

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

LORENZO AFONSO LOUREIRO TROVATI

**ENTRE OS TRILHOS E O TERRITÓRIO: A ESTRADA DE FERRO
ARARAQUARA E A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE BUENO DE
ANDRADA E DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA ENTRE 1967 E
2025**

São Paulo

2025

LORENZO AFONSO LOUREIRO TROVATI

**ENTRE OS TRILHOS E O TERRITÓRIO: A ESTRADA DE FERRO
ARARAQUARA E A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE BUENO DE
ANDRADA E DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA ENTRE 1967 E
2025**

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado no Departamento de Geografia da Faculdade De Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a María Mónica Arroyo

São Paulo

2025

E assim chegar e partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação é a vida desse meu
lugar
É a vida desse meu lugar, é a vida

Milton Nascimento - Encontros e Despedidas

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, à minha família, por todo empenho e esforço feito por inúmeras gerações de meus antepassados para que eu chegasse onde me encontro atualmente. Agradeço meus pais, Joubert e Cristina, por todo o amor e carinho que me deram. Aos meus avós, Elza, Shirley e Antônio, por todo o sacrifício e ensinamentos. À minha tia Liliane, pelas intermináveis e importantes conversas. Sou eternamente grato à toda minha extensa família, por tudo que fizeram por mim e por preencherem meu coração de alegria e amor.

Agradeço aos amigos de longa data, pelo companheirismo, pelas conversas edificantes e tantos momentos juntos. Aos amigos da Acrópole, que me acompanham há mais de dez anos com conversas sempre enriquecedoras. Aos meus amigos de Campinas, pela amizade e por serem aqueles que me recordam das aspirações e experiências da adolescência: José, Udi, Milan, Caio, Giovanni. Muito obrigado a cada um de vocês.

Agradeço aos amigos que tive o prazer e o privilégio de conhecer e interagir durante os quatro anos de graduação, que muito me auxiliaram nessa jornada: Camilly, Luiz, Henrique, Leonardo, Matheus e tantos outros. Agradeço à minha amiga Iva Helen, por ter me aturado durante grande parte da graduação e por ter sido, acima de tudo, uma grande companheira e amiga. Agradeço aos amigos que fiz nos estágios, pelas experiências profissionais, companheirismo e amizade: Yasmin, Júlia, Caio, Kauê, Ana Paula, Giovanna e todos os demais.

Agradeço à Lary, por tudo que fez em minha vida em tão pouco tempo, pelas importantes conversas e experiências juntos, pelo grande companheirismo e parceria, por ter me ensinado muito sobre a vida e sobre pesquisa acadêmica.

Agradeço ao povo paulista por ter financiado a minha formação em uma universidade pública, gratuita e de excelência.

Agradeço a todos os professores do departamento de Geografia pelas aulas, referências, ensinamentos e conversas. Agradeço, em especial, aos professores Igor Venceslau, Bruno Cândido dos Santos, Simone Scifoni, César Simoni Santos e Élvio Rodrigues Martins. Agradeço, de forma muito especial, à professora Mônica, por ter aceitado me orientar e ter exercido tal papel com muita maestria e parcimônia.

Muito obrigado a todos!

RESUMO

O trabalho investiga como a infraestrutura ferroviária, em especial a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) e seus desdobramentos sob a Companhia Paulista e a FEPASA, conformou a produção do espaço no município de Araraquara e no distrito de Bueno de Andrada entre 1967 e 2025. A partir de uma leitura histórico-geográfica, discute-se a rearticulação dos “fixos” e “fluxos” ferroviários e sua relação com a (re)produção de centralidades e periferias, bem como com a memória e as disputas pelo patrimônio ferroviário no período pós-privatização. O recorte temporal contempla três momentos: (i) a transição da EFA para a Companhia Paulista (1967–1971), com reestruturações operacionais e impactos locais; (ii) a fase FEPASA (1971–1998), marcada por racionalizações, mudanças no balanço cargas x passageiros e recomposição de centralidades urbanas; e (iii) 1998–2025, quando a privatização, a desativação parcial de trechos e novas lógicas logísticas reorientam usos do solo, dinâmicas urbanas e processos de patrimonialização. O estudo combina revisão bibliográfica e análise documental com leitura espacial do território, articulando referenciais da geografia crítica sobre urbanização, circuitos econômicos e território. Conclui-se que a ferrovia funcionou como elemento estruturante de longa duração, cuja reconfiguração técnica e institucional reordena práticas socioeconômicas, morfologias urbanas e sentidos de lugar, evidenciando tensões entre funcionalidade logística, interesses imobiliários e salvaguarda do patrimônio.

Palavras-chave: ferrovia. produção do espaço. Araraquara. Bueno de Andrada. patrimônio ferroviário.

ABSTRACT

This thesis examines how railway infrastructure, particularly the Estrada de Ferro Araraquara (EFA) and its subsequent management under Companhia Paulista and FEPASA, shaped the production of space in the municipality of Araraquara and the district of Bueno de Andrada from 1967 to 2025. Through a historical-geographical approach, it discusses the rearticulation of railway “fixed” assets and “flows” and their connections to the (re)production of urban centralities and peripheries, as well as to memory and disputes over railway heritage in the post-privatization period. The time frame comprises three phases: (i) the transition from EFA to Companhia Paulista (1967–1971), with operational restructuring and local impacts; (ii) the FEPASA phase (1971–1998), marked by rationalization, shifts in the cargo–passenger balance, and a reconfiguration of urban centralities; and (iii) 1998–2025, when privatization, partial line deactivation, and new logistics rationalities reshape land use, urban dynamics, and heritage processes. The study combines bibliographic and documentary analysis with spatial reading of the territory, mobilizing critical geographical frameworks on urbanization, economic circuits, and territory. Findings indicate that the railway acted as a long-duration structuring element whose technical and institutional reconfiguration reordered socioeconomic practices, urban morphologies, and senses of place, revealing tensions among logistics functionality, real-estate interests, and heritage safeguarding.

Keywords: railway. production of space. Araraquara. Bueno de Andrada. railway heritage.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Panorama de Araraquara em 1895 - Atual Avenida Brasil.....	18
Figura 2 - Foto Aérea de Araraquara em 1965.....	23
Figura 3 - Locomotiva GE 2-C+C-2 da CP em trilhos eletrificados na Estação de Araraquara	27
Figura 4 - Artigo do Jornal Estado de São Paulo da edição de 06 de Outubro de 1973 - PAG. 19.....	36
Figura 5 - Artigo do Jornal O Estado de São Paulo da edição de 09 de Julho de 1983 - Pág. 13.....	43
Figura 6 - Vista da praça em Bueno e Coxinhas Douradas	52
Figuras 7 e 8 - Imagens aéreas de Araraquara em 2006 e 2025.....	54
Figura 9 - Parte Frontal da Estação Ferroviária de Araraquara.....	57
Figura 10 - Parte Frontal da Estação Ferroviária de Bueno de Andrada.....	57
Figuras 11 e 12 - Locomotivas abandonadas em Araraquara.....	59

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ALL – América Latina Logística S.A.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CEAGESP – Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CP (CPEF) – Companhia Paulista de Estradas de Ferro

EFA – Estrada de Ferro Araraquara

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

RUMO – Rumo Logística Operadora Multimodal S.A.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA À COMPANHIA PAULISTA (1967–1971): REARTICULAÇÕES E EFEITOS ESPACIAIS.....	16
1.1. Uma breve história de Araraquara, Bueno e a Estrada de Ferro Araraquara.....	16
1.2. A passagem de bastão: da EFA para a Companhia Paulista	21
1.3. Fixos ferroviários, centralidades e a vida urbana local.....	22
1.4. Trabalho ferroviário, prestígio social e cultura material: o caso da Companhia Paulista	24
1.5. Economia política do período (1967–71): entre centralização e preparação da unificação.....	28
1.6. Produção do espaço, redes e circuitos	29
2. FEPASA (1971–1998): UNIFICAÇÃO, RACIONALIZAÇÕES E OS EFEITOS SOBRE ARARAQUARA E BUENO DE ANDRADA	32
2.1. Criação da FEPASA (1971): do mosaico de companhias à rede unificada	34
2.2. A ascensão e estabelecimento da FEPASA	34
2.3. Crise, desmonte e “fim” (anos 1980–1998): da crise fiscal à desestatização	38
2.4. A crise da FEPASA analisada a partir de uma perspectiva internacional e crítica	39
2.5. Efeitos territoriais locais e na produção do espaço: Araraquara e Bueno de Andrada	41
2.6. Encerramento e legados	45
3. Pós-privatização (1998–2025): reestruturações, permanências e reconfigurações espaciais em Araraquara e Bueno de Andrada	48

3.1. Dimensões geoeconômicas, políticas, sociais e geopolíticas da privatização	48
3.2. Impactos na malha local: Araraquara e Bueno de Andrada	49
3.3. Reordenamento urbano, turismo gastronômico, ciclismo e assentamentos.....	50
3.4. Especulação Imobiliária e produção do espaço no entorno das ferrovias.....	53
3.5. Preservação ferroviária, museus e patrimonialização	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	65

INTRODUÇÃO

A ferrovia, enquanto infraestrutura técnica, ultrapassa sua função de mero meio de transporte: ela se constitui como agente de ordenamento espacial, organizando centralidades e redefinindo periferias. No município de Araraquara e no distrito de Bueno de Andrada, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) configurou, ao longo do século XX, um eixo estruturante de circulação e produção territorial. A incorporação da EFA à Companhia Paulista (1967), seguida da integração à FEPASA (1971), e mais tarde o processo de privatização nos anos 1990, revelam como os diferentes momentos da ferrovia expressam mudanças mais amplas da economia e da organização do espaço no interior paulista.

Para compreendermos as dinâmicas espaciais, econômicas e sociais da ferrovia na produção territorial de Araraquara e Bueno de Andrada, deve-se partir a análise e considerar, de maneira integrada, a influência do aspecto físico na construção dessa espacialidade, observando a relação sociedade e natureza. Reside, nessa convergência, a pedra angular da geografia e seu método enquanto campo do conhecimento. Em verdade, é do prussiano Humboldt a expressão que sumariza tal entendimento: “*Erkenntniss der Einheit in der Vielheit*” (“a compreensão da unidade na multiplicidade”). (HARSTHONE, 1978, p. 54).

Portanto, é de fundamental necessidade compreender, principalmente em uma escala local, a disposição física dos elementos naturais e como tal organização influenciou a estruturação ferroviária em Araraquara e Bueno de Andrada. Impera-se, então a necessidade de compreender a relação entre fenômenos tanto de caráter natural quanto do humano:

Não basta estudar isoladamente essas séries diversas de fenômenos; elas não existem isoladas na realidade; estão ligadas umas às outras. A ideia da conexão deve dominar qualquer estudo completo dos fatos geográficos; não nos podemos contentar com a observação de um fato em si ou de uma série isolada de fatos; depois dessa observação inicial, trata-se de recolocar a série no conjunto natural, no conjunto complexo dos fatos em meio aos quais ela se produziu e desenvolveu; é

preciso procurar como ela se prende às séries de fatos que a cercam, em que medida os determinou, e, reciprocamente, em que medida ela sofreu a sua influência. (BRUNHES, 1962, p. 32.)

Para além do olhar holístico entre a relação sociedade e natureza, própria da geografia, o presente trabalho busca versar, ainda, a relação do desenvolvimento e evolução das práticas espaciais - econômicas e culturais - dentro de um sistema-mundo cada vez mais conectado e integrado. Busca-se, portanto, pautado nas compreensões econômicas de autores como Arrighi e Tavares, correlacionando o desenvolvimento e o posicionamento do Brasil frente às alterações nos sistemas globais de comércio e políticas econômicas e como tais circunstâncias afetaram e modificaram a escala local de Araraquara e o distrito de Bueno de Andrada. Nota-se uma intensa transformação, a partir do processo de mudança da fase desenvolvimentista brasileira e o predomínio de políticas neoliberais, a partir dos anos 1990. A mudança de eixo econômico feita pelo Brasil nesse contexto, acompanhando uma tendência histórica mundial, impactou diretamente no objeto de estudo aqui tratado.

Em diante, a análise econômica e social proposta fundamenta-se nos aportes de Milton Santos, para quem a produção do espaço deve ser pensada a partir da articulação entre fixos e fluxos. No caso ferroviário, as estações, os trilhos e os pátios constituem fixos que, em articulação com os fluxos de mercadorias, passageiros e informações, produziram novas centralidades e reorganizaram a economia regional.

Outro conceito central de Santos é a distinção entre o circuito superior e o circuito inferior da economia urbana. Segundo ele, O circuito superior reúne as atividades mais modernas, utilizando tecnologia avançada, capital intensivo e forte articulação com as grandes empresas e com o Estado; enquanto o circuito inferior é caracterizado pela produção artesanal, pelo comércio de pequena escala e pela improvisação como forma de sobrevivência.

A ferrovia em Araraquara deve, portanto, ser entendida em duas dimensões: de um lado, como suporte ao circuito superior, articulando a logística agroexportadora e as políticas estatais de transporte; de outro, como espaço vital para o circuito inferior, acolhendo ambulantes, vendedores locais e pequenos

comerciantes que encontravam nas estações e nos fluxos de passageiros a base de suas práticas econômicas.

Roberto Lobato Corrêa contribui para tal compreensão ao destacar que a região deve ser entendida como o resultado da articulação de processos sociais e espaciais em diferentes escalas (CORRÊA, 1993). A ferrovia, nesse sentido, não se reduz à sua escala técnica, mas opera como mediadora entre as dinâmicas locais de Bueno de Andrada e as redes regionais e nacionais, permitindo compreender como o território se reconfigura diante de decisões tomadas em níveis supra-locais.

Do mesmo modo, Claude Raffestin lembra que toda apropriação do espaço é inseparável das relações de poder. Para o autor, O espaço é anterior ao poder, mas, tão logo o poder se manifesta, o espaço é modelado por ele. Não existe poder sem espaço, e não existe espaço sem poder (RAFFESTIN, 1993).

Assim, os processos de racionalização da FEPASA, a seletividade territorial da privatização ferroviária e mesmo as atuais disputas em torno do patrimônio ferroviário de Bueno de Andrada só podem ser entendidos a partir dessa dimensão política do espaço.

Ao retomarmos geógrafos clássicos como Paul Vidal de La Blache e Camille Vallaux, percebe-se a longa duração desse debate. Para La Blache (1921, p. 31), *“a circulação é a condição essencial da vida das sociedades, pois é ela que anima e dá sentido às formas espaciais”*. Vallaux (1914, p. 87), por sua vez, ressaltava que as vias de comunicação *“não apenas transportam riquezas, mas moldam o território ao longo de sua trajetória”*. Esses aportes ajudam a compreender a ferrovia como fenômeno geográfico que transcende a técnica e adentra as dimensões sociais, econômicas e culturais.

O recorte temporal do trabalho compreende o período entre 1967 e 2025. O ano inicial corresponde à incorporação da EFA pela Companhia Paulista, marco de uma reorganização ferroviária com efeitos espaciais e socioeconômicos importantes. Já 2025 corresponde à análise da situação contemporânea, marcada por abandono parcial da infraestrutura, pela permanência de rugosidades e pelo surgimento de novas economias de memória em Bueno de Andrada, ligadas ao turismo e à gastronomia. O recorte espacial contempla tanto o município de Araraquara, enquanto centralidade

regional, quanto o distrito de Bueno de Andrada, lugar singular onde a ferrovia deixou marcas materiais, simbólicas e identitárias.

O recorte espacial contempla dois níveis complementares:

- O município de Araraquara, centralidade regional estruturada pela ferrovia.
- O distrito de Bueno de Andrada, espaço específico onde a ferrovia deixou marcas materiais e simbólicas profundas, tornando-se laboratório privilegiado para a análise da articulação entre circulação, memória e economia local.

Metodologicamente, a pesquisa combina levantamento bibliográfico e documental, análise cartográfica e trabalho de campo. O objetivo é articular a dimensão técnica da ferrovia com a memória coletiva e com as práticas do circuito inferior da economia, revelando como a presença – e a ausência – dos trens se inscreveu no território.

A justificativa da pesquisa se ancora, portanto, na necessidade de compreender a ferrovia como fenômeno geográfico total, capaz de articular escalas, circuitos e temporalidades. Ao investigar como a Estrada de Ferro Araraquara contribuiu para a configuração espacial de Bueno de Andrada e Araraquara entre 1967 e 2025, busca-se evidenciar que, mesmo diante do desmonte e da privatização, os trilhos permanecem vivos – seja como rugosidades herdadas, seja como patrimônio disputado e ressignificado.

A questão central desta pesquisa consiste em compreender: em que medida a Estrada de Ferro Araraquara (EFA), entre 1967 e 2025, contribuiu para a configuração espacial de Araraquara e, sobretudo, do distrito de Bueno de Andrada?

É possível analisar como a ferrovia, ao longo desse período, não apenas ordenou fluxos de mercadorias e passageiros ligados ao circuito superior da economia, mas também sustentou práticas cotidianas ligadas ao circuito inferior, deixando marcas materiais e simbólicas persistentes no território.

A pesquisa pauta-se, ainda, por objetivos específicos, sendo eles:

- Investigar os efeitos da incorporação da EFA à Companhia Paulista (1967) e da posterior integração à FEPASA (1971) sobre a configuração espacial de Araraquara e Bueno de Andrada;

- Examinar como a ferrovia articulou circuitos da economia urbana, tanto no circuito superior (logística, planejamento estatal, grandes fluxos de carga) quanto no circuito inferior (comércio local, ambulantes, pequenos serviços);
- Identificar as rugosidades e heranças territoriais deixadas pelo desmonte parcial da ferrovia, analisando processos de abandono e reuso;
- Compreender como o patrimônio ferroviário se tornou objeto de disputa e de apropriação, sobretudo no distrito de Bueno de Andrada, por meio de usos turísticos, gastronômicos e culturais;
- Valorizar as memórias e narrativas de ex-ferroviários, moradores e comerciantes locais, como fontes para a compreensão da ferrovia enquanto fenômeno social e territorial;

O trabalho está organizado em três partes principais. Após a presente introdução, o primeiro capítulo analisa o período 1967–1971, marcado pela incorporação da EFA à Companhia Paulista, discutindo as reestruturações operacionais e os efeitos espaciais e econômicos – em diversas escalas – dessa transição. O segundo capítulo trata da fase 1971–1998, correspondente à atuação da FEPASA, enfatizando as racionalizações, os circuitos econômicos e a recomposição de centralidades sob uma nova gestão estatal. O terceiro capítulo aborda o período 1998–2025, com destaque para os efeitos da privatização, a desativação parcial de ramais, o abandono de fixos e a emergência de economias de memória em Bueno de Andrada. Por fim, a síntese analítica busca articular as mediações escalares, os circuitos econômicos e o papel das infraestruturas como ordenadoras do território, encerrando com as considerações finais.

1. DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA À COMPANHIA PAULISTA (1967–1971): REARTICULAÇÕES E EFEITOS ESPACIAIS

1.1. Uma breve história de Araraquara, Bueno e a Estrada de Ferro Araraquara

Araraquara consolidou-se no planalto central paulista ao longo da primeira metade do século XIX. Elevada a vila em 1832, inserindo-se posteriormente, a partir da década de 1830, nas rotas de escoamento do café que avançavam pelo interior paulista. A vila enfrentava problemas para a sua conexão e integração com as demais vilas da província, entretanto, havia uma facilidade geográfica para a nascente comunidade:

“Mas, dentre tantas dificuldades, a região de Araraquara oferecia uma facilidade para a abertura de estradas: era uma região plana e de vegetação baixa, a chamada terra de campos. As estradas que acabaram servindo para pôr Araraquara em contato com outras regiões foram as que demandavam a Minas Gerais, para onde havia inúmeros caminhos, por causa das minas de ouro. De Araraquara ia-se no rumo de Franca, entrando em Minas. Também foi esse motivo que permitiu a abertura de caminhos para Goiás e Mato Grosso, rumo ao norte de São Paulo, passando por Jaboticabal.” (TELAROLLI, 2003, p. 46).

A partir de uma perspectiva geomorfológica, a região do atual município está inserida nas escarpas de circundesnudação periférica (Ab`Saber, 1949) ou ainda, no termo proposto pelo geólogo Almeida (1964), Província das Cuestas.

Entre as décadas de 1830 e 1880, Araraquara permaneceu como uma região que, apesar de sua importância na conexão com diversas áreas da província de São Paulo e de todo o Império, servindo de caminho para conexões entre o litoral e a capital e caminhos que levavam às outras províncias, como Goiás, Minas e Mato Grosso, carecia de conexões mais diretas com outras localidades. Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), Araraquara iniciou um processo de transformação profunda, com a popularização do café, que se espalhava pelo interior paulista em ritmo acelerado (MONBEIG, 1984).

A crescente produção de café na região e o enriquecimento da classe dos fazendeiros e latifundiários fez surgir e consolidar os esforços para a extensão

da malha ferroviária paulista até Araraquara (TELAROLLI, 2003). Em 1884, os trilhos chegaram à São Carlos e, finalmente, em 1885, alcançaram a vila.

O Diário Popular de 19 de janeiro de 1885 anunciava:

Como foi anunciado, efetuou-se ontem (18/01) a inauguração do tráfego provisório do prolongamento desta estrada de ferro, entre São Carlos do Pinhal e Araraquara. À solenidade assistiram o Exmo. Sr. Visconde do Pinhal, coronel Estanislau de Oliveira, diretores da Companhia, o Dr. A. Shimidt (Inspetor Geral) ..., representantes da imprensa da capital, grande número de convidados e empregados da Companhia. O povo de Araraquara e todas as autoridades lá estiveram. O Exmo. Dr. Presidente da Província e convidados de São Paulo foram em trem especial até Rio Claro, onde almoçaram. O trem inaugural seguiu para Araraquara às 10 e 3/4 e chegou às 4 horas.

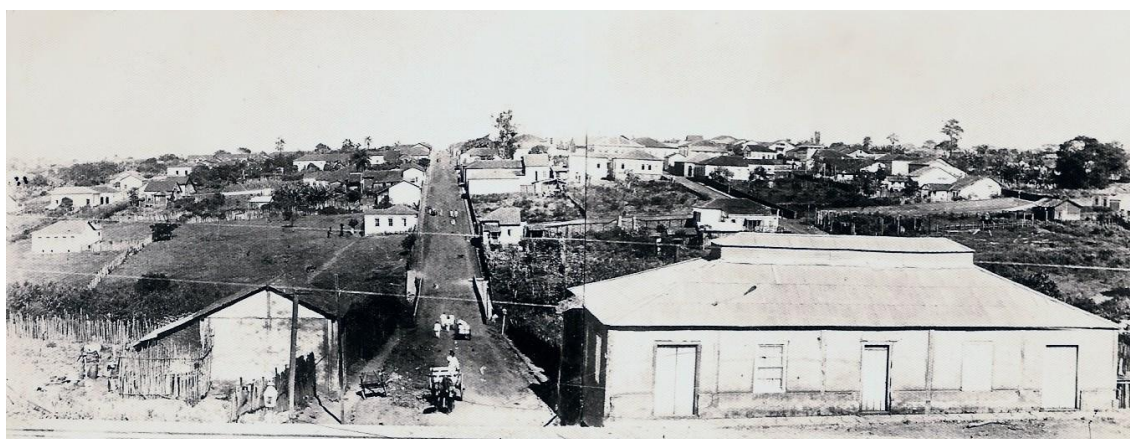
Houve grande entusiasmo, música, foguetes e discursos. Seguiu-se um lauto jantar, oferecido pelo povo araraquarense, e à noite houve baile. Para dirigir esta festa foi nomeada uma comissão especial. Com o novo trecho aberto ao tráfego, ficou o tronco desta via férrea elevado a 128 quilômetros (Araraquara - Rio Claro).

A presença e a construção da estação ferroviária de Araraquara obedeceram aos imperativos morfológicos da região, com o estabelecimento das grandes estruturas ferroviárias nas chamadas “Terras Altas”:

Seus atributos litológicos e morfológicos – sobretudo as baixas declividades médias – fazem as Terras Altas serem muito propícias para a instalação de amplas estruturas urbanas. Não por acaso foi este o compartimento responsável por abrigar o sítio urbano original da cidade e suas instalações pioneiras como a Estação Ferroviária e a Igreja Matriz. Foi nele também que se deu majoritariamente a expansão urbana ao longo dos séculos XX e XXI. (CHELIZ; LADEIRA; OLIVEIRA, 2013, p. 11)

A foto retrata a visão frontal da Estação Ferroviária de Araraquara, na atual Avenida Brasil, no ano de inauguração da estação, em 1895

Figura 1 - Panorama de Araraquara em 1895 - Atual Avenida Brasil



Fonte: MIS de Araraquara

O estabelecimento da estação ferroviária e seus trilhos impõe, sob o território de Araraquara, um importante elemento que, como será visto no decorrer do trabalho, em diversos momentos, atua como auxiliador e também dificultador da produção espacial do município e marca profundamente a forma como a cidade se desenvolve e a relação de seus habitantes com os trilhos.

A Estação Ferroviária de Bueno de Andrada, por sua vez, foi inaugurada em 1º de outubro de 1898, com o nome de Itaquerê. Essa data ficou consagrada como a “fundação” do povoado, pois marcou a fixação do equipamento ferroviário (estação, pátio, desvio) que estruturou o núcleo inicial do assentamento e o início do fluxo de pessoas e mercadorias para o local. Em fontes locais e especializadas, registra-se que a estação foi aberta como “ponta de linha” da EFA e que o 1º de outubro se tornou a efeméride cívica do distrito, atrelada à memória da inauguração do prédio ferroviário.

Do ponto de vista jurídico-administrativo, Itaquerê foi elevado a Distrito de Paz pela Lei estadual nº 2.024, de 27 de dezembro de 1924, permanecendo vinculado ao município de Araraquara. Anos depois, em 29 de maio de 1937, a Lei estadual nº 2.974 alterou a denominação para “Bueno de Andrada”, em homenagem ao engenheiro e político Antônio Manuel Bueno de Andrada, personagem ligado a empreendimentos ferroviários e à vida pública paulista.

No plano socioespacial, a estação funcionou como pólo organizador do cotidiano e da economia local, articulando serviços, comércio e sociabilidades

na plataforma e no seu entorno, de onde partiam e chegavam trens de passageiros e cargas que conectavam o distrito à sede municipal e ao “oeste” paulista. Pesquisas recentes com base em depoimentos e acervos locais mostram como a circulação ferroviária marcava ritmos semanais (paradas dominicais, embarques, despacho de gêneros) e como o equipamento estruturou práticas, ofícios e memórias comunitárias, uma evidência da capacidade dos “fixos” ferroviários (estação, pátio, casa do chefe, telégrafo) de produzir e ancorar “fluxos” (gente, mercadorias, informação) na longa duração. (DEMARZO, 2014).

A consolidação urbana e regional de Araraquara e seu distrito, Bueno de Andrada, entre 1885 e 1967 está estreitamente vinculada à implantação e à expansão da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) e às articulações com as demais companhias paulistas. No último quartel do século XIX, a cidade orbitava economias de base agroexportadora (café) e carecia de um meio de transporte eficiente e regular para integração aos centros consumidores. Como sintetiza estudo comparativo sobre Araraquara e demais municípios, “a distância dos centros consumidores a que se encontravam Araraquara e sua região acabou por retardar o seu desenvolvimento” (OLIVEIRA, 2018, p. 5). A ferrovia surge, assim, como meio técnico de conexão que reordena fluxos e reposiciona a cidade na rede de conexão regional, em linha com a leitura de Milton Santos sobre o papel dos sistemas técnicos na produção do espaço (SANTOS, 1996).

No plano histórico-empresarial, a gênese da EFA explicita racionalidades geoeconômicas e políticas próprias do período. “A EFA, fundada em 1895 por Guilherme Lebeis e pelos diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães & Foz, surgiu durante a quarta fase de expansão ferroviária dentro do regime de plena liberdade, resultando em uma menor assistência do Estado”, em meio aos efeitos do Encilhamento e à queda dos preços do café (DESTRO, 2023, p. 57). Ainda segundo a autora, o primeiro trecho, ligando Araraquara a Ribeirãozinho (Taquaritinga), entrou em obras em 1896, já sob forte pressão financeira, o que levou a sucessivas chamadas de capital e pedidos de auxílio (DESTRO, 2023, p. 57). Esses elementos dialogam com a interpretação de Silveira (2003) sobre a “importância geoeconômica” das ferrovias como infraestrutura que responde a estratégias de integração territorial, estando, entretanto, sujeitos aos interesses

agrários e financeiros, ao mesmo passo em que inaugura novas centralidades regionais (SILVEIRA, 2003).

No território, a condição de “ponta de trilho” e, gradativamente, de entroncamento conferiu a Araraquara notória capacidade de comando regional, intensificando o circuito superior da economia (beneficiamento, serviços técnicos, finanças, comércio atacadista). Como observa Lourencetti, no Oeste paulista, “foi evidente a maior participação do caminho-de-ferro no desenvolvimento da região das cidades que permaneceram como ‘ponta de trilhos’ por mais tempo” (LOURENCETTI, p. 4). Para Araraquara, isso significou consolidar funções de distribuição, armazenagem e processamento vinculadas ao café e, mais tarde, à diversificação agrícola e industrial, em coerência com a noção de rede urbana e centralidade discutida por Roberto Lobato Corrêa (CORRÊA, 1989).

A ferrovia materializou-se também como força modeladora da morfologia urbana local. A necessidade de transpor a barreira física dos trilhos levou a obras de articulação viária e passagens, integrando áreas em expansão (como Vila Xavier) ao núcleo central. Um documento histórico local registra que “uma medida mitigadora para a questão foi a construção da passagem subterrânea, em meados de 1908, que liga a Vila Xavier ao centro da cidade”, acompanhada do prolongamento de artérias e de novas pontes (RODRIGUES; FIORIN; SOUZA, 2020, p. 7). Esses “fixos” (estações, pátios, oficinas, rotundas, passagens) ancoraram a circulação de “fluxos” (pessoas, mercadorias, informação), conformando, na chave de Santos, um espaço produzido pela copresença e pela coevolução entre objetos técnicos e ações (SANTOS, 1996).

Entre as décadas de 1910 e 1930, a expansão física da EFA rumo ao Noroeste consolidou o papel de Araraquara como nó de articulação regional, com estações-tipo e serviços multiplicando-se ao longo do tronco e seus prolongamentos (DESTRO, 2023). Esse avanço reestruturou a economia urbana, fortalecendo atividades do circuito superior (casas comissárias, armazéns, oficinas ferroviárias, bancos) e alimentando circuitos inferiores associados ao comércio de miudezas, à hospedagem popular e aos serviços cotidianos nas vizinhanças das estações. A literatura clássica sobre “café e

idades” no eixo Araraquara–São Carlos confirma que a urbanização regional se fez a par à ferrovia, ora precedendo-a, ora sendo por ela induzida (PACHECO, 1988).

A partir dos anos 1950 e, em especial, às vésperas do recorte de 1967, a inflexão rodoviária nas políticas de transporte passa a afetar o sistema de trilhos e sua centralidade na circulação de passageiros. Célia Regina Stefani resume o processo: a “gênese desse quadro de degradação [...] teve suas bases fincadas, entre outros fatores, na escolha política pelo transporte rodoviário” (STEFANI, 2007, p. 7). Em Araraquara, os efeitos são seletivos: a persistência do movimento cargueiro e de atividades industriais/serviços ferroviários conviveu com a gradual marginalização dos serviços de passageiros e com pressões de reestruturação urbana nas áreas contíguas à linha. Esse pano de fundo histórico-estrutural é decisivo para compreender o período posterior (1967 em diante), quando a transição institucional (EFA–Paulista–FEPASA e posterior privatização dos ramais), a racionalização de fluxos e as rugosidades do patrimônio ferroviário acentuam as tensões entre os trilhos e o território.

Em síntese, entre 1885 e 1967, a EFA e suas malhas correlatas: (i) integraram Araraquara às grandes correntes de circulação, superando constrições locais e de conexão; (ii) reconfiguraram a hierarquia urbana regional; (iii) moldaram a forma urbana por meio de fixos que viabilizaram fluxos, nos termos de Santos (1996); e (iv) sofreram, ao final do período, a concorrência de um paradigma rodoviário que redirecionou investimentos e mobilidades (STEFANI, 2007, p. 7). Esses resultados oferecem o lastro histórico-teórico para o trabalho aqui realizado, dedicado ao pós-1967, no qual se analisará, com maior profundidade, a reestruturação institucional e territorial dos trilhos em Araraquara e em Bueno de Andrada.

1.2. A passagem de bastão: da EFA para a Companhia Paulista

A transição institucional que inaugura o período aqui examinado dá-se com o ato de transferência da administração da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP). Como registram os estudos setoriais do Governo paulista, a fusão [das ferrovias] passa a ser feita

então, passo a passo, por meio de decretos. O primeiro deles, assinado em 1967, transferiu para a Companhia Paulista a administração da Estrada de Ferro Araraquara. Na sequência, o Executivo promoveu a uniformização jurídico-empresarial das malhas, transformando as antigas estradas estaduais em sociedades anônimas (decretos de 1969) e criando as condições para a solução de unificação definitiva em 1971.

Essa operação deve ser lida como mudança na governança dos fluxos e não apenas como mutação societária: ela deslocou o centro de decisões sobre tráfego, manutenção e investimentos dos “fixos” ferroviários (pátios, oficinas, rotundas, armazéns) do circuito decisório próprio da EFA para a racionalidade técnico-contábil da CP. Em termos, houve uma recombinação entre materialidade das redes (traçado, estações, pátios) e seu conteúdo social e político (normas, rotinas, comando).

No espaço urbano de Araraquara, esse novo comando repercutiu na organização do trabalho, nas dinâmicas de circulação e na vida de usuários, assim como na pauta de investimentos de conservação, temas que retomaremos nas seções seguintes.

1.3. Fixos ferroviários, centralidades e a vida urbana local

A literatura recente sobre patrimônio e morfologia ferroviária em Araraquara ajuda a captar, no plano local, os efeitos da rearticulação 1967–71. Estudos sobre o complexo ferroviário (estação, oficinas, rotunda e vilas operárias) mostram que, apesar da continuidade de usos ferroviários pesados, houve fragmentação socioespacial no entorno, em especial na Vila Xavier, “cuja subsistência [...] foi fragmentada com a supressão do sistema ferroviário pelo rodoviário” (RODRIGUES; FIORIN; SOUZA, 2020, p. 144). A produção do espaço se reordenou num par de áreas contrastantes - “região de serviços altamente valorizada” versus “região de evasão industrial e predominância residencial”, delimitadas pela linha férrea - resultando numa “condicionante física” que tende a polarizar os investimentos e a valorização imobiliária.

Figura 2 - Foto Aérea de Araraquara em 1965



Fonte: MIS de Araraquara

A Figura 2 captura o pátio e a linha-tronco da EFA atravessando a malha urbana de Araraquara e evidencia duas dinâmicas complementares: uma centralidade mais consolidada e verticalizada no lado do “centro”, com maior adensamento e serviços; e um tecido residencial de baixa a média densidade do outro lado dos trilhos, associado historicamente a bairros operários e a atividades industriais/logísticas contíguas à ferrovia. Essa assimetria é coerente com a literatura sobre a localização industrial e a formação de bairros operários “do lado oposto” ao núcleo original quando a ferrovia se instala, caso em que Araraquara tem a Vila Xavier como exemplo clássico (PACHECO, 1988).

Do ponto de vista morfológico, a foto também registra a superação progressiva da “barreira” ferroviária por obras de transposição. Anteriormente, durante grande parte do século XX a ligação entre a Vila Xavier e o centro fora garantida por uma passagem subterrânea e pelo prolongamento de eixos viários com novas pontes; com o crescimento dos fluxos e novas necessidades de expansão da malha urbana, outros acessos foram abertos. Na própria paisagem

de 1965, observa-se o viaduto que conecta os dois lados, nomeado de Leonardo Barbieri, reforçando o papel desses “fixos” na integração intraurbana. Em termos da sua discussão teórica, é um bom exemplo da relação de fixos e fluxos na produção do espaço urbano.

A figura de 1965 é, ainda, um retrato do momento limiar de mudanças institucionais e funcionais. Até então, a EFA seguia articulando o circuito produtivo regional e sustentando funções industriais e de serviços no seu entorno; ao mesmo tempo, já se desenhava o crescimento da malha rodoviária que, nos anos seguintes, reorientaria parte dos investimentos e das acessibilidades urbanas. Os estudos sobre Araraquara como “cidade ferroviária” mostram como a ferrovia atraiu grande atividade industrial e causou muitas transformações urbanas, mas também como, com o avanço das rodovias, o sistema de passageiros foi progressivamente marginalizado e os trilhos intraurbanos passaram a conviver com pressões de abandono e reconversão de usos.

Esse par dialético entre fixos e fluxos é clássico em Santos e permite qualificar, para nosso recorte, como a CP passou a operar os fixos da antiga EFA para otimizar fluxos (técnicos e contábeis) num momento de crescente competição rodoviária. Na leitura de Silveira, citando Santos, “os modos de produção escrevem a história no tempo; as formações sociais, no espaço” (SANTOS, 1977), oferecendo-nos uma chave para ler a transição EFA→CP como mudança de forma de regulação dos fluxos, que se inscreve no território araraquarense (pátios, oficinas, acessos, servidões) e reclassifica centralidades e periferias.

1.4. Trabalho ferroviário, prestígio social e cultura material: o caso da Companhia Paulista

Nos anos finais da década de 1960, trabalhar na ferrovia seguia associado a status e orgulho na cultura das cidades ferroviárias do interior paulista. Em diversas obras e entrevistas com ex-funcionários da Companhia Paulista, tem-se um componente quase constante em todos os relatos: trabalhar nas ferrovias era um motivo de orgulho e sinônimo de bom emprego. Os filhos de ferroviários

frequentemente reproduziam essa trajetória profissional; nas vilas, o modo de vida ferroviário articulava moradia, sociabilidade e disciplina do trabalho . Ainda no plano das representações, a memória social associa a CP à qualidade e distinção do serviço, como ilustra o registro de que, no auge, “os passageiros de trem carregavam ideias de elegância, organização e boa educação” - um *ethos* que a CP cultivou inclusive em restaurantes de bordo e serviços de primeira classe (síntese cultural que também conformou expectativas sociais sobre a ferrovia).

Nos relatos de antigos trabalhadores da CP e que passaram pela transição desta para a FEPASA, como o caso do relato de Nelson Franco, fica evidente a qualidade associada à CP e o seu lento declínio a partir da FEPASA:

“Antigamente o trem dava gosto de trabalhar, né? O trem de luxo era muito falado. Um dos carros americanos tinha um tapete marrom no corredor, tinha que encerar, dar lustro, ficava bonito, viu? Aqueles carros de antigamente, você entrava dentro deles assim, era quase idêntico sentar dentro de um avião. Era bonito mesmo! Cada carro de primeira tinha sua fronha, tudo passadinho para gente colocar nos bancos. Tinha organização. Esse tempo aí já era Fepasa, mas ainda tinha um pouco de restinho da Companhia Paulista, ainda tinha.” (LOSNAK, 2003. p. 253.)

A boa reputação dos trens da Companhia Paulista - limpeza, pontualidade, carros de aço e serviços de bordo - é um exemplo de como o “circuito superior” (altos investimentos, tecnologia e organização) estrutura e, ao mesmo tempo, induz atividades do “circuito inferior” ao redor das estações, não só em Araraquara. Em diversas linhas do estado de São Paulo, a Paulista eletrificou trechos e introduziu material rodante moderno, consolidando padrões de conforto e regularidade que geravam fluxos previsíveis de passageiros e cargas (LANNA, 2016; STEFANI, 2007). Essa previsibilidade ampliava as oportunidades de pequenos serviços e comércios cotidianos - vendedores ambulantes nas plataformas, quitandas, bares, pensões, engraxates, carregadores de malas, consertos rápidos - que orbitavam a estação e captavam a renda trazida pelos trens. Trata-se, portanto, da complementaridade dinâmica entre os dois circuitos da economia urbana: o circuito superior cria as condições

técnicas e temporais (o “ritmo” dos fluxos), enquanto o circuito inferior adapta-se e amplia o alcance social do consumo por meio de bens e serviços baratos, de pequena escala e forte capilaridade local (SANTOS, 2008; CATAIA; SILVA, 2013).

Figura 3 - Locomotiva GE 2-C+C-2 da CP em trilhos eletrificados na Estação de Araraquara



Fonte: MIS de Araraquara

A memória social sobre a Paulista reforça esse encadeamento. Em outras cidades do interior, como Bauru, são recorrentes depoimentos que associam a empresa a um padrão de excelência: “não dá para esquecer os vagões azuis impecáveis da Paulista” (LOSNAK, 2003, p. 174). Essa “imagem de qualidade” não se esgotava na experiência dentro do trem; ela irradiava um valor simbólico e demanda regular para o entorno ferroviário, favorecendo pequenos negócios de alimentação e serviços que sincronizavam seus horários aos trens mais procurados (o “Rápido Azul”, os noturnos, os dominicais). Ao operar com alta confiabilidade, a Paulista reduzia incertezas típicas de mercados populares (estoque perecível, tempo ocioso), baixando custos de transação para quem comprava e vendia no raio da estação - um exemplo claro de como a qualidade no circuito superior repercute produtivamente no circuito inferior.

Do ponto de vista conceitual, é importante sublinhar que essa relação não é mecânica nem harmônica: há complementaridades, concorrências e subordinações. A literatura recente que reatualiza a teoria dos dois circuitos

destaca que eles “não constituem sistemas fechados”, mas se apresentam interligados por relações de complementaridade e, muitas vezes, de subordinação (CATAIA; SILVA, 2013, p. 71). Na prática, o prestígio e o cuidado técnico da Paulista elevavam preços de certos serviços formais (bar, restaurante, hotel), ao passo que o circuito inferior respondia com ofertas mais baratas e flexíveis, ampliando o acesso da população trabalhadora aos benefícios da ferrovia, ainda que de menor qualidade ou luxo. Estudos sobre trabalho informal em contextos ferroviários - ainda que com foco metropolitano - mostram como a previsibilidade de fluxo e a concentração de usuários nos horários de pico ancoram estratégias de venda, crédito e redes de sociabilidade típicas do circuito inferior (ABREU, 2025; R. SANTOS, 2019).

Toda a valorização simbólica associada à antiga CP é central para o entendimento: a transferência EFA→CP não atuou apenas na eficiência operacional; ela reorganizou o aspecto social que “frequenta a rede”, sustentando práticas e lealdades no trabalho e no consumo ferroviário, com efeitos na coesão comunitária de bairros ferroviários e no prestígio dos ofícios (maquinistas, agentes, pessoal de via-permanente) - efeitos que, como veremos no próximo capítulo, serão redefinidos pela FEPASA.

1.5. Economia política do período (1967–71): entre centralização e preparação da unificação

Do ponto de vista institucional, 1967–71 aparece como fase de transição. Depois do primeiro decreto (1967), que deslocou a administração da EFA para a CP, decretos de 1969 consolidaram a uniformização jurídica das estradas estaduais em S.A., preparando a unificação. Em 28 de outubro de 1971, a Lei estadual n. 10.410 institui a FEPASA, explicitando, logo no art. 1º, a unificação das linhas da CP, Mogiana, Sorocabana e EFA sob uma sociedade de economia mista a ser constituída: “A exploração, manutenção e expansão do sistema constituído pelas linhas férreas [...] serão atribuídas, mediante unificação à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.”.

Os imperativos presentes na lei - modernizar, especializar e ganhar escala - aparece também na síntese de Lima (2019) sobre os objetivos da estatal:

unificar 5.251 km de vias e racionalizar serviços, reduzindo atividades intensivas em trabalho, como bagagens, encomendas e transporte de animais, com enxugamento do quadro de pessoal nos anos seguintes (dados de base 1971) .

Embora a Lei 10.410/1971 marque o ponto de chegada institucional, é no quadriênio 1967–71 que se operam regras e rotinas - no tráfego, na manutenção e no planejamento - que reconfiguram a produção do espaço em Araraquara. A infraestrutura ferroviária e seus elementos deram suporte a novos arranjos de fluxos (cargas/passageiros, horários, prioridades), ao passo que a circulação rodoviária avançava, tensionando o circuito inferior (comércio e serviços de proximidade, pensões, bares e pequenos escritórios ferroviários) nas proximidades dos trilhos.

1.6. Produção do espaço, redes e circuitos

A transferência do comando da EFA para a Companhia Paulista, em 1967, só revela plenamente seus efeitos quando entendida com a compreensão de que rede não é apenas a infraestrutura: ela é uma forma material (traçado, pátios, oficinas, estações) atravessada por um conteúdo social e político (normas, rotinas, valores, expectativas). A técnica ganha sentido social pelo modo como é operada e apropriada. Nesse sentido, a mudança EFA→CP é mais que uma mera mudança institucional e mais uma recombinação entre fixos e fluxos, pois altera quem decide e como se decide o que, quando e por onde circula - e isso reescreve usos e centralidades no território urbano de Araraquara.

Essa leitura se robustece quando trazemos a noção de formação socioespacial: os modos de produção escrevem a história no tempo; as formações sociais, no espaço. Em termos operacionais, a incorporação do ramal da EFA a uma racionalidade técnico-contábil da CP reclassifica a hierarquia dos seus fixos, condensa decisões de tráfego e manutenção e redistribui centralidades - efeitos que se gravam no tecido araraquarense sob a forma de valorização de certos subespaços (próximos a serviços e centros de comando) e desvalorização relativa de outros, em linha com o novo regime de fluxos. Em outras palavras, o que muda no período de 1967–1971 não é só a titularidade dos ativos, mas o regime de regulação da circulação capaz de produzir espaço

ao redefinir continuidade/descontinuidade, proximidade/distância, centro/periferia.

A escala local confirma e dá corpo empírico a essa interpretação. Na Vila Xavier e no entorno ferroviário de Araraquara, os estudos de morfologia e patrimônio registram que a substituição de funções e prioridades (em contexto de competição rodoviária) fragmentou a subsistência ferroviária, rearticulando sociabilidades e mercados de trabalho; ao mesmo tempo, consolidou-se uma polarização entre uma “região de serviços altamente valorizada” e outra de “evasão industrial e predominância residencial”, delimitadas pela linha férrea. Trata-se de um efeito espacial típico de reestruturações de rede: onde os fluxos se intensificam e se qualificam, os fixos se tornam plataforma de valorização; onde rareiam, a descontinuidade vira barreira e a reprodução da vida cotidiana precisa se reinventar.

Por fim, a categoria dos circuitos da economia urbana (Santos, 1979) ajuda a discriminar quem ganha e quem perde nessa recombinação. A racionalização associada à CP - e, ao final do período, preparada para a unificação que gerará a FEPASA - tende a fortalecer o circuito superior (planejamento, finanças públicas/estatais, grandes fluxos de carga e serviços de maior complexidade) e pressionar o circuito inferior (pequenos comércios, serviços e ofícios de proximidade que orbitavam o movimento do trem e o cotidiano das estações). Em Araraquara, isso se traduz na especialização funcional de certos trechos e na compressão das redes econômicas que dependiam do vai-e-vem de passageiros, bagagens e encomendas. O resultado é um espaço produzido por uma rede que mudou de conteúdo: os trilhos seguem, os pátios existem, mas o que “frequenta” a rede e como a rede é governada deslocou-se - e com isso se deslocaram valores, trabalho, centralidades e oportunidades no período 1967–1971, assim como posteriormente.

No período 1967–1971, Araraquara vivenciou a passagem do comando da EFA para a CP (1967), a uniformização jurídica (1969) e a unificação empresarial consagrada na Lei 10.410/1971, que instituiu a FEPASA. O processo, guiado pela diretriz de modernização, reescalou prioridades de

investimento e rotinas operacionais, reorganizando a produção do espaço urbano e os arranjos socioeconômicos ligados aos trilhos (fixos/fluxos e circuitos). Esse é o pano de fundo para, no próximo capítulo, discutir a incorporação à FEPASA e os impactos subsequentes - no trabalho, nos serviços e na morfologia urbana de Araraquara.

2. FEPASA (1971–1998): UNIFICAÇÃO, RACIONALIZAÇÕES E OS EFEITOS SOBRE ARARAQUARA E BUENO DE ANDRADA

Este capítulo parte da hipótese de que a FEPASA deve ser tratada menos como epílogo do ciclo ferroviário paulista e mais como mediação histórica e territorial entre dois regimes de mobilidade: de um lado, a “ferrovia total”, na qual o passageiro, as cargas e as encomendas e os serviços cotidianos organizavam sociabilidades e economias de proximidade; de outro, a ferrovia logístico-concessionada, orientada à especialização de cargas, à racionalização de custos e à centralização decisória. É nessa zona de passagem - e também de conflito de interesses e propostas - que se reconfiguram, em Araraquara e em Bueno de Andrada, as centralidades urbanas, as escalas de integração regional e os usos sociais do patrimônio ferroviário.

Interpreta-se a FEPASA como um momento de rearranjo dos fixos para sustentar fluxos seletivos de maior escala (commodities agrícolas e industriais), com simultânea compressão do circuito inferior: o enfraquecimento dos serviços ligados ao passageiro e às pequenas remessas, que antes alimentavam o pequeno comércio, as pensões, os ofícios e os encontros cotidianos ao lado e junto dos trilhos. Esse movimento encontra ressonância na ideia de seletividade espacial e re-hierarquização da rede urbana (CORRÊA, 1986): decisões técnico-empresariais e políticas redirecionam investimentos e acessibilidades, reforçando nós estratégicos e rarefazendo conexões locais.

A categoria de territorialidade (RAFFESTIN, 1993) permite ler a FEPASA como um reordenamento de relações de poder no território: a unificação das antigas companhias sob uma gestão estatal única, seguida de racionalizações e, ao fim, da concessão privada, alterou quem decide, para quem e como os trilhos funcionam. Esse processo repõe o velho embate, já intuído por La Blache e Vallaux, entre a racionalidade técnica (a busca de eficiência, padronização, controle de custos) e a vida de relações (usos cotidianos, práticas sociais, memórias e identidades ancoradas na estrada de ferro). No plano geoeconômico, dialoga-se sobre a função estruturante das ferrovias nos circuitos

produtivos e com trabalhos recentes que tratam da virada logística e de seus efeitos territoriais no interior paulista (VENCOVSKY, 2011).

No recorte empírico deste TGI, a FEPASA é o operador histórico que explica, sucessivamente: a desativação seletiva de trechos e serviços de passageiros, a especialização da malha em poucas cadeias de carga, a produção de rugosidades - fixos herdados que perdem função plena - e a refuncionalização desigual de imóveis e traçados (do isolamento por grades ao uso cultural). Em Araraquara, tais processos deslocam centralidades do entorno da estação para eixos rodoviários e polos logísticos; em Bueno de Andrada, erodem a mediação cotidiana entre roça e cidade que o trem assegurava, ampliando a dependência do automóvel e deprimindo economias de proximidade. Esses efeitos dialogam com a literatura local sobre história e patrimônio ferroviário-industrial, assim como com estudos regionais (DESTRO, 2023; RIBEIRO, 2019), que ajudam a articular memória, preservação e políticas de mobilidade.

A estrutura do capítulo acompanha o ciclo institucional e espacial da FEPASA em quatro movimentos. Na Seção 2.1, reconstrói-se a criação da FEPASA (1971) e o sentido da unificação das antigas companhias, explicitando objetivos, instrumentos e a mudança de escala da gestão ferroviária. A Seção 2.2 analisa a chamada ascensão por racionalização nos anos 1970 - especialização de fluxos, retração do passageiro e reconfiguração dos fixos - à luz de Santos e Corrêa. A Seção 2.3 discute a crise e o fim (anos 1980–1998), quando o aperto fiscal, o endividamento e a orientação logística culminam na incorporação ao processo de desestatização e na passagem ao regime concessionado. A Seção 2.4 busca analisar a crise no setor a partir de uma perspectiva internacionalizada. Por fim, a Seção 2.5 aprofunda os efeitos territoriais em Araraquara e em Bueno de Andrada, mapeando rugosidades, conflitos de uso e possibilidades de reuso que conectem patrimônio, mobilidade e economias locais.

Posto tudo isso, este capítulo posiciona a FEPASA como uma peça interpretativa importante para compreender a passagem de um regime ferroviário integrado à vida urbana para outro, centrado na eficiência logística. Ao articular os aportes de Santos, Corrêa, Raffestin, La Blache/Vallaux, Silveira e a bibliografia empírica recente, baseando-se especialmente em recortes de jornais e exposições a

respeito do papel da companhia, busca-se demonstrar que a história institucional da FEPASA é, simultaneamente, história da produção do espaço: um processo que reorganiza circuitos econômicos, redefine territorialidades e inscreve, nos trilhos e em seu entorno, as tensões entre técnica, mercado e vida social.

2.1. Criação da FEPASA (1971): do mosaico de companhias à rede unificada

A criação da FEPASA, em 28 de outubro de 1971, representou o ponto de inflexão do sistema ferroviário paulista, ao unificar companhias até então encampadas pelo Estado (Companhia Paulista, Mogiana, Sorocabana e Estrada de Ferro Araraquara) sob uma direção única com objetivos explícitos de “modernizar o sistema ferroviário no estado” (Lei Estadual nº 10.410/1971). A própria lei, no art. 1º, atribui à nova sociedade anônima a exploração, manutenção e expansão das linhas então integrantes dessas ferrovias, formalizando a unificação e a mudança de escala da gestão ferroviária estadual.

Essa unificação foi precedida, desde os anos 1960, por um movimento de encampação e pela percepção, em círculos técnicos e governamentais, de que as redes “individuais” eram inadequadas frente à crise econômica e ao reordenamento das políticas de transporte. O Instituto de Engenharia de São Paulo chegou a propor, em 1961, a formação de uma “Rede Ferroviária Paulista”, proposta que reapareceu em projetos de lei de 1962, 1966 e, finalmente, em 1971, quando se aprovou a criação da FEPASA (NUNES, 2011).

No plano técnico-operacional, a FEPASA nascia com cerca de 5.251 km de vias e aproximadamente 36,6 mil empregados, anunciando reestruturações, a “especialização” do transporte e cortes de serviços de alta intensidade de mão de obra (bagagens/encomendas, transporte de animais e, gradualmente, passageiros de longo curso).

2.2. A ascensão e estabelecimento da FEPASA

Nos primeiros anos, a própria FEPASA reconhece uma reorientação na divisão de funções entre modais. Em balanço interno, a empresa admite que “na verdade, a malha rodoviária tomou para si o transporte de bens de consumo e

manufaturados”, reservando-se à ferrovia “o transporte de granéis” (Relatório FEPASA/1980).

A documentação da companhia repete o diagnóstico no ano seguinte: “com a estrutura rodoviária hoje existente no país, o transporte ferroviário se especializou progressivamente nos granéis” (Relatório FEPASA/1981). Esse programa de especialização técnica - típico do circuito superior da economia de circulação - andou junto de metas explícitas: “reter e explorar mais cargas” (ênfase da própria FEPASA), como registram os relatórios internos analisados por Stefani.

Ao mesmo tempo, a empresa fomentou serviços suburbanos com apoio financeiro externo, especialmente na Região Metropolitana de São Paulo, enquanto gradualmente retraía o transporte regular de longa distância. O balanço é duro com o passado recente: por muitos anos, perdeu-se o ‘trem da história’ - e quando a demanda caiu, “tentou-se camuflar a queda com a inclusão, nas estatísticas, de passageiros de trens suburbanos” (Relatórios FEPASA/1981).

Em 1992, a assimetria dos investimentos torna visível a prioridade logística (cargas) sobre o passageiro de longa distância: recursos maciços destinados a material de carga e à rede suburbanizada, frente a valores muito menores para “trens de médio e longo percurso” (STEFANI, 2007).

Do ponto de vista geográfico, essa nova racionalização é coerente com a leitura de Santos sobre fluidez potencial/efetiva: infraestrutura e normas criam “possibilidades de circulação”, mas é o uso seletivo pelos agentes que produz a fluidez efetiva - e seus ganhos e perdas localizados (SANTOS, 2003).

No território paulista, o discurso da logística ganha apelo a partir da década de 1970 e se consolida nos anos 1990, fazendo das ferrovias “sistemas técnicos eficazes” a serviço de corredores de exportação e de cadeias de commodities (VENCOVSKY, 2011).

Nas páginas do “O Estado de S. Paulo” entre 1973 e 1979, a trajetória da FEPASA aparece como uma sequência de decisões que deslocam a empresa

do papel de organizadora do território para o de administradora de um passivo crescente. As matérias sobre a extinção da oficina de Araraquara (1973) e o risco de falência (1979) funcionam como capítulos de um mesmo enredo: desmonte técnico e mudança econômico-operacional. Lidas em conjunto, essas peças permitem ver, em chave geográfica, a desarticulação entre fixos e fluxos, a perda de centralidade funcional de Araraquara na rede (CORRÊA, 2006), a consolidação do rodoviarismo como orientação macro (SILVEIRA, 2003) e a preparação de um ciclo de saneamento e concessões (VENCOVSKY, 2011), com efeitos sobre a memória e o patrimônio ferroviário (DESTRO; RIBEIRO; LOURENCETTI) e sobre os circuitos econômicos urbanos (SANTOS, 1996).

Figura 4 - Artigo do Jornal Estado de São Paulo da edição de 06 de Outubro de 1973 - PAG. 19

Fepasa extingue oficina e provoca problema social

Da Sucursal de Campinas

A **Fepasa** está extinguindo as oficinas da antiga Estrada de Ferro Araraquarense — EFA — em Araraquara, consideradas como as mais modernas do Estado, e transferindo o equipamento para o pátio de recuperação de Rio Claro, precariamente instalado, sem condições de absorver o material que está recebendo em grande escala, nos últimos três meses.

A mudança, embora negada publicamente pelo secretário dos Transportes, Paulo Salim Maluf, já esvaziou cerca de 70 por cento dos pavilhões da oficina e as seções foram embarcadas em 16 vagões. A extinção começa a gerar dificuldades financeiras para os 350 operários e artífices que trabalham nas oficinas, criando ainda um problema social para a cidade — tipicamente comercial — que não possui mer-

pela **Fepasa**. Na verdade, sabe-se que embora o secretário dos Transportes negue o fechamento da unidade de Araraquara, o plano quinquenal das ferrovias, lançado recentemente pelo governo do Estado, prevê a centralização desse departamento apenas em Rio Claro.

Todo o material que essa oficina recebe está sendo montado em caráter provisório e só

prévia a implantação de uma estrutura operacional definitiva. O conjunto de **Araraquara** só não está capacitado para processar reparos em locomotivas elétricas e uma adaptação desse setor custaria cerca de 300 mil cruzeiros, menos de 10 por cento do custo atual da transferência da oficina.

Enquanto a **Fepasa** necessita de 1.200 operários para fazer funcionar a oficina de Rio Claro, em **Araraquara**, apenas 25 por cento desse contingente produz o dobro, em função da eficiência do equipamento, renovado constantemente até o ano passado, desde que a unidade foi montada em 1949, contrastando com a de Rio Claro que mantém basicamente a mesma estrutura inicial de quase um século. Alguns ferroviários acreditam que a **Fepasa** está criando um **oficina política** para satisfazer os interesses da diretoria da ex-Companhia Paulista.

A retirada do material da oficina reduziu as necessidades operacionais dos ferroviários que não podem mais contar com as horas extras e os prêmios de produção para compensar o baixo salário médio de 800 cruzeiros. Os artífices temem a ocorrência de novo remanejamento de pessoal que irá prejudicá-los. Todos estão vinculados a **Araraquara** desde o início do funcionamento das oficinas, possuem casa própria, graças aos estímulos durante o período da EFA e têm filhos estudando.

A transferência para outras repartições do Estado causará transtornos para as famílias e a cidade está arriscada a perder praticamente cerca de dois mil habitantes. Outros setores da extinta EFA já estão desaparecendo de **Araraquara**, inclusive o prédio de oito andares, sede dos escritórios centrais da companhia, colocado em concorrência pública para venda.

Fonte: Jornal Estado de São Paulo

Em 1973, o jornal já registrava o desmonte do polo técnico local: “A Fepasa está extinguindo as oficinas da antiga EFA em Araraquara, consideradas como as mais modernas do Estado, e transferindo o equipamento para o pátio de recuperação de Rio Claro, precariamente instalado” (O ESTADO DE S. PAULO,

06 out. 1973, p. 19). Para o município de Araraquara, a supressão da oficina significou, primeiro, queda abrupta da massa salarial ligada ao setor ferroviário (redução de empregos, rebaixamento de quadros, deslocamentos compulsórios), com efeitos imediatos também sobre o circuito inferior urbano - bares, pensões, pequenos comércios e serviços cotidianos no entorno - e, em seguida, perda de encadeamentos produtivos que abasteciam a manutenção (marceneiros, metalúrgicos, fornecedores de insumos), comprimindo a base econômica de bairros ferroviários e do centro (SANTOS, 2004). Em termos de estrutura urbana, a retirada do equipamento gerou vazios e subutilização de áreas ferroviárias (*brownfields*), pressionando o município a lidar com conflitos de uso do solo, segurança e manutenção de grandes glebas técnicas sem função, enquanto mobilidades cotidianas antes ancoradas nos turnos e na acessibilidade ao pátio se reconfiguraram de modo mais disperso e rodoviarizado. No plano regional, Araraquara tem sua centralidade funcional rebaixada na rede estadual (CORRÊA, 1997), perdendo competências e decisões para outros nós, o que reduz a capacidade de comando sobre fluxos e oportunidades de trabalho qualificado. Esse movimento é coerente com o rodoviarismo de longo curso (SILVEIRA, 2003) e com a tendência, diagnosticada por Stefani (2007), de retração do passageiro e de concentração operacional em poucos corredores, deixando cidades médias com equipamentos obsoletos e usos residuais. No plano da memória e do patrimônio, a desativação da oficina acelera a transição de “ferrovia-território” para “resíduo patrimonial” (DESTRO, 2023; RIBEIRO, 2017; LOURENCETTI, 2015), ao desfazer rotinas, sociabilidades e saberes que davam sentido ao lugar e ao trabalho, uma perda que não é apenas econômica, mas morfogenética, pois altera os fundamentos materiais e também simbólicos da produção do espaço araraquarense. De fato, como será visto adiante, a desativação da oficina influenciará o município de Araraquara, que fará diversos projetos de requalificação urbana e novo uso dos trilhos e dos ativos da ferrovia.

2.3. Crise, desmonte e “fim” (anos 1980–1998): da crise fiscal à desestatização

O aperto fiscal do final dos anos 1980, somado ao endividamento e ao contencioso trabalhista, enfraqueceu a capacidade de investimento e sustentação de serviços não rentáveis. Conforme citado, “Ao mesmo tempo em que se reduzia a participação dos serviços de transporte de passageiros, bagagens, encomendas e animais, tanto na RFFSA quanto na FEPASA ampliava-se o transporte de mercadorias, processo que tornou essas empresas cada vez mais especializadas em transportar algumas poucas mercadorias cujas participações no total cresceram ao longo dos anos [...]. Logo, passaram a atender em cada uma dessas divisões administrativas, apenas a alguns poucos grupos de clientes cujas mercadorias, em sua maioria matérias-primas, eram e são remetidas aos polos da indústria nacional ou para os portos de exportação.” (NUNES, 2011, p. 220-221).

Em 1998, após dificuldades financeiras persistentes, a FEPASA foi transferida à órbita federal e incluída no Programa Nacional de Desestatização. No leilão de 10 de novembro de 1998, venceu o Consórcio Ferrovias e surgiu a Ferrovia Bandeirantes (Ferroban), que passou a operar a maior parte da malha paulista e uma porção do Sudeste mineiro - com 4.235 km e conexão direta ao Porto de Santos e a ALL, FCA e Novoeste.

O arranjo concessionado de pós-1998 redefiniu o uso e a gestão de ativos urbanos (estações isoladas por grades, refuncionalizações culturais, transferências de imóveis), ao mesmo tempo em que consolidou a concentração do sistema em poucos grandes grupos, com forte assimetria entre malha e carga efetivamente transportada.

No domínio metropolitano, consolidou-se o Trem Metropolitano de São Paulo (CPTM), com ampliação de rede e forte crescimento de demanda, o que delimita claramente dois mundos: a metrópole ferroviária (passageiros) e o interior concessionado (cargas).

2.4. A crise da FEPASA analisada a partir de uma perspectiva internacional e crítica

A partir das contribuições de Celso Furtado, os anos 1980 configuram uma interrupção do projeto desenvolvimentista e a emergência de uma nova forma de dependência, articulada à crise da dívida externa, à financeirização e ao ajuste recessivo. Desde o choque Volcker (1979–82), o Brasil foi empurrado para um regime de juros altos, escassez de divisas e compressão do investimento público, com efeitos imediatos sobre infraestrutura e empresas estatais. Furtado descreve esse período como o da “construção interrompida”, no qual o Estado perde capacidade de coordenar o desenvolvimento, o tecido industrial se fragiliza e o padrão de consumo imitativo das elites continua pressionando a balança de pagamentos (FURTADO, 1992). Em termos territoriais e logísticos, isso significa queda sustentada do investimento em manutenção e expansão de redes (energia, transporte, saneamento) e desorganização do planejamento de longo prazo, cenário no qual a ferrovia - intensiva em capital fixo e coordenação - passa a acumular atrasos tecnológicos e operacionais.

A leitura furtadiana se complementa com Maria da Conceição Tavares, para quem a passagem da substituição de importações ao capitalismo financeiro implica a dominância de critérios de curto prazo, a volatilidade macroeconômica e o “*stop-and-go*” do crescimento. Na prática, observa-se que o Estado perde a capacidade de formar poupança pública suficiente para sustentar grandes sistemas técnicos e de induzir encadeamentos produtivos (TAVARES, 1972). A indústria de bens de capital ligada ao setor ferroviário - material rodante, sinalização, via permanente – sofre com as descontinuidades; a expansão da malha rodoviária, por sua vez, atua reforçando o rodoviarismo em detrimento do transporte de passageiros sobre trilhos.

Do ponto de vista da crise do Estado, Bresser-Pereira e Nakano mostram como a inflação inercial, o endividamento e a deterioração fiscal corroem a capacidade de investimento e gestão, abrindo caminho para reformas liberalizantes e privatizações na década seguinte (BRESSER-PEREIRA; NAKANO, 1987; BRESSER-PEREIRA, 1992). Em setores de redes, isso se traduz na combinação entre congelamento tarifário (ou contenção de reajustes),

sucateamento do parque e reorientação de recursos para nichos de maior retorno, no caso ferroviário, cargas a granel e corredores de exportação, enquanto o passageiro de média e longa distância é gradualmente rebaixado. A convergência com o diagnóstico da CEPAL é evidente: a “década perdida” resultou em queda do investimento e desestruturação produtiva, com impactos diretos na infraestrutura de transporte e na conectividade interna (CEPAL, 1990).

Esse pano de fundo macroeconômico ajuda a explicar o declínio e posterior fim da FEPASA e do transporte de passageiros de média e longa distância no território paulista: não se tratou apenas de uma suposta “ineficiência intrínseca” da ferrovia, mas da combinação entre restrição externa, ajuste doméstico e neoliberalização da política econômica. Em termos de geopolítica do capitalismo, Arrighi evidencia que, em fases de transição sistêmica e financeirização, infraestruturas nacionais são reencaixadas a circuitos globais de acumulação, orientando-se mais por métricas de produtividade, atrelado ainda a cadeias exportadoras (ARRIGHI, 1996). Harvey interpreta a passagem para os anos 1990 como um “conserto espacial” (spatial fix) via privatizações e acumulação por despossessão, deslocando ativos públicos para o circuito privado e reprogramando a ferrovia para fluxos seletivos (HARVEY, 2003). Nesse quadro, a priorização de cargas e a concentração de ativos em consórcios orientados ao comércio exterior tornam o passageiro um resíduo institucional - e seu apagamento em Araraquara e Bueno de Andrada é, antes de tudo, efeito de escolhas sistêmicas, tanto em escala local quanto internacional.

Para além, se Lenin leu o imperialismo como a fase de fusões, monopólios e exportação de capitais, o arranjo concessionado dos anos 1998-2000 materializa uma versão contemporânea dessa lógica: grandes grupos organizam corredores, coordenam investimentos e priorizam certos territórios em detrimento de outros, enquanto os serviços que não alimentam cadeias rentáveis (como o passageiro regional) são descontinuados ou relegados a órbitas específicas (metropolitanas) sob outra governança (LÊNIN, 2010). Em suma, a década de 1980 fornece a chave para o desfecho da FEPASA: uma crise macroeconômica, de escala e atendendo a um movimento de cunho global, que corroeu o Estado investidor, abriu espaço a reformas pró-mercado e legitimou a

reprogramação logística da malha - com implicações diretas sobre a produção do espaço e os circuitos econômicos de Araraquara e Bueno de Andrada.

2.5. Efeitos territoriais locais e na produção do espaço: Araraquara e Bueno de Andrada

Voltando a análise à escala local, é possível observar como as escolhas de gestão da FEPASA reconfiguraram a produção do espaço em Araraquara e no distrito de Bueno de Andrada:

- **Reordenamento de centralidades:** a redução (e posterior supressão) de serviços de passageiros, bagagens e encomendas - que alimentavam economias de rua, comércio de proximidade e sociabilidades em torno das estações e paradas - esvaziou centralidades que haviam sido estruturadas pelo cotidiano ferroviário. Houve enfraquecimento de funções do circuito inferior nas faixas imediatas dos trilhos (ambulantes, despachantes, pensões, pequenos reparos), ao mesmo tempo em que fluxos do circuito superior (grãos, insumos industriais) se intensificaram, porém com baixa capilaridade local. Os próprios documentos da FEPASA sustentam a diretriz de “desativação onde não se justifica conservar”, que, na prática, atingiu ramais e paradas de menor densidade - exatamente as escalas que conectavam Bueno de Andrada ao conjunto regional.
- **Rugosidades e “vazios funcionais”:** a literatura recente sobre Araraquara mostra a passagem de um traçado férreo estruturador para um leito marginalizado, com edifícios e pátios em abandono parcial, refuncionalizações pontuais e conflitos de uso. O resultado é uma paisagem de rugosidades - fixos herdados sem função plena - e oportunidades de reuso que dependem de política urbana e preservacionista ativa.
- **Memória e patrimônio:** trabalhos locais destacam a riqueza do patrimônio ferroviário e industrial de Araraquara e defendem valorizações seletivas (estações, oficinas, rotundas) como estratégia de ativação

urbana. O reconhecimento institucional e inventários nacionais pós-RFFSA reforçam essa agenda preservacionista, abrindo caminhos para reconversões com uso público e educativo.

No caso específico de Bueno de Andrada, distrito rural cuja vida material e simbólica se articulava às escalas de proximidade do trem (paradas, encomendas, viagens curtas, relações de trabalho), o fim do serviço de trem de passageiro produziu uma dupla dinâmica: (a) perda de funções ferroviárias cotidianas ligadas ao circuito inferior, com efeitos sobre comércio e serviços locais; (b) maior dependência dos fluxos rodoviários regionais e da circulação automotiva individual, deslocando centralidades para eixos viários e reduzindo o papel de mediação territorial que o trem exercia entre roça e cidade. Em termos da teoria dos fixos e fluxos (Santos), houve um “desgarramento” dos fixos ferroviários na escala do distrito e reconcentração de fluxos em nós regionais (pátios de cargas seletivas), aprofundando a seletividade territorial.

A retirada da oficina da FEPASA em Araraquara, ainda nos anos 1970 e mencionada no capítulo anterior, funcionou como mais um “evento-gatilho” para uma sequência de redefinições do uso do solo ferroviário que os jornais dos anos 1980 registram em detalhe. Ao extinguir um grande fixo técnico e laboral, abriu-se um vazio funcional no coração da cidade. A partir de Milton Santos, a perda do fluxo que dava sentido àqueles fixos converteu-os em “rugosidades” disponíveis a novas racionalidades urbanas. Esse hiato alimenta a passagem do problema “ferrovia que atrapalha” para a oportunidade “faixa central a requalificar”, pauta que o Plano Diretor e as matérias destacam: parque linear, equipamentos coletivos e, em certos momentos, a simples perspectiva de loteamento.

Do ponto de vista da geografia urbana crítica, o que os excertos revelam é uma demonstração prática do processo de revalorização do espaço descrito por David Harvey: a desativação de funções produtivas centrais abre margem à “destruição criativa” e ao *spatial fix* em direção às bordas (industrialização em outro eixo, Tutóia–Bueno de Andrada), enquanto o centro é reconvertido para usos mais rentistas. A controvérsia entre parque público e parcelamento privado repõe a dialética valor de uso × valor de troca (CARLOS, 2017): as necessidades

coletivas de mobilidade, lazer e memória enfrentam a captura das rendas fundiárias centrais pelo circuito superior da economia urbana. A própria imprensa explicita o risco de “especulação imobiliária”, caso a empresa simplesmente loteasse as terras ociosas.

Nesse interstício, surge a proposta do “metrô de superfície”, conforme reportagem do Estadão: reaproveitar a malha existente para transporte de passageiros no cotidiano operário, conectando Vila Xavier, Ceagesp, Vilares e bairros populares ao centro.

Figura 5 - Artigo do Jornal O Estado de São Paulo da edição de 09 de Julho de 1983 - Pág. 13

Em Araraquara, Fepasa aprova plano ferroviário

Do correspondente em
ARARAQUARA

O presidente da Fepasa, Cyro de Laurenza, aprovou ontem, em Araraquara, parte do projeto apresentado anteriormente pelo prefeito Clodoaldo Medina, criando um sistema de transporte ferroviário municipal nesta cidade. Laurenza chegou quinta-feira a Araraquara, onde teve uma reunião com prefeitos da região, com a finalidade de resolver os problemas enfrentados por suas cidades no que diz respeito à Fepasa, cujos trilhos atravessam o perímetro urbano da maioria delas.

O metrô de superfície terá um percurso inicial de aproximadamente sete quilômetros, interligando a estação ferroviária do centro da cidade e a fábrica da Villares. Ele deverá funcionar somente nos horários de pico, onde o número de passageiros viabiliza sua implantação. “Este trem vai atender basicamente os 1.500 funcionários da Villares, mas será um transporte opcional para as populações de vários bairros de Araraquara, também para funcionários de outras empresas, como a Ceagesp”, informa o prefeito Clodoaldo Medina.

A composição do metrô contará com quatro carros de passageiros que se encontram sem utilização em Fernandópolis e que serão reformados pela Villares de Araraquara sem

ônus para a Fepasa. Esta, por sua vez, colocará em funcionamento uma locomotiva movida a óleo diesel, segundo informou o presidente Cyro de Laurenza. A previsão é de que o metrô comece a operar em janeiro ou fevereiro do ano que vem.

“Esta medida ora aprovada vai ao encontro da nossa proposta de reativar o transporte ferroviário de passageiros a nível de toda a Fepasa”, enfatizou Cyro de Laurenza. E o prefeito de Araraquara completou: “Ocorrerá uma significativa economia de combustível, pois a Villares utiliza hoje cerca de 38 ônibus para transportar seus funcionários”.

ORIGINAL

O projeto original do metrô de superfície para Araraquara vai além do que foi aprovado pelo presidente da Fepasa. O estudo concluído pela assessoria de Planejamento da Prefeitura em março último, propõe que a composição térrea sirva um percurso de 22 quilômetros, partindo de um extremo de Araraquara — a antiga e hoje desativada estação do Ouro — até o município de Américo Brasileiro, passando por vários bairros de população operária e indústrias, além do centro da cidade.

“O trecho entre a Villares e o centro de Araraquara deve ser definitivo e não experimental. Com o tempo ele servirá para determinar a viabilidade do projeto original total”, finalizou Cyro de Laurenza.

Fonte: Jornal Estado de São Paulo

Trata-se de uma reordenação de fixos, visando a reduzir o custo social de deslocamento e fortalecendo os circuitos econômicos do município, proporcionando ganhos no deslocamento e, conseqüentemente, na produtividade. Sob uma perspectiva harveyana, o plano poderia contrabalançar a tendência de mercantilização do solo central com uma infraestrutura pública produtora de valor de uso. Não saiu do papel porque esbarrou na crise financeira e organizacional da FEPASA, no regime rodoviarista vigente e na ausência de um arranjo de governança/financiamento que integrasse empresa estadual, município e indústria local; em outras palavras, o projeto de mobilidade socialmente orientado sucumbiu a uma combinação de restrições fiscais e prioridades de valorização fundiária.

A sequência de reportagens também aponta uma reescala de funções urbanas: enquanto o centro é projetado para parque e comércio, o complexo produtivo é empurrado para o eixo Tutóia–Bueno de Andrada. Lê-se aí a ação de agentes distintos - Estado municipal, empresa ferroviária, capital imobiliário e industrial - compondo uma arena de produção do espaço na qual decisões técnicas sobre o traçado dos trilhos são, de fato, decisões políticas sobre quem ganha e quem perde com a reconfiguração do território (CORRÊA, 2006). Para Bueno de Andrada, esse desenho significa novos fixos logísticos e pressões ambientais/viárias típicas de periferização industrial; para o centro, ganhos potenciais de qualidade urbana acompanhados do risco de elitização.

As propostas que defendiam um parque ferroviário com preservação ativa (como passeios de “Maria-Fumaça”) abrem uma nova frente analítica, apesar da sua impossibilidade. Os trabalhos de Marina Destro e Eduardo Bacani Ribeiro ajudam a perceber que o patrimônio da mobilidade não é apenas objeto, mas um conjunto técnico-territorial e memória de trabalho. Quando a requalificação se limita a “paisagizar” o vazio, empobrece-se a história material da ferrovia e perde-se uma oportunidade de produzir centralidade pública com conteúdo (musealização in situ, educação patrimonial, turismo de memória), integrável a uma eventual rede de transporte sobre trilhos.

No balanço, o ciclo 1970-80 em Araraquara evidencia três movimentos combinados: redução da presença ferroviária do centro (saída da oficina;

proposta de mudança da estação); tentativa de reinvenção funcional via metrô de superfície (que fracassa) e, por fim, uma aposta na revalorização do solo central (parque/equipamentos ou loteamento) com deslocamento industrial ao longo da periferia de Araraquara. Esse tríptico confirma a leitura de Ana Fani sobre a cidade-mercadoria e de Harvey sobre a urbanização do capital: a crise de um sistema técnico abre campo para novos arranjos espaciais que, se não forem guiados por uma política redistributiva de mobilidade e de memória, tendem a subordinar o valor de uso do solo da cidade aos imperativos do valor de troca.

2.6. Encerramento e legados

O fim da FEPASA, formalmente consumado em 1998 com a federalização e posterior concessão da malha paulista, encerra para além de um ciclo institucional; ele reordena regimes de uso do território e reprograma a própria configuração espacial dos trilhos no interior paulista, como será detalhado no próximo capítulo. Observa-se os diversos momentos da ferrovia, desde a unificação (1971), seu apogeu (anos 1970) e a crise (anos 1980–1990) representaram uma passagem gradual do uso otimizado e quase pleno da infraestrutura - em que passageiros, encomendas, cartas e uma grande variedade de cargas possibilitaram o funcionamento da estrutura ferroviária - para uma ferrovia logístico-concessionada, especializada em cargas selecionadas e orientada por critérios de eficiência, custo e governança corporativa.

Como observado, o ciclo FEPASA pode ser lido como uma recomposição sucessiva dos fixos para sustentar fluxos cada vez mais seletivos e longos, em detrimento do uso cotidiano capilar, próximo, que alimentava o circuito inferior da economia (serviços junto à estação, comércios de pequeno porte, hospedarias). A retração do passageiro e das pequenas remessas - primeiro como estratégia de “enxugamento”, depois como escolha de racionalização econômica - reduz a densidade dos trilhos, com desativação de trechos, ao mesmo tempo em que aumenta sua funcionalidade logística (circuito superior). A fluidez efetiva passa a depender de decisões de poucos agentes (empresa, Estado, clientes-chave), e não mais do somatório das práticas locais.

Sob a FEPASA, o comando estatal unificado reorienta a rede; no pós-1998, a concessão desloca a decisão para consórcios privados regulados, que otimizam cadeias de valor específicas (grãos, combustíveis, insumos industriais) segundo métricas de produtividade e risco.

Em Araraquara, esses mecanismos se tornam visíveis: deslocamento de centralidades do entorno da estação e do pátio para eixos rodoviários e polos logísticos; rugosidades ferroviárias (oficinas e galpões subutilizados, trechos ociosos) que se convertem em obstáculos, oportunidades de reuso ou objetos de disputa urbana; refuncionalizações seletivas (estações como equipamentos culturais/comerciais), com ganhos urbanísticos localizados, mas também perda de continuidade e isolamento e consequente abandono do patrimônio remanescente, como será visto detalhadamente. Em Bueno de Andrada, a erosão das funções ferroviárias cotidianas fragiliza a mediação campo-cidade antes garantida pelo trem: cresce a dependência do automóvel e do transporte fretado, e a antiga estação se reinscreve como economia de memória (uso gastronômico, turístico de fim de semana), mais simbólica do que funcional. O distrito também se adapta à sua nova realidade, posterior ao fim do transporte de passageiros.

O balanço, portanto, não é apenas “perdeu-se o passageiro e ganhou-se a carga”. Ele indica uma reorganização do território: a malha deixa de articular densamente a vida urbana e passa a conectar poucos pontos muito importantes a longas distâncias, reduzindo a granulometria das trocas locais e condicionando a urbanização a lógicas rodoviárias. Aprofunda-se a tensão entre racionalidade técnica e vida de relações (Vallaux, 1912), tensão que reaparece nas controvérsias sobre cercamentos, passagens em nível, barreiros acústicos e usos “não ferroviários” do patrimônio.

Do prisma geoeconômico, a transição FEPASA → concessões privadas consolida a ferrovia como infraestrutura crítica das cadeias exportadoras, reforçando a dependência de mercados globais e de operadores oligopolizados (SILVEIRA, 2003). Isso ajuda a explicar por que, no interior, os ganhos de eficiência logística convivem com “perdas urbanas” (desconexão funcional dos

bairros próximos aos trilhos) e “perdas” (dispersão de responsabilidades sobre imóveis e traçados).

3. Pós-privatização (1998–2025): reestruturações, permanências e reconfigurações espaciais em Araraquara e Bueno de Andrada

3.1. Dimensões geoeconômicas, políticas, sociais e geopolíticas da privatização

A privatização e segmentação do sistema ferroviário nos anos 1990 reorganizou os fixos e fluxos da circulação de cargas em escala nacional, aprofundando o papel dos corredores de exportação e subordinando, em uma escala ainda maior, os serviços ferroviários à lógica do circuito superior da economia (finanças, trading, agroindústria), com efeitos difusos nos territórios locais. No plano institucional, a separação entre cargas e passageiros foi concluída com a criação da CPTM e a extinção dos serviços de longo curso, enquanto os contratos de concessão priorizaram metas de produtividade e segurança para as cargas, abrindo caminho a fusões e à tendência de monopolização de malhas estratégicas (Stefani registra a supressão do passageiro de longo curso e o avanço das fusões já no início dos anos 2000).

Entre 2015 e 2025, o eixo paulista consolidou-se sob a Rumo Logística, após a incorporação da ALL aprovada pelo CADE, condicionada a medidas concorrenciais. A Malha Paulista teve a prorrogação antecipada do contrato, com carteira de obras até 2032 sob acompanhamento da ANTT, reforçando a orientação exportadora do corredor até Santos.

Normativamente, o “Marco Legal das Ferrovias” (Lei 14.273/2021, regulamentado em 2022) introduziu o regime de autorizações privadas, ampliando instrumentos para novos trechos e reaproveitamento de linhas ociosas - um redesenho regulatório que reforça a posição das corporações logísticas no comando dos fluxos, ao mesmo tempo em que exige novas capacidades estatais de coordenação territorial.

Nesse contexto, Harvey ajuda a ler o período como um movimento de “acumulação por despossessão” em infraestruturas: ativos ferroviários e direitos de passagem são requalificados como plataformas de valorização para cadeias globais, enquanto o valor de uso local (mobilidade cotidiana, integração intra-

regional) perde centralidade em favor do valor de troca (eficiência logística exportadora). A crítica de Stefani ecoa essa tensão ao apontar que a priorização de cargas e a descontinuidade do passageiro implicaram “liquidação” de serviços e material rodante, além da adequação do sistema às demandas da iniciativa privada.

Corrêa e Raffestin aportam, aqui, o enfoque sobre poder e organização espacial: a concessão reordena competências e redefine quem controla os “comandos” do território (decisão de investimentos, horários, pátios, traçados), produzindo novas assimetrias entre atores corporativos, Estado e sociedade local. A leitura por circuitos (Santos, 1996; Silveira 2003) mostra que cadeias longas e capital-intensivas (soja, açúcar, celulose) ganharam fluidez, enquanto o circuito inferior e usos sociais da ferrovia (memória, turismo cultural, mobilidade local) ficaram dependentes de políticas locais e de mobilizações patrimoniais.

3.2. Impactos na malha local: Araraquara e Bueno de Andrada

No plano local, Araraquara assistiu à combinação da intensificação do tráfego de cargas no corredor (Malha Paulista), uma nova utilização de pátios e imóveis ferroviários, e o fim de usos sociais ligados ao passageiro e ao cotidiano urbano - processos que deixaram marcas materiais (galpões subutilizados, estações com funções administrativas ou museais) e exigiram novos arranjos urbanos. Estudo sobre o patrimônio ferroviário local registra a resiliência de alguns fixos (oficinas, rotundas) e, simultaneamente, o abandono de outros imóveis e a insuficiência de políticas preservacionistas, com a antiga estação como exceção de salvaguarda.

Em Bueno de Andrada e no eixo vicinal Araraquara–Matão (Estrada Graciano da Ressurreição Affonso), a expansão periurbana e a multifuncionalidade do entorno revelam a coexistência de agricultura, lazer e fluxos pendulares, intensificados pelo uso da via como “rota de fuga” de pedágio e pela proliferação de equipamentos de lazer (clubes, chácaras, restaurantes). Esse mosaico de usos ajuda a explicar o adensamento de funções não ferroviárias junto ao traçado histórico, deslocando centralidades do “lado rodoviário” do corredor.

3.3. Reordenamento urbano, turismo gastronômico, ciclismo e assentamentos

A dialética uso × troca (Ana Fani; Santos) aparece de forma nítida no reordenamento do distrito: a praça/estação e o pequeno centro se reconfiguram como “vitrine” de lazer e gastronomia, o que as fontes qualificam como a transformação de Bueno em “centro gastronômico”. Isso conecta memória, paisagem e consumo, muitas vezes sem reativar plenamente a função ferroviária social. As atividades de lazer periurbano - inclusive rotas informais de ciclismo no eixo da Graciano da Ressurreição Affonso - consolidam a imagem de “qualidade de vida” e autenticidade rural-urbana, fenômeno descrito por Ana Rute do Vale ao tratar do lazer ecológico e da pressão de usos na borda urbana.

O Assentamento Horto de Bueno de Andrada, criado em 1997–1998 na interface rural-urbana, sintetiza contradições: parcerias com a agroindústria canavieira, subordinação da renda da terra, impactos ambientais (queima, agrotóxicos) e, ao mesmo tempo, trajetórias de diversificação produtiva (leite, milho, feijão, hortas, aves) e iniciativas comunitárias (como a “Festa do Milho Verde”, 1998). Esses movimentos revelam oscilações entre a captura pelo circuito exportador e tentativas de recompor a autonomia camponesa e o abastecimento local — um laboratório vivo para discutir circuitos superior/inferior e a produção do espaço sob hegemonia do agronegócio.

A atual configuração de Bueno de Andrada expressa uma transição de “nó ferroviário” para centralidade periurbana articulada por eixos rodoviários e fluxos de lazer. Com a extinção dos serviços regionais de passageiros - cuja última circulação entre Campinas e Araraquara ocorreu em 15 de março de 2001 - a conexão cotidiana por trilhos desapareceu, e, desde então, a mobilidade das pessoas passou a depender exclusivamente de ligações rodoviárias (linhas de ônibus) e do transporte individual. O antigo edifício da estação foi ressignificado como Museu Ferroviário em Araraquara, enquanto o pátio operacional em Bueno segue subordinado ao circuito de cargas de longa distância, sem função de transporte público local, intensificando a dissociação entre valor de uso social e valor de troca logístico do traçado ferroviário.

No plano infraestrutural, a centralidade prática do distrito se reorganizou ao longo da Estrada Vicinal Graciano da Ressurreição Affonso (ARA-080), que liga Araraquara a Bueno e segue em direção a Matão. A vicinal ganhou investimentos recorrentes e, ainda que modestos, programas municipais de qualificação, inclusive a presença de praça de pedágio e pautas legislativas sobre duplicação, acostamentos e segurança viária, reforçando seu papel como corredor de acesso para moradores, visitantes e trabalhadores que se deslocam diariamente entre o distrito e a sede municipal.

É nesse contexto que o distrito consolidou uma imagem de destino gastronômico, ancorada no caso emblemático das “Coxinhas Douradas”, cuja origem remete a 2001 no Bar e Merceria Freitas, negócio tradicional da família Freitas. O produto regional, divulgado por crônicas, mídia local e jornalistas, tornou-se atrator regular de visitantes e eixo de economia que converte memória e paisagem em consumo, com desdobramentos para o comércio de fim de semana e para o uso do espaço público na “estação-praça”.

Figura 6 - Vista da praça em Bueno e Coxinhas Douradas



Fonte: autoria própria (2025)

A cena captura a nova centralidade de Bueno de Andrada como destino de lazer e consumo: em primeiro plano, bicicletários, pergolado de madeira e calçamento recente compõem um pequeno conjunto de mobiliário urbano - bancos de concreto e áreas de estar - implantado pelo Governo do Estado para acolher o fluxo turístico de fim de semana. Ao fundo, vê-se a sede das “Coxinhas Douradas”, ícone gastronômico local, e, ao lado, a instalação da Polícia Militar, cuja presença reforça a gestão da ordem e do uso intensivo do espaço público. O arranjo espacial (praça, comércio, infraestrutura ciclística e segurança) se organiza literalmente à beira dos trilhos, convertendo a antiga borda ferroviária em “estação-praça”: um dispositivo de encontro e consumo que requalifica o entorno imediato da ferrovia sem, contudo, restituir a função de transporte de passageiros. É a materialização do deslocamento de valor: a técnica ferroviária permanece como paisagem e memória, enquanto a economia do turismo (gastronomia + cicloturismo) passa a comandar a forma e os usos do lugar.

As rotas de ciclismo e cicloturismo ganharam visibilidade e alguma institucionalidade. Nos últimos anos, para além das medidas já tomadas, o poder público municipal e a Câmara vêm discutindo e implantando sinalização turística, áreas de apoio ao ciclista e projetos de calçada/ciclovía ao longo do eixo Centro–Avenidas Napoleão Selmi Dei/José Barbieri Neto–Vicinal–Bueno–Assentamento Monte Alegre. A pauta envolve desde indicações legislativas para ciclovía e acostamentos até a entrega de uma área de convivência/apoio turístico no distrito e a instalação de placas orientadoras para os percursos rurais mais utilizados. Assim, o antigo corredor ferroviário, hoje restrito à circulação de cargas, convive com um “corredor recreativo” rodoviário, revelando novas práticas sociais e usos do território que revalorizam a borda urbano-rural.

Em síntese, a perda da ligação ferroviária de passageiros e a dependência do ônibus reorganizaram a vida cotidiana e os encontros de Bueno de Andrada; a gastronomia e o cicloturismo funcionam como vetores contemporâneos de centralidade, atraindo fluxos semanais e reconfigurando o espaço público. Esse arranjo confirma, no plano local, a assimetria entre a ferrovia enquanto infraestrutura de exportação (fluxos hegemônicos de carga) e a busca de usos sociais e econômicos alternativos (turismo, lazer, serviços), que hoje se ancoram nas rodovias vicinais e em políticas municipais de mobilidade ativa e de promoção turística.

3.4. Especulação Imobiliária e produção do espaço no entorno das ferrovias

A avaliação de mudanças no espaço urbano do entorno da ferrovia no coração de Araraquara pode ser avaliada a partir de imagens de satélite obtidas dos anos de 2006 e 2025, que ilustram tais diferenças.

Figuras 7 e 8 - Imagens aéreas de Araraquara em 2006 e 2025



Fonte: Google Earth (2025)

A comparação das imagens de 2006 e 2025 evidencia transformações morfológicas e funcionais no corredor ferroviário norte-sul de Araraquara, confirmando sua permanência como eixo estruturante de centralidades e de diferenciação socioespacial. Observa-se, no período, adensamento seletivo na margem esquerda (oeste) da ferrovia, com multiplicação de edifícios verticais e maior densidade construtiva no centro expandido, enquanto a margem direita (leste), sobretudo no trecho superior, registra a implantação de loteamento residencial de alto padrão com traçado viário curvilíneo, baixa densidade e forte presença de vegetação intra quadra. Tais tendências materializam, simultaneamente, a captura de localizações centrais pelo capital imobiliário e a produção de novas amenidades urbanas, reafirmando a tese de que os modos de produção escrevem a história no tempo, as formações sociais escrevem-na no espaço (SANTOS, 1996).

No plano da morfologia urbana, a intensificação do uso do solo na margem esquerda aponta para uma dinâmica imobiliária associada à reestruturação do

setor terciário e à alteração do eixo econômico, processo que desloca e revaloriza centralidades. Trata-se de uma combinação específica de fixos (edifícios, infraestrutura ferroviária e viária) e fluxos (de capitais, mercadorias e pessoas) que redefine a hierarquia interna do tecido (SANTOS, 1996). A verticalização observada coaduna-se com a leitura de Carlos (2001), para quem a cidade contemporânea se torna mercadoria e valoriza seletivamente áreas aptas à reprodução do capital, mediante adensamento, requalificação e substituição de usos.

Em sentido complementar, o loteamento de alto padrão na margem direita superior revela a atuação de estratégias de diferenciação socioespacial: baixa densidade, abundância de áreas verdes e desenho viário fechado reforçam mecanismos de exclusividade e captura de renda fundiária (CARLOS, 2001). A paisagem do vale ferroviário, progressivamente arborizada entre 2006 e 2025, passa a funcionar como amenidade urbana – um “ativo espacial” convertido em preço (HARVEY, 2012). Nessa perspectiva, a urbanização é, ao mesmo tempo, condição e produto da acumulação (HARVEY, 2014), de modo que a valorização ambiental e paisagística integra o portfólio de estratégias do capital imobiliário para sustentar ciclos de investimento e realização.

A literatura regional e local corrobora que a ferrovia, desde a EFA, instituiu centralidades e reorientou a rede urbana, articulando o crescimento industrial e de serviços e, mais tarde, seus passivos territoriais (LOURENCETTI, 2015; RODRIGUES; FIORIN; SOUZA, 2020). O pós-1998, com a privatização e a retirada dos trens de passageiros, abriu uma fase de refuncionalização de pátios e glebas ferroviárias e de apropriação imobiliária seletiva, gerando novas frentes residenciais e comerciais (VENCOVSKY, 2011). Em Araraquara, esse movimento aparece no preenchimento de vazios próximos ao eixo, na consolidação de eixos de serviços e na especialização residencial de alto padrão na margem direita, enquanto a esquerda experimenta maior dinamismo vertical.

No conjunto, a ampliação da arborização no período – ao longo do vale e nos bairros consolidados – indica tanto iniciativas públicas de qualificação ambiental quanto investimentos privados orientados por marketing verde e por um urbanismo de amenidades. Essa tendência reforça o contraste entre

adensamento com serviços (margem esquerda) e baixa densidade premium (margem direita), compondo um mosaico de usos e formas que expressa a lógica de “produção desigual do espaço” (HARVEY, 2012) e a “divisão territorial do trabalho urbano” (CORRÊA, 1995). Em termos analíticos, o caso local exemplifica como a herança ferroviária segue organizando trajetórias de valor e de memória – patrimônio que, em muitos trechos, se converte em recurso simbólico e econômico (RODRIGUES; FIORIN; SOUZA, 2020).

Em síntese, as imagens de 2006 e 2025 permitem sustentar três pontos: (i) a ferrovia continua a operar como estrutura geradora de centralidades e diferenciações, articulando adensamento e valorização; (ii) a residencialização de alto padrão na margem direita associa paisagem verde e controle do acesso à extração de renda fundiária; e (iii) a verticalização na margem esquerda sinaliza maior dinamismo econômico-imobiliário e requalificação do centro expandido. Esses resultados dialogam com a tradição da geografia urbana brasileira, permitindo articular empiria e teoria por meio das categorias fixos/fluxos, cidade-mercadoria, valorização fundiária e produção desigual do espaço.

3.5. Preservação ferroviária, museus e patrimonialização

De 2007 em diante, políticas federais (Lei 11.483/IPHAN) e inventários da extinta RFFSA criaram instrumentos para o patrimônio ferroviário, ao mesmo tempo em que projetos locais elencaram bens, práticas e memórias ligados à EFA/Companhia Paulista. A literatura recente destaca tanto a ativação turística-educacional de bens (museus, reuso de galpões) quanto às lacunas de gestão e financiamento - um campo em que a “paisagem da mobilidade” pode sustentar narrativas e roteiros (memória do trabalho, tecnologia, sociabilidades), desde que articulados a políticas urbanas e de cultura.

Em Araraquara, o balanço é um pouco mais ambíguo: persistem ausência de salvaguardas para parte dos imóveis e descaracterizações, mas há exemplos de reuso institucional e potencial para integração dos bens ao tecido urbano por meio de programas de reabilitação e preservação patrimonial.

Como síntese visual das contradições do pós-privatização, as imagens a seguir contrapõem dois destinos possíveis para o patrimônio ferroviário da região: a antiga estação de Araraquara, hoje museu ferroviário e um dispositivo de memória; e a estação de Bueno de Andrada, interditada por risco estrutural após anos de uso com diversas finalidades (feiras, venda de cachaças e produtos do Assentamento Horto). Vistas em conjunto, elas materializam a disputa entre valor de uso social (patrimônio, educação, turismo de base local, cicloturismo) e valor de troca orientado à circulação de cargas.

Figura 9 - Parte Frontal da Estação Ferroviária de Araraquara



Fonte: autoria própria (2025)

Figura 10 - Parte Frontal da Estação Ferroviária de Bueno de Andrada



Fonte: autoria própria (2025)

De um lado, a antiga estação de Araraquara, que hoje alberga o Museu Ferroviário, mostra que o legado pode virar preservação da história, educação e integrado à cidade; de outro, a estação de Bueno de Andrada, atualmente interditada por risco estrutural. Trata-se de duas realidades distintas do patrimônio ferroviário. É o mesmo território contado por dois edifícios que tomaram rumos opostos após a privatização: um foi organizado como um novo ponto cultural e preservação - ainda que temporária - da história do município; o outro, que por anos abrigou a venda de cachaças e produtos do Assentamento Horto, perdeu o seu lastro material e social e de função na organização do distrito. O espaço é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações - quando o objeto (a estação) perde a ação que o sustenta, a cidade também perde um pedaço de si (SANTOS, 1996). E, na terminologia de David Harvey, quando o “valor de troca” (a lógica do corredor de cargas de exportação) eclipsa o “valor de uso” (as práticas e os laços locais), sobra paisagem sem vida comum (HARVEY, 2012).

Apesar da preservação das estruturas da Estação de Araraquara e da existência do Museu Ferroviário nas dependências da estação, há claros sinais de abandono, tanto nos trilhos quanto em seu entorno, conforme pôde ser observado em trabalho de campo realizado no local. Os antigos trilhos que antes transportavam passageiros e cargas por Araraquara em todas as direções do

estado, hoje se encontram tomados pelo mato, com locomotivas, vagões e carros abandonados. A ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), instituição privada responsável pela manutenção e preservação do patrimônio ferroviário, não pôde garantir a preservação do material rodante registrado, que atualmente jaz abandonado no que restou de trilhos, em uma região central, quase no coração do município.

Figuras 11 e 12 - Locomotivas abandonadas em Araraquara



Fonte: autoria própria (2025)

No recorte específico de Araraquara, “A falta de políticas preservacionistas a respeito do patrimônio ferroviário, onde só o prédio da antiga estação possui algum nível de salvaguarda, é um agravante que caracteriza a falta de interesse em resguardar a memória arquitetônica e cultural das cidades.” (RODRIGUES; FIORIN; SOUZA, 2020, p. 148). As locomotivas e todo o material rodante sucateadas registradas em pátios e restos de trilhos deixam de ser meras ruínas: elas são a face mais visível dessa lacuna de gestão e um ponto de partida para

uma política ativa de inventário, proteção e mediação pública. Nota-se, ainda, que o fenômeno da não-preservação do patrimônio ferroviário não é exclusivo de Araraquara, mas algo que se repete em diversos outros municípios do interior paulista (DESTRO, 2023).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada teve como objetivo compreender a forma como a Estrada de Ferro Araraquara (EFA), desde sua constituição, no final do século XIX, até sua incorporação à FEPASA e posterior privatização, atuou como elemento estruturador da configuração espacial de Bueno de Andrada e do município de Araraquara entre 1967 e 2025. Ao articular os processos históricos, econômicos e espaciais, foi possível evidenciar que os trilhos foram mais que simples infraestruturas de transporte: constituíram-se em vetores de territorialização, de produção do espaço e de memória coletiva.

A análise revelou que a ferrovia operou, sobretudo, como um mediador territorial, no sentido proposto por Claude Raffestin (1993), ao estabelecer relações de poder entre agentes públicos e privados, moldando usos do solo e formas de apropriação diferenciadas. A circulação, como já observava La Blache (1954), é “condição essencial da vida das sociedades”, e a presença da EFA e, posteriormente, da FEPASA, demonstrou essa centralidade: a ferrovia foi responsável por articular o núcleo urbano de Araraquara ao conjunto de distritos agrícolas e assentamentos rurais, conformando um território funcionalmente integrado, mas socialmente desigual.

No caso específico de Bueno de Andrada, a ferrovia foi elemento fundador de uma paisagem híbrida entre o rural e o urbano. Desde a instalação da estação o distrito desenvolveu-se como núcleo de apoio às atividades agrícolas e ao escoamento da produção. Contudo, com o declínio do transporte de passageiros e a retração das atividades ferroviárias a partir dos anos 1970, o lugar sofreu um processo de marginalização espacial, perdendo centralidade funcional e simbólica — fenômeno que expressa o que Milton Santos (1996) denomina de rugosidades, isto é, heranças materiais de um sistema técnico anterior que permanecem como vestígios na paisagem contemporânea.

A substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, dentro da lógica do rodoviarismo desenvolvimentista descrito por Silveira (2003) e Vencovsky (2011), implicou uma mudança estrutural no território paulista: as ferrovias, antes instrumentos de integração regional, passaram a ser relegadas a segundo plano,

priorizando-se os fluxos do agronegócio exportador em detrimento das demandas sociais locais. Essa reorientação da política de transportes, somada à privatização e à atuação de grupos corporativos como a Rumo Logística, evidencia o que Harvey (2013) denomina de “acumulação por espoliação”, processo no qual infraestruturas públicas são apropriadas por agentes privados com fins de acumulação de capital.

Assim, o espaço ferroviário araraquarense transformou-se em um grande campo de contradições e tensões entre memória e rentabilidade, entre patrimônio e mercadoria. O conjunto de estações, vilas operárias e armazéns, outrora símbolos do progresso técnico e da integração regional, converteu-se em paisagem de abandono e fragmentação, conforme atestam os estudos de Rodrigues, Fiorin e Souza (2020) e de Ribeiro (2019). A ferrovia, antes símbolo do futuro, tornou-se ruína de um passado industrial e coletivo, cuja preservação depende hoje de políticas públicas de valorização do patrimônio ferroviário e de sua reintegração às dinâmicas urbanas contemporâneas.

A partir da leitura de autores como Destro (2023) e Lourencetti (2015), observa-se que o legado da EFA transcende o transporte em si: ele se manifesta na paisagem industrial, na estrutura fundiária urbana, nas memórias afetivas dos antigos trabalhadores e na identidade territorial de Araraquara e seus distritos. Tais elementos reforçam a necessidade de compreender o patrimônio ferroviário como patrimônio territorial, expressão de uma geografia da memória que articula espaço, tempo e poder.

Os resultados desta pesquisa permitem concluir que o processo de reconfiguração do território araraquarense após a privatização das ferrovias insere-se em um contexto mais amplo de reestruturação produtiva e neoliberalização do espaço. A ferrovia, enquanto infraestrutura de uso público, foi progressivamente subordinada à lógica corporativa, restringindo-se ao transporte de commodities agrícolas e reduzindo sua função social. Esse processo reproduz, no plano local, as contradições globais do capitalismo contemporâneo, conforme Arrighi (1996) e Harvey (2004).

Contudo, o estudo também revelou novas dinâmicas espaciais emergentes no período recente (2006–2025), como a expansão de loteamentos residenciais de alto padrão próximos à antiga linha férrea e o crescimento de áreas verdes e arborizadas em torno do pátio ferroviário. Esses fenômenos indicam um reaproveitamento seletivo da paisagem ferroviária, onde o passado industrial é revalorizado esteticamente, mas muitas vezes desvinculado de sua memória social, processo que autores como Carlos (2011) e Marina Destro (2023) relacionam à mercantilização do patrimônio urbano.

Diante desse panorama, reafirma-se a pertinência de compreender o território não apenas como suporte físico, mas como produto social em permanente transformação, tal como propõe Milton Santos. A Estrada de Ferro Araraquara, nesse sentido, não é apenas um vestígio histórico, mas uma peça importante para entender as metamorfoses da produção do espaço e das relações de poder no interior paulista ao longo de mais de um século.

Por fim, o trabalho abre perspectivas para novas investigações. Sugere-se, entre outros desdobramentos possíveis:

- Analisar o patrimônio ferroviário araraquarense sob a ótica da disputa pelo espaço urbano, incorporando categorias como gentrificação, memória urbana e patrimonialização de ruínas;
- Desenvolver estudos comparativos entre a linha tronco oeste (Itirapina–Panorama) e outras antigas ferrovias paulistas (como a Mogiana e a Noroeste), para compreender os diferentes usos sociais e simbólicos do patrimônio ferroviário;
- Investigar a relação entre memória ferroviária e turismo cultural, explorando iniciativas de reuso adaptativo das antigas estações como centros culturais, espaços de economia solidária e museus comunitários;
- Ampliar o diálogo entre Geografia, Arquitetura e História, consolidando uma abordagem interdisciplinar que compreenda a ferrovia como território técnico e simbólico, onde se cruzam infraestruturas, paisagens e afetos.

Em síntese, a pesquisa reafirma que o estudo da Estrada de Ferro Araraquara é, ao mesmo tempo, um estudo sobre o território, a memória e as contradições do desenvolvimento. O que hoje sobrevive nos trilhos enferrujados, nas ruínas de oficinas e nas lembranças dos ferroviários, não é apenas um vestígio do passado, mas um testemunho material e imaterial de uma época em que a ferrovia foi o motor do progresso e o elo de uma sociedade em movimento. Cabe à Geografia contemporânea resgatar e reinterpretar esses vestígios, compreendendo-os não como ruínas mortas, mas como espaços vivos de disputa, identidade e resistência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, A. B. DE .; SOUZA, K. R. DE .; OLIVAR, M. S. P.. Trabalho informal e desigualdades entre vendedores ambulantes da via férrea do Rio de Janeiro.

Serviço Social & Sociedade, v. 148, n. 3, p. e–6628467, 2025.

AB’SABER, Aziz Nacib. **Regiões de circundesnudação pós-cretácea, no planalto brasileiro**. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 1, p. 3–21, 1949.

ALMEIDA, Fernando Flávio Marques de. **Fundamentos geológicos do relevo paulista**. *Boletim do Instituto Geográfico e Geológico*, n. 41, 1964.

(Republicado na *Revista do Instituto Geológico*, v. 39, n. 3, 2018, DOI: 10.33958/revig.v39i3.600).

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. São Paulo: Editora Unesp, 2001.

BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de geografia humana**. Lisboa: Cosmos, 1954.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A crise do Estado: ensaios sobre a economia brasileira**. São Paulo: Nobel, 1992.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos; NAKANO, Yoshiaki. **The Theory of Inertial Inflation**. Boulder: Lynne Rienner, 1987.

BRUNHES, J. **Geografia Humana**. 1ªed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017.

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe.

Transformación productiva con equidad: la tarea prioritaria del desarrollo de América Latina y el Caribe en los años noventa. Santiago de Chile: CEPAL, 1990.

CHELIZ, Pedro Michelutti; LADEIRA, Francisco Bernardes; OLIVEIRA, Regina Célia de. **Meio ambiente e transformações urbanas em Araraquara (SP): contribuição ao conhecimento das bases físico-ambientais municipais.** Araraquara: Instituto de Geociências/UNICAMP, abr. 2013. (Documento técnico).

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial.** São Paulo: Ática, 1986.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DEMARZO, Mário Sérgio; WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. **Trilhos da polêmica: comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara.** *Revista Uniara*, v. 23, n. 2, 2020.

DESTRO, Marina Guimarães. **O legado da Estrada de Ferro Araraquara na construção do patrimônio industrial em Catanduva-SP (1910–1970).** 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023.

FURTADO, Celso. **Brasil: a construção interrompida.** São Paulo: Paz e Terra, 1992.

HARTSHONE, R. **Propósitos e Natureza da Geografia**. 2ªed. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.

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

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

INOUE, Luciana Massami. **O papel das ferrovias na formação do território paulista: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e suas vilas ferroviárias**. *Mosaico*, v. 14, p. 22–35, 2021.

LÊNIN, Vladimir I. **Imperialismo, estágio superior do capitalismo: ensaio popular**. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

LIMA, Alessandro Fagundes. **Bem Público, uso privado: o poder corporativo no território e a malha ferroviária paulista (2006 - 2018)**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/534ea58c-e937-4765-86b7-a60afec1ce2c/2019_AlessandroFagundesLima.TGI.pdf. Acesso em: 06 nov. 2025.

LOSNAK, Célio José (coord.). **Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento – história de vida de ferroviários da Companhia Paulista e FEPASA**. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, Secretaria da Cultura, 2003.

LOURENCETTI, Fernanda de Lima. **Estrada de Ferro Araraquarense in the framework: the industrial landscapes of the West of São Paulo State as a heritage of the mobility**. 2015. Dissertação (Master Erasmus Mundus TPTI –

Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural) – Universidade de Évora, Évora, 2015.

LOURENCETTI, Fernanda de Lima. **Comunicação apresentada no VIII Congresso de História Ferroviária**. Lisboa/Entroncamento, 27–29 out. 2021. Associação Ibérica de História Ferroviária (ASIHF).
MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec; Polis, 1984.

NUNES, Ivanil. **Integração ferroviária sul-americana: por que não anda esse trem?** São Paulo: Annablume, 2011.

PACHECO, Carlos Américo. **Café e cidades em São Paulo: um estudo de caso da urbanização na região de Araraquara e São Carlos (1865–1940)**. 1988. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis**. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

RODRIGUES, Laís da Silva; FIORIN, Evandro; SOUZA, Lucas do Nascimento. **Araraquara: história e patrimônio ferroviário e industrial**. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 8, n. 62, p. 134–149, 2020.

SANTOS, R. B. . Comércio Informal no transporte ferroviário do Rio de Janeiro. In: XVI **Simpósio Nacional de Geografia Urbana SIMPURB**, 2019, Vitória. COMÉRCIO INFORMAL NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO. Vitória: Milfontes, 2019. p. 1145-1159.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

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

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte e logística: as ferrovias no Brasil**. *Geosul*, v. 17, n. 34, p. 63–86, jul./dez. 2002.

STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

TELAROLLI, Rodolpho. **Para uma história de Araraquara (1800–2000)**. Araraquara: UNESP, FCL, Laboratório Editorial, 2003.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Traducción de Carlos G. Posada. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

VALE, Ana Rute do. **Expansão urbana e plurifuncionalidade no espaço**

periurbano do município de Araraquara (SP). 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro.** 2011. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.