaria dos Transportes Terrestres – STT, responsável pela elaboração e supervisão de políticas e diretrizes para os transportes rodoviário e ferroviário.

Dentre as atribuições dessa nova Secretaria, cujo regimento interno encontra-se especificado na Portaria Ministerial nº 21, de janeiro de 1999, está a responsabilidade pelas políticas referentes "às concessões, permissões, autorizações, exploração e fiscalização de serviços de transporte ferroviário e rodoviário". Cabe ainda à STT, a elaboração de políticas referentes à concessões, permissões e autorização de recursos públicos, assim como o acompanhamento das políticas tarifárias e salários do setor.

Apenas para tratar de assuntos relacionados às concessões de serviços ferroviários, foi criada a Coordenação Geral de Planejamento e Concessões – COPAC, que envolve as divisões de Planejamento, de Estatística, e de Concessões, esta última, com Serviço de Outorga e de Acompanhamento.

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

De acordo com documento disponível no web-site da RFFSA (2001), em que é resumido o processo de privatização de todas suas linhas, a implementação desse modelo teve início em março de 1996, com o leilão da Malha Oeste (antiga Noroeste), ligando a cidade de Bauru, em São Paulo, a Corumbá, no Mato Grosso do Sul, numa extensão de 1.621 km. O leilão, ocorrido na Bolsa de Valores do Rio

de Janeiro, deu como vencedora a Ferrovia Novoeste S/A com o lance de R$ 62,36 milhões, com ágio de apenas 3,96% sobre o preço mínimo estabelecido pelo BNDES.

Também em 1996, foi privatizada a Malha Centro-Leste que, com 7.080 km liga os Estados de Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Rio de Janeiro. A Ferrovia Centro Atlântica S/A foi a vencedora do leilão, pelo lance mínimo de R$ 316,9 milhões.

A terceira malha a ser privatizada, em 1996, foi a Sudeste (Antiga Central do Brasil), com uma extensão de 1.674 km, ligando os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. A MRS Logística foi arrematou a malha pelo preço mínimo de R$ 888,9 milhões.

A Malha Teresa Cristina foi a quarta a ser privatizada, também em 1996. Apesar de sua pequena extensão (169 km), sua importância se deve ao transporte de carvão energético uma vez que liga as minas de carvão da região de Criciúma e as usinas termoelétricas do município de Capivari ao Porto de Imbituba, em Santa Catarina. A empresa vencedora, que manteve o nome da linha (Ferrovia Teresa Cristina S/A), adquiriu a malha pelo valor de R$ 18,5 milhões, com um ágio de 11,3% em relação ao preço mínimo.

Ainda em 1996 foi privatizada a Malha Sul, ligando os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, numa extensão de 6.586 km. A concessionária ALL – América Latina Logística S/A (ex-Ferrovia Sul-Atlântico) foi a vencedora do leilão. Adquiriu a Malha Sul por R$ 216 milhões, valor 37,8% superior ao preço mínimo.

Em 1997 foi privatizada a Malha Nordeste, que, com seus 4.679 km de extensão, liga os Estados do Maranhão, Rio Grande do Norte, Paraíba,

Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Foi adquirida pela Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN pelo preço de R$ 15,8 milhões, também 37,8% superior ao valor mínimo.

A Malha Paulista foi a última a ser privatizada, em novembro de 1998, dez meses após a incorporação à Rede Ferroviária Federal. Possuía então 4.236 km de extensão e mais 900 km de linhas em pátio. O preço de venda foi de R$ 245 milhões, 5% acima do valor mínimo estipulado.

A empresa Ferroban – Ferrovias Bandeirantes, foi a vencedora do leilão. Assumiu, em janeiro de 1999, a operação de toda malha paulista que compunha a Fepasa, com exceção do trecho urbano, em operação pela CPTM. Dessa forma, passou a administrar todas as linhas tronco e ramais que ligam o interior paulista e as regiões do Triângulo Mineiro e do sudoeste de Minas à Região Metropolitana de São Paulo e ao Porto de Santos, interligando também as ferrovias MRS – Logística, Centro Atlântica e Novoeste.

Dessa forma, a malha ferroviária paulista, como um todo, passou a ser administrada por 4 concessionárias: a Ferroban, com a antiga malha da Fepasa, a Novoeste, com a malha da antiga Noroeste, a MRS Logística, com a antiga Central do Brasil e a América Latina Logística, com os ramais da antiga Sorocabana que ligam São Paulo ao Paraná e Mato Grosso do Sul.

A Rede Ferroviária Federal classificou como "um êxito" o processo de privatização, apesar de sua complexidade. O Estado ficou desencarregado de novos investimentos e obteve uma expressiva injeção de recursos. Além disso, os contratos de concessão estabeleciam metas de aumento de produção e redução de acidentes que exigiriam das empresas concessionárias um investimento da ordem de R$ 3,8 bilhões, sendo R$ 930 milhões nos seis primeiros anos e o restante ao

longo dos anos seguintes (o prazo de concessão, determinado em contrato, é de 30 anos, renovável por mais 30). Com esses investimentos, a Rede Ferroviária prevê que, já no prazo de seis anos, seja alcançada uma produção de 62 bilhões de TKU o que representaria um crescimento de 70% em relação ao realizado em 1995.

De acordo com Giesbrecht (2006), logo após obter a concessão da Malha Paulista, a Ferroban repassou os ramais de Itararé, Pinhalzinho e Apiaí, assim como o trecho entre Rubião Junior e Presidente Epitácio, todos da antiga Sorocabana, à América Latina Logística – ALL, para o transporte de carga.

Em janeiro de 1999, a Ferroban extingue definitivamente os trens de passageiros do antigo tronco da Sorocabana, de São Paulo à Presidente Epitácio. Suspende os da linha Sorocaba-Apiaí, assim como o trecho entre São Paulo-Araraquara-São José do Rio Preto (ex-Paulista e Araraquarense) e também o tronco oeste da ex-Paulista, de Itapirina à Panorama. Em março de 2001, a Ferroban extingue definitivamente os trens de passageiros entre Campinas-Baurú e Itapirina-São José do Rio Preto.

A América Latina Logística reativa a linha de passageiros Sorocaba-Apiaí em agosto de 1999, mas a extingue definitivamente em março de 2001.

3.2 O cenário ferroviário pós-privatização em São Paulo

Apesar do anunciado sucesso, os problemas da Rede Ferroviária e dos governos federal e estadual não terminaram com a privatização das malhas ferroviárias. Em entrevista à Revista Ferroviária de outubro/2001, a liquidante da

Rede, Anália Francisca Ferreira Martins, fala dos problemas que a RFFSA ainda enfrenta e que impossibilitam sua liquidação.

Mesmo após a concessão das malhas, em 2001, a Rede Ferroviária Federal ainda possui 623 funcionários e uma folha de pagamento de R$ 4 milhões, mais uma despesa mensal de R$ 700 mil com advogados. O Decreto que determinou a liquidação em dezembro de 1999, já foi renovado por três vezes devido a dois fatores principais: a empresa não conseguiu vender seus ativos nem eliminar seu passivo.

De acordo com a reportagem (REVISTA FERROVIÁRIA, outubro/2001, p.4), a possibilidade do Decreto ser aplicado "muito preocupa os autores das 36.428 ações trabalhistas, cíveis, previdenciárias, fiscais e criminais, nesta ordem de importância". Nem mesmo os R$ 300 milhões que a Rede Ferroviária Federal recebe por ano dos concessionários como receita de arrendamento chegam ao caixa da empresa. Vão direto a juízo.

Apesar da entrevistada afirmar que a RFFSA adquiria muitos imóveis, não como investimentos, mas como bens operacionais, há entre os atuais 30.500 ativos da empresa, "parques proletários, fazendas, praças, ilha em Angra, campo de futebol e até cemitérios", sem contar os vagões, locomotivas, carros de passageiros e uma série de outros ativos, esses sim operacionais, distribuídos pelo país.

Ainda segundo a reportagem, é provável que a maior parte do patrimônio líquido da Rede, avaliado em cerca de R$ 13 bilhões, acabe sendo destinado apenas ao pagamento de seu contencioso. A única saída, segundo a liquidante, seria a criação da Agência Nacional dos Transportes Terrestres para a qual seriam transferidas as atribuições da Rede Ferroviária Federal.

Diante de todo o problema vivenciado hoje, a entrevistada argumenta que "a descontinuidade das administrações e os problemas políticos" são as prováveis razões que levaram uma organização estatal da dimensão da Rede Ferroviária Federal a se transformar numa enorme fonte de desperdício. Desperdício esse que pode ser verificado no próprio almoxarifado da empresa, segundo a liquidante, de proporções gigantescas: "Tem coisa que tem valor, mas tem coisa que virou sucata mesmo. E é duro assumir a responsabilidade de ter que transformar um bem em sucata" (REVISTA FERROVIÁRIA, outubro/2001, p.4).

A foto a seguir, divulgada no site da Revista Ferroviária, mostra o antigo "Cruzeiro do Sul", trem de luxo que operava entre Rio e São Paulo, na ex-Estrada de Ferro Central do Brasil. Está abandonado no terminal da Marítima, no Rio de Janeiro. O terminal também está abandonado. Sinal que não é só o almoxarifado da Rede que está "virando" sucata.

Fotografia 1. Trem Cruzeiro do Sul, sucateado. Fonte: Revista Ferroviária *online* (2002).

Os problemas enfrentados pela Rede, no entanto, não são os únicos. Logo após a privatização da Malha Paulista, foi aberta na Assembléia Legislativa de São Paulo uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar as irregularidades por parte das empresas concessionárias.

De acordo com a CPI, logo nos primeiros anos de administração pela iniciativa privada, as ferrovias paulistas já estão em péssimo estado de conservação. Como afirma reportagem assinada por Paulo R. Gilani, “as estações estão abandonadas, vagões enferrujando nos trilhos, os trens não transportam mais passageiros e o uso irregular de transporte de carga prejudica toda a malha ferroviária e ainda provoca acidentes" (Diário Popular, 24.06.2001, p.6).

As fotos a seguir mostram o abandono de toda malha ferroviária após a privatização. Abandono este não afetou apenas as estações, mas também via permanente, obras de arte e material rodante.

A primeira foto de um trecho de via permanente da ex-Sorocabana, localizado no município de Canitar, mostra os postes que serviam para sustentar a rede aérea, que não existe mais. A segunda foto, mostra o que restou do armazém anexo à de Estação de Ipaussú, também da ex-Sorocabana. A terceira foto mostra uma ponte da ex-Cia Mogiana, completamente abandonada:

Fotografia 2. Via permanente, sem rede aérea em Canitar. Autor: ALMEIDA, Carlos Roberto (2002).

Fotografia 3. Armazém abandonado na Estação de Ipaussú. Autor: ALMEIDA, Carlos Roberto (2002).

Fotografia 4. Ponte abandonada da ex-Cia Mogiana, em São Paulo. Autor: ALMEIDA, Carlos Roberto (2002).

A seguir, a estação de Salto Grande, na linha ex-Sorocabana, também abandonada:

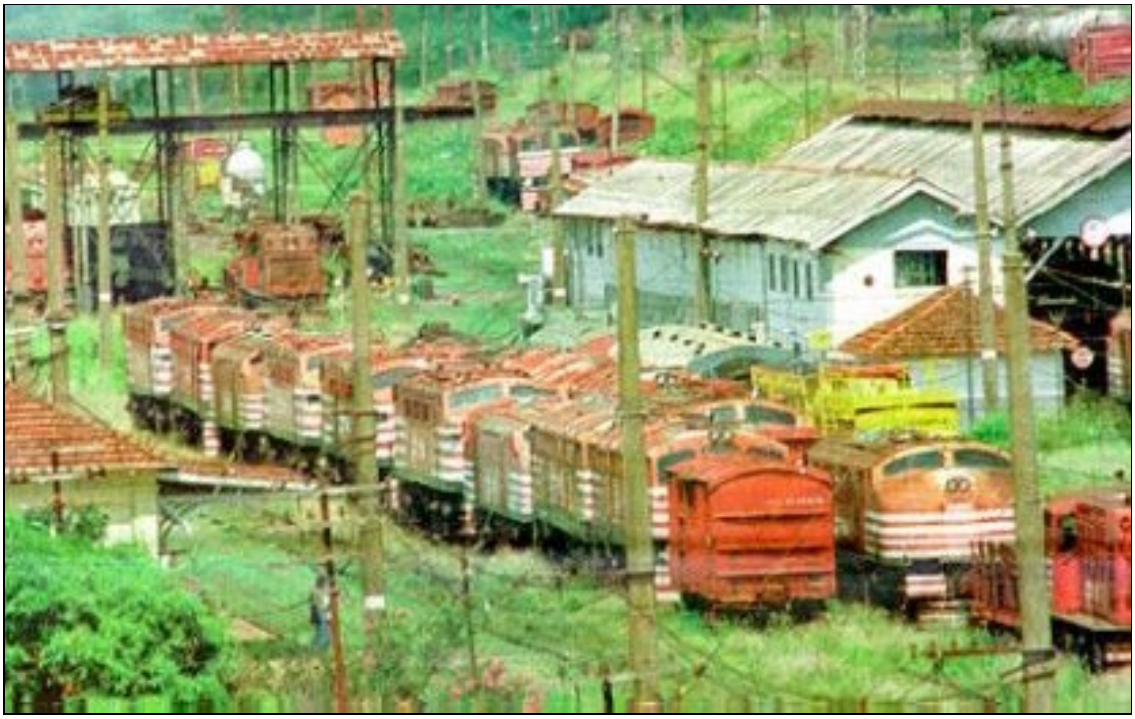
Fotografia 5. Estação de Salto Grande, abandonada. Autor: ALMEIDA, Carlos Roberto (2002).

A fotos a seguir, de Ricardo Koracsony, obtidas em 2002, mostram composições que jazem num dos "cemitérios ferroviários" de São Paulo. São carros de luxo da ex-Sorocabana, abandonados no pátio de Presidente Altino, em Osasco, São Paulo. De acordo com o autor, quando foram retirados de uso, em 1999, a maioria ainda tinha condição de uso, sendo que vários haviam sido reformados há poucos meses.

Fotografia 6. Carros de passageiros abandonados no pátio de Presidente Altino (A). Autor: KORACSONY, Ricardo (2002).

Fotografia 7. Carros de passageiros abandonados no pátio de Presidente Altino (B). Autor: KORACSONY, Ricardo (2002).

A fotografia a seguir mostra o pátio da Estação de Bauru, onde locomotivas e vagões foram abandonados e "apodrecem" no meio da vegetação:



Fotografia 8. Composições abandonadas no pátio da Estação de Bauru. Fonte: Diário Popular, p.6, 24.06.2001.

Segundo o sub-relator da CPI dos Transportes, deputado Carlos Braga (PTB), entrevistado pelo jornal Diário Popular, em reportagem de 24/06/2001, p.6, assinada por Paulo Rogério Gilani, as informações obtidas pela Comissão indicam que as empresas Ferroban e Novoeste estão dilapidando o patrimônio público por falta de manutenção, além de executar a operação do transporte de carga nas ferrovias de forma irresponsável: "Antes da privatização, as composições trafegavam com até 60 vagões e hoje (junho de 2001), com as empresas particulares, trafegam com 120, 130 vagões de forma irregular".

As empresas são acusadas também do não pagamento da dívida (a Novoeste, por exemplo, deve R$ 11 milhões ao Governo Federal) além de desrespeito aos direitos trabalhistas com a demissão em massa de trabalhadores.

Sem funcionários para cuidar do patrimônio, as estações foram completamente abandonadas. Muitas, depredadas, acabam servindo de abrigo a marginais. Outras, verdadeiros patrimônios históricos estão sendo invadidas por particulares e até por prefeituras, como a de Botucatu, cujo prefeito transferiu seu gabinete para o local sem fechamento prévio de contrato com a RFFSA.

A foto abaixo mostra o prédio da antiga estação de Botucatu, "invadido" pela Prefeitura.

Fotografia 9. Estação de Botucatu, “invadida” pela Prefeitura. Fonte: Diário Popular, p.6, 24.06.2001.

A antiga Estação de Jundiaí também sofreu as conseqüências da privatização. Em reportagem de 24 de dezembro de 2000, assinada por Carlos Araújo, O jornal O Estado de São Paulo denuncia o abandono de cerca de 40 mil metros quadrados, dos 115 mil que compõem um dos complexos arquitetônicos

mais importantes da ex-Companhia Paulista, construído em 1893 e cuja avaliação total supera os R$ 10 milhões. O valor do acervo, que possui equipamentos e documentos que remontam ao século 19, é incalculável.

Os ocupantes da ala conservada do complexo, a Delegacia Regional Tributária, a Secretaria Municipal de Trânsito e a fabricante de trens CAF Brasil, informaram que não havia vigias no local onde se encontram a biblioteca e as antigas oficinas da Paulista e que após terem sido parcialmente destelhadas por vândalos, vêm sofrendo constantes furtos de equipamentos.

Um grupo comandado por ex-ferroviários tenta salvar o conjunto arquitetônico, então sob a responsabilidade da Companhia Paulista de Administração de Ativos do Estado, de um futuro processo de privatização. Para tanto, estão tentando, com a colaboração do Conselho de Defesa do patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – Condephaat, formar uma associação que ajude no processo de tombamento do local.

A foto abaixo mostra a biblioteca da estação após um saque. Os arquivos, espalhados pelo chão, sofriam ainda a ação da chuva que entra pelas telhas que foram retiradas.

Fotografia 10. Biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí, abandonada. Fonte: O Estado de São Paulo, C-p.6, 24.12.2000.

As fotos a seguir mostram uma parte do complexo onde funcionam o Museu de Jundiaí e a biblioteca, hoje restaurada e mantida por ex-ferroviários.

Fotografia 11. Parte do conjunto arquitetônico da Estação de Jundiaí. Autor: STEFANI, Célia Regina Baider (2001).

Fotografia 12. Biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí, restaurado. Autor: STEFANI, Célia Regina Baider (2001).

Nem mesmo a Estação de Paranapiacaba foi poupada. Marco da construção da primeira ferrovia paulista, a Vila de Paranapiacaba foi reconhecida como monumento histórico e cultural pelo Condephaat desde 1987. Em 1999, apesar de ser incluída entre os cem monumentos mais importantes do mundo pelo *World Monuments Fund*, organização não-governamental norte americana que atua na área de preservação do patrimônio histórico, a estação transforma-se em mais um "cemitério" de composições.

A foto abaixo mostra a presença inglesa nas fachadas de algumas das 350 casas da Vila de Paranapiacaba:

Fotografia 13. Vila “Inglesa” de Paranapiacaba. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2006).

De acordo com reportagem publicada no suplemento *Já* do Diário Popular de 4 de abril de 1999, assinada por José A. Leite, das linhas que chegaram a ligar a

Capital a mais de 400 cidades do interior, encontravam-se em atividade, à época da privatização, apenas as que faziam a ligação de São Paulo com São José do Rio Preto, Panorama e Presidente Prudente, além da que saía de Sorocaba com destino a Apiaí, todas ligadas à rede Ferroviária Federal.

Somente em Apiaí, localizada no Vale do Ribeira, cerca de 4.500 passageiros (15% da população), utilizava o transporte ferroviário mensalmente, mesmo estando este restrito a apenas uma composição diária.

Após a privatização, todo transporte de passageiros de longo percurso foi suprimido pelas concessionárias paulistas e a maior parte das composições que eram utilizadas nesse serviço foram abandonadas nos pátios ferroviários ou nas estações terminais como a de Paranapiacaba, onde "apodrecem" sete composições de passageiros e vários vagões.

A fotografia a seguir mostra, num triste detalhe, uma dessas composições, claro sinal de descaso com o patrimônio público:

Fotografia 14. Composição abandonada em Paranapiacaba. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2004).

Os problemas decorrentes da privatização não estão restritos, no entanto, à liquidação da Rede Ferroviária Federal e às irregularidades apontadas na CPI dos Transportes.

De acordo com uma série especial, de autoria de José Maria Mayrink, publicada no jornal O Estado de São Paulo de 8 de julho de 2001, já naquele ano começaram a ocorrer fusões de empresas concessionárias, prenúncio de que o sistema ferroviário de carga tende a ser monopolizado, causando preocupações inclusive ao Secretário de Transportes Terrestres, Luiz Henrique Baldez: "Estamos alertas para esse risco, pois uma concessionária não tem o direito de prejudicar as outras" (jornal O Estado de São Paulo, 08/07/2001, p.6).

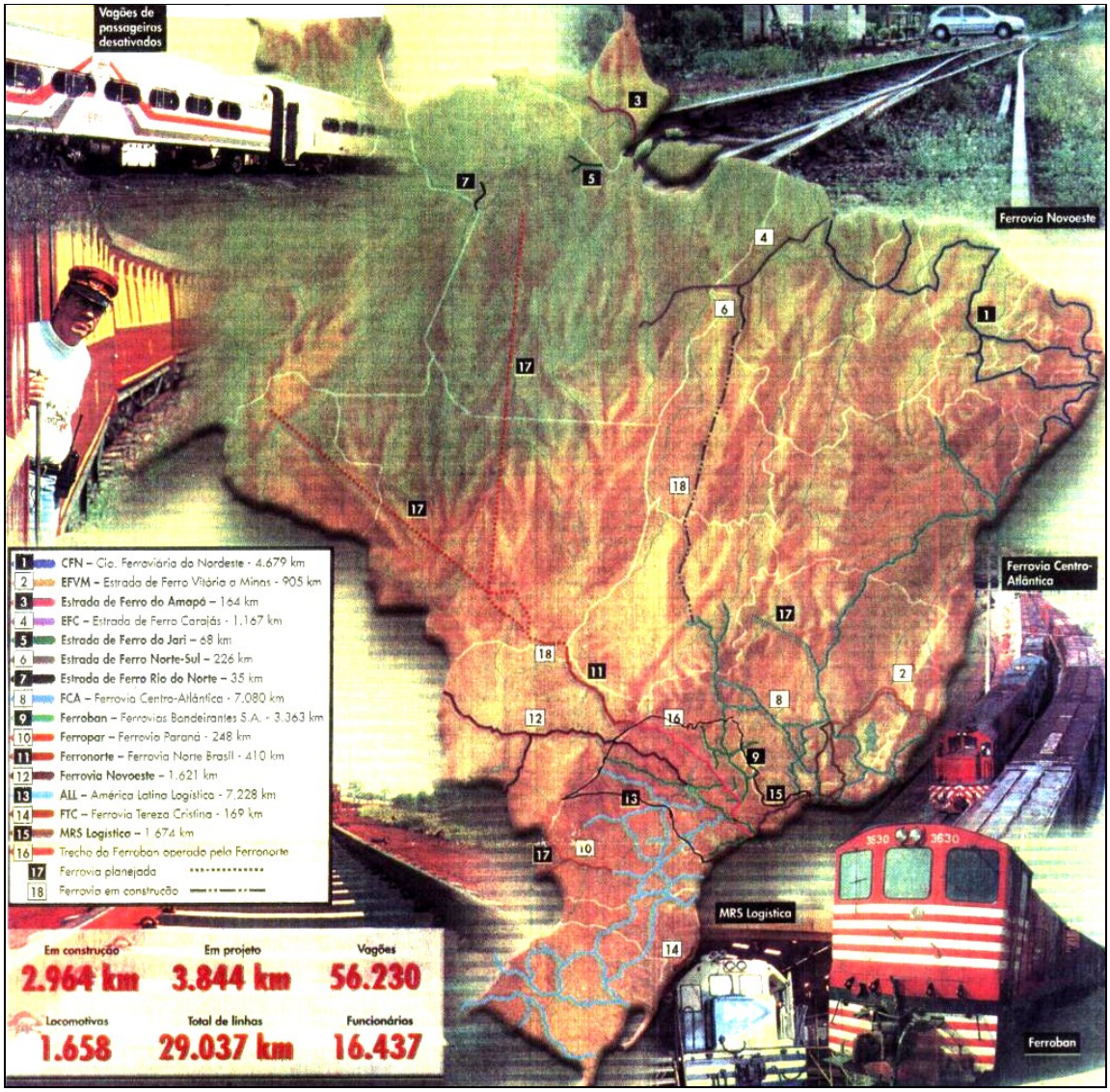
De acordo com a mesma reportagem, na Malha Paulista foi criada a Ferropasa, a holding que fundiu a Ferronorte e a Novoeste e passa também a controlar a Ferroban e os 12 km de linhas da Portofer, a pequena rede interna do Porto de Santos. Posteriormente, em 2002, esse holding de empresas passaria a chamar-se Brasil Ferrovias S/A.

Outra fusão envolve a Cia. Vale do Rio Doce. Proprietária a Estrada de Ferro Vitória a Minas, construiu a Estrada de Ferro Carajás, é acionária da Ferrovia Centro Atlântica e da Companhia Ferroviária do Nordeste controlando, dessa forma, 14.057 km de linhas. Recentemente adquiriu as empresas Ferteco Mineração e Caem Mineração e Metalurgia, detentoras de 43,03% das ações da MRS Logística. O interesse da Vale do Rio Doce, segundo a reportagem, é conseguir a concessão da ligação com o Porto de Santos uma vez que, segundo a empresa, a MRS dificulta acesso de concorrentes à região portuária.

Após as fusões, algumas das empresas já começam a investir no prolongamento das linhas. É o caso da Ferronorte, planejada pelo empresário Olacyr de Moraes e construída pelo holding de empresas e fundos de pensão que arrematou a ferrovia, da qual faz parte. A malha da Ferronorte, que já chegou até

Alto Taquari, em Mato Grosso, planeja levar seus trilhos até Porto Velho, em Rondônia e Santarém, no Pará.

A figura a seguir mostra a malha ferroviária privatizada, em julho de 2001:



Mapa 19. Malha ferroviária brasileira pós-privatização. Fonte: O Estado de São Paulo, 08.07.2001, p.7.

Outra ferrovia, a Estrada de Ferro Norte-Sul também planeja, com recursos públicos, crescer aproximadamente 2.100 km com a ligação entre o sul do Maranhão ao sul de Goiás. Os primeiros 216 quilômetros, já entregues, estão sendo operados pela Estrada de ferro Carajás. Segundo a reportagem de Mayrink, a nova

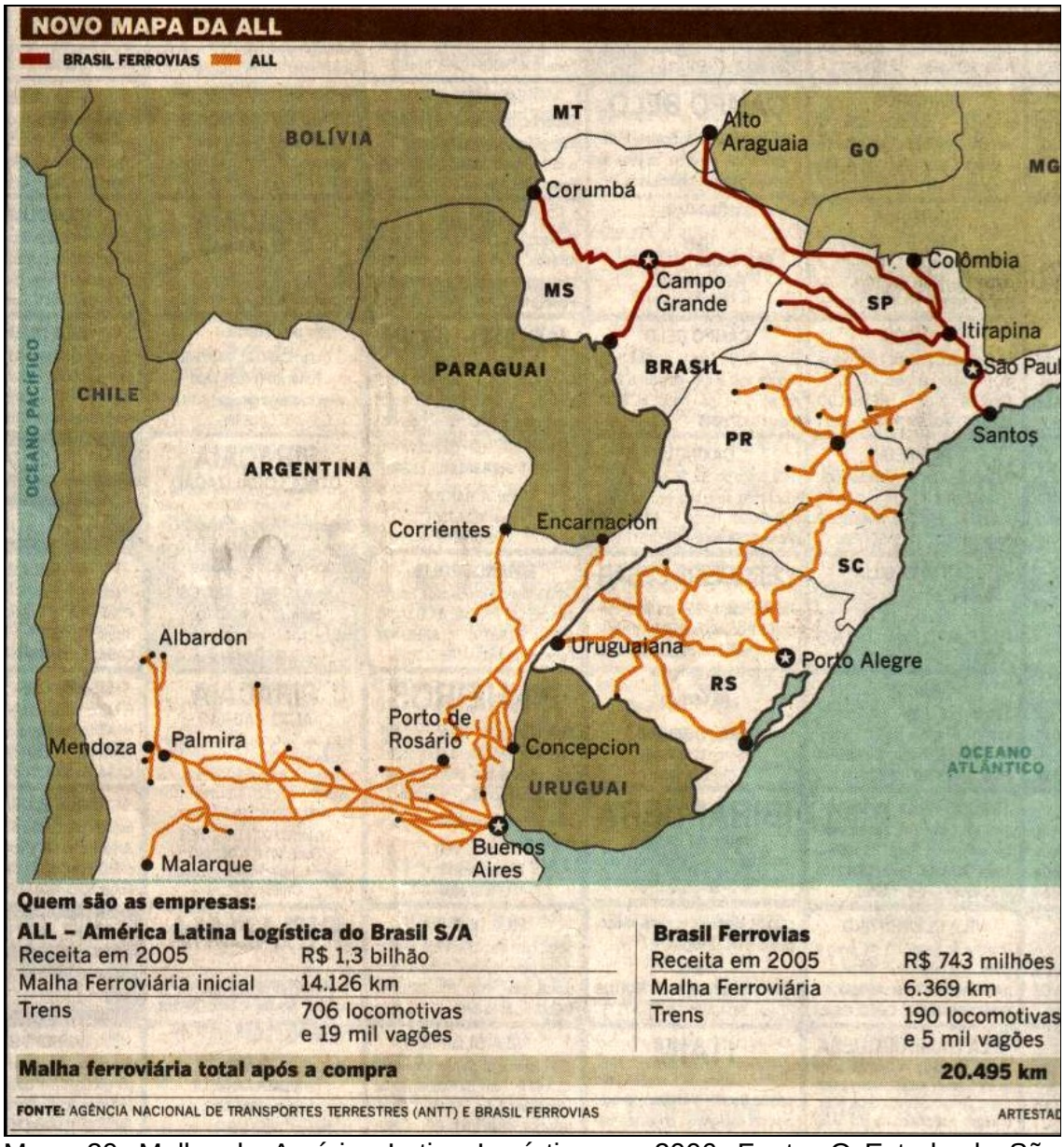
ferrovia custará R$ 2,2 bilhões, ou R$ 880 mil por quilômetro, com recursos do governo federal. O Ministério dos Transportes tem também um projeto para a construção da Transnordestina, de 344 quilômetros.

Os altos investimentos exigidos em algumas dessas fusões, no entanto, deixaram seus acionistas sem recursos para o pagamento tanto das obrigações decorrentes do contrato de concessão, quanto de fornecedores e do mercado de ações. Segundo as reportagens de Thélio Magalhães, de 13 de março, Agnaldo Brito, de 16 de março, e Marisa Folgato, de 23 de março de 2006, publicadas no Jornal O Estado de São Paulo, foi o que aconteceu com a Brasil Ferrovias, que surgiu a partir da fusão da Ferronorte, Ferroban, Novoeste e Portofer. A empresa teve sua falência decretada no dia 12 de março de 2006 pelo não pagamento de uma nota promissória no valor de 5,6 milhões de reais, emitida pela Ferronorte, referente a uma operação de compra e venda de ações. Seus principais acionistas, os fundos de pensão do Banco do Brasil (Previ) e da Caixa Econômica Federal (Funcef) estiveram também envolvidos na CPI dos Correios. O Tribunal de Justiça de São Paulo, porém, suspendeu a falência da empresa, após o BNDES ter assumido o controle da holding e uma dívida de cerca de 800 milhões de reais.

Em maio do mesmo ano, a América Latina Logística (ALL) anunciou a compra da Brasil Ferrovias por 1,405 bilhão de reais. A operação fará da ALL a maior empresa de logística independente da América Latina, com uma malha de 20.495 km. No Brasil, a empresa controlará 12.400 km, metade da malha ferroviária em operação no país (25.800 km). Com a compra, os sócios que administravam a Brasil Ferrovias tiveram suas ações convertidas em papéis da ALL. Dessa forma, os fundos de pensão Previ e Funcef, juntamente com o Banco PJ Morgan e o BNDES

passam a ser donos de 23% do capital da América Latina Logística (LIMA, Kelly, em reportagem do Jornal O Estado de São Paulo, B-p.18, 10/05/06).

A figura a seguir mostra a malha ferroviária da América Latina Logística após a compra da Brasil Ferrovias:



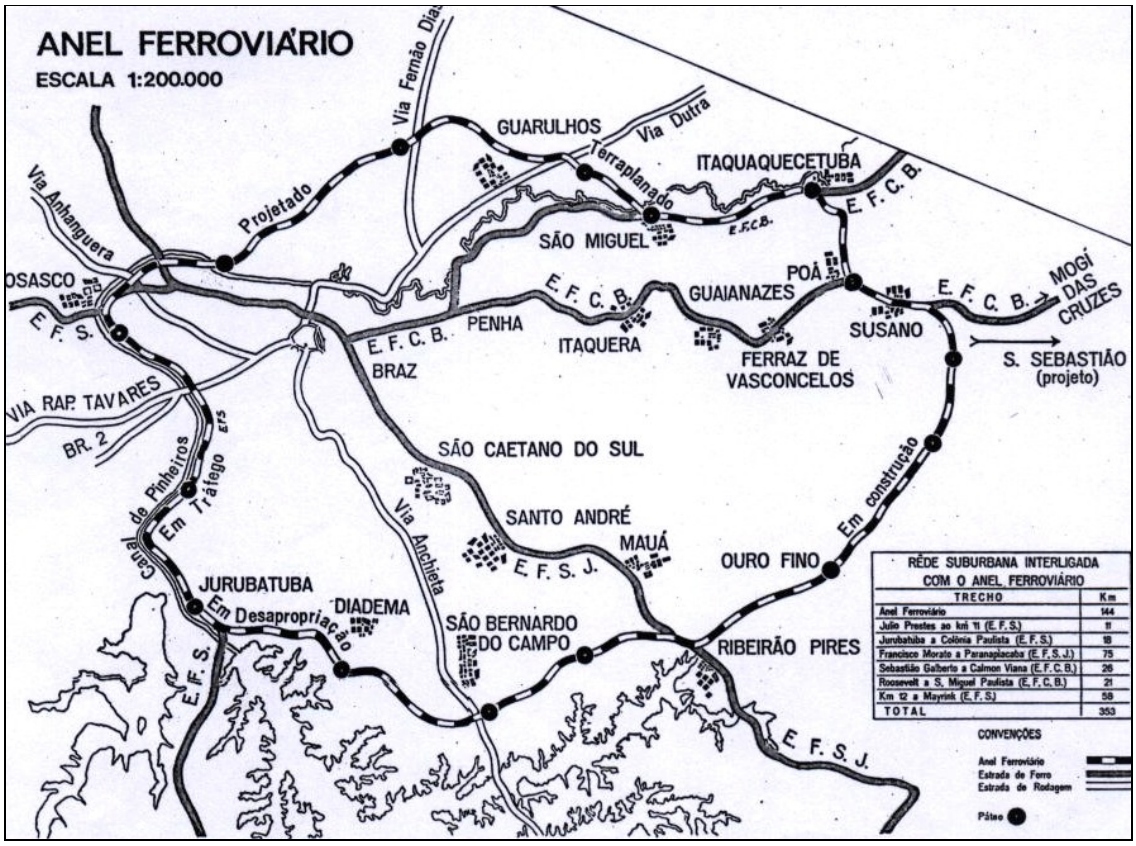
Mapa 20. Malha da América Latina Logística em 2006. Fonte: O Estado de São Paulo, 10/05/2006, B-p.18.

A privatização trouxe outro grave problema para o transporte ferroviário de passageiros da capital paulista: o compartilhamento do trecho urbano para poder chegar ao litoral. Segundo Mayrink (2001), a MRS Logística, que dificulta o acesso de concorrentes ao cais de Santos, também enfrenta barreiras para atravessar o centro da capital de São Paulo, por parte da CPTM, que se recusa a dar passagem aos cargueiros da MRS, mesmo fora do horário de pico, para não comprometer a segurança dos passageiros.

De acordo com Luiz Henrique Baldez (ex-secretário estadual dos transportes), uma das soluções será a construção do Anel Ferroviário, que vai tirar as composições de carga da área urbana. Só que apenas esse desvio não resolve de todo a questão porque grandes clientes localizados na Lapa e no Ipiranga, ficariam sem transporte. A construção de uma linha independente para os cargueiros seria a melhor alternativa. O secretário não informa, no entanto, quem arcará com os custos de implantação do Anel Ferroviário ou da linha independente que trarão benefícios, basicamente, apenas às empresas concessionárias.

A construção do Anel Ferroviário não é uma idéia recente. Nas décadas de 1960/1970, seu projeto, promovido pelo Governo do Estado em parceria com a Secretaria de Transportes e a Asplan S/A Assessoria e Planejamento, foi motivo de estudo detalhado que ocupou três extensos volumes. Esse trabalho incluía a caracterização das regiões de influência dos setores a serem construídos, estudos pormenorizados de tráfego e análise econômica e financeira até o estudo aprofundado dos principais produtos transportados por cada uma das ferrovias que fariam parte do Anel (Central do Brasil, Santos a Jundiaí e Sorocabana).

A figura abaixo mostra o traçado do projeto desenvolvido em 1970:



Mapa 21. Traçado do Anel Ferroviário em 1970. Fonte: BORBA (1971).

A privatização das ferrovias em São Paulo, não resolveu, e nem sequer amenizou o problema do transporte de cargas na cidade e na Região Metropolitana. Hoje, diante do excesso de caminhões que trafegam diariamente não só nos principais corredores de trânsito da cidade como também no seu centro expandido, o projeto dos corredores volta à discussão e um deles começa a se concretizar. O Rodoanel, já com um de seus trechos prontos e em tráfego, tem um desenho que se assemelha bastante ao traçado do Anel Ferroviário, projetado em 1970. Quanto ao Ferroanel, este segue ainda como “projeto em discussão”, em busca de fontes de financiamento que permitam sua construção.

A construção do Rodoanel gerou duas discussões importantes. A primeira, de cunho ambiental: a abertura das vias, que passam, em sua maior parte, por

regiões de mananciais, fez com que a obra fosse duramente contestada por ambientalistas e parte da população residente. A segunda, diz respeito ao próprio crescimento da cidade: a especulação imobiliária e a ocupação desenfreada do entorno das vias, que já começa a ocorrer, poderá, num futuro próximo, multiplicar, várias vezes, os problemas sociais e urbanos já existentes.

Várias secretarias de municípios atingidos, assim como Associações de Moradores e Organizações Não Governamentais (ONGs) vêm acompanhando o desenvolvimento dos trabalhos, conseguindo, inclusive, alterações de alguns traçados que constavam do projeto original. Foi o que aconteceu no trecho norte, que ainda aguarda licenciamento ambiental por indefinição quanto ao traçado, mas que, contrariando o projeto original, não passará mais pela Serra da Cantareira onde se localiza o mais importante reservatório para abastecimento de água da capital.

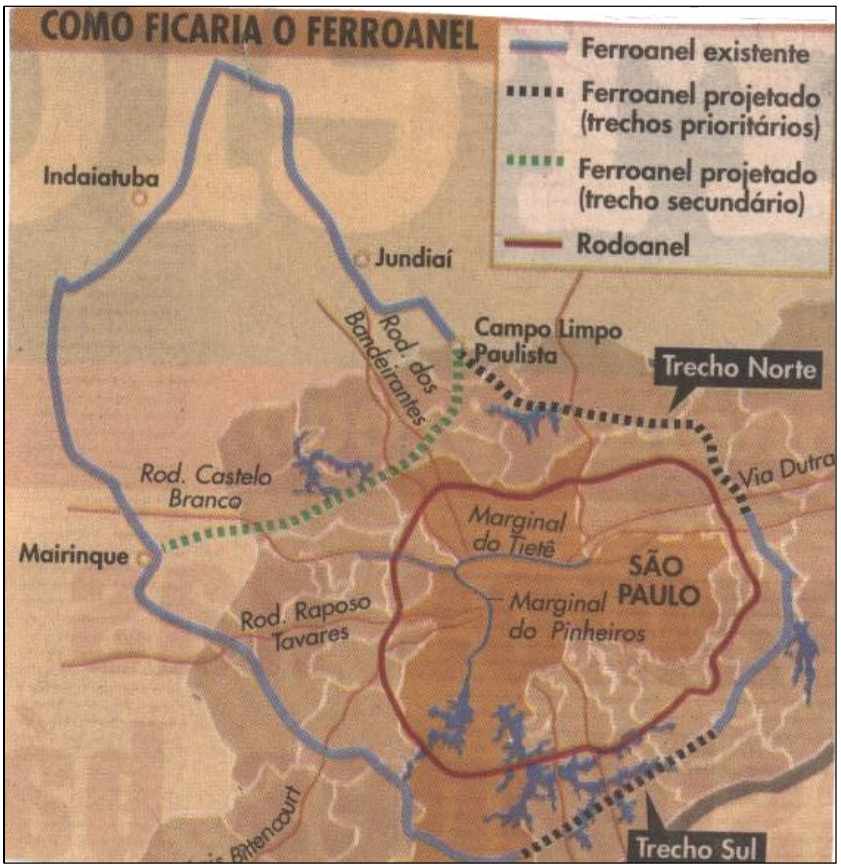
Como informa reportagem de Marisa Folgato, de 4 de maio de 2003, publicada no Jornal O Estado de São Paulo, no que concerne ao trecho oeste do Rodoanel, foi necessário um compromisso de investimento de mais de 7 milhões de reais em recuperação ou criação de parques nos municípios por ele atingido (Carapicuíba, Cotia e Jaraguá), para que obtivesse o licenciamento ambiental.

De acordo com reportagem de Marisa Folgato, publicada no jornal O Estado de São Paulo de 19 de março de 2006 (p.3-4), as obras do trecho sul do Rodoanel vão suprimir 297 hectares de áreas verdes na região de mananciais do entorno das represas Billings e Guarapiranga. Consultada, a Dersa garante que o retorno será de cinco vezes essa área, com a incorporação de 3500 hectares, prevista como contrapartida da obra. Para evitar ocupações, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente afirma que fechou um acordo com o Estado como compensação pela obra, para a criação de quatro unidades de conservação ligadas por um parque

linear de até 300 metros de largura, nas regiões de Parelheiros, Jaceguava, Varginha e Bororé. No entanto, os representantes do Programa de mananciais do Instituto Socioambiental (ISA) se mostram preocupados não só com a efetiva criação dos parques e corredores, mas também com a criação de novos acessos além dos que foram programados (Rodovia Anchieta, Rodovia dos Imigrantes e Mauá), devido à pressão de moradores e grandes grupos empresariais e imobiliários.

As figuras a seguir mostram o traçado do Rodoanel em seu trecho sul, cujas obras começam a ser iniciadas, e o traçado do Ferroanel, de acordo com o novo projeto que vem sendo desenvolvido pelo governo de São Paulo:

Mapa 22. Traçado do trecho sul do Rodoanel. Fonte: O Estado de São Paulo, C-p.1, 08.07.2001.



Mapa 23. Traçado do futuro Ferroanel em São Paulo. Fonte: O Estado de São Paulo, C-p.4, 30.01.2003.

A construção do Rodoanel, dessa forma, já nasce carente de soluções e repleta de problemas. Primeiro, porque, novamente, é priorizado o transporte sobre rodas. Segundo, porque, provavelmente, não servirá como solução para o problema para o qual foi criado: o tráfego excessivo de caminhões na região urbana de São Paulo, uma vez que é grande o número desses veículos que tem como ponto de partida ou como destino a própria Região Metropolitana. Finalmente, porque sua construção gera outros problemas como a ação da especulação imobiliária em sua área de entorno e o risco de destruição das poucas áreas verdes que conseguiram sobreviver nos extremos das regiões norte e sul da cidade e municípios limítrofes.

3.3 As metas do Plano Metropolitano da Grande São Paulo e a criação de empresas para gerenciamento do transporte público

As metas traçadas pelo Governo Federal tiveram reflexo nos planejamentos do Estados e dos Municípios. Para entender a evolução do transporte sobre trilhos na capital paulista neste período, faz-se necessário um estudo das diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado, em cumprimento às metas federais.

Em 1994, foi elaborado pelo Governo do Estado de São Paulo, em parceria com a Secretaria de Planejamento e Gestão e a EMPLASA (Empresa de Planejamento Metropolitano S/A), o Plano Metropolitano da Grande São Paulo, com o objetivo de traçar as metas de ação para o período de 1994 a 2010, para diversos setores que compõem a administração pública.

Um levantamento sobre as vias de circulação, apresentado pelo Plano Metropolitano da Grande São Paulo (SÃO PAULO, 1994) verificou que, a exemplo dos primeiros caminhos que se articulavam no Estado, as rodovias formam um traçado tipicamente radial, caracterizando a função polarizadora da Capital, de onde partem os principais complexos.

Dessa forma, temos o Sistema Anhanguera-Bandeirantes (SP-330 e SP-332) ligando a região norte do Estado; o Sistema Fernão Dias (BR-381), ligando a região sul de Minas, o triângulo mineiro e Goiás e as rodovias Dutra e Trabalhadores (BR-116 e SP-70) ligando, respectivamente, a região do Vale do Paraíba até o Rio de Janeiro e o litoral norte de São Paulo.

As Rodovias Raposo Tavares (SP-270), Castelo Branco (SP-280) e Marechal Rondon (SP-300), também radiais, atendem à região oeste do Estado e

ao tráfego proveniente do Mato Grosso do Sul e norte do Paraná. A Régis Bittencourt (BR-116), liga a capital aos Estados da região sul do país.

Do acordo com o Plano, a malha das ferrovias no Estado, também de traçado radial com centro em São Paulo e prolongamento até o porto de Santos, "confirmam seu compromisso com o comércio internacional" (SÃO PAULO, 1994, p.78). Os maiores volumes de carga transportados pela ferrovia destinam-se aos terminais de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos. Quanto aos pátios ferroviários da Grande São Paulo, "já são ineficientes e ultrapassados" (*ibidem*) e vêm perdendo sua função, a exemplo do pátio da Fepasa na Barra Funda que hoje abriga o Memorial da América Latina.

Em relação ao transporte de passageiros, as linhas ferroviárias de longo percurso tendem a ser totalmente eliminadas, uma vez que:

> Vem perdendo suas clientela (...) tendendo a um esvaziamento (...). Ao contrário, o transporte de passageiros metropolitanos tende a crescer e de tal forma que a interação trem-metrô será, no futuro, uma grande referência do desenvolvimento metropolitano (SÃO PAULO-Plano Metropolitano da Grande São Paulo, 1994, p.79).

Assim, no Estado de São Paulo, em 1994, o Governo Federal administrava 986 km de vias férreas, dos quais 196 km passaram para o acervo da CPTM, por constituírem as linhas de subúrbio da CBTU. O Estado, por sua vez, administrava 4.915 km, dos quais 71,4 km já haviam passado para o acervo da CPTM por servirem aos trens de subúrbio da Fepasa.

O estudo admite que:

> O explosivo crescimento urbano na Grande São Paulo, observado nos últimos anos, não foi nem de longe acompanhado pelos investimentos nos serviços de trens suburbanos (...). Hoje, as recém-criadas STM[3] e CPTM (com os acervos das antigas linhas suburbanas) se propõem aceleradamente preencher a lacuna (SÃO PAULO-Plano Metropolitano da Grande São Paulo, 1994, p.79).

De acordo com pesquisa origem-destino realizada pelo Metrô na Capital, em 1987, apresentada pelo Plano, 35,17% das viagens diárias dos paulistanos foram feitas por meio de transportes coletivos, 28,81% por meio de transporte individual e 36,02%, a pé. Dentre os 35,17% que utilizaram transporte coletivo, 4,89% utilizaram o metrô, 2,80% os trens e 27,40% os ônibus.

O Plano Metropolitano da Grande São Paulo (SÃO PAULO, 1994) ainda mostra que, em 1991, o metrô já transportava aproximadamente 2 milhões de passageiros/dia, mais que o dobro do número de passageiros dos trens suburbanos. O transporte sobre pneus (individual e coletivo), transportaram, no mesmo período, seis vezes mais passageiros.

Tentando reverter esse quadro, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, segundo o estudo, já contaria com propostas concretas de financiamento junto a bancos internacionais, destinadas à expansão do sistema integrado metrô-ferrovia e melhoria do já existente, para alcançar a meta de 5,5 milhões de passageiros/dia em 2000 e 6,3 milhões de passageiros/dia em 2010.

Ao mesmo tempo em que o Plano traça um quadro negativo em relação ao transporte de passageiros de longo percurso, ele acena com a possibilidade de

[3] Secretaria de Transportes Metropolitanos.

continuidade desse transporte por meio da implantação de serviços de média distância no espaço macro-metropolitano e a retomada de ligações de longa distância com as demais metrópoles do centro-sudeste brasileiro.

Para o transporte de cargas, as metas são a consolidação dos corredores de exportação, interligados aos terminais de carga existentes na Grande São Paulo, na qual se inclui a execução dos dois primeiros trechos do Rodoanel e a melhoria da infra-estrutura rodoviária. Para tanto está projetada a implantação da Asa Sul do Anel Ferroviário interligando o corredor de exportação da Fepasa com o Corredor Leste da Rede Ferroviária Federal, em Mauá. Está prevista também a segregação completa do transporte de carga e do transporte de passageiros assim como a consolidação da ligação do sistema hidroviário do Tietê às linhas da Fepasa.

Para o transporte metropolitano, a meta é o prosseguimento do programa "Transporte – SIM: Sistema Integrado Metropolitano", com ações direcionadas para o transporte integrado sobre trilhos. Este Programa prevê a modernização da linha ferroviária da CPTM, dinamização das linhas Sul e Noroeste-Sudeste do trem metropolitano, mediante implantação de novas estações e adequação das condições operacionais. Prevê ainda a conclusão das linhas do metrô já em funcionamento e implantação dos seguintes trechos: Campo Limpo-Santo Amaro, Ana Rosa-Oratório, Vila Sonia-Consolação e Consolação-Luz.

Por meio das diretrizes traçadas no Plano de Metas, a estrutura da Secretaria de Transportes de São Paulo, passou a ser modificada. O primeiro passo para a reformulação no setor de transportes ocorreu durante a 5º gestão da Fepasa, com a segmentação do transporte de longo percurso do transporte metropolitano e a criação da Diretoria do Transporte Metropolitano.

Com a concretização da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos, a Diretoria criada em 1988 assume, em 1995, *status* de secretaria. Nasce a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), que passa a fazer parte da área de infra-estrutura do Estado, juntamente com as secretarias de Energia, Meio Ambiente, Recursos Hídricos e dos Transportes.

De acordo com a empresa, em texto disponível na sua página na Internet (STM, 2002), sua missão é a execução da política estadual dos transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas do Estado, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, ônibus, tróleibus e demais divisões modais de interesse metropolitano, sendo responsável pela organização, coordenação, operação e fiscalização do sistema metropolitano de transporte público de passageiros e infra-estrutura viária.

A STM passou a atuar na execução, organização e coordenação das políticas públicas para as regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, uma vez que abrigou, em sua estrutura, as seguintes coordenadorias: o Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimentos – FUMEFI, responsável pelo repasse, aos municípios, de recursos estaduais para as obras de cunho metropolitano; a Coordenadoria de Planejamento e Gestão – CPG, responsável pelos programas de integração com o sistema metroviário (PITU[4] e PITU 2020); a Coordenadoria de Assistência aos Municípios – CAM, responsável pelo Programa para a Gestão Metropolitana e pelo projeto Caminhos Metropolitanos e a Coordenadoria de Transporte Coletivo – CTC, responsável pelo estabelecimento de políticas, inclusive as tarifárias, para o transporte metropolitano.

[4] Programa Integrado de Transportes Urbanos.

Estão vinculadas ainda à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, a Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU e a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A – Emplasa.

Cabe à EMTU, desde 1991, ano em que passou a fazer parte da STM, promover o transporte de baixa e média capacidade (principalmente ônibus) nas regiões metropolitanas do Estado; a responsabilidade pelo gerenciamento do corredor São Mateus-Jabaquara (hoje operado pela iniciativa privada); pelo sistema regular metropolitano nas regiões metropolitanas de São Paulo e Baixada Santista; pelo sistema aeroporto, ligando Guarulhos a Congonhas; pelos fretamentos metropolitanos para a Baixada Santista e Guarulhos. Por meio desses serviços, a EMTU responde pelo transporte de mais de 120 milhões de passageiros/mês.

Cabe à Emplasa a execução de assessoramento ao Governo do Estado de São Paulo para questões metropolitanas. Nesse sentido, elabora projetos de uso e ocupação do solo, de urbanização e revitalização urbana, planos regionais e sub regionais, estudos sócio-econômicos e políticos. Presta ainda, assessoria técnica aos municípios do complexo metropolitano expandido: Grande São Paulo, Baixada Santista e Campinas, além das concentrações urbanas do Vale do Paraíba, Sorocaba e outras áreas de seu entorno.

3.4 A expansão da Rede Metroviária

Devido aos altos custos de implantação, a rede metroviária de São Paulo teve um crescimento lento desde a circulação comercial do primeiro trecho em 1974, ligando Jabaquara à Vila Mariana.

A operação comercial da linha Norte-Sul (Azul), com 16,7 km de extensão, entre Santana e Jabaquara foi iniciada em 1975. Tempo recorde em relação aos outros trajetos que seriam iniciados. Com a linha concluída, teve início, no ano seguinte, a primeira integração metrô-ferrovia, na Estação da Luz, ainda sob a administração da CBTU.

Apenas três anos depois era inaugurada a estação Sé e, em março de 1979, entrava em operação comercial o primeiro trecho da Leste-Oeste (Vermelha), entre esta estação e o Brás.

Entre 1980 a 1983, foram finalizadas mais sete estações: Pedro II, Bresser, Belém, Tatuapé, República, Anhangabaú e Santa Cecília. Em 1988 é entregue mais um trecho das Leste-Oeste por meio da inauguração das estações Vila Matilde, Guilhermina-Esperança, Patriarca, Artur Alvim, Corintians-Itaquera, Marechal Deodoro e Barra Funda, concluindo os atuais 22 quilômetros de linha, entre Itaquera e Barra Funda. Neste mesmo ano tem início o sistema metrô-ferrovia, com a linha da Fepasa, por meio do Terminal Barra Funda.

A foto a seguir, obtida a partir da Estação Guilhermina-Esperança, mostra os trilhos do metrô correndo lado a lado com a ferrovia na zona leste da Capital:

Fotografia 15. Metrô e ferrovia correndo lado a lado. Autor: STEFANI, Célia Regina Baider (2003).

Enquanto finalizava a linha Leste-Oeste, em 1987, o Metrô deu início à construção de sua terceira linha, Vila Madalena-Oratório (Verde), no trecho da região da Avenida Paulista, que teve a entrega de seu primeiro trecho, entre as estações Paraíso e Trianon-Masp, em 1990, mesmo ano em que começou a funcionar a integração metrô-trólebus, operado pela EMTU.

No aniversário da cidade de São Paulo, em 25 de janeiro de 1991, entrou em funcionamento o trecho Paraíso (reformada para poder fazer a transferência dos passageiros na Norte-Sul), à Consolação, com 3,1 km e três estações: Brigadeiro, Trianon-Masp e Consolação. Em 1993 foram entregues mais duas: Ana Rosa II e Clínicas, concluindo o trecho Paulista.

Ainda em 1993, é oficializada a mudança do nome das linhas. Resolveu-se adotar o sistema de cores tanto para os trajetos da então constituída CPTM, como para as linhas do metrô, para facilitar a identificação pelo usuário. Dessa forma, a linha Norte-Sul passou para Linha I - Azul, a Leste-Oeste passou para Linha 3 - Vermelha e a Vila Madalena-Oratório para Linha 2 - Verde.

Em 1998 foi entregue à população a Extensão Norte, que adicionou à Linha I - Azul, mais 3,5 km de vias e 3 novas estações: Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi, totalizando, em todo trecho, 20,2 km de extensão.

Ainda em 1998 têm início as obras da construção do trecho inicial da Linha 5 - Lilás que liga os bairros do Capão Redondo ao Largo Treze, em Santo Amaro. A construção deste trecho foi realizada pela CPTM, com recursos do Governo do Estado e do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

A prioridade na construção deste trecho teve como justificativa, a falta de poder aquisitivo de sua população residente, por se tratar de uma das áreas mais carentes da Região Metropolitana. O objetivo seria atender a população de bairros como Capão Redondo, Capela do Socorro, Campo Limpo, Rio Pequeno, Grajaú, Piraporinha e extremo de Santo Amaro, além de municípios limítrofes como Embu, Taboão e Itapecerica da Serra. Segundo o site oficial do Metrô (2007, s/n), “Toda a região é caracterizada pela ocupação recente e em processo de adensamento, com perfil de cidade-dormitório, em parte por causa do isolamento geográfico".

A construção do primeiro trecho da Linha 5-Lilás, realizada em área de grande concentração populacional, núcleos de habitações precárias, com bairros e vilas formados sem planejamento urbano e sem ordenamento do sistema viário, exigiu dos responsáveis a adoção de um programa de planejamento ambiental voltado tanto para a preservação quanto para a realocação de moradias.

Dessa forma foi executado o reassentamento de 400 famílias que, segundo as informações do Metrô (2002, s/n):

> Foram alojadas, em um primeiro momento, num acampamento de casas pré-fabricadas, enquanto eram realizadas as gestões para uma transferência a residências definitivas. Para tanto, desapropriou-se uma área de cerca de 55 mil metros quadrados e por meio de convênio com a Companhia de Habitação e Desenvolvimento Urbano do Estado de São Paulo – CDHU, foi construído um conjunto habitacional para essas famílias.

O trecho foi projetado para a implantação de 7 km de via elevada, 1 km de via de superfície e 850 metros em via subterrânea, além da construção de um pátio de 550 metros para manutenção e manobra de trens, em Capão Redondo e para a construção de seis estações: Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro e Largo Treze. Com exceção de Vila das Belezas, as demais estações deverão estar integradas com terminais de ônibus urbano. A Estação Santo Amaro, sobre o Rio Pinheiros, será a primeira no Brasil a ser construída sobre uma ponte estaiada[5].

A tabela a seguir, mostra alguns dados sobre o desenvolvimento do metrô, no período de 1995 à 1999:

[5] Ponte Sustentada por cabos de aço.

Tabela 17. Desenvolvimento do Metrô na cidade de São Paulo (1995-1999)

	1995	1996	1997	1998	1999
Extensão da linha (Km)	44	44	50	56	56
Carros de passageiros	576	576	576	582	636
Passageiros Transportados (10^3)	694.028	701.080	689.535	673.997	658.608
Pessoal empregado	8.161	7.864	8.069	8.153	7.320
Receita operacional (R$ 10^3)	309.188	404.561	547.990	579.603	630.603
Despesa operacional (R$ 10^3)	850.604	790.620	718.457	684.077	843.508
Investimento realizado (R$ 10^3)	94.794	228.615	375.081	663.966	351.482

Fonte: BRASIL-GEIPOT (2000).

Pode-se observar que ao longo do período, mesmo havendo extensão da linha e aumento do número de carros circulando, há um decréscimo do número de passageiros. Outro dado importante que pode ser observado diz respeito aos déficits verificados. A necessidade de investimentos constantes, seja na manutenção ou no prolongamento da malha, como na manutenção de uma tarifa que não exceda as condições de pagamento do usuário, dificilmente farão do metrô uma empresa pública rentável.

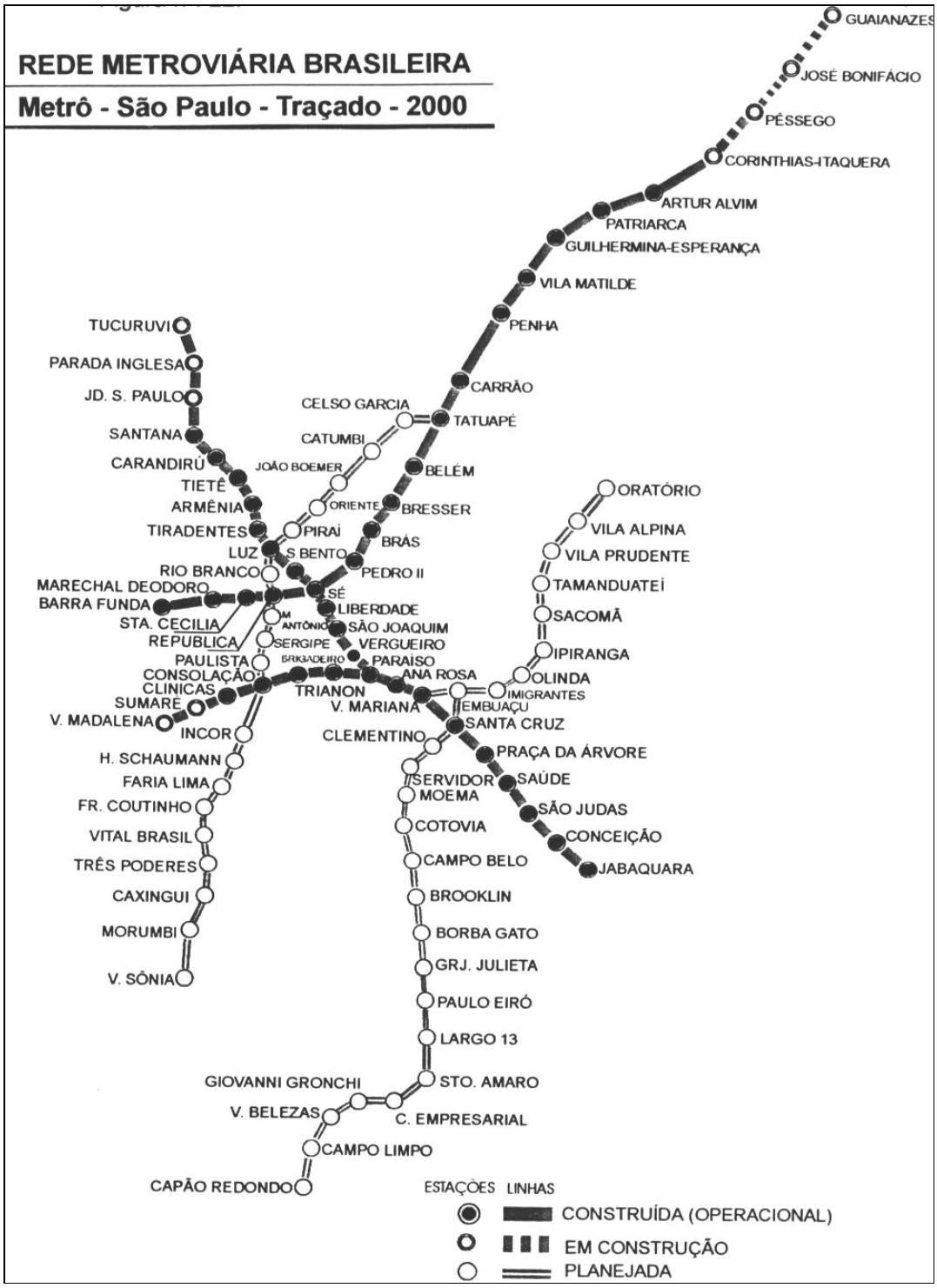
Em maio de 2000, teve início a integração gratuita do Metrô com a CPTM nas estações Brás e Barra Funda da Linha 3 - Vermelha. Em agosto do mesmo ano, tem início a operação Ponte Orca (Operadoras Regionais de Coletivos Autônomos), operada por vans, ligando, gratuitamente, a Estação Vila Madalena do Metrô à

Estação Cidade Universitária da CPTM. Em dezembro tem início a integração gratuita entre o metrô e a ferrovia, na Estação da Luz.

A foto a seguir, mostra a Estação do Brás, onde estão integrados, gratuitamente, metrô e ferrovia.

Fotografia 16. Integração metrô-ferrovia na Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

A figura a seguir, publicada pelo Geipot, mostra o traçado das linhas já em funcionamento e das que estão em fase de construção ou planejamento:



Mapa 24. Traçado da Rede Metroviária em São Paulo. Fonte: BRASIL-GEIPOT (2000).

Em 2001, é ampliado o horário de funcionamento das linhas 1 - Azul e 2 - Verde. Elas passaram a funcionar das 04:40 às 24:00 horas. Ocorre neste ano a desativação do Terminal Rodoviário Bresser. Os ônibus intermunicipais foram direcionados para os terminais Barra Funda e Jabaquara, de acordo com a facilidade de acesso às estradas de destino.

Em fevereiro de 2002 é assinado um convênio entre o Metrô e a CPTM no qual a CPTM transfere para o Metrô a responsabilidade pela operação e manutenção da Linha 5 - Lilás. O primeiro de um total de oito trens que compõem a frota desta linha, foi entregue em 14 de fevereiro de 2002. Os novos trens incorporam tecnologias recentes, como a utilização da bitola internacional de 1,435 metros e a presença de motores de tração em todos os carros que permitem maior suavidade de aceleração e frenagem. Em outubro de 2002 teve início a operação comercial da linha 5 - Lilás, do Capão Redondo ao Largo Treze, num percurso de 8,4 km, inicialmente de segunda à sexta-feira, em horário reduzido.

Em 2003, o metrô inicia as obras de expansão da linha Verde, que teve seu plano inicial alterado: as obras prosseguirão, a partir da estação Vila Mariana, até Vila Prudente, tendo como futuro projeto, sua ligação com a estação Tatuapé. Em 30 de março de 2006 é entregue a estação Imigrantes e, em 09 de maio do mesmo ano, a estação Chácara Klabin, num trecho de 2,6 km, com previsão para transporte de 30 mil passageiros/dia. A previsão para entrega da próxima estação (Alto do Ipiranga) é para o primeiro semestre de 2007 e das três últimas estações (Sacomã, Tamanduateí e Vila Prudente), para 2009/2010. De acordo com a Companhia do Metropolitano, para chegar a Vila Prudente, será necessária a compra de 16 novos trens, um investimento estimado em 500 milhões de reais.

Ainda em 2003, foi assinado um acordo, por meio do qual a Prefeitura da cidade de São Paulo vai investir 15 milhões de dólares na construção da estação Faria Lima na futura linha 4 do metrô (Vila Sônia-Luz) (Jornal O Estado de São Paulo, 04/04/2003, p.C3).

Em 2005, o Metrô deu início também, à construção da linha 4-Amarela que ligará o Bairro da Luz à Vila Sônia, numa extensão total de 12,8 km e com a construção de 11 estações. A primeira etapa prevê a entrega das estações Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz, ainda em 2008. Na segunda etapa, com previsão de finalização em 2012, deverão ser entregues as estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire, Fradique Coutinho, Morumbi e Vila Sonia. Esta é a primeira linha do metrô, na qual o Governo do Estado está tentando implementar o sistema de Parceria Público Privada. Essa tentativa, no entanto, está encontrando forte resistência por parte dos funcionários.

O Metrô anuncia também que já se encontra em fase de estudo, a extensão da linha 5-Lilás (Capão Redondo-Largo Treze), que contará com mais dez estações: Largo Treze, Paulo Eiró, Borba Gato, Brooklin, Campo Belo, Ibirapuera, Moema, Servidor, Vila Clementino e Chácara Klabin, num total de 11,4 km.

Atualmente o sistema metroviário possui uma extensão de 60,2 km, 4 linhas e 54 estações, sendo que três delas estão integradas a terminais rodoviários e 22 a terminais de ônibus urbanos. O metrô encontra-se integrado à ferrovia nas estações Brás, Luz, Barra Funda e Santo Amaro. Sua frota possui 702 carros, sendo que 618 são utilizados no horário de pico. O intervalo médio entre as composições, nos horários de pico, é de aproximadamente 90 segundos.

Até final de 2005, o metrô transportava, em média, 2,5 milhões de passageiros por dia útil. No final de abril de 2006, o bilhete único, até então só

utilizado para integração entre ônibus, possibilitando ao passageiro utilizar até três linhas diferentes, num espaço de duas horas, pagando o valor de uma passagem (R$ 2,30), foi integrado ao metrô. Dessa forma, o usuário que precisava desembolsar R$ 4,60 para usar ônibus e metrô, com a integração, passa a pagar R$ 3,50 (um decréscimo de R$ 1,20 no preço final da passagem). Uma semana após essa integração, nas três linhas principais do metrô, o sistema atingiu a média histórica de 2,8 milhões de passageiros por dia. Como conseqüência, já mesmo fora do horário de pico, começa a haver superlotação nas três principais as linhas do metrô.

De acordo com o diretor de Planejamento do Metrô, Renato Viegas, em entrevista disponível no site da empresa na Internet (METRO, 2007) a expectativa de melhora só virá em médio prazo, com a expansão das linhas, aliada a um investimento pesado na modernização da CPTM. A construção do primeiro trecho da linha amarela (Luz-Vila Sonia) e a continuidade da linha verde (Alto do Ipiranga-Tamanduateí) aliviarão significativamente as estações Barra Funda e Brás, que até então é o ponto de embarque daqueles que estão se dirigindo para a região da Avenida Paulista.

3.5 A constituição da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM: primeiras ações

De acordo com as informações veiculadas em sua página na Internet (CPTM, 2001/2003, s/n), a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos teve sua

criação autorizada pela Lei nº 7.881 de 28 de maio de 1992, com a finalidade de "explorar os serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, compreendendo as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, na forma do artigo 158 da Constituição do Estado de São Paulo".

Por meio desta Lei, a CPTM passa a assumir os sistemas de trens da Região Metropolitana de São Paulo operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e pela Ferrovia Paulista S/A – FEPASA, de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços.

Sua formação tornou-se oficial após aprovação na Assembléia Geral da Constituição, realizada em 02.07.1993, tendo como acionistas a Fepasa e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC.

Em maio de 1994, por meio de doação de ações da União à Fazenda do Estado de São Paulo, a CPTM incorporou a CBTU/SP, assumindo a empresa como um todo: operação das linhas, patrimônio e funcionários. Em fevereiro de 1996 a Lei Estadual nº. 9.342 autorizou a cisão parcial da Fepasa e transferiu para a CPTM a operação do Sistema de Trens Metropolitanos Oeste e Sul e o TIM – Trem Intra-Metropolitano entre Santos e São Vicente.

A CPTM passou então a ficar vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, órgão no qual estão vinculadas também o Metrô, a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e a EMPLASA.

Ao incorporar as linhas da CBTU e da Fepasa, a CPTM ficou responsável pela recuperação, modernização e expansão do sistema de transporte ferroviário de passageiros que contava então, com 270 km de vias, correspondendo a 90% da malha sobre trilhos existentes na Região Metropolitana de São Paulo.

Uma das primeiras medidas da Secretaria de Transportes Metropolitanos, após a incorporação, foi a criação do Programa Integrado de Transportes Urbanos – PITU com o objetivo principal, formar uma rede estrutural de transporte coletivo sobre trilhos, com os serviços da CPTM e do Metrô integrados entre si a uma malha de corredores metropolitanos de ônibus.

A operação da CPTM foi subdividida em seis linhas: Linha A - Marrom, Linha B - Cinza, Linha C - Celeste, Linha D - Bege, Linha E - Laranja e Linha F - Violeta.

As linhas A - Marron e D - Bege, correspondem à antiga Santos à Jundiaí, que se transformou na 9º Divisão da RFFSA. As linhas B - Cinza e C - Celeste, correspondem à antiga Estrada de Ferro Sorocabana, que se transformou em Fepasa. Finalmente, a Linha E - Laranja e a Linha F - Violeta, correspondem à antiga Central do Brasil, depois transformada na 6º divisão da RFFSA.

A linha A - Marron, liga a Capital (Estação da Luz) à Jundiaí. Passa por 7 municípios: São Paulo, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Campo Limpo, Várzea Paulista e Jundiaí, os três últimos, fora da Região Metropolitana de São Paulo. Possui 57 km de extensão e 16 estações e oferece integração metro-ferroviária nas estações Barra Funda, Luz e Brás. Atualmente, para atingir Jundiaí, é necessária a baldeação na Estação de Francisco Morato.

A Linha B - Cinza, liga São Paulo (Estação Júlio Prestes) à Itapevi (Estação Amador Bueno). Interliga 6 municípios: São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi. Possui 42 km de extensão e 24 estações e oferece integração ferroviária na estação de Osasco e metro-ferroviária na estação Barra Funda. Para chegar à estação de destino (Amador Bueno), é necessária a transferência centro do sistema, utilizando a extensão B.

A linha C - Celeste, também conhecida como linha Sul, liga Osasco à Santo Amaro, correndo paralela à Marginal Pinheiros. Possui 36 km de extensão e 9 estações em funcionamento, e mais 7 em construção. A estação de Osasco oferece integração com ônibus e transferência ferroviária. Quando foi feita a subdivisão, para se alcançar a estação de destino (Varginha), era necessária a transferência dentro do Sistema, utilizando a extensão C, de bitola estreita (60 cm), a partir da estação Jurubatuba. Hoje, o trecho Jurubatuba-Grajaú se encontra desativado para remodelação de suas linhas e construção de novas estações.

A Linha D - Bege, liga São Paulo (Estação da Luz) à Vila de Paranapiacaba, na região do ABC paulista, passando por 6 municípios: São Paulo, São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande Da Serra. Possui 52 km de extensão e 17 estações. Oferece os serviços de integração metro-ferroviária nas estações Brás, Luz e Barra Funda. Hoje, Paranapiacaba só pode ser alcançada por ônibus, a partir de Rio Grande da Serra, uma vez que o trecho final da linha encontra-se desativado.

A Linha E - Laranja, liga São Paulo (Estação Brás), à Mogi das Cruzes, passando por 5 municípios: São Paulo, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes. Possui 50 km de extensão e 20 estações. Oferece integração ferroviária nas estações Camon Viana e Guaianazes e metro-ferroviária na estação Brás.

A Linha F - Violeta, liga São Paulo (Estação Brás) à Poá, passando por Itaquaquecetuba, ligando, dessa forma, 3 municípios. Possui 33 km de extensão e 11 estações. Oferece, na estação origem (Brás), interligação com o metrô e com duas outras linhas do sistema ferroviário.

A foto abaixo, mostra um dos trens que operam na linha F, estacionado na plataforma de embarque, na estação Brás:

Fotografia 17. Trem da CPTM estacionado na Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

3.6 A administração da CPTM: projetos em desenvolvimento

De acordo com o Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República (BRASIL-PND-NR, 1985), caberia aos governos locais a responsabilidade pela estruturação do sistema de transporte, integrando os diversos modais. Tendo em vista essa determinação, logo após sua constituição, a CPTM deu início à

elaboração de diversos projetos de expansão e modernização, integrando as duas modalidades de transporte sobre trilhos, trem e metrô.

Entre os principais projetos da CPTM, são destacados o Projeto Sul, a ligação Capão Redondo - Largo Treze, a Integração Centro, o Expresso Leste, o Programa Trem Bom e o Programa Aeroporto.

O Projeto Sul engloba dois projetos na zona Sul da capital paulista, um de dinamização da linha já existente, e outro de implantação da Ligação Capão Redondo - Largo Treze.

A Linha Sul, que opera em paralelo à Marginal Pinheiros, entre as estações Osasco e Jurubatuba, tem, como projeto de dinamização, a construção de 7 novas estações, reforma das já existentes, modernização de todo o trecho, incluindo a ligação até Interlagos e Varginha e aquisição de 10 trens, de fabricação Alemã. Posteriormente, esse projeto, com recursos do Governo do Estado e do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, teve sua abrangência ampliada com a decisão do prolongamento da linha até a Estação Barra Funda, a partir do trecho que será construído entre as estações Ceasa e Leopoldina (Linha B), possibilitando a interligação Sul-Centro e a integração com a rede do Metrô.

A Ligação Capão Redondo - Largo Treze tem em seu projeto a construção de 9,4 km de vias e 6 estações, sendo 7 km em via elevada, 1 km em superfície e 850 metros em subterrâneo, além de um pátio de manobras de trens em Capão Redondo, com 550 metros. Foi concebida para se tornar o trecho inicial da Linha 5 do Metrô. O projeto prevê, numa Segunda etapa, extensão do Largo Treze, em Santo Amaro, até a futura Estação Chácara Klabin, na Vila Mariana, passando pela Estação Santa Cruz do Metrô.

O projeto “Integração Centro” tem como objetivo estabelecer uma ligação operacional de alta capacidade de transporte entre as linhas da CPTM e as três linhas da rede do Metrô, a partir da ligação Brás - Barra Funda, utilizando recursos do Governo do Estado e do BID. Foi projetado para viabilizar o acesso direto do usuário da Zona Leste à área central da Capital, até então limitado à Estação Brás.

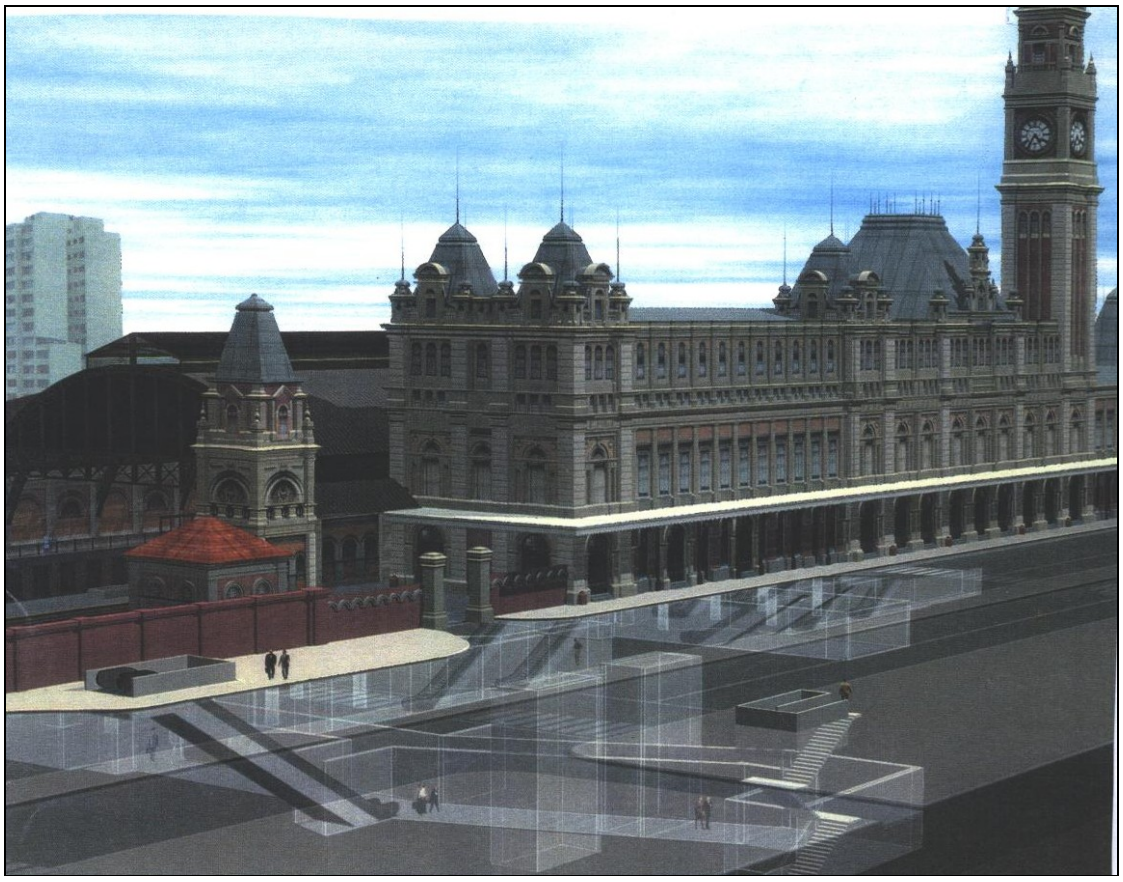
A fotos a seguir mostra a Estação Brás, onde estão sendo realizadas as obras do Projeto Integração Centro.

Fotografia 18. Vista geral da Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

Além da remodelação de todo o trecho entre Brás e Barra Funda, está sendo realizada a modernização e restauração arquitetônica e estrutural da Estação da Luz e também a renovação da estação Brás. A intenção, após a conclusão das obras estruturais é a transformação deste trecho em uma linha “mestre” integradora,

com 4 vias de sinalização e com previsão para 120 segundos de intervalo entre trens, que serão operados por meio de um novo Centro de Controle e Supervisão.

O desenho abaixo mostra como se dá a integração do metrô com a ferrovia na Estação da Luz:



Desenho 1. Integração metrô-ferrovia na Estação da Luz. Fonte: Revista Ferroviária, p.16, abril/2001.

O projeto Expresso Leste objetiva a circulação de um trem rápido entre o trecho Brás-Guaianazes, com parada apenas em uma ou duas estações intermediárias principais.

O projeto do Programa Trem Bom, prevê, por meio de investimentos da ordem de 252 milhões de dólares, a modernização das Linhas A, B, D e F por meio

de ampliação e melhoria da via permanente, rede aérea e sinalização, a modernização das estações já existentes e da frota de trens em operação.

O Programa Aeroporto prevê a ligação ferroviária entre o centro de São Paulo e o Aeroporto Internacional de Guarulhos, com sistemas de "Check-in" na estação central de embarque e integração com a rede da CPTM e do Metrô. Para tanto se estuda a viabilidade de utilização de trecho da via ferroviária já existente.

A tabela a seguir mostra alguns dados referentes à evolução da CPTM no período de 1995 à 1999:

Tabela 18. Desenvolvimento da CPTM na Região Metropolitana de São Paulo (1995-1999)

	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**
Extensão da linha (Km)	270	270	286	286	319
Trens, unidades em tráfego	185	173	205	228	240
Passageiros Transportados (10^3)	255.008	253.831	272.151	274.421	235.032
Pessoal empregado	4.958	5.446	5.592	6.203	6.018
Receita operacional (R$ 10^3)	90.025	150.998	189.698	215.579	408.630
Despesa operacional (R$ 10^3)	161.647	474.215	558.676	483.719	599.063
Investimento realizado (R$ 10^3)	-	-	227.041 [1]	414.740	436.717

Fonte: BRASIL-GEIPOT (2000).

[1] Total de investimentos realizados em 1995, 1996 e 1997.

Como se pode observar, há queda do número de passageiros, apesar do aumento da extensão da malha e do número de composições, ao longo do período. Essa queda ocorreu, provavelmente, em consequência de aumentos que começaram a ser efetuados no preço da passagem da ferrovia, visando a equiparação com o valor cobrado pelo metrô. Quanto aos dados receita/despesa, a tendência é de permanecer um déficit anual constante, uma vez que a malha passa por um processo de modernização e futura expansão, o que exige grandes investimentos, não cobertos pelo valor arrecadado com as tarifas e complementado com subsídios do Governo Estadual.

Na edição de abril de 2000 da Revista Ferroviária, a CPTM divulga o relatório, da administração referente às principais atividades desenvolvidas no ano de 1999, entre as quais a empresa destaca a entrega dos 48 trens unidade, que foram doados por empresa espanhola, por meio de contrato assinado em junho de 1997. A reforma, feita antes da entrega, foi custeada pela CPTM. A partir da entrada em operação, sua manutenção será feita por empresa terceirizada, conforme contrato com a CPTM.

Os trens espanhóis, apesar das inovações em relação aos trens convencionais, como sistema de ar condicionado e música ambiente, possuem um grande inconveniente: a quantidade reduzida de portas de embarque e desembarque (cada composição possui apenas duas, enquanto o usual é que haja quatro portas). Isso obriga os usuários a se aglomerarem para conseguir entrar na composição aumentando o tempo de parada nas estações, o risco de acidentes e, por conseqüência, a insatisfação dos passageiros, principalmente nos horários de pico. Sensatamente, eles estão sendo retirados das linhas de maior demanda de

passageiros e deslocados para o de menor demanda e também para o Expresso Leste, que possui número menor de paradas.

Ainda segundo o relatório da CPTM (Revista Ferroviária, abril/2000), continuam sendo desenvolvidos os Projeto Leste e de Integração Centro, alem do Projeto Sul. Foi assinado com o BIRD contrato de financiamento do Projeto Integração Centro, no valor de 45 milhões de dólares, que envolve contrapartida do Governo do Estado no valor de 50 milhões de dólares.

No relatório de 2001, referente ao exercício de 2000, publicado na edição de abril de 2001 da Revista Ferroviária, as realizações que merecem destaque são as inaugurações das estações Socorro, Granja Julieta, Morumbi, Berrini, Cidade Jardim e Hebraica-Rebouças e início da construção da Estação Vila Olímpia e o início do recebimento de 10 novos trens alemães.

As fotografias 19, 20 e 21 são um bom exemplo de como a diferenciação social pode ser promovida também no planejamento e execução do transporte público. Mostram as estações Santo Amaro, Granja Julieta e Jurubatuba, todas da linha C - Celeste, ou linha Sul.

Para atrair funcionários do novo centro de negócios da capital, na região compreendida entre a Av. Luiz Carlos Berrini e Marginal do Pinheiros e já com vistas à futura privatização, as estações do trecho Rebouças/Santo Amaro foram projetadas com arquitetura moderna e arrojada e com serviços que a tornam muito mais próximas das estações de metrô, como mostram as duas primeiras fotos. Já a Estação Jurubatuba, a exemplo de todas as outras estações que estão fora desse trajeto, possui arquitetura bem mais modesta. As estações "modelo" da linha sul da CPTM mostram, explicitamente, esse caráter diferenciador, que contrasta com a

maior parte das estações da CPTM, principalmente aquelas localizadas nas regiões mais periféricas, nos extremos de suas linhas.

Fotografia 19. Estação Santo Amaro da CPTM. Autor: STEFANI, Célia Regina Baider (2001).

Fotografia 20. Estação Granja Julieta da CPTM. Fonte: Revista Ferroviária (junho/2001).

Fotografia 21. Estação Jurubatuba da CPTM. Autor: STEFANI, Célia Regina Baider (2001).

Ainda de acordo com o relatório da CPTM de 2000 (Revista Ferroviária, abril/2001), melhorias na via permanente e nos sistemas elétrico e de sinalização, permitirão a redução do intervalo entre trens no trecho Osasco-Jurubatuba, de 12 para 6 minutos.

A foto abaixo mostra um dos trens espanhóis do Expresso Leste chegando na Estação de integração do Brás. A composição que está partindo, em sentido contrário, opera na Linha F - Violeta, e segue em direção à Poá:

Fotografia 22. Trens na Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

Devido à implantação do Expresso-Leste, foram desativadas as estações de Guaianazes (velha), Patriarca, Vila Matilde, Carlos de Campos, Artur Alvim, XV de Novembro, Itaquera (velha) e Sebastião Gualberto. Foram implantadas 3 novas estações: Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes e a estação Corintians-Itaquera, em conjunto com o Metrô. A linha está sendo operada por 30 dos 48 trens espanhóis recebidos no ano anterior e o tempo de viagem foi reduzido de 40 para 29 minutos.

A foto abaixo mostra a estação de Artur Alvim, desativada devido à implantação do Expresso Leste.

Fotografia 23. Estação Arthur Alvim da CPTM, desativada. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

Quase todas as antigas estações da Linha E - Laranja, no trecho entre Carrão e Itaquera, que foram desativadas após a implantação do Expresso Leste, encontram-se em estado de total abandono. E continuarão assim até que Prefeitura e Estado decidam o que fazer com elas.

A foto a seguir, mostra a Estação Carlos de Campos (ou o que ainda resta dela) após a implantação do Expresso Leste.

Fotografia 24. Estação Carlos de Campos da CPTM, desativada. Autor: STEFANI, Celia Regina Baider (2003).

O relatório de 2001 destaca também a implantação da transferência não tarifada entre trem e metrô da Estação Luz e a integração, também gratuita na Estação Brás; continuidade do Projeto Integração Centro que prevê a modernização das estações Luz e Brás; elaboração de projeto funcional para a modernização do trecho entre as estações de Jurubatuba e Interlagos, na linha C.

Os dados mais atualizadas da CPTM (2007), constantes em seu site na Internet, informam a compra de dez novos trens alemães com capacidade para transportar, cada um deles, 880 passageiros, que começaram a circular em 2002 na linha C da CPTM (Osasco-Jurubatuba). A compra desses trens exigiram um investimento de 70 milhões de dólares, com financiamento do BID. Já para a

reforma "emergencial" de 34 das 92 estações existentes em toda a rede, foram destinados R$ 3,2 milhões.

A foto abaixo mostra quatro composições estacionadas nas plataformas da Estação Brás. O primeiro trem, que aparece estacionado ao fundo, é o espanhol (observar a distância entre as portas). O segundo é o modelo convencional, reformado pela CPTM. Os dois mais à frente são os novos trens alemães, adquiridos entre 2001/2002:

Fotografia 25. Composições estacionadas na Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

O Sistema ferroviário possui hoje 92 estações e 270 km de vias, transportando, em média, 1 milhão de passageiros/dia nas 6 linhas já existentes. Somando-se às linhas do metrô, a Região Metropolitana de São Paulo conta com

quase 330 km de linhas. A integração gratuita metro-ferrovia nas estações Barra Funda, Brás e Santo Amaro permite ao usuário a utilização de toda rede, pagando uma única tarifa.

3.7 A administração da CPTM: problemas a solucionar

Apesar de todas as ações elencadas no capítulo anterior, a CPTM ainda tem muito a fazer para oferecer um transporte público de qualidade. Alguns dos problemas enfrentados pelo usuário da ferrovia, que remontam praticamente à época da criação dos subúrbios e que se tornaram mais explícitos nos períodos que antecederam as atuais transformações no gerenciamento do sistema, devido principalmente à falta de recursos e de uma política específica para o setor, como os atrasos e paralisações constantes, estão sendo solucionados. Outros, como a superlotação nos horários de pico, a utilização de trens que remontam à década de 60 e 70, a falta de segurança dentro das composições, e a degradação de parte das estações, ainda persistem.

A demissão maciça de funcionários, a descontinuidade de ações e a lentidão na execução de projetos na década de 70 e 80, tiveram como resultado trens superlotados, em péssimas condições de uso, sujeitos a acidentes e constantemente atrasados. A falta de investimentos em manutenção, conservação e segurança, também deixou a maior parte das estações em condições precárias e colocou o transporte ferroviário entre os piores meios de locomoção ao longo dessas duas décadas, quando cenas de depredação e violência tornaram-se constantes.

José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier, em seu estudo sobre as revoltas populares nos trens de subúrbio do Rio de Janeiro e São Paulo relatam a série de incidentes ocorridos em 1976 tanto nas estações servidas pela RFFSA como pela Fepasa. Classificadas pelo Poder Público como atos de vandalismo, essas ações foram prontamente reprimidas pelo Governo Militar que colocou, inclusive, tropas da Polícia Militar para controlar a situação. No entanto, diante da impossibilidade do Poder Público em oferecer soluções adequadas e duráveis para solucionar a precariedade dos serviços públicos de transporte, as ações continuaram a ocorrer, criando um círculo vicioso de ação-repressão.

Apesar de, na maioria dos casos de acidentes e atrasos, a administração da RFFSA e da Fepasa alegarem falha humana, na realidade esses ocorriam pela precariedade do sistema:

> O transporte ferroviário de subúrbio de São Paulo, em 1975, conduziu 900 mil passageiros por dia: é o cotidiano dos "pingentes", ou seja, 700 usuários que, duas vezes por dia, abarrotam uma composição que não deveria receber mais de 300 usuários (MOISÉS e ALIER, 1978, p.24).

A foto a seguir mostra a situação em que chegou o subúrbio de São Paulo e do Rio de Janeiro, onde a presença dos "surfistas ferroviários", transformaram-se numa constante:

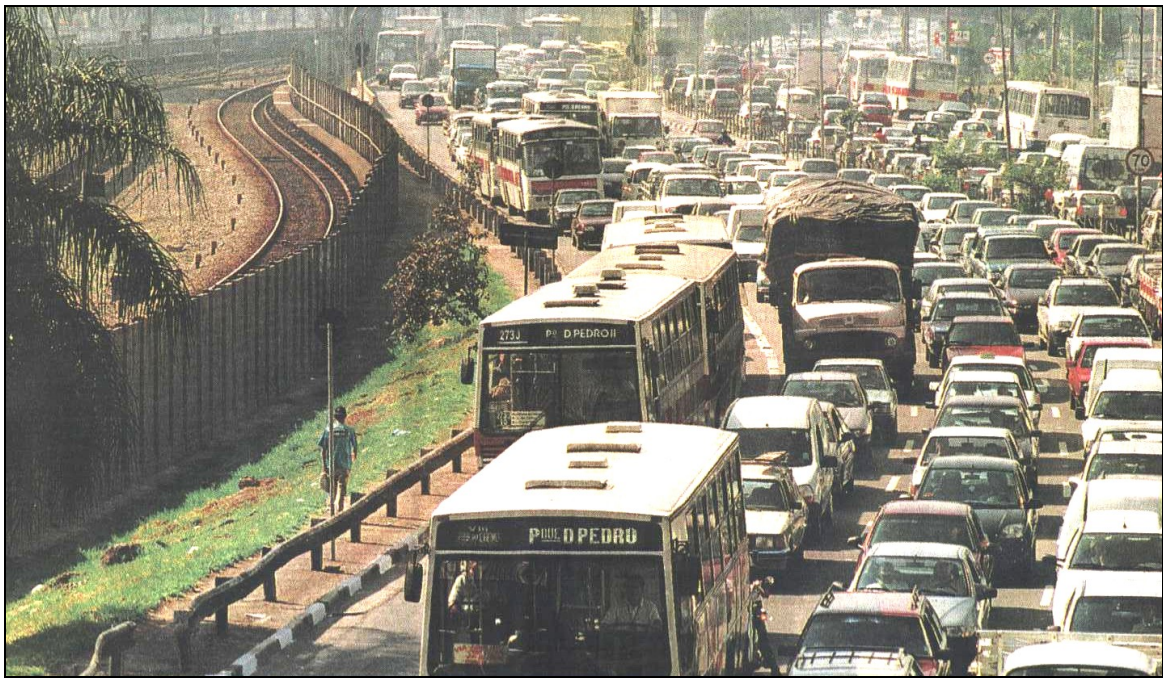
Fotografia 26. Surfistas ferroviários no Rio de Janeiro. Fonte: Revista Ferroviária (setembro/1990).

Hoje, embora o intervalo entre as composições tenha sido diminuído com a entrada de novos trens em circulação, o problema das superlotações das composições ferroviárias nos horários de pico ainda não foi solucionado. Na região leste, apesar dos trens do metrô correrem paralelamente aos da ferrovia, e da desativação de várias estações ferroviárias da linha E (Barra Funda-Mogi das Cruzes) da CPTM, com a implantação do Expresso-Leste, trem e metro continuam superlotados.

A capacidade da linha vermelha, aliás, desde 2003, já se encontra esgotada. Em reportagem de Aryane Cararo, de 30 de março de 2006, publicada no Jornal O Estado de São Paulo, Décio Tambelli, o então diretor de operação da Companhia do Metropolitano ressaltava que, naquele ano, 862 mil pessoas, em média, embarcaram

na linha, por dia útil. Nos horários de pico, os trens transportaram entre sete e oito passageiros em cada metro quadrado, sendo que o limite planejado é de até seis pessoas por metro quadrado.

O papel que a linha vermelha do metro desempenha no transporte diário de passageiros só pode ser avaliado, de fato, na falta desse transporte. A figura a seguir, de 18 de junho de 2003, ilustrando reportagem de Luciana Acherman publicada no Jornal da Tarde, mostra o congestionamento na Avenida Radial Leste, ligação do centro com a zona leste da cidade, no período da manhã, em dia de paralisação dos metroviários:



Fotografia 27. Transito congestionado na Avenida Radial Leste, que corre paralela aos trilhos do metrô e da ferrovia, em dia de greve do metrô. Fonte: Diário de São Paulo, capa, 18/06/2003.

Apesar dessa situação, os trens do metrô dificilmente são alvo de vandalismo ou depredações. Ao contrário, nos trens ferroviários, é comum observar pichações, bancos destruídos e vidros estilhaçados, principalmente nas

composições que trafegam nas linhas B (Julio Prestes-Itapevi), E (Barra Funda-Itaquera) e F (Brás-Calmon Viana). O alvo não são apenas os velhos trens da década de 70, mas também os trens espanhóis que foram adquiridos na década de 90 e reformados pela CPTM. Da mesma forma, tornam-se constantes os furtos de cabos de sinalização, telecomunicações e energia. Apesar da empresa insistir em inserir metrô e ferrovia no mesmo modal – transporte sobre trilhos – há diferenças fundamentais entre os dois sistemas, principalmente no quesito segurança.

Ao contrário do que ocorreu na década de 70, quando as agressões eram provocadas como reação dos usuários aos constantes atrasos e paralisações, a maior parte dessas agressões, hoje, são gratuitas, puro ato de vandalismo praticado por uma pequena parcela dos usuários, facilitadas, em muito, pela falta de uma vigilância mais efetiva dentro dos trens e ao longo das estações.

E os atos de vandalismo não ocorrem apenas nas composições, mas também nas estações e ao longo da malha ferroviária. Reportagem assinada por Mauro Mug, publicada no jornal O Estado de São Paulo de 17/05/2003 (caderno C, p.5), denuncia danos nas escadas rolantes da estação Brás, que, além do prejuízos para a empresa, colocam em risco os milhares de usuários diários: “São grupos de pessoas, principalmente jovens, que descem ou sobem correndo, chutando botões e placas de aço que protegem as laterais das escadas, deslocando os corrimões de borracha ou acionando os botões de emergência, provocando paralisação do equipamento” (Evaldo Ferreira, chefe do Departamento de Manutenção e Sistemas Elétricos e Eletrônicos da CPTM). De acordo com a reportagem, várias pessoas tiveram ferimentos ao serem atiradas para baixo, por acionamento indevido do botão de emergência.

Outra denúncia, publicada na mesma reportagem, mostra que as depredações, na linha Julio Prestes-Itapevi, ocorrem tanto ao longo do trajeto, praticadas por moradores que atiram pedras e pedaços de ferro nas composições, quanto dentro dos trens, inclusive com o furto de portas e janelas. De acordo com Marcio Machado, chefe do Departamento de Manutenção de Trens, a CPTM já gastou cerca de 3,5 milhões de reais para substituir os vidros por um material semelhante ao acrílico, que é flexível e não quebra, além de modificar os projetos de fixação das janelas.

O problema do excesso de passageiros nos horários de pico acabou por prejudicar algumas ações positivas da CPTM. A integração metrô-ferrovia, que sem dúvida trouxe benefício aos milhares de passageiros que utilizam os dois sistemas, pois permite a mudança gratuitamente, gerou um novo problema. Segundo relato de usuários, o tempo gasto entre o desembarque na plataforma ferroviária e o embarque no metrô, nas estações integradoras do Brás e da Barra Funda, pode chegar a mais de 20 minutos nos horários de pico.

A demora na modernização de toda a rede da CPTM faz com que muitos usuários deixem de utilizar o sistema ferroviário, migrando para o sistema rodoviário ou para o uso do transporte particular. Com isso, o trânsito, que já se encontra caótico há muitos anos, tende somente a piorar e os congestionamentos diários que antes se concentravam apenas nos grandes corredores e avenidas, agora se inserem, cada vez mais, ao longo das ruas que cortam os inúmeros bairros da capital e da Região Metropolitana.

Em 03 de julho de 2003, o Jornal da Tarde publicou uma matéria, assinada por Rafael Barion, sobre os problemas ainda enfrentados pela CPTM e os usuários da ferrovia. Nesta reportagem são entrevistados Mario Bandeira, presidente da

CPTM, e Jaime Waisman, professor da Universidade de São Paulo e consultor na aérea de transportes.

Para Mario Bandeira, a melhor solução para diminuir os congestionamentos e melhorar as condições do transporte público em São Paulo, seria a modernização de todos os 277 km que compõem a malha da CPTM, para que esta pudesse operar utilizando trens similares aos utilizados pelo metrô. O investimento necessário para essa modernização, no entanto, impede com que ela aconteça de fato. Para Bandeira, em depoimento a Rafael Barion (Jornal da Tarde, 3/07/2003, A-p.16), o maior empecilho é a falta de trens:

> Quando foi formada, há 11 anos, a CPTM herdou as centenárias linhas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), que estavam com a estrutura sucateada. Desde 1995, a empresa investiu US$ 1,3 bilhão na recuperação. Houve melhora, mas a herança prevalece: dos 355 trens em operação, por exemplo, só 88 foram comprados depois de 1993. A maior parte das novas composições está na linha C, que acompanha o Rio Pinheiros, de Jurubatuba a Osasco, e no expresso leste, do Brás a Guaianazes, os dois ”oásis” da empresa, que tem veículos com ar condicionado, som ambiente e desempenho considerado bom pelos usuários. Nas outras linhas, porém, reinam trens antigos reformados, de 11 tipos diferentes, muitos da década de 70. Os piores deles estão na desgastada linha F, que liga Calmon Viana ao Brás, na zona leste. Por ali, há trens com rombos no piso, remendados com pedaços de madeira.

Já para Waisman, também em depoimento a Barion (Jornal da Tarde, 3/07/2003, A-p.16), a aquisição de trens novos e mais velozes, seria apenas uma parte da solução:

> Seria preciso investir para reforçar a parte elétrica e a sinalização do sistema. Algumas estações das linha E e F, herdadas da CBTU, porém, são tão antigas quanto a própria malha ferroviária. Em alguns casos, não há sinalização adequada, as catracas não são eletrônicas, e não aceitam os bilhetes usados nas demais e falta até luz. Em outros, há muros danificados, o que aumenta o risco de atropelamentos – nesse ano (2003), foram 34 fatais em toda a rede.

A figura abaixo mostra a situação, ainda precária, da maior parte das linhas da CPTM:

Desenho 2. Situação atual da malha ferroviária por linha. Fonte: Jornal da Tarde, 03/07/2003, Caderno A, p.16.

3.8 Transporte público *versus* transporte privado: um problema ainda sem solução em São Paulo

Muito se tem discutido, principalmente nas duas últimas décadas, com o crescimento acelerado e desordenado de várias cidades brasileiras, a eficácia ou a falta de eficácia de um planejamento urbano. A região metropolitana de São Paulo mostra, explicitamente, a convivência de dois mundos, aparentemente opostos e contraditórios, muitas vezes em luta para ocupar determinados espaços dentro dessa extensa região. Essa contrariedade se manifesta em várias das formas de uso do espaço urbano, entre elas, nas suas vias de circulação.

De acordo com Carlos Zaratini (2003), a Região Metropolitana de São Paulo, hoje com mais de 17 milhões de habitantes, concentra 60% das empresas multinacionais instaladas no país e 34% das 500 maiores empresas privadas nacionais, responsáveis por cerca de 14% do PIB brasileiro. A frota de automóveis da cidade ultrapassa os 6 milhões. Essa concentração de empresas na Região Metropolitana faz com que, além dos deslocamentos de moradores da própria região, a cidade sofra com congestionamentos provocados por um número cada vez maior de deslocamentos de pessoas que residem em outros municípios e tem como local de trabalho, a capital. Dessa forma, o transporte coletivo municipal sofre com a concorrência dos ônibus intermunicipais e de fretamento, além das motos e dos caminhões.

Segundo Marta D. Grostein (2001), no município de São Paulo, 19,80% da população mora em favelas ou em áreas de risco. O crescimento desordenado ocorre nos extremos da cidade, acentuando o processo de periferização. Entre 1988

a 1994, somente na área de proteção aos mananciais das represas Billings – Guarapiranga, foram implantados mais de 100 mil lotes, ocupando uma área de 19,64 milhões de m^2, sendo que a população moradora em favelas, na região, já ultrapassava, em 1987, 120 mil pessoas que ocupavam, principalmente, áreas livres de loteamentos populares. Entre 1980 e 1995, a população residente na área protegida da Bacia do Guarapiranga praticamente dobrou, passando de 334 mil para mais de 622 mil habitantes.

A pesquisa origem-destino realizada em 2001 pela Companhia do Metropolitano apontou uma média de 30 milhões de deslocamentos diários. Hoje, esse número já se aproxima dos 70 milhões. Num período de cinco anos (1992 a 1997), a média de congestionamento medida pela Companhia de Engenharia de Tráfego nas principais vias da cidade, aumentou de 40 par 120 Km no pico da tarde. Hoje os congestionamentos não se restringem mais às áreas centrais e aos chamados “corredores”, como as marginais e as grandes avenidas, mas se prolongam e adentram nos bairros mais periféricos da cidade.

Para Zaratini (2003), um dos fatores que contribui para aumento do número de automóveis em circulação seria o tempo médio em viagens por transporte coletivo (49,7 minutos), 2,3 vezes maior do que a realizada por automóveis (21,2 minutos). Para o autor, o planejamento na área de infra-estrutura de transportes é deficiente. De que outra forma explicar os investimentos ma linha sul da CPTM (Jurubatuba/Osasco), cuja capacidade é de 500 mil passageiros/dia, mas transporta, em média, apenas 50 mil?

Ainda de acordo com Zaratini, um dos grandes problemas surgidos na última década foi em parte resolvido. Os cerca de 15 mil veículos que operavam clandestinamente na cidade, conhecidos como perueiros, hoje fazem parceria com a

Prefeitura. Entre 1997 e 2000, a Prefeitura repassou cerca de 1 bilhão de reais em subsídios para as empresas de ônibus e implantou um novo modelo, onde estas empresas ficaram responsáveis pelas linhas estruturais (de uma região para outra ou de uma região para o centro) e os antigos clandestinos, agora regularizados como autônomos ou em cooperativas, pelas linhas locais (dentro de uma mesma região). No entanto, ainda persistem vários problemas na área de transporte urbano, não só em São Paulo, como no país. Um deles está na base de formação de empresas de transporte: do chamado “mercado de transportes” que no Brasil é dominado por monopólios locais que reagem aos processos de licitação, impedindo a entrada de concorrentes, promovem greves para forçar o aumento dos repasses pelas prefeituras, fraudam constantemente o fisco com práticas criminosas, uma situação característica das grandes empresas, mas que já começa a ser copiada pelos autônomos, organizados em cooperativas.

Apesar de todos os problemas enfrentados pelo usuário de ônibus em São Paulo, como veículos em péssimas condições e superlotados, ele ainda tem de arcar com a maior parte do valor da tarifa. O jornal o Estado de São Paulo de 28/11/2006, C-p.1, publicou uma matéria, assinada por Eduardo Reina, que mostra que o custo da passagem de ônibus para o usuário na cidade de São Paulo é um dos mais caros do mundo. Enquanto o passageiro de Frankfurt, na Alemanha, arca com 45% do valor da passagem, o de Paris, na França com 33% e o de Amsterdã, na Holanda, com 25%, o paulistano arca com 86% desse valor. O secretário de transportes de São Paulo, Frederico Bussinger, em entrevista à reportagem, justifica: “São Paulo não é nenhuma Nova York ou uma Viena. Está numa situação intermediária, principalmente na comparação com Recife, Guarulhos, Santo André e Campinas, onde os usuários pagam 120%. Esse número inclui a tarifa e mais a

gratuidade de idosos, estudantes e deficientes, que somam 15 a 20% do custo do sistema". Apesar de arcar apenas com os restantes 14%, a prefeitura de São Paulo precisou remanejar 209 milhões de reais, além dos 320 milhões já reservados, para fazer frente ao subsídio da tarifa de ônibus. Ainda de acordo com a reportagem, a cidade registra, mensalmente, 218 milhões de viagens. Desse total, 60% são usuários pagantes, 31% fazem integração e há 9% de gratuidades.

Para Scaringela (2001), estamos vivendo, na atualidade, um período de grave crise na mobilidade urbana, mas estamos longe ainda de encontrar um caminho, pois a solução exigiria um conjunto de iniciativas como políticas de uso de solo, de transporte e de trânsito que integrassem, efetivamente e com continuidade, agentes públicos e privados. Como essa integração de ações não ocorre, o planejamento urbano na área de transportes, longe de acompanhar o crescimento dos novos bairros, principalmente nas áreas de ocupação irregular, e resolver os problemas existentes nas áreas já concretizadas, seguirá sempre a reboque, mostrando-se, portanto, ineficaz.

Reportagem do jornal Folha de São Paulo, de 21/01/2004, C-p.1, assinada por Alencar Izidoro, mostra que os deslocamentos por transporte individual na Região Metropolitana já superam os realizados por transporte coletivo, um fenômeno que cresce em toda a região, mas atinge maiores proporções nos municípios do ABCD paulista, onde, já em 2002, 60,41% das viagens eram feitas por carros, táxis ou motos. Os resultados são da pesquisa origem/destino do Metrô em 2002, que realizou 20 mil entrevistas, com margem de erro geral de dois pontos percentuais. De acordo com essa pesquisa, pela primeira vez na Região Metropolitana, desde 1967, a proporção de viagens individuais, de 52,96%, superou as coletivas (47,04). No ABCD, esse cenário já era uma realidade na pesquisa de

1997, quando quase 55% eram feitos por transporte individual. Na capital paulista, nesse intervalo de cinco anos, mesmo com a restrição provocada pelo rodízio de veículos (que proíbe a circulação de 20% da frota diariamente), essas viagens saltaram de 47,73 para 52,24%.

Ainda de acordo com a reportagem, os dados que apontam esse enfraquecimento do uso do transporte coletivo em São Paulo, desanimaram os especialistas do setor, até mesmo porque, num espaço de cinco anos, a evolução do transporte individual se aproximou das previsões que foram projetas apenas para 2020, pelo Programa Integrado de Transportes Urbanos – PITU, em 1999.

Enquanto os especialistas no setor de transporte público mostram-se preocupados com o avanço do transporte individual, a indústria automotiva comemora. Como afirma reportagem de Cleide Silva, publicada no Jornal O Estado de São Paulo de 02/11/2006, B-p.4, em outubro de 2006, a venda acumulada de veículos ao longo do ano chegou à marca de 1,540 milhão de unidades, o que significa um aumento de 12,2% em relação ao mesmo período em 2005: “Mantido esse ritmo a indústria deve fechar o ano com vendas próximas de 1,9 milhão de unidades, o segundo melhor resultado da história, e caminha para, em 2007, atingir o recorde de 2 milhões de veículos no mercado interno”.

Em 09 de dezembro de 2006, o jornal O Estado de São Paulo publicou uma reportagem especial, intitulada “A vida pelo pára-brisa dos reféns do trânsito”, sobre os problemas causados pelo trânsito em São Paulo. De acordo com a reportagem, a frota atual da cidade é de 5,5 milhões de veículos, 19% maior que a frota de 1997; 78% da frota é de carros de passeio e 560 carros foram emplacados por dia, de outubro de 2005 a outubro de 2006. A cidade possui 15,5 mil quilômetros de extensão total de malha viária. No entanto, apenas 1,5 mil quilômetros de vias

concentram cerca de 90% do fluxo diário de veículos o que fez aumentar a lentidão em 27% entre 1995 e 2005. Quanto às restrições, apenas 10% dos veículos são retirados das ruas diariamente pelo rodízio, uma vez que os outros 10% representam o universo dos infratores e dos usuários do segundo carro.

Levantamentos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), citados pela mesma reportagem, apontam perdas de R$ 1,79 bilhão por ano em acidentes, congestionamentos e gastos na saúde pública. Desse total, 345 milhões são gastos nos engarrafamentos – consumo extra de combustível, poluição e desgaste de infra-estrutura. A maior parcela, 1,4 bilhão de reais, representam o custo médio anual dos acidentes de trânsito na capital. Cálculo da pesquisadora Ieda Lima, do IPEA, apontam para o consumo, em excesso, de 250 milhões de litros de gasolina e 9 milhões de litros de diesel ao ano (cerca de 20% do total consumido), cujo impacto, para o meio ambiente, é a emissão de 122 mil toneladas/ano de monóxido de carbono.

Ainda de acordo com a reportagem, de 2001 a 2006, apenas 8 corredores de ônibus foram construídos ou reformados. Hoje, apenas dois estão em obras: o Corredor José Diniz e o Expresso Tiradentes. Este, causador de controvérsias desde seu projeto inicial, na gestão Celso Pitta, por consumir uma quantia enorme de recursos para se estender por um percurso inicial de pouco mais de 8 km, numa região próxima ao centro e já atendida por várias linhas de ônibus.

Da mesma forma, é muito lenta a modernização e o crescimento do setor metro-ferroviário. Em trinta anos de existência, o metrô cresce a uma velocidade de 1,6 quilômetro por ano e o sistema ferroviário permanece estagnado em sua extensão: 270 quilômetros de vias, desde a criação da CPTM.

Para Maricato (2001), apesar do Brasil eleger diretamente seus prefeitos e governadores desde 1986, os governos locais continuaram, em grande parte, atrelados às políticas macroeconômicas nacionais. Como, no plano externo, as ações de políticas públicas sempre estiveram atreladas aos ditames dos governos e das grandes corporações internacionais e, no plano interno, as ações do Estado são a expressão das classes dominantes, se torna quase impossível a existência de um planejamento urbano democrático e igualitário:

> Nossas cidades são máquinas produtoras de irregularidades. No centro dessa problemática está o nó da valorização fundiária e imobiliária que ajuda e definir quem se apropria dos ganhos imobiliários e ajudar a definir também quem tem direito à cidade ou ao exílio urbano da 'não cidade' (MARICATO, 2001, p.94).

Para a autora, o grande desafio do planejamento includente é encarar a gigantesca escala do problema de moradia, do transporte público e da sustentabilidade ambiental.

Maricato vê a opção pelo automóvel como produto de uma representação ideológica, embasada em valores construídos ao longo do tempo e que hoje são concretos e estão enraizados socialmente:

> A extrema valorização do automóvel nos investimentos urbanos, política que podemos chamar de rodoviarista, foi construída durante décadas pela elite paulistana, especialmente por setores de engenharia, que se ocuparam, inclusive, em desmoralizar a opção dos transportes sobre trilhos. São Paulo tem a tradição urbanística calcada no urbanismo rodoviarista. A história da cidade mostra um notável crescimento capitaneado por uma elite que plasmou no urbanismo, por meio do sistema viário, a influência americana que tomou o lugar da decadente dominação inglesa no início deste século (MARICATO, 2001, p.166).

A autora cita como exemplo da influência das elites, a gestão de Paulo Salim Maluf na prefeitura de São Paulo (1993/1996), onde as obras “faraônicas”, destinadas a ampliar o espaço de circulação de veículos se concentraram na região sudoeste do município, que forma uma mancha contínua de moradores de alta renda. Em apenas 11 obras, segundo a autora, a prefeitura gastou (ou deixou como dívida), aproximadamente 7 bilhões de dólares. Essas obras surgiram de um acordo entre a prefeitura e agentes privados, em especial, representantes de grandes empreiteiras e do mercado imobiliário, alem dos chamados “formadores de opinião pública”. Para a autora, o próximo “alvo” desses agentes, que deve direcionar as políticas de construção e circulação nos próximos anos, é o entorno do Rio Pinheiros, onde já se concentram as sedes das grandes corporações internacionais, servidas por luxuosos shopping-centers, edifícios inteligentes e pelo maior número de heliportos de São Paulo.

De acordo com Soja (1993), a cidade, marcada pela dinâmica do desenvolvimento capitalista do pós-guerra, passou a ser vista não apenas em seu papel distintivo de centro de produção e acumulação industrial, mas também como o ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos de força de trabalho e de padrões de consumo. A partir daí e, principalmente nas últimas décadas, o planejamento urbano foi criticamente examinado como um instrumento do Estado, que atendia às classes dominantes por meio da organização e reorganização do espaço urbano em benefício da acumulação do capital e da administração da crise.

Vasconcelos (2000), partilha do pensamento de Maricato e Soja.

> Em termos políticos, é importante enfatizar que a reestruturação das cidades brasileiras não ocorreu por acaso. Ela foi parte de um projeto econômico mais ambicioso, dentro do qual a classe média desempenhou um papel essencial para legitimar o regime. A reorganização urbana e regional estava relacionada à importância da indústria automotiva, como parte de um desenvolvimento econômico do pós-guerra, que desmanchou as redes ferroviárias, investiu pesadamente nos sistemas rodoviários e manteve o transporte público em más condições e crise permanente (...) A conclusão mais importante é que a tentativa de trocar o automóvel pelo ônibus ou por transporte não motorizado, tornaria impraticável a rede de atividades da família de classe média, dificultando ou impedindo a realização de atividades que são consideradas necessárias para sua reprodução como classe média (...) Procedendo assim, eles não mais pertenceriam à "classe média", exatamente o que eles não poderiam aceitar (VASCONCELLOS, 2000, p. 115)

Para Vasconcelos, nas sociedades capitalistas dos países em desenvolvimento como o Brasil, onde o Estado desempenha um papel predominante da condução da economia, o processo de decisão está longe de ser democrático, uma vez que os vários setores da elite continuam a ter um poder efetivo nas decisões. Dessa forma, as políticas que poderiam promover melhores condições de mobilidade, acessibilidade, rapidez e conforto para os usuários de transporte público, acabam se rendendo a essas elites e destinando a maior parte das verbas públicas para obras viárias que atendam a seus interesses. O autor não consegue visualizar nenhuma mudança nesse quadro, onde a quase totalidade de obras viárias surgem em função do automóvel, devido à constante auto-alimentação do processo, desde a implantação da industria automobilística no país.

3.9 O incerto futuro do transporte sobre trilhos em São Paulo.

De acordo com o Plano Diretor, elaborado pela CPTM para o período 2000/2020, estão previstas várias medidas, entre as quais se inclui a privatização da malha urbana. E os primeiros passos, dados nesse sentido, demonstram que o processo ocorrerá de forma semelhante àquele implementado pelo governo, na privatização da Rede Ferroviária Federal: fusão, segmentação e privatização. A fusão entre metrô e CPTM já começa a ocorrer, com a igualdade tarifária e com a integração dos sistemas em algumas estações.

O processo de segmentação é mais lento e exige que seja feito em etapas. Essas etapas, no entanto, já se encontram especificadas no Plano Diretor da CPTM: segregação do tráfego de carga em linhas próprias; possibilidade de utilização de mais de uma linha para o atendimento às demandas de serviço entre origem e destino de passageiros; constituição de uma linha independente (Linha I), de operação autônoma e integradora entre Brás e Barra Funda; operação das linhas A, B, C, D, E e F como linhas autônomas, com administração e controles próprios (Central de Controle, frota e pátio vinculados a cada linha).

Já quanto a privatização do sistema, o governo estadual provavelmente terá de travar uma longa batalha para concretização desse projeto. Reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo (23/03/2006, p.C9) mostra algumas nuances dessa batalha, que está só se iniciando. De acordo com a reportagem o Tribunal de Contas do Estado (TCE), atendendo a uma representação enviada por parlamentares e pelo Sindicato dos Metroviários, suspendeu o processo de licitação da linha 4 – amarela do metrô, que ligará a Luz a Vila Sonia. A decisão impede a

realização de sessão pública para entrega de propostas da primeira Parceria Público Privada do país. De acordo com o TCE, a alteração do patrimônio mínimo exigido das empresas participantes foi feita em cima da hora, o que fere a legislação. Na representação, o sindicato questiona a participação de recursos do Estado na parceria (73%, ou US$ 922 milhões), muito maior que a participação da iniciativa privada (US$340 milhões). Além disso, a há garantia por parte do Estado, responsável pelos reajustes de tarifa, de que a concessionária não terá de arcar com nenhum prejuízo: o governo arcará com eventuais perdas.

A fotografia a seguir mostra a integração metrô/ferrovia na Estação Brás:

Fotografia 28. Catracas de transferência entre o Metrô e a CPTM na Estação Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

Na certeza de que o processo de privatização irá se concretizar, a administração CPTM, no período 2000/2002, incluiu no Plano Diretor, medidas pós-

privatização como a operação de cada uma das linhas (A, B, C, D, E e F) por agente público ou privado independente; operação, administração e controle da Linha I pela CPTM que, em princípio, não operará serviço próprio nessa linha; atendimento às exigências de mercado, com a utilização, pela concessionária, de mais de uma linha, mediante acordos de tráfego mútuo, controlados pela CPTM; controle e supervisão da Linha I por um Centro de Controle próprio que também exercerá a supervisão das demais linhas.

A foto abaixo mostra a antiga Estação Brás, parcialmente desativada após a integração com o metrô:

Fotografia 29. Antiga estação de trem do Brás. Autor: STEFANI, Eduardo Baider (2003).

Como será feito o contrato com as concessionárias, uma vez que o transporte urbano de passageiros sempre foi e provavelmente sempre será

deficitário, nem mesmo o Sr. Oliver Hossepian Salles de Lima, ex-diretor-presidente da CPTM soube responder.

Em entrevista publicada no site da CPTM, em maio de 2001 (hoje já não faz parte das informações do site), Oliver Hossepian inicialmente fala das obras em execução, para as quais já foram destinados, apenas no governo Mario Covas, de 1995 a 2000, 1,15 bilhão de dólares, recursos que vieram do governo estadual, do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento. No ano de 2001, seriam destinados mais 500 milhões de dólares.

Hossepian afirma ainda, que mesmo após a "eventual" fusão com o Metrô, a CPTM não mudará a política da tarifa social, devido aos "estratos sociais" que são atendidos. A fusão, segundo ele, deverá ocorrer porque:

> O Estado não tem dinheiro para ampliar o sistema metroviário segundo a necessidade da metrópole, mas tem uma malha ferroviária amplíssima, que cobre todos os quadrantes da grande São Paulo, e que basta ser aperfeiçoada. A integração é um passo natural (CPTM, 2001, s/n).

Quanto ao modelo de privatização, segundo Hossepian, os critérios deverão ser os mesmos adotados para o setor rodoviário, isto é, subsidiado "parcialmente" pelo Estado. Questionado sobre outros modelos, o presidente afirma que existem, mas dificilmente dariam certo "no nosso sistema ocidental de cultura e economia". Cita os governos de Hong-Kong, na China e Kuala-Lumpur, na Malásia, que conseguiram construir e ainda mantêm seus metrôs subsidiados por empreendimentos imobiliários próprios ao longo dos traçados. E continua:

> Mas ali a cultura é diferente, o Estado pode induzir e até mesmo comercializar empreendimentos imobiliários. No Ocidente isso é quase impossível. O Metrô de Nova York, por exemplo, teve de livrar-se recentemente do Twin Towers, aqueles prédios gêmeos gigantescos, que eram seus, por não conseguir administrá-los rentavelmente (CPTM, 2001, s/n).

Finalmente, questionado sobre as linhas mais abandonadas da CPTM, como a F, de Brás a Calmon Viana, Hossepian acena com a possibilidade de eliminar totalmente o transporte de passageiros e abrir concessão apenas para transporte de carga. Quanto aos trechos "antieconômicos", como de Francisco Morato a Jundiaí, na Linha A, de Itapevi a Amador Bueno, na linha B e da extensão de Jurubatuba à Varginha, na linha C, a intenção inicial seria de eliminação: "A exclusão desses trechos tornaria a rede metropolitana de trens mais enxuta e eficiente".

A sorte dos usuários da linha A, que utilizam o trecho Francisco Morato-Jundiaí e da linha B, de Itapevi a Amador Bueno, ainda está indefinida. Há estudos para implantação de um trem rápido ligando São Paulo a Campinas, o que talvez venha a salvar o trecho final da linha A, mas, que até o momento, é só um projeto. Já para o trecho final da linha B, a proposta da CPTM continua sendo a desativação do trecho. Isso pode ser verificado na resposta a um leitor que escreveu ao jornal reclamando da baixa velocidade desenvolvida pelos trens naquele trecho (20 km/hora). Segundo a CPTM, a baixa velocidade ocorre devido à diferença de bitola (de 1,60 para 1,00 metro) e a empresa ainda estuda a melhor alternativa para o trecho: “Mesmo com problemas de vandalismo, roubo de fios e diferença na bitola, não encerraremos as atividades nos 6,4 km de linha, percurso que poderia ser atendido por ônibus. Estudamos alternativas para melhoria do serviço, que dependem de recursos, das propostas de desenvolvimento sustentado da região, da

desativação da operação no trecho, do nível de participação das prefeituras beneficiadas e de outros órgãos". (Jornal O Estado de São Paulo, 05/04/2006, C-p.2).

Felizmente, para os 120 mil passageiros diários da linha F, a desativação deste trecho está fora dos planos da CPTM. Com a inauguração da USP leste, ao contrário do projeto inicial, o que se procura agora é a recuperação de todo a malha entre Brás e Calmon Viana. De acordo com as reportagens de Mauro Mug, de 08/06/2005, C-p.9, e Moacir Assunção, de 14/04/2006, ZL-p.5, publicadas no Jornal O Estado de São Paulo, o governo vai investir 253 milhões de reais, sendo 149 milhões para a melhoria da via, construções de três estações (Usp-Leste, Jardim Helena e Jardim Romano) e reforma de outras duas (Itaim Paulista e Ermelino Matarazzo) e 104 milhões para a reforma total de dez composições e recuperação de outras 49 que circulam pela linha. Está prevista também a reforma nas subestações elétricas, melhorias na linha permanente e nas redes aérea, de sinalização e de telecomunicações.

A figura a seguir, mostra o trajeto da linha F, com as alterações previstas no projeto de recuperação:

Mapa 25. Novas estações da linha F da CPTM. Fonte: Jornal O Estado de São Paulo (C-p.9, 08/06/2005).

O mesmo se pode dizer para os milhares de moradores da extensa zona sul da cidade, usuários do transporte público, que hoje não tem outra opção senão os ônibus e que por isso enfrentam todos os dias os congestionamentos da Av. Washington Luis ou da Av. Interlagos para conseguir chegar ao seu local de trabalho. A intenção inicial da CPTM não prosperou: o trecho que liga a estação Jurubatuba à região do Grajaú, desativado desde 2001, está sendo recuperado para que volte a atender o transporte de passageiros, agora com a bitola alargada, sem necessidade de baldeação. A obra, que faz parte da segunda etapa do Projeto Sul de Trens Metropolitanos, prevê a construção de 8,5 km de vias sinalizadas e eletrificadas e de três novas estações: Autódromo, Interlagos e Grajaú, além de uma nova ponte sobre o Rio Jurubatuba. A estação Grajaú será integrada ao terminal de ônibus já existente. A expectativa é de um acréscimo de 45 mil passageiros/dia (hoje a linha C transporta pouco mais de 70 mil pessoas). A figura a seguir mostra o traçado da extensão da linha C da CPTM:

Mapa 26. Extensão da linha C da CPTM. Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 08/06/2005, p.C9)

Enquanto a modernização da malha ferroviária urbana segue a passos lentos, rumo a um futuro ainda incerto, a volta do transporte de passageiros de longo percurso paira no campo da abstração.

Da mesma forma como o que ocorre com o Ferroanel, vários outros projetos ferroviários de transporte de passageiros de médio e longo percurso no interior do Estado “aparecem” e “somem” dos noticiários como sonhos isolados sem capacidade para ecoar. Ora é o retorno da ligação entre São Paulo e Santos, ora a reativação de pequenos trechos de ligação com a Capital, como Jundiaí e Campinas, ora é o Trem do Pantanal que voltaria para ligar Campo Grande a Corumbá. O entusiasmo demonstrado pelos protagonistas nessas raras reportagens, porém, logo cai no esquecimento e os jornais ou revistas que as publicaram nem mesmo se dão ao trabalho de justificarem, em uma nota, os motivos de sua não realização. Talvez porque num país que vive sob a égide capitalista e que abriu mão de sua capacidade de transportar passageiros via ferrovia há muitos anos, o retorno dos passageiros será sempre uma questão duvidosa.

Hoje, os pequenos trechos que ainda se mantém em São Paulo, voltados para a atividade turística, como as linhas Campinas-Jaguariúna e Campos do Jordão, só sobrevivem graças à ação das prefeituras locais e aos voluntários e técnicos da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), criada há 26 anos, quando o transporte de passageiros de longo percurso passou a ser oficialmente desativado. Como ressalta reportagem de Silvana Guaiame, publicada no Jornal O Estado de São Paulo de 10 de junho de 2003, apesar do acervo reduzido (40 carros de passageiros e vagões de carga e 21 locomotivas), a associação segue em frente na sua luta pela preservação da memória ferroviária.

Em nível nacional, o quadro é similar: apenas a Vitória-Minas (pertencente à Companhia Vale do Rio Doce), a Curitiba-Paranaguá (turística) e a São Luiz-Carajás (federal) ainda utilizam os trilhos ferroviários para transporte de passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o início de sua criação, o transporte ferroviário paulista esteve ligado a questões de ordem econômica e política.

O modelo agro-exportador foi o responsável tanto pela construção das primeiras estradas de ferro em São Paulo, como pela expansão da malha ferroviária por todo interior do Estado. O café, transportado pelas ferrovias, pertencia aos próprios acionistas das empresas ferroviárias. Nesse sentido, a ferrovia, em São Paulo, nasce como um importante instrumento criado e mantido pelos cafeicultores para reprodução mais rápida de seu capital.

Dessa forma, o transporte de cargas era prioritário, uma vez que, além de conseguir manter os custos de manutenção e de expansão do sistema ferroviário, ainda gerava excedentes que passaram a ser investidos no processo inicial de industrialização tanto da capital, quanto do interior.

Já o transporte de passageiros, até por volta de 1920, esteve fortemente vinculado à produção e comercialização do café. Ele ocorreu, num primeiro momento, em razão da necessidade de deslocamento, tanto da mão-de-obra destinada às fazendas, quanto dos produtores de café. Numa etapa posterior, ele passa a atender ao deslocamento dos trabalhadores da capital, que fixavam residência nos bairros mais distantes. Isso porque, para o sistema de transportes disponível na época, basicamente formado por bondes, e de iniciativa particular, não era interessante economicamente o deslocamento para as regiões mais periféricas e o trem era o único elo de ligação dos trabalhadores da periferia com a capital do Estado. Surge, então, o transporte suburbano de passageiros.

Com o crescimento do processo de industrialização e urbanização tanto na cidade de São Paulo, como nas regiões mais próximas, o número de passageiros transportados pelas ferrovias vai aumentando, ano a ano, acompanhando o próprio crescimento da capital e de várias cidades do Estado.

Apesar da maior parte das linhas férreas nascerem e crescerem impulsionadas pelo capital privado, a ação do Estado nunca esteve ausente. Inicialmente, foram os incentivos e as garantias aos investidores. Numa segunda fase, com a encampação das ferrovias, o Estado passa a administrar diretamente as empresas ferroviárias, promovendo, inclusive, concessões a grupos particulares internacionais, concessões essas que, em poucos anos, se mostraram desastrosas. Numa terceira etapa, o Estado é o próprio "empresário", projetando e promovendo a construção de algumas ferrovias e de diversos trechos da malha ferroviária.

Se for correto atribuir ao forte vínculo com a cultura cafeeira, o início da estagnação do sistema ferroviário, é correto, também, afirmar que as políticas públicas adotadas a partir de então foram as responsáveis pelo destino do transporte ferroviário nas décadas que se seguiram.

Quando o café, por razões internas (geadas, desgaste do solo) e externas (concorrência e queda de preços no mercado) se mostrou uma atividade pouco interessante aos investidores nacionais e internacionais, a construção de ferrovias também deixou de ser prioritária, e o capital, até então investido em vias férreas, passou a ser deslocado para atividades mais lucrativas.

Encampadas, as ferrovias passam a ser responsabilidade dos governos, federal ou estadual. O investimento exigido em sua manutenção, expansão e modernização, no entanto, exigia um capital que estava muito além daquele que o poder público se mostrava disposto a investir. Além disso, os veículos automotores,

principalmente o automóvel, passam a figurar como objeto de desejo de nossas elites e governantes. E mesmo com uma frota de veículos ainda pouco significativa, tem início, nas primeiras décadas do século XX, o processo de construção de rodovias, que se amplia a cada novo governo.

A última tentativa de manutenção e ampliação do sistema ferroviário e de sua articulação com o modelo hidroviário ocorreu no governo de Getúlio Vargas, com a criação do Plano Geral de Viação Nacional. Nessa época, diferentemente de muitas outras regiões do país, São Paulo apresentava várias das condições para que esse modelo viesse a lograr êxito uma vez que a extensa malha ferroviária atingia os principais pólos produtores, fazendo ligação importante com a hidrovia em vários pontos do Estado.

Mas o apelo do automóvel e das rodovias acabou falando mais alto. Se houvesse real preocupação com a manutenção do sistema ferroviário, o sistema rodoviário poderia ter sido implantado como um modelo complementar, interligando os vários trajetos da malha ferroviária, uma vez que, construída de forma radial, esta só possuía pontos de interligação nas cidades mais próximas da capital.

Mas, o que ocorreu desde o início, foi a implantação de uma malha rodoviária concorrente com a ferrovia, concorrência essa que não ficou restrita aos traçados, mas chegou, com força, aos investimentos públicos.

A partir da década de 50, com a implantação da indústria automobilística em São Paulo, o sistema ferroviário, já estagnado, passa a ser alvo de um processo de desmonte. As políticas públicas adotadas a partir de então começam a privilegiar explicitamente a indústria automobilística internacional que aqui se instalou, assim como o usuário do transporte individual. Impostos a taxas são criados, a fundo

perdido, gerando os recursos indispensáveis para a auto-alimentação do novo modelo.

Passam a ser priorizadas, as construções de extensas rodovias e estradas vicinais no interior do Estado, assim como as grandes avenidas e toda espécie de obras viárias na capital.

Ao incentivar e privilegiar com muito mais vigor o transporte rodoviário privado de cargas e de passageiros intermunicipais, o Governo, deliberadamente, provocou a decadência e deterioração do sistema ferroviário: sem conseguir resistir à concorrência com as grandes empresas transportadoras, vários ramais de carga começam a ser desativados. Da mesma forma, sem conseguir concorrer com os ônibus intermunicipais e interestaduais, os trens de longo percurso vão, constante e progressivamente, sendo extintos. Igualmente relegado a segundo plano, o transporte ferroviário urbano e suburbano passa a afugentar grande parte de seus usuários, que acabam migrando para o transporte rodoviário. E o resultado não poderia ser outro: queda brutal de eficiência e produtividade no transporte de carga, queda do número de usuários do transporte de passageiros de longo percurso, insatisfação do usuário do transporte ferroviário suburbano. A eliminação total do sistema, porém, encontrava forte resistência por parte tanto dos usuários como dos trabalhadores ferroviários, representados, em todo país, por inúmeros sindicatos e associações.

Para administrar a crise, o governo passa a liberar recursos para a recuperação da malha urbana e suburbana, investindo na eletrificação das linhas e na compra de novos trens de passageiros. Esses investimentos, porém, estavam muito aquém das necessidades reais do sistema. Passado o período de melhoria, o transporte ferroviário torna-se novamente precário, e a situação anterior volta a se

repetir, com a revolta dos usuários e a migração, de muitos deles, para outros meios de transporte. E a modernização da ferrovia é novamente adiada.

Quando o governo militar assumiu o poder, em 1964, a maior parte da malha ferroviária do país já estava nas mãos do Governo Federal por meio da criação, em 1957, da Rede Ferroviária Federal S/A. Como a meta era a de crescimento acelerado da economia por meio do aumento das exportações, a malha ferroviária passa a ser vista como um bom instrumento de escoamento da produção por ligar diversos pontos do interior do país com a zona portuária.

A primeira crise do petróleo, na década de 70, faz aumentar a importância do transporte ferroviário e este passa concorrer, com uma distribuição um pouco mais igualitária de investimentos, com o setor rodoviário. Mas praticamente todo o volume de investimentos é destinado à recuperação da malha para transporte de carga. O desmonte do transporte de passageiros de longo percurso entra em sua fase mais crítica, com a desativação de inúmeros trechos e dezenas de estações.

Apesar da política neoliberal só mostrar seus resultados mais concretos no governo de Fernando Henrique Cardoso, ela já fazia parte dos planos governamentais desde o período militar.

A fusão das ferrovias paulistas, ocorrida em 1971, com a criação da Fepasa, deixa clara a intenção de recuperar o sistema para torná-lo atrativo à iniciativa privada. A maior parte das medidas adotadas pelas diversas administrações que se sucederam, seja na Rede Ferroviária Federal, seja na Fepasa, caminham no sentido de promover a desestatização.

Em ambas ocorreu o mesmo processo, qual seja, o "enxugamento" da empresa por meio de demissões em massa de trabalhadores, a injeção de significativos investimentos na recuperação e modernização de toda a malha

ferroviária, a eliminação progressiva e constante do transporte de passageiros de longo percurso e a realização de parcerias, com a iniciativa privada, na construção de novos ramais e terminais de carga.

Após todo esse processo, seguiu-se o da separação do transporte de longo percurso "economicamente viável", do transporte urbano e suburbano, "economicamente deficitário". Dessa separação surgiram a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU (Rede Ferroviária Federal) e a Companhia Paulista de Transporte Metropolitano – CPTM (Fepasa), responsáveis pelo transporte urbano e suburbano de passageiros em São Paulo. Posteriormente, a malha administrada pela CBTU, em São Paulo, passou às mãos do governo paulista e passou a ser administrada pela CPTM.

Simultaneamente às modificações mencionadas, o sistema metroviário começa a ser implantado em São Paulo e, juntamente com o transporte ferroviário, dá origem a uma nova modalidade na capital paulista: o transporte de passageiros sobre trilhos. Apesar da denominação comum, a diferença entre os dois sistemas é imensa. Começa pelo próprio entorno das estações que, no sistema metroviário é amplamente valorizado. O intervalo entre as composições, as condições de limpeza e segurança são, certamente, os diferenciais mais perceptíveis no dia a dia dos usuários. Com uma grande necessidade de recursos para a sua construção, a malha metroviária cresce muito lentamente. Seus eixos radiais abarcam apenas alguns pontos dos extremos da cidade. Dessa forma, a malha metroviária só é capaz de absorver uma parte dos usuários de transporte público em São Paulo.

Concomitantemente ao surgimento e expansão do metrô, as metas de descentralização propostas pelo Governo Federal para o setor de transportes acabam se concretizando em São Paulo. Para cuidar da política estadual de

transportes urbanos, é criada, em 1995, a Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, à qual ficaram vinculados a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, a Companhia do Metropolitano, a Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU e a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.

Apesar de todas as manifestações de repúdio ao processo de privatização das malhas estadual e federal, por parte da grande maioria de funcionários e de alguns administradores do sistema ferroviário, este acabou se concretizando no segundo mandato do governo de Fernando Henrique Cardoso.

A maior parte das transformações ocorridas no sistema de transporte urbano em São Paulo nas últimas décadas, apesar de deixar transparecer uma certa autonomia do governo estadual em relação ao federal, principalmente no período pós-ditadura, acabaram indo de encontro às decisões traçadas pela esfera federal que é quem controla, em última análise, a distribuição de recursos assim como a aprovação de empréstimos, tanto internos quanto externos, a serem investidos no setor de transportes no país.

Dessa forma, a decisão de privatização do sistema ferroviário foi levada a cabo pelo Ministério dos Transportes que, novamente, colocou a questão econômica e o desencargo, como prioridades.

Os problemas decorrentes da privatização, no entanto, foram muitos e imediatos, alguns deles, de difícil solução, como as ações de toda ordem, movidas contra a Rede Ferroviária Federal; o descaso com o patrimônio que transformou trens, prédios públicos e equipamentos em "sucata"; o surgimento de grandes monopólios ferroviários particulares, sem controle efetivo por parte do Poder Público; o descumprimento no pagamento das obrigações decorrentes dos contratos de

concessão; o duelo entre empresa pública e privada na utilização da malha ferroviária dentro do espaço urbano.

Outros problemas, menores aos olhos do Governo, como a insatisfação dos usuários dos trens de longo percurso que, em nenhum momento foram ouvidos, já caíram no esquecimento. E a luta dos milhares de ferroviários demitidos e para os quais a Justiça Trabalhista só repara os danos materiais, com certeza, só são ainda lembrados porque continuam a onerar os cofres públicos.

Nesse cenário, não há nenhum sinal de que nossos trilhos voltem a transportar passageiros pelos caminhos do interior paulista, apesar da grande extensão da malha no Estado. Num país que ainda vive plenamente a era do rodoviarismo, projetos ferroviários soam como utopia e são abortados antes mesmo de tomarem corpo. São natimortos, inexeqüíveis. E a memória do transporte ferroviário de longo percurso só sobrevive graças à obstinação de ferroviários, isolados ou reunidos em associações que trabalham na manutenção de pequenos trechos ferroviários e na preservação de documentos, equipamentos e edificações.

Interessante é analisar que, na atualidade, a palavra mais ouvida para qualificar o tráfego diário nas principais vias da cidade, é “caos”. Os reflexos da escolha pelo modelo rodoviário, ao longo de todo o século XX, mas, principalmente, após a década de 50, mostram-se cada vez mais presentes em São Paulo. O modelo rodoviário, sob os auspícios de nossos governantes, continua expandindo seu processo de auto-sustentação e colocando, a cada ano, um número maior de veículos em circulação. Trata-se, pois, de um paradoxo, já que é consensual que a ampliação e modernização do transporte sobre trilhos é o único caminho para tentar diminuir a intensidade desse processo que está apontando para a falência da mobilidade em São Paulo.

Refletindo sobre todo o processo que acompanhou a evolução do sistema ferroviário no país e, particularmente, em São Paulo, conclui-se, infelizmente, que o efeito de uma série de equívocos nem sempre é o caminho para que se busque o acerto. A decisão de passar para a iniciativa privada o transporte urbano de passageiros, como demonstra a intenção do governo paulista em relação ao sistema metro-ferroviário, é sinal claro dessa constatação.

Se, mesmo auto-sustentado e gerando lucros para as concessionárias, o sistema ferroviário de cargas já apresentou tantos problemas após a privatização, o que se esperar da privatização de um sistema carente de subsídios, como é o caso do transporte de passageiros sobre trilhos da Região Metropolitana de São Paulo?

O cenário recente mostra que, mesmo dispondo de uma frota particular, o sistema de transporte coletivo sobre rodas, operado pela iniciativa privada, continua a onerar os cofres da prefeitura paulista, e a trazer toda uma carga de problemas à administração pública, além de se mostrar deficiente no transporte da população.

O que poderá ocorrer então com o sistema metro-ferroviário, onde o sistema privado, caso seja levada a cabo a privatização, passará a operar com frota pública, conseguida a custas de empréstimos que ainda levarão anos para serem quitados?

O transporte de passageiros, principalmente nos grandes centros urbanos, é, em essência, deficitário, pois exige investimentos constantes, seja na manutenção e expansão das linhas, seja na manutenção ou na compra de novos trens ou seja na manutenção ou construção de novas estações. Além disso, exige que seja mantida uma tarifa que esteja dentro das condições econômicas de seus usuários, ou seja, deve preservar uma tarifa social. É, portanto, um serviço do Estado à população. O descompromisso com essa prestação de serviço pode colocar em risco todo trabalho já realizado.

Para que a infra-estrutura básica de transportes nos grandes centros urbanos funcione satisfatoriamente, todos os modais de transporte público devem ser valorizados, pois cada um, dentro de sua particularidade, possui uma vantagem característica, que deve ser plenamente explorada a serviço do passageiro.

Dessa forma, o ônibus (ou o micro-ônibus) é indispensável nos pequenos trajetos e nas interligações, por ser o único meio de transporte coletivo capaz de fazer o porta-a-porta, levando o passageiro a seu destino final, principalmente quando este se encontra nos extremos mais periféricos da cidade ou em regiões não servidas por outro modal.

O metrô, apesar da pequena extensão de sua malha, já demonstrou sua eficiência na capital paulista. É, sem dúvida, o meio mais indicado para curtas e médias distâncias, por sua rapidez, capacidade de transportar um grande número de passageiros e de promover interligação com todos os demais modais.

O trem, que viveu uma triste história nas últimas décadas, já comprovou, em muitos países desenvolvidos e com grande extensão territorial, ser o melhor modelo para transporte de passageiros a médias e longas distâncias. No Brasil, infelizmente, as escolhas políticas determinaram pelo fim dos trajetos de longo percurso, restando apenas a opção do transporte metropolitano de passageiros. Nas áreas servidas pela malha ferroviária, o trem, que já leva vantagem sobre o transporte rodoviário, pois não é afetado pelos congestionamentos, pode vir a ser uma opção sem concorrência, com um processo de modernização em longo prazo, que inclua a aquisição de unidades mais rápidas, circulando a intervalos menores e que não sofra interrupção e descontinuidade a cada novo governo.

No entanto, se a decisão for pela privatização das linhas, todo esse processo de melhoria, em curso há vários anos, pode assistir, novamente, a um

amargo retrocesso, jogando uma parcela considerável de usuários, novamente, para o sistema rodoviário ou pior, para o transporte individual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACHERMAN, Luciana. Greve de metroviários continua hoje após prejudicar 2,6 milhões. **Jornal Diário de São Paulo**, São Paulo, caderno A. pp.1-3, 18 de junho de 2003.

A hora e a vez dos passageiros. **Revista ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.26-27, dezembro/1988.

ALMEIDA, José. **A implantação da industria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.

ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec-Ipespe,1995.

ARAÚJO, Carlos. Memória das Ferrovias de São Paulo agoniza em Jundiaí. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno c, p.6, 24 de dezembro de 2000.

ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro. **De JK a FHC**: a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

ASSUNÇÃO, Moacir. CPTM inicia obras na linha leste. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno ZL, p.5, 14 de abril de 2006.

A vida pelo pára-brisa dos reféns do trânsito. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno especial, pp.1-8, 09 de dezembro de 2006.

AZEVEDO, Fernando. **Um Trem Corre para o Oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional, 2º ed. (In): Obras Completas, Vol. XII. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

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

BARION, Rafael. Um metrô com 270 km de trilhos subutilizados. **Jornal da Tarde**, São Paulo, caderno A, p.16, 03 de julho de 2003.

BODINI: "subúrbios deveriam constituir empresa à parte". Mensagem do Presidente da Fepasa. **Revista Nossa Estrada**, São Paulo, n.469, pp. 8-9, 1978.

BORBA, Frederico de Assis Pacheco. **Integração dos Transportes Ferroviários Metropolitanos**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Serviço de Documentação, 1971.

BORGES, Barsanuto Gomides. **O despertar dos dormentes**: estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais, 1909 – 1922. Goiânia: Cegraf, 1990.

BRAGA, José Carlos S. **Os Transportes na política econômica do Brasil**: 1956/1979. 1º Seminário Latino Americano de Políticas Públicas. São Paulo: Fundap-Clacso, 1979.

BRASIL. **Estatísticas Históricas do Brasil**: Séries Econômicas, Demográficas e Sociais, de 1550 a 1988, 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

BRASIL. **GEIPOT 1979/1983**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 1984.

BRASIL. **GEIPOT 1995/1999**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 2000.

BRASIL. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transportes** (Projetos 326-A e 327 de 1949). Câmara dos Deputados. Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

BRASIL. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento**: 1972-1974. Brasília: 1971.

BRASIL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**: 1975-1979. Brasília: 1974.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República**: 1986-1989. Brasília: 1985.

BRASIL. **Sistema Ferroviário**. Departamento Geral de Estatística. Rio e Janeiro: Rede Ferroviária Federal S/A, 1974.

BRITO, Agnaldo. TJ suspende a falência da Brasil Ferrovias. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.6, 16 de março de 2006.

CARARO, Aryane. Chegada do metrô já valoriza imóveis. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.3, 30 de março de 2006.

CASTRO, Hugo. **O Drama das Estradas de Ferro no Brasil**. São Paulo: LR Editores, 1981.

CBTU: a partilha. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.22-25, fevereiro/1992.

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2007. [online] Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br> (acessado em 05/04/2001 a 12/01/2003).

COSTA, Sergio et al. **Modernização negociada**: expansão viária e riscos ambientais no Brasil. Brasília: Edições Ibama, 2001.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, 2007. [online] Disponível em: <http://www.cptm.com.br> (acessado em 05/04/2001 e 10/05/2007).

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Entrevista com o Sr. Oliver Hossepian Salles de Lima, presidente da CPTM, 2001. [online] Disponível em: <http://www.cptm.com.br> (acessado em 26/05/2001).

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. **Relatório da Administração**. Exercícios de 1999 e 2000. (Publicados na Revista Ferroviária de abril de 2000, pp.43 à 54, e abril de 2001, pp.42 à 53, respectivamente).

EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A, 2007. [online] Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br> (acessado em 09/03/2001 e 10/05/2007).

EMTU – Empresa Municipal de Transportes Urbanos, 2007. [online] Disponível em: <http://www.emtusp.com.br> (acessado em 07/03/2001 e 10/05/2007).

EXTRATO das condições do Edital da Malha Paulista. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.16-19, julho/1998.

FEPASA busca lucro com privatização de terminais. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 28-30, novembro/1988.

FEPASA. **Relatórios Anuais da Diretoria**. Exercícios de 1972, 1973, 1974, 1975, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1991 e 1992. São Paulo: Superintendência Geral de Comunicações - Assessoria de Relações Públicas, Divisão de Documentação.

_____. Revista Comemorativa do **20º aniversário da Fepasa Ferrovias Paulistas S/A**. São Paulo: Superintendência Geral de Comunicações - Assessoria de Relações Públicas, Divisão de Documentação, 1991.

_____. **Fepasa 300191**. São Paulo: Superintendência Geral de Comunicações - Assessoria de Relações Públicas, Divisão de Documentação, s/d.

FOLGATO, Marisa. Anel Viário: Trecho Sul, proposta de Traçado Final. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, pp.3-4, 19 de março de 2006.

_____. Exigências ambientais barram obras em estradas. **Jornal o Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, pp.1 e 3, 04 de maio de 2003.

_____. A corrida para o Rodoanel. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 1-4, 8 de julho de 2001.

_____. TCE suspende licitação da linha 4. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.9, 23 de março de 2006.

FERROVIÁRIOS denunciam privatização. **Revista Ferroviária,** Rio de Janeiro, pp. 34-37, novembro/1988.

FURTADO, Celso. **A hegemonia dos Estados Unidos e o subdesenvolvimento da América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística e a 2ª revolução industrial no Brasil**: origens e perspectivas. São Paulo: Prelo Editora, 1981.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias do Estado de São Paulo, **Estações Ferroviárias**, 2006. [online] Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br> (acessado em 2002 e 2003 em 25/06/2007).

GILANI, Paulo Rogério. Concessionárias abandonam ferrovias. **Jornal Diário Popular**, São Paulo, p.6, 24 de junho de 2001.

GRIEG, Maria Dilecta. **Café:** história, negócios e elite. São Paulo: Olho d'Agua, 2000.

GROSTEIN, Marta Dora. Metrópole e expansão urbana: a persistência dos processos "insustentáveis". **Revista São Paulo Perspectiva**, São Paulo, vol. 15, n. 1, pp.13-19, Janeiro/2001.

GUAIUME, Silvana. Maria Fumaça corre nos trilhos da história. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno V, p.14, 10 de junho de 2003.

GUTIERREZ, José Murguey. **Construcción, Ocaso y Desaparición de los ferrocarriles en Venezuela**. Venezuela: Universidad de Los Andes-Consejo de Publicaciones, Mérida, 1997.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era das revoluções**: Europa 1789-1848. 16º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

IGLESIAS, Francisco. **A industrialização brasileira**, 6º ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

IZIDORO, Alencar. Andar só em carro supera uso de coletivo. **Jornal Folha de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.1, 21 de janeiro de 2004.

JACOB, Chafic. **Ferrovia, o Caminho Certo**. Edição Comemorativa do 10.º aniversário de criação da Fepasa. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1982.

LEISTER, Adalberto. **Evolução do Sistema de Transporte Rodoviário do Estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 1979.

LIMA, Kelly. ALL compra Brasil Ferrovias por R$ 1,4 bilhão em ações. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.18, 10 de maio de 2006.

LUZ, Luciano Ferreira. **Os trilhos nas áreas urbanas:** conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 2006.

MAGALHÃES, Thélio. Decretada falência da Brasil Ferrovias. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.7, 13 de março de 2006.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MARTINS, Margareth Guimarães. **Caminhos Tortuosos:** Um painel sobre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956. Tese de Doutorado em História Social apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 1995.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e Ferrovias** – A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira, 3º ed. São Paulo: Edições Arquivo do Estado, 1981.

MAYRINK, José Maria. Sistema Ferroviário Brasileiro**. Jornal O Estado de São Paulo, Série Especial Sistema Ferroviário**, São Paulo, caderno B, p. 6-7, 8 de julho de 2001.

METRÕ – Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2007. [online] Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br> (acessado em 10/04/2001, 05/02/2002, 12/01/2003 e 10/05/2007).

MILLIET, Sergio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec-Instituto Nacional do Livro-Fundação Nacional Pró-Memória, 1982.

MINISTÉRIO dos Transportes, 2007. [online] Disponível em: <http://www.transportes.gov.br> (acessado em 03/04/2001, 08/02/2002 e 10/05/2007).

MOISES, José Alvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A Revolta dos Suburbanos ou "Patrão, o trem atrasou" (In): **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**, 2ºed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MOTTA SOBRINHO, Alves. **A Civilização do Café 1820-1920**, 3º ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

MUG, Mauro. Seis novas estações e 8 km de trens. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, p.9, 08 de junho de 2005.

_____. Trens: escadas rolantes são alvo de vândalos. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.5, 17 de maio de 2003.

NA trilha de Gorbachev. Entrevista com o engenheiro Fernandes Fagundes Netto, presidente da Rede Ferroviária federal S/A. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 7-10, novembro/1988.

NO ritmo certo. Retrospecto dos 22 anos do Metrô de São Paulo. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.15-18, abril/1990.

O Ministro de Ferro. Entrevista com José Reinaldo Tavares, Ministro dos Transportes. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 7-9, setembro/1988.

PASQUATO, Jonas; CAETANO, Mariana. Alckmin pede ajuda à União para Ferroanel. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 4, 30 de janeiro de 2003.

PETRONE, Pasquale. São Paulo do Século XX (In): **A Cidade de São Paulo -** Estudos de Geografia Urbana, vol. II, A Evolução Urbana. São Paulo: AGB São Paulo-Cia.Editora Nacional, 1958.

PFL na Fepasa. Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, p. 8, abril/1991.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**, 2º ed. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.

PORTO, Antonio Rodrigues. **História urbanística da cidade de São Paulo** – 1554 a 1988. São Paulo: Carthago & Forte Editores Associados, 1992.

PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil,** 45ª reimpressão. São Paulo: Brasiliense, 1998.

QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimo. **As curvas do trem e os meandros do poder**: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1904 / 1908. Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 1997.

REINA, Eduardo. Paulistano banca 86% do custo do ônibus. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.1, 28 de novembro de 2006.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMALHO, José Ricardo. O Estado Produtor e a Fábrica Nacional de Motores (In): ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (orgs). **De JK a FHC:** a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e Outras Cidades** - Produção Social e Degradação dos Espaços Urbanos. São Paulo: Hucitec, 1994.

REVISTA Ferroviária. Notícias sobre ferrovias, metrôs, trens e indústria ferroviária no Brasil, 2007. [online] Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br> (acessado em 15/05/2001, 13/02/2002 e 10/05/2007).

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A. A empresa, 2007. [online] Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br> (acessado em 10/05/2001, 12/02/2002).

RODRIGUES, Eduardo Celestino. **Crise nos Transportes**. São Paulo: Editoras Unidas, 1975.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **As Ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Hucitec-INL-MEC, 1981.

SANTOS, Maciel Antonio. RFFSA: retrocesso administrativo e proposta de um novo modelo. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.27-29, abril/1990.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade:** o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 1999.

SÃO PAULO. **Anuário Estatístico de São Paulo**. Repartição de Estatística e Arquivo do Estado, 1911, p.61; 1912, p. 51; 1918, p.514.
SÃO PAULO. **Anuário Estatístico de São Paulo**. Departamento Estadual de Estatística, 1940, p.172; 1941, p.168; 1944, p.10; 1945, p.22.

_____. **Anuário Estatístico de São Paulo**. Departamento Estadual de Estatística, 1946, p.9; 1958, p.163; 1959, p.175; 1960, p.152; 1961, p.218; 1962, p.181; 1963, D.III - 97.

SÃO PAULO. **Anuário Estatístico de São Paulo**. Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Economia e Planejamento, Departamento de Estatística, 1967, p. 7; 1968, p.87; 1969, p.145; 1970, p.162; 1971, p.70; 1972, p.37; 1973, p.24.

SÃO PAULO. **Anuário Estatístico de São Paulo**. Governo do Estado de São Paulo, Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE, 1979, p. R 1; 1980, p.657; 1981, p.797.

SÃO PAULO. Companhia Paulista de Estradas de Ferro, **Relatório 1967/1970**. São Paulo: Diretoria de Operações da Companhia Paulista, 1970.

SÃO PAULO. **Estudo de Viabilidade do Setor Sul do Anel Ferroviário de São Paulo**. Vol. I, II e III. Governo do Estado de São Paulo-Secretaria dos Transportes-Asplan S/A Assessoria e Planejamento, 1970.

SÃO PAULO. **Plano Metropolitano da Grande São Paulo:** 1994/2010. São Paulo, 1994.

SÃO PAULO. **Pró-Fepasa** – Programa de Consolidação e Expansão da Ferrovia Paulista. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo-Secretaria de Economia e Planejamento, 1972.

SCARINGELA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **Revista São Paulo Perspectiva**, São Paulo, vol. 15, n. 1, pp.55-59, janeiro/2001.

SCARLATO, Francisco Capuano. O Espaço Industrial Brasileiro, População e Urbanização Brasileira (In): ROSS, Jurandy L. Sanches (org.). **Geografia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1995.

_____. **A Indústria Automobilística no Capitalismo Brasileiro e suas Articulações com o Crescimento Espacial na Metrópole Paulistana.** Dissertação de Mestrado em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 1981.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968 (In): ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (orgs). **De JK a FHC:** a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

SILVA, Cleide. Montadoras têm o segundo melhor outubro da história. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.4, 02 de novembro de 2006.

SILVA, Moacir M. Fernandes. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1949.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, André Kenji de. Mapas Ferroviários, Web-site **André Kenji**, 2006. [online] Disponível em: <http://www.andrekenji.com.br> (acessado em 9/07/2007).

STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 1978.

STM – Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2007. [online] Disponível em: <http://www.stm.sp.gov.br> (acessado em 02/03/2001, 08/05/2001, 11/02/2002 e 10/05/2007).

TOPIK, Steven. **A Presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987.

TREM trafega a 20 km/h. **Jornal O Estado de São Paulo**, caderno C, p.2, 05 de abril de 2006.

TRISTÃO, Antonio Leopoldo. Discutindo a privatização. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, p. 38, dezembro/1988.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas, 3º ed. São Paulo: Annablume, 2000.

ZARATINI, Carlos. Circular ou não em São Paulo. **Revista Estudos Avançados – USP**, São Paulo, vol.17, n.48, pp.185-201, agosto/2003.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR CONSULTADA

ARAÚJO, Carlos. Documentos históricos da Santos-Jundiaí ficarão expostos no Arquivo Nacional. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 5, 26 de novembro de 2000.

ARBIX, Glauco. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, vol. 17, n. 48, fevereiro/2002.

A reforma e a modernização. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.27-29, novembro/1994.

AS regras, finalmente: a compra da Fepasa pela União. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.18-20, maio/1997.

BARAT, Josef. **Processo Divisório nas políticas públicas e no planejamento dos transportes:** uma agenda para avaliação de desempenho. Rio de Janeiro: Apec, 1979.

_____. **Estrutura metropolitana e sistema de transportes:** estudo de caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ipea-Inpes-UFRJ, 1975.

BARBOSA, Alaor. Vale quer investir no transporte ferroviário. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.16. 18 de abril de 2003.

BARROS, Fernando Lichti. Trem de luxo que custou 450 milhões leva poucos passageiros. **Jornal da Tarde**, São Paulo, caderno A, p.16, 3 de abril de 2001.

BASTOS, Rosa; LIEBERT, Paulo. A rotina perigosa de quem vive ao lado do trem. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.4, 20 de janeiro de 2003.

BATISTA JR., Paulo Nogueira. Mitos da "globalização". **Revista Estudos Avançados – USP**, São Paulo, Vol.12, n. 32, pp.125-183, janeiro-abril/1998.

BODINI outra vez. Entrevista com Walter Pedro Bodini, Presidente da Fepasa. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.3-6, fevereiro/1992.

BRASIL, Ubiratan. História das cidades pelos trilhos da estrada de ferro. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno D, p.2. 21 de fevereiro de 2003.

BRITO, Agnaldo. Novoeste passa de "Ferrovia da Morte" à empresa mais disputada. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.5, 03 de abril de 2006.

BRUTON, Michael J. **Introdução ao Planejamento dos Transportes**. São Paulo: Interficiência-Edusp, 1979.

CARONE, Edgard. **Classes sociais e movimento operário**. São Paulo: Ática, 1989.

CASTRO, Bertholdo. Caminhos de Ferro. **Revista BR História**, São Paulo, ano 1, n. 1, s/d.

CATELLI JR., Roberto. **Brasil:** do café à indústria. São Paulo: Brasiliense, 1992.

CEMITÉRIO sobre trilhos. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, p.31, fevereiro/2000.

CHEIBUB, José Antonio Borges. **Capacidade do Governo no serviço de transporte público: o caso de São Paulo**. Série Monografias 3. São Paulo: Idesp, 1985.

COSTA, Wanderlei Messias. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**, 4º ed. São Paulo: Contexto, 1995.

CPTM X MRS: a crise continua. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, p.3, maio/2001.

CRUZ, Montezuma. Estação começa a ruir em Rio Pardo. **Jornal do Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.2, 30 de novembro de 1998.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **Cotidiano dos trabalhadores na república**: 1889/1940. São Paulo: Brasiliense, 1990.

DE volta à prancheta. Reformulação do projeto da linha 4 do metrô para atrair o interesse da iniciativa privada. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 44-45, maio/2001.

DINHEIRO para curar insônia: entrevista com Oliver Hossepian Sales de Lima, presidente da CPTM. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 4-7, outubro/2000.

EM ritmo de expansão. Crescimento do metrô paulista ao completar 25 anos. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.11-13, março/1993.

ESTAÇÃO da Luz. **Revista CREA-SP**, São Paulo, pp.18-19, março/abril de 2002.

EXPOSIÇÃO. Acervo do repórter fotográfico Antonio Aguillar. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 5, 21 de janeiro de 2003.

FEPASA, a chave de ouro. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 11-12, julho/1998.

FEPASA: a hora "H": entrevista com José Alexandre de Resende, presidente da Rede Ferroviária Federal S/A. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.4-10, julho/1998.

FEPASA abre caminho para o mar. Duplicação da via na serra do mar. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.38-39, setembro/1990.

FEPASA quer sócios: entrevista com Sergio Lorena, Presidente da Fepasa. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.24-26, julho/1990.

FEPASA: frota exige manutenção. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 24-26, julho/1998.

FEPASA: vocação para o crescimento. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.20-23, julho/1998.

FIGUEIREDO, Lima. **A Noroeste do Brasil e a Brasil Bolívia**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1950.

FOLGATO, Marisa. Rodoanel vai poupar Serra da Cantareira. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.1, 16 de abril de 2003.

_____. Rodoanel deve ter "pedágio sombra". **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.6, 05 de fevereiro de 2003.

FRACASSO no transporte. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno A, p.3, 20 de março de 2003.

FREDERICO, Cláudio de Senna. Do planejamento tradicional de transporte ao moderno plano integrado de transportes urbanos. **Revista São Paulo Perspectiva**, São Paulo, vol. 15, n. 1, pp.45-54, Janeiro/2001.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina,** 25ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

GITSIO, Fabiana. Paranapiacaba torna-se monumento do mundo. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 6, 16 de setembro de 1999.

GOMES, Gerson Toller. De volta à 1957. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, p.34, setembro/1988.

GT da privatização divulga relatório. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 33-34, dezembro/1988.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HELENA, Letícia. Privatização tirou ferrovias dos trilhos. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, p.7, 20 de maio de 2001.

HISTÓRIA das ferrovias paulistas é tema de exposição. **Folha de Vila Prudente**, São Paulo, p. 5, 26 de outubro de 2001.

IGUALDADE de Tratamento. Conferência dos ferroviários da Superintendência Regional 6 - SR-6, da Rede Ferroviária Federal S/A. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.25-31, março/1993.

JUHNKE, Klaus Jürgen. **A Eficiência das Ferrovias no Transporte Metropolitano**. São Paulo: Edgard Blücher, 1968.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios da Geografia Humana.** Lisboa: Cosmos, 1954.

LEFÉVRE, José Eduardo de Assis. **O papel do transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: FAU/USP, 1985.

LEITE, José Antonio. Ultimo Apito. **Diário Popular, Revista Já**, São Paulo, pp.8-12, 4 de abril de 1999.

LENCIONI, Sandra. Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e transformações industriais. **Revista do Departamento de Geografia.** FFLCH/USP, São Paulo, n. 12, pp.27-42, 1998.

LEONEL, Flavio. Alckmin fecha contrato para linha 4 do Metrô. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.5, 7 de agosto de 2004.

LEOPOLDO, Ricardo. Modernização, só com parcerias. **Jornal O Estado de São Paulo, Caderno Especial O Novo Mapa do Brasil**, São Paulo, p.H-4, 19 de março de 2006.

LOPES, Marcus. Prefeitura investirá US$ 15 milhões em metrô. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.3, 4 de abril de 2003.

LIMA, Sergio de Souza. Processo de Urbanização e Política Urbana (In): **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**, 2º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MARQUES, Gerusa. Agora, governo quer aumentar consumo de energia: Decreto deve reduzir custos das ferrovias. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, Caderno B, p.7, 17 de abril de 2003.

MAYRINK, José Maria. Mais Ferrovias. E o país começa a fabricar vagões. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.10, 10 de julho de 2001.

MEDEIROS, Borges Alves. Privatização ou arrendamento: uma opinião. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.46-47, novembro/1988.

MELLO, Karla Reis Cardoso. **Transporte urbano de passageiros**: as contradições do poder público. São Paulo: Café Editora Expressa, 2000.

MELLONI, Eugênio. Transportes: Estado vai criar nova estrutura para o setor. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.12, 17 de dezembro de 2000.

METRÔ-RJ: quem lucrou com a concessão?. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.10-14, junho/1999.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec-Pólis, 1984.
MONTEIRO, Tânia. Transportes: 29 licitações já estão suspensas. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.3, 8 de janeiro de 2003.

MORAES, Rita. De volta aos trilhos. Projeto de recuperação da Estação da Luz. **Revista Isto É**, São Paulo, pp.72-73, 4 de agosto de 1999.

MOREIRA, Silvia. **São Paulo na Primeira República**: as elites e a questão social. São Paulo: Brasiliense, 1988.

NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. Globalização: uma volta no tempo. **Revista do Departamento de Geografia**, FFLCH/USP, São Paulo, n. 14, pp.89-99, 2001.

NÍTOLO, Miguel. Ainda Fora dos Trilhos: Privatização moderniza ferrovias, mas passageiros continuam sem vez. **Revista Problemas Brasileiros**, São Paulo, pp.4-8, janeiro-fevereiro/1999.

NOVA Luz sobre São Paulo: projeto Integração Centro. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 16-22, abril/2001.

NOVAS estações para maior conforto e segurança. **Revista Nossa Estrada**, São Paulo, n. 469, pp.26-29, 1978.

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

OLIVEIRA, Francisco. Acumulação Monopolista, Estado e Urbanização: A nova qualidade do conflito (In): **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**, 2º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

O que o Plano Diretor propõe para 2010. **Jornal da Tarde**, São Paulo, caderno A, pp.8/10, 20 de outubro de 2001.

OWEN, Wilfred. **O caos motorizado**: análise de transportes metropolitanos. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1971.

PAIVA, Uilson. Empresa construirá 3 trechos do Rodoanel. **Jornal o Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.3, 12 de janeiro de 2000.

PASSAGEIROS em alta. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.16-18, junho/1999.

PAUL, Gustavo. Senado aprova reformulação do Ministério dos Transportes. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.10, 27 de abril de 2001.

PAULIQUEVIS, Marina. A Volta da ferrovia dos tuiuiús e jacarés. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, pp.1 e 3, 15 de agosto de 2003.

PEREIRA, Renée. PPP vai ajudar a infra-estrutura. Mas demora. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p. 3, 11 de julho de 2004.

_____. Ferrovias têm mais investimentos que rodovias. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, Caderno B, p.4, 12 de outubro de 2003.

_____. Locomotivas usadas renovam frota brasileira. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.5, 10 de setembro de 2003.

_____. Brasil Ferrovias só tem duas qualificadas. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.8, 23 de março de 2006.

_____. Expansão ferroviária prevê compra de trem chinês. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.4, 02 de novembro de 2006.

POSSAS, Lídia Maria Viana. **Mulheres, trens e trilhos:** modernidade no sertão paulista. Bauru, São Paulo: Edusc, 2001.

PROJETOS da CPTM em andamento. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 36-37, setembro/1999.

RABINOVICI, Moisés. É dia do ferroviário, e ninguém comemora. Nem em Paranapiacaba. **Jornal da Tarde**, São Paulo, p. 18 A, 30 de abril de 2001.

_____. A crack e cola, lá vai o trem dos meninos de rua. **Jornal da Tarde**, São Paulo, caderno A, p. 12, 29 de abril de 2001.

RAMON, Jander. Ferronorte cobra liberação de recursos. **Jornal o Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno A, p.8, 7 de junho de 2003.

RAMOS, José; PAUL, Gustavo. Governo lança plano para recuperar ferrovias. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.6, 23 de maio de 2003.

_____. Ministro anuncia recursos para ferrovias paulistas. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.9, 29 de maio de 2003.

RATTNER, Henrique. **Industrialização e Concentração Econômica em São Paulo**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, Instituto de Documentação, Serviço de Publicações, 1972.

RIBEIRO, Cristina. Cobrança e integração no metrô. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.4, 15 de abril de 2006.

RICARDO JR., Gaspar. **Contribuições à sua Gente**. São Paulo: Serviço Nacional da Indústria, 1987.

R$ 1,9 bi para passageiros. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, p.30, abril/2000.

RUMO ao século 21: projeto de modernização da CPTM. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.20-28, outubro/2000.

SALERNO, Mario Sergio. A indústria automobilística na virada do século (In): ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (orgs). **De JK a FHC:** a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

SANTOS, Milton. **O país distorcido**: o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.

_____. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo (In): **O novo mapa do mundo:** fim de século e globalização, 3ª ed. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1997.

SARAIVA, Flávio Mesquita. **A política econômica no período 1888-1928: uma contribuição ao estudo da formação do Estado brasileiro e da inserção do Brasil na economia mundial.** Tese de Doutorado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP, 2001.

SCARLATO, Francisco Capuano. População e urbanização brasileira (In): ROSS, Jurandy L. Sanches (org.). **Geografia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1995.

SILVA, Raul de Andrada. São Paulo nos Tempos Coloniais (In): **A Cidade de São Paulo -** Estudos de Geografia Urbana, vol. II, A Evolução Urbana. São Paulo: AGB São Paulo-Cia.Editora Nacional, 1958.

SIQUEIRA, André. Desenvolvimento agora exige velocidade máxima. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, Caderno B, p.4, 12 de outubro de 2003.

SOBRAL, Isabel. Concessionárias propõem R$ 12 bi para trens. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.8, 30 de abril de 2004.

SOUZA, Bárbara. Metrô lotado, a qualquer hora do dia. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.1, 01 de maio de 2006.

_____. A ferrovia perdida na névoa, uma trilha de heróis. **Jornal O Estado de São Paulo,** São Paulo, caderno C, p.6, 28 de maio de 2004.

_____. INSS cobre R$ 1 bilhão de empresas de ônibus. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.6, 15 de abril de 2003.

_____. Governo Federal tomba Vila de Paranapiacaba. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p. 1, 26 de agosto de 2002.

SP divide sistema ferroviário. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 13-15, abril/1991.

STUANI, Renata. GE lança locomotivas de última geração no Brasil. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno B, p.14, 11 de junho de 2004.

TAVARES, Bruno. Metrô tem aprovação maior do que carro, mostra ANTP. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, p.6, 05 de dezembro de 2006.

TOLEDO, Benedito Lima. Os Caminhos do Mar. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno C, pp.4 e 5, 15 de dezembro de 2002.

TRANSPORTE de passageiros ainda depende de subsídios ou da PPP. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, Caderno B, p.4, 12 de outubro de 2003.

TREM: novos caminhos para o Brasil. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp.32-33, outubro/1994.

TREM de Prata: a volta da ligação Rio-São Paulo. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, pp. 10-12, novembro/1994.

TREM rápido, confortável e seguro vai mudar a imagem do transporte suburbano. **Revista Nossa Estrada**, São Paulo, n. 470, pp. 30-42, 1978.

UM dos maiores investimentos em obras viárias no país: 750 milhões de dólares. **Revista Nossa Estrada**, São Paulo, n.470, pp. 10-15, 1978.

WEBER, Demétrio. Só ousadia comercial vence protecionismo, diz Lula. **Jornal o Estado de São Paulo**, São Paulo, caderno A, p.8, 07 de junho de 2003.

WILHEIM, Jorge. **Alternativas para o transporte automotivo no Brasil.** Série Monografias. São Paulo: Coordenadoria de Análise de Dados da Secretaria de Economia e Planejamento, s/d.

This document was created with Win2PDF available at http://www.win2pdf.com.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.