



A Ferrovia Sorocabana: o auge, a decadência, a concessão à iniciativa privada e a proposta de reativação¹

The Sorocabana Railroad: the heyday, the decadence, the concession to private initiative and the reactivation proposal

El Ferrocarril De Sorocabana: desde la auge, la decadencia, la concesión a la iniciativa privada y la propuesta de reactivación

Carlos Eduardo de Almeida Sampaio  

Universidade Estadual Paulista – UNESP, Presidente Prudente (SP), Brasil
carlos_eduardo.samp@hotmail.com

Maria Terezinha Serafim Gomes  

Universidade Estadual Paulista – UNESP, Presidente Prudente (SP), Brasil
terezinha.serafim@unesp.br

Resumo

A Ferrovia Sorocabana foi criada em 1876 e teve um papel importante na organização do território paulista, no transporte de cargas e passageiros. Com o desenvolvimento da industrialização a partir dos anos de 1950, as ferrovias começaram a perder sua importância dando espaço às rodovias. Nos anos 1970, a Ferrovia Sorocabana passou a ser administrada pela FEPASA - Ferrovia Paulista S/A. A partir dos anos 1990 iniciou-se o processo de desestatizações das ferrovias federais e estaduais, a ferrovia passou por transformações e foi concedida à América Latina Logística (ALL), sendo desativado o trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Porém, nos últimos anos, iniciou-se o debate pela reativação desse trecho da ferrovia Sorocabana por algumas entidades locais e regionais, entre elas, a União das Entidades de Presidente Prudente. Este artigo tem por objetivo tecer algumas considerações sobre a ferrovia Sorocabana, destacando sua origem, seu papel, a concessão à iniciativa privada e a proposta de reativação. A metodologia baseou-se na revisão bibliográfica, em pesquisas em sites (DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, ALL - América Latina Logística S.A., VLI - Sistema de Logística Integrada), visita ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Sorocaba/SP, entrevistas e aplicação de

¹ Este artigo faz parte de discussões realizadas no trabalho de conclusão de curso “Ferrovia Sorocabana: proposta de reativação do trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio”, com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP.



questionários em órgãos públicos e privados, como Prefeitura Municipal, Núcleo de Desenvolvimento Regional de Presidente Prudente e UEPP (União das Entidades de Presidente Prudente).

Palavras-chave: Ferrovia Sorocabana. Concessão. Reativação da ferrovia. Trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

Abstract

The Sorocabana Railway was created in 1876 and played an important role in the organization of the territory of São Paulo, in the transport of cargo and passengers. With the development of industrialization from the 1950s on, the railways began to lose their importance by giving space to the highways and in the 1970s the Sorocabana Railway was administered by FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. From the 1990s on the process of privatization of federal and state railways, the railroad underwent transformations and was granted Latin America Logistics (ALL), being deactivated the stretch between Presidente Prudente and Presidente Epitácio. However, in recent years, a debate has begun on the reactivation of this stretch of the Sorocabana railway by some local and regional entities, including the Union of Presidente Prudente Entities. This article aims to make some considerations about the Sorocabana railway, highlighting its origin, its role, the concession to private initiative and the proposal for reactivation. The methodology was based on the literature review on the subject in question, on site surveys (DNIT – National Department of Transport Infrastructure, ANTT – National Land Transport Agency, ALL – América Latina Logística S.A., VLI – Integrated Logistics System), visit to the Sorocabana Railroad Museum in the city of Sorocaba/SP, interviews and application of questionnaires in public and private agencies, such as City Hall, Regional Development Center of Presidente Prudente and UEPP (Union of Entities of Presidente Prudente).

Keywords: Sorocabana Railway. Concession. Reactivation of the railway. Stretch between Presidente Prudente and Presidente Epitácio.

Resumen

El Ferrocarril Sorocabana fue creado en 1876 y jugó un papel importante en la organización del territorio de São Paulo, en el transporte de carga y pasajeros. Con el desarrollo de la industrialización a partir de la década de 1950, los ferrocarriles comenzaron a perder su importancia, dando espacio a las carreteras, y en la década de 1970 la Ferrovia Sorocabana pasó a ser administrada por FEPASA - Ferrovia Paulista S. A. A partir de la década de 1990 se inició el proceso de privatización de los ferrocarriles federales y estatales, el ferrocarril sufrió cambios y se le otorgó América Latina Logística (ALL), con la desactivación del tramo entre Presidente Prudente y Presidente Epitácio. Sin embargo, en los últimos años, se ha iniciado un debate sobre la reactivación de este tramo de la vía férrea de Sorocabana por parte de algunas entidades locales y regionales, incluida la Unión de las Entidades de Presidente Prudente. Este artículo tiene como objetivo hacer algunas consideraciones sobre el ferrocarril de Sorocabana, destacando su origen, su papel, la concesión a la iniciativa privada y la propuesta de reactivación. La metodología se basó en la revisión de la literatura sobre el tema en cuestión, búsquedas de sitio (DNIT - Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte, ANTT - Agencia Nacional de Transporte Terrestre, ALL - América Latina Logística S.A., VLI - Sistema Logístico Integrado), visita al Museo del Ferrocarril de Sorocabana en la ciudad de Sorocaba / SP, entrevistas y cuestionarios en organismos públicos y privados, como el Ayuntamiento, Centro de Desarrollo Regional de Presidente Prudente y UEPP (Unión de Entidades de Presidente Prudente).

Palabras-clave: Ferrocarril Sorocabana. Concesión. Reactivación del ferrocarril. Tramo entre Presidente Prudente y Presidente Epitácio.

Introdução

No Brasil, as ferrovias desempenharam um papel importante no sistema de transporte do país e na organização do território, principalmente até os anos 1960, antes da prioridade dada ao rodoviarismo. As primeiras ferrovias no Brasil surgiram durante o século XIX, a Estrada de Ferro Mauá (também chamada de Petrópolis), no Rio de Janeiro (1854); Recife and São Francisco Railway, em Pernambuco (1858); a Estrada de Ferro Dom Pedro II, no Rio de Janeiro (1858) e a Estrada de Ferro São Paulo *Railway*, em São Paulo (1867), que interligavam os principais centros de produção agrícola e de mineração aos portos, ou seja, para atender o escoamento da produção destinada à exportação. Nesse sentido, “a implantação das ferrovias no Brasil estava diretamente relacionada ao comércio agrário-exportador e conectada ao comércio marítimo” (QUINTÃO, 2008 apud MAIA, 2013, p. 2).

No final do século XIX e início do século XX, o desenvolvimento da cultura cafeeira no estado de São Paulo contribuiu para a formação de várias companhias ferroviárias a partir de associações de capitais excedentes, entre elas: Companhia Paulista (1870), Estrada de Ferro Mogiana (1872), Companhia Ituana (1873), Companhia Sorocabana (1876) e, posteriormente a Companhia de Estrada de Ferro Araraquara (1896). Deste modo, o sistema ferroviário no Brasil foi implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários, com ferrovias dirigidas do interior para os portos regionais (BARAT, 1978).

A expansão das ferrovias teve um papel importante na organização do território contribuindo para o desenvolvimento das cidades, como abordado por Monbeig (1946), no caso do estado de São Paulo durante o avanço da cafeicultura para o interior e por Zorzo (2001), ao analisar a ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano, no período de 1870-1930, entre outros autores.

No caso analisado, neste artigo, é emblemática a expansão da ocupação do território paulista com a ferrovia, entre elas a Estrada de Ferro Sorocabana (Ferrovia Sorocabana). Segundo José Ferrari Leite (1998, p. 32): No caso do sudoeste do estado, a ocupação do território somente se efetivou com a abertura da Estrada de Ferro Sorocabana. Fortemente incentivada pelo governo federal, por razões militares e

políticas, a estrada de ferro, antecedendo ao café, cortou os sertões em busca do Rio Paraná.

Os trilhos da Ferrovia Sorocabana chegaram ao município de Presidente Prudente – SP, em 1919. Sua expansão foi uma importante forma de penetração e uma via de escoamento da produção cafeeira, tornando, assim, a colonização mais rápida. Ao longo da ferrovia surgiram os núcleos urbanos, entre eles Presidente Prudente-SP, do qual a origem está ligada a dois coronéis, os senhores Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes.

Apesar do dinamismo inicial proporcionado pelas ferrovias, a partir da segunda metade do século XX com o desenvolvimento das rodovias, elas perderam a importância, entraram em estagnação e, posteriormente em decadência nos anos de 1970 (SILVEIRA, 2002; STEFANI, 2007). A partir dos anos de 1990 ocorreram as privatizações de ferrovias estaduais e federais através de concessões à iniciativa privada, passando a priorizar os transportes de minérios e de *commodities* agrícolas para a exportação, conforme destacam os estudos de Fici (2007) e Venconvsy (2011).

Com o processo de concessões do sistema ferroviário no Brasil, a ferrovia Sorocabana (o trecho na região de Presidente Prudente) foi desativada no início dos anos 2000. Em 2003, a controladora América Latina Logística (ALL) solicitou ao Ministério dos Transportes a desativação oficial do trecho da ferrovia Sorocabana que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Após quase duas décadas da desativação, entidades regionais, como a União das Entidades de Presidente Prudente (UEPP) representada por diversos segmentos da população começam a discutir a reativação da Ferrovia Sorocabana.

Este artigo tem como objetivo tecer algumas considerações sobre a ferrovia Sorocabana, destacando sua origem, seu papel, a concessão à iniciativa privada e a proposta de reativação. O artigo, além da introdução, está organizado em duas seções. A primeira traz uma discussão sobre as ferrovias no estado de São Paulo, destacando seu auge no escoamento da produção de café, sua decadência e concessão nos anos 1990. Na segunda seção, apresentamos a origem da ferrovia Sorocabana e a atual proposta de reativação entre Presidente Prudente à Presidente Epitácio, destacando o papel das

entidades na busca pela sua reativação, como a União das Entidades de Presidente Prudente (UEPP)². Nas considerações finais retomamos a discussão sobre a contribuição da Ferrovia Sorocabana na organização do território e a sua reativação.

Ferrovias no estado de São Paulo: do auge a concessão à iniciativa privada

O sistema ferroviário no Brasil foi implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários, com ferrovias dirigidas do interior para os portos regionais (BARAT, 1978). O início do sistema ferroviário brasileiro remonta ao período imperial, quando a Coroa decidiu substituir os muares que realizavam o transporte de mercadorias entre os portos e o interior do país. Em 1854, ocorreu a inauguração da Estrada de Ferro Mauá (também chamada de Petrópolis), no Rio de Janeiro (1854), idealizada pelo empresário e banqueiro Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Em 1855, foi criada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, no Rio de Janeiro.

Além dessas ferrovias, outras ferrovias foram criadas em outras regiões do país, muitas vezes por iniciativas de produtores rurais. Nesse contexto, segundo Finger (2013, p.399),

Destaca-se a Região Sudeste onde, em São Paulo, vencido o obstáculo da Serra do Mar pela São Paulo Railway, diversas linhas foram propostas para ligar regiões agrícolas específicas aos seus trilhos (como a Companhia Paulista, inaugurada em 1872). O mesmo se observa no Rio de Janeiro, onde após a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, várias linhas começaram a ser construídas até seus trilhos (como a União Valenciana, inaugurada em 1871, e a Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurada em 1874). Já em outras regiões destacam-se a Estrada de Ferro Central de Alagoas (inaugurada em 1871), Nazareth Tram Road, na Bahia (inaugurada em 1873) e a The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway, no Rio Grande do Sul (inaugurada em 1874).

² União das Entidades de Presidente Prudente e Região (UEPP) – é uma associação de entidades que tem por objetivo promover o desenvolvimento e o fortalecimento da região Oeste do Estado de São Paulo.

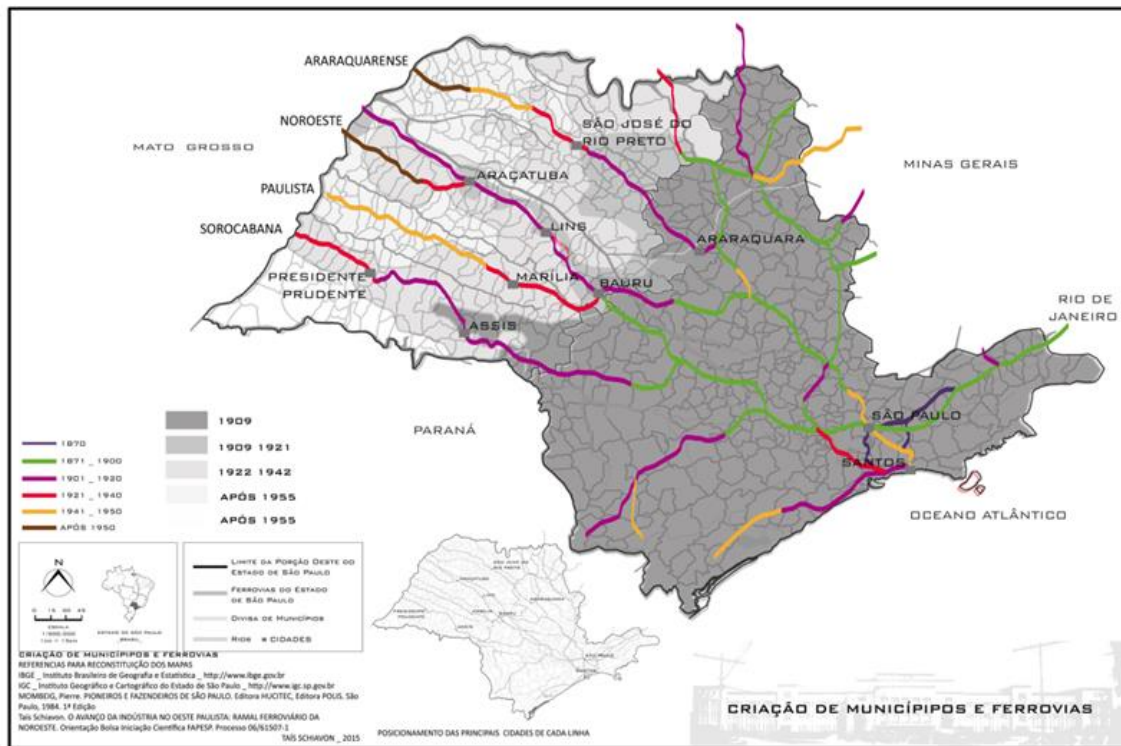
De acordo com Marques (2009), o desenvolvimento da estrada de ferro no Brasil passou por duas etapas distintas dentro do processo de inserção da economia nacional no complexo econômico capitalista mundial. Na primeira etapa, acompanhou a economia agroexportadora, ligando os centros produtores aos portos de exportação. Na segunda etapa, as ferrovias passam a servir como vias de expansão das relações capitalistas de produção, buscando novas áreas de influência e a integração nacional.

Em São Paulo, a estrada de ferro surgiu para atender o escoamento da produção de café destinada à exportação (PAULA, 2010; FINGER, 2013). A construção de ferrovias foi financiada tanto pelos capitais estrangeiros quanto pelos capitais advindos da acumulação interna, principalmente da monocultura de café, como, por exemplo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway, em 1867, que ligava Santos à Jundiaí marcou o início efetivo de um sistema ferroviário, e em poucos anos se estendeu por todo o estado de São Paulo. Além da Estrada de Ferro São Paulo *Railway*, com o desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo foram formadas várias companhias a partir de associações de capitais excedentes da cafeicultura para a criação de linhas férreas, entre elas: Companhia Paulista (1870), Estrada de Ferro Mogiana (1872), Companhia Ituana (1873), Companhia Sorocabana (1876) e, posteriormente Companhia de Estrada de Ferro Araraquara (1896). A Figura 1 mostra a expansão das companhias ferroviárias no estado de São Paulo.

Grandi (2013) destaca a importância da Companhia Paulista para o conjunto da malha ferroviária de São Paulo, já que foi a primeira ferrovia do país a ser organizada sem a intermediação do capital estrangeiro, além disso, a sua posição, “uma verdadeira espinha dorsal que interligava um complexo de ramais férreos orientados para as direções fronteiriças de São Paulo com os estados de Minas Gerais e Mato Grosso” (GRANDI, 2013, p.35).

A expansão da malha ferroviária passa a acompanhar o desenvolvimento das plantações de café e, é a partir de Jundiaí, com exceção apenas da Estrada de Ferro Central do Brasil, que começam a se desenvolver as demais ferrovias paulistas. (STEFANI, 2007)

Figura 1: Criação de municípios e o avanço das ferrovias no Estado de São Paulo



Fonte: Schiavon, 2018 apud Schiavon, 2020.

O sistema ferroviário paulista contribuiu para o desenvolvimento de cidades do interior do estado de São Paulo e algumas ganharam importância regional (MOMBEIG, 1946). Sendo assim, as ferrovias contribuem para o deslocamento de mercadorias e pessoas, favorecendo a dinâmica regional. Nesse contexto,

A passagem de uma estrada de ferro numa fazenda é uma das causas principais que determinarão ao fazendeiro fundar um patrimônio e a estação será um dos chamarizes de população mais poderosos. Marília é o tipo dessas aglomerações que deveram seu brusco sucesso à chegada da via férrea, é um patrimônio “boca do sertão”, como existem muitos (MOMBEIG, 1946, p. 304).

Maia (2013, p. 5) afirma que a ferrovia, “[...] a ferrovia é de fato um marco na história, por onde passou ela conduziu a expansão da cidade ou apresentou-se como barreira para o crescimento da cidade além dos trilhos”. A ferrovia mudou a morfologias das cidades e sua dinâmica socioeconômica.

O papel importante da ferrovia no transporte brasileiro começa ser alterado a partir dos anos 1950. Neste contexto, com o desenvolvimento da industrialização a partir dos anos de 1950, as ferrovias perderam seu papel e entraram em estagnação e, logo em decadência. O processo incluiu a busca por um sistema de transporte que proporcionasse maior integração entre as regiões. Nesse contexto, surgiu o rodoviarismo, isto é, passou-se a dar importância às rodovias em detrimento às ferrovias, tornando-as antieconômicas e as políticas públicas passaram a priorizar o sistema rodoviário, que trouxe como consequência o desmonte de todo o sistema ferroviário.

A historiadora Dilma Andrade de Paula (2010) nos chama atenção ao abordar sobre o rodoviarismo no Brasil.

Quando pensamos sobre o rodoviarismo nos vêm à mente, mais forte e imediatamente, os anos 1950, Brasília, as montadoras de automóveis e o governo JK. De fato, durante o governo Juscelino Kubitschek (1955-1960) foi implementada uma articulada política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística – em 1956. Mas se fortaleceu, igualmente, uma outra tendência no setor de transportes: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro. Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar (1964-1984), em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguíram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros (PAULA, 2010, p. 144).

A mesma autora reforça: Ainda nos anos 1940 “A partir da segunda metade da década de 1940, intensificou-se a construção rodoviária, com traçados de estradas paralelas aos trilhos, o que contribuiu para acirrar a competição principalmente entre rodovias e ferrovias, em vez de estimular a integração intermodal de transportes”. (PAULA, 2010, p. 148)

Em 1957, foi criada a RFFSA – Rede Ferrovia Federal S.A estatizando as ferrovias no Brasil. Já na década de 1970, as administrações das ferrovias paulistas foram unificadas pelo governo do estado, passando a chamar Ferrovia Paulista S.A (FEPASA), instituída pelo decreto nº 10.410, de 28 de outubro de 1971, ocorrendo a

fusão das cinco ferrovias paulistas: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro São Paulo - Minas. A fusão administrativa das ferrovias é o resultado de um longo processo de estatização das ferrovias em São Paulo que, sob controle privado, começaram a dar prejuízos a seus proprietários. Tal processo foi iniciado em 1919 com a incorporação da Estrada de Ferro Araraquara e da Estrada de Ferro Sorocabana à administração estatal. (STEFANI, 2007).

Com o processo de unificação, as ferrovias paulistas perderam a sua personalidade jurídica e também operacional e a nova empresa (FEPASA), sendo essa de regime estatal e de economia mista, adquiriu a responsabilidade de administrar uma extensão de 5.300 km de trilhos no estado de São Paulo. (STEFANI, 2007).

Após o controle da FEPASA, entre 1970 a 1980 foram desativados quatro ramais de passageiros da Ferrovia Sorocabana (Jundiá a Francisco Quirino, Mairinque a Campinas, Dourados e Itararé). É necessário enfatizar que antes da concessão à iniciativa privada a FEPASA extinguiu praticamente todos os trechos de transporte de passageiros de longo percurso que ainda estavam em atividades no interior do Estado de São Paulo (STEFANI, 2007).

De acordo com Saes (1981), as principais causas da decadência das ferrovias em São Paulo foram: o traçado das ferrovias, que visavam servir à atividade exportadora, prioritariamente o café, ligando as áreas de produção aos portos, limitando-se os fluxos potenciais de transporte, considerando o transporte de passageiros e outras cargas como interesses secundários, implicando em baixo grau de aproveitamento da capacidade instalada, gerando uma baixa rentabilidade as empresas, principalmente depois da diminuição das áreas de plantio do café, e a política administrativa adotada nas ferrovias quando estas se tornaram empresas estatais, realizando a contratação de um número excessivo de empregados.

A intervenção estatal não obteve sucesso nem em relação à expansão da malha ferroviária, nem na ampliação dos serviços ofertados, pois haviam outros interesses como priorizar o transporte rodoviário e atender os anseios das multinacionais automotivas. Como não havia no país um projeto que priorizasse o transporte

ferroviário, a opção pela privatização foi o caminho encontrado nos anos de 1990. Nesta mesma década, o transporte rodoviário no país, era responsável por 58% do transporte de cargas contra 27% do ferroviário (ZAMBELLO, 2006).

O setor ferroviário passou a ser destaque a partir da década de 1990 nos discursos políticos e na mídia. As notícias em geral se situavam em uma vertente que apontava para as novas perspectivas que surgiam no horizonte das privatizações, na qual era apontada uma tendência ligada às políticas neoliberais, que consistia na captação de investimentos privados, através de concessões e privatizações de empresas de prestação de serviços públicos. (MARQUES, 2009).

Os serviços públicos podem passar para as mãos da iniciativa privada ou pela venda dos ativos ou pela concessão da exploração desses serviços (MATOS FILHO; OLIVEIRA, 1996). Assim, nos anos de 1990, sobretudo no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), houve em relação aos anos de 1980, um crescimento do modal rodoviário de cargas e a concessão das ferrovias, acabando com o “desenho” ferroviário no Brasil de uma rede que proporciona um baixo grau de integração territorial e baixo dinamismo econômico (SILVA JÚNIOR, 2007).

Assim, em 1992 com o Plano Nacional Desestatização, o governo inclui a Rede Ferroviária Federal S.A. A malha ferroviária brasileira com mais de 29 mil quilômetros de extensão, era operada por quatro empresas, que respondiam por 95% do total de cargas deslocadas por ferrovia. Três eram controladas pelo Governo Federal: Rede Ferroviária Federal S.A.; Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás. As duas últimas pertencem ao patrimônio da Companhia Vale do Rio Doce. A quarta operadora é a Ferrovia Paulista S.A - FEPASA e pertence ao Governo de São Paulo. Essas empresas transportam minérios metálicos e produtos da indústria siderúrgica. (PAULA, 2000, p. 25).

A partir do ano de 1995 tem início o processo de desestatizações³ das ferrovias federais (RFFSA, Ferronorte, Norte-Sul e outras) e estaduais (FEPASA – Ferrovia Paulista S/A), concedidas às empresas privadas, gerando um processo de reestruturação

³A desestatização é a venda de ativos ou transferência da prestação de serviços públicos à iniciativa privada. (BNDES, 2021).

(compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, melhora nos sistemas de logística e de comunicações, além da desativação de trechos considerados antieconômicos e a formação de oligopólios) no setor ferroviário (SILVEIRA, 2002). Vale destacar que a formação de oligopólios no setor ferroviário a partir desse período se deu com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a América Latina Logística, que passaram a controlar parte da malha férrea nacional por meio de concessionárias.

O processo de desestatização⁴ foi efetivado em 1998, com a divisão do sistema ferroviário da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A) em 6 malhas ferroviárias regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina), para concessão pelo uso de 30 anos para transporte de cargas. A antiga FEPASA, em 1998 passou a fazer parte da RFFSA, como Malha Paulista, já em 1999, foi privatizada no sistema de concessão, passando a fazer parte da Ferrovias Bandeirantes S.A – FERROBAN. Alguns trechos passaram a ser operado pela Ferrovia CentroAtlântica e outros pela MRS Logística. A concretização da privatização via concessão da Rede Ferroviária Federal se deu em 1998, conforme pode ser observado na Tabela 1.

Nesse contexto de privatização via concessão à iniciativa privada, o transporte de cargas foi priorizado em detrimento ao de passageiros. Como salienta Silveira (2003), a incapacidade do Estado brasileiro trouxe deficiência para muitos setores de infraestrutura, como o ferroviário. As consequências para o sistema ferroviário foram expressas: pela imagem de ineficiência medida pela produção estagnada e pela inapetência na competição intramodal e intermodal no mercado de transportes; pelos seus déficits operacionais; pela pressão por recursos fiscais compensatórios; pela deterioração de seus níveis de serviços; pelos desinvestimentos e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal; pela falta de congruência da RFFSA e da FEPASA às lógicas de entidade empresarial e, por servir como instrumento da política de governo e outras.

⁴O modelo de privatização da Rede Ferroviária Federal, definido pela União, em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), definia como regras básicas, a divisão da rede em seis malhas regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina) e a transferência para o setor privado, mediante leilão, da concessão⁴ dos serviços de transporte ferroviário e arrendamentos dos bens da Rede Ferroviária Federal aos novos operadores (STEFANI, 2007).

Tabela 1. Extensão da malha ferroviária concedida nas datas de cada concessão.

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total				25.599

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (2018). Dados referentes data de concessão
Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

Esses argumentos apresentados anteriormente estimularam a convicção de que a concessão iria desonerar o Estado de encargos operacionais reduziram custos das atividades delegadas e estimulariam a vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos. Os investimentos privados resultariam numa maior eficiência operacional, investimentos em material rodante e permanente, redução de custos nos transportes ferroviários, fomento de diversos novos empreendimentos ligados ao setor de transporte ferroviário, como a indústria de equipamentos e a construção civil, mudança na matriz de transporte (substituição do domínio das rodovias pelas ferrovias) e, por conseguinte, crescimento econômico do país (SILVEIRA, 2003). A providência que foi tomada pelo governo do Estado de São Paulo para que a FEPASA integrasse o Plano Nacional de Desestatização, foi sua transferência à União como pagamento de parte da dívida do Banco Estatal Banespa com o governo federal, em 1998. Como resultado dessa negociação a FEPASA passa a ser denominada, Malha Paulista. Assim, a malha ferroviária paulista, administrada pela estatal FEPASA, foi a última ferrovia nacional a ser leiloada, em novembro de 1998, dez meses após a incorporação à Rede Ferroviária Federal. Na época, ela possuía 4.236 Km de extensão e mais de 900 Km de

linhas em pátio. O preço de venda foi de R\$ 245 milhões, 5% acima do valor mínimo estipulado. (STEFANI, 2007).

O modelo concebido à Ferrovia Paulista SA – FEPASA foi a concessão do serviço de transporte ferroviário de cargas, com o arrendamento ao concessionário dos bens necessários à operação ferroviária. (FONTELLES, 2003). Com o leilão da Malha Paulista (antiga FEPASA) incorporada à RFFSA - Rede Ferroviária Federal SA, em 1998 conclui-se o processo de privatização. Dessa forma, a Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA foi concedida à empresa FERROBAN- Ferrovias Bandeirantes SA, por intermédio de contrato de concessão celebrado com a União. É importante salientar que desde o início da década de 1990 a FEPASA vinha passando por um processo de reestruturação visando sua inserção no PND (Programa Nacional de Desestatização).

A Ferrovia paulista passou para administração da Ferrovia Bandeirante S/A (FERROBAN), em 1998. Em 2001, alguns trechos dos ramais da antiga ferrovia Sorocabana que ligavam o estado de São Paulo ao Paraná e Mato Grosso do Sul passou a ser administrada pela América Latina Logística (ALL). De acordo com Stefani (2007), os contratos de concessão determinavam metas de aumento de produção e redução de acidentes que exigiram das empresas concessionárias um investimento da ordem de R\$ 3,8 bilhões, sendo R\$ 930 milhões nos seis primeiros anos e o restante ao longo dos anos seguintes. O prazo de concessão determinado em contrato é de 30 anos, renovável por mais 30 anos.

A ferrovia paulista após a sua concessão passou por um processo de reestruturação, onde muitos trechos ferroviários considerados antieconômicos foram desativados, transferindo seus fluxos para outras rotas ou para outros modais de transportes, sobretudo o rodoviário.

Atualmente, a retomada de investimentos na construção de ferrovias está voltada, principalmente para o transporte de *commodities* agrícolas e minerais. O setor ferroviário está se mobilizando; grandes produtores agrícolas e empresários estão investindo na compra de locomotivas e vagões especiais para o transporte de grãos. Essa mobilização tem como objetivo atender a grande demanda por transportes surgida com

o crescimento da produção agrícola dos novos fronts – áreas do Cerrado no Centro-Oeste, Nordeste e Triângulo Mineiro e porções da região Norte (VENCOVSKY, 2006).

De acordo com Pupim (2008), a característica mais importante do sistema ferroviário nos dias atuais é a sua utilização voltada para a integração internacional do território. A malha ferroviária brasileira é composta por 12 ferrovias de transporte de carga, totalizando pouco mais de 28 mil km de extensão. Esta malha foi concedida à iniciativa privada na segunda metade da década de 1990. Desde então, a produção ferroviária cresceu 102%, passando de 139 bilhões de toneladas quilômetro útil (TKU) para 280 bilhões de TKU entre 1999 e 2010. O volume transportado teve um incremento de 84%: em 1999, foram transportadas 256 milhões de toneladas úteis (TU) e, em 2010, este volume atingiu 471 milhões de TU.

Os principais produtos transportados nestas ferrovias são minério de ferro, carvão mineral, soja e farelo, milho, açúcar, produtos siderúrgicos, calcário, fosfato, fertilizantes, cimento, derivados de petróleo e álcool, além de produtos industrializados, por meio de contêineres. Entretanto, o grupo minério de ferro e carvão mineral responde por quase 80% da produção ferroviária, em TKUs. O transporte destes produtos ocorre principalmente nas ferrovias Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), Estrada de Ferro Carajás (EFC) e MRS Logística S.A., controladas pela Companhia Vale do Rio Doce (Vale) e pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que também são as proprietárias do minério de ferro transportado. Outras ferrovias com produção ferroviária relevante são a Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA), controlada pela Vale, e as ferrovias controladas pela América Latina Logística S.A. (ALL), atualmente adquirida pela empresa Rumo Logística. Atualmente, a extensão da malha ferroviária brasileira concedida à iniciativa privada é de 29.945,1 km, conforme pode ser visualizado no Quadro 1.

A desestatização e a reestruturação do setor ferroviário após os anos 1990 prioriza o transporte de carga de commodities agrícolas e minerais em detrimento ao transporte de passageiros.

Quadro 1. Extensão da malha ferroviária brasileira concedida.

Ferrovia	Extensão do trecho concedido	Início da concessão	Prazo da concessão
Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.	248,1 km	03/10/1988	90 anos
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	7.858,8 km	26/08/1996	30 anos
Ferrovia Norte Sul Tramo Norte	744,5 km	20/12/2007	30 anos
Ferrovia Tereza Cristina S.A.	161,6 km	24/01/1997	30 anos
Ferrovia Transnordestina Logística S.A.	4.295,1 km	30/12/1997	30 anos
MRS Logística S.A.	1.821,3 km	26/11/1996	30 anos
Ferrovia Norte Sul Tramo Central	855,8 km	31/07/2019	30 anos
Rumo Malha Norte S.A.	735,3 km	12/05/1989	90 anos
Rumo Malha Oeste S.A.	1.973,1 km	01/07/1996	30 anos
Rumo Malha Paulista S.A.	2.119,2 km	01/01/1999	30 anos prorrogado para mais 30 anos
Rumo Malha Sul S.A.	7.223,4 km	01/03/1997	30 anos
Vale – Estrada de Ferro Vitória a Minas	894,2 km	01/07/1997	30 anos prorrogado para mais 30 anos
Vale – Estrada de Ferro Carajás	996,7 km	01/07/1997	30 anos prorrogado para mais 30 anos

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (2022).

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio.

É importante por em evidência que o modal ferroviário convive, todavia, com uma série de dificuldades, que representam barreiras significativas para o seu desenvolvimento pleno no Brasil, além da concorrência do modal rodoviário. O transporte ferroviário não é uma prioridade país, porém é necessário que haja política pública visando sua retomada, sua reestruturação envolvendo o transporte de cargas e de passageiros, bem como a articulação com outros modais de transporte. Conforme já salientado, o transporte ferroviário já teve um importante papel na integração regional e na organização do território.

Vimos a importância das ferrovias no Brasil e no Estado de São Paulo para o transporte de cargas e de passageiros antes do rodoviarismo, uma delas se destaca, a Ferrovia Sorocabana, ligando a cidade de São Paulo até Presidente Epitácio.

A ORIGEM DA FERROVIA SOROCABANA E A PROPOSTA DE SUA REATIVAÇÃO

Durante o século XIX, o aumento da produção agrícola no oeste do estado de São Paulo estimulou os investimentos em construção de ferrovias, pois o transporte das cargas era realizado com auxílio de animais, não sendo mais suficiente para escoar os produtos.

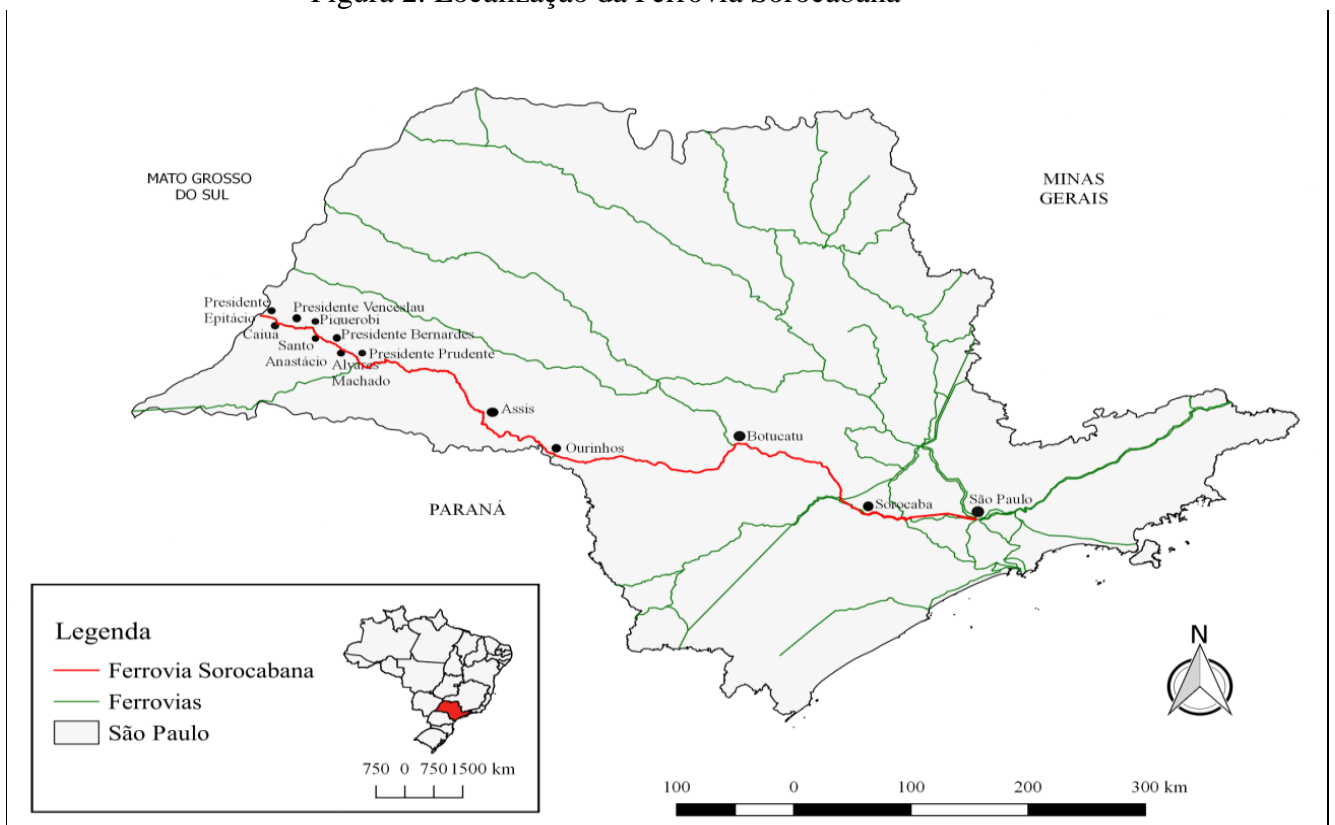
Com isso, os empreendedores locais, liderados pelo húngaro Luiz Matheus Maylasky, se organizaram para a construção de uma estrada de ferro para transportar a produção agrícola local. Durante a visita do Conde d'Eu à Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, o grupo liderado por Maylasky conseguiu a promessa de empréstimo do capital que foi utilizado na construção da ferrovia. Sendo assim, em 1870, foi criada a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro Ypanema a São Paulo. O primeiro trecho foi inaugurado em 10 de julho de 1875 e ligava a capital do Estado de São Paulo à Sorocaba (MUSEU ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 2017). O algodão era uma das principais atividades econômicas do município de Sorocaba em meados do século XIX (HERRERA, 2018)⁵ Assim, apesar do algodão não ser um produto importante para as ferrovias do estado de São Paulo, conforme destaca Saes (1981), no caso da Estrada de Ferro Sorocabana, ele “foi o grande propulsor de seu surgimento” (MARQUES, 2009, p. 62).

Já a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana para Oeste Paulista, se deu sobretudo pelo café. No final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o café se tornou o principal produto transportado pela ferrovia Sorocabana, devido ao seu avanço rumo ao Oeste Paulista. (MARQUES, 2009). Segundo Saes (1981), no período de 1916-20 foram transportadas pela EFS 74.559 toneladas de café e no período 1936-1940, 286.111 toneladas.

⁵ O processo de construção da Estrada de Ferro Sorocabana esteve diretamente relacionado à iniciativa de comerciantes e produtores rurais da cidade. [...] Sorocaba não foi uma região de expansão do plantio de café, sobretudo por conta de características geográficas e do tipo de solo da região, porém o cultivo de algodão era uma das principais atividades econômicas do município em meados do século XIX, juntamente com o comércio de muars, que durante parte do ano atraía diversos tropeiros e negociantes para a cidade, movimentando o comércio e a economia local (HERREIRA, 2018, p. 27).

A primeira expansão da ferrovia Sorocabana se deu para Botucatu, em 1889 e segunda em direção a outras cidades, como Ourinhos e Presidente Prudente, nas primeiras décadas do século XX. Assim, os trilhos da ferrovia Sorocabana chegaram aos municípios de Presidente Prudente, Álvares Machado e Presidente Bernardes no ano de 1919, atingindo o município de Santo Anastácio, em 1920, e, no ano de 1921 os trilhos chegaram aos municípios de Piquerobi e Presidente Venceslau e, por fim, no ano de 1922, atingiram os municípios de Caiuá e de Presidente Epitácio, na divisa do estado de São Paulo com o Mato Grosso do Sul. (Figura 2)

Figura 2. Localização da Ferrovia Sorocabana⁶



Fonte: Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2010. Org. Tainá Iwata.

Os transportes têm um papel importante na produção e organização do espaço. Neste âmbito, a ferrovia Sorocabana teve papel fundamental para região de Presidente Prudente, destacando sua contribuição no processo de urbanização e no desenvolvimento econômico, já que muitas das cidades se desenvolveram ao redor do

⁶ OBS: os trechos dos ramais da Ferrovia Sorocabana não estão destacados no mapa, apenas o trajeto de São Paulo a Presidente Epitácio.

eixo ferroviário, marcando a fisionomia e desenho das cidades por onde ela passa, conforme mostra Francisco (2021). Destaca-se sua participação no escoamento da produção regional, entre 1901 e 1940, com os quais destacam os produtos: cereais, algodão, madeira, animais, material para construção e outros, passaram a ter um peso considerável no volume de cargas transportadas pela ferrovia. Além disso, a ferrovia Sorocabana teve um papel fundamental no transporte de passageiros e no tráfego de cargas, além de permitir articulações (mobilidade populacional, comercial, serviços, etc) entre os municípios da região de Presidente Prudente. A ferrovia tornou-se peça vital de articulação dentro do estado de São Paulo e também em direção a outros estados do território nacional.

Marques (2009) destaca que as “cidades pioneiras que se desenvolveram ao redor do eixo ferroviário tinham como características o vertiginoso crescimento populacional”. Nessas cidades surgiram armazéns, postos telegráficos (centro de comunicações nas ferrovias), oficinas, escritório e outras atividades correlatas trazidas pelas companhias ferroviárias, contribuindo para o desenvolvimento da região da Alta Sorocabana. Porém, na década de 1950, a ferrovia Sorocabana já não correspondia a necessidade por transportes rápidos, pois nos seus 710 km de percurso de Presidente Prudente a São Paulo, demorava de 15 a 20 horas de viagem (LEITE, 1972).

De acordo com Marques (2009), na década de 1960, o transporte ferroviário de passageiros começa a apresentar os primeiros sinais de sua decadência, causada pela grande parte da concorrência de transporte rodoviário que ganha força com a inauguração de novas estradas, como a rodovia Raposo Tavares. Mas também pela queda no crescimento populacional da região da Alta Sorocabana a partir dos anos 1970, que cresceu apenas 0,9% ano, enquanto do estado de São Paulo foi 3,8%, e nos anos 1980, ela caiu 3,3%. (SPOSITO, 1982 apud MARQUES, 2009)

Nesse contexto, no final da década de 1950 e início dos anos 1960, as ferrovias passaram a ser administradas pelo Estado e foram deixadas a segundo plano no sistema de transportes. Na década de 1970, a ferrovia Sorocabana passou a ser administrada pelo governo estadual, passando a integrar a FEPASA. A abrangência da FEPASA no estado de São Paulo estava composta por três corredores principais: Araguari (MG) a

Santos (SP), Presidente Epitácio (SP) a São Paulo (SP) e o corredor de bitola larga (Santa Fé do Sul (SP) – Boa Vista (RR) – Jundiá (SP) (MARQUES, 1986).

Na administração da FEPASA ficou claro “a intenção de eliminar, progressivamente, o transporte de passageiros de longo percurso que, por não ser lucrativo, poderia ser um empecilho ao processo de privatização” (STEFANI, 2007, p.153).

Segundo Marques (2009) com o agravamento da crise da infraestrutura dos transportes a partir dos anos de 1990, devido o avanço das fronteiras agrícolas e ao aumento da produção agroindustrial brasileira, o transporte rodoviário se torna mais caro. Desta forma, o transporte ferroviário passa a despertar a atenção da iniciativa privada.

Com isso, e sob o discurso de desonerar o Estado e atrair investimentos para a recuperação da estrutura ferroviária nacional, o setor é integrado ao Programa Nacional de Desestatização (PND). A partir de 1996 ocorreram os primeiros leilões de concessão da malha ferroviária federal (MARQUES, 2009).

O processo de desestatização das ferrovias no estado de São Paulo está intimamente relacionado com o que ocorreu no resto do país, pois as companhias pertencentes ao estado foram incorporadas pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) através de acordos, como é o caso da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), que serviu como forma de quitação de dívidas adquiridas pelo Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) junto à União, ou seja, foi utilizada como moeda de troca (SOUZA; SILVEIRA, 2006).

A finalização do processo de desestatização da malha paulista se deu através do leilão de 10/11/1998, quando a Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN), adquiriu os direitos para administrar a malha paulista, incluindo o direito de explorar o trecho correspondente a Estrada de Ferro Sorocabana e, conseqüentemente o trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio.

A FERROBAN, a nova controladora da antiga malha paulista e também da ferrovia Sorocabana iniciou em 01/01/1999 suas operações no transporte ferroviário de

cargas, suspendendo o transporte de passageiros, em 16/01/1999. Nesta data trafegou pelos trilhos da Sorocabana a última composição de passageiros. Após o início das operações, a empresa apresentou certo desinteresse pela exploração de alguns trechos da malha paulista, entre eles, o trecho correspondente a Estrada de Ferro Sorocabana entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio, dessa forma, a empresa FERROBAN estabeleceu um processo de sub-concessão, passando a dividir seus trechos com outras concessionárias.

Logo após obter concessão da Malha Paulista, a FERROBAN repassou o trecho entre Rubião Júnior/SP e Presidente Epitácio/SP, todos da antiga Sorocabana, à antiga América Latina Logística (ALL), para o transporte de cargas. No ano de 2015, a ALL foi incorporada pela empresa Rumo Logística, da produtora de *commodities* agrícolas Cosan.

Após a desativação da Ferrovia Sorocabana, iniciaram o debate para sua recuperação e a reativação. Para União das Entidades de Presidente Prudente (2018), as controladoras com o discurso de viabilizar o transporte ferroviário de carga através da racionalização dos fluxos de transporte acabaram desativando ou abandonando trechos considerados antieconômicos. O trecho da ferrovia Sorocabana, que liga os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio foi desativado causando prejuízos à economia regional o que afetou o desenvolvimento da região de Presidente Prudente.

A desativação da Ferrovia Sorocabana trouxe vários problemas, entre eles: demissão dos funcionários, fim do transporte de cargas e passageiros, abandono das estações ferroviárias e presença da vegetação que cresceu nas margens e nos trilhos da ferrovia.

As fotos 1 e 2 mostram as estações ferroviárias abandonadas e a presença de vegetação nos trilhos da antiga Ferrovia Sorocabana em alguns municípios entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Vale lembrar que em alguns municípios não foram destinados outros usos para as antigas estações ferroviárias, deixando-as abandonadas.

Foto 1. Estação ferroviária abandonada em Álvares Machado/SP.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018)

Foto 2. Ferrovia Sorocabana abandonada no município de Presidente Prudente.



Fonte: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2018).

Com a desativação da ferrovia, muitos prédios das antigas estações ferroviárias encontram-se em péssimas condições de uso, em abandono, em alguns casos, são ocupados por pessoas em condições de vulnerabilidades sociais, como dependentes químicos e moradores de rua. Já em outros casos, alguns municípios da região deram

diferentes usos a esses antigos prédios, entre eles, destacamos Presidente Prudente, Presidente Bernardes, Piquerobi e Presidente Venceslau.

Os municípios de Piquerobi, Presidente Venceslau e Presidente Bernardes possuem a tutela dos prédios da Fepasa. Nos prédios da antiga estação ferroviária de Piquerobi funcionam uma agência do Detran – SP (Departamento de Trânsito) e uma fábrica de panificação artesanal, já em Presidente Venceslau no prédio antigo funciona a Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, além do posto de atendimento ao trabalhador (PAT). No prédio da antiga estação de Presidente Bernardes abriga o Núcleo Cultural, onde funciona o Projeto Guri, sala de palestras e cinema gratuitos. O município de Presidente Prudente também possui a tutela dos prédios da FEPASA. O prédio tombado pelo Condepmaat-o prédio da Estação Ferroviária, que estão instalados o Procon municipal e Sesmt (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho).

O município de Presidente Epitácio já possui a concessão dos prédios da FEPASA. Com a concessão dos prédios, a Prefeitura de Presidente Epitácio buscou recursos junto aos governos estadual e federal e realizaram reformas e reestruturam os prédios.

Diante deste cenário, a desativação do trecho da ferrovia Sorocabana que liga os municípios de Presidente Prudente à Presidente Epitácio instigou órgãos locais/regionais a buscarem a reativação do modal ferroviário, que através de estratégias locais minimizam os efeitos negativos, que agregaram à região perdas históricas, econômicas e sociais irreparáveis.

Atualmente, a UEPP (União das entidades de Presidente Prudente)⁷ se mobiliza junto a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão responsável pelas concessões, reivindicando a reativação do trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio visando o desenvolvimento da economia

⁷A UEPP – União das Entidades de Presidente Prudente e Região – é organizada em forma de associação de entidades que tem por objetivo promover o desenvolvimento e o fortalecimento da região Oeste do Estado de São Paulo.

regional. A busca pela reativação da ferrovia é um dos principais projetos da entidade. A UEPP cobra providências da concessionária Rumo Logística/COSAN.

É importante salientar o que Ministério Público Federal (MPF) promoveu uma ação de execução de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) contra a controladora responsável pelo trecho da ferrovia Sorocabana entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. A concessionária Rumo Logística havia se comprometido a recuperar os trilhos e a infraestrutura férrea de 104 quilômetros entre os dois municípios, além de retomar a operação comercial do trecho, considerado essencial para o escoamento de grãos para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), porém as medidas não foram cumpridas (G1.com, 2016).

Desde que a concessionária assumiu a concessão da ferrovia Sorocabana, sua situação piorou ainda mais, pois além de não ser constatada a prestação de serviço ferroviário no trecho entre Presidente Prudente à Presidente Epitácio, a concessionária desativou o trecho entre Presidente Prudente e Ourinhos/Rubião Júnior, violando as normas reguladoras e causando sérios prejuízos à região. Assim, mesmo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT realizando o processo de regulação e fiscalização do trecho ferroviário, a concessionária Rumo Logística deixa de cumprir as obrigações contratuais.

O trecho ferroviário entre Presidente Prudente – Presidente Epitácio – SP permanece desativado até o presente momento, surgindo conflitos entre diversos órgãos, entre eles podemos citar: a UEPP, a sociedade Civil, o Ministério Público e a empresa Rumo Logística. Tais órgãos buscam a reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional, porém a empresa Rumo Logística, responsável pelo trecho a ser reativado, alega que ele não tem viabilidade econômica, isso explica, que o capital tem interesse em apenas atividades lucrativas.

Neste contexto, a União das Entidades de Presidente Prudente e a Sociedade Civil entraram com ação judicial contra o Estado e contra a Rumo Logística, para reativar o trecho ferroviário entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio, e o Ministério Público Federal e Estadual denunciaram o descaso do Estado e da empresa concessionária para com a região e os municípios atingidos. É importante ressaltar que

esses órgãos locais e regionais organizam várias audiências públicas, buscando soluções para a reativação do trecho ferroviário, ações essas voltadas para o desenvolvimento regional.

Para comprovar a existência de demanda por transporte ferroviário na região, alguns estudos de viabilidade econômica foram realizados pela União das Entidades de Presidente Prudente. De acordo com o diretor da UEPP, nos estudos de viabilidade econômica foram apresentados pelos empresários uma demanda de um milhão de toneladas por ano, valor acima da meta estabelecida pela Rumo Logística. Na tabela 2 observam-se as mercadorias e os volumes indicados pelos empresários interessados na reativação da ferrovia Sorocabana.

Tabela 2. Mercadorias e volumes indicados pelos interessados (2016).

Mercadoria	Volume anual (TU)
Açúcar	100.000
Calcário	3.000
Combustível	176.000
Couro curtido e artefatos de couro	23.586
Fertilizante e insumos	44.000
Material elétrico e eletrônico	1.200
Milho, soja e farelo	260.000
Sem indicação	380.000
Total	987.786

Fonte: Estudo de viabilidade econômica-UEPP (2016).

Organizado por: Carlos Eduardo de Almeida Sampaio (2019).

Os dados demonstram que a região de Presidente Prudente apresenta uma demanda pelo transporte ferroviário de cargas, entre os produtos que apresentam está: açúcar, álcool, grãos, materiais eletrônicos e couro. No total existem dez empresas interessadas na reativação da ferrovia e que apresentam uma demanda de um milhão de toneladas por ano.

Os estudos para a reativação do transporte ferroviário na região de Presidente Prudente, com destaque para a Ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente

e Presidente Epitácio não fazem parte das atribuições da Agência Reguladora (ANTT), sendo de sua atribuição somente às análises dos projetos propostos pelas concessionárias.

Há um impasse entre a empresa concessionária da Ferrovia Sorocabana, no trecho de Presidente Prudente. De um lado, os dados apresentados pela UEPP revelam que há demanda para reativação da ferrovia; de outro lado, a empresa Rumo Logística afirma que a última circulação de trens de cargas em Presidente Prudente aconteceu em 2013, por falta de demandas ao transporte ferroviário e que não recebeu nenhuma proposta viável para retomada do transporte de cargas no trecho da ferrovia.

Neste contexto, hoje, a malha ferroviária da região permanece inutilizável, e o descaso tem gerado indignação à população. A reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio seria de acordo com a UEPP, um caminho alternativo para a produção de grãos da região Centro – Oeste do país para o porto de Santos no litoral do estado de São Paulo. Sendo assim, sua reativação contribuiria para o escoamento da produção regional, além de trazer matéria-prima para as indústrias da região e escoamento da produção, além da atividade turística.

Desde modo, a reativação da ferrovia atenderá as demandas do transporte de cargas e a atividade turística e proporcionará a implantação de projeto intermodal de cargas na região de Presidente Prudente, de forma a integrar a hidrovía e a ferrovia e promover uma maior industrialização e desenvolvimento.

Outro aspecto a ser abordado em relação à reativação da Ferrovia Sorocabana, é que além do transporte de cargas, a reativação da malha ferroviária poderá ser benéfica para o turismo na região, pois a Prefeitura Municipal de Presidente Epitácio tem um projeto com o intuito de viabilizar o trem turístico no município. Com a malha viabilizada, o trem turístico seria colocado para operar somente no trecho de Presidente Epitácio, em um primeiro momento. Porém, quando estiver instalado esse trem turístico, tem a possibilidade futura de fazer o trajeto de Presidente Epitácio a Presidente

Prudente, passando por Presidente Venceslau, Santo Anastácio e Álvares Machado. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE EPITÁCIO, 2017)⁸.

Vale destacar que, os trens turísticos estão presentes em algumas cidades do território brasileiro e o segmento-turismo ferroviário já conta com projetos consolidados, a exemplo podemos mencionar o passeio de trem em Paraguaçu Paulista (SP), o passeio entre as cidades de Campinas e Jaguariúna, no estado de São Paulo. Dentro de um contexto relacionado à ampliação da oferta turística e preservação do patrimônio, a criação de novos serviços ferroviários tem sido incentivada pelo Poder Público. Isso ocorre através de investimentos no setor, legislações e outras ações direcionadas para os trens turísticos.

Em suma, o uso turístico do patrimônio cultural é uma forma positiva de exploração econômica, já que pode gerar fundos para sua conservação e, simultaneamente, é capaz de promover a difusão de informações sobre o bem (LOHMANN; PANOSSO NETTO, 2012). Nesta mesma lógica, a criação de um trem turístico seria um auxiliar na preservação do patrimônio ferroviário, além de ampliar a oferta turística em determinado município ou região (BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010; MORAES; OLIVEIRA, 2018).

De acordo com informações obtidas junto à Prefeitura Municipal de Presidente Epitácio, foi realizado o pedido ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) de três vagões para o projeto do Trem Turístico. Ela conseguiu uma locomotiva, uma antiga "Maria Fumaça", para operar esses três vagões e viabilizar a malha ferroviária. Todavia, na entrevista como secretário de turismo de Presidente Epitácio (2017), ele afirmou que os três vagões de passageiros encontram-se no município de Bauru e para serem transportados até Presidente Epitácio teria um custo muito elevado de aproximadamente 400 mil reais por vagões, além do mais, estes vagões encontram-se deteriorados e custaria em média 1 milhão de reais para restaurar os vagões, enquanto a "Maria Fumaça" ela encontra-se no estado de Santa Catarina. Em razão da crise econômica sofrida pelas prefeituras tornou-se inviável no presente

⁸ Foi realizada uma entrevista com a prefeita e o secretário municipal de turismo do município de Presidente Epitácio para obter informações referentes à reativação da ferrovia Sorocaba no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. Cabe salientar que entrevista foi realizada em agosto de 2017.

momento dar continuidade ao projeto de implantação do trem turístico, mesmo tendo o apoio da União das Entidades de Presidente Prudente.

Vale destacar que, a proposta da implantação do trem turístico poderia contribuir para a uma nova opção de atração turística, integrando as cidades para o desenvolvimento do turismo regional, além gerar empregos diretos e indiretos e, conseqüentemente, renda. Entre os objetivos, o projeto coloca o desenvolvimento do turismo ferroviário em âmbito regional; a inclusão dos estabelecimentos do entorno às estações ferroviárias envolvidas; a integração entre o turismo fluvial e a pesca; e a contribuição com desenvolvimento gastronômico, meios de hospedagem e atrativos diversos.

Segundo informações obtidas em entrevistas com o presidente da UEPP e com o secretário municipal de turismo do município de Presidente Epitácio, caso ocorra a reativação da ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente – Presidente Epitácio a malha ferroviária seria compartilhada entre o transporte cargueiro e o trem turístico.

A câmara de vereadores do município de Presidente Epitácio, no mês de junho de 2018 solicitou ao Senador José Antônio Medeiros, que interceda junto ao Ministério dos Transportes, para que a empresa concessionária Rumo Logística responsável pela malha ferroviária paulista (Tronco ferroviário de Presidente Epitácio - Ourinhos - Sorocaba) faça a reativação do supracitado trecho (atualmente em completo abandono) permitido que a Malha Paulista, Malha Sul e Ferrovia Norte Sul estejam em plenas condições de operação para o escoamento de *commodities* gerando emprego e renda para a região de Presidente Prudente. É necessário enfatizar que o município de Presidente Epitácio possui um porto fluvial homologado só aguardando a reativação da ferrovia para iniciar suas operações. (Câmara Municipal de Presidente Epitácio, 2018).

De acordo com as entidades, a reativação da ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente criaria condições para atrair novas indústrias para a região, já que o transporte ferroviário permite a circulação das matérias-primas até as indústrias e o escoamento das mercadorias produzidas por elas até os mercados consumidores. Desde modo, a reativação da ferrovia Sorocabana contribuirá com a integração da região de

Presidente Prudente, na medida em que favorecerá as relações comerciais e sociais entre ela e outras do país, desta forma, alavancará o desenvolvimento regional.

Considerações finais

As ferrovias do Estado de São Paulo tiveram um papel importante no desenvolvimento das cidades e organização do território paulista. Neste sentido, a Ferrovia Sorocabana foi de extrema importância para a fundação e para o desenvolvimento dos municípios da região de Presidente Prudente e teve um papel fundamental no transporte de passageiros e de cargas, além de permitir articulações (mobilidade populacional, comercial, serviços e etc.) entre os municípios.

Todavia, com o desenvolvimento da industrialização, a partir dos anos 1950 as ferrovias perderam seu papel entrando em estagnação e logo em decadência, pois buscavam um sistema de transporte que proporcionasse maior integração entre as regiões, além de atender a demanda do capital internacional. Nesse contexto, surge o rodoviarismo, passam-se, então, a dar importância às rodovias em detrimento às ferrovias, tornando-as antieconômicas e as políticas públicas passaram a priorizar o sistema rodoviário, que trouxe como consequência o desmonte de todo o sistema ferroviário. A partir da construção da rodovia Raposo Tavares no final dos anos 1950, a Ferrovia Sorocabana passou a perder a sua importância no transporte de passageiros.

Em 1970 a ferrovia Sorocabana foi estatizada e passou a ser administrada pela FEPASA. No final da década de 1980 e início da década de 1990, a FEPASA extinguiu o transporte de passageiros em todos os trechos da ferrovia Sorocabana, inclusive entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. No final da década de 1990 a ferrovia Sorocabana foi concedida à iniciativa privada, a Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A. Vimos que a concessão da ferrovia Sorocabana ocasionou sérios problemas, entre eles: fim do transporte de cargas e passageiros, abandono e a degradação do patrimônio público ferroviário, pois em muitos municípios a edificação das antigas estações ferroviárias encontra-se em péssimas condições de uso.

Neste contexto, com a desativação da ferrovia Sorocabana os municípios da região de Presidente Prudente ficaram a mercê de um único modal de transporte (rodoviário). Outro problema que podemos destacar com a desativação da ferrovia é a falta de manutenção dos trilhos, dessa forma, verifica-se a presença da vegetação que cresceu nas suas margens, inclusive nos trechos urbanos. Segundo informações da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, há cobrança junto à Rumo Logística para reativação da ferrovia e também interesse por parte da prefeitura em realizar a revitalização do trecho urbano da ferrovia⁹.

Atualmente, a UEPP vem apresentando propostas de reativação para a ferrovia Sorocabana na região de Presidente Prudente. Com isso a região seria muito beneficiada, pois teríamos outro modal de transporte para o escoamento da produção regional. Além disso, a ferrovia Sorocabana no trecho entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio seria um caminho alternativo para a produção de grãos do Centro – Oeste do país para o porto de Santos no litoral do estado de São Paulo e para o Porto de Paranaguá no litoral do estado do Paraná.

Em suma, a reativação da ferrovia Sorocabana atenderia as demandas do transporte de cargas e também o turismo presentes na região e proporcionaria a implantação de um projeto intermodal de carga, de forma a integrar a hidrovia e ferrovia, por sua vez, poderia atrair novos investimentos para a região de Presidente Prudente, contribuindo para o desenvolvimento regional.

Agradecimentos

À FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pela bolsa de Iniciação Científica do primeiro autor. Ao NUPERG – Núcleo de Pesquisa e Estudos Regionais da Universidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Presidente Prudente.

⁹Mais detalhes em <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=54925>>. Acesso em: 20 nov.2021.

Referências

- ALL. **América Latina Logística**. 2022. Disponível em: <https://relatoweb.com.br/all/>. Acesso em: 23 jan. 2022.
- ANTT.**Agência Nacional de Transportes Terrestres**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/>. Acesso em: 20 jan. 2021.
- BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978. BNDES. PPP, concessão e privatização: quais as diferenças? Disponível em: https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/tipos_desestatizacao. Acesso em: 19 fev. 2021.
- CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2. Ed. Goiânia: UFG, 2017.
- CUNHA, A. S. da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. 2011. 233 f. Dissertação (Mestrado em História) – Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011.
- DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, São Paulo, v. 15, 1944, p. 299 – 308. Disponível em: https://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944_v2_n15_jun.pdf. Acesso em: 10 out. 2021.
- DNIT. **Departamento nacional de infraestrutura de transportes**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br>. Acesso em: 23 jan. 2022.
- GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. São Paulo: FFLCH/USP, 2013.
- FACCIO, A.J. **Infraestrutura ferroviária e privatização**. O caso do ramal Passo Fundo- Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai. 2012. 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Porto Alegre, 2012.
- FICI, R. P. **As ferrovias brasileiras e a expansão para o Centro-Oeste**. 2007. 339 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- FINGER, A.E. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)— Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- FONTELLES, A. B. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. 2003. 40 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia)- Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.
- FRANCISCO, A. M. A quadrícula como estratégia de desenho urbano das cidades planejadas ao longo da linha férrea na Alta Sorocabana. **Oculum Ensaios. Revista de**

Arquitetura e Urbanismo, [S.l.], v. 18, p.1-16, 2021. Disponível em:
<https://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/4781>.
Acesso em: 10 jan.2022.

G1, **Ministério Público Federal luta pela reativação da ferrovia há 15 anos**. 2021. Disponível em:
<<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/12/ministerio-publico-federal-luta-pela-reativacao-da-ferrovia-ha-15-anos.html>> Acessado em: 05 fev. 2021.

KAWABE R.M; FADUL E. M C. Luz e sombra num processo arriscado: a privatização de serviços públicos no Brasil. **Anais do 22º ENANPAD**. Foz do Iguaçu: ANPAD (CDROM).

HERRERA, H. M. **Manchester Paulista?** Formação de classe e lutas de trabalhadores e trabalhadoras têxteis em Sorocaba, 1890 - 1930. 2018. 309 f. Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História: Guarulhos, 2018.

LEITE, J. F. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Hucitec, 1998. 202 p.

LEITE, J. F. **A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972. 249 p.

LOHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do turismo**. 2. ed. ampliada e atualizada ed. São Paulo: Aleph, 2012. (Série Turismo).

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de sertão, **Terra Brasilis** (Nova Série) [Online], n.8, 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 20 nov. 2021.

MARQUES, P. P. **Técnica, modernização e produção do espaço**: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da zona Alta Sorocabana. 2009. 179 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

MARQUES, S. de A. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: IPEA, 1996.

MATOS FILHO, J. C. M; OLIVEIRA, C. W de A. **O Processo de Privatização das Empresas Estatais Brasileiras**. Brasília: IPEA, 1996.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Cartilha de orientação para proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais**. [S.l: s.n.]. Disponível em:
<http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads/publicacoes/cartilha-final-b.pdf> Acessado em: 18 fev. 2021.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia**: patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 203 f. Tese (Doutorado em

Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

MONBEIG, P. Estudo monográfico duma estrada de ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 45. p. 1147-1150, dez. 1946.

MORAES, E. H.; PASSARELLI, S. H. F.; OLIVEIRA, E. R. Preservação e Usos Turísticos do Patrimônio Ferroviário: Panorama dos trens turísticos no estado de São Paulo. **Anais XVIII ENANPUR 2019**, 2019. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienganpur/anais-sts/>>. Acesso em: 19 fev. 2021.

O IMPARCIAL, **Multa diária contra ALL alcança R\$ 67,4 milhões**. Disponível em: <<https://www.imparcial.com.br/noticias/multa-diaria-contrall-alcanca-r-674-milhoes,12673>> Acessado em: 10 fev. 2021.

PAULA, D.A.de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul/dez. 2010.

PAULA, D.A. de. **Fim de Linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. 2000. 356 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PMPP. **Prefeitura Municipal de Presidente Prudente**. 2022. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/index.xhtml>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

PMPE. **Prefeitura Municipal de Presidente Epitácio**. 2022. Disponível em: <<https://www.presidenteepitacio.sp.gov.br/>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

PMS. Prefeitura Municipal de Sorocaba. **Museu da Estrada de Ferro Sorocabana**. 2022. Disponível em: <<https://turismo.sorocaba.sp.gov.br/visite/museu-ferroviario-de-sorocaba-e-macs/>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

PUPIM, R. G. **Cidade e território do oeste paulista**: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. 2008. 238 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

ROSA, Á. D. da. O processo da privatização da Fepasa na década de 90. **Revista de Iniciação Científica da FFC – UNESP**, [S.l.], v.4, n.3, p.105-116, Marília, 2004.

RUMO LOGÍSTICA. 2022. Disponível em: <<https://rumolog.com/>>. Acesso em: 23 de jan. 2022.

SAES, F. de A. M. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. Editora Hucitec, São Paulo, 1981.

SAMPAIO, C. E. A. **Ferrovia Sorocabana**: Proposta de reativação do trecho entre os municípios de Presidente Prudente e Presidente Epitácio. 2018. 127 f. Trabalho de

conclusão de curso (Graduação em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2018.

SANTOS, M.da G. R. **O Moderno Chega de Trem:** Um estudo sobre o impacto da ferrovia numa freguesia (1887 – 1926). 1992. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

SCHIAVON, T. A conformação dos caminhos do Estado de São Paulo: breves correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico. **Confins [Online]**, [S./l.], n.44, 2020, Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/25959>>. Acesso em: 15 nov. 2021.

SILVA JUNIOR, R. F. A formação da infraestrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. **RA EGA (UFPR)**, [S./l.], v. 14, p. 19-33, 2007.

SILVEIRA, M. R. **Circulação Transportes e Logística:** Diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624 p.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** 2003. 454 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003.

SILVEIRA, M. R. Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul (UFSC)**, Florianópolis/SC, v.17, n. 34, p. 118-130, 2002.

SOUZA, F.C; SILVEIRA, M.R. A Estrada de Ferro Sorocabana após a concessão à iniciativa privada e as mudanças nas interações espaciais. In: II Semana de Geografia – UNESP / Ourinhos. **Anais da II Semana de Geografia** – UNESP / Ourinhos. Ourinhos, p.1-6, 2006.

STEFANI, C. R. B. **O sistema ferroviário paulista:** um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 307f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

VENCOVSKY, V. P. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado:** avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. 2011. 172 f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011. Disponível em: <http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/CAMP_5e6fa529bf234d263622e9e8793c96eb>. Acesso em: 10 nov. 2021.

VENCOVSKY, V. P. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro:** uma análise do movimento de produtos agrícolas. 2006. 167 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Unicamp, Instituto de Geociências, Campinas, 2006.

ZAMBELLO, M.H. A história do sindicalismo ferroviário Paulista (1930-1961) In: Araújo, S. M.; Bridi, M. A.; Ferraz, M. (orgs.). **O Sindicalismo Equilibrista:** entre o continuísmo e as novas praticas. Curitiba: UFPR/SCHLA, 2006, p. 349.

ZORZO, F. A. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia**. 1. ed. Feira de Santana:
Universidade de Feira de Santana, 2001. 264 p.

Autores

Carlos Eduardo de Almeida Sampaio – É Graduado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP). Atualmente é Professor da Rede Pública do Estado de São Paulo.

Endereço: R. Roberto Símonsens, 305 - Centro Educacional, Pres. Prudente - SP, 19060-900.

Maria Terezinha Serafim Gomes – É Graduada e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) e Doutora em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é Professora da Graduação e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Endereço: Universidade Estadual Paulista – Campus de Presidente Prudente, Rua Roberto Símonsens, 305, Centro Educacional, Pres. Prudente – São Paulo, Brasil. CEP: 19060-900.

Artigo recebido em: 14 de setembro de 2021.

Artigo aceito em: 01 de fevereiro de 2022.

Artigo publicado em: 01 de março de 2022.