

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS (UFSCar)
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS (CCHB)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGGeo-SO)

Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho

**ENTRE O ESTADO E O CAPITAL:
FERROVIA E TERRITORIALIDADE EM SOROCABA**

Sorocaba

2019

Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho

**ENTRE O ESTADO E O CAPITAL:
FERROVIA E TERRITORIALIDADE EM SOROCABA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo-SO), do Centro de Ciências Humanas e Biológicas (CCHB), da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), campus Sorocaba, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Sorocaba

2019

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

MAUÁ FILHO, Clovis Hiran Fuentes

Entre o Estado e o capital: ferrovia e territorialidade em Sorocaba / Clovis Hiran Fuentes MAUÁ FILHO. -- 2019.

172 f. : 30 cm.

Dissertação (mestrado)-Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba

Orientador: Gilberto Cunha Franca

Banca examinadora: Carlos Henrique Costa da Silva, Fabricio de Francisco Linardi

Bibliografia

1. Ferrovia. 2. Sorocaba. 3. Territorialidade. I. Orientador. II. Universidade Federal de São Carlos. III. Título.

Ficha catalográfica elaborada pelo Programa de Geração Automática da Secretaria Geral de Informática (SIn).

DADOS FORNECIDOS PELO(A) AUTOR(A)

Bibliotecário(a) Responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano – CRB/8 6979



Folha de Aprovação

Assinaturas dos membros da comissão examinadora que avaliou e aprovou a Defesa de Dissertação de Mestrado do candidato Clóvis Hiran Fuentes Mauá Filho, realizada em 12/11/2019:



Prof. Dr. Gilberto Cunha Franca
UFSCar



Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva
UFSCar



Prof. Dr. Fabrício de Francisco Linardi
UNISO

AGRADECIMENTOS

A conclusão desta pesquisa científica não teria sido possível sem o apoio e ajuda de diversas pessoas, a quem deixo meus agradecimentos.

Em primeiro lugar, à minha família e à minha namorada Alifânia, agradeço pela paciência e apoio a mim dispensados durante a árdua trajetória da realização do curso de mestrado.

Aos amigos da primeira turma do Programa de Mestrado em Geografia da UFSCar e das primeiras turmas do curso de Licenciatura em Geografia da UFSCar (em especial da minha, a “zero-doze”) e a todos os amigos que participaram dessa jornada, agradeço pela camaradagem e pelos valiosos ensinamentos sobre a Geografia e a vida.

Agradeço aos professores da licenciatura e do mestrado em Geografia da UFSCar, em especial os professores Carlos Henrique “Rico” Costa da Silva, Emerson Martins Arruda, Neusa de Fátima Mariano e Rita de Cássia Lana – pelas valiosas contribuições para a confecção deste trabalho. Sobretudo, deixo registrado o agradecimento especial ao meu orientador, Gilberto Cunha Franca, pela parceria, preocupação e disposição demonstradas ao longo da pesquisa.

Agradeço, ainda, a todos que me apoiaram em algum momento ou outro nesta árdua jornada que é a pesquisa científica, de formas simples ou imprescindíveis, academicamente, profissionalmente ou pessoalmente – deixo a todos a minha gratidão.

Por fim, encerro estes agradecimentos com uma reverência a Deus, a quem os agradecimentos prescindem de justificativa.

*Nunca estivemos tão longe
do país com que sonhamos um dia.*

(Celso Furtado)

RESUMO

MAUÁ FILHO, Clovis Hiran Fuentes. **Entre o Estado e o capital: ferrovia e territorialidade em Sorocaba.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, 2019.

Este trabalho tem por objetivo compreender o processo em curso de degradação das estruturas ferroviárias na cidade de Sorocaba, inaugurado após a privatização de 1998 e que levou ao abandono e ruína de diversas estruturas ferroviárias na cidade, bem como os interesses envolvidos na recente disputa relativa aos novos usos sociais deste patrimônio ferroviário. Buscou-se atrelar a relação (pretérita e atual) entre a ferrovia e a cidade à formação da territorialidade local, através do estudo do desenvolvimento histórico da ferrovia em Sorocaba e em seu papel na produção urbana. Para tanto, buscou-se amparo através da teoria do desenvolvimento geográfico desigual, de David Harvey, bem como de sua teoria espacial tripartite. Para o entendimento de questões territoriais, compôs-se uma análise envolvendo diversos autores, com ênfase para Michel Foucault, Jean Gottmann, Claude Raffestin e David Harvey. Tanto para compreender a ferrovia enquanto artífice na produção do espaço urbano quanto para analisar sua degradação em Sorocaba, buscou-se entendê-la por meio de suas características enquanto capital fixo, com base na definição marxista e na leitura de David Harvey sobre os impactos geográficos desta forma de capital. Para analisar os interesses e disputas territoriais envolvidos, priorizou-se a compreensão das relações entre Estado e capital, fazendo-se um breve histórico sobre o desenvolvimento ferroviário no país com ênfase nessa relação, e o suporte teórico de Giovanni Arrighi, David Harvey e Nicos Poulantzas. Por fim, fez-se um levantamento da atual situação das estruturas ferroviárias em Sorocaba, definindo atores e interesses relacionados à ferrovia na cidade, através de estudo fotográfico, análise documentos oficiais e material jornalístico.

Palavras-chave: Ferrovia; Sorocaba; Produção do Espaço Urbano; Territorialidade; Estado; Capital Fixo.

ABSTRACT

MAUÁ FILHO, Clovis Hiran Fuentes. **Between state and capital:** railroad and territoriality in Sorocaba. Dissertation (Master's degree). Graduate Program in Geography – Federal University of São Carlos, Sorocaba campus, 2019.

This paper aims to understand the ongoing process of degradation of railway structures in the city of Sorocaba, inaugurated after the privatization of 1998 and which led to the abandonment and ruin of various railway structures in the city, as well as the interests involved in the recent dispute over the new social uses of this railway heritage. It was sought to link the (past and present) relationship between the railroad and the city to the formation of local territoriality, by studying the historical development of the railroad in Sorocaba and its role in urban production. To this end, support was sought through David Harvey's theory of uneven geographical development, as well as his tripartite spatial theory. For the understanding of territorial issues, an analysis was composed involving several authors, with emphasis on Michel Foucault, Jean Gottmann, Claude Raffestin and David Harvey. Both to understand the railroad as an artificer in the production of urban space and to analyze its degradation in Sorocaba, it was sought to understand through its characteristics as fixed capital, based on the Marxist definition and David Harvey's reading about the geographical impacts of this form of capital. In order to analyze the territorial interests and disputes involved, the understanding of the relations between state and capital was prioritized, giving a brief history about the railway development in the country with emphasis on this relationship, and the theoretical support of Giovanni Arrighi, David Harvey and Nicos Poulantzas. Finally, a survey was made of the current situation of the railway structures in Sorocaba, defining actors and interests related to the railway in the city, through photographic study, analysis of official documents and journalistic material.

Palavras-chave: Railway; Sorocaba; Urban Space Production; Territoriality; State; Fixed Capital.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em 1821	- 20
Figura 2 -	Localização do Complexo Ferroviário de Sorocaba (em amarelo)	- 26
Figura 3 -	Complexo Ferroviário de Sorocaba (principais estruturas)	- 28
Figura 4 -	Armazém de bagagens (atual “Barracão Cultural”)	- 29
Figura 5 -	Armazém de abastecimento (atual MACS)	- 29
Figura 6 -	Edifício do Curso de Ferroviário	- 30
Figura 7 -	Antiga casa de funcionário (Museu da EFS)	- 30
Figura 8 -	Antiga casa de funcionário – “Chalé Francês” (atual Pinacoteca de Sorocaba)	- 31
Figura 9 -	Galpão do conjunto de Oficinas de locomotivas	- 31
Figura 10 -	Prédio da Superintendência Regional	- 32
Figura 11 -	Prédio da guarita	- 32
Figura 12 -	Escola Matheus Maylasky	- 33
Figura 13 -	Antiga metalúrgica Nossa Senhora Aparecida, atual Gerdau (ao fundo) e antiga Indústrias Têxteis Barbero (ao centro)	- 35
Figura 14 -	Nó viário no Complexo Ferroviário	- 36
Figura 15 -	Oficinas da EFS em Sorocaba, data incerta	- 41
Figura 16 -	Interior das Oficinas da Sorocabana, data incerta	- 41
Figura 17 -	Rota bandeirante para o oeste	- 48
Figura 18 -	Mosteiro de São Bento, data incerta	- 49
Figura 19 -	Carro de Boi utilizado pelas tropas, data incerta	- 50
Figura 20 -	Divisão territorial do trabalho do tropeirismo	- 51
Figura 21 -	Gravura de Sorocaba, em 1827	- 53
Figura 22 -	Ponte sobre o Rio Sorocaba, em 1886	- 54
Figura 23 -	Região central de Sorocaba, em 1889	- 58
Figura 24 -	Fábrica Nossa Senhora da Ponte, data incerta	- 61
Figura 25 -	Uso dos termos “Além Linha” e “Além Ponte” em site de mapas	- 62
Figura 26 -	Centro de Sorocaba	- 66
Figura 27 -	Antiga fábrica Nossa Senhora da Ponte (atual Shopping Center “Pátio Cianê”)	- 66
Figura 28 -	Antiga fábrica Santa Rosália, atual Supermercado “Extra”	- 67
Figura 29 -	Ferrovias paulistas, em 1985	- 83

Figura 30 - Ferrovias privatizadas	- 94
Figura 31 - Manchete no site de notícias Exame (1)	- 100
Figura 32 - Manchete no site de notícias Exame (2)	- 103
Figura 33 - Mapa de atuação das principais empresas do Grupo COSAN	- 106
Figura 34 - Estrutura acionária da RUMO	- 107
Figura 35 - Evolução das ações da RUMO (em azul) e a média da BOVESPA (em cinza)	- 108
Figura 36 - Concessionárias associadas à ANTF, em 2016	- 109
Figura 37 - Malhas ferroviárias operadas pela RUMO	- 110
Figura 38 - “Ativos estratégicos” (portos e ferrovias) da RUMO	- 111
Figura 39 - Reportagem na Folha de São Paulo, em 1961	- 112
Figura 40 - Manchete no site do jornal Estado de São Paulo	- 116
Figura 41 - Plataforma da Estação Ferroviária	- 117
Figura 42 - Interior da Estação Ferroviária após incêndio em 2015	- 118
Figura 43 - Interior da Estação Ferroviária	- 118
Figura 44 - Área próxima à plataforma da Estação Ferroviária	- 119
Figura 45 - Galpões abandonados, em 2016	- 120
Figura 46 - Estação Brigadeiro Tobias (“Passa Três”) em 1980	- 121
Figura 47 - Estação Brigadeiro Tobias (“Passa Três”) em 2019	- 122
Figura 48 - Manchete no site de notícias G1	- 123
Figura 49 - Estação George Oetterer, em 2019	- 123
Figura 50 - Reportagem no site de notícias Exame (3)	- 127
Figura 51 - Descrição do projeto estadual do trem de passageiros	- 127
Figura 52 - Totem da Escola Municipal Matheus Maylasky	- 130
Figura 53 - Base da Guarda Civil Municipal	- 130
Figura 54 - “Barracão Cultural”	- 131
Figura 55 - “Casa do Turista”	- 131
Figura 56 - Museu da Estrada de Ferro Sorocabana	- 132
Figura 57 - Sede da SECULTUR	- 132
Figura 58 - Pinacoteca, no “Chalé Francês”	- 133
Figura 59 - Placa do IAB, no “Chalé Francês”	- 133
Figura 60 - Traçado previsto para o VLT	- 134
Figura 61 - Projeto do VLT (municipal) e Trem Regional (estadual)	- 135
Figura 62 - Propostas de transporte levantadas pela URBES	- 135

Figura 63	Levantamento da área do Complexo Ferroviário e adjacências, com propostas de aproveitamento imobiliário	- 137
Figura 64	Fábrica Santa Maria, data incerta	- 138
Figura 65	Conjunto remanescente da Fábrica Santa Maria, em 2018	- 138
Figura 66	Museu do Esporte	- 139
Figura 67	“Locomotiva 58” em passeio comemorativo	- 140
Figura 68	Interior do MACS (01)	- 141
Figura 69	Interior do MACS (02)	- 142
Figura 70	Abrigos improvisados na linha férrea	- 143
Figura 71	Abrigo feito na estrutura metálica da plataforma da Estação Ferroviária	- 143

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Fases do desenvolvimento histórico ferroviário brasileiro	- 77
Quadro 2 -	Acontecimentos na história ferroviária brasileira	- 79-80
Quadro 3 -	Marcos legais e administrativos relativos à privatização	- 88
Quadro 4 -	Consórcio “Ferrovias” (empresa FERROBAN)	- 96
Quadro 5 -	Empresas concessionárias	- 99
Quadro 6 -	Fatos importantes da ALL, entre 1997 e 2013	- 100-101
Quadro 7 -	Concessões da ALL	- 101
Quadro 8 -	Composição acionária da ALL, em novembro de 2012	- 101
Quadro 9 -	Composição acionária da RUMO, 2019	- 106

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Sorocaba e Região Metropolitana	- 17
Mapa 2 -	Mapa da linha ferroviária no Município de Sorocaba	- 24

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística Sociedade Anônima

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

B3 – Brasil, Bolsa, Balcão Sociedade Anônima (Bolsa de Valores de São Paulo)

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNDESPAR – BNDES Participações Sociedade Anônima

CIANÊ – Companhia Nacional de Estamparias

CMDP – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba

CND – Conselho Nacional de Desestatização

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

COSAN – COSAN Sociedade Anônima

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFEV – Estrada de Ferro Elétrica Votorantim

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FERROBAN – Ferrovia Bandeirantes Sociedade Anônima

FID – Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos

FMI – Fundo Monetário Internacional

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MACS – Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba

MPF-Sorocabana – Associação Movimento de Preservação Ferroviária do Trecho Sorocabana

OMC – Organização Mundial do Comércio

ONG – Organização Não-Governamental

OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

PIL – Programa de Investimentos em Logística

PND – Programa Nacional de Desestatização

PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes

PNRF – Plano Nacional de Revitalização de Ferrovias

PPP – Parceria Público-Privada

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RUMO – Rumo Logística Operadora Multimodal Sociedade Anônima

S/A – Sociedade Anônima

TIC – Trem Intercidades

URBES – Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	1
2	ESPAÇO, TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE	5
3	A CIDADE E A FERROVIA	17
3.1	PANORÂMICA ECONÔMICO DE SOROCABA.....	17
3.2	HISTÓRICO DA FERROVIA SOROCABANA.....	19
3.3	A FERROVIA EM SOROCABA.....	24
4	A FERROVIA ENQUANTO CAPITAL FIXO E ESPACIALIDADE	39
5	A FERROVIA PRODUZ A CIDADE	47
6	PRIVATIZAÇÃO E TERRITORIALIDADE	69
6.1	RELAÇÕES ENTRE ESTADO E CAPITAL.....	70
6.2	HISTÓRICO FERROVIÁRIO BRASILEIRO.....	78
6.3	AS PRIVATIZAÇÕES NA DÉCADA DE 1990.....	85
6.3.1	A privatização das ferrovias brasileiras.....	93
6.4	O CAPITAL NA FERROVIA – A EMPRESA CONCESSIONÁRIA.....	100
7	A DEGRADAÇÃO DA FERROVIA EM SOROCABA	113
8	INTERESSES E DISPUTAS SOBRE A FERROVIA	125
9	CONCLUSÃO	143
10	REFERÊNCIAS	147

1 INTRODUÇÃO

É alta madrugada e o silêncio impera em um bairro próximo ao centro da cidade. Um som grave e intimidador viaja pelo ar e acorda os que têm o sono mais leve – a buzina sempre é acionada quando o trem passa pela cidade. Durante o dia, crianças acenam quando ouvem a mesma buzina, que dessa vez soa muito mais amigável. Todos os dias, há quase um século e meio, o trem passa pelo emaranhado urbano. O trem faz parte de Sorocaba. No entanto, essa percepção, de certa harmonia no cotidiano urbano, esconde uma realidade atual muito menos agradável sobre a relação entre a cidade de Sorocaba e sua ferrovia.

Carros e pessoas passam apressados pela avenida onde se localiza a Estação Ferroviária e não se atêm ao que acontece com a ferrovia. De seus veículos, não sentem o odor fétido que o prédio exala e não enxergam as escondidas, porém profundas, marcas de deterioração que as políticas ferroviárias impõem há décadas ao patrimônio público. Das ruas e avenidas que margeiam o perímetro do Complexo Ferroviário não se veem os edifícios destruídos no interior do terreno – e se ignoram os moradores em condição de rua que os utilizam como moradia. Uma realidade extremamente grave, mas, afinal, quem se importa?

O grande capital não se importa. Conquanto a locomotiva continue arrastando vagões a carregar coisas vindas de longe, rumo a mais longe ainda, tudo estará bem. Ao Estado, que privatizou suas ferrovias promovendo uma “acumulação por espoliação” do patrimônio público, interessa que a ferrovia aja enquanto plataforma para a exportação de commodities, possibilitando a acumulação para o grande capital e abastecendo o Tesouro Nacional. Nesse cenário de descaso entre os principais atores envolvidos, qual é o “Rumo” da ferrovia? No meio de interesses tão poderosos, quem se importaria com as pequeninas estações ferroviárias destruídas de Brigadeiro Tobias e George Oetterer? A dinheirama que modernizou essa fração do capital fixo da ferrovia para fazer fluir commodities é alta e precisa retornar em lucros. “Laissez faire, laissez aller, laissez passer”¹. A ferrovia em Sorocaba? Deixe ir, deixe passar... deixe destruir?

Mas, e a cidade de Sorocaba, não se importa? Após crescer vertiginosamente nas últimas décadas, amparada pelas rodovias que se alastraram pelo país, a cidade

¹ Em tradução livre, “Deixe fazer, deixe ir, deixe passar”, antiga máxima do liberalismo.

se apartou da ferrovia que um dia carregou seu nome e que hoje faz parte de uma tal “malha paulista” – uma denominação pueril para quem um dia já teve a altivez de ser a “Sorocabana” – de ter sido vida, trabalho e obra de milhares de ferroviários em tantas cidades, por tantas décadas – e também de ser apenas o trem que ali passava, na vida cotidiana da cidade, distraindo as crianças.

Sorocaba teve na ferrovia um destacado artífice de seu espaço urbano por décadas e que, mesmo na atual situação de degradação em que a ferrovia se encontra, ainda é força de produção urbana e nela continuar a existir. A influência da ferrovia em Sorocaba está no traçado do viário urbano, nas delimitações das divisões administrativas da cidade, na conformação física e social de diversos bairros, nos congestionamentos causados pela dificuldade de transposição da linha férrea, nos belíssimos edifícios que deixou de legado. Está no estudante que atravessa o leito férreo através de aberturas no alambrado e passagens irregulares para ir à escola que se localiza no Complexo Ferroviário; na criminalidade que se aproveita dos matagais que grassam pelos terrenos abandonados; em movimentos da sociedade local pela preservação da ferrovia e resgate da narrativa heroica da saga ferroviária; em denúncias feitas pela imprensa sobre o abandono dos antigos prédios; no legado dos outrora poderosos sindicatos ferroviários; na ponta da língua dos políticos locais em promessas eleitorais jamais cumpridas; e nos vastos terrenos altamente valorizados localizados em área central da cidade, que despertam a cobiça do capital.

Destruir para construir? Espoliar para acumular? Preservar para usar? Quantos interesses afetam a ferrovia em Sorocaba? A privatização das ferrovias, encerrada em 1998, inaugurou uma fase de abandono e destruição das estruturas ferroviárias por todo o país. Nos trechos urbanos de ferrovias país afora, os interesses do Estado e do grande capital encontram ferrovias cujas formas foram construídas para atender a “arranjos espaciais” pretéritos. Em Sorocaba, cidade que fora sede de uma companhia ferroviária e um imponente parque ferroviário, tais arranjos espaciais relacionados à ferrovia são imprescindíveis para a compreensão do desenvolvimento urbano.

Todavia, a análise também revelou sobre a ferrovia em Sorocaba interesses não diretamente ligados ao grande capital e ao Estado em sua esfera mais ampla (a União), mas pertencentes ao capital local (por exemplo, nas tentativas de uso imobiliário dos terrenos da ferrovia) e ao Estado, em seus entes regional (o Estado de

São Paulo) e local (o Município de Sorocaba), através de diversos projetos de aproveitamento das estruturas ferroviárias. Em Sorocaba, tais estruturas, atualmente protegidas, possuem o *status* de “patrimônio ferroviário”, embora, no mais das vezes, tal proteção não tenha se mostrado efetiva. Todavia, os tombamentos realizados agem como fator mediador dos interesses de escala local e regional, implicando em limitações à atuação do Estado e do capital, mas, ao mesmo tempo, abrindo possibilidades de atuação para outros atores sociais, como os grupos organizados da sociedade civil (associações, OSCIPs, ONGs, etc.), interessados em outras possibilidades, como a preservação histórica ou o aproveitamento dos edifícios tombados para fins diversos. Este contexto abre um *front* de interações espaciais, refazendo o papel da ferrovia no espaço urbano sorocabano e produzindo novas territorialidades. Assim, explica-se o atual processo de degradação das estruturas ferroviárias em Sorocaba como decorrentes das relações entre Estado e capital inauguradas pela privatização de 1998, que levou ao estabelecimento de arranjos espaciais em múltiplas escalas que, por sua vez, abriram novas possibilidades a outros atores.

Para lidar com esta complexa transformação do espaço urbano atrelado à ferrovia (com implicações decorrentes na paisagem e territorialidade urbana, bem como na conformação de um “lugar da ferrovia” na cidade) e os variados interesses nela projetados, o trabalho guia-se em termos gerais pela noção de produção capitalista do espaço, como proposta por Harvey (1980, 2005, 2006, 2011, 2012), mais especificamente, no papel dos meios de transporte nessa produção capitalista do espaço em sua função de movimentar fisicamente pessoas e mercadorias (HARVEY, 2005). Concentra-se no fato de que a acumulação capitalista produz arranjos espaciais nos quais as estruturas de transportes estão inseridas, passando por transformações contínuas para se adequarem às mudanças nas formas e necessidades da acumulação de capital, sob pena de se converterem em empecilhos e, inclusive, serem destruídas (HARVEY, 2005). O capital produz espaço para atender a seus imperativos, mas os arranjos produzidos são instáveis, “em razão das várias pressões técnicas, econômicas, sociais e políticas que operam num mundo de variações naturais extremamente mutáveis” (HARVEY, 2016:139). Com essa teoria por guia, encontra-se suporte para entender as relações existentes entre capital e Estado como as forças hegemônicas nas transformações urbanas e nas novas

configurações territoriais – no caso deste trabalho, relacionadas à Sorocaba e sua ferrovia.

Como desenvolvimento teórico, realizou-se breve estudo ontológico sobre o espaço geográfico e a categoria de análise do território, bem como da territorialidade como manifestação espacial. Para a compreensão do objeto da pesquisa, apresenta-se breve histórico do desenvolvimento urbano de Sorocaba sob o prisma dos ciclos econômicos vividos e meios de transporte utilizados, com ênfase no “período ferroviário” e da “primeira indústria” que a cidade viveu, bem como um levantamento histórico da ferrovia em Sorocaba e de sua condição atual. Para entender como o grande capital compreende a ferrovia e como esta age na produção do espaço urbano, fez-se um estudo da ferrovia enquanto capital fixo. Após, buscou-se compreender as relações entre Estado e capital sobre a ferrovia no Brasil. Por fim, levantou-se as condições atuais de degradação e os interesses atualmente envolvidos sobre as estruturas ferroviárias em Sorocaba.

Motivou esta pesquisa a necessidade social de dar publicidade ao que se passa com a ferrovia em Sorocaba, uma vez o tempo lança uma fina névoa de esquecimento, que não raro se transforma em impunidade e que, no caso em tela está levando à destruição física de parte importante da história da cidade. Este trabalho, ao analisar a produção do espaço urbano local através de políticas econômicas de maior escala, ou seja, como a realidade local é transformada mediante condições gerais provenientes da relação entre Estado e capital pertinentes à ferrovia, pretende desvelar interesses existentes sobre a ferrovia em Sorocaba com o objetivo de entender a degradação do patrimônio ferroviário e as disputas atualmente em curso acerca das estruturas existentes e, com isso, a produção urbana que a ferrovia promoveu e ainda promove na cidade. Tendo a ferrovia como importante artífice do espaço urbano, objetiva-se compreender as territorialidades que ordenam e disputam o espaço produzido em Sorocaba sob sua influência.

2 O ESPAÇO, TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE

O estudo da relação entre Sorocaba e sua ferrovia alicerçou-se em dois conceitos² principais – espaço e território – e, assim, faz-se uma breve consideração sobre ambos. Sendo o espaço o objeto científico da Geografia por ser conceito capaz de exprimir a totalidade³ buscada por esta ciência (SANTOS, M. 2006), outros conceitos foram desenvolvidos como ferramentas de seu estudo, dentre os quais se destacam as categorias de análise geográfica, como o território.

O espaço é termo de grande amplitude conceitual e, nesse ponto, é fundamental a lição de Abbagnano (2007:164) de que um conceito “não é um elemento simples ou indivisível, mas pode ser constituído por um conjunto de técnicas simbólicas extremamente complexas”, motivo pelo qual Milton Santos (2006) afirma ser necessária uma definição de espaço que seja adequada à Geografia. Isto posto, adota-se aqui a teoria espacial de David Harvey⁴ (1980; 2012) que propõe um espaço que possui três dimensões: a “absoluta”, a “relativa” e a “relacional”.

A dimensão absoluta do espaço é entendida como uma “coisa em si mesma” (HARVEY, 1980:4), autossuficiente, na medida em que sua existência é “independente da matéria” (HARVEY, 1980:4). O espaço absoluto “é fixo e nós registramos ou planejamos eventos dentro da moldura que o constitui” (HARVEY, 2012:10), referindo-se “ao espaço do mapeamento cadastral, tridimensional, de localização e de posicionamento de determinado elemento, como um edifício, um centro histórico, uma cidade” (SOTRATTI, 2015). Assim, o espaço absoluto é o espaço em sua condição cartesiana, “usualmente representado como uma grade pré-existente e imóvel que permite padronizar medições e está aberto ao cálculo” (HARVEY, 2012:10), sendo utilizado para “classificar ou individualizar fenômenos” (HARVEY, 1980:4). O espaço absoluto quebra a percepção do espaço como sendo

² Por “conceito”, entende-se o instrumento teórico-filosófico utilizado para a elaboração, compreensão e organização de algo, permitindo ao pensamento realizar-se enquanto discurso, na medida em que explicita, revela, identifica, representa e propicia seu entendimento através da linguagem (RIBAS et. al., 1999:108-109), ou, mais sucintamente, “todo processo que torne possível a descrição, a classificação e a previsão dos objetos cognoscíveis”, com função de promover a comunicação (ABBAGNANO, 2007:164).

³ A totalidade é “o conjunto de todas as coisas e de todos os homens, em sua realidade, isto é, em suas relações, e em seu movimento”. Ou seja, é a noção de que todas as coisas presentes no universo formam uma totalidade fundamental para o conhecimento e entendimento da realidade, ou, resumidamente, a “realidade em sua integridade” (SANTOS, M. 2006:74).

⁴ A primeira publicação da teoria espacial de Harvey acontece no livro “Social justice and the city” (“A justiça social e a cidade”), publicado em 1973.

unicamente um produto social, não existindo como realidade autônoma⁵. Levando-se em conta uma ferrovia, o espaço absoluto está, por exemplo, no terreno que suas construções pelo território ou estruturas nas cidades ocupam. O espaço absoluto encontra a ferrovia em perspectiva estática, considerada no espaço não em seu movimento de transporte, mas em sua própria existência. Na ferrovia em Sorocaba, é o espaço de cada dormente assentado na linha férrea, da disposição dos prédios no Complexo Ferroviário, da ferrovia como produto dado, como se ali sempre houvesse existido.

O espaço relativo é intrinsecamente ligado aos transportes, pois que é tomado como resultado das relações entre os objetos e tem sua existência “somente porque tais objetos existem e se relacionam” (HARVEY, 1980:4-5). Manifesta-se através “da circulação, dos usos e dos fluxos, das cartas temáticas, do movimento, da mobilidade, da aceleração e da compressão do espaço-tempo” (SOTRATTI, 2015) e “oferece uma multiplicidade de localizações, permitindo a elaboração de mapas completamente diferentes de localizações relativas a, por exemplo, custo, tempo, modo de transporte, etc.” (SOTRATTI, 2015). O espaço relativo é o das “múltiplas geometrias que podemos escolher” (HARVEY, 2012:11) e, portanto, depende “estritamente daquilo que está sendo relativizado e por quem” (HARVEY, 2012:11). Assim, em relação a uma ferrovia, o espaço relativo se encontra, nitidamente, em sua função de transportar, de fazer circular. É o espaço dos fluxos, do capital se relacionando no espaço e que participou da produção de uma Sorocaba industrial.

Por fim, a dimensão relacional deriva do espaço relativo e nos permite apreender aquilo que nele se internaliza. Diferencia-se do espaço relativo por estar “contido em objetos, no sentido de que um objeto existe somente na medida em que contém e representa dentro de si próprio as relações com outros objetos” (HARVEY, 1980:5). Assim, na dimensão relacional, o espaço encontra-se embutido ou interno ao processo que, de forma externa, corresponde ao espaço relativo – em outras palavras, enquanto o espaço relativo atine às relações entre objetos em perspectiva externa a tais relações, o espaço relacional diz respeito às relações internas entre os objetos

⁵ Sobre a tendência em se entender o espaço somente como produto social, “um bom número dos estudos sobre a urbanização, quando se referem à questão espacial, tem acentuado a dimensão da produção do espaço, ou seja, o espaço unicamente como produto social. Esta forma de ver era sustentada pela assunção de que o espaço não existe como realidade autônoma ou mesmo como condicionador social. A preocupação essencial traduzia-se em ver como é que o todo social produzia o seu espaço [...]” (GAMA, 1992:165).

que o compõem, fazendo com que os processos existentes definam “seu próprio quadro espacial” (HARVEY, 2012:12). Esta dimensão implica na “ideia de relações internas, segundo a qual um evento não pode ser compreendido a partir de um único ponto, mas dependerá de tudo o que ocorre ao seu redor” (SOTRATTI, 2015) e, inclusive, “no estabelecimento de um valor simbólico atribuído a esse elemento, o que confere a ele um sentido completamente diferente ao de sua localização cartográfica ou tridimensional” (SOTRATTI, 2015). Ressalta-se que o elemento temporal está necessariamente ligado ao espaço nas dimensões relativa e relacional (SOTRATTI, 2015), o que não ocorre com o espaço absoluto. Porém, no espaço relacional “não há tais coisas como espaço ou tempo fora dos processos que os definem” (HARVEY, 2012:12), de forma que mesmo o tempo se encontra interno na perspectiva relacional. No espaço relacional, a ferrovia está nos vagões que se movimentam tão somente dentro da ferrovia, na memória afetiva do antigo ferroviário, nas diversas percepções acerca dos destinos que a ferrovia deveria ter. Está em sua relação com si mesma, no espaço produzido para si. Na ferrovia em Sorocaba, o espaço relacional manifesta-se claramente na existência de uma escola e mesmo de um estádio de futebol no terreno do Complexo Ferroviário, marcas de um espaço interno e próprio à ferrovia.

Quanto ao emprego das três dimensões espaciais que apresenta, Harvey (2012:15) afirma que “a decisão de utilizar uma ou outra concepção depende certamente da natureza dos fenômenos considerados”, uma vez que as três dimensões espaciais existem simultaneamente, ainda que uma das concepções prevaleça na análise. Dessa forma, respeitando a totalidade do espaço, é “mais interessante conservar os três conceitos em tensão dialética um com o outro e pensar constantemente nas interações que eles travam entre si” (HARVEY, 2012:15). Harvey (1980:5) também ressalta que caracterizar primeiramente o espaço para proceder posteriormente à sua análise não deve constituir um obstáculo, pois que o espaço se torna o que dele é feito durante o processo analítico. Assim, o espaço não se faz impositivamente absoluto, relativo ou relacional, “mas pode transformar-se em um ou em outro, dependendo das circunstâncias” (HARVEY, 1980:5). Ademais, Harvey (1980:5) também afirma que o “problema da correta conceituação do espaço é resolvido através da prática humana em relação a ele”, ou seja, com a práxis legitimando a teoria espacial e não a busca pela resolução teórica do problema relativo à sua natureza. Trata-se, portanto, de apresentar uma conceituação acerca do espaço

não tanto para suprir necessidades ontológicas, mas para possibilitar a análise científica, pois “a prática social e cotidiana resolve, com aparente tranquilidade e perfeição, os mistérios filosóficos profundos relativos à natureza do espaço e às relações entre o processo social e as formas espaciais” (HARVEY, 1980:5).

A espacialidade produzida pela ferrovia remete a uma condição particular do espaço geográfico, o espaço urbano. Sabendo-se que a “maneira de se ver a questão espacial tem implicações no modo de estudar os processos de urbanização” (GAMA, 1992:167), privilegia-se aqui a visão de Harvey sobre a compreensão da produção espacial regida sob o sistema do capital⁶. Nesse sentido:

Considere-se, então, um exemplo mais amplo de como tudo isso funciona. A produção do espaço em geral e da urbanização em particular tornou-se um grande negócio no capitalismo. É um dos principais meios de absorver o excesso de capital. Uma proporção significativa da força de trabalho total global é empregada na construção e manutenção do ambiente edificado. Grandes quantidades de capitais associados, geralmente mobilizados sob a forma de empréstimos a longo prazo, são postos em movimento no processo de desenvolvimento urbano. Esses investimentos, muitas vezes alimentados pelo endividamento, tornaram-se o epicentro de formação de crises (HARVEY, 2011:137).

A cidade enquanto espaço produzido e produtor de relações sociais (GAMA, 1992:167) é verdadeiro *locus* da produção capitalista do espaço. O poder do Estado buscou organizar a ferrovia e os fluxos espaciais. Nesse ponto, a territorialidade do Estado continua delimitando, em grande medida, o uso do espaço ferroviário, mas muito de seu poder foi transferido ao capital quando da privatização. E, neste processo, frações do Complexo Ferroviário, não aproveitados pela empresa concessionária, têm servido a uma variedade de usos, onde se projetam novas relações de poder e novas territorialidades. Quando se desce dos critérios mais gerais para a escala local do fenômeno urbano⁷, a dificuldade da análise cresce (GAMA, 1992:162) e, nesse sentido, embora a pesquisa trate de atores e interesses muitas vezes de grande envergadura e amplitude, busca os efeitos dessas relações na escala local da cidade de Sorocaba. Interessante, nesse sentido, é manter as possibilidades analíticas tanto das escalas mais amplas quanto das mais restritas⁸, estabelecendo

⁶ Visão esta que trata de aspectos espaciais da vida social como a acessibilidade, a distanciação, o uso, a dominação e o controle da produção do espaço (GAMA, 1992:167).

⁷ Como se faz neste trabalho, partindo de definições gerais para a análise de um caso específico.

⁸ Motivo pelo qual se busca entender a espacialidade e territorialidade em Sorocaba através da análise de fenômenos amplos, como a privatização ferroviária brasileira.

uma dialética entre as características estruturais e os contextos específicos que permitem encontrar na cidade, em suas permanências e mudanças, suas singularidades e particularidades (GAMA, 1992:162).

Uma vez que a pesquisa trata do espaço e territorialidade decorrentes da relação entre a cidade de Sorocaba e sua ferrovia, elege-se o território enquanto categoria⁹ de análise geográfica. Rogério Haesbaert (2014:22) afirma que categorias são espécies de conceitos que se caracterizam pela amplitude e generalidade, podendo ser de três tipos: as “analíticas”, que configuram instrumentos de pesquisa; as “da prática”, cuja natureza reside no exercício do cotidiano; e as “normativas”, de características propositivas, que se prestam a indicar caminhos; ressaltando que, não obstante a Geografia se ampare em categorias de análise, o reconhecimento e aproveitamento das outras categorias – práticas e normativas – é salutar à pesquisa, uma vez que as três espécies são indissociáveis (HAESBAERT, 2014:31).

O uso do território enquanto categoria de análise é apropriado àquelas situações “em que as relações de poder referenciadas ao controle e à gestão do espaço tornem-se indispensáveis ao entendimento da existência humana” (CABRAL, 2007:153), ou seja, o espaço geográfico analisado sob o prisma do poder. Todavia, não obstante a simplicidade dessa definição, o desenvolvimento conceitual dessa categoria de análise percorreu um caminho tortuoso pela ciência geográfica. Durante o século XIX, época da consolidação da Geografia no campo científico positivo, o território foi definido pela geografia tradicional¹⁰ como a porção da superfície terrestre apropriada e ocupada por um grupo humano, valorizando sobretudo a concretude de seus atributos naturais e sociais, e entendendo o Estado como representação máxima da sociedade e configurador territorial por excelência (CABRAL, 2007), conceito encontrado na gênese da Geografia Política, cuja obra “Geografia Política”¹¹, de Friedrich Ratzel, ganhou maior destaque. Embora não tenha sido o criador do termo “geografia política”, Ratzel é o formulador das bases tradicionais (e até hoje majoritárias) deste ramo da ciência – estabelecendo na relação entre Estado e

⁹ Por “categoria” entende-se “qualquer noção que sirva como regra para a investigação ou para a sua expressão linguística em qualquer campo” (ABBAGNANO, 2007:121), possuindo, assim, função instrumental e de linguagem.

¹⁰ Entendida como “Geografia tradicional” as correntes que existiam anteriormente a “Revolução quantitativa” e a “Geografia crítica” que despontaram na segunda metade do século XX.

¹¹ “Geografia Política” foi publicada em 1897.

território¹² sua base principal, e focando em temas como a gênese do Estado e sua relação com o espaço, o tamanho e formato do território estatal, suas fronteiras, as possibilidades de expansão ou retração, as implicações de sua localização, as funções da cidade no território estatal, as relações entre política, circulação e comunicação, o exercício do poder sobre o espaço e as territorialidades dos atores políticos (VESENTINI, 2010). Ratzel afirmou que a soberania estatal deve ser exercida sobre um território delimitado e que não há poder político independente de um espaço geográfico, superestimando a importância do território e ignorando a existência de disputas e tensões territoriais internas (VESENTINI, 2010:129-130). Este controle exclusivo do Estado sobre o território conferido pela geografia tradicional foi aproveitado e realçado pela Teoria do Estado, que entendeu o território como sendo o espaço onde o Estado exerce sua jurisdição (BONAVIDES, 1972; DALLARI, 2011), sendo mera “base geométrica do poder”¹³ (BONAVIDES, 1972:83). Nessa perspectiva redutora, o território é “simplesmente o espaço dentro no qual o Estado exercita seu poder de império (soberania)” (BONAVIDES, 1972:83), implicando entender a existência do território como tributária à existência do Estado.

Com a ascensão da geografia crítica a partir da década de 1960, surgiram oposições ao entendimento tradicional sobre o território, despontando definições mais adequadas às suas nuances e complexidades, capazes de entender sua flexibilidade e permeabilidade. Das críticas à concepção tradicional de território, a principal é a de restringi-lo à base material e ideológica do Estado, além de confundi-lo com próprio espaço¹⁴ (CABRAL, 2007:151) subtraindo ou naturalizando seu inerente aspecto político. Outra importante crítica é a de que o território, embora delimitado, não é estático ou unidimensional como antes se pensava¹⁵, sendo formado por uma série de relações internas e externas que afetam sua delimitação¹⁶ (RAFFESTIN, 1993) e lhe conferem um caráter dinâmico. Contudo, não obstante o arejamento conceitual sobre o território, o entendimento tradicional ainda encontra vigor na prática,

¹² Ratzel se referia ao território através do uso do termo “solo” (VESENTINI, 2010:129).

¹³ Concepção que aproxima o território ao espaço absoluto.

¹⁴ Havia a tendência na geografia tradicional em entender o espaço apenas em seus atributos físico-naturais, conferindo ao território atributos atualmente entendidos como próprios ao espaço social (CABRAL, 2007).

¹⁵ Para a geografia tradicional, o território se modifica de forma unidimensional, através de expansão ou retração por fenômenos como a guerra, a colonização ou tratados internacionais (RAFFESTIN, 1993; CABRAL, 2007; VESENTINI, 2010).

¹⁶ Aqui, aproximando o território às dimensões espaciais relativa e relacional de Harvey.

sobretudo na esfera estatal, fazendo com que a mera menção à palavra “território” não baste para se saber qual definição adotada quando a ele se refere. Isso porque:

[...] o conceito geográfico de território obedece tanto a perspectivas analíticas mais rígidas e simplistas, que se restringem à apropriação do espaço por grupos humanos ou privilegiam o poder em termos de Estado-nação, quanto a abordagens mais flexíveis e complexas, que, assumindo uma concepção de poder multidimensional, permitem tratar de territorialidades resultantes da coexistência de diferentes agentes, por vezes, ao mesmo tempo e numa mesma extensão do espaço físico (CABRAL, 2007:152).

A simultânea existência hodierna das concepções tradicionais e críticas sobre o território pode ser entendida através dos tipos categoriais explicados por Haesbaert (2014). A concepção tradicional, por exemplo, é geralmente adotada pelo Estado no campo da normatividade (na elaboração e hermenêutica de leis e outras normas) e da prática (no exercício da administração pública), enquanto a concepção crítica ocorre no campo analítico (por exemplo, na pesquisa científica) e também prático (por exemplo, no exercício da territorialidade exercido por atores não estatais). É o Estado o grande defensor de uma percepção tradicional do território, mas tal entendimento não reverbera mais na tecnológica sociedade do capital financeiro. Com a lógica capitalista como produtora do espaço e territorialidade urbana, verifica-se que o efetivo uso de uma ou outra concepção territorial é importante elemento superestrutural¹⁷, agindo como suporte ideológico. Nesse sentido:

[...] ideologias geográficas alimentam tanto as concepções que regem as políticas territoriais dos Estados, quanto à autoconsciência que os diferentes grupos sociais constroem a respeito de seu espaço e da sua relação com ele. São a substância das representações coletivas acerca dos lugares, que impulsionam sua transformação ou acomodamento nele. Expressam, enfim, localizações e identidades, matérias-primas da ação política (MORAES, 1988:44 apud FARIAS, 2008:12).

Dentre os pioneiros da crítica ao conceito tradicional de território, Jean Gottmann, em dois trabalhos seminais sobre o tema¹⁸, afirma que o território se diferencia das demais categorias de análise geográfica por compreender o espaço como a ordenação de componentes materiais que, respeitando condições naturais, é

¹⁷ Na teoria marxista, a superestrutura é relativa à existência e formas de Estado e consciência social, que são condicionadas pela infraestrutura, que, por sua vez, é a estrutura econômica da sociedade (BOTTOMORE, 2012).

¹⁸ Estes trabalhos são o livro “The significance of territory” (O significado do território), de 1973, e o artigo “The evolution of the concept of territory” (A evolução do conceito de território), de 1975.

delimitada pela ação humana, tendo seu uso determinado por processos políticos e atendendo a interesses específicos (GOTTMANN, 2012:523). Gottmann define o território como:

[...] uma porção do espaço geográfico que coincide com a extensão espacial da jurisdição de um governo. Ele é o recipiente físico e o suporte do corpo político organizado sob uma estrutura de governo. Descreve a arena espacial do sistema político desenvolvido em um Estado nacional ou uma parte deste que é dotado de certa autonomia. Ele também serve para descrever as posições no espaço das várias unidades participantes de qualquer sistema de relações internacionais. Podemos, portanto, considerar o território como uma conexão ideal entre espaço e política. Uma vez que a distribuição territorial das várias formas de poder político se transformou profundamente ao longo da história, o território também serve como uma expressão dos relacionamentos entre tempo e política (GOTTMANN, 2012:523).

Ressaltando a questão dos processos espaciais e da temporalidade, Gottmann areja a conceituação do território sem, contudo, romper com a ideia de supremacia estatal ou com a percepção do território em escala nacional e internacional. Foucault¹⁹ (2008), por sua vez, trata do território enquanto mediação dos meios natural e humano pela intervenção do poder, entendendo-o como “intersecção entre uma multiplicidade de indivíduos que vivem, trabalham e coexistem uns com os outros num conjunto de elementos materiais que agem sobre eles e sobre os quais eles agem de volta”²⁰ (FOUCAULT, 2008:29). Para Foucault (2008), embora seja verdadeiro que a soberania se dê em um território, seu exercício se dá por uma multiplicidade de sujeitos – quebrando, assim, com as premissas da supremacia estatal no exercício do poder territorial e da solidez interna do território. Foucault (2008) ressalta, ainda, que o exercício do poder sobre o território e a população que nele reside passa, necessariamente, por sua dominação e controle. Por sua vez, Claude Raffestin²¹ (1993), afirma o território como elemento decisivo nas relações de poder e não apenas como o espaço mobilizado do poder exercido (CABRAL, 2007:152), reconhecendo o papel ativo do território nas relações de poder. Raffestin (1993 apud CABRAL, 2007:151) afirma que o poder, atributo que confere significado ao território, deve ser

¹⁹ Na obra “Sécurité, Territoire, Population” (“Segurança, território, população”), de 2004, que transcreve o curso homônimo ministrado no ‘Collège de France’ entre os anos de 1977 e 1978.

²⁰ Definição que aproxima do território os espaços relativo e relacional de Harvey.

²¹ A obra de Claude Raffestin, incluindo seu livro mais difundido, “Pour une géographie du pouvoir” (“Por uma geografia do poder”), é bastante influenciada pelos pensamentos dos Henri Lefebvre e Michel Foucault.

entendido como “multidimensional²², pois derivado de múltiplas fontes, inerentes a todos os atores²³ e presente em todos os níveis espaciais.

O exercício do poder que configura o território cria manifestações espaciais denominadas “territorialidades” (GAMA, 1992) que, entendidas visceralmente, são o território em sua pulsação. Para Raffestin (1993:158), “a territorialidade reflete a multidimensionalidade do vivido territorial pelos membros de uma coletividade, pelas sociedades em geral”, colocando a territorialidade como o exercício da vida política em seu aspecto espacial. Sob a ótica da produção capitalista do espaço, a organização territorial revela o território como espaço orquestrado “pelas dinâmicas do capital e [...] relações e conflitos sociais inerentes ao seu momento histórico e contexto cultural” (PEREIRA, 2010:82-83). Com a territorialidade como exercício espacial do poder, ressalta-se também sua análise para o âmbito interno do território nacional – “pois é antes de mais nada como uma coisa que se exerce no interior do território que a soberania aparece” (FOUCAULT, 2008:17), transformando “a organização interna do espaço [em] preocupação principal do pensamento e da ação política” (GOTTMANN, 2012:535), especialmente através de “repartições espaciais”²⁴ (FOUCAULT, 2008:17), o que faz com que a cidade seja importante objeto de organização territorial²⁵.

Foucault (2008:83-85) enfatiza a relação existente entre território e segurança na escala urbana. Se em escala nacional o problema do território se dá pela preocupação em delimitá-lo e mantê-lo (quando não, aumentá-lo), na escala urbana a segurança do território ganha como preocupação a necessidade de se exercer domínio e controle sobre as estruturas locais e os indivíduos, aparelhando a cidade com diferentes mecanismos de segurança. A preocupação estatal na escala urbana se dá no efetivo exercício de seu poder²⁶, tendo na questão da circulação um de seus mais latentes problemas (FOUCAULT, 2008). Nesse sentido:

²² O que favorece a associação entre o território de Raffestin a perspectivas multidimensionais do espaço, como as de Lefebvre e Harvey.

²³ Enquanto Foucault (2008) utiliza o termo “sujeitos”, Raffestin (1993), utiliza “atores” para se referir a quem exerce o poder sobre o território.

²⁴ A “repartição espacial” que o território apresenta é característica importante ao se lidar com Estados federativos, como é o caso brasileiro.

²⁵ Que se manifesta em diversas formas, como o planejamento urbano ou por dinâmicas de segregação socioespacial.

²⁶ Em diversas vezes em completo desacordo com as leis do próprio Estado.

[...] parece-me que o que vemos aparecer [na cidade] era um problema bem diferente: não mais estabelecer e demarcar o território, mas deixar as circulações se fazerem, controlar as circulações, separar as boas das ruins, fazer que as coisas se mexam, se desloquem sem cessar, que as coisas vão perpetuamente de um ponto a outro, mas de uma maneira tal que os perigos inerentes a essa circulação sejam anulados. Não mais segurança do príncipe e do seu território, mas segurança da população e, por conseguinte, dos que a governam (FOUCAULT, 2008:85).

A relação entre território e circulação expressa por Foucault é fundamental para a compreensão acerca da ferrovia em Sorocaba, mesmo que no caso em tela tal meio não se preste ao transporte urbano. A territorialidade relacionada à ferrovia na cidade se dá tendo nela importante produtor do espaço urbano da cidade (sob a perspectiva do espaço absoluto), porque o transporte de mercadorias que promoveu foi fundamental para o desenvolvimento econômico e social da cidade (em uma perspectiva de espaço relativo) e por ter desenvolvido uma relação muito específica com a cidade de Sorocaba e seus habitantes tanto em aspectos objetivos, como a oferta de trabalho, quanto imateriais, como a memória afetiva da cidade (em uma perspectiva de espaço relacional).

O problema da circulação sobre o prisma territorial abre um campo de compreensão sobre a produção espacial. Nesse ponto, entender os caracteres econômicos que o poder assume ganha relevância, não apenas porque a circulação é imperativo central do sistema do capital (MARX, 2006), mas também pela "tendência de se tratar o território cada vez mais como uma plataforma para a oportunidade" (GOTTMANN, 2012:534) econômica. Ao se relacionar o espaço às dinâmicas de poder e imperativos do capital, tem-se o exercício da territorialidade ocorrendo mediante interesses, convergências e divergências de ordens diversas. Enfocando a territorialidade como estratégia de apropriação do espaço com vistas a vencer a barreira que o espaço representa ao capital, Harvey coloca o problema da territorialidade na produção de "formas territoriais" criada para atender aos imperativos da circulação de capital, nos seguintes termos:

A criação de formas territoriais de organização social, de lugares, tem sido fundamental para a atividade humana ao longo da história. Como, então, a circulação e acumulação do capital se adaptaram às formas territoriais que herdaram de eras anteriores e transformaram-nas, fizeram lugares distintos e modificaram o mapa do poder político global de modo a poder acomodar a busca de crescimento composto infinito? (HARVEY, 2011:157).

Harvey (2004 apud PEREIRA, 2010:76) entende o território como resultado de lutas e decisões políticas, enfatizando o papel da cidade para a reprodução do capital (HARVEY, 1980; 2005), ressaltando, assim como Foucault (2008), a necessidade de domínio e controle sobre a cidade:

A reprodução do capital passa pelos processos de urbanização via uma miríade de formas. Mas a urbanização do capital pressupõe a capacidade dos poderes da classe capitalista de dominar o processo urbano. Isto implica que a dominação da classe capitalista não é apenas sobre os aparatos do Estado (em particular aqueles aspectos do poder de Estado de administração e governo das condições sociais e de infraestrutura dentro das estruturas territoriais), mas, também, sobre o conjunto da população - seus estilos de vida, assim como sua força de trabalho, seus valores políticos e culturais, suas concepções mentais do mundo. Este nível de controle não ocorre facilmente. A cidade e o processo urbano que a produz tornam-se daí em diante locais centrais de luta política, social e de classe (HARVEY, 2012:66 apud SANTANA; PERES, 2013:163).

Por fim, reconhecendo a importância econômica que o território assume, é importante não o colocar como subordinado unicamente a estes interesses, por mais latentes que sejam, pois que o espaço não existe apenas como efeito da estruturação socioeconômica de um domínio territorial, mas configura a própria vida social, uma vez que toda atividade social necessita de uma base territorial (GAMA, 1992:167). Dessa forma, mesmo se tratando do espaço e da territorialidade mediante a perspectiva de uma produção capitalista, não se deve olvidar de interesses alheios ou antagônicos ao capital, especialmente nas disputas que marcam as territorialidades urbanas.

3 A CIDADE E A FERROVIA

No dia 10 de julho de 1875, quando o trem que partiu de São Paulo chegou à Estação Ferroviária de Sorocaba, inaugurou não apenas a “Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro de Ypanema a São Paulo”, mas, também, uma nova fase na produção urbana da cidade, que duraria até que as rodovias (Raposo Tavares, inaugurada em 1937, e Castelo Branco, inaugurada em 1968) tomassem da “Sorocabana” a posição de principal meio de transporte da cidade. Sorocaba passa a ter nas rodovias, principalmente a Castelo Branco, seu principal eixo de desenvolvimento urbano – processo que atualmente encontra-se em curso. Todavia, foi na privatização ocorrida em 1998 que se encontrou o estopim de um rápido processo que subtraiu de Sorocaba seu papel como polo ferroviário e transformou a cidade em mero local de passagem para a linha férrea, o que deu ensejo à degradação da imensa estrutura ferroviária na cidade.

3.1 PANORAMA ECONÔMICO DE SOROCABA

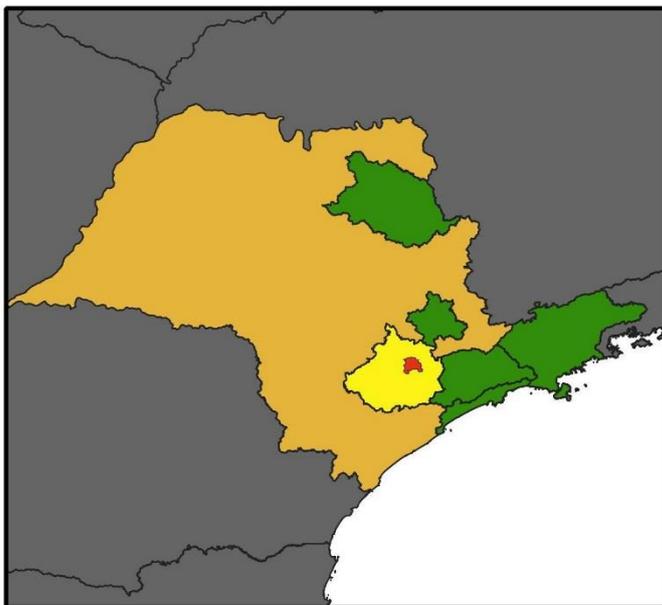
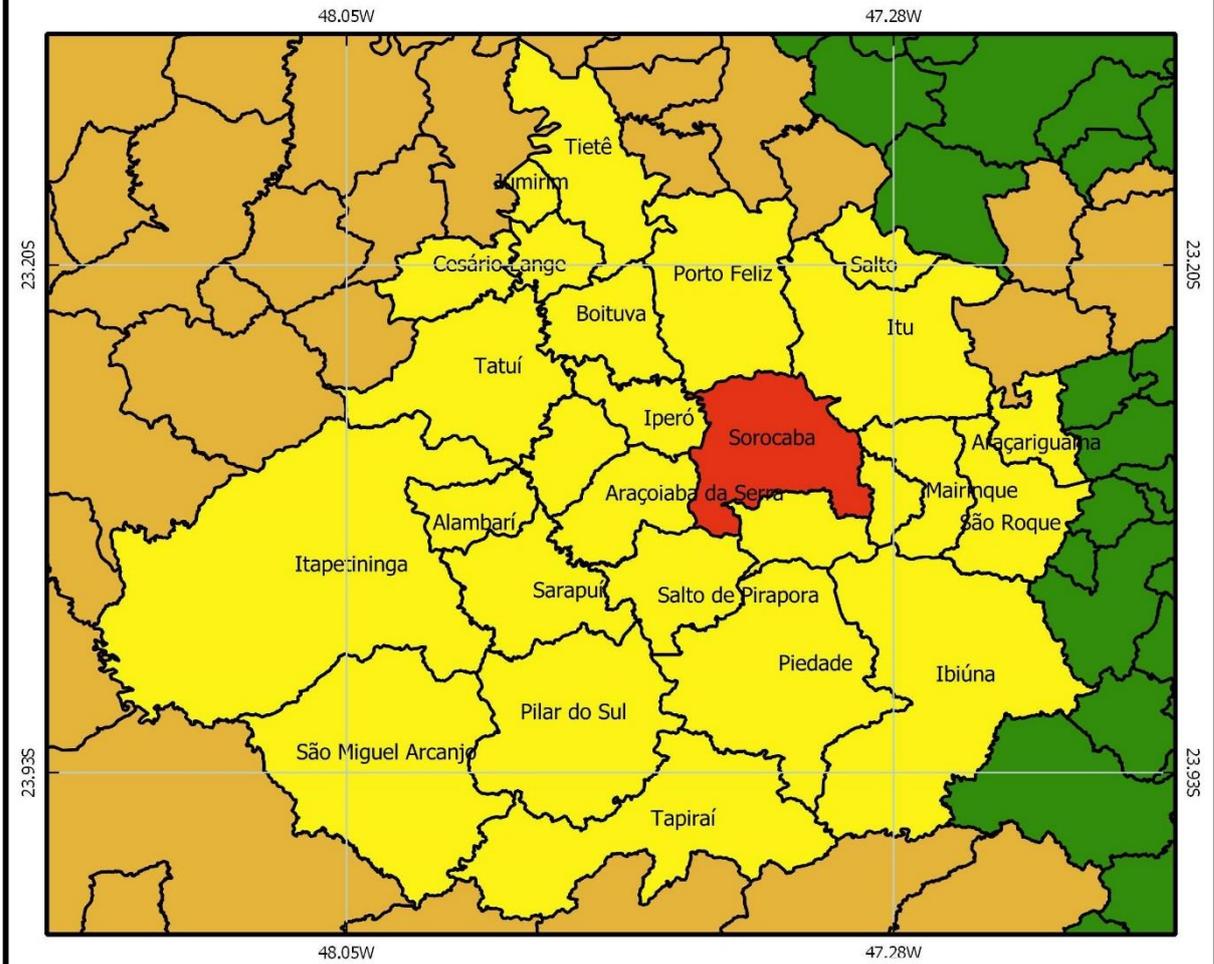
A cidade de Sorocaba é uma das maiores e mais antigas do interior do Estado de São Paulo. Com data oficial de fundação em 1654²⁷, possui 450,38km² de área, com população estimada em 671 mil habitantes para o ano de 2018, sendo a 4^o cidade mais populosa do interior (URBES, 2014), a 9^o cidade mais populosa do Estado de São Paulo e a 32^o do país (IBGE, 2019b), com densidade demográfica de 1.384,92 habitantes/km² em 2015, e 98,9% de área urbanizada em 2014 (SEDET, 2015:28). Sedia as regiões geográficas intermediária e imediata onde se localiza, bem como sua Região Metropolitana (Mapa 1), que, por sua vez, é uma das regiões que formam o Complexo Metropolitano Expandido, ou Macrometrópole Paulista²⁸ (IBGE, 2019b).

²⁷ Embora existam registros de vilas bandeirantes anteriores na região da atual Sorocaba (CELLI, 2012; SOUZA; 2015; CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

²⁸ O Complexo Metropolitano Expandido (Macrometrópole Paulista) se dá no processo de conurbação das regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Vale do Paraíba e Litoral Norte e Sorocaba, além das aglomerações urbanas de Piracicaba e Jundiaí (EMPLASA, 2019).

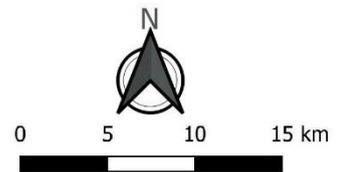
Mapa 1 – Sorocaba e Região Metropolitana.

Sorocaba e Região Metropolitana



Legenda

- Limites Municipais
- Município de Sorocaba
- Outras Regiões Metropolitanas
- Região Metropolitana de Sorocaba
- Demais Estados Brasileiros
- Estado de São Paulo



Escala do Mapa 1:700000
Sistema de Coordenadas Geográficas, Datum SIRGAS 2000

Fonte: IBGE, 2019
Autor: Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho

Fonte: Autor (2019).

O PIB da cidade, que em 2014 correspondeu a 2,2% do PIB do Estado e 0,7% do PIB do país (URBES, 2014), atingiu o valor de R\$ 30,59 bilhões em 2018, sendo o 10º maior do Estado e o 22º do país (ANDRADE, 2018). No entanto, o PIB *per capita* da cidade, que é de R\$ 46.888,51 anuais, ocupa apenas o 87º lugar no Estado de São Paulo e o 350º lugar no país, e o salário médio da população, estimado em torno de 3,2 salários mínimos em 2016, faz com que a cidade ocupe apenas o 38º lugar entre as cidades do Estado de São Paulo e o 115º lugar no país (IBGE, 2019b).

Da tradicional indústria da cidade, os dois principais produtos de exportação em 2015 foram os automóveis e as pás eólicas, com os primeiros auferindo valor de US\$ 291,6 milhões (22,7% do valor total exportado pela cidade e 8,6% do valor desse produto exportado pelo país) e os últimos, US\$ 220,2 milhões (17,2% do valor total exportado pela cidade e 64% do valor desse produto exportado pelo país) (SEDET, 2015:12). Também no ano de 2015, a cidade realizou substancialmente mais importações (R\$ 2,1 bilhões) que exportações (R\$ 1,2 bilhões) (SEDET, 2015:20).

Em 2014, Sorocaba teve um total de 211.073 trabalhadores empregados, sendo o setor de serviços o que mais empregou (89.880 empregados), seguido pela indústria (63.012 empregados), comércio (45.191 empregados), construção civil (12.467 empregados) e agropecuária (523 empregados) (SEADE, 2016 apud SEDET, 2015:24), com os números altos em comércio e serviços não negando o passado tropeiro da cidade e evidenciando sua importância regional (acentuada após sua transformação em sede de região metropolitana em 2014), mas também com o alto número de empregados na indústria confirmando o rótulo histórico de cidade industrial. Ainda, no ano de 2014, o rendimento médio mensal do trabalhador na indústria (R\$ 3.599,94) foi o maior dentre os setores econômicos da cidade, bem à frente do rendimento médio mensal do setor de serviços (R\$ 2.278,62), que ocupou a segunda colocação (SEDET, 2015:27).

3.2 HISTÓRICO DA FERROVIA SOROCABANA

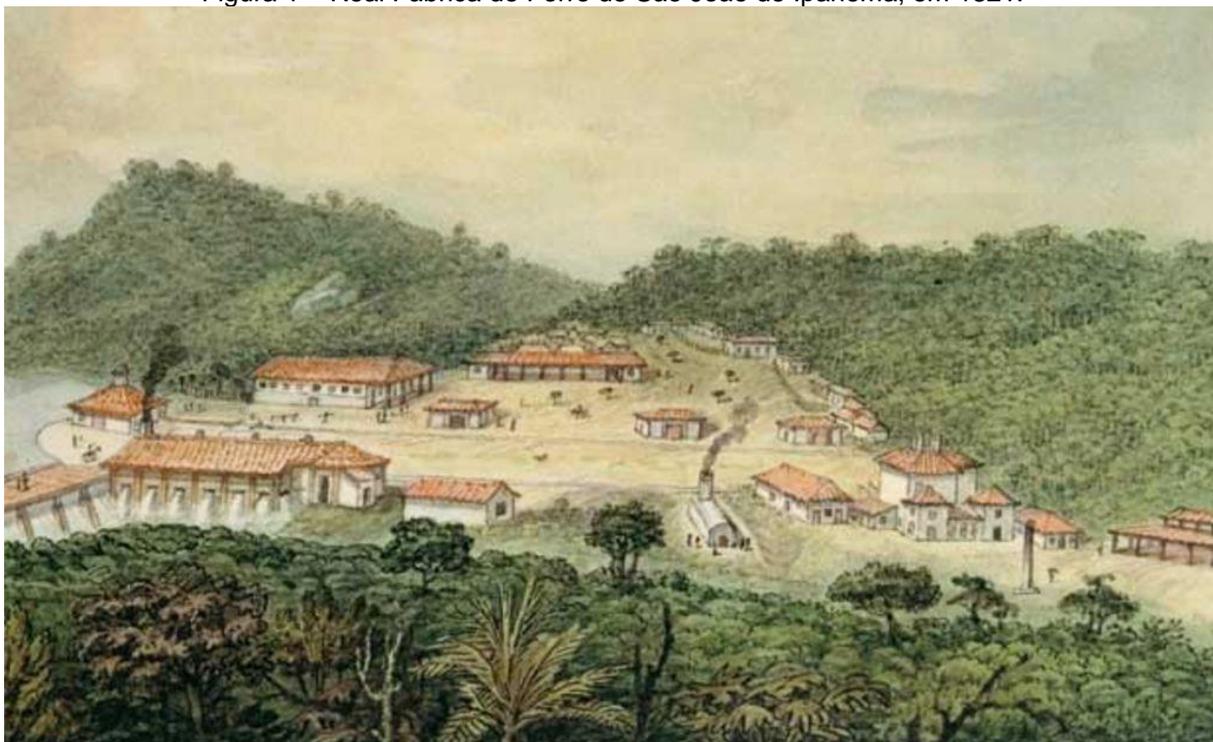
A ferrovia em Sorocaba foi pensada e construída no terceiro quartel do século XIX, em um contexto político favorável à criação de estradas de ferro no país. Ao longo da década de 1860, os governos imperial e provincial paulista estabeleceram critérios muito vantajosos para o empreendimento ferroviário (SOUZA, 2015:24) e, no contexto

regional, o cultivo do algodão para exportação criou a necessidade de escoamento do produto pelo porto de Santos. A existência de uma elite empresarial na cidade com capitais acumulados provenientes da produção algodoeira e, principalmente, do tradicional comércio de tropas que a cidade centralizava, propiciou a construção da ferrovia (SOUZA, 2015:25), tendo Luiz Matheus Maylasky arregimentado a elite local e reunido o capital existente, liderando os trabalhos para sua criação (SOUZA, 2015:25). Aqui é interessante a afirmação de Harvey (2011:159) de que os capitalistas, quando ausente formas de organização territorial (mormente definidas pelo Estado), muitas vezes produzem aglomerações em locais privados de forma muito mais colaborativa e complementar do que competitiva, formando uma “coerência estruturada” dentro de regiões geográficas, onde os capitalistas de uma determinada região se unem para expressar e perseguir interesses comuns, como no caso da fundação da ferrovia em Sorocaba.

Os empreendedores que fundaram a ferrovia pensavam, inicialmente, em participar como acionistas da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro, cujas tratativas para criação se encontravam mais avançadas, propondo aos ituanos a extensão da linha inicialmente projetada entre Itu e São Paulo até Sorocaba²⁹. Com a negativa dos ituanos e o fracasso dessas negociações, os sorocabanos decidiram pela criação de uma ferrovia ligando diretamente Sorocaba a São Paulo (SOUZA, 2015:24). Assim, em 1870, foi criada a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro de Ypanema a São Paulo, com as obras se iniciando em 1872 (SOUZA, 2015:26) e a inauguração do trecho entre São Paulo e a Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema (Figura 1), passando pela Estação Ferroviária de Sorocaba, ocorrendo em 1875 (TOMAZELA, 2015b).

²⁹ Interessante perceber como, à época (segunda metade do século XIX), as elites locais organizavam-se regionalmente em torno de suas cidades, em um arranjo territorial próprio de uma fase capitalista pré-industrial.

Figura 1 – Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em 1821.



Fonte: DEBRET in VEC (2015:21).

A ferrovia enfrentou a princípio graves problemas financeiros decorrentes das receitas insuficientes advindas do transporte do algodão, com o mercado do produto entrando em crise pouco após a inauguração da estrada de ferro devido a recuperação da produção nos Estados Unidos³⁰ e a consequente queda do preço para exportação, atingindo a produção sorocabana e chegando a ameaçar a própria conclusão da ferrovia, uma vez que o grande investimento realizado em sua construção não justificava o transporte de um produto em crise de preços (SOUZA, 2015:33-34). Dessa forma, a crise econômica na cidade e de seu produto privilegiado (o algodão) afetou a ferrovia recém-inaugurada:

A crise econômica de Sorocaba interfere diretamente nas finanças da Companhia, pois os investidores que adquiriram ações na fundação da empresa quando precisaram de dinheiro tentaram recuperar o capital investido através da venda dos papéis. Porém, no período de construção da empresa a diretoria sistematicamente colocou novas ações no mercado para conseguir mais verba para a obra. Com o aumento do número de ações na praça, o valor unitário de cada uma diminuiu drasticamente, ocasionando grandes perdas daqueles que investiram no início da EFS (SOUZA, 2015:35).

³⁰ A exportação da produção algodoeira havia cessado nos Estados Unidos por conta de sua guerra civil, ocorrida entre 1861 e 1865 (SOUZA, 2015).

Sem ter algodão para transportar, o início do ciclo ferroviário em Sorocaba foi bastante difícil, inclusive atrapalhando o comércio local:

Nos anos que se seguiram a inauguração da linha a cidade procurava uma razão mais contundente para o tamanho do investimento realizado pois, um dos principais motivos da EFS existir foi trazer facilidades no comércio de um produto que se encontrava em crise. Soma-se a isso o fato de a ferrovia facilitar a importação de gêneros alimentícios, ameaçando desequilibrar a frágil economia local, a ponto de em novembro de 1877, a Câmara receber um abaixo assinado proposto um imposto sobre gêneros entrados pela estrada de ferro (SOUZA, 2015:34).

A solução encontrada pelos empresários locais para contornar a queda no preço do algodão e aproveitar a cara estrutura já instalada foi investir na indústria têxtil (SOUZA, 2015:35), aproveitando o algodão produzido regionalmente. Já para a Companhia ferroviária, a solução foi investir na expansão da linha rumo às plantações de café que avançavam pelo interior de São Paulo (SOUZA, 2015:35). Em 1880, Luiz Matheus Maylasky, que se tornara o primeiro presidente da Companhia, foi demitido sob acusações de corrupção, má-gestão e desfalque (SOUZA, 2015:35), com Francisco de Paula Mayrinky assumindo a presidência, exercendo o cargo por 13 anos e promovendo uma grande expansão da linha (SOUZA, 2015:36) em direção ao Oeste do Estado, buscando atrelar o sucesso da ferrovia ao transporte do café.

Em 1892, após um período de competição territorial³¹, a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro foi incorporada à Companhia Sorocabana (TOMAZELA, 2015b), ocasionando a mudança na denominação social da empresa para Companhia União Sorocabana e Ituana. Todavia, mesmo com o aumento contínuo do transporte de café percebido neste período, as finanças da Companhia se deterioraram, resultando na liquidação da empresa (SILVA, 2013), arrematada em 1904 pela União e vendida em 1905 para o Estado de São Paulo (TOMAZELA, 2015b), que a batizou como Companhia Estrada de Ferro Sorocabana. A empresa foi arrendada entre 1907 e 1919 a um consórcio franco-americano³², passando a se chamar Sorocabana Railway

³¹ As ferrovias sorocabana e ituana, nascidas na desavença entre seus criadores, disputavam a primazia sobre o mesmo território, chegando a ter linhas férreas redundantes. Prevaleceu a Companhia sorocabana.

³² Trata-se do truste de Percival Farquhar, que incorporou a ferrovia sorocabana à Brazil Railway Company (SOUZA, 2015:44). Percival Farquhar (1864-1953) foi um industrial americano que iniciou suas atividades no Brasil em 1904, contruindo grandes obras e fundando diversas empresas, como a Light and Powers, o Porto de Belém, a Brazil Railway Company e a Ferrovia Madeira-Mamoré (SOUZA, 2015:44). A Companhia foi lucrativa até o ano de 1912, quando os negócios de Farquhar entraram em crise. A Brazil Railway Company entrou em concordata em 1914.

Company (SILVA, 2013). O período de concessão da ferrovia ao truste de Farquhar foi marcado por uma crise nos negócios do empresário americano no Brasil, contudo, nesses anos (1914-1919), a extensão da linha continuou a crescer (SOUZA, 2015:46). Em 1919, o Estado de São Paulo assumiu novamente o controle da ferrovia, que passou a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana, iniciando um longo período na existência da Companhia, marcado pelo seu melhor momento em termos administrativos, financeiros e na qualidade de serviços prestados, e que se encerrou apenas em 1971, com a criação da FEPASA e a extinção definitiva da EFS enquanto companhia ferroviária.

Quanto à expansão histórica de sua linha, a ferrovia sorocabana se desenvolveu até atingir os limites da água: o Rio Paraná a oeste e o Oceano Atlântico a leste. Apenas três anos após sua inauguração, a ferrovia já alcançava os municípios de Tietê, Itapetininga e Bauru (SILVA, 2013), chegando em 1922 a Presidente Epitácio (TOMAZELA, 2015b). Em 1929, o governo do Estado de São Paulo comprou a Southern São Paulo Railway Company, possuidora da Linha Juquiá, que chegava ao Porto de Santos, e a incorporou à Estrada de Ferro Sorocabana. Foi construído então um ramal da linha tronco a partir de Mairinque (Linha Mairinque-Santos), com o objetivo de ligar a EFS à Linha Juquiá para, finalmente, se atingir o Porto de Santos. Outros ramais da Estrada de Ferro Sorocabana também foram construídos: em 1909, foi inaugurado o Ramal de Itararé, ligando esta cidade a Iperó e em 1957, foram inaugurados o Ramal Dourados, ligando Presidente Prudente a Teodoro Sampaio, e o Ramal Jurubatuba, ligando São Paulo à Linha Mairinque-Santos. A expansão da “Sorocabana” ocorreu durante o período de existência da ferrovia enquanto empresa autônoma. Quando incorporada à FEPASA, o movimento de expansão cessou. Em 1995, as linhas suburbanas na Região Metropolitana de São Paulo, que um dia pertenceram à Estrada de Ferro Sorocabana, foram transferidas da FEPASA à CPTM.

Enquanto parte da FEPASA, a ferrovia em Sorocaba persistiu, mesmo com problemas diversos de administração e finanças, e com uma piora considerável na qualidade dos serviços prestados e na manutenção das estruturas (ALESP, 2010), até que durante a década de 1990, o ideário neoliberal então em voga impôs a privatização das ferrovias no país. Em 1998, como parte do processo de renegociação da dívida do Estado de São Paulo com a União, ocorreu a incorporação da FEPASA à RFFSA (TOMAZELA, 2015b), que já se encontrava em processo de privatização,

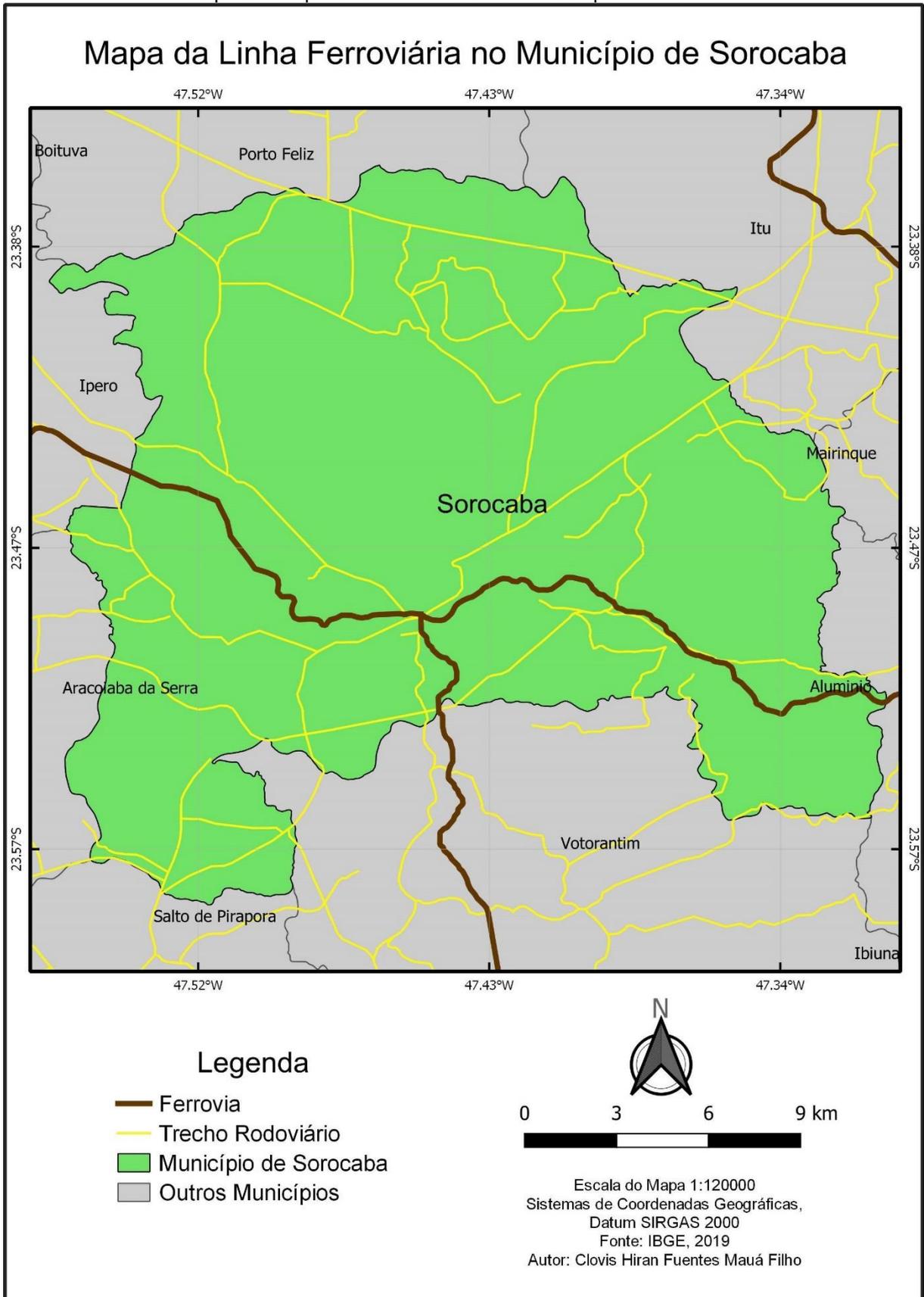
através da criação de trechos ferroviários denominados “malhas” e leiloados à iniciativa privada sob regime de concessão de uso. O traçado da antiga Estrada de Ferro Sorocabana integrou a “Malha Paulista”, que foi concessionada à empresa FERROBAN em 1998. Os trens de passageiros deixaram de circular em Sorocaba já no ano de 1999 (TOMAZELA, 2015b). Atualmente, a empresa que controla o trecho da ferrovia que passa por Sorocaba é a RUMO Logística, empresa que resulta de uma série de processos de fusões e aquisições realizados desde a privatização.

3.3 A FERROVIA EM SOROCABA

A ferrovia atravessa latitudinalmente o perímetro urbano de Sorocaba, com leito duplo³³, tendo no centro da cidade um grande Complexo Ferroviário centralizado pelo edifício da Estação Ferroviária, além de uma pequenina estação no bairro de Brigadeiro Tobias (e de outra no bairro George Oetterer, que já pertenceu a Sorocaba e atualmente localiza-se no Município de Iperó). Além da linha férrea da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, existe a linha férrea da Estrada de Ferro Elétrica Votorantim, que atravessa Sorocaba longitudinalmente pelas regiões sul e centro, encontrando a “Sorocabana” no terreno do Complexo Ferroviário (Mapa 2).

³³ Duas linhas férreas paralelas.

Mapa 2 – Mapa da linha ferroviária no Município de Sorocaba



Fonte: autor (2019).

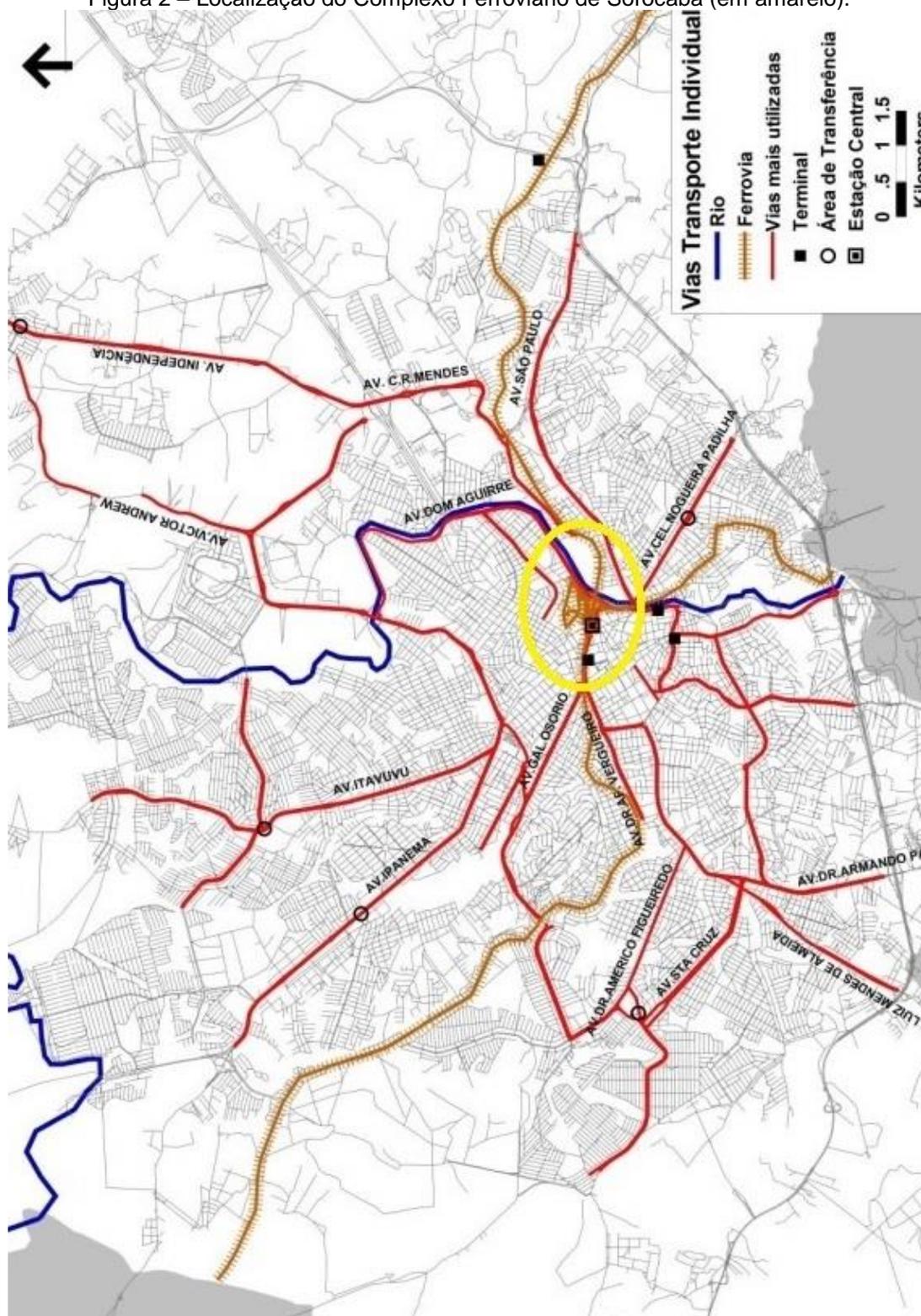
Do que há da antiga “Sorocabana” na cidade, destaca-se seu Complexo Ferroviário, definindo pelo CONDEPHAAT como o conjunto “formado por edificações e remanescentes” (SECRETARIA DA CULTURA, 2018) da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na região do entorno da Estação Ferroviária (SECRETARIA DA CULTURA, 2018), configurando um dos principais patrimônios arquitetônicos de Sorocaba, importante registro da memória e fomentador da identidade da cidade (VEC, 2015).

Trata-se de uma das maiores infraestruturas ferroviárias existentes no Brasil, ocupando um terreno de aproximadamente 199 mil m², com aproximadamente 40 edificações e 66 mil m² de área construída (LEITE, L., 2017:80) em uma grande área hoje completamente urbanizada e próxima ao centro da cidade (Figura 2). A princípio, pensava-se em localizar a Estação Ferroviária em local ainda mais próximo ao centro, com o local derradeiro tendo sido escolhido graças aos menores custos para desapropriação à época, pela existência de mais espaço para a futura expansão das instalações da ferroviárias e por haver menos cruzamentos em nível com as ruas já existentes no local (MANTUAN, 2011). Com o passar do tempo, a Companhia cresce enormemente em sua extensão territorial e complexidade operacional, dando azo ao desenvolvimento do Complexo Ferroviário. Não é difícil elencar alguns fatores que impulsionaram ao longo das décadas a expansão física das instalações da ferrovia em Sorocaba:

- a) o terreno conseguido pela Companhia é de enormes dimensões e localizado próximo ao centro da cidade, facilitando a expansão das estruturas físicas;
- b) a empresa nasce em Sorocaba através da articulação de lideranças e interesses locais, possuindo, desde o início, moradores da cidade em diversos de seus cargos e postos;
- c) com o passar do tempo e a consolidação da ferrovia na cidade, a sociedade local passou a se articular em torno e em prol da ferrovia;
- d) a sede da empresa se deu no Complexo Ferroviário durante boa parte de sua existência jurídica autônoma, implicando na expansão de estruturas físicas necessárias para a realização das atividades administrativas e diretivas desenvolvidas;

e) com a expansão da ferrovia pelo território, o polo ferroviário sorocabano centralizou atividades operacionais cada vez maiores em quantidade e complexidade, levando ao aumento físico de instalações como as oficinas.

Figura 2 – Localização do Complexo Ferroviário de Sorocaba (em amarelo).

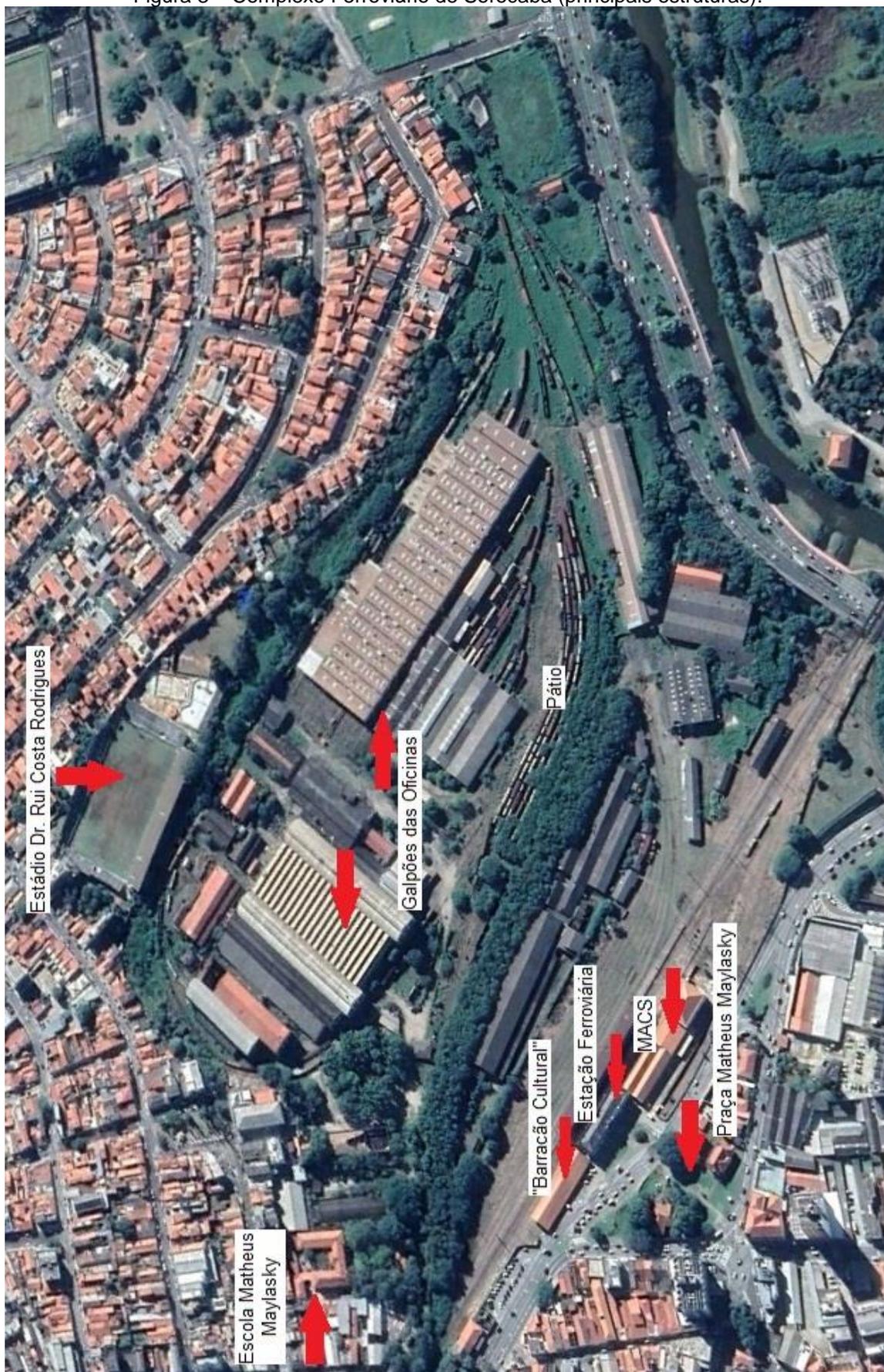


Fonte: URBES (2014:38), modificado pelo autor.

De acordo com o CONDEPHAAT (SECRETARIA DA CULTURA, 2018), as construções que formam o Complexo Ferroviário de Sorocaba (Figura 3) são:

- a) Prédio da Estação Ferroviária;
- b) Armazém de Bagagens (Figura 4);
- c) Armazém de Abastecimento (Figura 5);
- d) Edifício do Almojarifado;
- e) Edifício do curso de Ferroviário (Figura 6);
- f) Vila Ferroviária, constituída pelos seguintes edifícios:
 - antiga casa de funcionário - atual Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (Figura 7);
 - antiga casa de funcionário, conhecida por “Chalé Francês” (Figura 8);
- g) Conjunto das Oficinas da EFS, constituído pelos seguintes edifícios:
 - Oficinas de Locomotivas, suas pontes rolantes e remanescentes de piso de taco de madeira (Figura 9);
 - Manutenção de equipamentos de vias;
 - Galpão;
 - Ferraria;
 - Lavagem de vagão;
 - Manutenção mecânica;
 - Depósito de materiais e anexo;
 - Casa de força e seu maquinário;
 - Metalação/garagem;
 - Fundição e sua ponte rolante;
 - Escritórios;
 - Transporte interno.
- h) Prédio da Superintendência Regional (Figura 10);
- i) Prédio da Guarita (Figura 11);
- j) Escola Matheus Maylasky (Figura 12);
- k) Estádio “Rui Costa Rodrigues”, do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (sendo tombados apenas o campo de futebol e a arquibancada antiga).

Figura 3 – Complexo Ferroviário de Sorocaba (principais estruturas).



Fonte: GOOGLE EARTH (2019), modificado pelo autor.

Figura 4 – Armazém de bagagens (atual “Barracão Cultural”).



Fonte: autor (2018).

Figura 5 – Armazém de abastecimento (atual MACS).



Fonte: autor (2019).

Figura 6 – Edifício do Curso de Ferroviário.



Fonte: autor (2019).

Figura 7 – Antiga casa de funcionário (atual Museu da EFS).



Fonte: autor (2018).

Figura 8 – Antiga casa de funcionário – “Chalé Francês” (atual Pinacoteca de Sorocaba).



Fonte: autor (2019).

Figura 9 – Galpão do conjunto de Oficinas de locomotivas.



Fonte: autor (2016).

Figura 10 – Prédio da Superintendência Regional.



Fonte: autor (2019).

Figura 11 – Prédio da guarita.



Fonte: autor (2019).

Figura 12 – Escola Matheus Maylasky.



Fonte: autor (2019).

A construção das estruturas formadoras do Complexo Ferroviário de Sorocaba e sua conformação no terreno é resultado do processo histórico de consolidação da ferrovia na cidade e, principalmente, no interior paulista. Com a ferrovia partindo de Sorocaba para chegar a outras cidades ou mesmo para fundá-las, o Complexo Ferroviário de Sorocaba foi crescendo à medida em que a ferrovia se expandiu, centralizando na cidade o comando de atividades desenvolvidas em todo o território. Com a Companhia ferroviária, Sorocaba tomou para si parte da riqueza produzida alhures e o Complexo Ferroviário em sua monumentalidade é resultado disso. Foucault (2008:27) entende que a soberania exercida sobre um território implica na necessidade de um lugar que sirva de capital ao território, agindo como sede de governo. Em analogia, ao se entender uma ferrovia como articulador territorial de múltiplas escalas (local, regional, nacional e internacional), é possível afirmar que uma ferrovia, enquanto empresa, tem em sua sede o local de onde se emanam decisões que afetam não somente a empresa, mas os diversos lugares alcançados pela ferrovia. Mais especificamente, o território que tem na ferrovia um articulador o é em grande medida por conta das decisões emanadas pela sede da empresa. É interesse primário de qualquer empresa a obtenção do lucro, mas as formas como este será alcançado (ou não, como as várias crises da “Sorocabana” evidenciam) variam numa miríade de fatores objetivos e subjetivos. Decerto, ser sede de uma Companhia ferroviária torna-se um gigantesco diferencial³⁴ para uma cidade, a ponto de sua

³⁴ Em harmonia com o conceito de “diferenciação geográfica”, de Harvey (2011), que será visto adiante.

territorialidade manifestar-se em aguda relação com a ferrovia em seus aspectos materiais e imateriais. Conclui-se, assim, que durante o período em que a sede da “Sorocabana” esteve localizada no atual Complexo Ferroviário de Sorocaba, partiram decisões que configuraram a territorialidade de uma vasta região, bem como da própria cidade de Sorocaba. E que, no momento em que o controle administrativo da ferrovia deixa de acontecer materialmente na cidade, Sorocaba também perdeu importância quanto às potências espaciais da ferrovia.

O primeiro prédio construído no Complexo Ferroviário foi a Estação Ferroviária, inaugurada em 1875 (JACINTO, 2018b). O movimento de expansão física das edificações se iniciou imediatamente após a inauguração da ferrovia, com a construção de edifícios anexos à Estação para servirem como armazéns e espaços administrativos. Entre os principais prédios do Complexo, os galpões das oficinas foram inaugurados em 1926, nos fundos do terreno, abrigando atividades laborais ligadas à ferrovia (SOUZA, 2015:65). Em 1930, foi fundado o Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube, clube poliesportivo e de lazer dos funcionários (SOUZA, 2015:68), com suas estruturas físicas erguidas em terreno contíguo ao da ferrovia. A Escola Municipal Matheus Maylasky foi inaugurada em 1952 para atender os filhos dos ferroviários (LEITE, O., 2017:45).

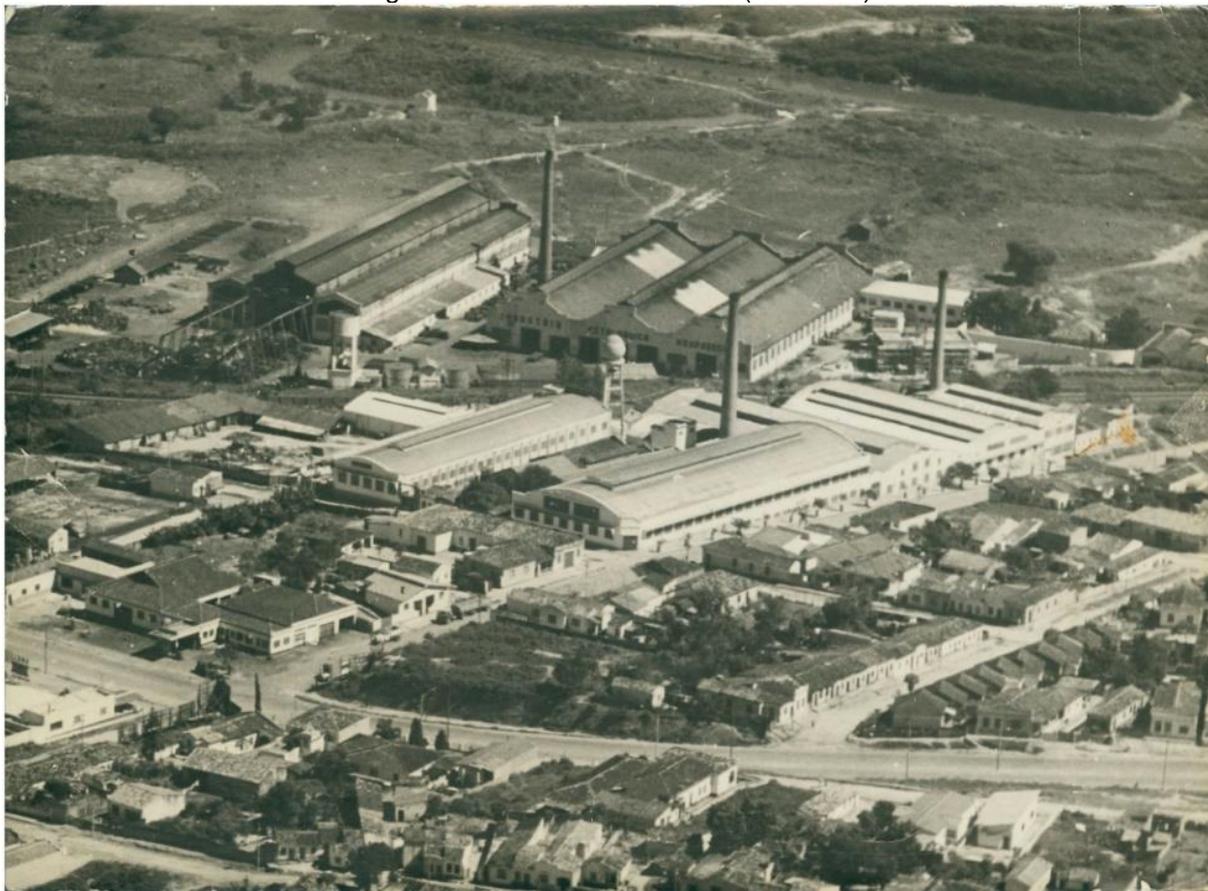
No entorno do Complexo Ferroviário toda sorte de construções foi erigida em função de sua força atrativa: fábricas, escritórios, casas comerciais, casarões e solares (para diretores e engenheiros), além dos bairros operários para a nascente categoria profissional dos ferroviários. Destes prédios, destacam-se o “Palacete Scarpa”, inaugurado em 1922 (JACINTO, 2018a), as antigas Fábricas de Tecidos Nossa Senhora da Ponte (construída em 1881) e Santo Antônio (construída em 1913, ao lado da Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte). Há, ainda, a antiga Metalúrgica Nossa Senhora Aparecida³⁵ (Figura 13) e uma das fábricas da Companhia Nacional de Estamparias (CIANÊ)³⁶, que se encontram muito próximas ao Complexo

³⁵ Interessante notar que a ferrovia gerou no Complexo Ferroviário uma indústria para si mesma, não apenas na formação do Complexo Ferroviário, mas com a aglutinação de empresas construídas para atender à demanda ferroviária, como a Siderúrgica Nossa Senhora Aparecida, que durante décadas pertenceu ao grupo Villares (cujo nome foi o que se tornou popular na cidade), produzindo peças para a ferrovia. A fábrica encontra-se atualmente fechada, em processo de degradação semelhante ao da ferrovia.

³⁶ A Companhia Nacional de Estamparias (CIANÊ) foi uma das maiores empresas do ramo têxtil do país, tendo falido na década de 1990, no contexto da abertura econômica neoliberal promovida no período.

Ferrovário, separados apenas pelo Rio Sorocaba e pela Avenida Marginal Dom Aguirre – três estruturas gigantescas (ferrovia, metalúrgica e tecelagem) que juntas ao rio, ferrovia e avenida, configuram um nó viário (Figura 14).

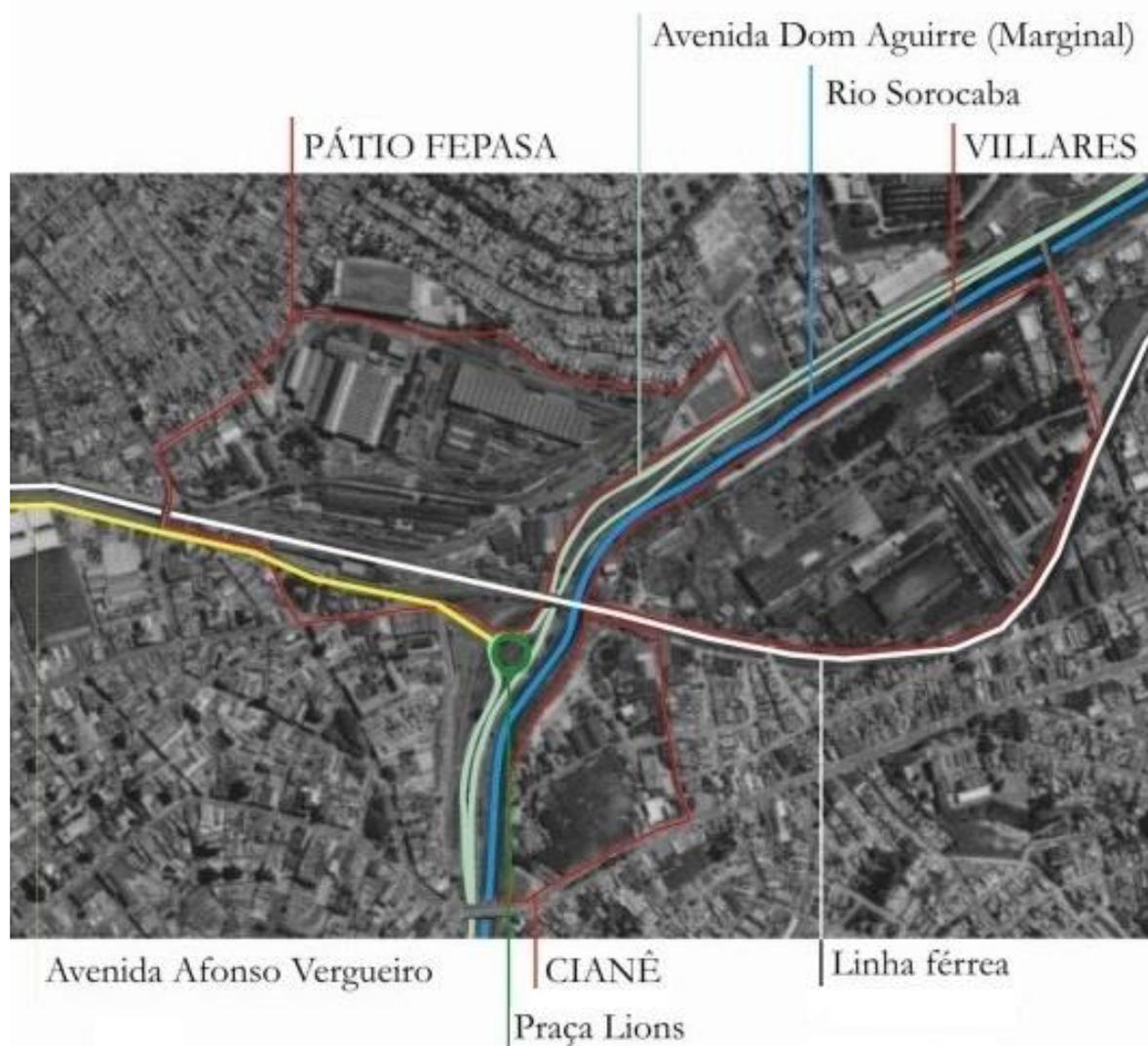
Figura 13 – Antiga metalúrgica Nossa Senhora Aparecida, atual Gerdau (ao fundo) e antiga Indústrias Têxteis Barbero (ao centro).



Fonte: IBGE (2019a).

Ainda, destaca-se que ao longo da formação do Complexo Ferrovário a disposição das construções no terreno influenciou a disposição viária da região, especialmente nas ruas, avenidas, viadutos e passagens de nível que margeiam o Complexo Ferrovário, bem como na retificação do córrego Supiriri, que atravessa o terreno do Complexo Ferrovário, margeando nessa altura a linha férrea e desaguando no Rio Sorocaba.

Figura 14 – Nó viário no Complexo Ferroviário.



Fonte: BUGANZA (2010:101), modificado pelo autor.

É difícil mensurar a importância histórica da ferrovia e do Complexo Ferroviário para Sorocaba e mesmo para o país, mas a exposição de motivos constante na Resolução SC-013, da Secretaria da Cultura de São Paulo, que decretou o tombamento em âmbito estadual, é bastante elucidativa. Aqui se destacam alguns aspectos levantados (SECRETARIA DA CULTURA, 2018):

[...] o Complexo Ferroviário de Sorocaba é o maior e dos mais completos conjuntos remanescentes da antiga Estrada Ferro Sorocabana (EFS), uma das principais ferrovias paulistas;
[...] em Sorocaba se conectaram a EFS e a antiga Estrada de Ferro Votorantim, cidade vizinha de matriz industrial, entroncamento que simboliza a secular confluência de caminhos e atividades que marcam a história da cidade, como as rotas de tropeiros e o comércio de muare;
[...] o Complexo de Sorocaba é representativo da expansão ferroviária pelo Estado vinculada ao cultivo do algodão, à produção pioneira da Imperial Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, e posteriormente ao café;

[...] a implantação da ferrovia em Sorocaba marca o declínio da histórica feira de animais, responsável por tornar a cidade um dos polos principais das rotas de tropeiros no Brasil;

[...] a ferrovia em Sorocaba contribuiu de forma decisiva para a industrialização do seu território e da região circunvizinha, potencializando sobretudo o setor têxtil, cujos remanescentes ainda são visíveis em seu entorno;

[...] o Complexo Ferroviário de Sorocaba é um dos melhores exemplares em São Paulo e no Brasil, pois sintetiza, em espaço contínuo, programas múltiplos e diversificados afetos a um empreendimento férreo – como oficinas, estação, residências, armazéns, centro administrativo, pátio de estacionamento e manobras, dentre outros edifícios;

[...] o conjunto das Oficinas da EFS em Sorocaba, consideradas em seu tempo as maiores edificações do tipo na América do Sul, expressam fisicamente programas específicos de espaços racionais para o labor manual e de formação de mão-de-obra especializada, que contribuíram para a constituição do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI;

[...] o Complexo sinaliza, por suas dimensões, para a importância de Sorocaba no panorama ferroviário paulista, contribuindo decisivamente para transformar a cidade em grande polo urbano, econômico e industrial do Estado de São Paulo;

[...] o Complexo de Sorocaba é um dos principais marcos da EFS, junto ao de Botucatu e à Estação Júlio Prestes em São Paulo, ambos tombados pelo CONDEPHAAT, e bem essencial para a compreensão da companhia;

[...] o Complexo Ferroviário de Sorocaba congrega espaços do trabalho, do saber e da sociabilidade operários em diversas dimensões, materializados nas oficinas, na escola de aprendizes e no estádio e seu campo de futebol;

[...]

Atualmente, a propriedade do Complexo Ferroviário de Sorocaba é da União (SILVA, 2013) mas, alguns prédios, como a Estação Ferroviária, o Chalé Francês e o Casarão do Museu da EFS se encontram sob controle do município por conta de convênio realizado entre os entes federativos, com o objetivo de promover “ações de preservação e educativas que perpetuem a memória histórica e cultural” (SILVA, 2013), enquanto outras instalações (notadamente as de caráter funcional, mesmo que desativadas, como os galpões das oficinas) são controladas pela empresa concessionária. Em relação à proteção patrimonial, existe um processo de tombamento estadual e quatro municipais – todos concluídos. O tombamento estadual (Processo n°. 64.204/2011), realizado pelo CONDEPHAAT, atinge o Complexo Ferroviário de forma abrangente, delimitando perímetro e área envoltória onde as várias construções se inserem, enquanto os atos de tombamento realizados pelo Município, através do CMDP, restringem-se apenas a alguns prédios do Complexo Ferroviário, da forma como segue: Processo n°. 18.826/1997, para a Estação Ferroviária; Processo n°. 12.958/2001, para o casarão que abriga o Museu da EFS; Processo n°. 12.957/2001, para os galpões das oficinas da EFS; e Processo n°. 12.956/2001, para o Chalé Francês.

4 A FERROVIA ENQUANTO CAPITAL FIXO E ESPACIALIDADE

Para se entender a ferrovia como artífice do espaço urbano e elemento central da grande disputa territorial em torno do Complexo Ferroviário de Sorocaba, é importante compreender a natureza de uma ferrovia enquanto capital fixo e os impactos espaciais decorrentes. Karl Marx (2011:589 apud HARVEY, 2014b:111) expõe nos “Grundrisse” o capital fixo como forma produtiva resultante do trabalho humano:

A natureza não constrói máquinas nem locomotivas, ferrovias, telégrafos elétricos, máquinas de fiar automáticas etc. Elas são produto da indústria humana; material natural transformado em órgãos da vontade humana sobre a natureza ou de sua atividade na natureza. Elas são *órgãos do cérebro humano criados pela mão humana*; força do saber objetivada. O desenvolvimento do capital fixo indica até que ponto o saber social geral, conhecimento, deveio *força produtiva imediata* e, em consequência, até que ponto as próprias condições do processo vital da sociedade ficaram sob o controle do intelecto geral e foram reorganizadas em conformidade com ele. Até que ponto as forças produtivas da sociedade são produzidas, não só pela forma do saber, mas como órgãos imediatos da práxis social; do processo de vida real.

O capital³⁷ não é uma coisa em si, mas uma relação de produção social definida que se manifesta em alguma coisa (MARX, 2006), constituindo um processo de circulação de valores (HARVEY, 2013:92), ou, mais sucintamente, “valor em movimento” (HARVEY, 2013:94). Marx divide o capital nas categorias “constante” e “variável”, sendo capital variável o que serve para se adquirir força de trabalho mediante salário e, pelo trabalho despendido, produzir mais-valor³⁸, e capital constante, o que se transforma em meios de produção e transfere seu valor, sem alterações (por isso, “constante”), para o produto acabado. O capital constante, por sua vez, divide-se em “circulante”, que é composto pelas matérias-primas que se esgotam (são inteiramente consumidas) durante o ciclo produtivo e transferem seu valor inteiramente ao produto, necessitando ser substituídas a cada novo processo produtivo, e “fixo”, que tem como principal característica conservar ao término do ciclo produtivo a mesma forma de uso que possuía em seu início (MARX, 2006:179), sendo

³⁷ O capital é um fenômeno dinâmico que percorre um circuito onde assume diferentes formas, como “dinheiro”, “meios de produção”, “força de trabalho” e “mercadoria” (BOTTMORE, 2012).

³⁸ O mais-valor é o resultado da exploração no sistema capitalista, que se dá com a classe trabalhadora recebendo como salário um valor menor do que aquele que ela produziu, havendo, assim, um excedente que a assume a forma de “lucro” (BOTTMORE, 2012).

constituído por meios de trabalho cuja materialidade não ingressa diretamente no produto final (MARX, 2006:181), senão apenas uma parte ideal seu valor, socialmente determinado (HARVEY, 2014b:117). Assim, é a peculiaridade de incorporar valor sem esgotar sua materialidade (sem se exaurir completamente) a principal característica a distinguir o capital fixo do circulante (MARX, 2006:180). Nesse sentido:

O que dá a uma parte do valor-capital despendido em meios de produção o caráter de capital fixo é apenas a maneira peculiar como circula o correspondente valor. Essa maneira específica de circulação corresponde ao modo especial como o meio de trabalho transfere seu valor ao produto, ou como se comporta como elemento que forma valor no processo de produção. Esse modo, por sua vez, tem sua origem na natureza particular da função dos meios de trabalho no processo de trabalho (MARX, 2006:181).

O capital fixo é composto por meios de trabalho que se materializam em diversas formas, como uma fábrica, uma máquina ou uma ferrovia. Por não se exaurir, “passa de um período de rotação para outro” (HARVEY, 2014b:116), sendo utilizado em vários processos produtivos (ou “rotações produtivas”), executando as mesmas funções e conservando sua forma de uso por um período longo de tempo (MARX, 2014:239 apud HARVEY, 2014b:117), transferindo uma parte de seu valor a cada produto de maneira fracionada e ficando com o restante do valor. O meio de trabalho possuirá valor como capital constante enquanto possuir uso e não precisar ser substituído, sendo seu valor transferido com o tempo aos produtos que ajuda a produzir e que circularão como mercadoria, até que a serventia do meio de trabalho termine (MARX, 2006:180). Essa transferência fracionada de valor às mercadorias se dá de acordo com o desgaste dos meios de produção utilizados. Assim, quanto maior for a durabilidade do meio de trabalho (quanto menor for o seu desgaste), mais tempo permanecerá como capital constante fixo, ou seja, quanto mais durável o meio de trabalho, maior o grau de fixidez do capital (MARX, 2006:182). O processo de transferência de valor pelo capital fixo se encerra, obviamente, com o esgotamento do meio de trabalho.

O capital fixo se caracteriza por sua função no circuito do capital: enquanto o produto acabado (com os elementos constitutivos do capital circulante que carrega consigo) sai da esfera produtiva e adentra a esfera da circulação, tornando-se mercadoria, os meios de trabalho, presos às suas funções, permanecem no ciclo produtivo (MARX, 2006:179). Para Marx (2011:582 apud HARVEY, 2014b:112) essa

condição de estar preso à esfera do ciclo produtivo constitui uma contradição intrínseca à natureza do capital fixo, pois:

[...] na medida em que o capital fixo está preso à sua existência como valor de uso determinado, ele não corresponde ao conceito do capital, que, como valor, é indiferente a qualquer forma determinada do valor de uso e pode assumir ou se desfazer de qualquer uma delas como encarnação indiferente.

Há, assim, uma tensão relativa ao capital fixo. Ele não pode assumir as diversas formas necessárias à sua circulação pois está preso (por isso, “fixo”) a sua forma. Essa contradição do capital fixo e a característica de ser durável são fundamentais para se entender a produção espacial urbana capitalista, seja nos momentos de glória da expansão econômica ou nas dramáticas crises do capital. Aqui, cabe entender como o capital fixo manifesta-se através de uma ferrovia e, conseqüentemente, os impactos espaciais dessa forma de materialização do capital. Para tanto, é fundamental ter em vista tanto a contradição existente entre a fixidez do capital fixo e a fluidez do capital em geral, quanto a necessidade de o capital fixo materializar-se em objetos materiais³⁹.

A finalidade do capital fixo é possibilitar o fluxo (movimento) de capital, agindo como suporte para o capital circulante (HARVEY, 2014b:114) e, nesse sentido, entender uma ferrovia como capital fixo não é tarefa difícil. Além de possuir as características inerentes ao capital fixo, sua função de promover os “fluxos de mercadorias, serviços e pessoas dentro de um território” (RUTHES; SALOMÃO, 2016:169) é tão exemplificativa do capital que foi utilizada por Marx (2006) n’O Capital. Contudo, para entender a ferrovia como artífice espacial, é importante perceber também que o capital fixo em sua relação com o espaço pode assumir duas formas: estar fisicamente preso ao terreno, ou seja, fixado ao solo, como no caso de um galpão ferroviário (Figura 15), ou se manifestar como objetos que podem ser transportados, como o maquinário, peças e vagões (Figura 16) (HARVEY, 2014b:123). Essa diferença ganha relevo na medida em que o capital fixo “fixado à terra” não pode ser removido, enquanto o capital fixo “não fixado”, pode – implicando, assim, em

³⁹ Sendo constituído por meios de trabalho, realiza um processo de circulação de capital através do uso de objetos materiais e, por isso, não pode ter seu valor definido sem levar em consideração tais objetos (HARVEY, 2006:205).

reconhecer que grande parte da estrutura ferroviária construída em um lugar simplesmente não pode ser removida posteriormente.

Figura 15 – Oficinas da EFS em Sorocaba, data incerta.



Fonte: SOUKEF (2001 apud VEC, 2015:34).

Figura 16 – Interior das Oficinas da Sorocabana, data incerta.



Fonte: SOUKEF (2001 apud VEC, 2015:35).

A produção do espaço urbano é em boa medida balizada pelas possibilidades oferecidas pelo capital fixo, com a cidade se constituindo em uma teia de relações territoriais sobrepostas que tem no capital fixo uma base material⁴⁰. Harvey

⁴⁰ Estando tais relações territoriais no campo do espaço relativo e relacional e a constituição do capital fixo no campo do espaço absoluto.

(2014b:112-113) descreve essa forma de se olhar o urbano através da circulação de capital e a constituição do capital fixo:

Vejo escritórios, fábricas, oficinas, casas e casebres, escolas e hospitais, suntuosos palácios de todos os tipos, ruas e alamedas, rodovias, ferrovias, aeroportos e portos, parques e memoriais não só como meros objetos físicos, mas como um mundo material humanamente construído, um lugar constitutivo da vida cotidiana para milhões de seres humanos, produzido pelo trabalho humano, dotado de significado social, um mundo através do qual enormes quantidades de capital circulam diariamente, amortizando empréstimos e criando grandes fluxos de pagamento de rendas e juros, ao mesmo tempo que estimula fantasias especulativas, sonhos e expectativas friamente calculadas de grandes e pequenos proprietários. [...] Quando vamos além da imagem do capital fixo como mera máquina, deparamos com um quadro do capital construindo paisagens de campos cultivados e fábricas, rodovias e ferrovias, portos e aeroportos, represas, usinas e redes elétricas, cidades reluzentes e grande capacidade industrial.

Nesse ponto, é essencial não se apartar da forte associação entre o capital fixo e o trabalho (MARX, 2006), que é por essência a força motriz da produção do espaço urbano (HARVEY, 2013; HARVEY, 2014b). O trabalho, realizado através de objetos (capital fixo) cria mais-valor, que, inclusive, pode se transformar em mais objetos (mais capital fixo), em um movimento de expansão material da atividade econômica. Não apenas a expansão ferroviária pelo território se direciona assim, mas, sob a escala urbana, a constituição do capital fixo induz, por exemplo, o estabelecimento do comércio ao redor de estações ferroviárias, a criação de bairros residenciais próximos às ferrovias, ou ruas e avenidas que aproveitam o traçado já delineado pela linha férrea. No caso de Sorocaba, a associação entre trabalho e capital fixo resultou inclusive em um magnífico Complexo Ferroviário. Trabalho e capital fixo produzindo mais trabalho e mais capital fixo – e mais cidade.

Além de configurar objetos a emoldurar o espaço⁴¹, o capital fixo também afeta relações⁴², criando-as, extinguindo-as, dando, modificando ou subtraindo seu sentido. Os momentos de maior esplendor do ciclo ferroviário em Sorocaba estão intimamente ligados à quantidade de capital fixo investido na expansão das instalações urbanas da ferrovia. Em contrapartida, a produção do espaço que o capital manifesta em momentos de crise é dramática, porque nesse momento as mudanças se dão através da destruição, do abandono e da degradação (HARVEY, 2005; HARVEY, 2013;

⁴¹ No sentido do espaço absoluto.

⁴² No sentido dos espaços relativo e relacional.

HARVEY, 2014b). O capital fixo é organizado⁴³ tendo em vista os interesses do capital circulante, porém, quando deixa de favorecer o movimento do capital (HARVEY, 2014b:113), “aprisiona a acumulação capitalista num modo de fixidez que se esclerosa cada vez mais em relação à fluidez do capital circulante” (HARVEY, 2014b:113). Ou seja, o capital fixo causa crises quando deixa de ser um facilitador da circulação do capital e torna-se um empecilho. Nesse caso, é posta uma contradição entre o movimento do capital circulante e a fixidez do capital fixo (HARVEY, 2014b:113) e o capital circulante busca outros lugares para continuar com sua reprodução e acumulação, deixando “enormes quantidades de capital fixo” (HARVEY, 2014b:113) sujeitas a uma “selvagem desvalorização” (HARVEY, 2014b:113). Disso resulta que os momentos de crise na produção do espaço “derivam, em última instância, das contradições entre a fixidez e o movimento tão claramente identificados por Marx” (HARVEY, 2014b:125). Como explica Harvey (2011:156):

O capital fixo incorporado na terra pode facilitar a circulação de capital móvel, mas perde seu valor quando este não segue os caminhos geográficos traçados pelos investimentos em capital fixo. O capital incorporado na terra geralmente tem, além disso, uma longa vida (demora muitos anos para construir e amortizar a dívida contraída para um aeroporto ou um complexo de escritórios). Da mesma forma que o capitalismo persegue persistentemente a velocidade e a redução das barreiras espaciais, também deve moderar seus fluxos para o capital fixo no espaço e lento na circulação. Crises podem facilmente surgir dessa tensão.

O capital fixo materializado em grandes estruturas tende a resistir, por serem difíceis ou impossíveis de serem removidas, como em uma ferrovia, cujas estruturas são construídas para durar indefinidamente. O capital fixo materializado em estruturas de grande vulto não pode ser transportado e, geralmente, seu desmonte é tarefa árdua e custosa, necessitando, assim, estar sempre útil no local onde se encontra, sob pena de se transformar em um empecilho à circulação de capital (HARVEY, 2014b:123). É o caso de uma ferrovia cujo trajeto perde atrativo econômico – encontra-se fixada ao lugar onde foi construída e de lá não pode ser transportada ou desmontada de forma fácil, passando a provocar problemas como, por exemplo, no custo de manutenção. Nesse sentido:

⁴³ Por exemplo, na organização interna das máquinas em um galpão ferroviário ou na constituição dos prédios de um complexo ferroviário.

[...] os produtos vinculados ao solo e que, portanto, só podem ser utilizados numa determinada localidade, por exemplo, edifícios fabris, ferrovias, pontes, túneis, docas etc., melhoramentos do solo etc. – não podem ser exportados corporalmente, em carne e osso. Não são móveis. Ou são inúteis, ou, tão logo sejam vendidos, têm de funcionar como capital fixo no país em que são produzidos. Para o seu produtor capitalista, que especula com a construção de fábricas ou melhorias do solo para depois vendê-los, essas coisas – se não são inúteis – têm de acabar funcionando no próprio país, como capital fixo, num processo de produção fixado por sua própria localidade [...] (MARX, 2014:299 apud HARVEY, 2014b:123).

O capital fixo quando assume a forma de meios de transporte, assim o faz pelo imperativo de superar barreiras espaciais, o que implica na criação de infraestruturas físicas imóveis e sujeitas às desvalorizações específicas do lugar em que estão localizadas (HARVEY, 2006:379-380). Como aponta Harvey (2005:53).

O surgimento de uma estrutura espacial diferente com a ascensão do capitalismo não é um processo livre de contradições. Para superar barreiras espaciais e "anular o espaço pelo tempo", criam-se estruturas espaciais, que, no fim, agem como barreiras contra a acumulação adicional. Essas estruturas espaciais se manifestam na forma fixa e imóvel de recursos de transporte, instalações fabris e outros meios de produção e consumo, impossíveis de serem movidos sem serem destruídos.

Com o tempo, tais estruturas se transformam em novas barreiras a serem superadas (HARVEY, 2006:380), dando margem a um processo de desvalorização que pode implicar em sua destruição completa e que afeta de forma avassaladora o espaço geográfico, a ponto de se poder entender que “as crises nos investimentos do capital fixo são consideradas como sinônimo, em muitos aspectos, da transformação dialética do espaço geográfico” (HARVEY, 2005:55).

Em cidades com ferrovias em seu perímetro urbano, a relação entre o desenvolvimento urbano e a ferrovia instalada é complexa. Nesse sentido:

A relação entre ferrovia e meio urbano sempre foi, simultaneamente, complementar e conflituosa. Trilhos e trens ao mesmo tempo em que eram buscados por seus serviços, tiveram seus entornos ocupados pela população, chamada de lindeira, e mantiveram as cidades divididas, fragmentadas (LUZ, 2006:15).

Este é o caso da ferrovia em Sorocaba, construída numa época em que a cidade era muito menor e sua mancha urbana se restringia à atual região central, diferentemente de hoje, com o traçado da ferrovia rasgando a cidade ao meio e afetando de forma determinante o território do município e a cidade produzida. A

ferrovia em Sorocaba, que no passado foi sinônimo de progresso social e facilitação ao capital, hoje é tida como problema urbano e entrave à circulação de capital. É o capital fixo que perdeu a função pela qual foi ordenado. A ferrovia em Sorocaba, construída 144 anos atrás, obedecia a um esquema produtivo que não mais existe e, atualmente, cumpre outra função, para a qual as grandes quantidades de capital fixo materializadas através da construção de um Complexo Ferroviário não mais importam. De fato, para a função que atualmente cumpre, no esquema logístico nacional de transporte de commodities para exportação, seria melhor ao capital se a ferrovia nem sequer estivesse no perímetro urbano da cidade.

5 A FERROVIA PRODUZ A CIDADE

Este capítulo objetiva mostrar o papel histórico da ferrovia na produção do espaço urbano de Sorocaba. Para tanto, faz-se uma análise temporalmente mais ampla acerca dos meios de transporte nesta produção espacial – isto por dois motivos: primeiro, porque conquanto sejam importantes na produção espacial de qualquer cidade, em Sorocaba os meios de transporte possuem especial relevância na produção e compreensão do fenômeno urbano; segundo, porque não é possível compreender apenas um desses períodos (no caso, o ferroviário) sem menção aos outros.

A história da cidade é tradicionalmente periodizada através dos meios de transporte e ciclos econômicos predominantes em cada época⁴⁴: as trilhas indígenas e o bandeirantismo; os caminhos comerciais do tropeirismo; a ferrovia e a primeira industrialização e; por fim, a rodovia e a segunda industrialização da cidade⁴⁵. A importância dos meios de transporte na história e desenvolvimento urbano de Sorocaba se dá por conta de sua localização estratégica no território nacional (CELLI, 2012; SOUZA, 2015), com a cidade exercendo historicamente uma “característica de ligação” (CELLI, 2012:118) territorial interna que destoa da lógica que predominou na organização territorial brasileira e ficou conhecida como “arquipélago econômico”⁴⁶ (SILVEIRA, 2003; FURTADO, 2007). Ao contrário, por exemplo, da monocultura açucareira próxima ao litoral e voltada à exportação, Sorocaba tem sua gênese, no século XVII, enquanto “boca de sertão” – vila de parada às expedições que avançavam pelo interior do território. Esta característica fez com que a cidade tenha se desenvolvido como um ponto nodal na articulação territorial do Centro-Sul (especialmente com o tropeirismo) e, também, com que a territorialidade na cidade tenha obedecido mais a imperativos territoriais de escala ampla (regional e nacional) do que restrita (local) – ou seja, a territorialidade sorocabana sempre foi marcada por um viés externo, um “olhar para fora” que obliterou por diversas vezes as forças e necessidades sociais locais no processo histórico de produção urbana. Sorocaba

⁴⁴ Como também fazem Frey (2010), Celli (2012), Souza (2015) e Leite, L. (2017).

⁴⁵ É possível distinguir dois momentos no desenvolvimento industrial sorocabano, o primeiro atrelado à ferrovia e o segundo, às rodovias.

⁴⁶ Entendido como regiões no Brasil economicamente separadas entre si e ligadas ao esquema de exportação (SILVEIRA, 2003; FURTADO, 2007).

“desenvolveu-se de fora para dentro e não de dentro para fora”⁴⁷ (CELLI, 2012:53), produzida para atender a interesses econômicos, especialmente relacionados à circulação, que se tornaram tendência histórica da cidade. Aqui, defende-se que a ferrovia em Sorocaba, obedecendo atualmente a interesses econômicos de escala nacional e internacional e não a interesses locais, é mais um desdobramento dessa tendência na territorialidade da cidade.

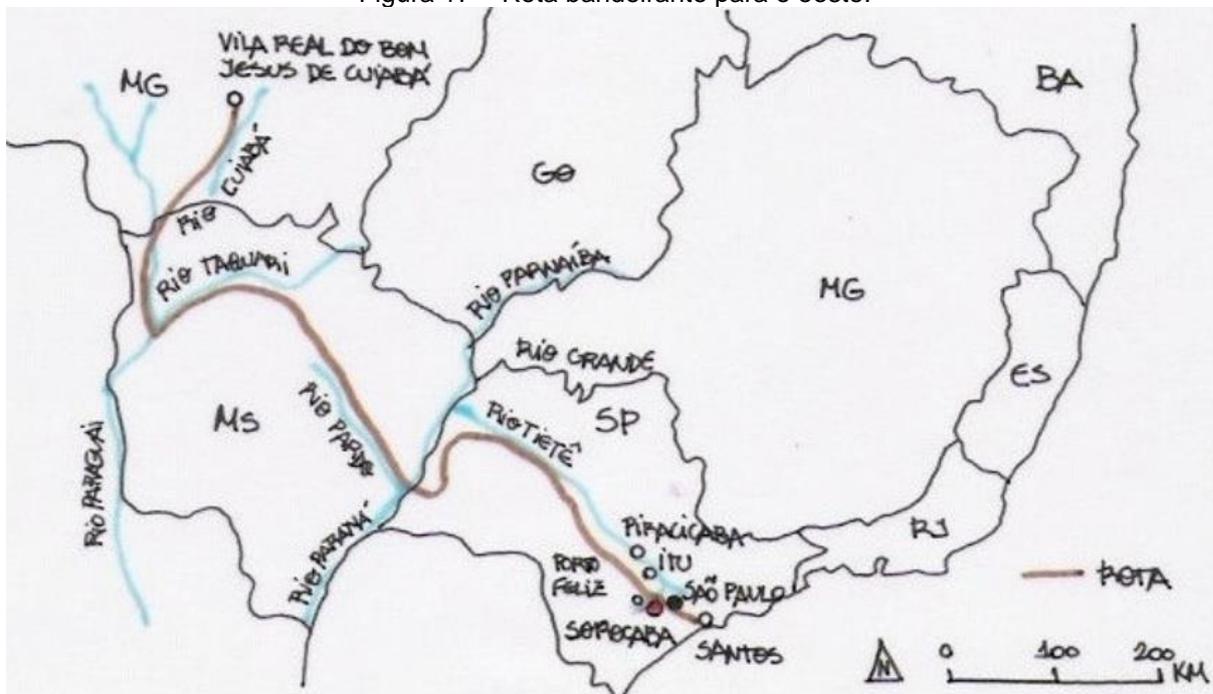
Antes da colonização portuguesa, a região era habitada por índios tupiniquins (CÂMARA DE SOROCABA, 2019) e atravessada pela trilha do Peabiru, uma antiga rede de caminhos indígenas que ligavam o Oceano Pacífico ao Atlântico (SOUZA, 2015:17). O registro da primeira presença portuguesa se deu em 1597, com Afonso Sardinha (“o velho”) e seu filho (“o moço”), juntos ao técnico de minas Clemente Álvares, explorando a região e encontrando pequena quantidade de ouro e grande quantidade de ferro em afloramento na área do morro Araçoiaba, onde construíram uma fundição que durou por pouco tempo (SOUZA, 2015:17; CÂMARA DE SOROCABA, 2019). Em 1599, o Governador-Geral D. Francisco de Souza levantou um pelourinho na nova Vila de Monte Serrat e mandou desbravar a região em busca de mais minérios, com nada se encontrando, o que fez o Governador-Geral se retirar após seis meses e a vila ser transferida em 1611 para a localidade do Itavuvu, com o nome de Vila de São Felipe, onde também teve vida efêmera (CÂMARA DE SOROCABA, 2019). A região caiu no esquecimento até que, em 1653, o capitão Baltazar Fernandes (“o Rebelde”) se instalou com família e índios escravizados, recebendo as terras como sesmeiro⁴⁸ (SOUZA, 2015:17-18; CÂMARA DE SOROCABA, 2019) e dando início ao processo de concentração populacional que resultou na formação de uma nova vila, que vingou. Sorocaba, um dos primeiros povoamentos no interior paulista, foi parte “das rotas de penetração e expansão bandeirantista, do apresamento indígena, da busca de metais preciosos e da posse

⁴⁷ Por exemplo, com o planejamento urbano da cidade priorizando atualmente interesses econômicos, especialmente, o industrial (CELLI, 2012:115), em detrimento de imperativos sociais. Nesse ponto, é curioso fazer um paralelo com a lição de Foucault (2008:17-18) sobre o desenvolvimento urbano europeu, onde cidades fechadas e muralhadas da Idade Média chegaram aos séculos XVIII e XIX com o problema de se consolidarem como espaços e centros de circulação. A história de Sorocaba parece ser marcada pelo oposto, pois, tendo sido desde o início um espaço de circulação, talvez tenha tido por problema justamente o inverso, consolidar-se como um centro urbano “sólido”, uma vez que a fluidez do transporte e circulação lhe é historicamente imanente.

⁴⁸ Existem pesquisas que indicam que Baltazar Fernandes veio a essas terras por conta de sua participação na malfadada “aclamação de Amador Bueno” (CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

efetiva da terra do sertão paulista e ao longo dos caminhos do sul” (PRESTES, 2001:37 apud LUZ, 2006:33) (Figura 17).

Figura 17 – Rota bandeirante para o oeste.



Fonte: CELLI (2012:27).

A construção do Mosteiro de São Bento⁴⁹ (Figura 18) atraiu para o seu entorno moradores que se encontravam espalhados pela região, impulsionando uma incipiente concentração urbana (CÂMARA DE SOROCABA, 2019). Formou-se nesse período um pequeno núcleo urbano de ruas estreitas (muitas ainda existentes) com um casario colonial já quase inexistente, tendo por “marco zero” o Largo do Mosteiro de São Bento. Em 1661, esse núcleo urbano foi elevado à categoria de Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba (CÂMARA DE SOROCABA, 2019), com a cidade vivendo à época uma economia de subsistência baseada nas expedições

⁴⁹ O "Largo de São Bento" (ou "Praça do Mosteiro de São Bento") compreende o Mosteiro de São Bento e a Igreja de Sant'Ana (erroneamente conhecida como "Igreja de São Bento"), construções católicas derivadas da capela erigida por ordem de Baltazar Fernandes. Além dos edifícios religiosos, o Largo também abriga um casarão da época bandeirante e os monumentos a Baltazar Fernandes e Francisco Adolfo Varnhagem. A Igreja de Sant'Ana foi construída em 1660, em taipa de pilão, pelos escravos de Baltazar Fernandes como Capela de Nossa Senhora da Ponte (que se tornou padroeira da cidade). A capela, doada em 1660 junto a posse de terras e outros bens aos monges beneditinos de Santana do Parnaíba – com a condição de que construíssem o mosteiro e uma escola – teve sua dedicação alterada para Sant'Ana por estes. O Mosteiro de São Bento em Sorocaba é o único da congregação beneditina no país que mantém seu traçado original, sendo tombado pelo CONDEPHAAT (CÂMARA DE SOROCABA, 2019; IBGE, 2019a).

bandeirantistas rumo ao “sertão”⁵⁰ e o preamento indígena, até que sobreviesse na cidade o tropeirismo, que inaugurou um novo ciclo econômico na cidade, alterando drasticamente seus rumos (SOUZA, 2015:19; CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

Figura 18 – Mosteiro de São Bento, data incerta.



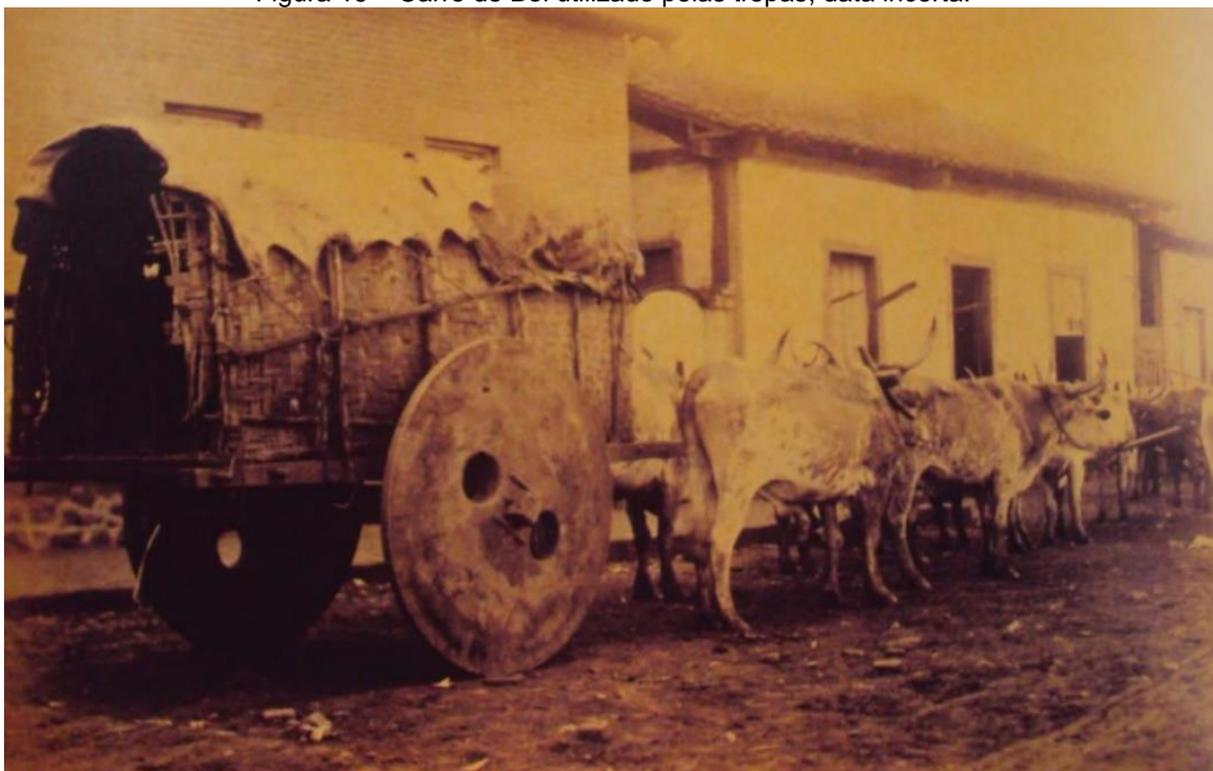
Fonte: IBGE (2019a).

O tropeirismo deve seu surgimento à descoberta de ouro nas “Minas Gerais” em meados do século XVIII, fato que desencadeou forte inflexão econômica e social em toda a Colônia. A concentração maciça de pessoas na região aurífera e o foco quase exclusivo na lavra do metal resultou em uma grave crise de abastecimento de víveres nas cidades mineiras, oportunizando o transporte de produtos oriundos de outras regiões através de mares, além da venda do próprio mar em si, fundamental para a vida urbana que despontava com a mineração (SOUZA, 2015:19). A primeira “tropa de mares” chegou a Sorocaba em 1733, oriunda do Rio Grande do Sul

⁵⁰ Como a de Paschoal Moreira Cabral que, em 1719, fundou um arraial que daria origem à cidade de Cuiabá (CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

(CÂMARA DE SOROCABA, 2019). Organiza-se o transporte de “tropas”⁵¹ (Figura 19) e o comércio de produtos e animais trazidos do Sul até o Sudeste, com a região mineira como primeiro destino, mas, posteriormente e também devido ao declínio da lavra aurífera, com a nascente e expansiva economia cafeeira paulista despontando como destino. Na divisão territorial de atividades promovida pelo tropeirismo (Figura 20), os campos gaúchos serviam para a criação da res, com os caminhos formados em Santa Catarina e Paraná fornecendo pastagem e locais de invernada, até a chegada em Sorocaba, onde se encontrava a principal Feira de comercialização tropeira e de onde a res era transportada aos locais de destino em Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Sorocaba assume nesse esquema comercial o papel de principal cidade articuladora, verdadeiro ponto nodal do tropeirismo, o que impulsionou sua economia e crescimento urbano.

Figura 19 – Carro de Boi utilizado pelas tropas, data incerta.



Fonte: MASSARANI (1999, apud VEC, 2015:6).

⁵¹ Que eram caravanas onde peões levavam grande quantidade de res e de produtos, além dos equipamentos necessários à viagem, em seus lombos ou em carros de boi.

Figura 20 – Divisão territorial do trabalho do tropeirismo.



Fonte: STRAFORINI (2001, apud CELLI, 2012:33).

O tropeirismo foi abraçado pela elite sorocabana, que se especializou nessa atividade econômica e a transformou em mote do desenvolvimento local e de sua identidade social, deixando reflexos até hoje⁵². É preciso entender o tropeiro como o comerciante, residente na cidade, que enriqueceu controlando um negócio complexo à época (o transporte e venda de muares e de produtos trazidos pelos animais por longas distâncias) e não o homem simples que conduzia as tropas pelas estradas de terra (SOUZA, 2015:21). O tropeiro sorocabano era, acima de tudo, um empresário que praticava um capitalismo de tipo comercial, escorado no controle territorial e na organização do transporte. O tropeirismo foi a principal atividade econômica da cidade por, aproximadamente, 130 anos, tendo na “Feira de muares” sua principal manifestação (SOUZA, 2015:19), exercendo forte influência sobre a cidade, que se materializou em uma complexificação econômica e urbana. Nesse sentido:

Essa variedade de funções dentro do transporte de animais se refletiu no espaço urbano de Sorocaba, pois para alimentar o comércio gerado pela feira, a cidade trabalhava o ano inteiro. O evento era essencialmente urbano e movimentava diversos setores da economia local, como a fabricação e

⁵² Não apenas na produção urbana da cidade, mas também em manifestações de memória como as cavalgadas e desfiles realizados anualmente na cidade.

comércio de artigos de montaria, de redes, de doces, etc. Existiam artistas, relojoeiros, retratistas, dentistas, "mascates", "cometas" (SOUZA, 2015:21).

E, ainda:

A grande densidade demográfica transitória da época das Feiras de Mueres, e principalmente o afluxo de gente endinheirada, ajudou o desenvolvimento do comércio e da indústria caseira, ficando famosos no Brasil as facas e facões sorocabanos, e também as redes aqui tecidas. Também eram muito apreciados os doces e as peças de couro para montaria, havendo inúmeros ourives que se dedicavam exclusivamente a fabricar enfeites de ouro e prata para selas e arreios, estribos, cabos de chicotes e facas (CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

A Sorocaba tropeira prosperou como entreposto comercial, fazendo com que a Coroa Portuguesa estabelecesse um Registro de Animais na cidade em 1750, com a função de controlar o trânsito das tropas e assegurar a tributação⁵³ (SOUZA, 2015:19). Quanto ao desenvolvimento urbano ocorrido no período, seu principal legado é a forte influência na formatação do atual centro de Sorocaba e em diversas ruas e avenidas que correspondem a antigos caminhos tropeiros criados para atender à lógica do negócio então praticado. Na época, a chegada das tropas à cidade se dava por uma estrada principal que abrigava os estabelecimentos comerciais e desaguava na Feira de Mueres, ao que se seguia o Posto de Registro, para as obrigações burocráticas e fiscais⁵⁴, com esta longa via por onde passavam as tropas se sobrepondo à vila bandeirantista. Todavia, a atividade do tropeirismo ocasionava problemas urbanos que incomodavam a vida cotidiana da cidade, à medida em que esta crescia (Figura 21):

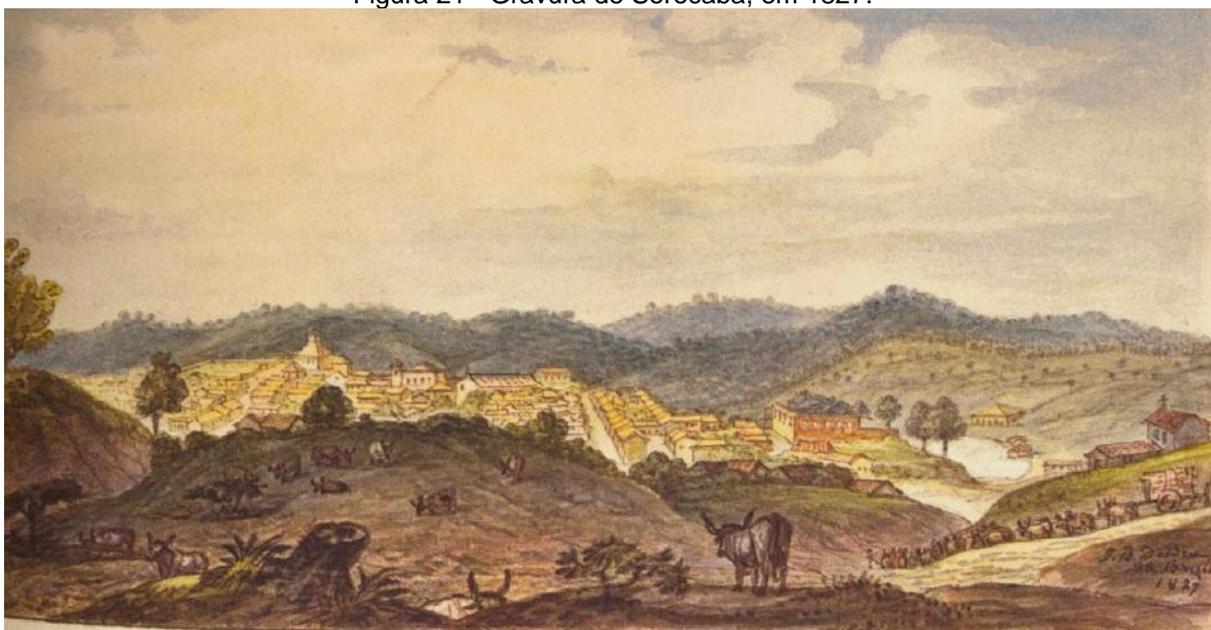
A instabilidade das feiras, o baixo preço dos animais, o medo de uma nova epidemia⁵⁵, o mal cheiro e caos causados pelos animais cruzando as ruas centrais davam indícios de uma economia saturada, já que boa parte dos cidadãos tirava seu sustento do comércio relacionado à feira (SOUZA, 2015:22).

⁵³ Os tributos arrecadados pelo Registro de Animais eram tão vultosos que o cargo de Diretor do Registro foi o mais cobiçado da cidade, tendo sido ocupado por homens poderosos da região, como o Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar (CÂMARA DE SOROCABA, 2019), que também foi tesoureiro da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema.

⁵⁴ Esse arranjo envolvendo a Feira de Mueres e o Registro de Animais durante o caminho das tropas na cidade mostra uma harmonização entre interesses do Estado e do capital que produziu um espaço urbano conduzido pela razão comercial.

⁵⁵ Em 1863, uma epidemia de varíola que começou junto à chegada das tropas matou entre 400 e 500 pessoas na cidade (SOUZA, 2015:22).

Figura 21 - Gravura de Sorocaba, em 1827.



Fonte: DEBRET in VEC (2015:21).

O tropeiro havia enriquecido, mas a cidade não mostrava tal pujança. A Sorocaba tropeira era uma cidade funcional, um entreposto comercial extremamente bem-sucedido, mas, também, um lugar sujo nos momentos em que se realizava a Feira de Mueares – um comércio intenso, porém, sazonal. Com isso, Sorocaba não ostentava a monumentalidade das cidades paulistas que haviam enriquecido primeiro com o açúcar⁵⁶ ou, principalmente, das que começavam a enriquecer com o café. Existem registros quanto a uma maior preocupação da sociedade local acerca da estética da cidade a partir da década de 1850 (antes, portanto, da criação da ferrovia), época em que ocorreram obras como o calçamento das ruas transitadas pelas tropas, a construção da ponte de pedra sobre o Rio Sorocaba (Figura 22), uma Cadeia e uma nova sede para a Câmara Municipal (SOUZA, 2015:21). Surge na sociedade, especialmente em sua elite, a percepção de que a cidade precisava tornar-se mais bonita, com o intuito de mostrar que a economia dos mueares era tão boa quanto a do café. Nesse momento Sorocaba rivalizava com a vizinha Itu⁵⁷, representante da economia cafeeira (SOUZA, 2015:21) pelo posto de polo regional. Nesse sentido:

⁵⁶ Muito embora Sorocaba tenha feito parte do chamado “quadrilátero do açúcar”, enriqueceu menos nesta atividade que cidades como Itu ou Piracicaba.

⁵⁷ No caso do Brasil, país onde historicamente a elite esteve ligada à propriedade da terra, a elite fazendeira ituana ostentava maior distinção social que a elite comercial sorocabana, não apenas pela quantidade de riqueza em cada cidade, mas pela natureza das principais atividades econômicas exercidas, com o comércio sendo socialmente considerado inferior à agricultura. Aqui, é útil o conceito de “emulação”, oriundo de Thorstein Veblen (1987) em sua “Teoria da Classe Ociosa”, relativo a um

Assim como os grandes plantadores e empresários do café buscaram representar seu poder e riqueza através da suntuosidade de suas residências urbanas e do aparelhamento de suas cidades, caracterizando um convívio social formalizado por regras de civilidade, os negociantes sorocabanos procuraram fazer de Sorocaba a imagem mais próxima de bons costumes e da racionalidade, revestindo-a de símbolos que escondiam sua real condição de lugar de passagem de tropas. A relação direta entre a expansão do café e o aumento da demanda de muares para o transporte da produção facilitava a comparação das diferentes condições urbanas de Sorocaba e das cidades paulistas envolvidas nessa produção (BADDINI, 2002:156 apud SOUZA, 2015:22).

Figura 22 - Ponte sobre o Rio Sorocaba, em 1886.



Fonte: DURSKI in LEITE, L. (2017:28).

O auge das Feiras de Muares se deu em 1855, graças ao plantio de café que se alastrava pela Província de São Paulo (SOUZA, 2015:19) e utilizava os animais para o transporte de sua produção. Entretanto, o declínio das Feiras sorocabanas ocorreu muito próximo ao seu ápice (SOUZA, 2015:22) pois, nessa época, a cafeicultura paulista passou a prescindir dos animais de carga em prol de um novo meio de transporte, a ferrovia. Contudo, em mais de um século de uma lucrativa empreitada, o tropeirismo gerou capital excedente na cidade, que foi investido em outras atividades (SOUZA, 2015:22), principalmente a cultura do algodão, bem como em uma ferrovia que o pudesse transportar. A Sorocaba que se acostumou a fazer dinheiro pelo comércio também queria plantar – mas não abria mão de transportar.

comportamento de comparação social, com o objetivo de se mostrar melhor ou superior, que animou Sorocaba em sua política de ornamentação estética em relação a Itu.

Dessa forma, os estertores da Sorocaba tropeira vieram com os próprios tropeiros ousando novos negócios, promovendo uma inversão do capital comercial em proveito da produção algodoeira e da construção de pequenas tecelagens⁵⁸ (SOUZA, 2015:22). Um incipiente desenvolvimento industrial em Sorocaba ocorreu mesmo antes da existência da ferrovia em função da anterior expansão da cultura do algodão na região (CELLI, 2012:83). Para amparar a cidade nas mudanças econômicas que a transição do tropeirismo para a cultura algodoeira e a produção têxtil produziram, o último quartel do século XIX assistiu à construção da ferrovia para possibilitar o escoamento da produção agrícola e industrial. A ferrovia nasce, portanto, como elemento de transformação urbana sob o signo da modernidade. Nesse sentido:

Era preciso modernizar, melhorar o escoamento da produção de algodão, facilitar a chegada de maquinário para as fábricas e, sobretudo, não depender de uma atividade comercial cujo fim estava próximo. [...] A ferrovia era um elemento central na transição econômica que a cidade pretendia: deixar de ser um entreposto comercial de muares antes que a propagação da ferrovia pela província afetasse seriamente o comércio de animais e passar a ser um polo industrial (SOUZA, 2015:23).

Dessa forma, a cidade se qualificava para iniciar uma nova fase, marcada pela industrialização:

[...] podemos dizer que Sorocaba apresentava no final do século XIX características específicas às quais favoreciam a formação de bases para a implantação do processo industrial na cidade: a produção e beneficiamento do algodão, voltados principalmente para a exportação, uma ferrovia que ligava Sorocaba a São Paulo e, depois, ao porto de Santos e, finalmente, mão de obra qualificada, proveniente da grande quantidade de estrangeiros residentes em Sorocaba (CELLI, 2012:72).

A elite sorocabana investiu no algodão e na ferrovia. Porém, o negócio do algodoeiro entrou em crise logo após a inauguração da “Sorocabana” devido à recuperação da produção estadunidense. Sem mais demanda para exportação, o capital já investido – que via o algodão⁵⁹ embranquecer as terras e a fumaça da

⁵⁸ Tem-se notícia da instalação na cidade de pequenas fábricas de tecidos com teares mecânicos a vapor em 1852. Uma de algodão, por Manoel Lopes de Oliveira e outra de seda, por Francisco de Paula Oliveira e Abreu (ALMEIDA, 2002:247 apud SOUZA, 2015:22; CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

⁵⁹ Sorocaba foi pioneira no Brasil na plantação de algodão herbáceo, de melhor qualidade que o algodão arbóreo, mais rústico e que era plantado na cidade antes das grandes indústrias têxteis despontarem. Essa singela mudança foi crucial para que a industrialização vingasse na cidade (CÂMARA DE SOROCABA, 2019).

locomotiva enegrecer os ares da região – construiu fábricas têxteis de grande porte⁶⁰ para transformar o algodão em tecido e transportá-lo – afinal, a ferrovia representava quantidades estonteantes de capital fixo em uma estrutura recém-inaugurada, e era necessário que a cidade encontrasse uma mercadoria a ser transportada, justificando, assim, o investimento na aventura ferroviária. Dessa forma, a ferrovia em Sorocaba é um curioso caso onde, construída para transportar algodão rumo a uma exportação que nunca ocorreu, restou por alavancar a industrialização da cidade.

A dialética entre cidade e ferrovia foi poderosa a ponto de transformar Sorocaba em um dos maiores polos ferroviários e industriais do país. O surgimento das primeiras e pequenas indústrias têxteis na década de 1850, a inauguração da ferrovia em 1875 e a posterior fundação de indústrias têxteis de grande porte foram marcos de um movimento que ditou o tom da produção espacial por décadas. Pierre Monbeig (1984:360 apud CELLI, 2012:91) descreveu, de modo geral, o tipo de produção espacial que se dá na relação entre ferrovias e indústrias:

[...] as primeiras indústrias [contribuem] para a criação de uma paisagem urbana, favorecendo uma primeira tendência à formação de bairros. Colocam-se nos lugares mais favoráveis, nas entradas da cidade, para quem vem das zonas de desbravamento, e sobretudo perto da estação, ao longo da estrada de ferro. Como procuram os terrenos menos valorizados, os seus edifícios são construídos de frente para a aglomeração inicial, do outro lado da ferrovia, até então poupado pelo crescimento urbano [...] As Vilas, que se abrem em torno dos estabelecimentos industriais, atraem os operários, por estarem próximos dos seus locais de trabalho e pelo custo de terrenos e dos aluguéis, menos altos que na cidade.

A ferrovia e as indústrias têxteis que, juntas, compunham um arranjo econômico, representaram uma mudança na intensidade, essência e direção da produção urbana, mudando o horizonte e a feição de Sorocaba. Nesse sentido, Murilo Marx (1980:114 apud CELLI, 2012:90-91) aponta os impactos de uma ferrovia na produção espacial urbana:

[...] a locomotiva representou, também, uma nova etapa no desenvolvimento das cidades que alcançou. Tanto pela porta que abriu a estação ferroviária – como pelo impacto desta no tecido urbano pré-existente. Atingindo uma povoação, a estrada de ferro não dispensava suas exigências de trajeto; o seu leito buscava acompanhar as curvas de nível, impunha igualmente um determinado terreno para a estação. E se convertia num obstáculo difícil de

⁶⁰ As fábricas de tecidos construídas no período foram: a Nossa Senhora da Ponte (a “Fonseca”), em 1882; a Fábrica de Tecidos Santa Rosália, em 1890; a Santa Maria, em 1896; a São Paulo, em 1909; a Santo Antônio em 1913; e a Votorantim, em 1893 (PRESTES, 2001:156 apud CELLI, 2012:72).

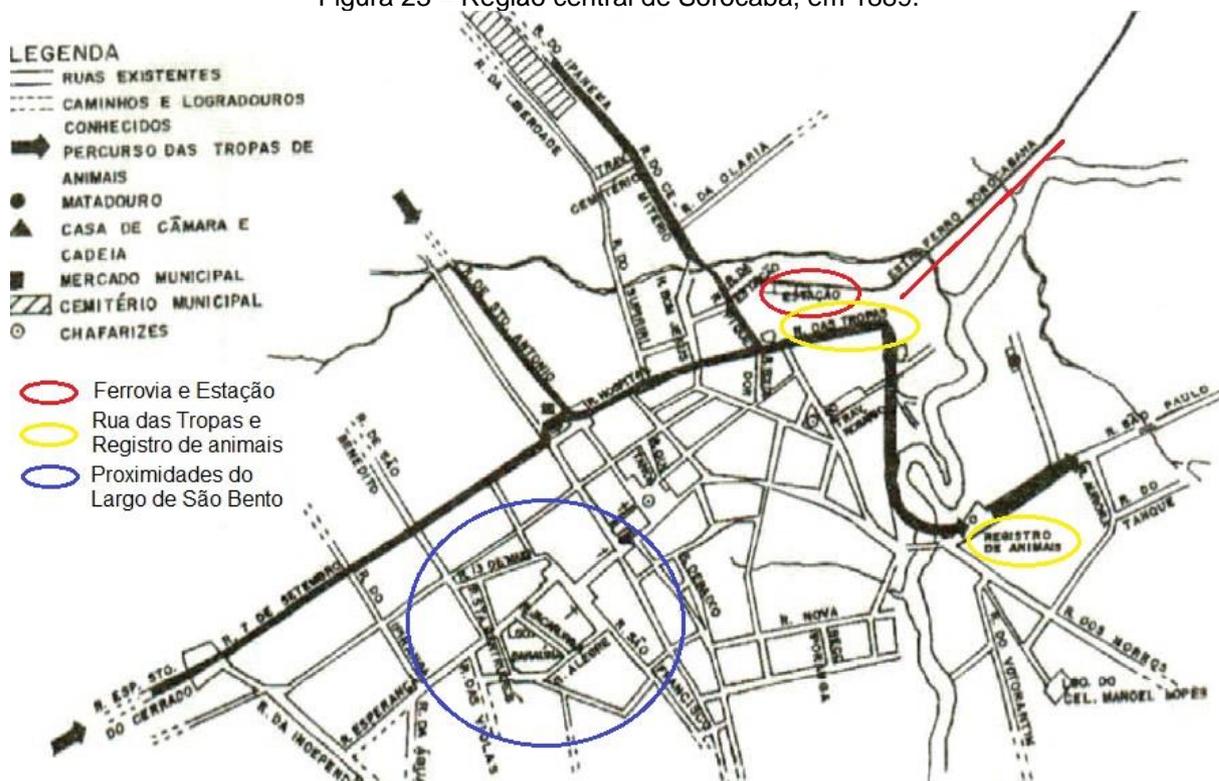
transportar, num atrativo para as instalações fabris e para os grandes armazéns ao longo de seus trilhos, num polo de gravitação a partir das plataformas de embarque. Esse polo, muitas vezes periférico e distante, passou a competir com o centro urbano, complementando-se ou mesmo suplantando-o. Deixou marca indelével na evolução urbana brasileira, de pouco mais de um século para cá. A nova porta aberta trouxe o sucesso, o crescimento e a riqueza para algumas concentrações urbanas do país em detrimento de outras [...] os poucos pontos de cruzamento dessas ferrovias com as ruas tornaram as suas porteiras congestionadas pelo tráfego local e viram florescer nas suas proximidades o comércio e os serviços.

Tendo por base o tipo de produção urbana relacionada à ferrovia e entendendo-a como um grande avanço à época para a cidade, tem-se a “Sorocabana” como um fator de “diferenciação geográfica”, conceito que Harvey (2011:165) utiliza para se referir à produção de características próprias que propiciem vantagens a um lugar, com o intuito de valorizá-lo no competitivo movimento de produção capitalista do espaço. A ferrovia favoreceu a indústria têxtil e seus teares mecânicos, caldeiras e grandes galpões de tijolinhos vermelhos, e tudo ficou muito próximo, com as fábricas têxteis o mais próximo possível da ferrovia, produzindo uma territorialidade industrial-ferroviária que por décadas foi o grande mote do desenvolvimento urbano sorocabano. Foi o capital fixo da indústria buscando o capital fixo da ferrovia para fazer fluir mais capital, em um claro movimento de “ajuste espacial”⁶¹ – expressão utilizada por Harvey (apud CORNEJO, 2014:1) tanto para definir a mudança espacial das atividades produtivas – no sentido de realocização espacial da produção, quanto o reflexo no espaço decorrente da materialização de estruturas de capital fixados à terra – focando aqui no impacto espacial causado pelas estruturas construídas (HARVEY, 2014a:98-99). Em ambos os sentidos atribuídos ao termo, o ajuste espacial importa em constante mudança e complexificação do espaço, com as estruturas construídas, arranjadas e ordenadas por um ajuste possuindo valia até a formação de novas crises sistêmicas, momento em que este espaço produzido deixa de ser parte do mecanismo de acumulação do capital e se transforma em um problema a ser resolvido por um novo ajuste espacial (SANTANA; PERES, 2013:155-156). Assim, a mesma ferrovia que induziu um ajuste espacial para modificar a Sorocaba tropeira e produzir uma cidade industrial, transformou-se, posteriormente, em um empecilho

⁶¹ O termo “spatial fix”, utilizado por Harvey, é traduzido como “ajuste espacial” ou “rearranjo espacial”. A expressão inglesa “fix” possui vários significados. Entre esses significados, pode ter um sentido literal de fixação de algo em um espaço determinado ou expressar uma ideia de improvisos ou concertações (JESSOP, 2006:147 apud SANTANA; PERES, 2013:155).

para a produção da Sorocaba das rodovias e da nova indústria⁶². Aqui é importante lembrar que antes da criação da ferrovia, Sorocaba já possuía um centro urbano surgido no bandeirantismo e consolidado pelo tropeirismo. O mapa abaixo (Figura 23), que retrata a cidade em 1889, mostra o caminho das tropas ocupando papel de destaque no viário, sobrepondo-se ao pequeno centro bandeirantista. O mapa também aponta o início da era ferroviária com a estrada de ferro e a estação. Por sucessivos ajustes espaciais, um incipiente centro urbano bandeirantista desenvolveu-se para acomodar as necessidades do tropeirismo e seu crescimento urbano em moldes comerciais, até que sobreviessem as mudanças decorrentes do ciclo ferroviário-industrial.

Figura 23 – Região central de Sorocaba, em 1889.



Fonte: BADDINI (2002 apud SOUZA, 2015:23), modificado pelo autor.

Quando da análise do espaço urbano, sua natureza social e o tempo de sua produção devem ser considerados para evidenciar as características estruturais e particularidades da produção espacial (GAMA, 1992:161), respeitando e destacando o nexos entre espaço, tempo e sociedade, pois que a produção e organização do

⁶² Entendendo que Sorocaba possui dois momentos distintos de industrialização: o primeiro, relacionado à indústria têxtil e amparado pela ferrovia; e o segundo, marcado pela diversificação da atividade industrial na cidade e impulsionado pela Rodovia Castelo Branco.

espaço se dá em movimentos históricos que criam formas espaciais, estabelecendo uma relação dialética na criação de novas formas espaciais sobre as já existentes, em meio ao complexo de relações sociais (FARIAS, 2008:5-6) – entendimento que remete ao conceito de “rugosidades” de Milton Santos (2006), que trata da permanência no espaço atual de formas socialmente produzidas no passado⁶³, ou, mais precisamente:

[o] que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. [...] Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, M. 2006:92).

A sobreposição histórica da produção espacial no centro de Sorocaba se deu a partir de ajustes espaciais que dialogam com o conceito de “rugosidades”, pois as necessidades espaciais dos ciclos econômicos sorocabanos induziram a produção espacial tendo que levar em consideração a existência de ajustes espaciais prévios, que resultaram em superposições histórico-espaciais.

O início do ciclo ferroviário e da primeira industrialização na cidade proporcionou forte impulso econômico e significativa expansão urbana, que implicou em um ajuste espacial em Sorocaba. Cumpre destacar, neste ponto, a localização da Estação Ferroviária, fundamental para o direcionamento da expansão urbana, regendo a localização das indústrias têxteis e das atividades urbanas na área próxima. A Estação Ferroviária cumpriria o papel que a Feira de Mueres cumpriu outrora, promovendo a circulação de pessoas e de capital na cidade. Surge, a partir da inauguração da ferrovia e não obstante o declínio do tropeirismo, um esquema engenhoso que envolveu durante certo tempo as duas formas de transporte (o mar e o trem), com os mueres realizando o transporte local e regional das mercadorias até a Estação Ferroviária, cabendo ao trem transportar as mercadorias até São Paulo, de onde seriam encaminhadas ao Porto de Santos⁶⁴ - o que fez a malha viária da cidade se desenvolver, nesse período, em função desses dois tipos de transporte (CELLI,

⁶³ Como as estruturas ferroviárias construídas no Brasil.

⁶⁴ Até que a “Sorocabana” conseguisse seu próprio caminho até o Porto de Santos, através da Linha Mairinque-Santos, inaugurada em 1935, as mercadorias que chegavam a São Paulo precisavam ser transportadas pela São Paulo Railway Company, que possuía o monopólio do transporte da capital ao litoral.

2012:77). A instalação de fábricas têxteis de grande porte nas proximidades da ferrovia, para facilitar o escoamento da produção, ocorreu entre 1882 e 1913 (Figura 24). No entorno dessas fábricas formaram-se concentrações urbanas, especialmente as vilas operárias. Houve também forte expansão urbana ao longo da linha férrea e na área compreendida entre a Estação Ferroviária e o Rio Sorocaba. As novas fábricas têxteis impuseram a criação de ruas para ligar as instalações fabris à cidade, ampliando a malha viária urbana. O centro se expandiu e uma nova região despontou a oeste, o “Cerrado”. Posteriormente, com a saturação das vilas operárias, novos loteamentos às margens dessas vilas deram origem a novos outros bairros na cidade (CELLI, 2012). Esse fenômeno envolveu desde vilas operárias com suas pequenas casas, como a Vila Carvalho e a Vila Santana, até os primeiros bairros “nobres” da cidade, Vila Trujillo e Jardim Santa Rosália. Dessa forma, muitos dos atuais bairros de Sorocaba têm sua gênese e desenvolvimento direta ou indiretamente ligados à ferrovia. Nos casos aqui mencionados, a Vila Carvalho surgiu como consequência direta do desenvolvimento do Complexo Ferroviário, com a Vila Santana se desenvolvendo na década de 1920 devido à transferência de ferroviários das oficinas da EFS em Mairinque para Sorocaba⁶⁵ (MARTINS, 2019). A Vila Trujillo, por sua vez, surgiu como loteamento de uma fazenda próxima ao leito férreo e ao córrego Supiriri⁶⁶, possuindo uma pedreira e cuja casa sede abrigou a primeira faculdade da cidade⁶⁷, com o traçado da ferrovia sendo um dos delimitadores deste bairro. Já o Jardim Santa Rosália surgiu como o primeiro bairro planejado da cidade, com sua criação ligada à antiga Companhia Nacional de Estamparias (CIANÊ), então proprietária das terras que deram origem ao bairro. Cabe também mencionar a fundação, em 1892, da pequenina “Estrada de Ferro Votorantim”, construída para ligar a produção têxtil existente na então Vila de Votorantim⁶⁸ à Estação Ferroviária de Sorocaba, impulsionando sobremaneira o desenvolvimento industrial da então vila, que se tornou cidade em 1963, emancipando-se por plebiscito⁶⁹.

⁶⁵ Mairinque é uma cidade que também concentra uma grande estrutura ferroviária herdeira da “Sorocabana”.

⁶⁶ Que à época não se encontrava canalizado e aterrado.

⁶⁷ Atualmente pertencente à Universidade de Sorocaba (UNISO).

⁶⁸ Especialmente a produção da “Fábrica de Tecidos Votorantim”, que se tornou embrião do Grupo Votorantim S.A., um dos maiores conglomerados industriais do país.

⁶⁹ Sendo o desenvolvimento industrial de Votorantim um dos principais fatores para a emancipação da cidade.

Figura 24 – Fábrica Nossa Senhora da Ponte, data incerta.



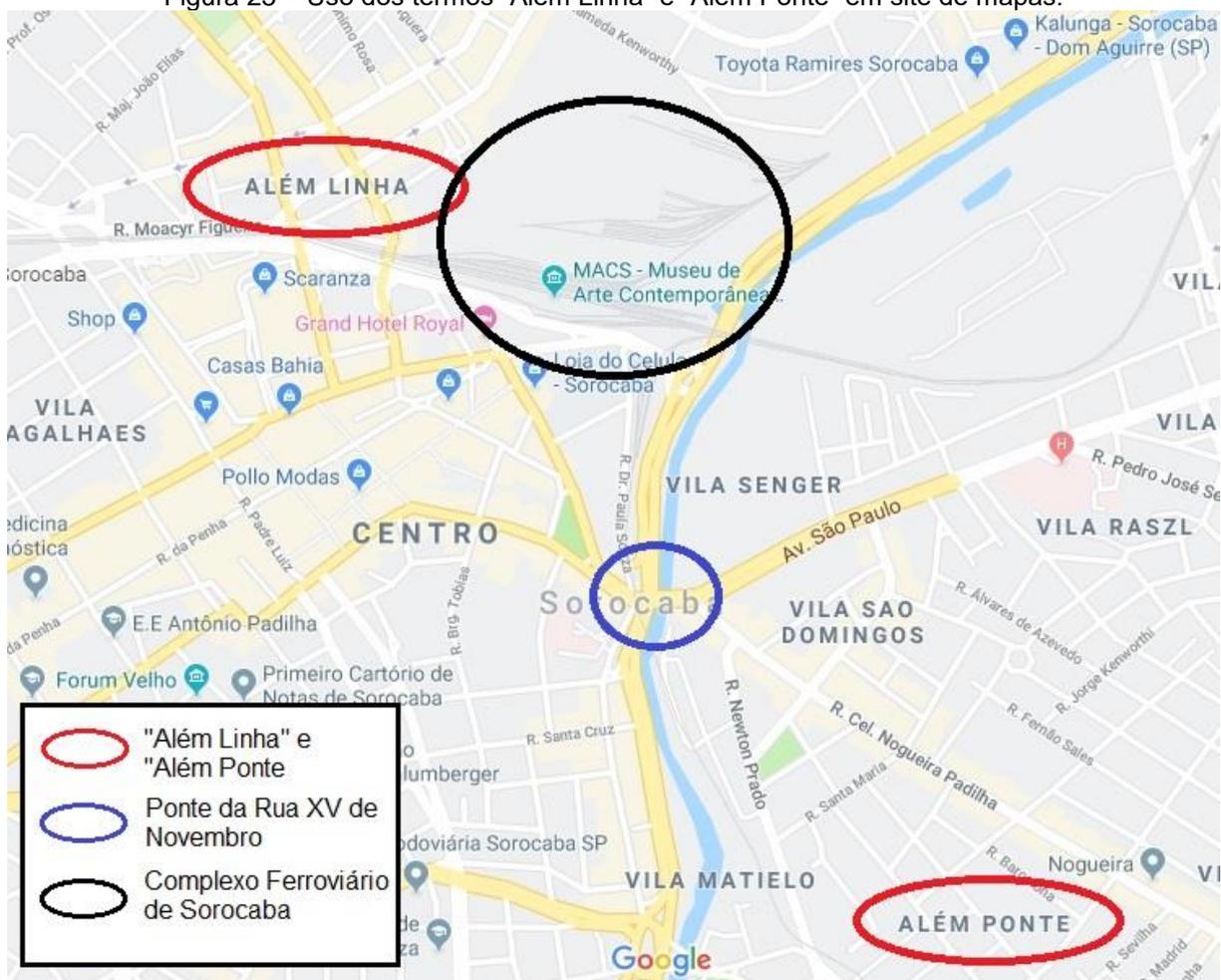
Fonte: ANDERY (2018).

O ulterior desenvolvimento urbano sorocabano foi, em larga medida, moldado pelo traçado da ferrovia no terreno, pela força atrativa da Estação Ferroviária e pelas diversas funções exercidas pelas estruturas que surgiram com o passar do tempo e configuraram o Complexo Ferroviário. A linha férrea, atravessando latitudinalmente a cidade em sua região central, agiu como poderoso maestro da expansão urbana, como indutor ou barreira, atraindo ou repelindo, em um movimento também realizado analogamente pelo Rio Sorocaba – mais comumente, com a linha férrea configurando baliza a ser seguida e a Estação Ferroviária agindo como centro gravitacional do desenvolvimento ocorrido em seu entorno (CPTM, 2010).

Com o passar do tempo, a linha férrea tornou-se um delimitador perimetral do centro urbano e a Estação Ferroviária, um de seus vértices, em um arranjo territorial que permanece até hoje. A expansão das atividades industriais e o crescimento populacional levaram ao rompimento das linhas da ferrovia e do rio, formando as regiões do “Além Linha” (a norte e noroeste) e “Além Ponte” (a sudeste e leste) (CELLI, 2012:78 e 81; CPTM, 2010:26) – definindo uma nomenclatura ainda bastante utilizada na cidade⁷⁰ (Figura 25).

⁷⁰ Embora atualmente a cidade seja oficialmente zoneada no mais comum esquema de “centro”, “zona norte”, “zona leste”, “zona oeste” e “zona sul”, nem sempre foi assim.

Figura 25 – Uso dos termos “Além Linha” e “Além Ponte” em site de mapas.



Fonte: GOOGLE MAPS (2019), modificado pelo autor.

Esse ajuste espacial, ancorado por um ciclo industrial que teve na ferrovia um de seus mais importantes fatores, sentiu um forte baque na década de 1960. Nesse momento, Sorocaba passava por uma crise que evidenciava o envelhecimento de sua indústria têxtil. Enquanto o Brasil se modernizava, Sorocaba se estagnava. O arranjo têxtil-ferroviário encontrava seu limite e escancarava um processo de decadência concluído apenas na década de 1990⁷¹. Em paralelo, um novo (e atual) arranjo industrial mecânico-rodoviário se desenvolveu na cidade. Durante a década de 1970, Sorocaba estava inserida na disputa territorial que a desconcentração urbano-industrial da capital São Paulo promoveu no interior paulista. A decadência da indústria têxtil local e do modal ferroviário (em todo o país, com reflexos na “Sorocabana”), em um contexto regional de difusão das indústrias paulistas da capital

⁷¹ Este trabalho considera a falência da Companhia Nacional de Estamparias (CIANÊ), ocorrida em 1992, como o marco final do ciclo têxtil na cidade.

para o interior, levou a um novo ciclo econômico em Sorocaba, cujos pilares foram a modernização da indústria (criando a “segunda indústria” da cidade) e a predominância das rodovias como modal de transporte. Assim, inicia-se um novo ajuste espacial na cidade, que ganha impulso na década de 1970, com a criação do distrito industrial no bairro do Éden. No transporte, a solução encontrada foi o aproveitamento das rodovias Raposo Tavares e, principalmente, a Castelo Branco. O parque industrial instalado é localizado próximo às rodovias e completamente afastado da ferrovia, golpeando a “Sorocabana” ao fazê-la perder importância como meio de transporte no escoamento de cargas locais. A funcionalidade econômica da ferrovia diminui gradativamente em sua relação com a cidade, concentrando-se, a partir desse momento, no transporte de passageiros. A rodovia capitaneia o novo ajuste espacial e, com a mudança da matriz ferroviária para a rodoviária, ocorre uma mudança brusca na localização das indústrias (CELLI, 2012:106), importando em uma inflexão no desenvolvimento local, não somente por esta mudança espacial, mas também pela qualidade das indústrias instaladas, mais novas e de ramos diversificados. Em suma, enquanto no período em que a ferrovia foi o principal meio de transporte em Sorocaba as indústrias instalaram-se no entorno da Estação Ferroviária e próximas à linha férrea, no período rodoviário, por sua vez, as indústrias buscaram se localizar próximas aos acessos às rodovias. Sobre a relação entre a localização das indústrias e os meios de transporte, afirma Villaça (2001:135 apud CELLI, 2012:102):

[a] simples observação indica que as grandes zonas industriais se desenvolveram ao longo das grandes vias regionais, inicialmente ao longo das ferrovias, depois também ao longo de rodovias. [E que] as principais zonas industriais se desenvolveram junto às vias regionais mais movimentadas, ou seja, aquelas que estabeleciam as ligações regionais mais importantes.

Com o atual parque industrial de Sorocaba tendo desde o início as rodovias como meio de transporte, a atração espacial promovida pelas rodovias e a decadência da indústria têxtil acentuaram, localmente⁷², a decadência da ferrovia. No novo (e atual) ajuste espacial do ciclo rodoviário, percebe-se a formação de um novo eixo comercial e de serviços na região do bairro do Campolim (que é cortado pela Rodovia

⁷² Em âmbito estadual, a ferrovia já se encontrava em relativa decadência com a administração da FEPASA.

Raposo Tavares, favorecendo seu acesso), e bairros de alto valor imobiliário, geralmente com condomínios horizontais fechados, mais próximos aos novos centros industriais e às rodovias – tudo isso implicando em uma mudança drástica na espacialidade da cidade, como as mudanças nos eixos da especulação imobiliária e da localização industrial na cidade.

Com o deslocamento promovido pelo ajuste espacial do ciclo econômico da rodovia e do novo parque industrial, a Estação Ferroviária deixa de ser o centro gravitacional da cidade e o arranjo urbano têxtil-ferroviário colapsa. A ferrovia, enfim, deixa de importar à cidade, agora amparada por duas grandes rodovias. À essa altura, o centro urbano encontrava-se saturado em termos de ocupação do solo, possibilitando a transformação dos vastos terrenos ligados à ferrovia em reserva de capital imobiliário. A crise ferroviária deflagra um processo de degradação urbana que afeta áreas e atividades conexas, levando o patrimônio ferroviário à ruína através do abandono, bem como ao fechamento gradual das indústrias têxteis e a degradação de áreas comerciais e residenciais no entorno. Nesse contexto, a privatização da ferrovia, na década de 1990, vem como a pá de cal na Sorocaba têxtil-ferroviária.

A relação entre Sorocaba e sua ferrovia azeda. A partir de então, em uma comparação organicista, a ferrovia poderia ser entendida como uma cicatriz no tecido urbano da cidade – porém, enquanto cicatrizes são marcas presentes de feridas já curadas, a ferrovia se coloca como chaga aberta na cidade, pois, perdendo força como vetor do desenvolvimento urbano, sua dissociação funcional com a economia local a transformou em um problema de grandes proporções. Nesse sentido, não apenas em Sorocaba como em diversas cidades que viveram situação semelhante, com ferrovias em seu perímetro urbano, estabelece-se uma contradição, na medida em que a ferrovia é “engolida” pelo crescimento da cidade⁷³, porém, “rejeitada” pelo desenvolvimento e cotidiano urbanos⁷⁴ (LUZ, 2006:15).

A produção do espaço urbano ligado à ferrovia em Sorocaba teve dois momentos, do início ao apogeu, e do apogeu à decadência. O primeiro período inicia-se com a construção e consolidação da ferrovia e sua estrutura na cidade, marcado pelas grandes indústrias têxteis, os bairros operários e o comércio arranjando-se espacialmente tendo na ferrovia uma força de atração. O período posterior, de

⁷³ No sentido do espaço absoluto.

⁷⁴ No sentido de espaço relativo e relacional.

decadência, deflagra-se quando a ferrovia deixa de ser atraente ao capital (MAUÁ FILHO, 2019). Com o rodoviarismo e, principalmente, a privatização, a ferrovia perde importância econômica local, mas continua como importante vetor da produção espacial da cidade, agora como força repulsiva. A degradação de seus prédios, os problemas de circulação urbana que ocasiona, a criminalidade que nas ruínas encontra guarida, a terra sem cumprir sua função social⁷⁵. A relação das cidades paulistas com suas ferrovias não se dá apenas na memória do passado glorificado, mas também em um presente conflituoso. Nesse sentido:

[...] a representatividade da ferrovia, o nível de conflito, ou de incômodo, atingido pela existência da ferrovia começa a ser mais evidente seja pela crescente necessidade por serviços e infraestruturas que elas têm demandado, seja pelo grau de ociosidade que a ferrovia adquiriu nos anos recentes (LUZ, 2006:32).

É interessante notar como, após mais de vinte anos da degradação ocasionada pela privatização, Sorocaba ainda tem na ferrovia um distintivo de sua produção urbana. A configuração territorial sorocabana se relaciona intensamente com a ferrovia, mesmo nos dias atuais, rasgando a cidade, conformando e separando bairros e regiões, sendo importante fator local a estabelecer áreas valorizadas ou degradadas, de alto ou baixo valor imobiliário. É característico em cidades onde as ferrovias tiveram importância histórica que a paisagem urbana mude de acordo com o traçado da linha férrea. Em Sorocaba, a paisagem se distingue entre o centro da cidade, mais comercial e verticalizado, e as regiões do Além-ponte e Além-linha, mais residenciais e horizontalizadas. A fotografia abaixo (Figura 26) mostra a paisagem do centro urbano verticalizado, delimitado em grande medida pelo Rio Sorocaba, a Avenida Marginal Dom Aguirre e a ferrovia. Esses marcos (o rio, a avenida e a linha férrea) também marcam o início daquilo que não delimitam, as regiões do Além-Linha e Além-Ponte, formadas por bairros horizontalizados que extrapolaram essas barreiras físicas⁷⁶. Unindo essas duas paisagens urbanas, existem diversos viadutos e passagens cruzando a ferrovia (CPTM, 2010:26).

⁷⁵ Tendo em vista o comando constitucional expresso no artigo 5º, XXIII, onde se dispõe que “a propriedade atenderá a sua função social” (BRASIL, 1988).

⁷⁶ Tais barreiras físicas são aqui entendidas como espaço relacional.

Figura 26 – Centro de Sorocaba.



Fonte: HESS (2012:75).

As indústrias ligadas à ferrovia, geralmente do ramo têxtil e construídas na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, decadentes, deixaram de existir. Algumas tiveram suas estruturas físicas demolidas, enquanto as remanescentes, ou foram abandonadas ou passaram por reformas para adquirirem novos usos econômicos e sociais, caso das antigas fábricas Nossa Senhora da Ponte e Santa Rosália, onde atualmente funcionam, respectivamente, um Shopping Center e um supermercado (Figuras 27 e 28).

Figura 27 – Antiga fábrica Nossa Senhora da Ponte (atual Shopping Center “Pátio Cianê”).



Fonte: autor (2019).

Figura 28 – Antiga fábrica Santa Rosália, atual Supermercado “Extra”.



Fonte: autor (2019).

São rugosidades e sobreposições na produção espacial urbana sob o viés dos meios de transporte. Atualmente, é a Sorocaba das rodovias que se sobrepõe à Sorocaba ferroviária. Todavia, o espaço urbano produzido à época da ferrovia é muito mais difícil de se romper que a pequena Sorocaba bandeirantista ou a dos caminhos tropeiros. A Sorocaba ferroviária e a própria ferrovia em suas estruturas ficam na cidade, a bem ou mal, de forma mais duradoura.

6 PRIVATIZAÇÃO E TERRITORIALIDADE

A privatização das ferrovias brasileiras, ocorrida entre os anos de 1997 e 1998, inserida em um contexto de privatizações praticado pelo Estado brasileiro à época, deu início à atual fase da história ferroviária brasileira, marcada pela associação entre o Estado, como proprietário das ferrovias, e o capital, através da atuação de empresas concessionárias, com gigantescos impactos territoriais causados pela abrupta mudança de função e operação ferroviária que a privatização ocasionou em todo o país – e que, no caso de Sorocaba, teve na acentuação do processo de degradação do Complexo Ferroviário seu resultado mais grave⁷⁷.

As privatizações, ideologicamente amparadas pelo neoliberalismo que norteou os governos federal e estadual paulista na década de 1990, podem ser entendidas como um processo de “acumulação por espoliação”⁷⁸, que Harvey (2006; 2014a) entende como uma derivação do conceito marxista de “acumulação primitiva”⁷⁹. Nesse caso, contrariando a afirmação de Marx de que a acumulação primitiva seria fase histórica já encerrada⁸⁰, Harvey enfatiza que esse tipo de acumulação persiste sob novas formas adequadas à realidade atual⁸¹ (SANTANA; PERES, 2013:159). A acumulação por espoliação é uma forma extremamente agressiva de promover a acumulação de capital⁸², tendo como uma de suas estratégias a fragilização de estruturas e serviços públicos estatais, notadamente de países periféricos, desaguando na transferência à iniciativa privada através de privatizações. Isto posto, é preciso entender como se dão as relações entre Estado e capital que viabilizaram as privatizações, como ocorreu a privatização ferroviária, que é o marco jurídico-

⁷⁷ Lembrando que a degradação de ferrovias e do patrimônio ferroviário após a privatização se acentuou em todo o país.

⁷⁸ Expressão que também é traduzida em diversas obras de Harvey como “acumulação por despossessão”.

⁷⁹ A “acumulação primitiva”, descrita por Marx como condição inicial do capitalismo, foi um violento processo de expropriação onde o trabalhador foi separado do meio de produção, sendo forçado a tornar-se proletário (BOTTOMORE, 2012).

⁸⁰ Como também fizera Rosa Luxemburgo.

⁸¹ Entre essas formas, encontram-se a “valorização fraudulenta ou roubo de ações, destruição ou desvalorização de ativos por novas aquisições ou fusões, patenteamento de novas invenções pelas multinacionais farmacêuticas, retirada de direitos dos trabalhadores, desvalorização da força de trabalho, privatização de bens como a água [...]” (SANTANA; PERES, 2013:159-160).

⁸² Uma vez que a acumulação por espoliação afeta as classes mais fragilizadas da sociedade, ao retirar capital de áreas periféricas e concentrá-lo em áreas centrais (com processos como a privatização de empresas e serviços públicos de países subdesenvolvidos) acaba servindo para aumentar a desigualdade (HARVEY, 2014a).

político que permite a operação dessa espoliação, e o vergonhoso resultado dessa política na cidade de Sorocaba através da degradação das estruturas ferroviárias presentes na cidade.

6.1 RELAÇÕES ENTRE ESTADO E CAPITAL

A história da ferrovia no Brasil é marcada por uma relação complexa entre Estado e capital – um bailar de interesses e ações pontuado por momentos de harmonia e conflito.

O Estado é uma forma de organização social (GOTTMANN, 1973; FOUCAULT, 2008) que, não obstante tenha existido sob diversas denominações, formas e realidades, “é conhecido desde a antiguidade aos nossos dias” (BONAVIDES, 1972:51). Maquiavel (apud BONAVIDES, 1972:51), n’O Príncipe⁸³, afirma que “todos os domínios que têm tido ou têm império sobre os homens são Estados”. Dessa definição, destacam-se elementos fundamentais nos quais o Estado emerge – o território (“domínio”), a população (“homens”) e o poder (“império”). Evoluindo essa definição, Georg Jellinek (1922 apud BONAVIDES, 1972:56), entendeu o Estado como “a corporação de um povo, assentada num determinado território e dotada de um poder originário de mando”, definição que se sucedeu por diversos autores de Teoria do Estado e que levou à teoria dos “elementos essenciais” do Estado: a soberania, o território, o povo e uma finalidade política⁸⁴ (DALLARI, 2011:79).

Léon Duguit (1901 apud BONAVIDES, 1972: 54) entendeu por Estado “toda sociedade humana na qual há diferenciação entre governantes e governados”, sendo a “coletividade que se caracteriza apenas por assinalada e duradoura diferenciação entre fortes e fracos, onde os fortes monopolizam a força, de modo concentrado e organizado” ou, mais explicitamente, o “grupo humano fixado em determinado território, onde os mais fortes impõem aos mais fracos sua vontade” (DUGUIT, 1923:14-15 apud BONAVIDES, 1972:54). Não obstante a crítica, Duguit almejava o aperfeiçoamento do Estado e a evolução da compreensão sobre a propriedade rumo a uma função social⁸⁵. Já Karl Marx e Friedrich Engels afirmaram ser o Estado apenas

⁸³ A obra “O Príncipe” data de 1532.

⁸⁴ A Teoria do Estado entende a “finalidade política” como a persecução do bem comum. Para a crítica marxista, a finalidade política do Estado é a manutenção da ordem burguesa (BONAVIDES, 1972; DALLARI, 2011).

⁸⁵ Posição adotada pela Constituição brasileira em seus artigos XXII e XXIII (BRASIL, 1988).

um fenômeno histórico passageiro, que se manifesta na "[...] organização da respectiva classe exploradora para manutenção de suas condições externas de produção, a saber, para a opressão das classes exploradas" (ENGELS apud BONAVIDES, 1972:55), motivo pelo qual o capital não pode prescindir do Estado.

A formação e desenvolvimento do Estado moderno se deu em íntima relação ao do sistema capitalista, tendo entre seus objetivos o controle territorial e populacional (FOUCAULT, 2008), formando arranjos institucionais e administrativos favoráveis ao capital (HARVEY, 2011), criando, assim, uma interdependência entre Estado e sistema capitalista que vem do nascedouro de ambos. Por isso, é possível afirmar que “todos os Estados necessitam da acumulação de capital no seu território que lhes proporcione a base material do seu poder [e] todas as empresas transnacionais necessitam da acumulação que oferece o Estado” (TAYLOR, 1994:177 apud FARIAS, 2008:59). O Estado é, portanto, particularmente sensível aos interesses do capital, muito embora, sendo também composto por outras forças, exerça por vezes alguma autonomia face a estes interesses (HARVEY, 2011:160-161). Nicos Poulantzas (1977)⁸⁶ desenvolve o conceito de “autonomia relativa”, entendendo o Estado como parte estruturante do sistema capitalista⁸⁷, mas possuindo “unidade própria em seu poder político institucionalizado e uma autonomia relativa” (POULANTZAS, 1997:42) frente às classes dominantes e ao interesse do capital, que se manifesta, por exemplo, na definição de políticas públicas ou, especialmente interessante aqui, em estratégias de controle territorial. O Estado possui uma "unidade própria" enquanto poder político institucionalizado e esta característica faz com que as instituições estatais possam se colocar de forma relativamente emancipada da esfera econômica, apresentando uma coesão interna (POULANTZAS, 1977:251). A “autonomia relativa”, coloca o Estado como mais que apenas um instrumento da classe dominante (POULANTZAS, 1977:252), formando uma contradição sistêmica cujo entendimento encontra-se na estruturação do aparelho estatal, que mesmo profundamente inserido no sistema capitalista e nele interdependente, possui natureza, forma e interesses próprios⁸⁸. Com isso:

⁸⁶ O conceito de autonomia relativa encontra-se na obra “Poder político e classes sociais” (“Pouvoir politique et classes sociales”), de 1968.

⁸⁷ O Estado é elemento superestrutural do sistema (POULANTZAS, 1977:42).

⁸⁸ “Este aparente paradoxo é dissolvido à medida que o Estado enquanto instituição ou aparelho é concebido como sendo distinto tanto da estrutura jurídico-política quanto das práticas de classe. Deste modo, a articulação estrutural das relações de produção em que intervém a superestrutura jurídico-

[...] o Estado capitalista para Poulantzas revela-se, mostra-se e realmente opera no plano institucional de modo relativamente autônomo aos interesses imediatos das classes e frações dominantes consideradas individualmente e, ao mesmo tempo e nessa exata medida, funciona como a superestrutura política que garante a reprodução das relações de produção e, portanto, de exploração de classe (BARISON, 2010:40).

Seja pelo entendimento marxista ortodoxo de um Estado enquanto estrutura ao serviço do capital ou pelo entendimento de “autonomia relativa” do Estado frente ao capital expresso por Poulantzas, a relação entre Estado e capital é um dos mais importantes elementos do funcionamento do sistema capitalista. Mesmo em se admitindo possuir o Estado uma autonomia relativa (e não plena) frente ao capital, não se deve perder de vista que a qualidade dessa autonomia e de sua relação com o capital de forma geral oscila de acordo com as condições históricas, havendo momentos em que o Estado pode desfrutar de maior desenvoltura frente ao capital e outros em que se subordina drasticamente – e o histórico ferroviário brasileiro é um excelente exemplo para se perceber essas oscilações.

Para explicar a relação entre Estado e capital, Giovanni Arrighi (1996) propõe a existência de duas lógicas de condução da política estatal nas relações internacionais: a “capitalista”, que prioriza a acumulação de capital, e a “territorialista”, que prioriza ganhos oriundos da expansão e consolidação territorial. Nesse sentido:

Os governantes territorialistas identificam o poder com a extensão e a densidade populacional de seus domínios, concebendo a riqueza/o capital como um meio ou um subproduto da busca de expansão territorial. Os governantes capitalistas, ao contrário, identificam o poder com a extensão de seu controle sobre os recursos escassos e consideram as aquisições territoriais um meio e um subproduto da acumulação de capital (ARRIGHI, 1996:33).

Harvey (2014a) adota as categorias de Arrighi e as modifica em dois pontos, ressaltando o capital como agente externo ao Estado e com lógica própria, e aplicando essas lógicas também no âmbito político estatal interno. Assim, Harvey (2011:166) define a lógica territorial como “estratégias políticas, diplomáticas, econômicas e militares mobilizadas pelo aparelho de Estado em seu próprio interesse”, com objetivo

política determina que o aparelho de Estado comporte-se de maneira relativamente autônoma frente às classes sociais, mesmo estando o Estado enquanto estrutura imbricado com as relações de produção [...]” (BARISON, 2010:39).

de controlar e gerenciar as atividades no território e acumular poder e riqueza dentro das fronteiras do Estado, enquanto a lógica capitalista, por sua vez, é a que “coloca em foco a maneira pela qual o poder do dinheiro flui [pelo] espaço e fronteiras na busca da acumulação sem fim” (HARVEY, 2011:167), sendo uma lógica muito mais fluida que a territorial. Para Harvey (2014a:32):

Aquilo que Arrighi denomina lógica “territorial” do poder e lógica “capitalista” do poder são lógicas que diferem muito entre si. Em primeiro lugar, as motivações e os interesses dos respectivos agentes divergem. O capitalista que dispõe de capital financeiro deseja aplicá-lo onde quer que possa haver lucro, e tipicamente busca acumular mais capital. Os políticos e homens de Estado buscam tipicamente resultados que mantenham ou aumentem o poder de seus próprios Estados diante de outros Estados. O capitalista procura as vantagens individuais e (embora de modo geral sujeito a restrições legais) só é responsável perante seu círculo social imediato, ao passo que o homem de Estado procura vantagens coletivas, vendo-se restringido pela situação política e militar de seu Estado, sendo em algum sentido responsável perante uma comunidade de cidadãos ou, o que é mais frequente, perante um grupo de elite, uma classe, uma estrutura de parentesco ou algum outro grupo social. O capitalista opera no espaço e no tempo contínuos, enquanto o político opera num espaço territorializado e, ao menos nas democracias, no âmbito de uma temporalidade ditada por um ciclo eleitoral. Por outro lado, as empresas capitalistas vêm e vão, mudam de localização, se fundem entre si ou encerram as operações, mas os Estados são entidades de vida longa, não podem migrar e, exceto em circunstâncias excepcionais de conquista geográfica, estão confinados a fronteiras territoriais fixas.

As lógicas “territorialista” e “capitalista” encontram-se imbuídas de uma tensão dialética formada pela contradição entre os interesses do Estado e do capital, o que configura uma interessante perspectiva de análise⁸⁹. Atualmente, encontram-se intimamente interligadas, formando um nexos “Estado-finanças” (HARVEY, 2011:167), onde as motivações e interesses envolvidos podem ser sensivelmente diferentes e contraditórios, mesmo que necessariamente interligados (HARVEY, 2011:167), fazendo com que as duas lógicas não formem conceitos estanques, isolados, mas relacionem-se entre si (ARRIGHI, 1996:34), de forma complexa e contraditória, e não cooperativa ou unilateral (HARVEY, 2014a:33-34), atingindo momentos de harmonia ou conflito, a depender das convergências ou divergências de interesses. Uma forma de compreender a relação entre Estado e capital é compreender os objetivos e a atuação do Estado. Via de regra, o Estado possui aspectos e cumpre funções

⁸⁹ “Essa relação dialética cria o arcabouço para uma análise do imperialismo capitalista em termos da interseção dessas duas lógicas diferentes, mas interligadas. A dificuldade que afeta análises concretas de situações reais é manter os dois lados dessa dialética em movimento simultâneo, sem cair no modo de argumentação puramente político ou predominantemente econômico” (HARVEY, 2014a:34).

específicas no sentido de dar suporte à reprodução do capital (HARVEY, 2016:54) e, se o Estado cumpre à risca este papel – o que é mais comum – então os interesses convergem. Porém, se o Estado age enquanto garantidor do interesse social⁹⁰ ou mesmo em interesse próprio⁹¹ (tendo em vista a autonomia relativa defendida por Poulantzas), não raro resultam conflitos. A dialética de interesses entre Estado e capital cria, de fato, uma das mais fortes contradições do capitalismo, mas que não se dá em igualdade de forças. Em geral, prevalece o interesse do capital e o Estado precisa se adaptar para se manter atrativo ao capital, o que leva a alterações drásticas em sua institucionalização territorial (HARVEY, 2006:398-405) – como no caso das ferrovias brasileiras, cujo espraiamento pelo território se deu atendendo aos interesses do capital (pela lógica da exportação de riquezas), sangrando o Estado em termos econômicos e sociais. Nesse sentido, cumpre ressaltar a importância estratégica das ferrovias. Sob a ótica estatal territorialista, as ferrovias cumprem papel de integração e domínio territorial, assim como qualquer outro meio de transporte; sob a ótica capitalista (tanto estatal quanto privada) as ferrovias, na qualidade de capital fixo, agem como suporte à necessária fluidez do capital.

A questão da fluidez do capital, tão cara à legitimação do capital fixo, também é um fator de tensão entre Estado e capital. Como afirma Harvey (2011:166-167), o capitalista busca alocar o capital em qualquer lugar onde haja lucro e, desta forma, necessita de espaços abertos para a movimentação do capital, com as fronteiras estatais⁹² representando obstáculos a esse movimento. O Estado, por sua vez, busca manter e aumentar seu poder e riqueza, necessitando manter o capital em seu território, isto porque “o dinheiro é, afinal, uma forma primária de poder social, e o Estado o deseja e é disciplinado por ele, tanto quanto qualquer outro grupo ou pessoa” (HARVEY, 2011:166-167). Para tanto, os Estados mantêm uma estrutura administrativa, composta por órgãos e instituições. Na seara econômica, a estrutura estatal responde pelo controle da economia do país e, junto ao planejamento estatal (em várias escalas, da nacional à local) pode, por vezes, fazer com que o Estado ocupe “o centro do palco” e se choque com o interesse do capital e atividades privadas – embora seja mais frequente que a eles se associe. O Estado oferece as bases para

⁹⁰ O Estado, enquanto concretização política de manifestações sociais, “está sujeito a toda sorte de pressões para transformar seu funcionamento” (HARVEY, 2011:160-161).

⁹¹ Por exemplo, quando o Estado vê sua existência, soberania ou integridade territorial ameaçadas.

⁹² E as obrigações impostas pelo Estado, com as tributárias, acrescenta-se.

a acumulação de capital, mas também a realiza, atendendo a outros interesses, que não necessariamente a obtenção privada do lucro (HARVEY, 2016:55). Quanto às empresas, especialmente as transnacionais, sua competitividade depende tanto de atributos dos lugares onde se encontram quanto de condições oferecidas pelos Estados⁹³, como, por exemplo, medidas de apoio a produção, investimento, subsídios a pesquisa e desenvolvimento, etc. (ARROYO, 2001:36-37 apud FARIAS, 2008:59-60). Esses imperativos do capital frente ao Estado fazem com que países em desenvolvimento muitas vezes aceitem a submissão à lógica dos mercados (FARIAS, 2008:60).

A percepção dessas lógicas expõe a conexão entre o Estado e capital – mais precisamente, entre o interesse estatal no controle político do território e uso do capital enquanto recurso de poder, e o interesse capitalista em promover a acumulação, resultando na produção do território. Todavia, para que tais lógicas possam se dar, é necessário haver um comando sobre o espaço, configurando uma forma fundamental de poder social⁹⁴ que resulte na redistribuição de riqueza e redirecionamento de fluxos de capital (HARVEY, 2011:168). Nesse sentido, o desenvolvimento histórico das ferrovias brasileira é marcado por diversas fases em que o controle territorial e o fluxo de capital foram articulados entre o Estado e o capital. Uma vez que os limites geográficos representados pelos Estados têm de ser ultrapassados pelas necessidades da acumulação de capital, a propensão para a dominação do espaço é muito mais profunda do que a mera racionalidade econômica (HARVEY, 2011:128). De fato, o capital mantém grande parte de seu poder de dominação exercendo controle sobre a mobilidade espacial, fazendo surgir nonexo Estado-finanças a necessidade de dominação e organização do movimento espacial (HARVEY, 2011:129). Estados e empresas buscam vantagens oriundas do comando do espaço e do tempo através de avanços tecnológicos⁹⁵, e aqui entrou, no século XIX no Brasil, o capital fixo materializado na forma da ferrovia como elemento do sistema de circulação global de capital.

⁹³ “Condição necessária para o desenvolvimento socioeconômico, uma nação integrada deve apresentar uma matriz de transporte eficiente, a qual permita que se reduzam os custos e aumente a produtividade das empresas” (RUTHES; SALOMÃO, 2016:169).

⁹⁴ O que remete à afirmação de Foucault (2008) sobre a necessidade de controle e domínio territorial.

⁹⁵ Afinal, “quantas das muitas inovações tecnológicas ao longo da história do capitalismo foram para reduzir as fricções da distância ou acelerar a circulação de capital?” (HARVEY, 2011:131).

A relação entre Estado e capital encontra nas crises econômicas um momento de inflexão, onde o capital se retrai e o Estado avoca a tarefa de solucionar a crise, promovendo novamente as “condições apropriadas para a renovação da acumulação” (HARVEY, 2005:47). Sobre a crise no sistema capitalista, Harvey (2005:46-47) afirma que:

[...] no sistema capitalista, as muitas manifestações de crise – o desemprego e o subemprego crônicos, o excedente de capital e a falta de oportunidade de investimento, as taxas decrescentes de lucro, a falta de demanda efetiva no mercado e assim por diante – podem, desse modo, remontar à tendência básica da superacumulação. Como não há outras forças compensatórias em ação dentro da anarquia competitiva do sistema econômico capitalista, as crises possuem uma função importante: elas impõem algum tipo de ordem e racionalidade no desenvolvimento econômico capitalista. Isso não quer dizer que as crises sejam ordenadas ou lógicas; de fato, as crises criam as condições que forçam a algum tipo de racionalização arbitrária no sistema de produção capitalista. Essa racionalização apresenta um custo social e provoca trágicas consequências humanas na forma de falências, colapsos financeiros, desvalorização forçada de ativos fixos e poupanças pessoais, inflação, concentração crescente de poder econômico e político em poucas mãos, queda dos salários reais e desemprego.

Nesse sentido, a privatização das ferrovias ocorrida na década de 1990 representa o Estado buscando solucionar uma crise de capital, através de uma estratégia de “intensificação geográfica”, onde o capitalista passa a atuar em atividades econômicas onde anteriormente não atuava (HARVEY, 2005:47-49). Os meios de transporte são majoritariamente constituídos de capital imobilizado, que possuem leis próprias de realização (MARX, *apud* HARVEY, 2005:49), pouco vantajosas no contexto atual de fluidez do capital, o que explica em larga medida a falta de interesse ou capacidade de atuação da iniciativa privada na atividade ferroviária durante boa parte de sua existência no Brasil. Nesse sentido, Harvey (2005:49) afirma haver “boas razões para que o capital não se engaje” na produção do capital imobilizado, exceto sob certas circunstâncias favoráveis, cabendo ao Estado, muitas vezes, o protagonismo nessas atividades. Em outras palavras, dadas as dificuldades intrínsecas do transporte ferroviário como atividade econômica, ou o Estado age diretamente nesse setor, ou propicia boas condições à iniciativa privada.

6.2 HISTÓRICO FERROVIÁRIO BRASILEIRO

A consolidação das ferrovias em todo o mundo, a partir do século XIX, configura um dos principais fatores para a expansão do capitalismo industrial. No Brasil, a implantação ferroviária esteve diretamente associada ao escoamento da produção agrícola, tendo seu ápice no auge do modelo agrário-exportador, no início do século XX. Harvey (2016:49) afirma que “o poder coercitivo do Estado teve um papel importante na abertura de espaços para o florescimento do capital muito antes de os regimes de propriedade privada se tornarem dominantes” – o que remete ao caso das ferrovias brasileiras. À época da expansão cafeeira, o capital, desejoso por terras para produzir e pela circulação facilitada de pessoas e, principalmente, da mercadoria para exportação, articula com o Estado sua implementação e manutenção, por ser incapaz de fazê-lo por conta própria.

Com o início do processo de industrialização no país e a posterior implementação de rodovias, decaiu a relevância econômica da ferrovia, dando início a um processo de deterioração de sua infraestrutura que se transformou em um dos principais argumentos da privatização ferroviária ocorrida na década de 1990 (RUTHES; SALOMÃO, 2016:169). As ferrovias brasileiras, que mesmo em crise haviam se expandido pelo território e ampliado suas funções (notadamente no transporte de passageiros), retornaram, após a privatização, o papel de plataforma de exportação de commodities, lembrando, em certa medida, a época da exportação cafeeira, todavia, sem as modernizações urbanas que, direta ou indiretamente, as ferrovias causaram na segunda metade do século XIX e primeira do século XX.

O desenvolvimento ferroviário brasileiro sempre esteve “intimamente ligado às políticas de governo” (ANTF, 2019) que, por sua vez, são historicamente sensíveis às necessidades do capital envolvido. Por conta disso, expõe-se aqui a história da ferrovia no Brasil com a intenção de ressaltar as relações entre Estado e capital. Em todo o mundo, o Estado foi o responsável pelo desenvolvimento das ferrovias, com o capital privado agindo de forma secundária. Nesse sentido:

[...] as redes de vias férreas se desenvolvem seja pela ação direta do poder público, seja junto com ela simultaneamente, mas nunca são completamente independentes dos Estados; ou o Estado as constrói, ou as assegura pelas suas forças e por sua política as condições gerais de segurança e de permanência que são, todavia, mais necessárias às vias férreas que às

rodoviárias. Uma via férrea não é possível em uma região desprovida de total política do Estado (VALLAUX, 1914:297 apud LUZ, 2006:19).

As ferrovias, fruto direto da segunda fase da Revolução Industrial, foram de extrema importância para o desenvolvimento do sistema capitalista. Sobre as condições para seu surgimento, os aumentos vertiginosos da produção de mercadorias e do fluxo do comércio mundial foram fundamentais para a expansão ferroviária, bem como o surgimento de uma burguesia industrial capaz de realizar a acumulação de capital necessária para investimentos dessa monta e em associação com o Estado. Durante essa fase, houve uma estrondosa expansão ferroviária, especialmente nos países industrializados, até o surgimento do automóvel e a primazia do modelo rodoviário ocorrida no século XX (RUTHES; SALOMÃO, 2016:170-171), momento em que as ferrovias perderam a primazia como meio de transporte, tendo se mantido bem aproveitadas apenas em países onde o Estado manteve políticas específicas de manutenção ferroviária (LUZ, 2006:19).

No Brasil, o desenvolvimento ferroviário pode ser classificado através de seis fases (ANTF, 2019) que revelam a relação entre Estado e capital como tônica do desenrolar histórico da ferrovia no país (Quadro 1):

Quadro 1 – Fases do desenvolvimento histórico ferroviário brasileiro.

Fase	Período	Características
Primeira	1835-1837 Período Regencial e Segundo Reinado	Construção das primeiras ferrovias no Brasil através de empreendimentos privados. Expansão lenta da malha ferroviária.
Segunda	1873-1889 Segundo Reinado	Expansão acelerada da malha ferroviária mediante empreendimentos privados estimulados pelo Estado através de garantia de juros.
Terceira	1889-1930 República Velha	Estado começa a assumir o controle de companhias privadas em dificuldades financeiras. Expansão acelerada da malha ferroviária.
Quarta	1930-1960 Era Vargas até período final do governo Kubitschek	Amplio controle estatal sobre as empresas ferroviárias e diminuição na expansão da malha.
Quinta	1960-1990 Fim do governo Kubitschek, ditadura militar e governo Sarney	Malha ferroviária consolidada em poucas empresas públicas (RFFSA e FEPASA notadamente), com erradicação de ramais antieconômicos e implementação de poucos projetos ferroviários de caráter estratégico.
Sexta	1990-2019 Governo Collor até o presente momento	Privatização do sistema ferroviário nacional, com iniciativa privada assumindo a operação do sistema ferroviário nacional.

Fonte: elaborado pelo autor com dados de: ANTF (2019).

Em um primeiro momento, o Estado agiu como garantidor de empreendimentos privados que resultaram na construção das primeiras ferrovias brasileiras, através de ações como políticas de incentivo à implantação de ferrovias, garantia de juros sobre o capital investido, reservas das faixas de domínio e prêmios anuais por quilômetro construído de via férrea (LUZ, 2006:19). Posteriormente, com um movimento de crise e retração do capital, o Estado assume paulatinamente o controle das empresas ferroviárias. A encampação das ferrovias brasileiras pelo Estado se deu para manter a cara e importante estrutura instalada, atendendo a interesses estatais, mas também como socorro ao capital envolvido. O movimento contrário, ocorrido na privatização da década de 1990, com a retração do Estado e a expansão do capital privado, também representa uma estratégia para a resolução de uma crise, através de um novo arranjo entre Estado e iniciativa privada⁹⁶. Neste último movimento, o da privatização, uma vez que a viabilização da operação se deu em condições controversas, com o Estado financiando fortemente a iniciativa privada e assumindo condições desvantajosas ao interesse público, não há que se pensar em uma simples troca na operação ferroviária a bem das necessidades do capital, mas de um fino arranjo entre o Estado e o capital. Nesse sentido:

[...] constatou-se que, nos últimos 150 anos, a história econômica do setor ferroviário brasileiro passou por importantes mudanças, como se a história das ferrovias, no Brasil, fosse contada da seguinte forma: no início todas as ferrovias eram concessões públicas à iniciativa privada estrangeira (através das garantias de juros), seguindo encampações, arrendamentos, nacionalizações, erradicações e, por consequência, os serviços ferroviários passaram para a administração direta do Estado; em 1957, a administração direta foi substituída pela das empresas públicas, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A, e décadas mais tarde, em 1995, as concessões a empresas públicas passaram para o instituto de serviços públicos concedidos à iniciativa privada nacional e estrangeira. A história das ferrovias é um grande ciclo, cheio de lutas, conquistas e também de algumas tragédias (SILVEIRA, 2005:40-41).

Para revelar o longo desenrolar das relações entre Estado e capital no desenvolvimento ferroviário brasileiro, recorre-se também a alguns fatos históricos que demonstram tal associação (Quadro 2):

⁹⁶ “O desenvolvimento histórico brasileiro através da relação entre Estado e capital pode ser entendido como iniciado pela iniciativa privada, passando por uma fase de estatizações e, por fim, pela atual fase de privatizações das malhas ferroviárias” (KÜSTER, 2013:14).

Quadro 2 – Acontecimentos na história ferroviária brasileira.

Ano	Acontecimento
1828	Autorização para construção de estradas e outras vias de comunicação no país por empreendedores nacionais e estrangeiros (“Lei José Clemente”).
1835	Autorização de concessão para construção de ferrovias unindo a província do Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul (“Lei Feijó”).
1840	Primeira concessão ferroviária no país, ao médico inglês Thomas Cochrane, para construção de ferrovia ligando Rio de Janeiro a São Paulo.
1845	Inauguração da primeira ferrovia no Brasil, na capital Rio de Janeiro (atual Município de Magé), por Irineu Evangelista de Souza, futuro Barão e Visconde de Mauá.
1858	Inauguração da segunda ferrovia do Brasil, Recife and São Francisco Railway Company, primeira de capital estrangeiro (inglês) no país. Início da construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que posteriormente teria seu nome mudado para Estrada de Ferro Central do Brasil.
1873	Concessão de garantia de juros ou subvenção quilométrica do capital investido na construção de ferrovias (Lei 2.450/1873).
1878	Estabelecimento de sistema de arbitragem para solução de litígios entre Estado e empresas ferroviárias (Decreto 6.995/1878).
1882	Realização do I Congresso de Estradas de Ferro no Brasil, com participação ativa do Imperador Pedro II, presente em todas as treze sessões do evento.
1890	Início da encampação de ferrovias privadas pelo Estado, com a estatização da Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, posteriormente incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil.
1905	Encampação da Estrada de Ferro Sorocabana pelo governo do Estado de São Paulo.
1912	Inauguração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.
1921	Criação do primeiro sistema privado de aposentadoria e pensões pela Estrada de Ferro Santos a Jundiá, antiga São Paulo Railway.
1926	Criação da Contadoria Geral dos Transportes, com o objetivo de organizar o tráfego mútuo entre as cerca de 150 ferrovias existentes no país à época.
1942	Criação da Companhia Vale do Rio Doce, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória a Minas.
1945	Criação de taxas de melhoramento e renovação patrimonial nas ferrovias, por meio de alíquota de 10% sobre o frete (Decreto 7.632/1945).
1950	Criação do Fundo Ferroviário Nacional (Lei 1.272-A/1950)
1956	Repasse à RFFSA de 10% do resultado do imposto único sobre transporte de combustíveis e material gasoso (Lei 2.975/1957).
1957	Criação da RFFSA
1962	Criação do Fundo Nacional de Investimentos Ferroviários, composto pelas taxas de melhoramento e por alíquota de 3% sobre a receita tributária da União (Lei. 4.102/1962).
1967	Destinação de alíquota de 8% do imposto sobre combustíveis à RFFSA (Decreto-Lei 343/1967).
1971	Criação da FEPASA.
1974	Criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento, para centralizar recursos vinculados a aplicações setoriais. Criação da Empresa de Engenharia Ferroviária (Engefer), para gerir a implantação de ferrovias no país.

1996	Início da privatização da RFFSA, através de malhas federais.
1998	Privatização da malha paulista da RFFSA, que correspondia à malha da antiga FEPASA, à empresa FERROBAN.
2002	Fusão das empresas concessionárias Ferrovia Novoeste, Ferrovia Norte Brasil e FERROBAN, formando o grupo Brasil Ferrovias.
2006	ALL adquire a Brasil Ferrovias, tornando-se a maior empresa ferroviária do país.
2015	Criação da empresa Rumo Logística através da fusão das empresas Rumo Logística Operadora Multimodal e América Latina Logística.
2016	Início dos procedimentos para a prorrogação antecipada dos contratos de concessão celebrados ao fim da década de 1990.

Fonte: elaborado pelo autor com dados de: ANTF (2019).

As primeiras tentativas de se desenvolver um sistema de transporte ferroviário no país surgem após a Independência, com o Império se preocupando com o isolamento das diversas regiões do país, a defesa e articulação do território, e o crescimento econômico⁹⁷ (GOMES, 2013 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:171). Pesava ainda entre as preocupações imperiais o cenário político instável instaurado com a Independência, tornando essencial a existência de um sistema eficiente de transportes capaz de comunicar e ocupar especialmente regiões fronteiriças (GOMES, 2013 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:171).

A implantação de ferrovias no Brasil passou por inúmeras dificuldades, especialmente devido à ausência de capital nacional disponível para o financiamento de obras tão vultosas. Entretanto, após a inauguração da primeira linha em 1854, houve uma expansão significativa da malha ferroviária, associada ao escoamento da produção agrícola para a exportação (RUTHES; SALOMÃO, 2016:186). A partir da década de 1920, a maioria das companhias ferroviárias no país, muitas das quais sob capital e controle estrangeiro, enfrentaram graves dificuldades financeiras, principalmente pela crise do café ocorrida no período, mas também pela ineficiência operacional das ferrovias instaladas⁹⁸. Nessa mesma época, inicia-se a fase do rodoviarismo no país, com a importação dos primeiros automóveis (RUTHES; SALOMÃO, 2016:177). O Estado passa a investir em políticas públicas que resultaram na consolidação o modal rodoviário como o principal na matriz de transportes do país (MTPA, 2018:22), escolha decorrente da necessidade, a partir da década de 1930, de atender ao crescente mercado interno e de favorecer a distribuição da produção,

⁹⁷ Em fina sintonia com as lógicas territorialista e capitalista de Arrighi (1996).

⁹⁸ Mostrando que, historicamente, o problema da ineficiência administrativa das ferrovias brasileiras não ocorre meramente por conta do controle estatal ou privado da operação.

especialmente na região Sudeste, na esteira da transição urbana e industrial que ocorria nas regiões mais populosas e desenvolvidas do país.

O processo de industrialização por substituição de importações então em curso significou um revés para a ferrovia, pois a estrutura ferroviária havia sido instalada visando a lógica agrícola exportadora anterior e não era capaz de promover a integração territorial que a nova realidade econômica exigia. Incapazes de operar nesse momento pela iniciativa privada, as ferrovias foram paulatinamente encampadas pelo Estado (RUTHES; SALOMÃO, 2016:177). Durante a década de 1950, com o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) observou-se novo momento de desfavor para a ferrovia no planejamento estatal. O Plano de Metas instituído privilegiou inversões expressivas de capital público e privado, nacional e estrangeiro, em setores econômicos estratégicos (RUTHES; SALOMÃO, 2016:178), com destaque para a indústria de base e a infraestrutura rodoviária (VERSIANI; SUZIGAN, 1990 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:178), relegando o transporte ferroviário ao segundo plano. A indústria automobilística se instala e o Estado promove uma expansão acentuada da malha rodoviária, que se transforma no principal meio de transporte do país⁹⁹. A malha ferroviária, por sua vez, sofre com a estagnação, fazendo com que atualmente apresente uma dimensão muito próxima à do início do século XX, quando era o modo de transporte predominante (MTPA, 2018:22).

Em 1955, com a encampação estatal das últimas ferrovias estrangeiras, o governo federal decide pela estatização unificada do sistema ferroviário nacional, resultando na criação da RFFSA (RUTHES; SALOMÃO, 2016:178). Em movimento semelhante, o governo do Estado de São Paulo funda, em 1971, a FEPASA, incorporando as ferrovias de sua propriedade (RUTHES; SALOMÃO, 2016:179). Nesse sentido:

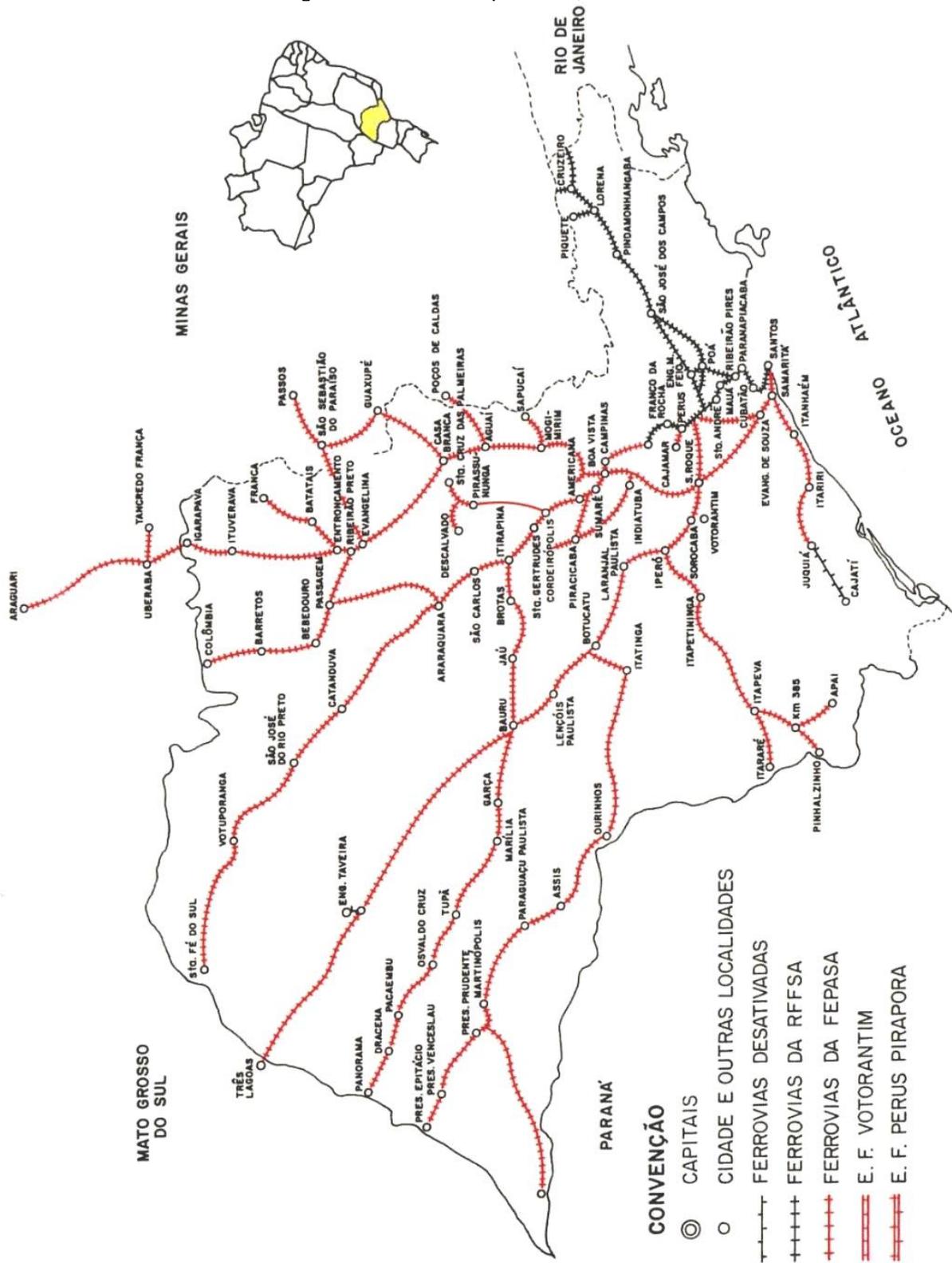
Com o início da industrialização no Brasil, houve grandes esforços para tentar articular o território através das ferrovias. Porém, como muitas empresas ainda encontravam-se deficitárias, o Estado teve de encampá-las para que não fossem desativadas. Com isso, observou-se um forte movimento de estatização das ferrovias, culminando com a encampação geral do setor [...] (RUTHES; SALOMÃO, 2016:186-187).

⁹⁹ Esta preponderância do modal rodoviário representa um grande desequilíbrio no setor de transportes brasileiro (MTPA, 2018:21).

As criações da RFFSA e da FEPASA representaram tentativas estatais de organizar a administração das ferrovias sob seu controle e promover os interesses públicos. A RFFSA foi criada através da unificação de dezoito ferrovias regionais e a FEPASA foi criada pela unificação de cinco ferrovias estaduais, dentre elas¹⁰⁰, a Estrada de Ferro Sorocabana (KÜSTER, 2013:25-26). O Estado de São Paulo passava a ter uma malha ferroviária pública unificada (Figura 29):

¹⁰⁰ Além da Estrada de Ferro Sorocabana, também deram início à FEPASA a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara, a Estrada de Ferro Paulista e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas (KÜSTER, 2013:26; ANTF, 2019).

Figura 29 – Ferrovias paulistas, em 1985.



Fonte: GEIPOP (1985).

É interessante entender a criação dessas grandes empresas públicas¹⁰¹ como uma estratégia do Estado no sentido de promover seus interesses relativos à ferrovia, seja sob a lógica territorial (por exemplo, na articulação e controle que as ferrovias possibilitam), seja sob a lógica capitalista (por exemplo, facilitando o transporte de mercadorias e liberando o capital privado para outras atuações).

As criações da RFFSA e da FEPASA conferiram sobrevida ao setor ferroviário brasileiro, pois a garantia estatal de funcionamento dessas empresas deficitárias permitiu seu funcionamento até a década de 1990 (RUTHES; SALOMÃO, 2016:179), quando foram incluídas em um esquema de privatizações que envolveu dezenas de empresas e atividades do Estado brasileiro. A RFFSA foi incluída no PND em 1992, “com o objetivo de reestruturar o setor, aumentar a eficiência operacional, atrair capital privado e reduzir, assim, a atuação do Estado” (RUTHES; SALOMÃO, 2016:187). A privatização do setor ferroviário brasileiro se deu nos anos de 1997 e 1998.

6.3 AS PRIVATIZAÇÕES NA DÉCADA DE 1990

A década de 1990 foi marcada no Brasil por governos de tendência neoliberal¹⁰² que promoveram uma onda de privatizações, que podem ser entendidas como uma inflexão na relação entre Estado e capital mediante um gigantesco movimento de transferência de ativos à iniciativa privada, atingindo um amplo leque de empresas e serviços públicos – incluindo a malha ferroviária, com impactos territoriais estrondosos¹⁰³. Harvey (2006 apud FARIAS, 2008:52) define o neoliberalismo como uma teoria que versa sobre práticas de política econômica, cuja ideia central é favorecer a liberdade de mercado. O neoliberalismo defende a retração das áreas e formas de atuação do Estado, promovendo o que se entende por “Estado mínimo”. Na globalização e sob a égide dessas ideias, a atuação do Estado restringe-se a “apenas fornecer aqueles serviços sociais e públicos que o capital internacional julga essenciais e com um mínimo possível de custos” (HIRST; THOMPSON, 1998:272 apud FARIAS, 2008:58). O mercado, por sua vez, é visto como “substituto do governo porque é considerado [...] um modo satisfatório de governabilidade” (HIRST;

¹⁰¹ Tanto a RFFSA quanto a FEPASA foram empresas de grande porte, estabelecidas sob o regime de sociedades anônimas.

¹⁰² Governos Fernando Collor (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002).

¹⁰³ Nota-se, aqui, a importância da ideologia para a produção territorial.

THOMPSON, 1998:286 apud FARIAS, 2008:59), supostamente produzindo “resultados ótimos quando seus funcionamentos são, o mínimo possível, impedidos por regulação institucional estranha” (HIRST; THOMPSON, 1998:286 apud FARIAS, 2008:59).

Muitos países em desenvolvimento, com o objetivo declarado de sair da crise instalada desde a década de 1970¹⁰⁴, adotaram nas décadas seguintes políticas neoliberais que defendiam as privatizações como necessárias ao equilíbrio financeiro do Estado. A influência para tanto vinha dos países desenvolvidos:

Em conformidade com as transformações na estrutura do Estado que ocorriam em alguns países europeus, notadamente na Inglaterra, os ventos do neoliberalismo começaram a chegar, mesmo que modestamente, nos países latino-americanos já no final da década de 1970. É neste período que no Brasil surgem as primeiras medidas que previam a reorientação do papel do Estado nas atividades econômico-produtivas (FARIAS, 2008:65).

O capital financeiro passou a controlar a condução econômica em âmbito global ao longo das décadas de 1980 e 1990, colocando em xeque a soberania estatal. As reformas neoliberais promoveram uma reorientação no papel do Estado (CANO, 2000 apud FARIAS, 2008:43), impondo um conjunto de recomendações institucionais, produtivas, comerciais e financeiras propostas por organismos internacionais como o FMI, a OMC e o Banco Mundial, sobretudo aos países em desenvolvimento, e estabelecendo as regras neoliberais como um padrão de regulação global (HARVEY, 2006 apud FARIAS, 2008:53). Tais recomendações se materializaram em ações visando a redução da intervenção estatal na economia, como a privatização de empresas e serviços estatais, desregulamentações das atividades econômicas, abertura do mercado nacional para a concorrência externa, perda do monopólio estatal em diversos setores produtivos e modernização da burocracia estatal (FARIAS, 2008:53). De fato, o neoliberalismo constitui-se em verdadeira “agressão ideológica radical sobre o que o Estado deve ser” (HARVEY, 2011:160-161).

Para o neoliberalismo, a infraestrutura de transportes deve ser gerida como negócio e administrada como empresa, suprimindo sua função social e importância como parte do planejamento estratégico e da política econômica do Estado, recomendando que grandes investimentos fossem feitos pela iniciativa privada ou

¹⁰⁴ Que teve por estopim a “crise do petróleo” ou “crise de 1973”, marcada pelo aumento abrupto no mercado internacional desta commodity.

através de parcerias público-privadas¹⁰⁵ (FARIAS, 2008:56-57), ou seja, valorizando a lógica capitalista, como entendida por Harvey. Ao pregar a eficiência administrativa pública nos moldes empresariais, o neoliberalismo fere a natureza do Estado, sua legitimidade social e sua própria capacidade de atuação eficiente¹⁰⁶. O neoliberalismo fragiliza a autonomia relativa, por exemplo, ao entender que a burocracia estatal deve incorporar um viés empresarial, o que afina o Estado à persecução de objetivos próprios ao capital. Ao se colocar a infraestrutura de transportes unicamente a serviço da lógica capitalista, relegam-se as funções próprias de uma lógica territorial e, mesmo, os interesses públicos e sociais. Soma-se a essa situação a incapacidade de países subdesenvolvidos em acumular capital para o financiamento de grandes obras (FARIAS, 2008:58) – justamente o suporte que o capital espera do Estado nesse campo – e estabelece-se uma situação de submissão do Estado perante o capital.

As privatizações, parte fundamental do arranjo neoliberal que retraiu o papel econômico e social do Estado, foram justificadas como atitude necessária ao equilíbrio financeiro e colocadas como cruciais para a solução da crise econômica nacional (e global) em curso na década de 1990. Entre os argumentos favoráveis às privatizações estavam uma suposta rápida melhora na qualidade dos serviços prestados e a punição de empresas concessionárias que não cumprissem as metas contratuais (BIONDI, 2003a:11) – dois argumentos que, no caso do transporte ferroviário, não se provaram verdadeiros. Na verdade, haviam interesses escusos envolvidos a nortear este processo. Nesse sentido:

Aproveitando-se do contexto e dos discursos a favor das concessões e privatizações, os interessados em assumir as empresas públicas passaram a incentivar a desregulamentação, a privatização e a concessão dos setores de utilidade pública, em nome da economia de mercado. Assim, o Brasil entraria no rol dos Estados "modernos e globalizados". Esse discurso vai ao encontro dos interesses particulares de grandes corporações econômicas estrangeiras e nacionais, na intenção de assumir as empresas públicas por preços simbólicos, sem regras, sem limites de ganhos e sem compromisso social (SILVEIRA, 2003:290).

¹⁰⁵ A "parceria público-privada", prevista na Lei 11.079/2004, é modalidade de contrato administrativo de concessão, existindo na modalidade "patrocinada" (que envolve tarifa cobrada aos usuários e pagamento do ente público pela prestação do serviço) ou "administrativa" (onde a Administração Pública é usuária direta ou indireta do serviço prestado) (BRASIL, 2004).

¹⁰⁶ Com o discurso neoliberal sobre eficiência e racionalidade administrativa moldando historicamente o planejamento estatal nos países pobres (FARIAS, 2008:58).

O neoliberalismo da década de 1990 e suas privatizações são um capítulo de uma longa e encarniçada disputa ideológica no Brasil acerca do papel do Estado na sociedade e na economia. Conforme Celso Furtado (1992 apud FARIAS, 2008:49), a formação de um sistema econômico nacional sólido, iniciada na década de 1930, foi minada por projetos autoritários a partir da década de 1960, pelas transformações econômicas mundiais a partir da década de 1970 e interrompido pelas reformas neoliberais da década de 1990. Durante o período do nacional-desenvolvimentismo, entre as décadas de 1930 e 1980, o Estado interveio profundamente no sistema econômico, através de ações como a criação de empresas estatais e a atuação direta na produção de bens e prestação de serviços (RUTHES; SALOMÃO, 2016:180). Todavia, a partir da crise de 1973, inicia-se um movimento de retração estatal no mundo, com reflexos na estrutura do Estado brasileiro. O grande número de empresas estatais e a elevada dívida externa serviram como argumentos de pressão sobre os países em desenvolvimento para que desmontassem suas estruturas estatais e estratégias de desenvolvimento nacional (BECKER, 1991:54 apud FARIAS, 2008:53-54). Já a falta de investimentos e a necessidade de modernização tecnológica das estruturas produtivas colaboraram para o discurso de uma “inevitabilidade das reformas neoliberais” (FARIAS, 2008:52). Ao longo da década de 1980, já sob influência do neoliberalismo e com uma grave crise de dívida externa, o governo brasileiro alienou as empresas estatais, utilizando-as como instrumento de captação de divisas no mercado financeiro internacional (RUTHES; SALOMÃO, 2016:180).

A viabilização das privatizações se deu através de uma sofisticada estratégia, com o Estado alienando o patrimônio público e a atuação direta em importantes áreas e serviços da vida nacional, e propiciando condições vantajosas para a iniciativa privada, às custas do erário e de sua autonomia relativa. Paralelamente, adotou um discurso que alcançou grande amplitude à época, defendendo a necessidade de tais medidas. As primeiras ações institucionais do Estado para promover as privatizações remontam à década de 1970 (FARIAS, 2008:66-68, 70), resultando no estabelecimento de leis e outras normas destinadas a reger o processo, como se pode perceber abaixo (Quadro 3):

Quadro 3 – Marcos legais e administrativos relativos à privatização.

Marco	Descrição
Decreto nº 83.740/1979	Programa Nacional de Desburocratização
Decreto nº 84.128/1979	Secretaria Especial de Controle das Estatais
Portaria nº 06/1979	Comissão de Privatização do BNDE
Decreto nº 86.215/1981	Comissão Especial de Desestatização
Decreto nº 91.991/1985	Conselho Interministerial de Privatização
Decreto nº 95.886/1988	Programa Federal de Desestatização
Lei nº 8.018/1990	Certificados de Privatização
Lei nº 8.031/1990	Programa Nacional de Desestatização e Fundo Nacional e Desestatização
Decreto nº 1.068/1994	Regulamenta as participações minoritárias no Programa Nacional de Desestatização
Decreto nº 1.204/1994	Altera e consolida a regulamentação prevista pela Lei nº 8.031/1990
Lei nº 8.987/1995	Dispõe sobre o regime de Concessões de Serviços Públicos
Lei nº 9.074/1995	Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos
Medida Provisória nº 1.481-49/1997	Transfere a coordenação da desestatização das instituições financeiras federais para o BACEN
Lei nº 9.491/1997	Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização e revoga a Lei nº 8.031/1990
Decreto nº 2.430/1997	Regulamenta o art. 31 da Lei nº 9.491/1997, relativo ao uso do FGTS na privatização
Lei nº 9.635/1998	Altera o art. 20 da Lei 8.036/30, relativo aos Fundos Mútuos de Privatização
Decreto nº 2.594/1998	Regulamenta a Lei nº 9.491/1997
Lei nº 9.700/1998	Altera o art. 28 da Lei 9.491/1997
Medida Provisória nº 2.161-35/2001	Altera os arts. 4º, 5º, 6º e 30 da Lei nº 9.491/1997

Fonte: elaborado pelo autor com dados de: SOUSA; PRATES (1997); ANTAS JUNIOR (2005); FARIAS (2008).

Durante o governo Figueiredo (1979-1985), 42 empresas estatais (federais e estaduais) foram privatizadas (RUTHES; SALOMÃO, 2016:180); durante o governo Sarney (1985-1990), 18 empresas estatais federais foram privatizadas, enquanto 18 outras foram repassadas para controle estadual, 2 foram incorporadas por instituições financeiras e 4 foram extintas (RUTHES; SALOMÃO, 2016:180). Mas foi durante o governo Collor (1990-1992) que as privatizações ganharam grande impulso, inclusive ideológico. Para nortear o processo, foi criada a Lei 8.031/1990, que estabelece o Programa Nacional de Desestatizações (PND). Das 68 empresas no PND, apenas 18 foram privatizadas. O governo subsequente, do Presidente Itamar Franco (1992-

1995), mantendo-se ainda favorável às privatizações, diminuiu seu ímpeto ideológico e alcance efetivo. Por sua vez, o governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) retomou a sanha privatista, através da Lei 9.491/1997, que modificou em larga medida as regras do processo de privatização, inclusive criando o Conselho Nacional de Desestatização (CND), em consonância com o receituário do “Consenso de Washington”¹⁰⁷ e o forte neoliberalismo em voga na década de 1990. A nova configuração do Estado brasileiro era marcada, nesse momento, por uma verdadeira “simbiose entre as instituições públicas e os agentes privados” (FARIAS, 2008:43). O programa de privatizações do governo Cardoso foi enorme, atingindo áreas sensíveis ao interesse estatal e público, como a mineração e as telecomunicações. A privatização ferroviária ocorreu inserida nesse contexto.

As privatizações no Brasil começaram através da alienação de empresas controladas pelo BNDES¹⁰⁸ mediante simples venda de ações. Posteriormente, realizam-se privatizações operadas de formas mais complexas, como a concessão de uso (FARIAS, 2008). Durante a primeira legislação do PND, em 1990, os investidores estrangeiros podiam adquirir no máximo 40% do capital das empresas estatais, exceto se obtivessem autorização legislativa para mais, o que fez com que, entre 1990 e 1994, a participação de investidores estrangeiros nas privatizações fosse pequena (FARIAS, 2008:104). Com a mudança que permitiu a participação de capital externo em até 100% do capital das empresas públicas (Decreto nº 1.204/1994), que na prática significou uma grande internacionalização do setor produtivo brasileiro e da prestação de serviços públicos estatais (FARIAS, 2008:104), surgiu o interesse do capital externo, o que fez com que, ao final de 2002, os investidores internacionais tivessem sido responsáveis por US\$ 42,1 bilhões do montante arrecadado com as privatizações, enquanto as empresas nacionais representaram apenas US\$ 23,8 bilhões (FARIAS, 2008:104).

¹⁰⁷ “Consenso de Washington” foi um termo criado para se referir a medidas econômicas de cunho neoliberal, adotadas pelo FMI em 1990 para serem utilizadas por países em desenvolvimento com problemas econômicos.

¹⁰⁸ “Os primeiros projetos de desestatização da estrutura produtiva nacional foram articulados pelo BNDES. O Banco, na sua “nova” função burocrática, assume a responsabilidade de conduzir o processo de privatização. Promove-se, desta maneira, uma maior articulação entre a burocracia estatal, do banco, e a lógica dos mercados, com as ações das empresas transnacionais de consultoria, entre outros agentes hegemônicos do período contemporâneo” (FARIAS, 2008:60).

Entre as ações do Estado para viabilizar as privatizações, notadamente durante o governo Cardoso, estão o financiamento das compras ocorridas nos leilões¹⁰⁹, a compra e venda de “moedas podres”¹¹⁰ a longo prazo, o financiamento dos investimentos que os beneficiários das privatizações precisariam fazer como obrigações contratuais¹¹¹, e o “saneamento das estatais”, estratégia onde as empresas públicas foram vendidas em situação muito propícia ao lucro rápido, através de uma política preparatória às privatizações, materializada em ações como investir maciçamente nas empresas antes das privatizações, assumir dívidas bilionárias das empresas a serem privatizadas, demitir milhares de funcionários, e aumentar tarifas e preços praticados (BIONDI, 2003a:8, 14).

Como visto, o ápice das privatizações brasileiras se deu na década de 1990, tendo sido selvagens mesmo em comparação com as ocorridas no Reino Unido na década de 1980, que se tornaram modelos de aplicação da teoria neoliberal. Nesse sentido:

[...] a “dama de ferro” fez tudo diferente do governo Fernando Henrique Cardoso: a privatização inglesa não representou a doação de empresas estatais, a preços baixos, a poucos grupos empresariais. Ao contrário: seu objetivo foi exatamente a “pulverização” das ações, isto é, transformar o maior número possível de cidadãos ingleses em “donos” de ações, acionistas das empresas privatizadas (BIONDI, 2003a:20).

Itália e a França, que ao fim da década de 1990 e início de 2000 também realizaram grandes programas de privatização, adotaram solução semelhante à inglesa. Na Itália:

[...] houve a preocupação de “democratizar”, garantir a distribuição do patrimônio nacional, evitar a concentração da renda. Como os italianos não eram tão adeptos de aplicações em bolsas quanto os norte-americanos ou os ingleses, o governo procurou vencer suas resistências com uma fórmula atraente: o comprador de ações, se houvesse queda nas Bolsas ou por outro motivo qualquer, poderia receber seu dinheiro de volta, com juros de 3% a 4% acima das taxas do mercado internacional, que ele ganharia se tivesse aplicado em títulos de renda fixa (isto é, que só rendem juros) (BIONDI, 2003a:20-21).

¹⁰⁹ As empresas (brasileiras ou estrangeiras) arrematantes não utilizaram capital próprio, tomando empréstimos no Brasil (principalmente pelo BNDES) ou no exterior, aumentando a dívida do país (BIONDI, 2003a).

¹¹⁰ “Moedas podres” são títulos da dívida pública que se tornaram de difícil negociação ou inegociáveis. Durante as privatizações, as “moedas podres” não apenas foram aceitas como forma de pagamento, como o foram pelo seu valor de face, e não pelo seu valor de mercado.

¹¹¹ Entre 1992 e 2003, o BNDES concedeu mais de US\$ 15 bilhões para empresas privatizadas ou que o governo federal deixou de ser o acionista principal (FARIAS, 2008:111).

Já na França:

[...] a mesma coisa. Na privatização parcial das empresas de telecomunicações, em 1998, nada menos de 4 milhões de franceses compraram ações, graças aos atrativos oferecidos pelo governo (BIONDI, 2003a:21).

O resultado do processo de privatizações foi trágico para o país, como afirma Aloysio Biondi (2003b:30):

Essa política destruiu o país chamado Brasil. Criou milhões de desempregados, quebrou milhares de empresas, destruiu a agricultura, aumentou a fome e a mortalidade. Quebrou o Tesouro. Pior ainda: desnacionalizou completamente a economia, comprometendo o futuro, com a venda de empresas públicas ou privadas a grupos estrangeiros a preços de banana. Uma desnacionalização que compromete o próprio futuro, repita-se, porque significa que multinacionais passarão a remeter bilhões de dólares para suas matrizes para todo o sempre, “sangrando” o povo brasileiro.

É de se perceber, portanto, que o processo de privatização no Brasil não foi feito para atender ao interesse público e beneficiar a população, e sim promover os interesses do capital nacional e internacional (BIONDI, 2003a:9). A venda das estatais, segundo o governo, serviria para atrair capital (especialmente na forma de dólares), reduzir a dívida externa do Brasil e salvar o Real, moeda que havia acabado de ser implementada e que enfrentava forte crise à época. O dinheiro arrecadado com as privatizações seria utilizado para reduzir a dívida interna (governo federal e Estados-membros). Entretanto, a realidade foi outra. As privatizações amealharam menos dinheiro do que as empresas e serviços privatizados realmente valiam e, com o governo assumindo dívidas oriundas das empresas privatizadas, na verdade, houve um aumento da dívida interna.

6.3.1 A privatização das ferrovias brasileiras

No bailar de interesses entre Estado e capital que deu tônica ao desenvolvimento histórico ferroviário brasileiro, a grande privatização ocorrida no fim da década de 1990 foi, possivelmente, o momento mais tétrico – com certeza o mais brusco – tanto por sua magnitude quanto pela forma com a qual espoliou o Estado e, conseqüentemente, o patrimônio público. Inaugura-se, com a privatização de dezenas

de ferrovias públicas aglutinadas pela RFFSA (incluindo a FEPASA) a atual fase do transporte ferroviário nacional, marcada pela mudança no controle operacional das ferrovias (do Estado para empresas privadas), e atribuindo ao Estado o papel de regulador do setor, fiscalizador dos serviços prestados e financiador dos empreendimentos.

Para vencer as resistências que ocorriam em amplos setores da sociedade, uma série de argumentos de ordem operacional, logística e financeira foram usados para o convencimento acerca da oportunidade e necessidade das privatizações, como a eliminação de gargalos estruturais existentes, a retomada de investimentos de infraestrutura, a desoneração do Estado de encargos operacionais, a redução dos custos de atividades delegadas, o estímulo à vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos, a maior eficiência operacional do setor privado, a maior capacidade do setor privado para promover investimentos em material rodante e permanente, a redução do “custo Brasil”¹¹², a criação de novos empreendimentos em cadeia ligados ao setor de transporte (como indústria de equipamentos e construção civil), e até uma aventada mudança na matriz de transporte brasileira, com a substituição das rodovias pelas ferrovias no transporte de cargas (KÜSTER, 2013:14; SILVEIRA, 2003:290). O tempo mostrou que a maioria desses argumentos não eram verdadeiros.

À época, todo o setor ferroviário nacional passava por grande crise, materializada na deterioração do serviço prestado, em consecutivos déficits operacionais, pressões por recursos fiscais compensatórios, desinvestimentos, problemas regulamentares, e dificuldades por parte da RFFSA e FEPASA em assumirem posturas empresariais modernas¹¹³. As condições do sistema ferroviário nacional já eram ruins antes da privatização, mesmo assim, houve um esforço do governo intensificando seu sucateamento, para servir como justificativa ideológica e, também, viabilizar economicamente o processo. Para convencer a opinião pública e acabar com a resistência da categoria profissional dos ferroviários, o governo federal

¹¹² “Custo Brasil” é um termo utilizado para se referir aos “custos vigentes na economia brasileira decorrentes de deficiências em diversos fatores relevantes para a competitividade”, notadamente questões tributárias, trabalhistas e logísticas, que configuram “condições desvantajosas quando se analisa o ambiente de negócios em outras economias” (BRIGAGÃO, 2019).

¹¹³ As dificuldades administrativas que RFFSA e FEPASA enfrentavam foram utilizadas para criar uma imagem de ineficiência e incapacidade no setor ferroviário que serviu como instrumento de propaganda do governo para promover suas privatizações (SILVEIRA, 2003:289-290).

diminuiu vertiginosamente o investimento em materiais rodantes, permanentes e de pessoal, de US\$100 milhões em 1985 para apenas US\$ 8 milhões em 1995 (SILVEIRA, 2003:294). E para tornar as empresas atrativas ao capital, a União realizou uma estratégia de “saneamento” financeiro das empresas. Entre 1995 e 1998, o governo do Estado de São Paulo demitiu 10.026 funcionários da FEPASA, arcando com indenizações e direitos trabalhistas e previdenciários (BIONDI, 2003a:13, 67), além de se comprometer com o pagamento dos mais de 50 mil aposentados da ferrovia (BIONDI, 2003a:13). A União, por sua vez, assumiu, em 1997, dívidas da RFFSA no valor de R\$ 3,8 bilhões e da FEPASA no valor de R\$ 3,0 bilhões, também assumindo a responsabilidade sobre o fundo de pensão da FEPASA (BIONDI, 2003a:66-67).

A RFFSA foi incluída no PND em 1992, momento em que passava por forte crise financeira, necessitando de recursos de grande monta para sanear suas dívidas, fazer a manutenção dos ativos operacionais e realizar investimentos necessários (SOUSA; PRATES, 1997:120). O processo de privatização ferroviária brasileira se deu com o BNDES atuando como gestor¹¹⁴, responsável pelas formas e condições gerais para a concessão das ferrovias (DNIT, 2006 apud SILVA JUNIOR, 2007:28). Realizou-se a reunião de todas as ferrovias a serem privatizadas ao ativo da RFFSA (sendo a FEPASA a última a ser incluída) e, posteriormente, a divisão da rede unificada, que somava mais de 22 mil quilômetros de extensão (SOUSA; PRATES, 1997:121), em “malhas” independentes¹¹⁵ (Figura 30), devido à constatação de que a maior parte do transporte de cargas apresentava fluxos intrarregionais¹¹⁶. No aspecto operacional, a divisão em malhas procurava proporcionar economia de escala para as operadoras (FARIAS, 2008:94).

¹¹⁴ “[...] a partir do início da década de 1990, o BNDES destaca-se como instituição central no processo de privatização” (FARIAS, 2008:41).

¹¹⁵ As primeiras malhas foram denominadas: Sul, Sudeste, Centro-Leste, Oeste, Nordeste, e Estrada de Ferro Teresa Cristina (RUTHES; SALOMÃO, 2016:181). Apenas posteriormente, em 1997, ocorreu a inclusão da FEPASA à RFFSA e sua transformação em “Malha Paulista”.

¹¹⁶ Ou seja, em plena década de 1990 o país ainda não havia vencido completamente seus “arquipélagos econômicos”.

Figura 30 – Ferrovias privatizadas.



Fonte: FARIAS (2008:95).

As privatizações se ampararam juridicamente através da concessão de uso, instrumento que promove o aproveitamento de determinado bem ou prestação de serviço público à iniciativa privada, mediante fiscalização da Administração Pública. A concessão de uso tem por características ser uma modalidade de contrato administrativo em regime jurídico de direito público¹¹⁷ (celebrado, portanto, com a Administração Pública), que obriga a realização de licitação¹¹⁸, com o objetivo de promover o uso privado de bem público de forma estável¹¹⁹ (LUFT, 2017). Sendo a privatização uma estratégia para renovar a acumulação de capital, o instrumento jurídico da concessão de uso é dos mais eficazes, pois transfere à iniciativa privada o bônus da operação do serviço e aproveitamento das estruturas concessionadas, enquanto mantém com o Estado o ônus da propriedade dos ativos¹²⁰.

¹¹⁷ Isto é, submetido às regras e princípios do Direito Público, que trata das relações estabelecidas com o Poder Público, sob sua fiscalização e para se atender ao interesse público.

¹¹⁸ Salvo hipóteses legais que admitem a contratação direta (sem licitação).

¹¹⁹ Ou seja, não estando submetida ao livre arbítrio da Administração Pública para seu encerramento.

¹²⁰ Especialmente para ativos que perderam a viabilidade econômica ou atividades dispendiosas, a propriedade estatal é importante para possibilitar a operação. No caso de ativos que possuem valor

A RFFSA foi a primeira empresa privatizada no Brasil a levar consigo a concessão de um serviço público, diferentemente das anteriores privatizações do PND, que tratavam de mera alienação de ações de empresas públicas (SOUSA; PRATES, 1997:120). A forma estipulada para a privatização teve a União outorgando a concessão do serviço de transporte ferroviário de carga e a RFFSA arrendando os bens vinculados necessários à operação, vendendo os de menor valor (SOUSA; PRATES, 1997:121). Nesse modelo, a empresa permaneceu controlada pela União, mas com o objeto social esvaziado, já que sua atividade econômica foi transferida ao setor privado (SOUSA; PRATES, 1997:121).

O modelo de concessão adotado resultou em um contrato simples e falho (SILVEIRA, 2005:37), prevendo a concessão de uso com direito de exploração exclusiva (SILVA JUNIOR, 2007:28; SILVEIRA, 2003:293) e o pagamento se dando através de entrada de 10% ou 20% do valor total¹²¹, com prazo de pagamento do restante em 30 anos através de parcelas trimestrais atualizadas, mas sem correção para o saldo devedor, além da possibilidade de se levantar empréstimos junto ao BNDES para os investimentos (BIONDI, 2003a:17, 63). A preocupação do governo era apenas livrar-se dos prejuízos da RFFSA, não havendo compromisso com a retomada do desenvolvimento do transporte ferroviário (SILVEIRA, 2005:37) e, menos ainda, com a preservação do patrimônio envolvido. No processo de privatização ferroviária, o governo privilegiou o ágio na venda (devido ao ajuste fiscal imposto pelo combate à inflação) e não as condições que as concessionárias apresentavam para retomar os investimentos necessários (RUTHES; SALOMÃO, 2016:182).

Foram transferidas as seis malhas ao setor privado, através de leilões públicos. O primeiro leilão, da malha Oeste, ocorreu em 1995, e o último, da malha Nordeste, em 1997. Foi apenas após a privatização das malhas originárias da RFFSA que a FEPASA foi incorporada à empresa federal (SOUSA; PRATES, 1997:121), transformada em “malha paulista” e privatizada em 1998. As malhas da RFFSA (ainda sem a FEPASA) foram vendidas por R\$ 1,5 bilhão, com a venda posterior da FEPASA alcançando R\$ 245 milhões. Quanto à privatização da RFFSA, a avaliação da empresa resultou em um preço de apenas 33% de seu valor real (BIONDI, 2003a:40). O governo previa arrecadar R\$ 4 bilhões com a venda de todas as malhas ferroviárias,

histórico e social, como as ferrovias, esta característica também deveria significar maior proteção patrimonial, o que raramente ocorre.

¹²¹ À exceção da Malha Sudeste, cuja entrada foi de 30% (BIONDI, 2003a:63).

mas conseguiu apenas R\$ 1,4 bilhão, parcelados em 30 anos (BIONDI, 2003a:44). Após os leilões, os consórcios vencedores transformaram-se em empresas concessionárias e passaram a controlar quase toda a rede férrea de carga do país (SILVA JUNIOR, 2007:28; SILVEIRA, 2003:293). No caso da Malha Paulista, o leilão foi vencido pelo consórcio “Ferrovias”, que deu origem à FERROBAN e era formado pelas seguintes empresas (Quadro 4) (BIONDI, 2003a:77; SILVEIRA, 2003:294):

Quadro 4 – Consórcio “Ferrovias” (empresa FERROBAN).

Membros do consórcio	Participação (% de ações)
Ferropasa ¹²² - Ferronorte Participações	36,6%
Vale do Rio Doce	17,0%
Shearer Empreendimentos e Participações S/A	14,0%
Fundos de Pensão PREVI e FUNCEF	12,0%
Chave Latin American Equility Associates	4,0%
Outros	17,0%

Fonte: elaborado pelo autor com dados de: BIONDI (2003a:77); SILVEIRA (2003:294).

A venda da Malha Paulista se deu no valor de R\$ 245 milhões¹²³, mediante pagamento de entrada de 10% do valor (R\$ 24,5 milhões) e os 90% restantes (R\$ 220,5 milhões) parcelados em prestações trimestrais por 30 anos, com atualização das parcelas (juros de 10% ao ano) e sem correção monetária para o saldo devedor (BIONDI, 2003a:66; SILVEIRA, 2003:294).

A privatização ferroviária tornou-se alvos de críticas. Diversos problemas foram apontados, como: contratos com prazo de duração muito longos (30 anos); desinteresse das empresas concessionárias na preservação de ativos não lucrativos; situação de impunidade quanto do descumprimento de exigências contratuais; divisão da rede ferroviária nacional em malhas territorialmente exclusivas, estabelecendo o monopólio territorial do transporte ferroviário¹²⁴ e um oligopólio nacional, na reunião

¹²² A Ferropasa possuía à época, entre seus principais acionistas, os fundos de pensão PREVI (dos empregados do Banco do Brasil) e FUNCEF (dos empregados da Caixa Econômica Federal), totalizando 40% do capital da companhia, e a Companhia Vale do Rio Doce, que havia sido privatizada em 1997 e tinha no PREVI seu principal acionista (SANTOS, F. 1998) – configurando mais um arranjo entre o Estado e o capital privado.

¹²³ Com ágio de apenas 5% sobre o preço mínimo, embora o governo esperasse valor de até 100% (SANTOS, F. 1998).

¹²⁴ Denotando um processo de repartição territorial do transporte ferroviário perigoso, na medida em que os principais acionistas das novas concessionárias eram também as empresas que passariam a utilizar do serviço ferroviário, o que poderia levar a monopólios privados no uso em cada uma das malhas (VENCOVSKY, 2005 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:182).

através de associações representativas das empresas concessionárias; e a desativação de linhas e ramais antieconômicos, afetando o desenvolvimento de várias regiões do país (ALESP, 2010; SILVEIRA, 2003:288).

Não obstante a última concessão ter sido em 1998, a ANTT, agência regulatória prevista em lei para o setor, foi criada apenas em 2001 (RUTHES; SALOMÃO, 2016:183). Após as desestatizações, a União passou a atuar sobre o setor ferroviário através da regulação e fiscalização, mas também investindo diretamente, principalmente na expansão da rede, para interligar malhas ainda não conectadas (LANG, 2007 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:184). A primeira iniciativa da União relativa a investimentos no setor ferroviário após as privatizações se deu em 2003 com o Plano Nacional de Revitalização de Ferrovias (PNRF). Os principais objetivos do PNRF eram aumentar a capacidade dos corredores de transporte, promover reorganizações de concessões, finalizar e modernizar algumas ferrovias (Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte) e recuperar o transporte de passageiros, com trens de alta velocidade nas áreas de grande densidade populacional e polos turísticos (RUTHES; SALOMÃO, 2016:184). Todavia, nenhuma obra do PNRF foi totalmente finalizada (RUTHES; SALOMÃO, 2016:185). Posteriormente, o governo federal recolocou o Ministério dos Transportes como planejador dos empreendimentos de transporte. Foi desenvolvido em 2007 o Plano Nacional de Logística em Transporte (PNLT), sob coordenação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para valorizar a multimodalidade, aproveitando o melhor das vantagens de cada modal e atentando para a sustentabilidade, buscando reconfigurar a matriz de transportes no país, e prevendo aumentar a quantidade de transporte de cargas ferroviárias em 25%, fazendo com que a participação ferroviária atingisse 33% do total de carga transportada (GUERRA, 2014 apud RUTHES; SALOMÃO, 2016:185). Também em 2007, o governo federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para estimular a expansão econômica através de investimentos públicos nas áreas de infraestrutura (RUTHES; SALOMÃO, 2016:185). Sobre o PAC:

Os principais objetivos do PAC para o setor [ferroviário] podem ser divididos em três grupos: o primeiro e mais importante deles, é o de expansão da malha. Além disso, procura-se incentivar a multimodalidade, melhorando a eficiência global do setor de transportes. Por fim, busca-se revisar o modelo regulatório com o intuito de incentivar a competição no setor ferroviário e de atrair investimentos privados (RUTHES; SALOMÃO, 2016:185).

Um dos objetivos mais expressivos do PAC foi a construção de ferrovias estruturantes, ligando regiões produtoras aos portos¹²⁵ (RUTHES; SALOMÃO, 2016:185). Todavia, PAC não logrou atingir todos os seus objetivos, mormente por conta de paralisações e atrasos na entrega das obras (RUTHES; SALOMÃO, 2016:186). A mais recente tentativa governamental no setor ferroviário se deu com o Programa de Investimento em Logística (PIL), que objetiva aumentar a competitividade da economia, através da recuperação da capacidade de planejamento da infraestrutura no Brasil, promovendo a integração multimodal, reduzindo os custos de transporte e atuando de modo mais próximo do setor privado através de parcerias público-privadas¹²⁶ (PPP) (RUTHES; SALOMÃO, 2016:186).

Ao fim do processo, os resultados que a privatização ferroviária logrou atingir foram: configurar um excelente negócio ao capital privado, às custas do interesse público e do bem-estar social¹²⁷; conceder o patrimônio público ao uso privado e ceifar a possibilidade de melhor aproveitamento social das ferrovias; suprimir a concorrência de mercado que costuma vir em processos de privatização e a subsequente quebra de monopólios estatais em processos de privatização (de fato, criando novos monopólios territoriais¹²⁸); promover a deterioração do patrimônio público; permitir que as empresas concessionárias auferissem grandes lucros¹²⁹ às custas de interesses sociais, contribuir pouco para o desenvolvimento nacional ao não ocasionar melhorias na infraestrutura de transporte (SILVEIRA, 2003:288-289); desnacionalizar ou desmontar a indústria nacional ferroviária, que orbitava em torno das necessidades

¹²⁵ De onde se percebe que a compreensão atual do papel das ferrovias no país retrocedeu à ideia de suporte à exportação, tal qual a época do surgimento das ferrovias brasileiras.

¹²⁶ Propondo, mais uma vez, um arranjo entre Estado e capital.

¹²⁷ Como, por exemplo, na ausência de transporte ferroviário de passageiros.

¹²⁸ Desde o leilão das “malhas”, vem ocorrendo no setor ferroviário um processo contínuo de reestruturação societária, com uma série de fusões, aquisições e formações de monopólios (SILVEIRA, 2005:38).

¹²⁹ A título de exemplo, em 2015, período de crise econômica no país, o governo aumentou a taxa de retorno financeiro, de 8,5% para 10,6%, para ferrovias construídas à época pelo Estado para serem privatizadas. A taxa de retorno é uma referência para o mercado, uma “sinalização de que o empreendimento pode oferecer um bom retorno” e foi encarada pelo setor como “uma taxa bastante plausível” e “um bom sinal ao mercado”. Graças à participação do BNDES nessas operações de privatização (financiando até 70%) e mais a possibilidade de emissão de debêntures (títulos de crédito representativos de um empréstimo) em até 20% do financiamento, as empresas ferroviárias poderiam investir apenas 10% do capital necessário e obter uma taxa efetiva de 14% ou 15% de retorno (BORGES, 2015).

do transporte ferroviário estatal¹³⁰, com a compra de material ferroviário ocorrendo no exterior (SILVEIRA, 2005:37).

6.4 O CAPITAL NA FERROVIA - A EMPRESA CONCESSIONÁRIA

As empresas concessionárias do setor ferroviário são de grande importância estratégica para a economia nacional. No caso da concessão da Malha Paulista, esta importância reside no papel do meio ferroviário na articulação territorial da região economicamente mais rica do país¹³¹. Desde a privatização, a concessão da Malha Paulista passou por empresas que se sucederam mediante incorporações, fusões e aquisições – tornando-se cada vez maiores, em faturamento ou abrangência territorial, e recebendo, ao longo do tempo, maciço aporte financeiro – o que comum em grandes infraestruturas de transportes¹³². A sucessão de empresas na operação da Malha Paulista segue a seguinte linha temporal (Quadro 5) (ANTT, 2019; RUMO, 2019):

Quadro 5 – Empresas concessionárias

Empresa concessionária	Informações
FERROBAN	Obteve a concessão em 10/11/1998, iniciando as operações em 01/01/1999.
BRASIL FERROVIAS	Criada em 2002 através da fusão das empresas Ferronorte S/A, Ferrovia Novoeste S/A e FERROBAN. Entrou em falência em 2006.
ALL	Adquiriu a FERROBAN em 09/09/2008.
RUMO	Criada em 2015 através da fusão da ALL à RUMO.

Fonte: elaborado pelo autor (2019) com base em: ANTT (2019); RUMO (2019).

A primeira empresa a operar a Malha Paulista foi a FERROBAN, absorvida mediante fusão pela Brasil Ferrovias. Em 2010, com a compra da Brasil Ferrovias pela América Latina Logística (ALL) (Figura 31), o trecho da antiga “Sorocabana”, agora parte da Malha Paulista, tornou-se parte de um gigantesco conglomerado logístico.

¹³⁰ Exemplos dessas empresas da cadeia ferroviária foram a Mafersa, Maxion e Villares (SILVEIRA, 2005:37). No caso de Sorocaba, a Villares, atualmente falida, possuía uma gigantesca unidade industrial muito próxima aos galpões do Complexo Ferroviário de Sorocaba.

¹³¹ Nisso a empresa privada assume funções estratégicas próprias aos interesses estatais, configurando um motivo para as estreitas relações entre o Estado brasileiro e as empresas de logística de transportes.

¹³² A título de exemplo, entre 1997 e 2012, a ALL investiu cerca de R\$ 6,5 bilhões em infraestrutura, via permanente, terminais, locomotivas, vagões, etc. (KÜSTER, 2013:90).

Figura 31 – Manchete no site de notícias Exame (1).

EXAME

NEGÓCIOS

ALL confirma compra da Brasil Ferrovias e Novoeste

Ex-controladores das ferrovias tornam-se sócios da América Latina Logística

Por Malu Gaspar

10 out 2010, 03h38

Fonte: GASPAR (2010).

A ALL já existia antes de operar a Malha Paulista. Foi criada em 1997, no contexto das privatizações, com o nome de Ferrovia Sul Atlântico S/A, obtendo a concessão da Malha Sul na ocasião do leilão da RFFSA. Em 1998, alterou sua denominação social para América Latina Logística após adquirir duas concessões ferroviárias na Argentina. Após a compra da FERROBAN (até então pertencente ao grupo Brasil Ferrovias) mudou o nome da empresa adquirida para América Latina Logística Malha Paulista S/A, empresa do grupo econômico ALL (ANTT, 2019).

Sobre o histórico da empresa, seu desenvolvimento e expansão, o quadro abaixo (Quadro 6) lista alguns eventos importantes na trajetória da empresa, entre os anos de 1997 e 2013:

Quadro 6 – Fatos importantes da ALL, entre 1997 e 2013.

Ano	Fato
1996	Criação da Ferrovia Sul-Atlântico S/A, empresa que deu origem à ALL.
1997	Assume a concessão da Malha Sul da RFFSA.
1998	Celebração de contrato com a FERROBAN para operação do trecho sul da Malha Paulista.
1999	Aquisição de duas importantes ferrovias argentinas, a Buenos Aires al Pacifico e a Ferrocarril Mesopotámico.
2001	Aquisição da empresa de logística rodoviária Delara, que operava no Brasil, Chile, Argentina e Uruguai.
2004	Ingressa no mercado de capitais (IPO), com ações cotadas na BOVESPA.
2006	Aquisição das empresas ferroviárias Brasil Ferrovias e Novoeste Brasil, que operavam as Malhas Centro-Oeste e Paulista, alcançando com isso um corredor para o Porto de Santos.
2010	Criação da Brado Logística, empresa coligada especializada em logística intermodal de contêineres.
2011	Criação da Ritmo Logística, empresa coligada especializada em transporte rodoviário de cargas.

2011	Criação da Vetria Mineração, empresa coligada especializada na exploração de minério de ferro, transporte ferroviário e operação portuária.
2013	Estatização das duas ferrovias argentinas concessionadas à ALL.

Fonte: elaborado pelo autor (2019), com dados de: KÜSTER (2013:31-32).

Após a aquisição da FERROBAN, a ALL ficou com a operação de três malhas ferroviárias brasileiras, em uma concentração territorial que a colocou como a maior empresa do mercado ferroviário no início da década de 2010. Quanto às concessões operadas pela ALL, o quadro abaixo (Quadro 7) as detalha:

Quadro 7 – Concessões da ALL

Malha	Traçado da linha
Oeste	De Três Lagoas (MS) a Bauru (SP), passando pro Araçatuba (SP).
Sul	Da divisa entre os Estado de São e Mato Grosso do Sul, passando por Presidente Prudente (SP) e Ourinhos (SP), até a ligação com a Malha Paulista.
Paulista	Do Porto de Santos até a divisa Oeste do Estado de São Paulo, passando pela cidade de Sorocaba.

Fonte: elaborado pelo autor (2019), com dados de: KÜSTER (2013:42).

Durante a maior parte de sua existência, a composição acionária da ALL foi bastante diversa, mostrando uma composição formada por capital nacional (inclusive, de pessoa física), estrangeiro e estatal, como se pode perceber abaixo (Quadro 8):

Quadro 8 – Composição acionária da ALL, em novembro de 2012.

Acionista	Total de ações
BNDES Participações S.A. – BNDESPAR	12,10%
BRZ ALL - Fundo de Investimento em Participações	04,79%
Caixa de Previdência dos Funcionários do Branco do Brasil - PREVI	03,95%
Fundação dos Economiários Federais – FUNCEF	04,13%
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	05,61%
Riccardo Arduini	00,78%
GMI - Global Markets Investments Limited Partnership	04,94%
Administradores	00,28%
Tesouraria	00,65%
Mercado (“Free Float”)	62,76%

Fonte: elaborado pelo autor (2019) com base em: ALL (2013 apud KÜSTER, 2013:94).

A formação da parte majoritária desse quadro acionário se deu como resultado de relações entre Estado e capital:

A América Latina Logística (ALL) e os fundos de pensão Previ (dos funcionários do Banco do Brasil) e Funcef (da Caixa Econômica Federal) anunciaram [...] a venda da Brasil Ferrovias e da Novoeste à operadora de logística. O BNDES, principal acionista da Brasil Ferrovias, não estava representado no anúncio do negócio, mas também vendeu sua participação à ALL. A empresa pagou pelas três ferrovias incluídas no negócio 1,4 bilhão de reais, convertido em 20,22% das ações da ALL. [...] Com isso, BNDES, Previ e Funcef tornam-se sócios da ALL. Com o negócio, a ALL assume a dívida de 1,6 bilhão de reais da Brasil Ferrovias com o BNDES (GASPAR, 2010).

Devido aos erros cometidos durante o processo de privatização e pela política ferroviária posterior, o crescimento da ALL se deu através de uma estratégia de fusões e aquisições extremamente danosa para o interesse nacional, concentrando grande poder estratégico territorial em apenas um grupo empresarial, e configurando um cenário extremamente vantajoso para as empresas envolvidas. De fato, os processos de fusões e aquisições ocorridos posteriormente às privatizações foram fundamentais para a modernização da ALL, resultando em expansão territorial, diversificação de atividades, e aumento de receita e lucros (SILVEIRA, 2003:288; KÜSTER, 2013:103). A ascensão da ALL como principal empresa logística em sua época marcou uma inflexão na operação da malha ferroviária nacional, com a ALL atingindo um novo patamar de grandeza dentre as empresas ferroviárias nacionais, expandindo sua atuação para diversas áreas logísticas. Sobre o tamanho alcançado pela empresa:

A América Latina Logística [foi] a maior empresa independente de serviços de logística da América do Sul, e [operou] nos segmentos de commodities agrícolas, produtos industriais e serviços rodoviários, oferecendo serviços logísticos para clientes de diversos segmentos: transporte ferroviário, rodoviário e intermodal em rotas domésticas e internacionais, projetos logísticos desenvolvidos sob medida, gestão de estoque, armazéns e centros de distribuição, operação em terminais, movimentação de cargas porta a porta e serviços de frota dedicada (KÜSTER, 2013:31).

Com a magnitude de seu tamanho, a importância econômica de sua localização e função desempenhada, a ALL foi de grande importância estratégica para o país:

Presente em grande parte do território nacional, a ALL [atuou] em uma região estratégica do país, totalizando cerca de 13.000km de malha ferroviária em uma região que produz aproximadamente 80% do PIB da nação, onde estão localizados quatro dos principais portos instalados no Brasil por meio dos quais a grande maioria da produção de grãos é exportada (KÜSTER, 2013:35).

Ao longo de sua história, a ALL recebeu maciços investimentos financeiros através de parcerias com clientes, financiamentos de órgãos governamentais¹³³ e captação de recursos financeiros no mercado de capitais (KÜSTER, 2013:104). Suas ações na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) tiveram dois grandes momentos de impulsionamento: o primeiro em maio de 2006, quando adquiriu o grupo BRASIL FERROVIAS, e o segundo, em abril de 2009, com a celebração de um projeto de longo prazo com a RUMO, no valor de R\$ 1,2 bilhão¹³⁴, para a expansão da capacidade operacional ferroviária do transporte de açúcar no corredor Bauru-Santos (KÜSTER, 2013:98). Foi o início das relações entre as empresas, que resultaria na aquisição da ALL pela RUMO. À época da fusão, os problemas que a ALL apresentava relativos à conservação de seu patrimônio foram sentidos pela nova Companhia (Figura 32):

Figura 32 – Manchete no site de notícias Exame (2).

REVISTA EXAME

Para a Rumo, a ALL é trem chamado problema

Ao comprar a operadora de ferrovias ALL, a empresa de logística Rumo encontrou trilhos carcomidos, locomotivas velhas e clientes insatisfeitos

Por **Maria Luíza Filgueiras**

🕒 16 fev 2016, 10h51

Fonte: FILGUEIRAS (2016).

Isto porque, passada a época do auge, a ALL encontrava-se em franca decadência:

Comprada em julho de 2014 pela Rumo, empresa de logística do grupo COSAN, a ALL havia sido, por anos, considerada a empresa de operações ferroviárias mais eficiente e rentável do país. [...] Aos poucos, porém, problemas operacionais começaram a arranhar aquela imagem. Cheia de ambição e com mais fôlego financeiro, a COSAN viu nos tropeços da ALL a chance de criar um novo gigante da logística. [...] A empresa tem dívidas de 6 bilhões de reais que vencem em três anos, precisa de 8 bilhões de reais para investir e, a rigor, ninguém sabe direito de onde virá esse dinheiro todo - hoje, seu endividamento equivale a cinco vezes a geração de caixa [...] no caminho, a empresa [a ALL] passou a descuidar da parte operacional para não sacrificar resultados de curtos prazos. A empresa tornou-se líder em autuações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por descumprimentos de normas de manutenção e procedimentos de segurança,

¹³³ Com o Estado agindo como financiador da iniciativa privada, em um dos movimentos mais corriqueiros nas relações entre Estado e capital.

¹³⁴ Com R\$ 550 milhões destinados às vias férreas (KÜSTER, 2013:88).

e também tem alta ocorrência de acidentes, tanto em números absolutos quanto nos índices que levam em conta o tamanho da malha de cada empresa (FILGUEIRAS, 2016).

Em 2014 ocorreu a proposta de fusão entre as empresas, que foi concluída em 2015 (RUMO, 2019). Com isso, a empresa a operar a concessão da Malha Paulista (e o trecho ferroviário que outrora pertenceu à “Sorocabana”), é atualmente a RUMO Logística S/A. Em seu site institucional, a empresa assim se define:

A Rumo S.A. é a empresa resultante da fusão entre Rumo Logística e ALL - América Latina Logística, concluída em 2016, e oferece serviços logísticos de transporte ferroviário, elevação portuária e armazenagem. A principal área de atuação da Rumo se estende sobre os Estados de Mato Grosso e São Paulo e os Estados da região sul do Brasil, onde quatro dos portos mais ativos do país estão localizados e através dos quais a maior parte da produção de grãos do Brasil é exportada (RUMO, 2019).

A RUMO é uma empresa de capital aberto, com sede na cidade de Curitiba-PR, fundada em 2008 pela COSAN, grupo ligado à produção e exportação de açúcar e etanol, para servir como seu braço logístico, através do transporte multimodal de cargas da própria COSAN e de empresas coligadas, bem como de outros demandantes (RUMO, 2019). É atualmente a maior operadora logística ferroviária privada da América Latina¹³⁵ (COSAN, 2019). Embora transporte toda sorte de cargas, como combustíveis¹³⁶ e produtos industrializados, o ponto forte da RUMO é o transporte de commodities agrícolas, que representou 70% do volume transportado e 85% da receita líquida da empresa em 2018, com destaque para a soja, o milho e o açúcar (COSAN, 2018). Desde a fusão com a ALL, a RUMO obteve resultados financeiros expressivos, com a receita líquida da empresa indo de R\$ 4,8 bilhões em 2015 para R\$ 6,5 bilhões em 2018 (COSAN, 2018), possuindo valor de mercado na casa dos R\$ 29 bilhões¹³⁷ e lucro de R\$ 273 milhões¹³⁸ (RUMO, 2019).

O grupo econômico se organiza através da holding Cosan Limited, que administra duas subsidiárias diretas, a COSAN S/A e a COSAN Logística S/A (COSAN, 2019). A COSAN é “um dos maiores grupos econômicos do Brasil,

¹³⁵ “Oferece uma gama completa de serviços, com uma plataforma de transporte intermodal moderna e integrada, operando com 12 terminais de transbordo, 1.000 locomotivas e 25.000 vagões. Administra 12 mil quilômetros de ferrovias, que passam por seis Estados (SP, MT, MS, PR, SC e RS), interligando centros de produção, polos consumidores e portos marítimos” (COSAN, 2019).

¹³⁶ É a maior operadora logística de açúcar destinado à exportação (RUMO, 2019).

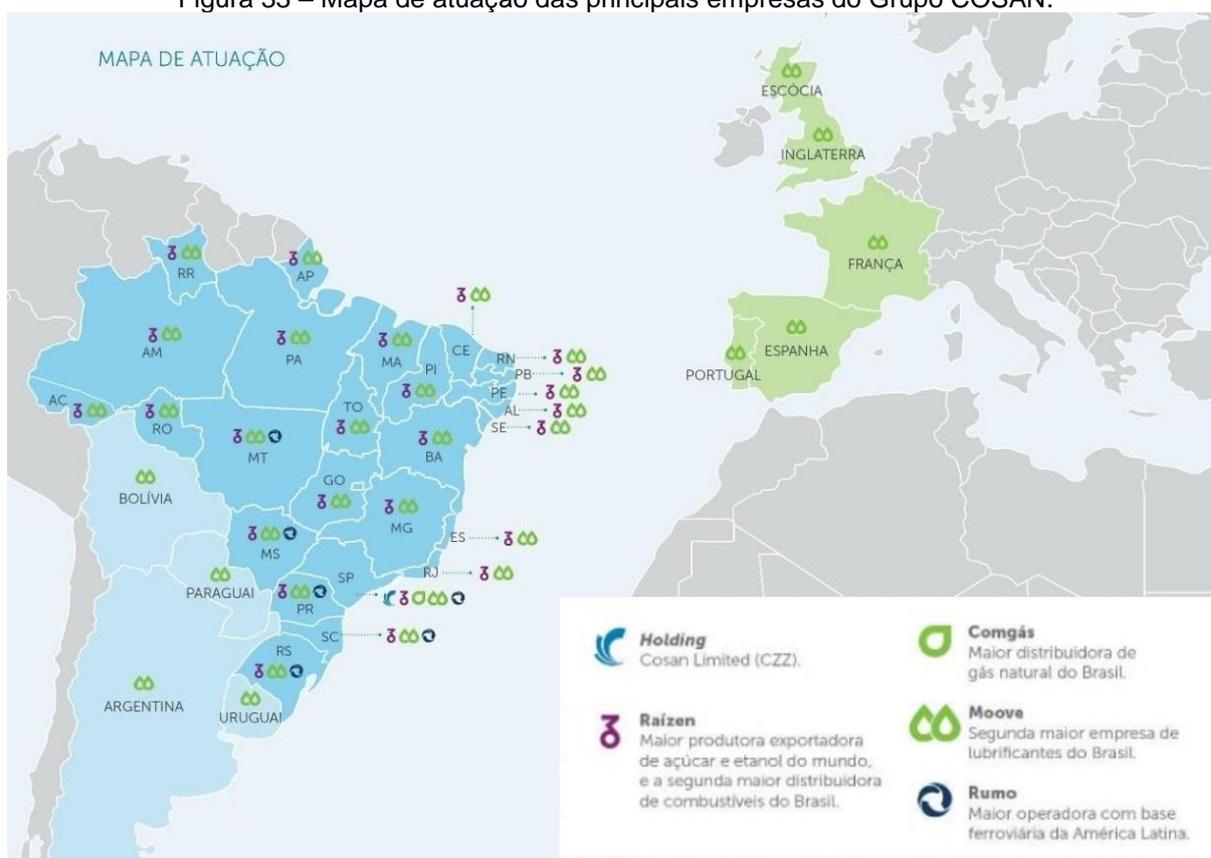
¹³⁷ Apurado em março de 2019.

¹³⁸ Valores para o ano de 2018.

investindo em setores estratégicos”, especialmente no agronegócio, energia e logística (COSAN, 2019). Atua em diversas áreas e, ao longo de sua história, investiu em diversos setores, como a produção e exportação de açúcar (com a compra da Usina da Barra, em 2002, e da usina Nova América, em 2009), combustíveis e lubrificantes (com a aquisição dos ativos no Brasil da petrolífera Exxon Mobil/Esso, em 2008), gestão de terras (com a criação da empresa Radar, em 2008), gás natural (assumindo o controle acionário da Comgás, em 2012), transporte dutoviário (com a criação da empresa Logum, em 2013), lubrificantes (com a criação da empresa Moove, em 2016), e também através de parcerias internacionais, através de empresas resultantes de “joint ventures” (casos da Raízen, fundada em 2011, entre COSAN e Shell, e COSAN Biomassa, fundada em 2016, entre COSAN e Sumitomo) ou mediante a aquisição de empresas (como a inglesa Comma Oil, em 2013) (COSAN, 2019).

As raízes da COSAN remontam à fundação da Usina de cana-de-açúcar Costa Pinto, em Piracicaba-SP, no ano de 1936, passando a se expandir a partir de 1986, através da aquisição de outras usinas, da exportação de açúcar e da diversificação em outros investimentos (COSAN, 2019). A empresa abriu seu capital na Bolsa de Valores de São Paulo em 2005, e na Bolsa de Valores de Nova Iorque em 2007 (COSAN, 2019). Em 2008, a COSAN fundou a RUMO, com o objetivo de promover a logística do negócio de exportação de açúcar e, em 2015, ocorreu a já citada fusão da RUMO com a ALL, “dando origem a maior operadora logística com base ferroviária independente do Brasil” (COSAN, 2019). Atualmente constituída em um imenso grupo econômico, a COSAN opera nos seguintes países através de suas principais empresas (Figura 33):

Figura 33 – Mapa de atuação das principais empresas do Grupo COSAN.



Fonte: COSAN (2019), modificado pelo autor.

Sendo uma empresa de capital aberto¹³⁹, o quadro acionário da RUMO está assim disposto¹⁴⁰:

Quadro 9 – Composição acionária da RUMO, em 2019.

Acionista	Total de ações
Cosan Logística S.A.	28,47%
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	3,82%
Administradores	0,12%
Mercado ("Free Float")	67,59%

Fonte: elaborado pelo autor (2019) com base em: RUMO (2019).

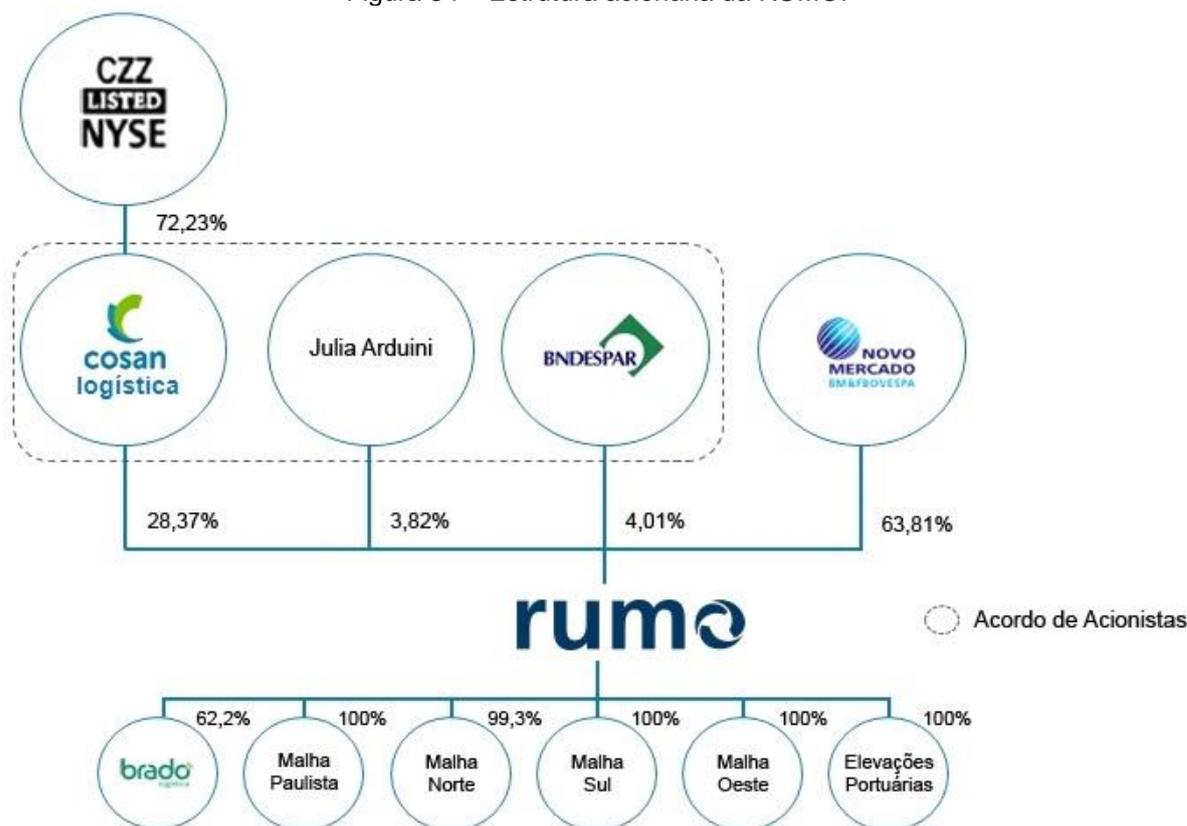
A composição acionária exposta obedece à estrutura abaixo, onde se sobressaem o acordo de operação entre os três principais acionistas (Cosan

¹³⁹ As ações da empresa levam a denominação RAIL3 na Bolsa de Valores de São Paulo.

¹⁴⁰ Em abril de 2019.

Logística, Julia Arduini¹⁴¹ e BNDESPAR), e a quantidade acionária em negociação em Bolsa de Valores, com a Cosan tendo, aproximadamente, 72% de seu capital em ações na Bolsa de Nova Iorque, e a RUMO, com aproximadamente 63% de seu capital em ações na Bolsa de Valores de São Paulo (Figura 34):

Figura 34 – Estrutura acionária da RUMO.



Fonte: RUMO (2019).

Nota-se que as relações entre Estado e capital, bem como a articulação entre o capital nacional e internacional se manifestam na própria composição acionária da empresa concessionária. A RUMO possui acionistas ligados ao poder público (BNDESPAR¹⁴²), ao capital nacional e internacional (Cosan), acionistas ligados à Bolsa de Valores de São Paulo e uma grande acionista individual (Julia Dora Antonia Koranyi Arduini).

¹⁴¹ Julia Dora Antonia Koranyi Arduini, atual acionista controladora da RUMO, ingressou na empresa através da ALL, da qual a família Arduini possuiu ações e participou do controle administrativo (RUMO, 2019).

¹⁴² A BNDESPAR é uma empresa pública, estruturada como sociedade de ações com registro de companhia aberta, subsidiária do BNDES e que atua como instrumento do governo federal para políticas de estímulo à iniciativa privada nacional através de financiamentos de longo prazo.

Em geral, as ações da empresa vêm apresentando, desde o início de sua venda, desempenho melhor que a média o índice BOVESPA, como explicita o gráfico abaixo (Figura 35):

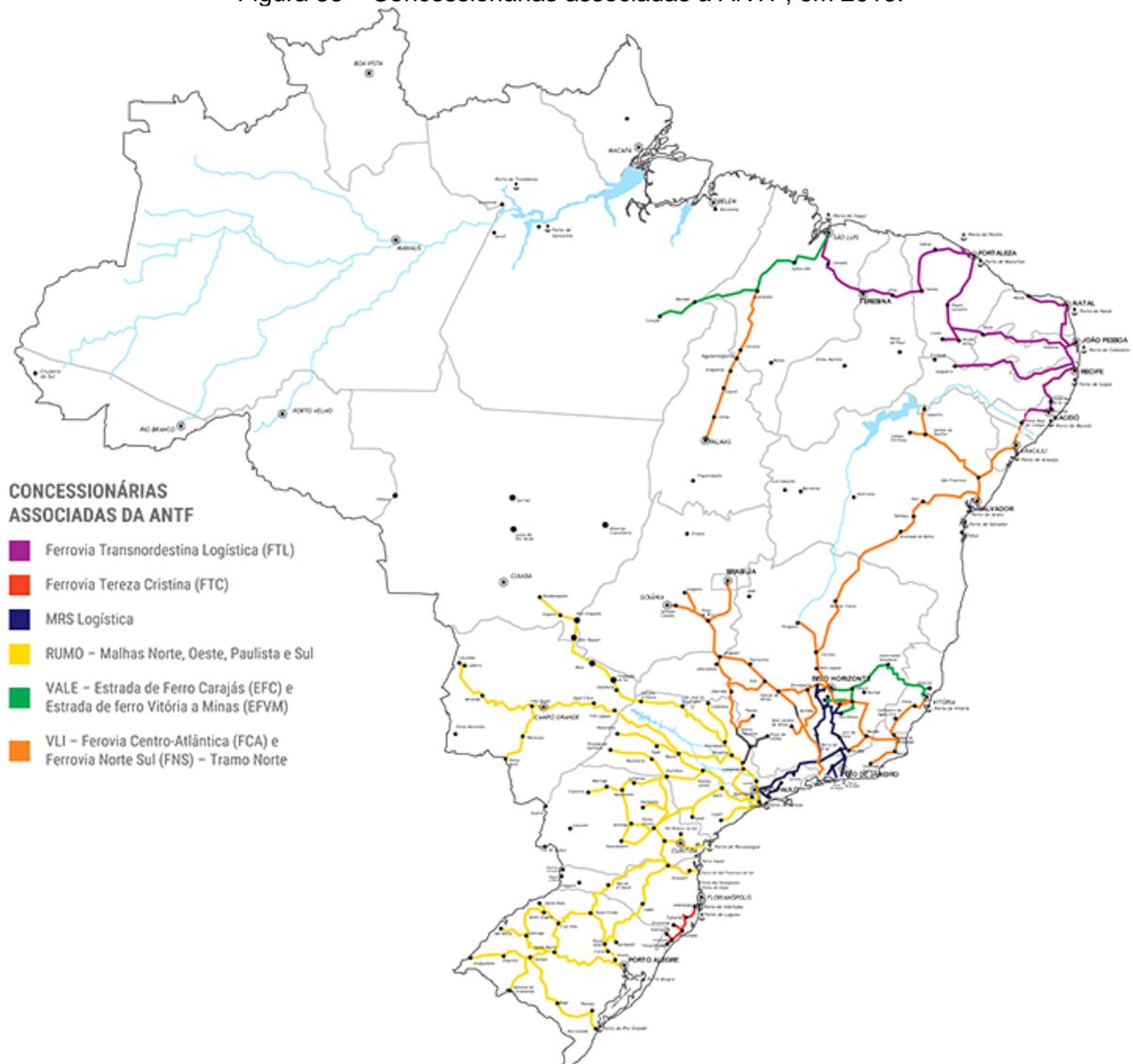
Figura 35 – Evolução das ações da RUMO (em azul) e a média da BOVESPA (em cinza).



Fonte: RUMO (2019).

A RUMO é possuidora da mais extensa malha ferroviária no país, e também a mais lucrativa, operando na área mais industrializada e de agropecuária mais desenvolvida do país. O mapa abaixo (Figura 36) explicita o gigantismo da RUMO em relação às outras empresas concessionárias:

Figura 36 – Concessionárias associadas à ANTF, em 2016.



Fonte: ANTF (2019).

Em sua atual rede ferroviária, a RUMO opera quatro concessões: Malha Norte, Malha Oeste, Malha Paulista e Malha Sul (RUMO, 2019); com isso, atendendo “aos três principais corredores de exportação de commodities agrícolas, abrangendo uma área responsável por aproximadamente 80% do PIB brasileiro [...]” (COSAN, 2019), como mostra a imagem abaixo:

Figura 37 – Malhas ferroviárias operadas pela RUMO.



Fonte: RUMO (2019).

Com base nas realidades distintas de cada malha operada, a RUMO reestruturou sua operação ferroviária, dividindo-a em três “unidades de negócios”, da seguinte forma (RUMO, 2019):

- a) Operação Norte: composta pela Malha Norte, Malha Paulista e operação portuária de Santos;
- b) Operação Sul: composta por Malha Oeste e Malha Sul;
- c) Operação de Contêineres: composta pela subsidiária Brado Logística e outros resultados de operações de contêineres.

A ferrovia em Sorocaba pertence à “Operação Norte”, cujo objetivo é o escoamento para exportação do Centro-Oeste pelo Porto de Santos. Mais especificamente:

Na Operação Norte, a Companhia transporta, principalmente, commodities agrícolas como grãos (soja, farelo de soja e milho), açúcar, arroz, trigo e fertilizantes, bem como produtos industriais como combustíveis e celulose. A malha da Operação Norte atravessa grande parte das áreas da produção agrícola brasileira nos Estados do Mato Grosso e de São Paulo e é, portanto, a operação mais relevante, representando aproximadamente 66% do volume ferroviário transportado em 2016 (RUMO, 2019).

Como se percebe no próprio arranjo operativo da companhia, a função da ferrovia é o escoamento de commodities oriundas, principalmente, do Centro-Oeste e do interior paulista, realizando a ligação entre regiões produtoras e portos para a exportação (Figura 38) – com o trecho ferroviário em Sorocaba relegado a mero local de passagem de mercadorias.

Figura 38 – “Ativos estratégicos” (portos e ferrovias) da RUMO.



Fonte: COSAN (2018).

Recentemente, em 2018, a ANTT aprovou a proposta de prorrogação antecipada da concessão da Malha Paulista para a RUMO¹⁴³, por mais 30 anos. Dessa forma, a concessão, que expiraria em 2028, estender-se-á até 2058. Para efetivar a prorrogação, a ANTT exigiu investimentos a serem feitos, na ordem de R\$ 4,7 bilhões, em obras como duplicação de trechos, modernização de vias, ampliações de estruturas e reativações de ramais (BOCCHINI, 2018).

¹⁴³ Até o término deste trabalho, a prorrogação não havia sido concretizada.

7 A DEGRADAÇÃO DA FERROVIA EM SOROCABA

O processo de degradação da ferrovia em Sorocaba foi lento e não destoou do ocorrido em toda a rede ferroviária brasileira. As ferrovias foram, por décadas, pontos centrais na vida das cidades por onde passaram, no entanto, com a ascensão do transporte rodoviário na década de 1960, perderam gradativamente sua importância na matriz de transportes do país. Dessa época, tem-se matéria jornalística (datada de 1961) denunciando as condições da Estação Ferroviária e demandando solução por parte do Estado (Figura 39):

Figura 39 – Reportagem na Folha de São Paulo, em 1961.

Sorocaba reclama reformas em sua estação ferroviária

SOROCABA, 15 (FSP) — Cidade centro da Zona Sorocabana, está Sorocaba reclamando a reforma e ampliação das instalações de sua estação ferroviária, uma vez que a atual já não se encontra em condições perfeitas de conforto e não atende às necessidades da população e da própria companhia.

Conforme se sabe, o governo do Estado, em seu Plano de Ação, destinou verba a ser invertida este ano em melhoramentos para a EFS; o vereador Juvenal de Campos, com vistas nisso, solicitou do sr. Carvalho Pinto, através de requerimento, informações sobre o assunto, as quais estão sendo aguardadas com interesse.

Fonte: SOROCABA... (apud VEC, 2015:41).

Após a privatização (em 1998), as ferrovias foram apropriadas pelo grande capital e passaram a servir a seus interesses. A nova realidade do transporte ferroviário privado levou a modificações na operação das “malhas”, implicando em

uma mudança na disposição territorial das ferrovias. O impacto local foi forte: há um descolamento entre a atual função da ferrovia (exportação de commodities) e a cidade de Sorocaba. De fato, para este arranjo espacial de escala nacional em que a ferrovia em Sorocaba se insere, de nada importa sua localização na cidade¹⁴⁴. Paulatinamente, Sorocaba deixou de ser um polo ferroviário para tornar-se apenas um lugar de passagem inserido em um esquema logístico de escala nacional, cujo objetivo é o transporte de commodities para exportação e que envolve o grande capital e o Estado (em seu ente territorialmente mais amplo, a União). Dessa forma, a mudança de função suprimiu a importância local da ferrovia e a deixou ainda mais à mercê dos interesses do capital, que, por sua vez, ao não ver utilidade prática para os antigos prédios, os abandonou. A título de exemplo, a Estação Ferroviária deixou de receber passageiros em 1999 e as gigantescas Oficinas de Vagões foram desativadas em 2016 (TOMAZELA, 2016).

A mudança na relação entre a ferrovia e a cidade pode ser entendida através das qualidades do capital fixo. A criação da “Sorocabana” se deu para atender a interesses econômicos locais e regionais (primeiramente o transporte do algodão e, posteriormente, o abastecimento e escoamento da indústria têxtil). Posteriormente, se expande pelo território para promover o escoamento do café, promovendo o desenvolvimento de diversas cidades no interior paulista. No caso de Sorocaba, a cidade se beneficiou, por décadas, do fato de possuir a sede da empresa e de exercer diversas atividades ferroviárias nas estruturas que compõem o atual Complexo Ferroviário. Embora tenha sido a criação da FEPASA o motivo da extinção da Estrada de Ferro Sorocabana enquanto empresa, durante este período as atividades ferroviárias em Sorocaba continuaram sendo exercidas (ALESP, 2010). Como já apontado, a priorização do transporte rodoviário por parte do Estado deu início ao processo de degradação das ferrovias no país. Todavia, no Estado de São Paulo, a estatização das ferrovias em torno da FEPASA levou a uma importante sobrevida do setor ferroviário, pois, conquanto a prestação do serviço ferroviário se encontrasse em situação problemática, as funções desempenhadas pela ferrovia paulista ainda possuíam nexos com demandas sociais e econômicas das cidades e populações atendidas (ALESP, 2010) – com um nível melhor (embora também insuficiente) de

¹⁴⁴ Talvez fosse melhor a este arranjo se a ferrovia nem sequer atravessasse a cidade, evitando problemas como acidentes urbanos e o custo de manutenção das áreas sobre sua responsabilidade.

manutenção de estrutura e equipamentos, inclusive porque a FEPASA os utilizava, ou seja, tratava-se de capital fixo funcional. Nesse sentido:

Forçoso admitir, que antes mesmo da privatização da FEPASA, o modelo de transporte ferroviário no Estado de São Paulo, tanto de transporte de cargas como o de passageiros, era precário. Houve um intenso e contínuo investimento na malha rodoviária, em detrimento da malha ferroviária paulista. Porém, mesmo atuando de forma precária, bem ou mal, havia o que podemos chamar de sistema de transporte ferroviário paulista. Já com o advento da privatização da FEPASA, e, doze anos após a transferência para a FERROBAN, hoje América Latina Logística - ALL, todo o sistema de transporte, tanto de carga quanto de passageiros, está deteriorado. Como demonstraremos logo a mais a seguir, a ALL está promovendo o sucateamento total da Malha Paulista, causando enorme temeridade, pois o Patrimônio Público está sendo dilapidado e dificilmente será recuperado após o término legal da concessão, previsto para trinta anos (ALESP, 2010).

Foi devido à privatização e o arranjo territorial formado após, baseado na concentração ferroviária decorrente de uma política de fusões e aquisições, com objetivo de exportar de commodities que a região de Sorocaba não produz, que a relação econômica existente desde a criação da ferrovia com Sorocaba se encerrou. Ou seja, a privatização escancarou o processo de degradação que a FEPASA, empresa pública, estancava¹⁴⁵. A gigantesca estrutura física instalada em Sorocaba perdeu, assim, sua função enquanto capital fixo, tornando-se um empecilho à circulação de capital (por exemplo, por demandar custos de manutenção), o que concorreu para sua degradação.

As empresas concessionárias que sucessivamente operaram a Malha Paulista encerraram gradativamente as atividades ferroviárias que aconteceram na cidade, sediadas nas instalações do Complexo Ferroviário. Concomitantemente, desde a privatização as estruturas não vêm recebendo manutenção e proteção adequadas (ALESP, 2010), tanto pelo descumprimento de obrigações contratuais por parte das empresas concessionárias (favorecidas pelo lapso do Poder Público quanto à fiscalização), quanto pela falta de investimentos por parte da União, que é a proprietária das estruturas (ALESP, 2010), e da Prefeitura de Sorocaba, que possui responsabilidade de manutenção sobre alguns prédios do Complexo Ferroviário (SILVA, 2013). De fato, existe uma complexa situação jurídica relativa à responsabilidade sobre o Complexo Ferroviário de Sorocaba (e outras estruturas

¹⁴⁵ Na atuação da FEPASA no sentido de preservar a rede ferroviária paulista, encontra-se um exercício de autonomia relativa do Estado frente aos interesses do capital, como posto por Poulantzas.

ferroviárias na cidade) que envolve a empresa concessionária e o Estado em seus três entes – relações entre Estado e capital inauguradas a partir da privatização, que, com o passar do tempo, configuraram um arranjo espacial perverso. Nas ferrovias paulistas ocorreram fatos como a alienação ilegal de parte do patrimônio público (vagões e equipamentos, por exemplo) pelas empresas concessionárias e o abandono completo de estruturas ferroviárias que não mais seriam utilizadas (ALESP, 2010).

Por outro lado, ainda tendo em mente as relações entre Estado e capital sobre as ferrovias no Brasil, ocorreram em Sorocaba processos de tombamento em âmbito municipal e estadual que são indicativos dos interesses que esses dois entes federativos passaram a manifestar sobre essas estruturas abandonadas pela União e empresa concessionária. No entanto, ressalta-se que, entre a privatização (em 1998) e o tombamento estadual¹⁴⁶ (realizado em 2018 e o mais protetivo dos tombamentos que protegem o Complexo Ferroviário), passaram-se vinte anos, tempo mais que suficiente para que estruturas de importante valor histórico fossem severamente danificadas. Vinte anos em que o capital fixo que não mais interessava ao novo arranjo territorial fosse descartado em termos operacionais. Vinte anos em que o ajuste espacial local (formado pela relação entre Sorocaba e a ferrovia) foi completamente modificado, em um processo de desvalorização espacial da área em que se localiza o Complexo Ferroviário, bem como de seu entorno.

Atualmente, a ferrovia em Sorocaba “acaba funcionando mais como um elemento de atraso do que efetivamente do desenvolvimento. [...] não se aproveita a ferrovia que corta a cidade ao meio e [que] só serve para transporte de cargas” (ALESP, 2010). Com isso, o ajuste espacial em torno do Complexo Ferroviário perdeu a tensão que lhe dava sentido. A degradação decorrente afetou toda a área do entorno, que entrou em decadência. A mesma situação ocorreu nas áreas em que a linha férrea encontrava-se sem manutenção adequada (por exemplo, com mato alto na área do leito férreo, gradis e alambrados rompidos, construções abandonadas, etc.) e, especialmente, nas duas outras pequeninas estações ferroviárias que a cidade

¹⁴⁶ O tombamento estadual, realizado em 2018 pelo CONDEPHAAT, é bem mais amplo e protetivo do que os tombamentos municipais, realizados anteriormente pelo CMDP. Enquanto os tombamentos municipais abrangem apenas alguns poucos prédios, sem reconhecer a existência de um Complexo Ferroviário, o tombamento estadual declara a existência do Complexo Ferroviário de Sorocaba, dando-lhe um perímetro e definindo quais são as estruturas que o compõe.

já teve, localizadas nos bairros de Brigadeiro Tobias e George Oetterer (este último, atualmente parte do Município de Iperó).

A mais importante das construções ferroviárias em Sorocaba – a Estação Ferroviária – encontra-se em péssimo estado. Há notícia de que, no ano de 2019, a Prefeitura do Município deu início a procedimentos destinados à restauração e reforma da Estação Ferroviária por empresas do ramo de construção civil¹⁴⁷ (SECULT, 2019). Entretanto, enquanto tal restauração não ocorre¹⁴⁸, o fato é que a última grande reforma no edifício foi há mais de 30 anos (JACINTO, 2018b). A imprensa local tem noticiado a situação de deterioração pela qual tem passado o Complexo Ferroviário, especialmente a Estação Ferroviária (Figura 40):

Figura 40 – Manchete no site do jornal Estado de São Paulo.

Estação do século 19 sofre incêndio e se deteriora em Sorocaba

Fogo foi provocado por moradores de rua que invadiram as instalações; edifício foi inaugurado em julho de 1875

José Maria Tomazela, O Estado de S. Paulo
11 de maio de 2015 | 17h44



Fonte: TOMAZELA (2015a), modificado pelo autor.

As diversas reportagens feitas sobre a situação da Estação Ferroviária dão o tom da gravidade da situação, como se mostra abaixo, em pequena coletânea:

[...] a deterioração do prédio da estação, com madeiramento sendo corroído, forro degradado, cômodos sem porta e janelas e paredes sem proteção, com tijolos aparentes, além de buracos no chão. Nos fundos do edifício é possível perceber as pichações feitas em 1º de fevereiro e há também sinais dos dois princípios de incêndio ocorridos em janeiro (BONORA, 2015).

O edifício espera restauração há mais de 20 anos. As partes em madeira foram atacadas por cupins e o telhado ameaça desabar. As infiltrações colocam em risco a estrutura. Parte do forro do salão principal, em estuque ornamentado com pinturas, desabou (TOMAZELA, 2015a).

¹⁴⁷ Aqui, com a Prefeitura abrindo procedimento para que empresas privadas promovam a manutenção do patrimônio, tem-se mais um arranjo entre Estado e capital para a consecução de interesses mútuos quanto à ferrovia. Embora a reforma de um edifício seja um arranjo pequeno perto de outros tão maiores já expostos neste trabalho, não deixa de ser um arranjo que contempla o Estado (através de seu ente de menor alcance territorial e maior proximidade com a realidade local – o Município) e o capital (através de empresas locais de construção civil).

¹⁴⁸ O referido procedimento administrativo encontrava-se ainda em curso ao término deste trabalho, sem que as obras tivessem começado.

Interditado há cinco anos, o prédio da Estação Ferroviária de Sorocaba está se desfazendo pela ação do tempo, a falta de um restauro mais completo e ações de vandalismo. [...] o espaço está com o teto caindo, parte da parede sem reboco, tem lixo [...] e [...] está ocupado por usuários de drogas [...]

(JACINTO, 2018b).

Por medida de segurança, desde 2013 ninguém pode entrar no hall principal e nem subir as escadarias para ter acesso às salas. A única parte que dá para ser usada são as salas situadas ao lado esquerdo, onde ficam a Casa do Turista e o Barracão Cultural, e também o anexo ao lado direito, onde funciona o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (JACINTO, 2018b).

Não obstante a gravidade dos relatos escritos, as imagens da degradação da Estação Ferroviária talvez sejam ainda mais estarrecedoras. Como se verifica visualmente, a situação de abandono afeta a Estação Ferroviária de forma profunda, com danos severos ao edifício (Figura 41):

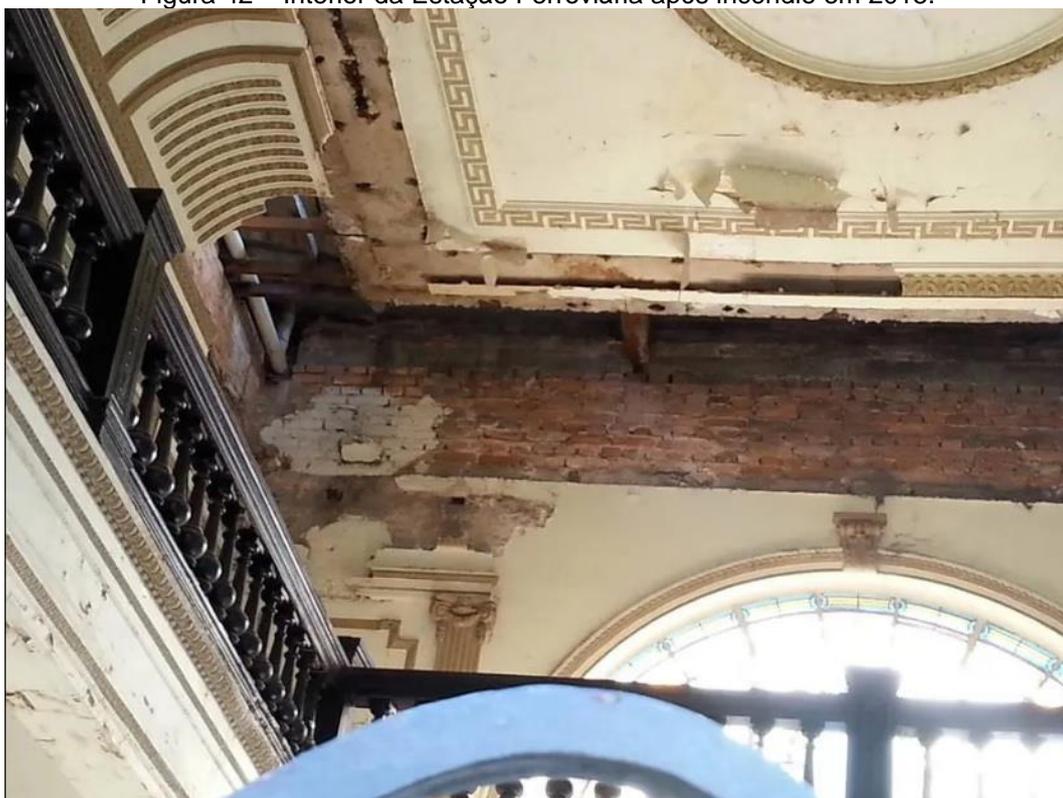
Figura 41 – Plataforma da Estação Ferroviária.



Fonte: MARQUES in JACINTO (2018b).

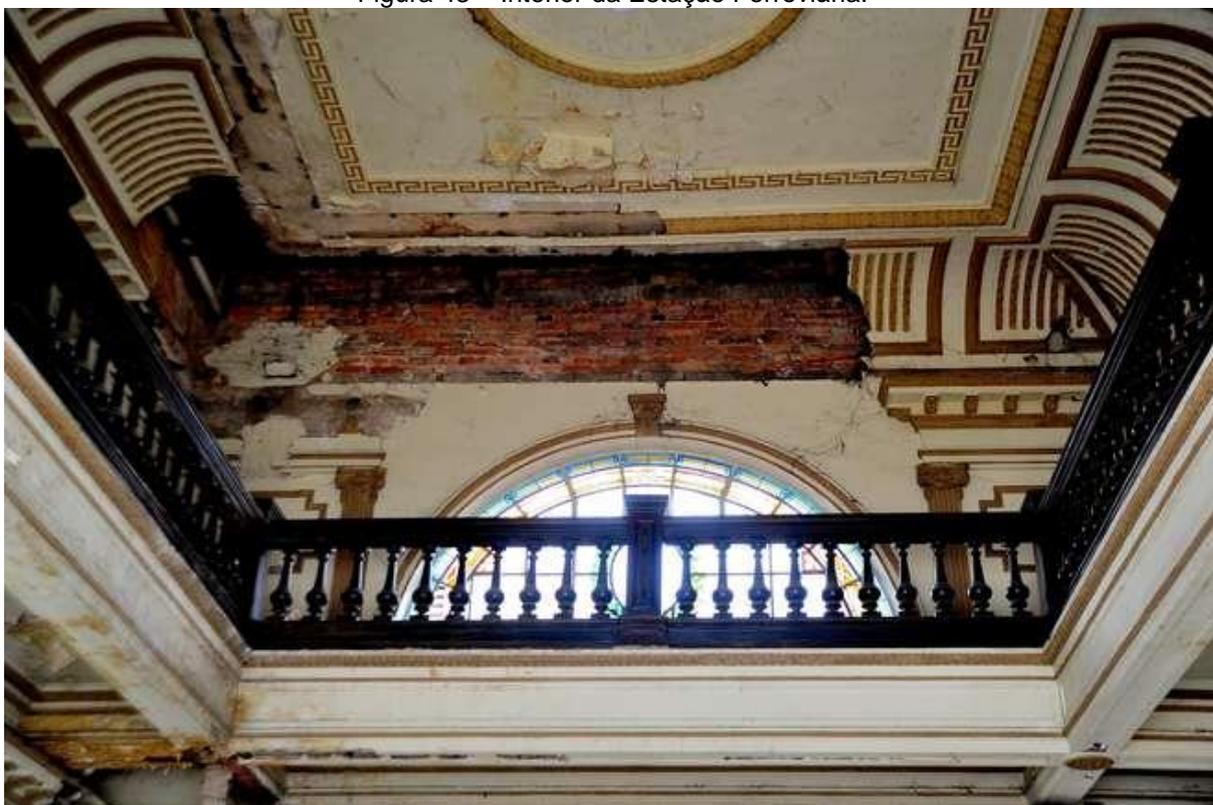
Na parte interna do edifício, a situação também é lastimável. Após anos de abandono, um incêndio ocorrido em 2015, em que os ornamentos internos da Estação ficaram destruídos (Figuras 42 e 43), veio para coroar a degradação:

Figura 42 – Interior da Estação Ferroviária após incêndio em 2015.



Fonte: TOMAZELA (2015a).

Figura 43 – Interior da Estação Ferroviária.



Fonte: MARQUES in JACINTO (2018b).

Completamente abandonada, a Estação Ferroviária tornou-se, inclusive, destino de lixo urbano (Figura 44):

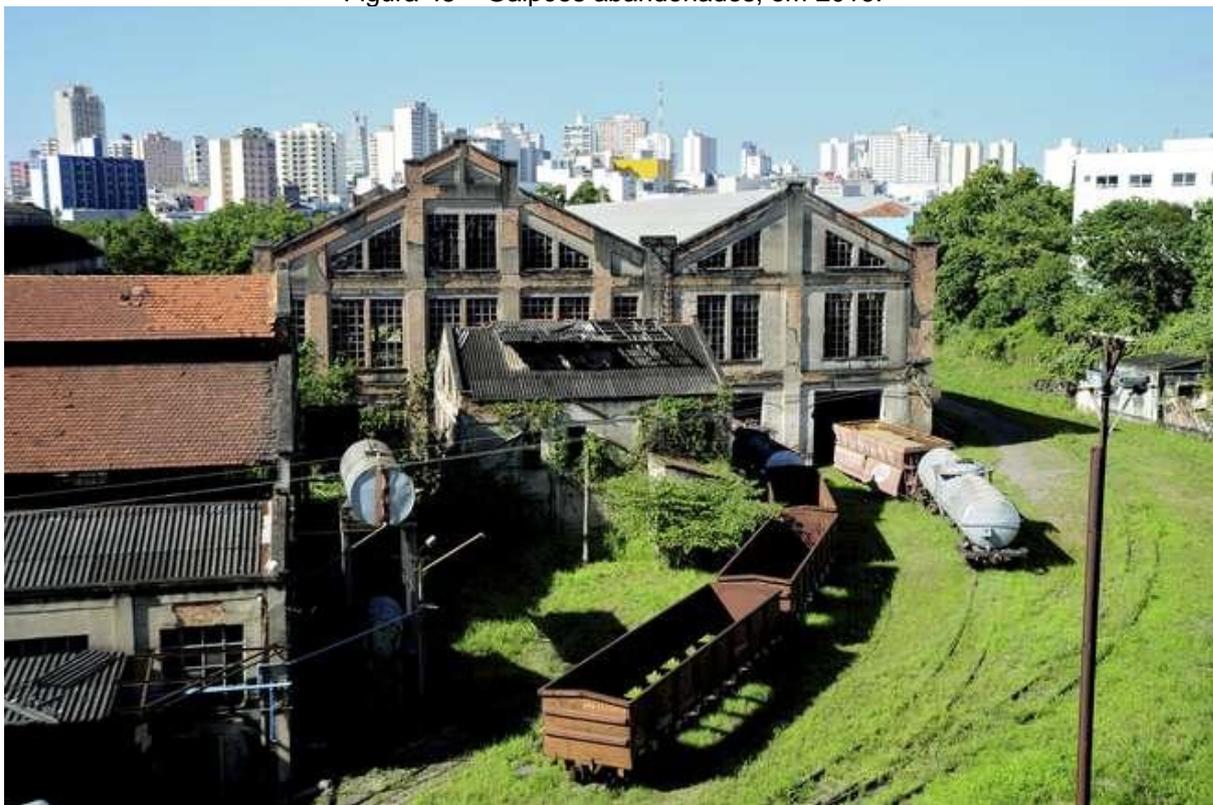
Figura 44 – Área próxima à plataforma da Estação Ferroviária.



Fonte: MARQUES in JACINTO (2018b).

Outros edifícios do Complexo Ferroviário encontram-se em situação ainda pior. O prédio sede da Administração encontra-se “totalmente abandonado” (ALESP, 2010). Já os galpões das oficinas estão com os “barracões [...] totalmente desativados e com muito material importante e de valor [...]” se decompondo (ALESP, 2010). O patrimônio mobiliário, composto por maquinário, móveis, equipamentos, vagões, e objetos diversos, também se decompôs ou foi furtado (ALESP, 2010) (Figura 45):

Figura 45 – Galpões abandonados, em 2016.



Fonte: MARQUES in FERNANDES (2018).

Em linhas gerais, a situação geral do Complexo Ferroviário é assim exposta:

[...] temos um patrimônio imobiliário muito grande, então, quer dizer, essas máquinas que outrora foram objeto de manutenção nas oficinas da ferrovia [...] ficaram nesse estado obviamente por que não houve mais interesse, foi desativado o trem de passageiros e conseqüentemente elas foram abandonadas no pátio das estações ou menos nos barracões das oficinas. Em Sorocaba nós temos uma situação triste de se ver, aquilo que outrora foi uma movimentação muito grande, nós tivemos lá um curso ferroviário inclusive, hoje nós verificamos as máquinas todas, os tornos, fresadoras, todos abandonados, nos barracões os telhados se deterioraram, então chove em cima das máquinas, enfim, é um patrimônio que está se perdendo no tempo. Deixou de fazer a manutenção das máquinas e das composições e ao mesmo tempo não serve para absolutamente nada (ALESP, 2010).

Em Sorocaba, além das estruturas do Complexo Ferroviário, existem duas outras construções ferroviárias que merecem atenção. A Estação “Passa Três”, localizada no bairro de Brigadeiro Tobias e a Estação em “George Oetterer”, atualmente localizada no Município de Iperó. Em relação à Estação Brigadeiro Tobias, construída em 1899, há notícia datando de 2014 sobre a degradação da estação e a necessidade de se restaurá-la, porém, sem que houvesse planos por parte da Prefeitura ou da empresa concessionária (à época, a ALL). A matéria jornalística

afirma que a estação se encontrava naquele momento ocupada por duas famílias que nela residiam e que a concessionária havia ajuizado ação de reintegração de posse para removê-los (BONAMIM, 2014) – o que implica, indiretamente, no reconhecimento de responsabilidade jurídica da concessionária pela estação. Quanto à proteção pública, a estação é protegida por estar na área envoltória estabelecida pelo CONDEPHAAT para o Casarão de Brigadeiro Tobias¹⁴⁹ (SHIKAMA, 2019), e se encontra em processo de tombamento municipal desde 2014, o que já lhe confere proteção (BONAMIM, 2014). O Movimento de Preservação Ferroviária da Sorocabana (MPF-Sorocabana), uma associação civil local, noticiou à época a situação ao Ministério Público, que instaurou um inquérito civil (SHIKAMA, 2019). A Estação “Passa Três” é de propriedade da União (atualmente sob responsabilidade do DNIT) (SHIKAMA, 2019) e encontra-se, nesse momento, completamente destruída (Figuras 46 e 47):

Figura 46 – Estação Brigadeiro Tobias (“Passa Três”) em 1980.



Fonte: SILVEIRA in SHIKAMA (2019).

¹⁴⁹ O Casarão onde residiu o Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar foi tombado pelo CONDEPHAAT, através do Processo nº. 23/1971 (CMDP, 2019).

Figura 47 – Estação Brigadeiro Tobias (“Passa Três”) em 2019.



Fonte: PINHEIRO in SHIKAMA (2019).

A situação da Estação George Oetterer¹⁵⁰, localizada em Iperó-SP, é exemplo claro dos efeitos que o arranjo entre Estado e capital causaram e continuam causando na ferrovia. A deterioração do edifício (Figura 49) se dá através da incerteza acerca da responsabilidade de sua guarda e manutenção. Em matéria jornalística (MOTA; NETO, 2019) (Figura 48) que denunciava a situação, o Município alegou que a responsabilidade sobre a estação seria da empresa concessionária pois se encontra em área de linha férrea. A empresa concessionária, por sua vez, afirmou que a estação não se encontra sob concessão e pertence à União. De acordo com a ANTT, a estação foi retirada do contrato de concessão e é de responsabilidade do DNIT, que, por sua vez, não soube afirmar se a estação está sob sua responsabilidade (MOTA; NETO, 2019). No aspecto patrimonial, CONDEPHAAT e IPHAN informaram que a construção não se encontra protegida por nenhum processo de tombamento (MOTA; NETO, 2019). Ante esta situação tétrica, em que as partes envolvidas se eximem de qualquer responsabilidade, a estação encontra-se em ruínas, e logo não haverá o que ser salvaguardado.

¹⁵⁰ A pequena Estação George Oetterer movimentava durante a década de 1960 aproximadamente 40 mil pessoas e 70 mil toneladas de carga por ano (MOTA; NETO, 2019).

Figura 48 – Manchete no site de notícias G1.

SOROCABA E JUNDIAÍ

Moradores lamentam abandono de ferrovias na região de Sorocaba

Estação em Iperó foi tomada pelo mato e pela falta de manutenção.

Por Priscila Mota e Arcílio Neto, TV TEM

10/03/2019 16h20 - Atualizado há 5 meses

Fonte: MOTA; NETO (2019).

Figura 49 – Estação George Oetterer, em 2019.



Fonte: MOTA; NETO (2019).

8 INTERESSES E DISPUTAS SOBRE A FERROVIA

A privatização no fim da década de 1990 inaugurou uma etapa na história ferroviária nacional, marcada por mudanças drásticas nas funções exercidas por essa forma de transporte, com reflexos em sua infraestrutura. No caso de Sorocaba (como em tantas outras cidades país afora), as empresas concessionárias que se sucederam deixaram gradualmente de utilizar a infraestrutura então instalada, levando à acentuação do processo de degradação, que já ocorria desde o advento da era rodoviária.

A atual situação de degradação do patrimônio ferroviário desvela diversas contradições espaciais na relação entre Sorocaba e sua ferrovia. Enquanto grande parte de suas estruturas padece frente a um elevadíssimo grau de degradação, outras atualmente possuem novos usos sociais, implicando em diferentes graus de preservação¹⁵¹. Há desde construções mais preservadas e com novos usos sociais até edifícios em ruína completa. Mesmo funcionalmente divorciada da realidade local, a ferrovia continua a atravessar a cidade em sua área central, altamente urbanizada, e suas estruturas denegridas continuam a produzir espaço urbano. O capital fixo ferroviário instalado na cidade permanece, mesmo deteriorado, envolvido em dialéticas da produção espacial urbana; a degradação inaugurou em Sorocaba um *front* de disputas acerca das estruturas relegadas, desvelando diversos atores e interesses, e resultando em um processo constante de produção na cidade de uma nova territorialidade atrelada à ferrovia.

No caso do Brasil, país de enormes dimensões territoriais e com um Estado federal organizado em três entes¹⁵² não hierarquizados, mas autonomamente competentes em esferas de atribuição territorialmente sobrepostas e escalonadas (BONAVIDES, 1972; ANTAS JUNIOR, 2005; DALLARI, 2011), a própria existência desses entes federativos, com suas respectivas competências, já evidencia a multiplicidade de sujeitos e interesses sobre a ferrovia. Todavia, além do Estado, há também o capital, que pode ser entendido através de um grande capital (envolvido na

¹⁵¹ Situação que se repete Brasil afora em relação ao patrimônio ferroviário. Enquanto algumas estruturas receberam novos usos sociais, como a majestosa Sala São Paulo, localizada na antiga Estação Júlio Prestes (que foi a estação da “Sorocabana” na cidade de São Paulo), muitas outras estruturas ferroviárias encontram-se em ruínas, especialmente em cidades interioranas onde as linhas férreas ou estações foram desativadas (TOLEDO, 2017).

¹⁵² União, Estados e Distrito Federal, e Municípios.

empresa concessionária e interessado na função de exportação de commodities), e de um capital de menor escala (mais ligado à localidade, interessado em possibilidades decorrentes dos arranjos espaciais estabelecidos pelo grande capital e o Estado). O grande capital se articula com a União na promoção de seus interesses, e o capital de menor escala (que não pode ser entendido como “pequeno”), dialoga com os Estados e Municípios – resultando em arranjos espaciais e territoriais em escalas múltiplas. Ainda, além da relação entre o Estado e o capital, existem atores outros que têm manifestado interesses sobre a ferrovia, como organizações sociais (existentes em diversas formas, como sindicatos, veículos de imprensa e associações civis) e mesmo o indivíduo, a pessoa humana enquanto sujeito de direitos – também produzindo territorialidades mediante seus interesses sobre a ferrovia.

Nesse cenário, verifica-se a prevalência dos interesses do grande capital (manifestados na empresa concessionária) e do Estado (através da União, proprietária da ferrovia), articulados em um projeto de escala nacional que obedece a interesses macroeconômicos (principalmente, a exportação de commodities). São, evidentemente, os atores mais poderosos a agir sobre a ferrovia e seus interesses sobre a “Sorocabana” representam, na verdade, interesses de escala nacional e global.

A linha férrea que atravessa Sorocaba é hoje apenas um trecho de um sistema muito maior, que objetiva ligar regiões produtoras de commodities (Oeste paulista e região Centro-Oeste do país) ao Porto de Santos (COSAN, 2019; RUMO, 2019). Em não havendo mais funcionalidade econômica na estrutura ferroviária instalada em Sorocaba a não ser como mero lugar de passagem da ferrovia, sua degradação torna-se, inclusive, vantagem, pois possibilita, por exemplo, a economia de custos operacionais e de manutenção. Nisso se verifica também que o interesse da União é manter sua capacidade como agente facilitador do capital envolvido na operação ferroviária. No entanto, à União cabe a propriedade da infraestrutura ferroviária concessionada – e a julgar pelo abandono da maioria das estruturas ferroviárias, não apenas em Sorocaba, parece haver grande desinteresse do Estado, interessado apenas nos benefícios econômicos obtidos com a exportação de commodities, quanto a outras possibilidades sobre a ferrovia¹⁵³ ou sobre o dever legal de fiscalizar e garantir

¹⁵³ Sobre o desinteresse acerca da ferrovia e outras possibilidades que não o transporte de commodities, nos últimos 15 anos a União apresentou apenas um projeto propondo a ligação das cidades do interior paulista através de ferrovias, que não se concretizou (LOBEL; TOLEDO, 2019).

a manutenção do patrimônio público. As históricas estruturas ferroviárias país afora tornaram-se irrelevantes – como o Complexo Ferroviário de Sorocaba, abandonado face à magnitude dos interesses do Estado e do capital que configuraram o atual esquema logístico de transporte ferroviário brasileiro.

Mais próximos à realidade local, as esferas estadual e municipal do Poder Público têm manifestado reiterado interesse quanto a um melhor aproveitamento social do traçado urbano da linha férrea, apresentando desde a privatização diversos projetos prevendo novos usos para o trecho de ferrovia que atravessa Sorocaba. Entretanto, tais projetos jamais vingaram.

O Estado de São Paulo vem propondo, desde a década de 1990, projetos para o aproveitamento da estrutura ferroviária instalada na cidade, tendo por mote a ligação entre Sorocaba, a capital São Paulo e Campinas, na esteira da consolidação da Macrometrópole paulista (EMPLASA, 2019). No âmbito político estadual, o interesse predominante para a malha ferroviária é o de promover a integração regional. No entanto, as sucessivas promessas do governam estadual não se concretizaram. Nos últimos 15 anos, foram apresentadas três propostas para a ligação de cidades do interior através de ferrovias (LOBEL; TOLEDO, 2019). Como exemplo da inércia do governo estadual, reportagem de 2012 expunha promessa de que o prometido trem regional¹⁵⁴ estaria concluído no trecho de Sorocaba até o ano de 2017 (Figura 50), aproveitando parcialmente a linha férrea e as estruturas ferroviárias existentes entre Sorocaba e São Paulo (TOMAZELA, 2012):

¹⁵⁴ Como afirma a reportagem, “o governo estadual pretende construir 436 km de linhas para trens de passageiros no Estado de São Paulo, em dois eixos principais. O primeiro sai de Americana, passa por Campinas e Jundiaí e chega à capital, de onde segue pela região do ABC até a Baixada Santista. O segundo sai de Sorocaba, passa pela capital e vai até São José dos Campos, no Vale do Paraíba, de onde pode ser estendido até a cidade de Campos do Jordão. O trecho entre Campinas e a capital deve ficar pronto até 2016” (TOMAZELA, 2012).

Figura 50 – Reportagem no site de notícias Exame (3).



Trem de Sorocaba a São Paulo opera em 2017

Viagem intermunicipal deve durar 47 minutos incluindo parada na estação de São Roque

Por José Maria Tomazela

© 28 nov 2018, 19h25 - Publicado em 19 dez 2012, 20h37

Fonte: TOMAZELA (2012).

Recentemente, em 2019, o governo do Estado prometeu realizar a ligação ferroviária entre as regiões metropolitanas do Estado (LOBEL; TOLEDO, 2019), aproveitando o projeto estadual mais consolidado, denominado “Trem Intercidades” (TIC), de 2013, que prevê estabelecer Parcerias Público-Privadas (PPP)¹⁵⁵, usar áreas desapropriadas ao lado de linhas férreas já existentes e construir novos trilhos para trens de média velocidade (LOBEL; TOLEDO, 2019) (Figura 51).

Figura 51 – Descrição do projeto estadual do trem de passageiros.

O Plano de Trens Regionais do Estado de SP prevê a implantação de trem entre São Paulo e Sorocaba.

Trem Regional (CPTM)



Fonte: CPTM (2013 apud URBES, 2014:65).

¹⁵⁵ A Parceria Público-Privada (PPP), regulada pela Lei 11.079/2004, é um instrumento que se materializa em um contrato administrativo de concessão entre o Poder Público e uma entidade privada para projetar, financiar, construir e manter alguma utilidade de caráter público, seja obra ou serviço (BRASIL, 2004).

Para o Município, o ente federativo mais próximo da realidade local da ferrovia, o rol de interesses, possibilidades e problemas aumenta. Aqui, é preciso não perder de vista os impactos urbanos da ferrovia sobre a cidade, como a violência urbana em áreas lindeiras ao leito ou os problemas de transposição viária que a ferrovia ocasiona ao transporte automotivo. Dentre os interesses que o Município manifesta quanto ao aproveitamento da ferrovia, três se sobressaem: o uso da linha férrea urbana para o transporte local de passageiros; o aproveitamento turístico; e o uso dos edifícios do Complexo Ferroviário de Sorocaba para fins diversos. Além disso, a municipalidade, através de convênio celebrado com a União, exerce o controle sobre diversos edifícios do Complexo Ferroviário (geralmente os melhor preservados), atuando diretamente, como no caso da Escola Matheus Maylasky ou do Museu da EFS, ou através de parcerias com entes privados, como nos casos da Pinacoteca ou do MACS. Para consolidar seus interesses, o Município estabeleceu em seu Plano Diretor (SOROCABA, 2014) normas programáticas¹⁵⁶ que envolvem a ferrovia e mesmo outras áreas conexas:

Art. 37 Ficam definidas como prioritárias para Operação Urbana¹⁵⁷ as seguintes áreas:

[...]

II – perímetro formado pelo Terminal Santo Antônio e áreas pertencentes à Rede Ferroviária Federal, que englobam suas oficinas e estação central;

III – áreas das indústrias Villares e Cianê, localizadas respectivamente às Ruas Pedro Jacob e Padre Madureira, confrontando a margem direita do Rio Sorocaba;

[...]

§ Para os perímetros definidos neste artigo, deverá ser elaborada Lei Municipal específica de Operação Urbana Consorciada e respectivo plano, conforme estabelecido nesta Lei, a qual definirá padrões específicos de ocupação e instrumentos urbanísticos a serem utilizados.

Art. 85 O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade, além de atender a Lei Federal nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana, suas diretrizes, ações e investimentos propostos serão adequados aos objetivos da política de desenvolvimento urbano do Município e aos conceitos fundamentais de sustentabilidade, inclusão social e desenvolvimento da cidade, bem como incluir, entre outros, estudos técnicos para:

¹⁵⁶ "Normas programáticas" são aquelas que estabelecem programas e diretrizes para Administração Pública, guiando-os em sua atuação.

¹⁵⁷ "Operação urbana consorciada" é um instrumento de intervenção pública, estabelecido pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), que estabelece regras urbanísticas específicas e incentivos diversos a uma área da cidade, com perímetro previamente definido. As operações urbanas consorciadas devem estar previstas no Plano Diretor da cidade (SMUL, 2019).

[...]

X – diretrizes para a implantação de contorno ferroviário de cargas;

XI – diretrizes para o aproveitamento dos leitos ferroviários atuais, para o transporte urbano de passageiros;

[...]

Quanto ao uso dos edifícios do Complexo Ferroviário de Sorocaba pelo município, destaca-se a Escola Municipal Matheus Maylasky (Figura 52), que, tendo sido criada pela Companhia ferroviária para atender aos filhos dos ferroviários, faz parte da rede municipal de educação há muitos anos. Ainda, a Prefeitura mantém atualmente no prédio do Armazém de Bagagens uma base da Guarda Civil Municipal (Figura 53), um centro cultural (“Barracão Cultural”) (Figura 54) e um lugar de atendimento turístico (“Casa do Turista”) (Figura 55). No Jardim Maylasky, funciona sob administração municipal o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (Figura 56), enquanto a “Casa 52”¹⁵⁸ é atualmente sede da Secretaria de Cultura e Turismo (SECULTUR) da cidade (Figura 57), e o Chalé Francês é atualmente sede da Pinacoteca de Sorocaba (Figura 58) e do núcleo sorocabano do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) (Figura 59).

¹⁵⁸ A “Casa 52”, que se encontra no Jardim Maylasky, embora não seja objeto de tombamento e não possua relevante aspecto arquitetônico, pertence simbolicamente ao patrimônio ferroviário sorocabano, na medida em que foi construída pela Companhia ferroviária para engenheiros e funcionários da diretoria, fazendo, assim, parte da história da “Sorocabana”.

Figura 52 – Totem da Escola Municipal Matheus Maylasky.



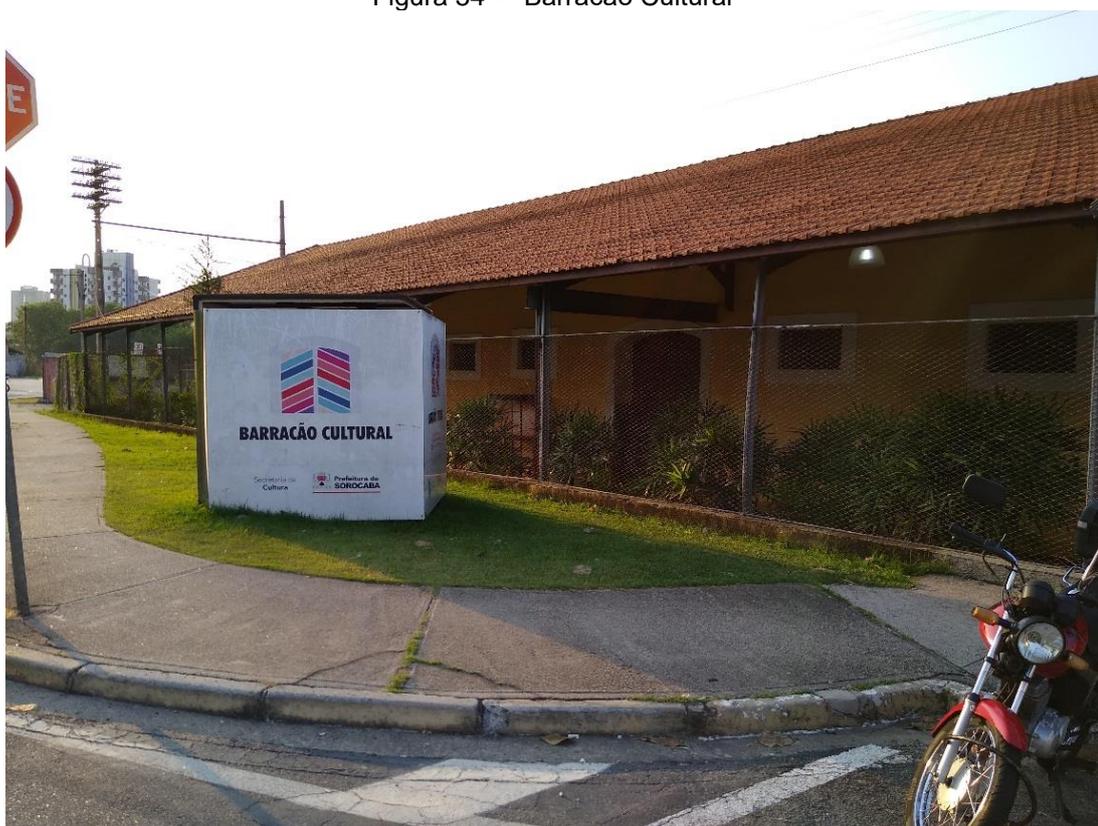
Fonte: autor (2019).

Figura 53 – Base da Guarda Civil Municipal.



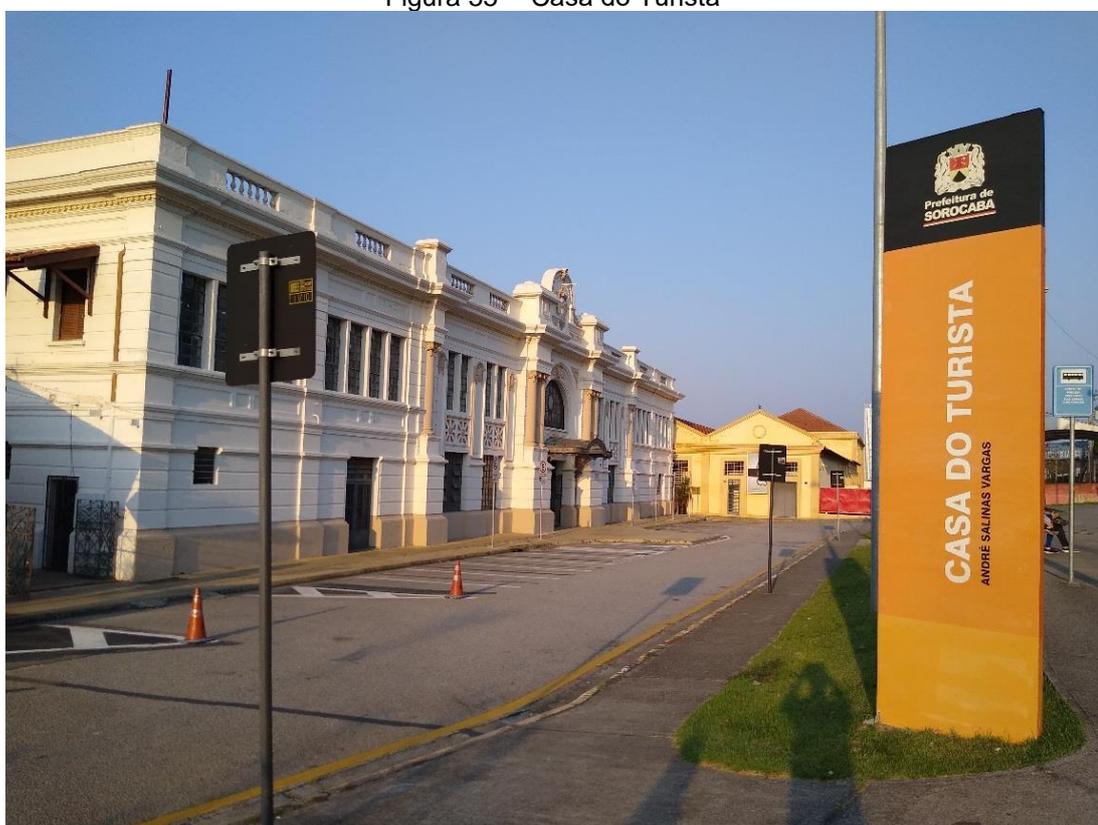
Fonte: autor (2019).

Figura 54 – “Barracão Cultural”



Fonte: autor (2019).

Figura 55 - “Casa do Turista”



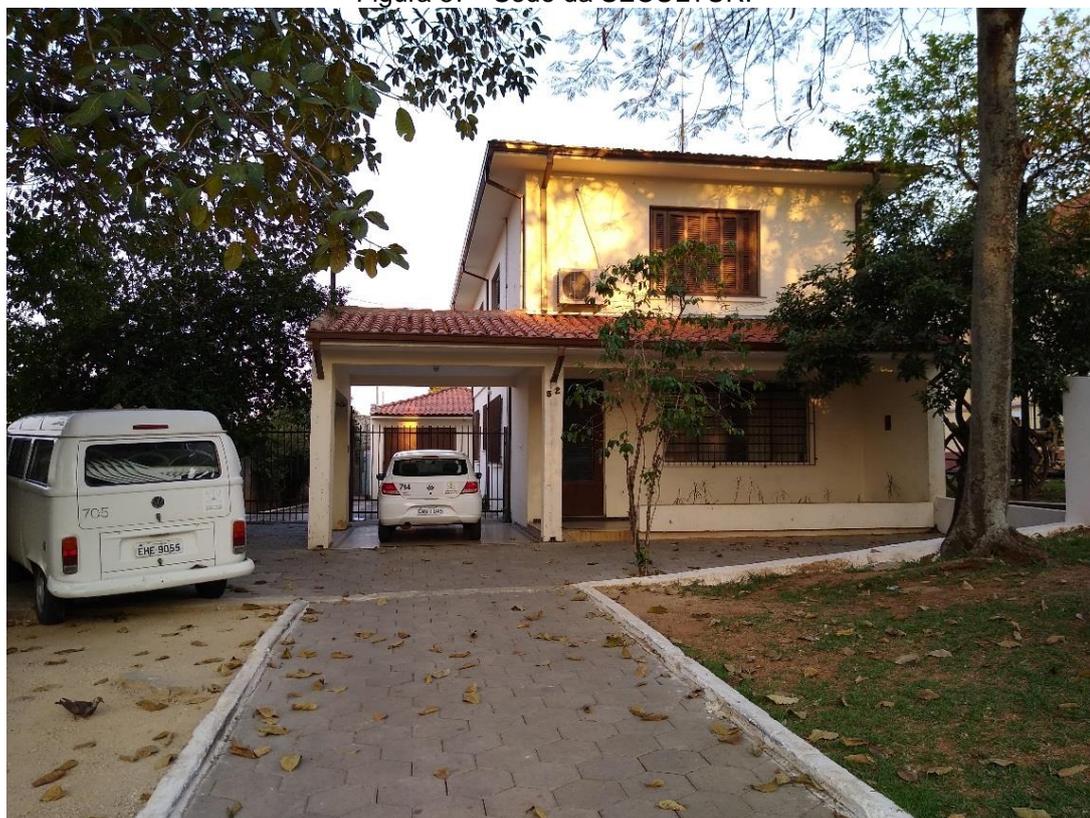
Fonte: autor (2019).

Figura 56 - Museu da Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: autor (2019).

Figura 57 - Sede da SECULTUR.



Fonte: autor (2019).

Figura 58 – Pinacoteca, no “Chalé Francês”.



Fonte: autor (2019).

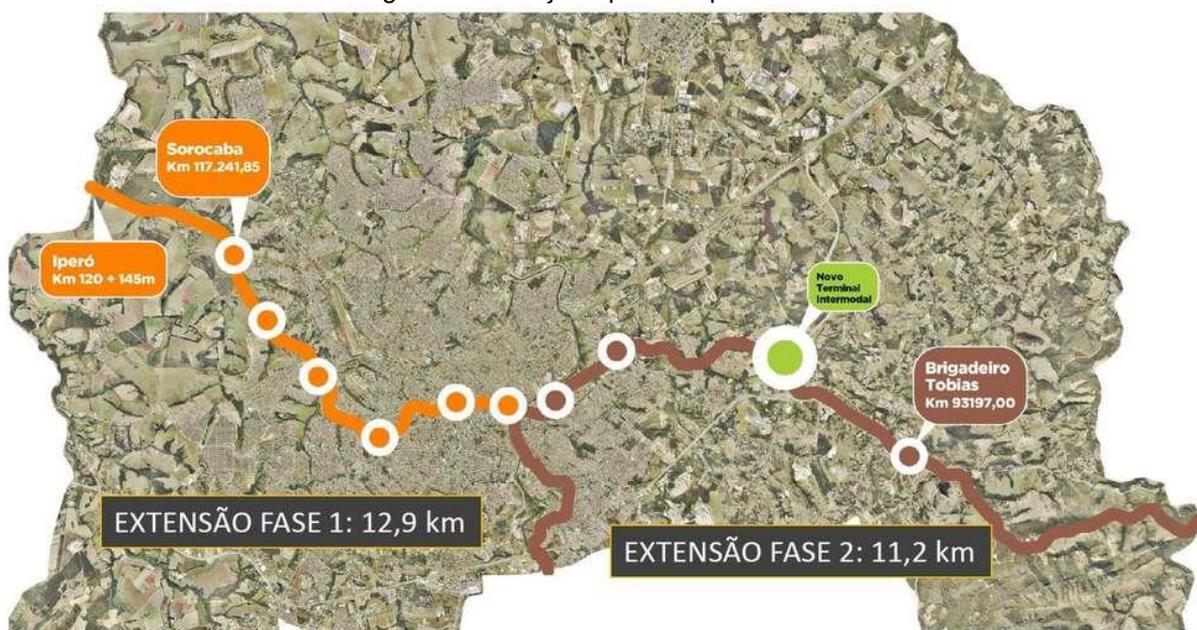
Figura 59 – Placa do IAB, no “Chalé Francês”.



Fonte: autor (2019).

Quanto ao transporte urbano local, há desde 2018 um projeto de aproveitamento da linha férrea para transporte de passageiros, denominado “Veículo leve sobre trilhos”, não implementado¹⁵⁹ (VLT) (ARAÚJO, 2018; PESSOA, 2018; IMPLANTAÇÃO..., 2019) que pretende realizar uma “revitalização urbana no entorno no entorno da faixa ferroviária”¹⁶⁰, além de um projeto de uso turístico da linha férrea, envolvendo a iniciativa privada em sua implementação¹⁶¹ (IMPLANTAÇÃO..., 2019), na tentativa de criação de mais um vínculo entre Estado e capital relacionado à ferrovia. O VLT é um projeto dividido em duas fases, com a primeira objetivando operar um trecho de 13km entre o bairro George Oetterer e o centro de Sorocaba, que a prefeitura estima transportará de 150 a 200 mil passageiros por dia. (IMPLANTAÇÃO..., 2019). O VLT atravessaria o centro da cidade de Sorocaba, como mostra a imagem abaixo (Figura 60):

Figura 60 – Traçado previsto para o VLT.



Fonte: PESSOA (2018).

¹⁵⁹ O projeto do VLT encontrava-se em fase de estudos preliminares até o encerramento deste trabalho (PESSOA, 2018).

¹⁶⁰ Assunto tratado em audiência pública realizada em janeiro de 2019 pelo Município (IMPLANTAÇÃO..., 2019). A ideia de “revitalizar” a área urbana adjacente à linha férrea pode ser entendida como um movimento de especulação imobiliária.

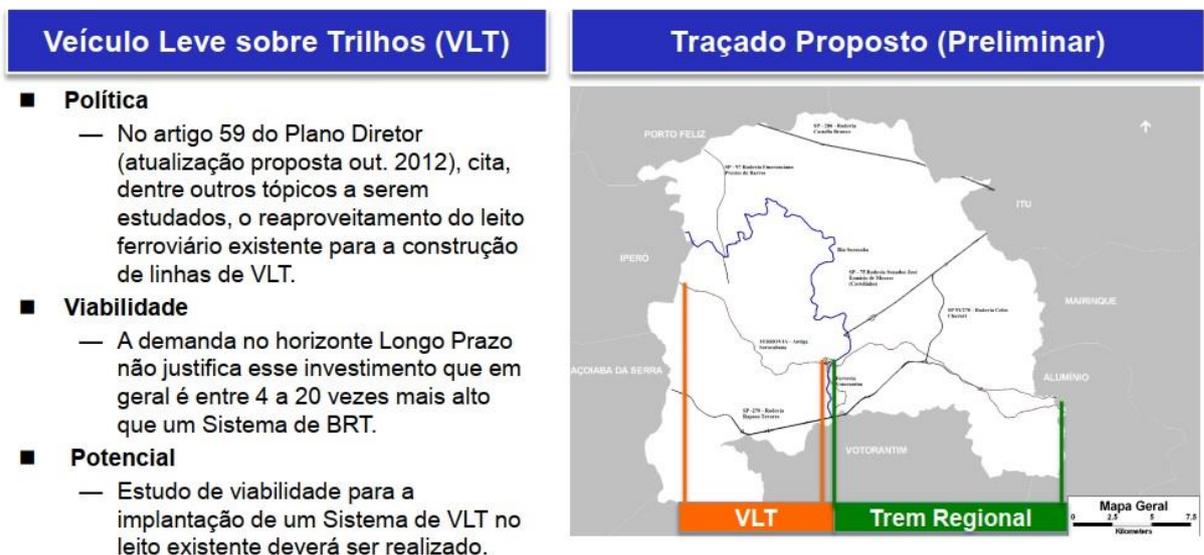
¹⁶¹ “De acordo com a Prefeitura, os estudos sobre a implantação do VLT são necessários para a estruturação de projetos e posterior avaliação dos possíveis modelos de contratos de concessão, seja na modalidade de concessão comum ou de Parceria Público-Privada (PPP) patrocinada” (PESSOA, 2018). De “[...] cinco empresas interessadas em participar do edital de chamamento público da Prefeitura, três empresas consorciadas já foram aprovadas e agora estão habilitadas a apresentar o projeto do VLT” (IMPLANTAÇÃO..., 2019) – novamente, mais um caso de arranjo entre Estado e capital sobre a ferrovia, em nível local.

Existem, portanto, duas propostas de aproveitamento da ferrovia, uma de transporte urbano local (proposta pelo Município) e outra de transporte regional metropolitano (proposta pelo Estado), não parecendo haver uma disputa entre os projetos e sim a expectativa de implementação de ambos, como mostram as imagens abaixo (Figura 61 e 62):

Figura 61 – Projeto do VLT (municipal) e Trem Regional (estadual).

O projeto do Trem Regional e do Contorno Ferroviário possibilitam a implantação de um VLT que aproveitará o leito ferroviário existente.

Diretriz



Fonte: URBES (2014:170).

Figura 62 – Propostas de transporte levantadas pelas URBES.

Tópico	Proposta / Diretriz	Prazo
Planos Urbanísticos / Gerenciamento de Demanda	Desenvolvimento Urbano no Entorno dos Corredores (TOD)	Curto/Médio/Longo
	Gerenciamento de Estacionamento	Curto/Médio/Longo
	Política contra Poluição Visual	Curto
	Pedágio Urbano (Diretriz)	Longo +
Sistema Viário	Rodízio de Placas (Diretriz)	Longo +
	Pacotes de Projetos Viários Prioritários	Curto/Médio/Longo
	“Vias Integrais” (Diretriz)	Curto/Médio/Longo
	Semáforos Inteligentes	Curto/Médio/Longo
Transporte Coletivo	Bolsões de Estacionamento (Park & Ride) (Diretriz)	Médio
	Corredores de BRT (Racionalização do Sistema)	Curto e Médio
	Expansão de BRT, Eixos Corredores Prioritários – Bus Rapid System (BRS)	Médio e Longo
	Terminal Intermodal (Diretriz)	Médio
	Terminal Suburbano	Médio
Transporte Não Motorizado	Trem Regional (Diretriz)	Médio
	VLT (Diretriz)	Médio
	Plano de Calçadas (Gerenciamento)	Curto/Médio/Longo
	Plano de Acesso aos Abrigos	Curto e Médio
Transporte de Carga	Plano Cicloviário - Manutenção e Expansão	Curto/Médio/Longo
	Plano de Orientação (“Wayfinding”) (Diretriz)	Curto/Médio/Longo
	Aumentar as Restrições Temporais nos Corredores de BRT	Curto
	Contorno Ferroviário (Diretriz)	Longo
	Centro de Distribuição Intermodal de Carga (Diretriz)	Longo

Fonte: URBES (2014:108), modificado pelo autor.

Verifica-se, assim, que, quanto aos entes federativos, seus interesses sobre a ferrovia espelham suas territorialidades. Dessa forma, o maior interesse da União reside no uso da malha ferroviária brasileira para a exportação de commodities. Para o Estado de São Paulo, os projetos lançados (e nunca concretizados), demonstram interesse principal na ligação regional, inclusive de passageiros. Para o Município de Sorocaba, existem interesses diversos (alguns concretizados), relacionados à escala local, como o aproveitamento de estruturas ferroviárias, o uso da linha férrea para transporte urbano de passageiros, e a cessão dos vastos terrenos para empreendimentos imobiliários.

O capital, que se manifesta como “grande” e “pequeno” (em territorialidade e escala), também tem interesses diversos. Ao grande capital (de escala nacional e internacional), representado pela empresa concessionária, interessa o funcionamento da enorme infraestrutura ferroviária no esquema de exportação de commodities. Mas também há o “pequeno” capital, que pode ser melhor entendido como “capital local”, e que pode ser verificado no interesse na imensa área de terreno urbano do Complexo Ferroviário de Sorocaba, altamente valorizada em termos imobiliários, preservados durante o tempo pela produção de espaço urbano na relação com a ferrovia. Todavia, são interesses que não podem ser concretizados por conta dos tombamentos realizados – a menos que, com o avanço do atual processo de degradação, os edifícios do Complexo degradem a ponto de o tombamento perder sentido e ser revogado, fazendo com que o terreno entre no circuito especulativo do capital imobiliário, como prevê a URBES (Figura 63):

Figura 63 – Levantamento da área do Complexo Ferroviário e adjacências, com propostas de aproveitamento imobiliário.

As áreas das instalações industriais desativadas (ou subutilizadas) lindeiras ao Centro proporcionam uma oportunidade urbanística altamente relevante e transformadora para a cidade.



Fonte: URBES (2014:118), modificado pelo autor.

Além das construções diretamente ligadas à ferrovia (pertencentes à União), existe também o caso de edifícios localizados no entorno e que, mesmo não pertencendo à ferrovia, são a ela historicamente ligados, como os galpões das indústrias têxteis e casarões da época do ciclo ferroviário. Estas construções têm recebido novos usos e funções pelo capital e pela sociedade, ou então são demolidos para atender à lógica do mercado imobiliário. São os casos, por exemplo, da Fábrica Santa Rosália, transformada em supermercado, da Fábrica Nossa Senhora da Ponte, transformada em um shopping center, e da fábrica Santa Maria, que, quase totalmente demolida, teve em seu terreno a construção de um condomínio de edifícios residenciais (Figuras 64 e 65).

Figura 64 – Fábrica Santa Maria, data incerta.



Fonte: ANDERY (2018).

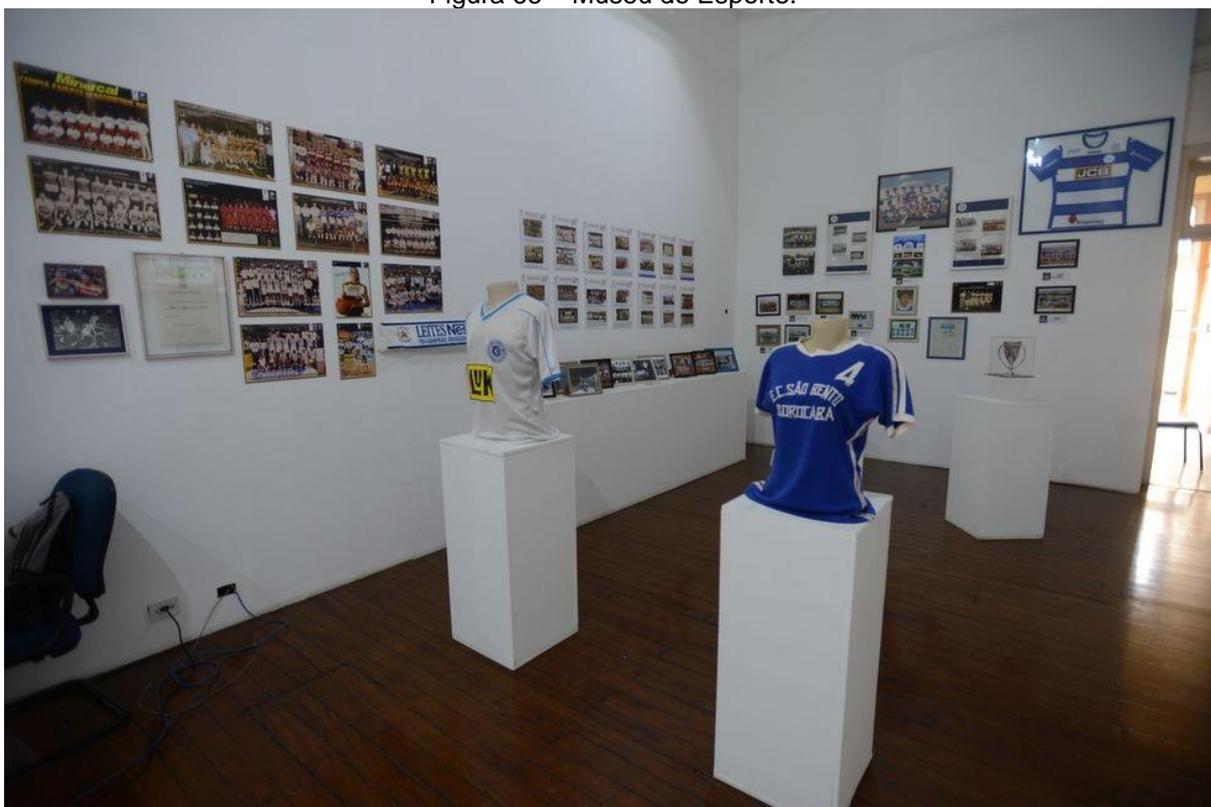
Figura 65 - Conjunto remanescente da Fábrica Santa Maria, em 2018.



Fonte: ANDERY (2018).

Já o Palacete Scarpa, imponente casarão muito próximo ao Complexo Ferroviário e tombado em âmbito municipal (Processo nº. 10.881/1997), atualmente é sede da Secretaria de Esportes e Lazer do Município (SEMES) e do Museu dos Esportes de Sorocaba (Figura 66):

Figura 66 – Museu do Esporte.



Fonte: PINHEIRO in PEREIRA (2019).

Mas há também interesses relacionados à ferrovia que não se encaixam no prevaemente arranjo entre Estado e capital, e que partem daquilo que se denomina por “sociedade civil” ou “sociedade organizada”. Existe uma entidade representativa dos trabalhadores da antiga “Sorocabana”, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana (STEFZS)¹⁶². E há também a Associação Movimento de Preservação Ferroviária do Trecho Sorocabana (MPF-Sorocabana)¹⁶³, que atua nas cidades de Sorocaba e Votorantim, e busca o aproveitamento das estruturas da ferrovia para uso mais cidadão e democrático, por exemplo, através da preservação histórica (não apenas das estruturas físicas, mas também do legado imaterial da antiga “Sorocabana”), do restauro do patrimônio ferroviário local (edifícios, bens móveis e, principalmente, locomotivas e vagões), e do aproveitamento turístico,

¹⁶² O STEFZS é o atual sindicato representativo dos trabalhadores ferroviários da “Sorocabana”, e é herdeiro dos antigos sindicatos e entidades de auxílio mútuo que existiram à época de existência da EFS (STEFZS, 2019).

¹⁶³ A MPF-Sorocabana é uma entidade de direito privado sem fins lucrativos, existente desde 2014, que tem por objetivo a preservação histórica dos legados da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Estrada de Ferro Votorantim (EFEV) (MPF-SOROCABANA, 2019).

com objetivos de proteção patrimonial e difusão cultural ¹⁶⁴ (ARAÚJO, 2018), com destaque para o projeto que envolve o uso de uma locomotiva restaurada, a “Locomotiva 58” (Figura 67) (ARAÚJO, 2018), que depende de cooperação entre as prefeituras envolvidas e a empresa proprietária da parte da linha férrea que fora da EFEV¹⁶⁵.

Figura 67 – “Locomotiva 58” em passeio comemorativo.



Fonte: PINHEIRO in ARAÚJO (2018).

Outro grupo privado de interesse público que atualmente possui interesses no Complexo Ferroviário é o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS) ¹⁶⁶,

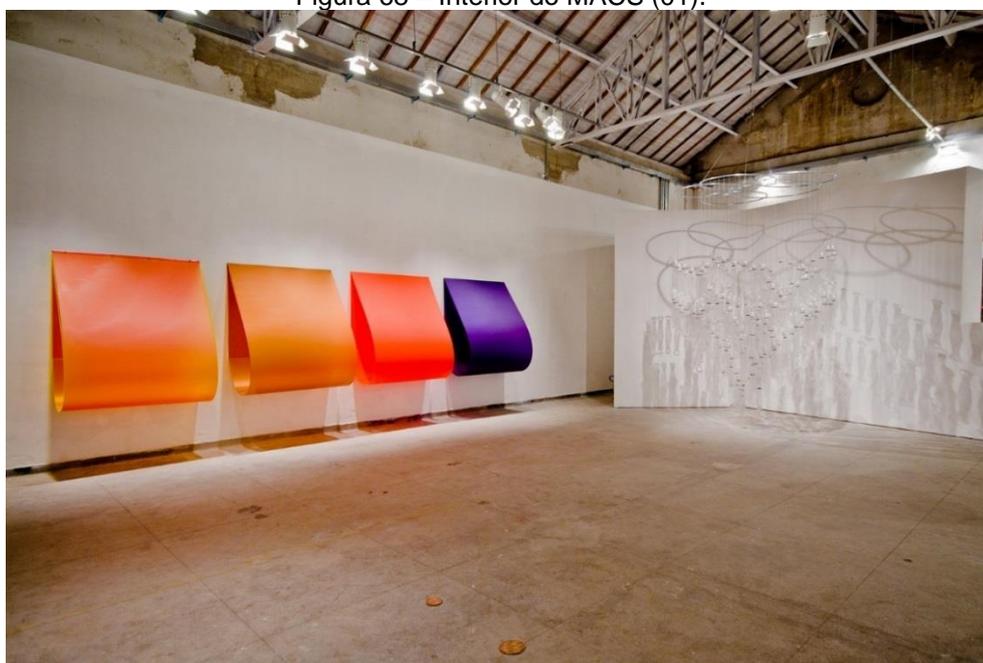
¹⁶⁴ Por exemplo, através da reativação da linha Sorocaba-Votorantim e o uso turístico de uma locomotiva restaurada (Locomotiva 58), em um projeto com a Associação Movimento de Preservação Ferroviária do Trecho Sorocabana, a Prefeitura de Sorocaba e a indústria Votorantim Cimentos (ARAÚJO, 2018).

¹⁶⁵ A Linha Férrea da antiga EFEV é de propriedade privada (do grupo Votorantim S/A) e, portanto, não se encontra abrangida pela concessão pública que atualmente pertence à RUMO S/A. Foi realizado um Acordo de Cooperação entre a empresa Votorantim Cimentos e as prefeituras de Sorocaba e Votorantim para a transferência de faixas de domínio, imóveis e outros materiais ferroviários pertencentes à empresa (ARAÚJO, 2018).

¹⁶⁶ “O MACS é um museu privado gerido por pessoas da sociedade civil, entre eles empresários, artistas, educadores, intelectuais e produtores culturais” (MACS, 2019). Foi fundada em 2004 “com o objetivo de criar e administrar um museu de arte contemporânea na cidade de Sorocaba” (MACS,

que ocupa edifícios anexos à Estação Ferroviária (um ponto privilegiado no Complexo Ferroviário de Sorocaba), mediante Termo de Cooperação Técnica celebrado com o Município (MACS, 2019). O MACS utiliza recursos públicos e privados para manter e melhorar suas instalações (MACS, 2019). Como exemplo, em 2017, o MACS celebrou com o Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos (FID), ligado ao Estado de São Paulo, um convênio que estabelece repasse de R\$3 milhões para ser utilizado nas reformas que são atualmente realizadas nas instalações do museu (MUSEU..., 2017). O interior das instalações foi bastante alterado com tais reformas, como mostram as fotografias abaixo (Figuras 68 e 69):

Figura 68 – Interior do MACS (01).



Fonte: MACS (2019).

2019). Trata-se de uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), tipo regulado pela Lei nº 9.790/1999, que pode celebrar “termo de parceria” com o poder público, relativo à prestação de serviços de natureza pública, como educação, saúde, cultura e assistência social e outros (BRASIL, 1999).

Figura 69 – Interior do MACS (02).



Fonte: MACS (2019).

Por fim e, na realidade, muito mais importante e urgente que os interesses aqui retratados, existe um tipo de interesse que se encontra marginalizado nessa complexa teia de relações que permeiam a ferrovia em Sorocaba – é o interesse do cidadão desabrigado, o “morador de rua” que busca nas estruturas abandonadas da ferrovia prover sua própria sobrevivência (Figuras 70 e 71).

Figura 70 – Abrigos improvisados na linha férrea.



Fonte: autor (2019).

Figura 71 – Abrigo feito na estrutura metálica da plataforma da Estação Ferroviária.



Fonte: MARQUES apud JACINTO (2018b).

Os cidadãos desabrigados, que montam barracos improvisados em áreas abandonadas do Complexo Ferroviário, representam aquilo que Foucault (2008:29) denomina como a irrupção da naturalidade humana dentro de um meio artificial, que se contrapõe a uma “artificialidade política de uma relação de poder”. De todos os interesses retratados neste trabalho, o do cidadão desabrigado de buscar sua sobrevivência através de um arremedo de moradia, é decerto o que deveria receber (mas não recebe) o tratamento mais prioritário por parte do Estado e da sociedade, por ser o direito à moradia digna parte dos direitos fundamentais consagrados na Constituição Federal¹⁶⁷ – direito humano que estrutura a moralidade social.

¹⁶⁷ O direito à moradia é cláusula pétrea estabelecida no art. 6º, caput, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

9 CONCLUSÃO

Estabelecendo uma narrativa que evidencia a produção histórica de uma territorialidade em Sorocaba mediante a relação entre a cidade e sua ferrovia (em escala local) e das relações entre Estado e capital (em escalas nacional, regional e, também, local), conclui-se que, mesmo não havendo mais vínculos diretos entre os interesses locais e a função atualmente desempenhada pela ferrovia, o arranjo atualmente existente entre Estado e capital, que transformou o trecho da ferrovia localizado no perímetro urbano de Sorocaba em mero lugar de passagem de um esquema logístico de escala internacional – teve na degradação das estruturas ferroviárias localizadas na cidade, notadamente do Complexo Ferroviário de Sorocaba, seu mais dramático reflexo na espacialidade e territorialidade locais. Ainda, conclui-se que essa degradação inaugurou uma nova etapa na histórica relação entre a cidade e sua ferrovia, marcada por uma intensa disputa sobre a posse, os usos e os sentidos dados às amplas estruturas ferroviárias abandonadas pelo grande capital e o Estado. Assim, não obstante a situação de ruína de muitas das estruturas existentes, verificam-se interesses e ações cada vez mais fortes se manifestando – mas nem sempre se concretizando – sobre a ferrovia em Sorocaba.

Para se chegar a esta conclusão, foi necessário entender as particularidades da produção urbana de Sorocaba pela ótica histórica dos ciclos econômicos e meios de transporte – concluindo-se que, obviamente importantes na produção urbana de qualquer cidade, em Sorocaba os meios de transporte possuem extremada importância – uma vez que a cidade desenvolveu-se mediante interesses de transporte e circulação de capital em escala sempre maior que a local – fazendo de Sorocaba um ponto de articulação e organização territorial ao longo de sua história, principalmente por imperativos econômicos. Nessa linha de raciocínio, a era ferroviária e o ciclo industrial aparecem em Sorocaba representando a modernização de funções territoriais (organização e articulação mediante interesses econômicos) que a cidade já exercia nos ciclos tropeiro e bandeirante. Da mesma forma, as rodovias, que vieram a substituir o trem, também representaram um impulso de modernidade e renovação, mas sem alterar a tônica da produção urbana sorocabana.

A existência na história de Sorocaba de ciclos econômicos fortemente baseados em mudanças nos meios de transporte fez com que esses últimos tenham

se transformado em artífices espaciais de maneira muito clara e com papel de destaque, produzindo – cada ciclo econômico e meio de transporte – uma cidade espacialmente ajustada a suas necessidades. Nesse movimento, a sobreposição do espaço urbano produzido nesses diferentes ciclos resultou na existência de “rugosidades” – exatamente a forma como a ferrovia entrega atualmente seu patrimônio ao ajuste espacial produzido para a Sorocaba “das rodovias”.

Esmiuçou-se a produção urbana na Sorocaba do período ferroviário, dando ênfase à tensão da ferrovia (principalmente do Complexo Ferroviário) como centralizadora espacial, não a colocando como indutora da primeira industrialização da cidade (a têxtil, iniciada no século XIX), mas como força orquestradora da localização e articulação espacial dessas fábricas. Dessa forma, sob a pujança econômica da indústria e das balizas espaciais fornecidas pela ferrovia, Sorocaba viveu um período de grande desenvolvimento urbano, medido pela criação de bairros operários e a formatação do viário urbano e das regiões da cidade obedecendo a uma lógica local implementada pelo binômio ferrovia-indústria (e expressa, muito claramente, na denominação de grandes regiões da cidade pelos nomes de “além linha” e “além ponte”). Neste ponto do desenvolvimento urbano sorocabano, destaca-se o desenvolvimento do Complexo Ferroviário de Sorocaba como verdadeira apoteose do ciclo ferroviário na cidade.

Entretanto, não obstante o auge da era ferroviária na cidade, também se expôs como a consolidação do rodoviarismo em todo o país e, localmente, a chegada das rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco (especialmente a última), representou um novo ciclo de modernização que, no caso de Sorocaba, levou a um novo ajuste espacial, junto à consolidação de uma segunda indústria na cidade, mais moderna e atrelada às rodovias – sepultando a funcionalidade econômica local da ferrovia. Contribuiu anteriormente para esse processo de dissociação entre a economia local e a ferrovia a criação da FEPASA, que extinguiu a Estrada de Ferro Sorocabana enquanto empresa e a colocou sob administração estadual, diminuindo fortemente a influência política e econômica local sobre a ferrovia.

Com a FEPASA e o rodoviarismo, a ferrovia entrou em decadência, embora ainda mantivesse funcionalidade e importância para a economia e sociedade locais, através do transporte de cargas e de passageiros. Foi apenas com a privatização, ocorrida em 1998, que a relação entre Sorocaba e sua ferrovia entrou em colapso,

marcado pela degradação das estruturas ferroviárias na cidade, e o divórcio entre as novas funções exercidas pela ferrovia e os interesses locais.

Para compreender o momento atual, explicou-se como se dão as relações entre Estado e capital em uma perspectiva territorial, com o objetivo de entender o desenvolvimento histórico ferroviário sorocabano e brasileiro. Dessa forma, trouxe-se à tona as particularidades locais e nacionais na relação Estado e capital sobre a ferrovia, percebendo-se que a ferrovia, surgida através de interesses locais, foi com o tempo tendo suas funções e controle capturados por interesses mais amplos, passando por situações diversas de propriedade e operação, até chegar à situação atual, onde a escala local da ferrovia é obliterada pelo esquema logístico internacional de exportação de commodities. Importante para esta compreensão as lógicas territorialista e capitalista, bem como a noção de autonomia relativa do Estado, para se perceber os movimentos entre Estado e capital que resultaram na atual configuração: ferrovias privatizadas mediante concessão de uso.

Mas uma ferrovia, ao contrário dos caminhos tropeiros e das picadas banderantistas e indígenas, é estrutura construída mediante o emprego de vultosas quantidades de capital fixo que se materializam fixados à terra (como na linha férrea e nas diversas construções) e não se destroem facilmente. A ferrovia é uma estrutura que persiste no tempo (e produz espaço). Da análise da ferrovia enquanto capital fixo, em suas funções e qualidades, especialmente na perda de sua função para o capital local – concluiu-se que, não podendo desaparecer facilmente do espaço urbano, foram as estruturas ferroviárias (especialmente as do Complexo Ferroviário e de outras estações menores), condenadas à ruína, do que resulta um gigantesco acervo de capital fixo materializado em estruturas abandonadas que continuam impactando a espacialidade e territorialidade da cidade. A partir desse momento, o descaso do arranjo entre Estado e capital em grande escala que deu azo à degradação ferroviária em Sorocaba levou ao surgimento de novos interesses sobre as estruturas relegadas. Assim foram encontradas novas possibilidades, pela preservação ou pela destruição. Uma miríade de interesses surgiram e ainda surgem, que este trabalho tentou capturar, mesmo que parcialmente, uma vez que a instabilidade do atual cenário sobre a ferrovia em Sorocaba faz com que o levantamento de interesses, possibilidades e ações concretas seja apenas uma fotografia, capaz de registrar apenas um momento de um movimento dinâmico e constante, do qual ainda se desdobrarão muitos outros

interesses e tentativas de controle, apropriação, ou mesmo destruição, do patrimônio ferroviário na cidade, seja pelo capital (agora principalmente em escala local), pelo Estado (em escala municipal e estadual), pela sociedade sorocabana organizada e, mesmo, pelo indivíduo desabrigado, o “morador de rua” que encontra nesse cenário uma possibilidade precária para manter sua sobrevivência. Em suma, uma vez que o grande capital (representado pela empresa concessionária) e o Estado (representado pela União, a proprietária das estruturas ferroviárias) viraram as costas para o patrimônio ferroviário instalado em Sorocaba, outros atores, de escalas menores, passaram a manifestar interesses e, por vezes, a concretizá-los.

Essa situação abre um campo de disputas sobre a ferrovia que implica em impactos na territorialidade da cidade. Da escala mais ampla à local, há um *front* aberto pela territorialidade na cidade, eclipsado pelo mais forte movimento de produção urbana escorado pelas rodovias e, talvez por isso, efervescente, pois nesse *front* os atores e interesses desfrutam de ampla liberdade de movimentação, devido à superficial dissociação da ferrovia com a realidade urbana sorocabana.

Conclui-se, por fim, que a situação em curso se tornará ainda mais complexa, na medida em que os atores envolvidos e seus interesses se apropriarem das estruturas ferroviárias de Sorocaba e aventarem outras novas possibilidades. É de se presumir que há atores e interesses que ainda permanecem ocultos, inseridos na relação Estado e capital em qualquer escala de poder, ou em movimentos que escapam a essa relação e possuem interesses próprios. Não se pretendeu, porque impossível, exaurir esse cenário e identificar todos os atores, relações, interesses e possibilidades – senão contribuir, pela compreensão do passado e presente na relação entre Sorocaba e sua ferrovia, com foco na relação entre Estado e capital, para a análise dos desdobramentos futuros dessa questão, especialmente para que, no futuro, o patrimônio ferroviário existente em Sorocaba possa, diferentemente do que ocorre agora, contribuir para a produção de um espaço urbano e uma territorialidade mais justos e igualitários.

10 REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes: 2007.

ANDERY, Rafael. Moscou paulista, cidade de Sorocaba cresceu cercada por mulas, trens e chaminés. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 17 jun. 2018. Disponível em: <<https://http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2018/06/1972085-moscou-paulista-cidade-de-sorocaba-cresceu-cercada-por-mulas-trens-e-chamines.shtml>>. Acesso em: 24 ago. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Sítio institucional**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 18 jul. 2019.

ANDRADE, Marcelo. **Sorocaba tem o 10º maior PIB do Estado e o 22º do país**. Agência Sorocaba de Notícias. Prefeitura de Sorocaba, Sorocaba, 19 dez. 2018. Disponível em: <<https://agencia.sorocaba.sp.gov.br/sorocaba-tem-o-10o-maior-pib-do-estado-e-o-22-o-do-pais/>>. Acesso em 12 mar. 2019.

ANTAS JUNIOR, Ricardo Mendes. **Território e regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Associação Editorial Humanitas : FAPESP, 2005.

ARAÚJO, Carlos. Projeto do trem turístico deve ser concretizado em dezembro de 2019. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 20 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.jornalcruzeiro.com.br/suplementos/mix/trem-turistico-deve-ser-concretizado-em-dezembro-de-2019>>. Acesso em: 3 ago. 2019.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO (ALESP). Estado de São Paulo. **Relatório final** - CPI do sistema ferroviário do Estado de São Paulo. 2010. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/StaticFile/documentacao/cpi_sistema_ferrovioario_relatorio_final.htm>. Acesso em: 12 mai. 2017.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS (ANTF). **Sítio institucional**. 2019. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/>>. Acesso em: 8 abr. 2019.

BARISON, Thiago. **Nicos Poulantzas e o direito**: um estudo de *Poder Político e Classes Sociais*. Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2140/tde-15062011-140808/publico/Thiago_Barison.pdf>. Acesso em: 5 out. 2017.

BIONDI, Aloysio. **O Brasil privatizado**: um balanço do desmonte do Estado. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003a.

BIONDI, Aloysio. **O Brasil privatizado II: o assalto das privatizações continua**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003b.

BOCCHINI, Bruno. ANTT aprova prorrogação de concessão da Malha Paulista por 30 anos. **Agência Brasil**, Brasília, 6 set. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-09/antt-aprova-prorrogacao-de-concessao-da-malha-paulista-por-30-anos>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

BONAMIM, Giuliano. **Prefeitura e ALL não têm planos de reformar prédio**, Sorocaba, 17 dez. 2014. Disponível em: <<https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/585860/prefeitura-e-all-nao-tem-planos-de-reformar-predio#>>. Acesso em: 9 set. 2019.

BONAVIDES, Paulo. **Ciência política**. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.

BONORA, Miriam. MP apura abandono da Estação Ferroviária. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 19 fev. 2015. Disponível em: <<https://www.jornalcruzeiro.com.br/materia/594981/mp-apura-abandono-da-estacao-ferroviaria>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BORGES, André. Governo eleva taxa de retorno de ferrovias. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 13 nov. 2015. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-eleva-taxa-de-retorno-de-ferrovias,10000002754>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento marxista**. Tradução: Waltensir Dutra. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

BRASIL. **Constituição**. Promulgada em 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 7 mar. 2019.

BRASIL. **Lei 9.790, de 23 de março de 1999**. Dispõe sobre a qualificação de pessoas jurídicas de direito privado, sem fins lucrativos, como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público, institui e disciplina o Termo de Parceria, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9790.htm>. Acesso em: 30 jul. 2019.

BRASIL. **Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm>. Acesso em: 30 jul. 2019.

BRIGAGÃO, Henriette. O 'custo Brasil': um futuro tributado pelo passado. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 15 abr. 2019. Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/o-custo-brasil-um-futuro-tributado-pelo-passado/>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

BUGANZA, Cintia Peres. **Estudo da situação pré-metropolitana de Sorocaba: características e perspectivas**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e

Urbanismo (FAU), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-31052010-153812/pt-br.php>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

CABRAL, Luiz Otávio. **Revisitando as noções de espaço, lugar, paisagem e território, sob uma perspectiva geográfica**. Revista de Ciências Humanas, Florianópolis, EDUFSC, v. 41, n. 1 e 2, p. 141-155. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/download/15626/14158>>. Acesso em: 4 jul. 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA (CÂMARA DE SOROCABA). Sorocaba. **História da Cidade de Sorocaba**. 2019. Disponível em: <<http://www.camara.sorocaba.sp.gov.br/sitecamara/historiasorocaba.html>>. Acesso em: 30 set. 2019.

CELLI, Andressa. **Evolução urbana de Sorocaba**. Dissertação (mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27072012-141358/pt-br.php>>. Acesso em: 18 ago. 2017.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). Estado de São Paulo. **Ligações ferroviárias regionais** - considerações preliminares e diretrizes. 2010. Disponível em: <<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22341/Documents.html>>. Acesso em: 1 ago. 2017.

CORNEJO, Ricardo Heli Rondinel. **Ajuste espacial, realocização industrial e troca desigual entre centro e periferia**. Observatorio de la Economía Latinoamericana, n. 193, 2014. Disponível em: <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/14/ajuste-espacial.html>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

COSAN. **Sítio institucional**. Disponível em: <<http://cosan.com.br>>. Acesso em 18 jul. 2019.

COSAN. **Apresentação Institucional 4T18**. 31 dez. 2018. Disponível em: <<http://ri.cosanlimited.com/ptb/apresentacao-institucional/2018>>. Acesso em 18 jul. 2019.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos de teoria geral do Estado**. 30. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SOCIAL DE SOROCABA (URBES). Município de Sorocaba. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade** - 1ª Audiência Pública. 2014. Disponível em: <https://www.urbes.com.br/uploads/plano_diretor_mobilidade_audiencia_2.pdf>. Acesso em: 3 nov. 2018.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES (GEIPOT). Ministério dos Transportes. Brasil. **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília: GEIPOT, 1985.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S/A (EMPLASA). **Sítio institucional**. Estado de São Paulo. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br>>. Acesso em: 9 abr. 2019.

FARIAS, Hélio Caetano. **O BNDES e as privatizações no uso do território brasileiro**. Dissertação (mestrado). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/287398>>. Acesso em: 31 jan. 2019.

FERNANDES, Priscila. Revitalização esbarra em área tombada. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 24 abr. 2018. Disponível em: <<http://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/880276/revitalizacao-esbarra-em-area-tombada>>. Acesso em: 3 out. 2018.

FILGUEIRAS, Maria Luíza. Para a Rumo, a ALL é trem chamado problema. **Exame**, São Paulo, 16 fev. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/revista-exame/para-a-rumo-a-all-e-trem-chamado-problema>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, território, população**: curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FREY, Henrique. **O processo de ocupação do espaço urbano na cidade de Sorocaba e sua região**. Dissertação (mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2010. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/281814>>. Acesso em: 12 jun. 2019.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras: 2007.

GAMA, António. **Urbanização difusa e territorialidade local**. Revista Crítica de Ciências Sociais, Girona, n. 34, p. 161-172, fev. 1992.

GASPAR, Maria Lúcia da Motta. ALL confirma compra da Brasil Ferrovias e Novoeste. **Exame**, São Paulo, 10 out. 2010. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/all-confirma-compra-da-brasil-ferrovias-e-novoeste-m0081960>>. Acesso em: 05 out. 2019.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em 04 nov. 2018.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <<https://www.google.com.br/earth>>. Acesso em 04 out. 2019.

GOTTMANN, Jean. **A evolução do conceito de território**. Boletim Campineiro de Geografia, Campinas, v. 2, n. 3, p. 523-545, 2012. Disponível em: <http://agb.campinas.com.br/bcg/index.php/boletimcampineiro/article/view/86/2012v2n3_Gottmann>. Acesso em: 17 abr. 2017.

GOTTMANN, Jean. **The Significance of Territory**. Charlottesville: The University Press of Virginia, 1973.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite**: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Notas hacia una teoria del desarrollo geográfico desigual**. Tradução livre: Juan Villasante; Lisa Di Cione. GeoBaireS. Cuadernos de Geografía. Apuntes de geografía y ciencias sociales. Universidade de Buenos Aires, Faculdade de Filosofia e Letras, Buenos Aires, mai. 2007.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **O espaço como palavra-chave**. Tradução livre: Letícia Gianella. GEOgraphia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, v. 14, n. 28, Niterói, 2012, pp. 8-39. Disponível em: <<http://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13641/8841>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014a.

HARVEY, David. **Para entender O capital** - Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **Para entender O capital** - livros II e III. São Paulo: Boitempo, 2014b.

HARVEY, David. **The limits to capital**. Londres, Nova Iorque: Verso, 2006.

HESS, Elizabeth de Souza Machado. **Uma proposta metodológica para a Elaboração de Atlas Geográficos Escolares (Anos Iniciais do Ensino Fundamental)**: O Exemplo do Município de Sorocaba (SP). Tese (doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12062013-100702/es.php>>. Acesso em: 18 ago. 2017

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Brasil. **Biblioteca do IBGE**. 2019a. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 28 set. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Brasil. **Brasil em síntese**. 2019b. Disponível em: <<http://https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sorocaba>>. Acesso em: 18 mar. 2019.

IMPLANTAÇÃO do VLT é parte da revitalização do Centro de Sorocaba. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 30 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/implantacao-do-vlt-e-parte-da-revitalizacao-do-centro-de-sorocaba>>. Acesso em: 05 set. 2019.

JACINTO, Daniela. Cartão-postal da cidade, Palacete Scarpa ganha reforma e restauro. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 02 fev. 2018a. Disponível em: <<https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/856862/cartao-postal-da-cidade-palacete-scarpa-ganha-reforma-e-restauro>>. Acesso em: 15 jan. 2019.

JACINTO, Daniela. Vandalizada, Estação Ferroviária de Sorocaba é retrato do abandono. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 19 jan. 2018b. Disponível em: <<http://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/853000/vandalizada-estacao-ferroviaria-d-e-sorocaba-e-retrato-do-abandono#>>. Acesso em: 3 out. 2018.

KÜSTER, Guilherme Blanski. **A expansão do grupo ALL** - América Latina Logística S.A.. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Paraná (UFPR), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico (PPGDE), Curitiba, 2013.

LEITE, Luciano Rodrigues. **Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba-SP**. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política. Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/100/100134/tde-20082017-103521/en.php>>. Acesso em 12 jul. 2018.

LEITE, Osmil Sampaio. **Uma análise sobre a participação da comunidade do Instituto Educacional “Matheus Maylasky”**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade de Sorocaba (UNISO), Sorocaba, 2017.

LOBEL, Fabrício; TOLEDO, Marcelo. Doria retoma promessa de trens entre cidades do interior e a capital paulista. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 15 jan. 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/01/doria-retoma-promessa-de-trens-entre-cidades-do-interior-e-a-capital-paulista.shtml>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

LUFT, Rosângela. **Concessão de uso**. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/115/edicao-1/concessao-de-uso>>. Acesso em 21 jul. 2019.

LUZ, Luciano Ferreira da. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07082006-211613/pt-br.php>> Acesso em: 09 jan. 2017.

MANTUAN, Eric. Uma joia eclética – Estação da Sorocabana trouxe corrente arquitetônica para cidade. **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 30 jul. 2011. Disponível em: <<http://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/219528>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

MARTINS, Ana Cláudia. Vila Santana completa um século de muitas histórias de tradição. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 15 set. 2019. Disponível em:

<<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/vl-santana-completa-um-seculo-de-muitas-historias-e-tradicao>>. Acesso: 5 out. 2019.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro II. 11ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MAUÁ FILHO, Clovis Hiran Fuentes. **O Complexo Ferroviário de Sorocaba e a produção dialética da paisagem urbana**. Dissertação de graduação. Licenciatura em Geografia. Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), Sorocaba, 2019.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA). Brasil. **Política Nacional de Transportes** - Caderno das Estratégias Governamentais. 2018. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/2018/documentos/caderno_das_estrategias_governamentais-versao_1.0.pdf>. Acesso: 02 fev. 2019.

MOTA, Priscila; NETO, Arcílio. Moradores lamentam abandono de ferrovias na região de Sorocaba. **G1**, Sorocaba, 10 mar. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2019/03/10/moradores-lamentam-abandono-de-ferrovias-na-regiao-de-sorocaba.ghtml>>. Acesso em: 05 set. 2019.

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DO TRECHO SOROCABANA (MPF-SOROCABANA). **Sítio Institucional**. Disponível em: <<http://www.mpf-sorocabana.org.br/associacao.html>>. Acesso em: 30 set. 2019.

MUSEU de Arte Contemporânea assina convênio para reforma do Galpão. **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 20 set. 2017. Disponível em: <<https://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/252907>>. Acesso em: 09 set. 2019.

MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA DE SOROCABA (MACS). Disponível em: <www.macs.org.br>. Acesso em: 6 set. 2019.

PEREIRA, Esdras. Prefeitura quer ampliar acervo a ter registro do Museu do Esporte. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 11 mai. 2019. Disponível em: <www4.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/semes-quer-ampliar-acervo-e-ter-o-registro-do-museu-do-esporte>. Acesso em: 07 out. 2019.

PEREIRA Tatiana Dahmer. **O território na acumulação capitalista**: possibilidades da categoria a partir de David Harvey. O social em questão, Rio de Janeiro, jul-dez 2010, ano XIII, nº 24. Disponível em: <osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/osq24_pereira_6.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2017.

PESSOA, Larissa. VLT em Sorocaba tem o interesse de cinco empresas. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 23 out. 2018. Disponível em: <<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/vlt-em-sorocaba-tem-o-interesse-de-5-empresas>>. Acesso em: 05 set. 2019.

POULANTZAS, Nicos. Poder político e classes sociais. Tradução: Francisco Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RIBAS, Alexandre Domingues (et. al.). **Marxismo e Geografia: paisagem e espaço geográfico** – uma contribuição para o entendimento da sociedade contemporânea. Caderno Prudentino de Geografia, n. 21. Presidente Prudente: Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) – Subseção Presidente Prudente, 1999, p. 103-124. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1017/1019>>. Acesso em: 18 ago. 2017.

RUMO LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://pt.rumolog.com>>. Acessos em 03 abr. 2019 e 18 jul. 2019.

RUTHES, Jeisson; SALOMÃO, Ivan Colangelo. **O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história**: das origens à retomada dos investimentos. Ciências Sociais em Perspectiva, v. 15, p. 169-189, 2016. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/ccsaemperspectiva/article/view/12037>>. Acesso em 14 mai. 2019.

SANTANA, Marco Aurélio; PERES, Igor. **Capitalismo, cidade e política na perspectiva de David Harvey**. Sociologia & Antropologia, Rio de Janeiro, v. 03, n. 05, p. 151-174, jun. 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sant/v3n5/2238-3875-sant-03-05-0151.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

SANTOS, Francisco. Vale e fundos de pensão compram Malha Paulista. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 11 nov. 1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc11119802.htm>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SECRETARIA DA CULTURA. Estado de São Paulo. **Resolução SC-013, de 26 de fevereiro de 2018**. Dispõe sobre o tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba, no município homônimo. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 27 fev. 2018. Poder Executivo, Seção I, p. 31.

SECRETARIA DA CULTURA (SECULT). Prefeitura de Sorocaba abre edital para restauro da Estação Ferroviária. **Agência Sorocaba de Notícias**, Sorocaba, 28 jul. 2019. Disponível em: <<https://agencia.sorocaba.sp.gov.br/prefeiturade-sorocaba-abre-edital-para-restauro-da-estacao-ferroviaria/>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TRABALHO (SEDET). Prefeitura de Sorocaba. **Anuário 2015**. 1ª ed. Disponível em: <https://http://www.sorocaba.sp.gov.br/uniten/intranet/arquivos/Anuario%202015-revisao_final.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2019.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO (SMUL). Operações Urbanas. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas>>. Acesso em: 07 out. 2019.

SHIKAMA, Felipe. Estação Passa Três, em Brigadeiro Tobias, é destruída por invasor. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 20 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.jornal>>

cruzeiro.com.br/mais-cruzeiro/estacao-passa-tres-em-brigadeiro-tobias-e-destruida-por-invasor>. Acesso em: 09 set. 2019.

SILVA, Rosemeire. Estação Ferroviária de Sorocaba completa 138 anos. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 10 jul. 2013. Disponível em <<https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/485514/estacao-ferroviaria-de-sorocaba-completa-138-anos>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. Ra'e Ga – O espaço geográfico em análise. Departamento e Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná, n. 14, Curitiba, Editora UFPR, 2007, p. 19-33. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5380/raega.v14i0.9873>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às Parcerias Público-Privadas**. Geosul, Florianópolis, v. 20, n. 39, p. 29-42, jan./jun., 2005. Disponível em <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13304>>. Acesso em: 02 fev. 2019.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DA ZONA SOROCABANA (STEFZS). **Sítio Institucional**. Disponível em: <<http://www.sorocabana.org.br>>. Acesso em: 30 set. 2019.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. **Espaço**. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/62/espaco>>. Acesso em: 13 jan. 2019.

SOROCABA. **Lei 11.022, de 16 de dezembro de 2014**. Dispõe sobre a revisão do plano diretor de desenvolvimento físico territorial do município de Sorocaba e dá outras providências. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas>>. Acesso em: 6 out. 2019.

SOUZA, João Márcio Dias de. **Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-27042016-143528/pt-br.php>>. Acesso em 15 jan. 2018.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. **O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados**. Revista do BNDES, v. 4, n. 8, pp. 119-142, dez. 1997. Disponível em: <<https://web.bnades.gov.br/bib/jspui/handle/1408/13817>>. Acesso em: 29 mai. 2019.

TOLEDO, Marcelo. Abandono marca antigas estações ferroviárias no interior de São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 02/04/2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1871944abandonomarcaantigasestacoesferroviariasnointeriordesaopaulo.shtml>>. Acesso em: 15/06/2017.

TOMAZELA, José Maria. Trem de Sorocaba a São Paulo opera em 2017. **Exame**, São Paulo, 19 dez. 2012. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/trem-de-sorocaba-a-sao-paulo-opera-em-2017>>. Acesso em: 29 jul. 2017.

TOMAZELA, José Maria. Estação do século 19 sofre incêndio e se deteriora em Sorocaba. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 mai. 2015a. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,estacao-do-seculo-19-sofre-incendio-e-se-deteriora-em-sorocaba,1685467>>. Acesso em: 13 out. 2018.

TOMAZELA, José Maria. Estrada de Ferro Sorocabana era inaugurada há 140 anos. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 10 jul. 2015b. Disponível em <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/pelo-interior/estrada-de-ferro-sorocabana-era-inaugurada-ha-140-anos>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

TOMAZELA, José Maria. Oficina de trens é desativada após 84 anos em Sorocaba. **Jornal O Estado de São Paulo**, São Paulo, 10 jan. 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/pelo-interior/oficina-de-trens-e-desativada-apos-84-anos-em-sorocaba/>>. Acesso em: 03 out. 2018.

TRENS na encruzilhada. **Istoé Dinheiro**, São Paulo, 26 mai. 2004. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/negocios/20040526/trens-encruzilhada/18332>>. Acesso em: 06 set. 2019.

VEBLEN, Thorstein. **A teoria da Classe Ociosa**. 2 ed. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

VEC Projetos e Gestão (VEC). **Estação Ferroviária de Sorocaba - Levantamento Histórico e Iconográfico**. Prefeitura de Sorocaba. Dez. 2015. Disponível em: <<http://agencia.sorocaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/06/anexos.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

VESENTINI, José William. **Repensando a geografia política**. Um breve histórico crítico e a revisão de uma polêmica atual. Revista do Departamento de Geografia, São Paulo, n. 20, p. 127-142, 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47246>>. Acesso em: 13 set. 2019.