

A IMPORTÂNCIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA ENQUANTO FONTE DE INTERAÇÕES ESPACIAIS.¹ Fábio César de Souza², Márcio Rogério Silveira (Orientador). Campus de Ourinhos.

Este trabalho busca analisar as mudanças ocorridas na estrutura e no espaço da Estrada de Ferro Sorocabana após a sua concessão à iniciativa privada. A Estrada de Ferro Sorocabana se destaca como uma das principais ferrovias do país. Isso fica mais evidente quando observamos que esta, mesmo tendo passado por processos de outorgas, de encampações e tendo mudado de nome a mais de trinta anos, ainda, é conhecida pelo primeiro nome utilizado, mesmo pelas novas gerações. Esse fato nos levou a denominar o trecho entre a Estação Júlio Prestes, na cidade de São Paulo, até as margens do rio Paraná, em Presidente Epitácio, fronteira com Mato Grosso do Sul, como Estrada de Ferro Sorocabana. Todavia, nosso trabalho aborda, sobretudo, as interações espaciais realizadas por esta via férrea no Oeste Paulista, mais especificamente entre Rubião Júnior e Presidente Epitácio após o processo de concessão à iniciativa privada. A Estrada de Ferro Sorocabana teve uma grande importância não só como meio de interações espaciais, mas também como agente reprodutivo e transformador da sociedade, sobretudo, no oeste paulista. Contudo, percebemos que a mesma não realiza mais, na mesma intensidade, esse papel, encontrando-se em plena decadência. Podemos dizer que sua concessão à iniciativa privada e, por consequência, o fim do transporte de passageiros e a diminuição no tráfego de cargas, entre outras coisas, determinaram uma diminuição nas interações espaciais (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc.), principalmente, em nossa região de estudo, pois, o simples fato de uma cidade estar ligada a uma rede de transportes, não garante o seu desenvolvimento e progresso e, concomitantemente, sua transformação. Para isto é necessário que ocorra trocas (informações, mercadorias, população, etc.), que podem acontecer em vários níveis de densidade. Porém, após o processo de desestatização das ferrovias, algumas cidades do Oeste Paulista, passaram a servir apenas como ponto de passagem para a estrada de ferro, não estabelecendo qualquer tipo de troca com outras cidades.

Hoje após o processo de desestatização, o extenso trajeto da Estrada de Ferro Sorocabana, encontra-se praticamente abandonado, especialmente, o trecho entre Rubião Júnior e Presidente Epitácio, salvo algumas composições férreas que trafegam entre Ourinhos e Ipaussú, transportando, entre outras coisas, arroz. Como se demonstra, as concessões ferroviárias à iniciativa privada não vêm apresentando bons resultados no âmbito regional e nacional. Podemos afirmar que a antiga ferrovia Sorocabana foi uma das linhas mais prejudicadas pelas concessões ferroviárias, pois esta possui um grande potencial para transportar cargas e passageiros.

O processo de desestatização das ferrovias no estado de São Paulo está intimamente relacionado com o que ocorreu no resto do país, pois as companhias pertencentes ao estado foram incorporadas pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) através de acordos e “acertos de contas”, como é o caso da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), que serviu como forma de quitação de dívidas adquiridas pelo Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) junto à União, ou seja, foi utilizada como moeda de troca. Todavia, vale lembrar que o BANESPA foi privatizado logo em seguida pelo governo do Estado de São Paulo. A finalização do processo de desestatização da malha paulista se deu através do leilão de 10/11/1998, quando a Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN), adquiriu os direitos para administrar a malha supra citada e com isso explorar o trecho correspondente a Estrada de Ferro Sorocabana.

¹ Pesquisa realizada no âmbito dos projetos financiados pela FAPESP – Projeto Temático: “O mapa da indústria no início do século XXI. Diferentes paradigmas para a leitura territorial da dinâmica econômica no Estado de São Paulo”, coordenado pelo Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e desenvolvida pela UNESP, USP, UFPR e UNIOESTE – Projeto Regular: “Dinâmica produtiva regional e transferências de recursos privados para infra-estruturas públicas no território paulista: o caso da região de Ourinhos”, coordenado pelo Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira e desenvolvida pela UNESP, Campus de Ourinhos.

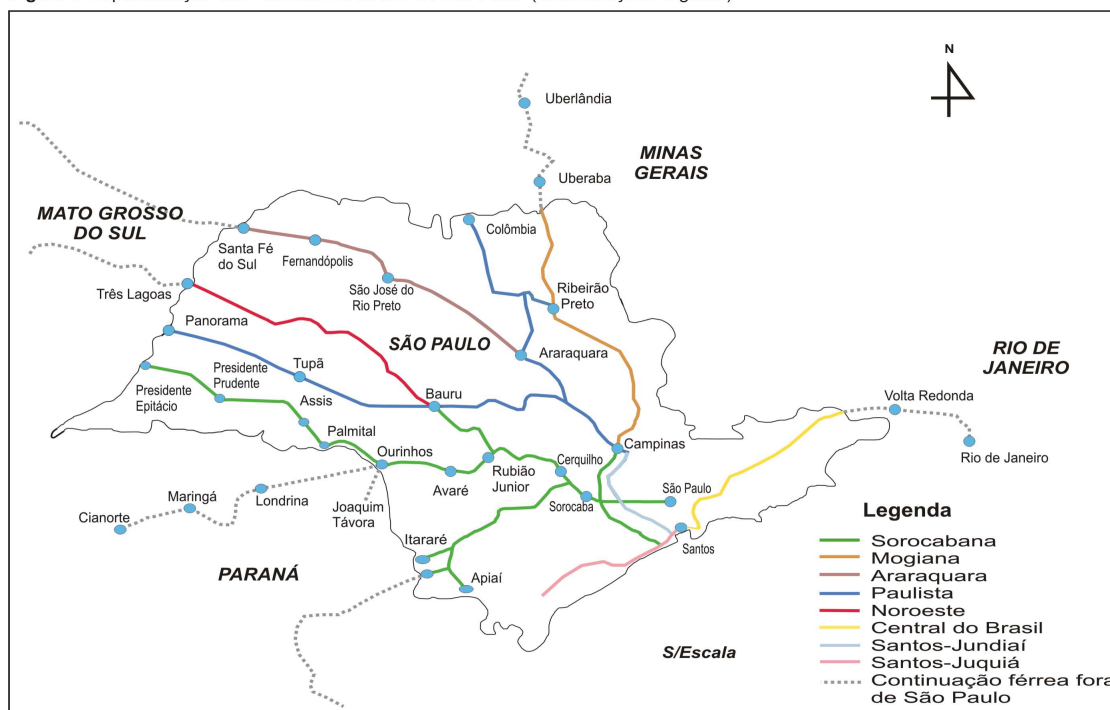
² Aluno integrante do Grupo de Estudo em Desenvolvimento Regional e Infra-Estrutura (GEDRI), vinculado à UNESP campus de Ourinhos, e com abrangência nacional.

A nova controladora da antiga malha paulista, iniciou suas operações no transporte ferroviário de cargas a partir do dia 01/01/1999, no que diz respeito ao transporte de passageiros, esse foi suspenso em 16/01/1999, quando trafegou pelos trilhos da Sorocabana a última composição de passageiros, pois vale destacar que a concessão desse serviço (transporte de passageiros), não consta no contrato de concessão assinado entre a Ferrobán e o governo federal, certamente pelo fato desse serviço não possuir tantos atrativos, como o transporte de cargas. Após o início das operações, a Ferrobán, demonstrou certo desinteresse pela exploração de alguns trechos da malha paulista, entre eles, um trecho da estrada de ferro Sorocabana, com isso a empresa iniciou, assim, um processo de sub-concessão, passando a dividir seus trechos com outras concessionárias, como a ALL, no trecho da Sorocabana, entre Rubião Júnior e Presidente Epitácio e com a MRS Logística, no trecho entre Jundiaí e Pederneiras. Processo esse que não constava no edital e no contrato inicial de concessão. Todavia, esse fato, foi legalizado, recentemente, pelo Ministério dos Transportes (SILVEIRA, 2003).

A partir de 2002, a Ferrobán passou a integrar a Brasil Ferrovias, uma *holding*, que controlava várias ferrovias em diversas regiões do Brasil, integrando dois tipos de bitolas (métrica e larga) e, com isso, acabava estabelecendo importantes ligações entre as regiões exportadoras do Brasil e da Bolívia ao Porto de Santos (São Paulo).

Contudo a partir de 2005 através de um processo de reestruturação, a Brasil Ferrovias passou a administrar apenas o sistema de bitola larga, enquanto o sistema de bitola métrica ficou sob a responsabilidade de uma outra *holding*, a Novoeste Brasil, empresa que também fazia parte da antiga Brasil Ferrovias. Com isso, concluímos que essas duas *holdings* acabaram exercendo um oligopólio no setor ferroviário, sobretudo, no estado de São Paulo. No entanto, enquanto algumas concessionárias das Ferrovias, como a ALL e a MRS Logística, exibem resultados positivos, a Brasil Ferrovias, mesmo passando por processos de reestruturação nos últimos anos, através de financiamentos junto ao BNDES, continuou enfrentando os problemas herdados das antigas administrações. Fato que culminou com a decretação de falência da empresa, no dia 13/03/06, pela 2ª Vara de Falências e Recuperações do Fórum de São Paulo.

Figura 1: Espacialização das Ferrovias no Estado de São Paulo (denominações originais)



Fonte: Governo do Estado de São Paulo - 2006.
Organizador: Fábio Cesar de Souza

Apesar da proposta de concessão, realizada pelo BNDES, através do Plano Nacional de Desestatização, ser colocada como a saída da crise dos transportes ferroviários de cargas, é importante ressaltar que nem todos os problemas que assolavam o sistema ferroviário acabaram. Aliás, muitos só começaram. Assim, nem todos os controladores obtiveram sucesso em suas administrações. Em algumas delas a falta de investimentos continuou sendo o principal entrave para o desenvolvimento nacional e regional.

Após a entrega do setor ferroviário à iniciativa privada, houve uma série de modificações na estrutura ferroviária nacional, consubstanciadas por uma série de fusões e aquisições. Algumas concessionárias conseguiram avanços, mas outras ainda se encontram sucateadas e contribuindo muito pouco para o desenvolvimento das regiões onde exercem influência (SILVEIRA, 2003, p. 294).

Podemos dizer que no caso da Estrada de Ferro Sorocabana, integradora do pacote de concessões da RFFSA, que as perspectivas de melhorias tinham plenas condições para se concretizarem, ou seja, este trecho férreo possuía áreas para instalação de terminais bimodais (ferrovia-rodovia), acesso aos Portos de Santos e Paranaguá (via malha sul) e estabelecia ligações diretas com o “porto seco” de Maringá/PR e o terminal hidroviário (Presidente Epitácio). No caso, a Sorocabana, terminava sua linha no Oeste Paulista, em Presidente Epitácio, nas barrancas do rio Paraná, na fronteira com o Mato Grosso do Sul e, por conseguinte, podia se estabelecer como importante elo do desenvolvimento regional desse espaço e escoar parte da produção, sobretudo, agrícola da consolidada “fronteira” agrícola do país. Um sério problema que se aflorou diante da desestatização da Sorocabana foi a demissão de funcionários. Ainda, no período de pré-privatizações, com o intuito de enxugar o quadro empregatício, o Estado negociou com os funcionários a troca de direitos, ou seja, os funcionários abdicavam do Contrato Coletivo de Trabalho, firmado entre 1983 e 1984, que previa a garantia de emprego para todos os funcionários da FEPASA que tivessem mais de quatro anos de dedicação à empresa em troca de uma indenização que seria paga pelo estado. O valor dessa indenização variava de acordo com a quantidade de anos de trabalho. No entanto, na pós-privatização, essa política de demissões continuou, visando à reestruturação administrativa. Contudo, segundo Rosa (2003), isso só pôde ser realizado mediante a instauração de diversos PDVs (Planos de Desligamento Voluntário). Além dos problemas da demissão de funcionários, vários outros foram surgindo após a desestatização. Entre eles podemos citar: 1) o completo estado de abandono do patrimônio público, como é caso de várias estações de embarque, que se encontram destruídas; 2) a retirada da rede aérea (fios de eletrificação), que ocasionou o abandono das subestações de energia; 3) o fim do transporte de passageiros, que acabou isolando várias cidades que, ainda, não possuem um completo serviço rodoviário e; 4) a desativação dos trechos considerados anti-econômicos pela concessionária. Todavia, algumas opiniões se divergem a respeito dos trechos anti econômicos. Segundo o dirigente do Sindicato dos Ferroviários da Zona Sorocabana e presidente da Câmara dos vereadores de Ourinhos, José Claudinei Messias, “a linha entre Londrina e Maringá é praticamente paralela à linha Ourinhos-Presidente Epitácio, que sempre operou pelo porto de Santos. A ALL opera o Porto de Paranaguá. Então, essa linha da antiga Sorocabana acaba sendo concorrente. A ALL ‘comprou’ esse trecho da Ferrobán no processo de privatização, a meu ver apenas para desativar e ficar apenas com a linha de Maringá”.

Em relação ao tráfego de trens, podemos dizer que são poucas as cidades que se destacam na movimentação de trens no trecho da antiga Sorocabana, entre elas cabe destacar a cidade de Ourinhos, que serve como plataforma de embarque e desembarque de combustível e arroz que se destinam para o norte paranaense. Segundo informações colhidas no escritório da ALL na cidade de Ourinhos, apenas um trem se desloca diariamente para a cidade de Presidente Prudente, transportando combustível originário da Refinaria de Araucária/PR.

Com tantos problemas relacionados às concessionárias, muitos municípios acabaram sentindo-se prejudicados com as concessões, entre os principais discursos, se evidencia que a ferrovia além de não trazer mais desenvolvimento direto para a cidade, acabou se tornando um problema, pois as concessionárias, acabam não cuidando das questões de segurança e limpeza as margens dos trilhos na área urbana e isso acaba sobrecarregando as prefeituras. Essa situação é clara em várias cidades ao longo do trecho da Sorocabana, podemos citar: Botucatu, Avaré, Ourinhos, Assis, etc. Vale destacar ainda, que mesmo em cidades onde a concessionária possui escritórios, a situação não se diferencia. No entanto, existe um movimento na cidade de Ourinhos, liderado pelos governantes, para a retirada do pátio e das linhas da ferrovia que se encontra na região central da cidade, servindo como um elemento de segregação socioespacial. Contudo, vários estudos estão sendo realizados junto ao Ministério dos Transportes, para analisar a viabilidade do projeto.

Ao realizar a desestatização do serviço público tanto o Governo Federal quanto o Governo estadual tentaram transferir suas dificuldades para o setor privado, no entanto, em alguns setores, nem mesmo a nova administração foi capaz de impulsionar algum crescimento, no caso do setor ferroviário isso fica claro quando vemos algumas concessionárias indo a leilão, podemos dizer também que o legado deixado por essas empresas não são nada frutíferos, ou seja, a total falta de investimentos no setor ferroviário acabou afetando sua recuperação, pois, tanto o material rodante, quanto o permanente estão em estados de péssima conservação em várias ferrovias e não é diferente nos trilhos administrados pela ALL, mesmo esta sendo uma das concessionárias que mais obtém lucro na atualidade. Podemos dizer também que essa ferrovia não vem desempenhando mais nenhum tipo de interação espacial em várias cidades do oeste paulista acarretando assim uma estagnação no desenvolvimento dessa região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARBIERI, Antonio Carlos; SILVA, Manuel Joaquim Duarte da; AGNELLI, Norival. **Gestão estatal versus gestão privada: o caso das ferrovias brasileiras**. Simpósio de Engenharia de Produção, 12, Bauru, **Anais do SIMPEP**, Bauru:
- CORRÊA Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p.279-318.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 15-47.
- LEITE, José Ferrari. **A Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**. Presidente Prudente: FFCL - Presidente Prudente, 1972.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes. 1982. 2º ed.
- SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como categoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 54, p. 81-100. 1977.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente: Tese de Doutorado em Geografia, FCT/UNESP – Presidente Prudente, 2003.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às Parcerias Público-Privadas. **Revista Geosul**, Florianópolis, v. 20, n. 39, p. 29- 42, jan./jun. 2005.
- TONÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD livros Editora, 1996.