

**CENTRO PAULA SOUZA**

GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**

**Faculdade de Tecnologia de Americana  
Curso Superior de Tecnologia em Logística e Transporte**

**A CIDADE E OS TRILHOS: A RELAÇÃO DA  
CIDADE DE AMERICANA COM A FERROVIA  
QUE A ORIGINOU**

**SIDARTA BARDOU**

**Americana, SP  
2013**

**Faculdade de Tecnologia de Americana  
Curso Superior de Tecnologia em Logística e Transporte**

# **A CIDADE E OS TRILHOS: A RELAÇÃO DA CIDADE DE AMERICANA COM A FERROVIA QUE A ORIGINOU**

**SIDARTA BARDOU**

**sidartabardou@hotmail.com**

**Trabalho Monográfico, desenvolvido em cumprimento à exigência curricular do Curso Superior de Tecnologia em Logística e Transportes da Fatec-Americana, sob orientação da Prof. Esp. Maricê Léo Sartori Balducci.**

**Área: Logística, Ferrovias e Mobilidade urbana.**

**Americana, SP  
2013**

**FICHA CATALOGRÁFICA elaborada pela  
BIBLIOTECA – FATEC Americana – CEETPS**

B225c	<p>Bardou, Sidarta Aquiles A cidade e os trilhos: a relação da cidade de Americana com a ferrovia que a originou. / Sidarta Aquiles Bardou. – Americana: 2013. 48f.</p> <p>Monografia (Graduação de Tecnologia em Logística e Transportes). - - Faculdade de Tecnologia de Americana – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza. Orientador: Prof. Esp. Maricê Léo Sartori Balducci</p> <p>1. Transporte ferroviário I. Balducci, Maricê Léo Sartori II. Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza – Faculdade de Tecnologia de Americana.</p> <p>CDU: 656.2</p>
-------	---

**BANCA EXAMINADORA**

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Acácia Ventura**

**Prof. Ms. Marcos Dias**

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que acreditaram e me incentivaram a concluir mais essa etapa da minha vida. Em especial aos meus pais, que sempre proporcionaram todo o suporte para que eu pudesse chegar aonde cheguei; à minha filha Helena, que compreendeu a ausência em certos momentos; à minha tia Luellah, que sempre esteve me incitando e ajudando; ao meu irmão e todos da minha família que sempre me apoiaram incondicionalmente.

Aos meus companheiros de jornada Rafaela Veríssimo, Diogo Pedrollo, e Estevan Coelho, cuja amizade extrapolou os muros da FATEC e espero sinceramente que se estenda ao longo de toda a vida. Agradeço especialmente a Ariadine Martins, que de colega se tornou a companheira da maior jornada de todas: a da vida em comum.

A todos os professores pela dedicação, entretanto não poderia deixar de registrar meus mais sinceros agradecimentos aos professores Fábio Queiroz, Odilon Delmont, Marcos Dias, Marcos Livato, Marco Prezoto e em especial ao meu orientador, Professor Maricê Balducci, pelo apoio e incentivo na elaboração da minha pesquisa e durante todo o curso.

Ao Eng<sup>o</sup>. José Arnaldo Duarte, secretário adjunto da Secretaria de Transporte e Sistema Viário, e a Maria Aparecida Martins Feliciano, diretora da Unidade de Estatística e Análise Sócio-Econômica pela colaboração; sem a qual não poderia ter realizado esse trabalho.

Agradeço a Deus, que permitiu que tudo isso acontecesse.

**EPÍGRAFE**

“Foi o tempo que dedicaste à tua rosa que a fez tão importante”.

*(Antoine de Saint-Exupéry)*

## DEDICATÓRIA

À minha filha, Helena Bardou, que iluminou a minha vida e me mostrou o maior amor do mundo. Que faz com que eu queira ser melhor a cada dia e, que de uma forma impossível de ser explicada, me faz querer deixar o mundo um lugar melhor.

Aos meus pais, Ana L. B. Bardou e Elialdo A. Bardou pelo amparo e amor, sempre incondicional.

À minha tia Luellah V. Bardou pela estrutura e apoio sem o qual eu jamais teria concluído o curso e ao meu irmão Gabriel A. Bardou, meus avós, tios, tias e incontáveis primos e amigos que sempre acreditam e torcem por mim.

Este trabalho é dedicado a todos vocês, que sempre fizeram a minha vida. Amo vocês.

## RESUMO

Este trabalho aborda a relação da cidade de Americana com a ferrovia que a originou. Começa apresentando o início das ferrovias no Brasil e a introdução deste modal no estado de São Paulo. Depois relata uma breve história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da construção do trecho que corta a área que, futuramente, se tornaria a cidade de Americana. Continua com a história do desenvolvimento do município em função da ferrovia: o crescimento urbano no entorno dos trilhos, os principais problemas decorrentes da junção da cidade com a ferrovia até chegar aos dias atuais, dando destaque aos problemas de mobilidade urbana.

**Palavras Chave:** Ferrovia, Americana, Mobilidade urbana



## ABSTRACT

This paper will look at the relationship between the city of Americana and the railroad that originated it. We will start by presenting the beginning of the railway in Brazil and the introduction in the state of São Paulo. Then we will move on by recounting a brief history of the Paulista Railway Co. and the construction that would cut through the land and become the city of Americana. We will continue by looking at the history of the development of the railroad in the municipality and see what important impact the railroad had on this development. Including the urban growth among the rails, the main problems arising from the junction between the town and the railroad expansions until the present day, highlighting the problems of urban mobility.

**Keywords:** Railroad, City of Americana, Urban mobility.

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS E TABELAS.....</b>	<b>11</b>
<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2 FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO .....</b>	<b>16</b>
2.1 BREVE RELATO DO DESENVOLVIMENTO DAS FERROVIAS EM ÂMBITO NACIONAL E ESTADUAL.....	16
<b>2.2 BREVE HISTÓRIA DA COMPANHIA PAULISTA. ....</b>	<b>20</b>
<b>3 AMERICANA – A CIDADE E OS TRILHOS .....</b>	<b>25</b>
3.1 SURGE UMA CIDADE .....	25
3.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO .....	27
<b>4 ESTUDO DE CASO: A CIDADE DE AMERICANA .....</b>	<b>29</b>
4.1 AMERICANA E A FERROVIA HOJE .....	29
<b>4.1.1 CRUZAMENTOS .....</b>	<b>29</b>
<b>4.1.2 PATRIMÔNIO HISTÓRICO .....</b>	<b>32</b>
4.2 PRINCIPAIS PROBLEMAS .....	33
<b>4.2.1 MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>33</b>
<b>4.2.2 ABANDONO .....</b>	<b>34</b>
<b>4.2.3 ACIDENTES .....</b>	<b>36</b>
<b>4.2.4 BARULHO E POLUIÇÃO .....</b>	<b>37</b>
4.3 PERSPECTIVAS .....	39
<b>4.3.1 DUPLICAÇÃO DO TRECHO.....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.2 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS .....</b>	<b>39</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>41</b>
<b>6 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>43</b>
<b>ANEXO I.....</b>	<b>46</b>
<b>ANEXO II.....</b>	<b>47</b>

## LISTA DE FIGURAS E TABELAS

<b>Figura 1: Ação da Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro de Petrópolis.....</b>	<b>15</b>
<b>Figura 2: Logotipo da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.....</b>	<b>16</b>
<b>Figura 3: O prédio da estação em dois momentos: a construção original, inaugurada em 1875; a atual datada de 1912 e a intensa movimentação no início do século XX.....</b>	<b>24</b>
<b>Figura 4: O município de Americana.....</b>	<b>26</b>
<b>Figura 5: Cruzamentos Linha Férrea x Cidade em Americana.....</b>	<b>27</b>
<b>Figura 6: Trânsito na região da “Porteira”.....</b>	<b>28</b>
<b>Figura 7: Passarela sobre a linha na passagem da Rua Carioba.....</b>	<b>29</b>
<b>Figura 8: A Estação nos dias de hoje.....</b>	<b>30</b>
<b>Figura 9: As casas da Conserva.....</b>	<b>31</b>
<b>Figura 10: Passagens não oficiais utilizadas por pedestres.....</b>	<b>32</b>
<b>Figura 11: Trecho entre o Viaduto Prefeito João Baptista De Oliveira Romano e a Rua Carioba em situação de abandono.....</b>	<b>33</b>
<b>Figura 12: “Surfista” de trem.....</b>	<b>34</b>
<b>Figura 13: Poluição visual, sonora e ambiental.....</b>	<b>36</b>
<b>Tabela 1: Desenvolvimento da rede ferroviária no Brasil e em São Paulo. (Extensão das linhas férreas).....</b>	<b>17</b>
<b>Tabela 2: Tendências do transporte ferroviário – indicadores desagregados pelos principais sistemas ferroviários (1970-2004).....</b>	<b>20</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Com o fenômeno da expansão cafeeira, que estava acontecendo no final da década de 1860 e início da década de 1870 surge a necessidade de escoar essa produção. Com o intuito de “levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pela ‘onda verde’ dos cafezais” (MATOS, 1990) é fundada a *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Em 1875, às margens do trecho que liga Campinas a Rio Claro, no terreno da Fazenda Machadinho, é construída a Estação de Santa Bárbara.

A construção da estação atraiu moradores e comerciantes para a área; muitos deles imigrantes americanos. Em 1880 é construída a primeira igreja nos arredores da estação. Em 1900, devido à grande concentração e movimentação de imigrantes americanos na estação, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro troca, por iniciativa própria, a placa com o nome da estação de *Santa Bárbara* para *Villa Americana*. Em 1904 o povoado passa a constituir o Distrito de Villa Americana, deixando de pertencer a Santa Bárbara e passando a pertencer a Campinas. Em 1924 deixa de ser vila, é emancipada e considerada município (REVISTA AMERICANA 136 ANOS, 2011).

Entretanto a relação entre ferrovia e cidade, que parecia ser tão “simbiótica”, vem se tornando cada vez mais problemática. Em declarações feitas pelo secretário de transportes do município de Americana, Jesuel Freitas, ao site G1 em 09/09/2011, podemos perceber como o crescimento da cidade ao redor da linha férrea e a presença dos trens no traçado da cidade, vêm se mostrando cada vez mais prejudicial para o fluxo e movimentação interna do município. E como tanto a movimentação de trens quanto a urbana não param de crescer, esses problemas vão cada vez mais se acentuando e algumas vezes acarretando “tragédias anunciadas”, como o acidente com o ônibus urbano de transporte de passageiros que foi abalroado por um trem carregado de soja bem no centro da cidade em setembro de 2010.

O desenvolvimento de um trabalho teórico que trace um paralelo entre a história da cidade de Americana e a história da ferrovia (passando pelo processo de privatização, desativação do transporte de passageiros, abandono de alguns trechos, etc.) que leve em consideração o desenvolvimento da logística no Brasil e a importância da Região de Campinas nesse cenário é de primordial necessidade. Essas questões são determinantes na relação entre a ferrovia, o desenvolvimento econômico e a mobilidade urbana; não só na cidade de Americana mais em qualquer outra cidade ou região que passe por situações similares. Na reportagem feita pelo jornal “O Liberal” em 17/05/2011 pode-se constatar que as cidades da região de Americana cortadas pela ferrovia reivindicam estudos que apontem a viabilidade da transposição da linha férrea de seus centros para as margens.

Somente desenvolvendo um trabalho sério, com orientação específica, responsabilidade no trato às informações e sensibilidade no desenvolvimento é que poderemos encontrar o período no qual se encontra o momento em que a linha férrea deixou de ser uma vantagem para a cidade de Americana e passou a ser um verdadeiro transtorno; atrapalhando o seu desenvolvimento econômico e movimentação interna.

Para tanto o estudo se **justifica** em função de ser um conhecimento geral e amplamente divulgado pela mídia os problemas acarretados pela junção do modal ferroviário com as cidades: acidentes, problemas com trânsito, descuido das áreas no entorno da linha, entre outros. Em reportagem de 08/06/2011 do jornal “O Liberal” fica evidente o descontentamento da administração municipal com esse fenômeno, pleiteando a transposição do trecho ferroviário que corta a área urbana. O desenvolvimento de um estudo que aponte a partir de qual momento os transtornos superaram as vantagens é essencial para entender o funcionamento da cidade e toda a movimentação que ocorre em seu interior. Além do assunto ser de meu interesse pessoal, pois sou morador da região central, muito próximo a linha férrea, e sou atingido diretamente por todos os problemas abordados neste estudo.

Como **Pergunta** que se buscou responder: A partir de qual momento histórico a via férrea deixa de ser benéfica para o desenvolvimento econômico da cidade de Americana e passa a ser um transtorno?

A **Hipótese** foi: Com o crescimento cada vez mais rápido das cidades e a necessidade de velocidade e fluidez no deslocamento urbano, seja de cargas ou pessoas, as linhas férreas, que proporcionaram num passado recente o desenvolvimento econômico e muitas vezes até a fundação de muitas cidades no interior do Estado de São Paulo, tornaram-se verdadeiros transtornos para o tráfego interno e a mobilidade urbana; uma vez que o traçado das ferrovias corta as cidades e o transporte de passageiros por trens foi desativado e sem perspectivas de retorno.

O **objetivo geral** consistiu em estudar a relação entre a cidade de Americana e a ferrovia que corta seu trecho urbano, para determinar quando a linha do trem passou a ser um incômodo para o planejamento da logística interna do município; explicando como e quando a ferrovia, que foi o principal motivo para a fundação da cidade e seu desenvolvimento, tornou-se um transtorno para a mobilidade urbana e toda a vida rotineira municipal.

Os **objetivos específicos** foram: Compor um histórico das ferrovias no Brasil e no estado de São Paulo; Demonstrar como as ferrovias propiciaram o aparecimento de cidades; Apresentar o desenvolvimento da cidade de Americana em função da ferrovia; Delimitar o período cronológico onde as desvantagens da cidade ser as margens da ferrovia superaram as vantagens; Entender a logística interna do município e a interferência dos trilhos na mobilidade urbana, para definir e organizar uma lista comparativa de vantagens e desvantagens que uma cidade possui ao ter uma linha férrea cruzando seu trecho urbano; Analisar documentos oficiais, de imprensa e nas declarações da administração pública e da entidade responsável pela administração sobre o trecho em questão, para que saibamos o que já foi e esta sendo falado sobre o assunto dentro da esfera legislativa no município e; Demonstrar que a relação da cidade de Americana com a ferrovia esta se tornando cada vez mais problemática e que novas propostas devem ser analisadas pelos responsáveis, para que estes transtornos deixem de fazer parte da vida do cidadão americanense.

Como **metodologia** para o desenvolvimento deste trabalho foi utilizada a pesquisa bibliográfica, utilizando registros disponíveis de pesquisas anteriores e

impressos; bem como a pesquisa documental com jornais, fotos, documentos legais e outras fontes primárias que permitiram enriquecer o conteúdo deste trabalho. Foi feito um rigoroso levantamento sobre a relação entre a ferrovia e a cidade de Americana nos arquivos dos jornais locais e documentos oficiais da administração pública. Esses documentos, que “ainda não tiveram nenhum tratamento analítico, são ainda matéria-prima, a partir da qual o pesquisador vai desenvolver sua investigação e análise” (SEVERINO, 2007).

Também foi feita uma pesquisa de campo, percorrendo o trecho da linha férrea entre o Viaduto Prefeito João Batista de Oliveira Romano e o cruzamento com a Rua Carioba para recolher imagens e analisar as condições da manutenção, as passagens dos pedestres, influência no trânsito, entre outros. A pesquisa de campo e análise dos documentos tem por objetivo realizar um julgamento de valores nas vantagens e desvantagens da cidade cortada pela ferrovia e assim entender melhor essa relação que é seminal no exemplo estudado: a cidade de Americana; com isso alcançando os objetivos já explicitados.

O trabalho foi estruturado em **seis** capítulos, sendo que o **primeiro** é uma introdução ao assunto, o **segundo** apresenta o histórico do desenvolvimento das ferrovias no Brasil, no estado de São Paulo e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, empresa que possuía o trecho estudado; o **terceiro** demonstra o desenvolvimento da cidade de Americana em função da linha férrea da Companhia Paulista que corta seu território; o **quarto** discute o caso específico da cidade de Americana e sua relação com a ferrovia.

Com base nas informações obtidas a partir dos estudos realizados nos capítulos anteriores, o **quinto** capítulo se reserva às Considerações Finais e o sexto às referências e anexos.

## **2 FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Este capítulo abordará o desenvolvimento econômico, nacional e estadual, e sua íntima relação com o desenvolvimento das ferrovias.

### **2.1 BREVE RELATO DO DESENVOLVIMENTO DAS FERROVIAS EM ÂMBITO NACIONAL E ESTADUAL.**

Os esforços para a implantação da ferrovia no Brasil começaram em 1835, quando foi promulgada a primeira lei que se tratava sobre o assunto. Tal lei autorizava o Governo brasileiro a conceder privilégio de 40 anos às Companhias que construíssem linhas férreas que ligassem o Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia. Entretanto a lei, por si só não surtiu resultado. A independência de Brasil, ocorrida em 1822, era muito recente; sua rotina autônoma era ainda muito incerta e desconhecida e o investimento era muito alto e com pouca perspectiva de lucros, portanto, não se mostrava atraente para os grandes investidores (SAES,1981).

Em 1852, com o intuito de atrair esses investidores, o governo ampliou os benefícios: além dos 40 anos de privilégio, o governo dava garantia de juros sobre o montante do capital financeiro aplicado em ferrovias em qualquer parte do país. Foi depois desta garantia que a ferrovia finalmente tem início no Brasil e em 1854, é inaugurado o primeiro trecho, com 14,5 km, da seção de Estrada de Mauá; que ligava o Porto de Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro (SAES,1981).

O Barão de Mauá, patrono do Ministério dos Transportes, foi o responsável pelo início da indústria naval brasileira, além de entusiasta e Figura *sine qua non* para o desenvolvimento ferroviário nacional. Suas contribuições desenharam a logística de todo o país. O DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, que é a “autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, e órgão executor da política de transportes do Governo Federal. Criado para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção, e operação de infra-estrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário” (Glossário ASLOG/2009): afirma em seu



site que “a Estrada de Ferro Mauá, permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil. Nesta condição, as embarcações faziam o trajeto inicial da Praça XV indo até ao fundo da Baía de Guanabara, no Porto de Estrela, e daí, o trem se encarregava do transporte terrestre até a Raiz da Serra, próximo a Petrópolis”. A empresa de Mauá, que operava este serviço, denominava-se Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis.

Figura 1: Ação da Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro de Petrópolis



Fonte: Site ANPF

A ferrovia Recife-São Francisco foi inaugurada em fevereiro de 1958, que foi quando correu a primeira composição até a Vila do Cabo, em Pernambuco. Esta foi a segunda estrada de ferro inaugurada no Brasil, que, mesmo sem nunca ter atingido seu objetivo final, o rio São Francisco, proporcionou a criação e o desenvolvimento de cidades por onde passava. Constituiu o primeiro tronco do que seria futuramente a “Great Western” (SAES,1981).

A terceira ferrovia, inaugurada em março de 1958, foi a Companhia Estrada de Ferro de D. Pedro II; com um trecho inicial de 47,21 km que ligava a Estação da Corte a Queimados, no Rio de Janeiro. Devido à geografia acidentada do trecho, que tinha que ultrapassar a Serra do Mar (com 412 m. de altitude), foram feitas obras de porte colossais, como aterros, cortes e perfuração de túneis como o Túnel Grande, com 2.236 m. de extensão. A construção da Estrada de Ferro de D. Pedro II

foi a maior obra de engenharia ferroviária de seu tempo e com certeza uma das mais importantes do país. A expansão da ferrovia permaneceu constante e em 1889 transformou-se na Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos mais importantes eixos de desenvolvimento do país (SAES,1981).

Em julho de 1867 foi inaugurada a Estrada de Ferro de São Paulo, que em 1877 encontra seus trilhos com os da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Esse encontro é um dos fatos mais importantes da história do desenvolvimento ferroviário do país, pois permite a ligação entre as duas cidades que, naquele momento, eram as mais importantes do Brasil: São Paulo e Rio de Janeiro (SAES,1981).

É justamente o já citado Barão de Mauá, junto com o Marquês de Monte Alegre e J. A. Pimenta Bueno que recebem em 1856 do Estado a concessão para a construção de uma linha férrea de Santos a São Paulo e a Jundiaí. A construção demorou 11 anos para ser concluída e foi inaugurada em 1867. É o marco inicial da expansão ferroviária para o então chamado Oeste paulista. Na década que segue, essa expansão é afirmada com a construção de linhas para várias direções partindo de Jundiaí; incluindo o trecho Campinas/Rio Claro, que posteriormente dará origem à cidade de Americana e que será o objeto de nosso estudo de caso.

Todos esses esforços tinham por objetivo escoar a produção, principalmente do café, que era o grande destaque no contexto produtivo e econômico do Brasil. Como a região do Velho Oeste Paulista, (hoje correspondente as regiões de Campinas, Piracicaba e Rio Claro) estava se destacando na produção cafeeira, a implantação de uma estrada de ferro com estações que contemplassem a região tornou-se, além de necessária, viável, pois a exportação do café brasileiro estava em franco crescimento e os lucros que as exportações proporcionariam justificavam o alto investimento. O Brasil tornara-se o maior produtor mundial de café e a sua exportação respondia por mais da metade das exportações feitas pelo país (SAES,1981).

A importância das ferrovias paulistas para a economia brasileira fica evidenciada quando comparamos o desenvolvimento da rede ferroviária nacional com o desenvolvimento da rede em São Paulo, como podemos ver na Tabela 1.

Tabela 1: Desenvolvimento da rede ferroviária no Brasil e em São Paulo. (Extensão das linhas férreas)

<b>ANO</b>	<b>BRASIL (Km)</b>	<b>SÃO PAULO (Km)</b>	<b>SÃO PAULO/BRASIL (%)</b>
1854	14	–	–
1860	223	–	–
1865	498	–	–
1870	745	139	18,7%
1875	1801	655	36,4%
1880	3398	1212	35,7%
1885	6930	1640	23,7%
1890	9973	2425	24,3%
1895	12967	2962	22,8%
1900	15316	3373	22,0%
1905	16781	3842	22,9%
1910	21467	5204	24,2%
1915	26647	6293	23,6%
1920	28535	6616	23,2%
1925	30731	6823	22,2%
1930	32478	7101	21,9%
1935	33331	7366	22,1%
1940	34252	7540	22,0%

Fonte: Saes (1981:24).

A malha ferroviária não parou de crescer, desde seu início até 1940; representando uma significativa porcentagem da malha total nacional: sempre girando em torno dos 20% e chegando ao pico de 36,4% de toda rede ferroviária nacional no ano de 1875 (ano que marca a inauguração da Estação de Santa Bárbara e início da formação da cidade de Americana, que serão estudados no capítulo seguinte).

A prosperidade das ferrovias paulistas e sua estreita relação com o desenvolvimento da cultura cafeeira fez com que a rede ferroviária paulista ficasse conhecida como “as ferrovias do café”. Essa relação é explicada por Saes (1981:26): “a existência de uma mercadoria a ser transportada em grande volume (no caso café) condiciona a rentabilidade da empresa ferroviária”. Segundo o site do DENIT, “a construção de ferrovias em São Paulo, iniciou-se após a primeira metade do século XIX, formando verdadeira rede de captação do café em direção ao Porto de Santos”.

## 2.2 BREVE HISTÓRIA DA COMPANHIA PAULISTA.

No ano de 1864 a São Paulo Railway Company, que era a empresa responsável pelo trecho férreo que ligava Santos a Jundiaí, declarou que não tinha condições para prolongar seus trilhos até Campinas. Essa declaração fez surgir entre os poderosos da região o desejo de criar uma companhia particular que construísse esse novo trecho.

A idéia começou a se realizar em 1867 quando, segundo o site do Museu da Companhia Paulista, “um grupo de fazendeiros, negociantes e capitalistas se reuniu com o Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, Presidente da Província de São Paulo e decidiu fundar a Companhia Paulista, para atender ao progresso da lavoura cafeeira”. Os anos seguintes foram dedicados aos detalhes burocráticos de criação e administrativos, até que em 15 de março de 1870, finalmente, são iniciadas efetivamente obras de construção da estrada de ferro.

É inaugurada oficialmente em 11 de agosto de 1872 a Companhia Paulista de Ferro de Jundiahy com a sua primeira linha, ligando Campinas a Jundiaí; que por sua vez, já era ligada por outra estrada de ferro à capital do estado e ao porto de Santos. Com o desenvolvimento econômico desta região, a Paulista, como a Companhia ficou popularmente conhecida, foi construindo novos trechos e incorporando algumas companhias locais, o que permitiu a expansão de seu alcance e a organização de uma rede integrada.

No ano de 1880, os trilhos alcançaram as margens do Rio Mogi Guaçu. A Companhia passou então a utilizar-se da navegação fluvial no trecho entre Porto Ferreira e Pontal (aproximadamente 200 km. A empresa, então, denominou-se Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, nome que utilizou enquanto manteve a exploração do transporte fluvial pelo leito do Rio Mogi Guaçu. Em 1892 adquiriu a Estrada de Ferro Rio Claro e Araraquara. Em 1910 introduziram os carros-restaurante e inauguraram vagões de luxo (tipo *pullman*), com ótima aceitação pelo público. Em 1911, encerrou com o transporte fluvial e passou a denominar-se Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Neste momento, a Paulista possuía uma imensa extensão de linhas e ainda inúmeras concessões para a construção de outras. A Paulista era tida como uma empresa modelo, com destaque à sua organização e pontualidade; e o reconhecimento em seu pioneirismo em melhoramentos ferroviários. Aliás, pioneirismo era uma das principais características da Paulista: em 1922 teve o primeiro trem de tração elétrica da América do Sul circulando em suas linhas; em 1923 fundou a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários (que deu origem à Previdência Social no Brasil). Também foi vanguardista acerca do reflorestamento, chegando a possuir 18 hortos florestais voltados a atender as demandas das ferrovias paulistas.

Figura 2: Logotipo da Companhia Paulista de Estradas de Ferro



Fonte: Site Museu da Companhia Paulista

A partir da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) houve no Brasil uma priorização ao rodoviarismo, com isso as empresas ferroviárias começaram a perder destaque e espaço. A Paulista perde, então, sua condição de Empresa Modelo e em 1971 o Governo Estadual forma a Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA; utilizando a Companhia Paulista como incorporadora, na junção com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Sorocabana e São Paulo – Minas. O Estado de São Paulo é o maior acionista desta nova empresa.

Durante os 20 anos seguintes, segundo BARAT, tanto as ferrovias fora do Estado “quanto a FEPASA sofreram um processo de estagnação – e mesmo retrocesso em alguns aspectos – com a degradação das vias permanentes, dos sistemas de sinalização e comunicação, assim como dos materiais rodantes de

tração”. As únicas ferrovias que não sofreram com esse processo foram as pertencentes à Companhia Vale do Rio Doce e MRS; que possuíam linhas especializadas no escoamento de minérios.

O fantasma da decadência que assombrava todo o sistema ferroviário nacional não era menos assustador no Estado de São Paulo: estagnação nos índices de produtividade e resultados da FEPASA; abandono do trabalho de conservação das vias permanente; diminuição na quantidade de vagões em tráfego devido à falta de manutenção; envelhecimento e deterioração da malha e das composições por falta de investimentos. Entre 1980 e 1990 a FEPASA reduziu pela metade o investimento que fazia na manutenção do seu sistema (que nos áureos tempos da Paulista chegava a 20% de sua receita total). A variação de alguns indicadores, apresentados na Tabela 2, demonstra a instabilidade pela qual passaram as ferrovias no Brasil entre 1970 e 2004.

Tabela 2: Tendências do transporte ferroviário – indicadores desagregados pelos principais sistemas ferroviários (1970-2004)

<b>Indicador/ Sistema</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2004</b>
<b>Extensão (Km)</b>					
RFFSA	22.101	23.591	22.029	21.371	21.691
FEPASA	5.297	5.054	4.916	4.625	4.236
CVRD	935	773	918	898	1790
<b>TKU (milhões)</b>					
RFFSA	12.056	33.185	34.585	33.947	65.261
FEPASA	3.151	7.380	6.489	5.265	9.473
CVRD	14.778	45.257	49.136	50.255	128.395
<b>Empregados (mil)</b>					
RFFSA	124,3	89,4	53,0	26,2	16,7
FEPASA	38,0	19,4	16,1	8,9	3,2
CVRD	6,5	9,1	6,8	4,4	3,9
<b>Vagões em tráfego (mil)</b>					
RFFSA	31,0	43,7	36,1	35,4	43,2
FEPASA	17,7	13,2	11,8	12,8	27,1
CVRD	8,9	11,5	13,3	13,1	30,0
<b>TKU/ Km de rede (mil)</b>					
RFFSA	480	1.406	1.358	1.588	3.009
FEPASA	590	1.460	1.320	1.138	2.236
CVRD	13.796	58.550	53.525	55.963	71.729
<b>TKU/vagões em uso (mil)</b>					
RFFSA	380	760	958	1.345	1.511
FEPASA	178	560	550	411	350

CVRD	1.658	3.924	3.608	3.836	4.280
TKU/ empregado (mil)					
RFFSA	97	371	652	1.309	3.908
FEPASA	83	381	359	522	2.960
CVRD	2.264	4.050	7.206	11.422	32.922
TKU/T. de combustível					
RFFSA	53	83	115	116	178
FEPASA	(n.d)	114	90	103	117
CVRD	(n.d)	312	306	292	746
Receita/Despesa de Gestão					
RFFSA	0,588	1,094	0,435	0,661	1,082
FEPASA	(n.d)	0,285	0,089	0,352	0,706
CVRD	(n.d)	1,185	0,941	1,358	2,114

Fonte: Barat (p. 171)

Segundo Barat, alguns fatores estruturais decisivos prejudicaram o desenvolvimento do transporte ferroviário,

“[...] principalmente entre 1985 e 1995. Foram eles:

- Tarifas não realistas, sem correspondência com os custos reais de prestação dos serviços em regime de eficiência;
- Persistência de focos de ineficiência administrativa e operacional, apesar dos esforços de racionalização do quadro de pessoal;
- Falta de critérios objetivos nas prioridades dadas aos investimentos, com grande concentração de recursos em empreendimentos de retorno duvidoso ou dispersão excessiva nas aplicações voltadas para modernização da malha básica de interesse comercial;
- Ausência de mecanismos de financiamento contínuo e sustentado no longo prazo.” (BARAT, p 28.).

No ano de 1996 o Governo Federal iniciou um processo de desestatização da malha ferroviária nacional através de leilões. As concessionárias (empresas que venceram o leilão) tinham o direito da exploração das linhas, entretanto tinham de cumprir uma lista de obrigações que tratavam desde a manutenção dos equipamentos e estrutura até os direitos do usuário.

A FEPASA foi a última ferrovia a ter sua malha leiloada, encerrando o processo de Privatização das ferrovias no Brasil, no ano de 1998. “Assim, a conclusão do processo de privatização consolida o plano de demissões e encerra o

transporte de passageiros, pois no contrato de venda ficou estabelecido que a Ferrobán (Ferrovia dos Bandeirantes S.A) seria obrigada a manter o serviço por apenas mais um ano” (O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA FEPASA NA DÉCADA DE 90 Ádima Domingues da Rosa. p. 115). Segundo Barat, nos anos seguintes, a ferrovia passou por alguns avanços, destacando-se o aumento na produtividade, crescimento na quantidade de movimentações, redução do número de acidentes, renovação da frota (locomotivas e vagões) entre outros.



### **3 AMERICANA – A CIDADE E OS TRILHOS**

Este capítulo tratará sobre a cidade de Americana, sua origem, por conta da Estação Ferroviária, seu crescimento ao redor dos trilhos e a relação da cidade com a Ferrovia.

#### **3.1 SURGE UMA CIDADE**

A ocupação do território que, no futuro, iria se tornar a cidade de Americana data de meados do século XIX, quando são formadas na região grandes fazendas como a Fazenda Salto Grande e a Fazenda Machadinho, entre outras; terras que originalmente são parte do município de Santa Bárbara D'Oeste.

Entretanto a região só começou receber maior numero de moradores depois do final da Guerra Civil Norte-Americana (1865). Muitos confederados, derrotados na guerra e descontentes com as mudanças internas que aconteciam nos E.U.A., decidiram emigrar de seu país. Muitos escolheram o Brasil e uma grande parte rumou para o interior de São Paulo, onde o coronel William Hutchinson Norris havia comprado terras (que fizeram parte da Fazenda Machadinho) e se instalara com um grupo de família de confederados.

Os americanos que aqui se instalaram eram agricultores que dominavam técnicas e possuíam tecnologias mais avançada (cultivadores, arados, carpideiras). Rapidamente destacaram-se pela produtividade que conseguiam obter em suas terras; principalmente de melancia, cuja plantação se iniciou com sementes trazidas por eles. Esse destaque fez com que mais imigrantes tomassem o rumo da região, tornando-a cada vez mais próspera. Tanto que em 1873 é iniciada a construção de uma linha férrea para escoar a produção agrícola do interior do Estado e a linha contempla a região.

Em 1875, há aproximadamente 10 km de Santa Bárbara D'Oeste é inaugurada pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, com a ilustre presença do Imperador D. Pedro II, a Estação de Santa Bárbara.

“Data dessa época, também, a instalação por um engenheiro norte-americano (...) associado a brasileiros, da primeira fábrica de tecidos de algodão – a Fábrica de Tecidos Carioba – distante três quilômetros da estação ferroviária. Esta indústria teve papel relevante na fundação e desenvolvimento de Americana” (PRESERVANDO NOSSA HISTÓRIA, p 24 E 25).

Para abrigar os seus operários foram construídas casas próximas à tecelagem, originando um núcleo populacional. Durante a construção da ferrovia, os construtores “acamparam” no entorno de onde seria a futura estação. Dois grandes proprietários das terras mais próximas a estação tiveram a brilhante idéia de lotear suas propriedades. Esses loteamentos permitiram a fixação de famílias nos arredores da estação. Muitas delas de americanos, que trabalhavam no escoamento da farta produção das fazendas de seus conterrâneos. O povoado, que vinha crescendo e ganhando importância, começa a ser chamado popularmente de Vila dos Americanos.

Figura 3: O prédio da estação em dois momentos: a construção original, inaugurada em 1875; a atual datada de 1912 e a intensa movimentação no início do século XX



Fonte: Site Estações Ferroviárias

No ano de 1899, com o crescente progresso e o aumento de volume de mercadorias embarcadas na vila, a Companhia Paulista constrói próximo as suas oficinas um grande armazém; destinado principalmente à movimentação das melancias produzidas pelos imigrantes americanos. Em 1900 a Companhia Paulista troca a placa com o nome da estação para Villa Americana.

### 3.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO

A região recém povoada se destaca pela sua produtividade, tanto agrícola, graças às novidades introduzidas pelos norte-americanos, quanto na industrial, devido ao sucesso da Fábrica de Tecidos Carioba. Esse destaque atraiu mais imigrantes, não só americanos, mais também europeus (principalmente italianos). Conforme o século XIX vai terminando a vila vai crescendo e se desenvolvendo; não somente o núcleo central (no entorno da estação), mais também a “vila operária” de Carioba.

Outro fator que proporcionou o desenvolvimento de Americana foi o Ribeirão Quilombo; a ferrovia fora construída acompanhando o traçado de seu leito. Com o sucesso da Fábrica de Tecidos Carioba, outras tecelagens foram instaladas na cidade no começo do século XX. As tecelagem aproveitavam-se da água que por ali passava em seu processo de produção.

Entretanto,

“[...] se um curso d’água, por um lado, favorece o desenvolvimento do núcleo urbano, por outro, pode se tornar um obstáculo, como é o caso da urbanização de Americana na margem direita do Ribeirão Quilombo, à leste da cidade. Esta foi menos intensa na primeira metade do século XX devido as dificuldades em transpor não só o ribeirão como a ferrovia” (PRESERVANDO NOSSA HISTÓRIA – P 16).

A cidade, ainda em crescimento, começa a enfrentar seus primeiros problemas de mobilidade urbana, pois seus dois principais núcleos populacionais se encontram cada um de um lado do ribeirão e, conseqüentemente, da ferrovia. A única forma de cruzar a ferrovia e o ribeirão era pela “porteira” da Rua Carioba. A rua

ligava o centro à vila operária e Fábrica Carioba e a “porteira” era fechada várias vezes ao dia por conta da passagem do trem.

Na década de 1950 é iniciada a construção do viaduto Amadeu Elias, que passava sobre o ribeirão e a linha férrea. A inauguração se deu em 1964 e foi o impulso que faltava para a cidade se expandir pela outra margem do ribeirão. Na década de 1970 é construído o viaduto Centenário. Em 1977 é entregue um conjunto de obras com viaduto e ponte que dão acesso da Av. Europa à Rua Carioba. No ano de 1998 é inaugurado o viaduto Prefeito João Baptista De Oliveira Romano. Ainda hoje essas são as cinco únicas alternativas oficiais de se transpor a linha férrea e o ribeirão na cidade.

Hoje, segundo dados do site oficial da cidade, a população de Americana já chega a 214.873 habitantes, distribuídos numa área total de 133,63 Km<sup>2</sup> (da qual 92 Km<sup>2</sup> já foram ocupados); com uma densidade demográfica de 1.576 hab./Km<sup>2</sup> e uma taxa de urbanização de 99,8%.

Figura 4: O município de Americana



Fonte: Google Maps



A passagem em nível da “porteira” da Rua Carioba, ainda em atividade, continua funcionando da mesma maneira desde o surgimento da cidade: é fechada quando o trem vai passar, impedindo a passagem de veículos. Segundo órgãos oficiais, isso aconteceu 7.982 vezes no ano de 2012, permanecendo fechada 766 horas e 24 minutos; numa média de 10 minutos cada vez que uma composição cruza a cidade.

O transporte público de passageiros, com seus terminais concentrados na margem esquerda do ribeirão e também ao lado da ferrovia, sofre e contribui com os congestionamentos, pois seus veículos permanecem cruzando os viadutos várias vezes ao dia.

Figura 6: Trânsito na região da “Porteira”



Fonte: Acervo Pessoal

Por todo trecho que corta a cidade, existe apenas uma passarela de uso exclusivo para pedestres que necessitem cruzar a linha. Essa passarela fica junto à já citada “porteira”, está mal conservada e, por ser antiga, não possui nem um tipo

de acessibilidade para deficientes. Os pedestres que necessitarem cruzar a linha têm de enfrentar a passarela ou esperar a “porteira” ser aberta, se dirigir até um dos viadutos ou se arriscar pelas passagens não oficiais, onde a linha férrea não é cercada.

Figura 7: Passarela sobre a linha na passagem da Rua Carioba



Fonte: Acervo Pessoal

A cidade de Americana, que se originou graças à linha férrea que corta seu território, sofre agora as conseqüências de possuir em seu centro urbano esse modal de transportes e sua infra-estrutura. Modal esse que atualmente é usado exclusivamente no transporte de cargas, principalmente de *commodities* com origem em regiões distantes como a Centro Oeste e destino o Porto de Santos. A antiga estação, pedra fundamental da cidade, hoje não embarca nem desembarca cargas ou passageiros. Os trilhos que cortam a cidade são agora pátio de manobra de composições; deixando a fluidez e o deslocamento do trânsito de veículos de passageiros e pessoas, na cidade, cada vez mais complicado.

#### 4.1.2 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Restam ainda na cidade algumas construções da época áurea da ferrovia. A antiga estação é utilizada desde 2004 pela prefeitura com espaço turístico e cultural, denominado Estação Cultura Americana, tendo como missão: “Manter viva a memória ferroviária, sendo uma ferramenta cultural que fomenta a arte nos seus mais diversos seguimentos”

Figura 8: A Estação nos dias de hoje



Fonte: Acervo Pessoal

As casas da Conserva (que possuíam esse nome por serem destinadas aos funcionários responsáveis pela conservação do trecho) localizadas no primeiro quarteirão da Rua Dom Pedro II, entre as ruas Marechal Deodoro e Rio Branco, permanecem construídas. A posse dessas casas está em disputa judicial entre antigos moradores, descendentes de moradores e invasores que pleiteiam seus direitos junto ao Governo Federal. Conserva é hoje o nome do bairro que compreende a região delimitada pelas ruas: Dom Pedro II, Irati, Anhanguera, Roraima, Jaime Gabriel dos Santos e Rua Bahia.



Figura 9: As casas da Conserva



Fonte: Acervo Pessoal

Alguns prédios ao redor da estação ainda guardam as formas dos antigos galpões e a presença dos trilhos em plena atividade cortando a cidade remetem constantemente os moradores à questão da junção da cidade com a ferrovia.

## 4.2 PRINCIPAIS PROBLEMAS

### 4.2.1 MOBILIDADE URBANA

O maior problema enfrentado pelo americanense decorrente da junção cidade/ferrovia é a mobilidade urbana. A quantidade de carros no sistema viário municipal não para de crescer e os viadutos responsáveis pelos cruzamentos estão saturados e já não dão conta da demanda de veículos que precisam passar por eles.

O cruzamento em nível da Rua Carioba é fechado constantemente para dar passagem aos trens e, quando isso ocorre em horários de pico, atrapalha ainda mais o já sobrecarregado trânsito na área central, constantemente formando congestionamentos.

Muitas vezes o trem fica parado no perímetro urbano, impedindo assim a transposição dos trilhos pelos pedestres nas passagens em nível “não oficiais” que se espalham pelo trecho da ferrovia que corta a cidade.

Figura 10: Passagens não oficiais utilizadas por pedestres



Fonte: Acervo Pessoal

#### 4.2.2 ABANDONO

As condições em que se encontram o trecho são deploráveis. Lixo espalhado pela linha, dormentes e lastro em péssimas condições, restos de soja e açúcar que

vazaram de vagões durante o transporte permanecem apodrecendo na via, atraindo insetos, roedores e outros agentes contaminantes.

Figura 11: Trecho entre o Viaduto Prefeito João Baptista De Oliveira Romano e a Rua Carioba em situação de abandono



Fonte: Acervo Pessoal

Uma faixa considerável de terra (que se estende dos fundos do Mercado Municipal até o cruzamento com a Rodovia Luiz de Queiróz) não possui qualquer tipo de construção entre a linha e o ribeirão. Essa é uma área de risco de contágio da Febre maculosa, tendo em vista que capivaras habitam o local. O mato está sempre alto, e frequentemente “pega fogo”, o que oferece risco aos moradores das áreas próximas.

É muito comum a presença de andarilhos, moradores de rua e usuários de drogas na via férrea, o que torna potencialmente perigoso a travessia em alguns pontos. Também são comuns notícias sobre assaltos no entorno da linha.

### 4.2.3 ACIDENTES

Grande parte do trecho da ferrovia que corta o município de Americana não possui qualquer barreira restritiva de acesso aos seus trilhos. Pedestres e andarilhos utilizam-se da via como caminho, expondo-se ao risco de atropelamento, contaminações, doenças ou mesmo assaltos.

Os trilhos que passam pela cidade formam um pátio de manobras, o que faz com que o trem, por muitas vezes, permaneça parado no trecho. Aproveitando-se disso algumas pessoas irresponsáveis arriscam-se a “pegar carona” ou ate mesmo “surfear” nas composições

Figura 12: “Surfista” de trem



Fonte: Acervo Pessoal

Numa busca no arquivo do jornal “O Liberal”, sobre acidentes na linha do trem de Americana a partir de 2005, construiu-se o seguinte histórico:

- 2005 – Tombamento de 11 vagões vazios na divisa com Nova Odessa;

- 2006 – Colisão de dois vagões tanque na região da Fazenda São Jerônimo com vazamento de 44,8 mil litros de óleo;
- 2007 – JAN – Tombamento de um vagão vazio atrás do Mercado Municipal;

FEV – Tombamento de um vagão vazio atrás do Mercado Municipal, é o segundo acidente igual em menos de dois meses;

ABR – Descarrilamento de 60 vagões vazios no pátio, próximo a estação;

JUL – Atropelamento de um homem próximo ao viaduto Centenário;

- 2008 – Tombamento de dois vagões carregados de soja na zona rural, o choque dos vagões no solo rompeu cabos telefônicos que serviam várias cidades da região;
- 2010 – Fatídica colisão entre um trem da ALL e um ônibus de transporte de passageiros da VCA na “porteira” da Rua Carioba, resultando em 18 feridos e 10 mortos;
- 2013 – JAN – Descarrilamento de quatro vagões na zona rural, com tombamento de nove contêineres;

FEV – Descarrilamento de dois vagões próximo ao “Viaduto Abdo Najar”.

#### **4.2.4 BARULHO E POLUIÇÃO**

Por incrível que pareça, com todos os avanços tecnológicos em todas as áreas imagináveis, os trens que percorrem o trecho que corta Americana são mais poluentes e mais barulhentos que os trens da antiga FEPASA. As locomotivas, antes elétricas, puxavam composições menores. Atualmente as locomotivas da ALL são movidas a diesel, altamente poluente, e puxam composições cada vez maiores, com até 80 vagões.

A vibração e o barulho do trem são motivos de reclamações constantes dos moradores vizinhos aos trilhos. Muitas casas apresentam rachaduras e vidraças quebradas devido às escandalosas e turbulentas passagens dos trens pela cidade. Moradores de bairros distantes da linha férrea como Jardim São Pedro e Jardim São Manuel comentam que na madrugada ouvem o barulho das locomotivas. A buzina ainda mais potente pode ser ouvida em bairros mais distantes.

Restos das cargas transportadas, como açúcar e soja espalham-se pelo trecho, misturando-se com manchas de óleo, lixo urbano, trilhos e dormentes abandonados que além da poluição ambiental e risco de contaminação, são elementos de poluição visual.

Figura 13: Poluição visual, sonora e ambiental



Fonte: Acervo próprio.

## **4.3 PERSPECTIVAS**

### **4.3.1 DUPLICAÇÃO DO TRECHO**

O jornal “O Liberal”, em sua edição de 12 de dezembro de 2011, apresenta uma matéria sobre o acordo entre a Prefeitura e a ALL para a duplicação do trecho que corta a cidade. A ALL se comprometeu a investir “R\$ 10 milhões na construção de um novo viaduto, ao lado do Amadeu Elias, e de uma passarela de pedestres no bairro Guaicurus, além de bancar a reforma total do gramado do estádio municipal Décio Vitta”.

A matéria afirma ainda que os investimentos da ALL em mobilidade urbana no município foram decisivos para que a prefeitura autorizasse o uso do solo, e que essa estratégia também foi adotada nas negociações com os municípios de Nova Odessa, Sumaré e Hortolândia. Essas cidades só autorizariam as obras após uma análise sobre a transposição dos trilhos do centro para áreas rurais; entretanto desistiram da análise em troca dos investimentos oferecidos pela ALL em mobilidade urbana.

Com esses acordos, a ALL conseguiu todas as certidões necessárias, faltando apenas “elaborar planos de compensação ambiental e de contenção de emergências para conseguir a licença de instalação e iniciar efetivamente a obra de duplicação do trecho entre Itirapina e Embu-Guaçu”.

### **4.3.2 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Segundo o site de notícias RAC, em matéria publicada no último dia 17 de abril, o governo estadual está iniciando o processo de licitação para a escolha de um projeto para a construção de um Trem Intercidades de passageiros. Serão dois corredores que contemplarão cidades como Santos, Mauá, São Caetano, Santo André, Jundiaí, Campinas, Americana, São José dos Campos, Taubaté e Sorocaba, entre outras. O projeto será uma PPP (Parceria Público-Privada), e tem um orçamento previsto de R\$18 bilhões, dos quais o governo estadual vai

entrar com R\$ 4 bilhões. A expectativa é encerrar as licitações até outubro para que as obras já se iniciem no ano que vem.

O site afirma que:

“Segundo Afif, a idéia é voltar a estimular o transporte de passageiros sobre trilhos e criar uma alternativa para concorrer com os automóveis, que estão superlotando as rodovias estaduais. ‘É uma região (as cidades interligadas pelo projeto) muito importante, onde está 25% do PIB do País.’ O vice-governador afirmou ainda que a estimativa é que as tarifas cheguem a, no máximo, R\$ 15,00 por trecho. ‘Muito vantajoso se considerarmos a questão do custo do pedágio, gasolina, etc.’”

O site também afirma que o trecho até Americana já tem interessados estudando a viabilidade do projeto; que o Trem Intercidades não concorre com o TAV (Trem de Alta Velocidade) do governo federal, uma vez que o TAV tem foco em grandes distâncias e o Trem Intercidades em viagens mais curtas; e que num próximo passo, os dois trens devem se interligar, agregando valor aos dois projetos.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Americana vem experimentando em sua história um fenômeno de urbanização: em 137 anos passou de algumas casas ao redor da Estação de Santa Bárbara para um município com mais de 200mil habitantes. Suas divisas com os municípios vizinhos de Santa Bárbara D'oeste e Nova Odessa já são praticamente imperceptíveis devido à unificação da malha urbana das cidades, em consequência de seu crescimento geográfico. Esse fenômeno recebe o nome de conurbação.

Americana, junto com mais 18 cidades forma a Região Metropolitana de Campinas, uma das regiões mais produtivas do país, destacando-se no setor industrial, comercial e tecnológico com participação expressiva no PIB nacional. A região é estratégica do ponto de vista logístico, considerando a sua localização geográfica e sua infra-estrutura, pois é servida pelas principais rodovias do estado e cortado pelas ferrovias que escoam a produção nacional até o porto de Santos.

Entretanto, essas ferrovias que proporcionaram num passado recente o desenvolvimento econômico e muitas vezes até a fundação de muitas cidades no interior do Estado de São Paulo, hoje apenas cortam o seu território, como é o caso de Americana. Não há na cidade pátio ou qualquer outra forma de embarque de qualquer tipo de mercadoria, e o terminal mais próximo está localizado em Tatuí, a uma distância de 115 km. A ferrovia não oferece empregos diretos aos americanenses, pois não possui qualquer sede, escritório ou departamento no município. Dos áureos tempos da ferrovia, restou à cidade algum patrimônio histórico, como as casas da Conserva e o prédio da Estação, os trilhos que cortam e poluem a paisagem, o barulho e a fumaça das locomotivas.

Com a extinção do transporte de passageiros pela malha férrea, Americana perdeu a última vantagem de ter os trilhos cortando o município. Hoje a cidade assiste às riquezas do país passando pelo seu centro urbano sem deixar sequer um centavo ao cofre público municipal e ainda proporcionando problemas como interferência na mobilidade urbana, linha mal conservada, perigo de assalto ou acidentes para os pedestres nos cruzamentos, poluição visual, sonora e ambiental; além do risco iminente de acidentes ambientais devido às cargas de combustível.

Como o desenvolvimento da cidade se deu no entorno dos trilhos, problemas para cruzar a linha são tão antigos quanto as primeiras ruas da cidade. Entretanto, nos últimos anos, a popularização do crédito e as facilidades que o governo proporcionou para que a população comprasse carros, fez com que a frota de automóveis aumentasse em todo o país; o que não foi diferente em Americana. Com esse aumento da frota, aumentaram também os problemas de mobilidade, principalmente na região central.

Os atuais cinco cruzamentos não são suficientes para atender a demanda de veículos que desejam transpor a linha férrea. É muito comum a formação de congestionamentos e lentidão na “Porteira” e nos Viadutos Prefeito João Baptista De Oliveira Romano e Amadeu Elias e Centenário. O acesso à Rua Carioba pela Avenida Europa raramente experimenta congestionamento ou lentidão por estar localizado mais distante do centro, numa região pouco habitada.

Novas propostas devem ser analisadas imediatamente pelos responsáveis, pois a região e os problemas permanecem em contínuo crescimento enquanto os investimentos em infra-estrutura não acompanham esta progressão.

Durante a elaboração deste trabalho tive contato com algumas propostas como a da construção de outro terminal do lado oposto da linha, como um espelho do atual: sendo assim os ônibus não cruzariam mais os viadutos, o que aliviaria o tráfego na região. O maior problema para implantação deste projeto é interligar os terminais de forma que os passageiros possam transitar entre eles. Outras propostas falam da transposição dos trilhos do centro para regiões mais distantes ou até mesmo da construção de um *Ferroanel* que contemple toda a região. Entretanto todos os projetos estão somente em “fase de estudo” e, ao meu ver, não passam de especulações.

## 6 REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Citação:** NBR-10520/ago - 2002. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

\_\_\_\_\_. **Referências:** NBR-6023/ago. 2002. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. **Ferrovias.** Disponível em: <<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>>. Acesso em 17 MAR 2013, às 10h10m.

Associação Nacional de Preservação Ferroviária. **A História nos Trilhos.** Disponível em: <[http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos20\\_abril2004.htm](http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos20_abril2004.htm)>. Acesso em 07 ABR 2013, às 14h25m.

BARAT, J. – **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico.** Vol. IV – A Visão Setorial. São Paulo: Cla, 2007.

BORLINA FILHO, Venceslau. **Vagões descarrilam e causam pane telefônica em Americana.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/30DF0E50233-vagoes\\_descarrilam\\_e\\_causam\\_pane\\_telefonica\\_em\\_americana](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/30DF0E50233-vagoes_descarrilam_e_causam_pane_telefonica_em_americana)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 15h35m.

BOTAN, Anderson. **Trem atropela homem de 41 anos próximo ao Centenário.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/AEC3BE8F08F-trem\\_atropela\\_homem\\_de\\_41\\_anos\\_proximo\\_ao\\_centenario](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/AEC3BE8F08F-trem_atropela_homem_de_41_anos_proximo_ao_centenario)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 16h10m.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. – **Privatização de Ferrovias:** o Progresso nos Trilhos. Brasília: CNT, 1996 (pp. 41-46).

COSTA, Maria Teresa. **Trem Regional será licitado em Outubro.** Disponível em <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/04/ig\\_paulista/49985-trem-regional-sera-licitado-em-outubro.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/04/ig_paulista/49985-trem-regional-sera-licitado-em-outubro.html)>. Acesso em 24/ ABR 2013, às 14h15m.

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Ferrovias – Histórico.** Disponível em <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em 17 MAR 2013, às 12h15m.

DUARTE, F. – **Introdução a Mobilidade Urbana** – Curitiba: Juruá, 2012.

DUARTE, Walter. **Com licença para duplicação, ALL promete R\$ 10 mi em obras.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/B4E47B9DF0E-com\\_licenca\\_para\\_duplicacao\\_all\\_promete\\_r\\$10\\_mi\\_em\\_obras](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/B4E47B9DF0E-com_licenca_para_duplicacao_all_promete_r$10_mi_em_obras)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 15h15m.

Estação Cultura Americana. **Conheça nossa Estação.** Disponível em: <<http://estacaoculturaamericana.blogspot.com.br/p/conheca-nossa-estacao.html>>. Acesso em 15 MAI 2013; às 8h15m.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Americana.** Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/americana.htm>>. Acesso em 25 MAR 2013, às 14h35m.

GONÇALVES, Reginaldo. **ANTT aponta problemas em malha ferroviária da região.** Disponível em <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/29003939845-antt\\_aponta\\_problemas\\_em\\_malha\\_feroviaria\\_da\\_regiao](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/29003939845-antt_aponta_problemas_em_malha_feroviaria_da_regiao)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 18h00m.

Google Maps. Disponível em; <<https://maps.google.com.br/maps?hl=pt-PT&tab=ll>>. Acesso em 11 ABR 2013, às 18h00m.

Jornal O Liberal. – **Revista Americana 136 anos.** Ano 3, nº 3, 2011.

Jornal Regional, 27/AGO/1977 – pp. 5, 6 e 7.

Prefeitura Municipal de Americana – **Preservando a Nossa História**, 1999.

\_\_\_\_\_.– **Descobrimo Americana – Um Grande Salto** – Edição Especial, 2008.

\_\_\_\_\_.– **Perfil do Município.** Disponível em: <[http://www.americana.sp.gov.br/americanaV5/americanaEsmv5\\_Index.php?it=48&a=perfil](http://www.americana.sp.gov.br/americanaV5/americanaEsmv5_Index.php?it=48&a=perfil)>. Acesso em 07/04/2013, às 14h10m.

PESSOA, Wander. **Novo trajeto é mais vantajoso que duplicar ferrovia.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/89BAE3CE1D2-novo\\_trajeto\\_e\\_mais\\_vantajoso\\_que\\_duplicar\\_ferrovia](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/89BAE3CE1D2-novo_trajeto_e_mais_vantajoso_que_duplicar_ferrovia)>. Acesso em 25 ABR 2013, às 15h10m.

LEAL, Ana Carolina. **Onda de assaltos preocupa moradores.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/3B2EA41D254-onda\\_de\\_assaltos\\_preocupa\\_moradores](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/3B2EA41D254-onda_de_assaltos_preocupa_moradores)>. Acesso em 25 ABR 2013, às 13h00m.

MACÁRIO, Aline. **Americana tem o terceiro descarrilamento do ano.** <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/02D057BE174-americana\\_tem\\_o\\_terceiro\\_descarrilamento\\_do\\_ano](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/02D057BE174-americana_tem_o_terceiro_descarrilamento_do_ano)>. Acesso em 25 ABR 2013, às 10h10m.

MATOS, O. N. – **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira.** Campinas/SP: Pontes, 1990, 4ª Ed. rev. (cap. IV – pp. 77-142).

MORA, Marcelo. **Acidente foi ‘tragédia anunciada’, diz secretário de Americana.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2010/09/acidente-foi-tragedia-anunciada-diz-secretario-de-americana.html>>. Acesso em 23 MAR 2012, às 19h25m.

MOREIRA, Bruno **Descarrilamento fecha ferrovia por 8 horas.** Disponível em: <<http://www.oliberalnet.com.br/noticia/DB05BF9561C->

descarrilamento\_fecha\_ferrovia\_por\_8\_horas>. Acesso em 25 ABR 2013, às 16h10m.

\_\_\_\_\_. **Moradores aguardam vistoria do técnico da ALL.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/2784EFACB64-moradores\\_aguardam\\_vistoria\\_do\\_tecnico\\_do\\_all](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/2784EFACB64-moradores_aguardam_vistoria_do_tecnico_do_all)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 15h55m.

Museu da Companhia Paulista. **Histórico.** Disponível em: <<http://www.museudacompanhiapaulista.com.br/museudacompanhiapaulista/historico.htm>>. Acesso em 27 MAR 2013, às 14h05m.

ROSA, Á. D. da – **O Processo de Privatização da FEPASA na Década de 90.** Revista de Iniciação Científica da FFC, v. 4, n. 3, 2004.

SAES, F. A. M. de – **As Ferrovias de São Paulo - 1870-1940** – São Paulo: Hucitec, 1981.

SEVERINO, A. J. – **Metodologia do trabalho científico.** São Paulo: Cortez, 2007 (pp.122-123).

TREVISONI, Arthur Jorge. **Vagão descarrila na região central.** Disponível em: <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/20266024965-vagao\\_descarrila\\_na\\_regiao\\_central](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/20266024965-vagao_descarrila_na_regiao_central)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 16h30m.

\_\_\_\_\_. **Vagão descarrila no centro de Americana.** Disponível em <[http://www.oliberalnet.com.br/noticia/22310748165-trem\\_vazio\\_descarrila\\_no\\_centro\\_de\\_americana](http://www.oliberalnet.com.br/noticia/22310748165-trem_vazio_descarrila_no_centro_de_americana)>. Acesso em 24 ABR 2013, às 16h50m.

## ANEXO I

Perguntas enviadas ao Engenheiro Jose Arnaldo Duarte, secretário adjunto da SETRANSV

- Quantas vezes a "porteira" fecha por dia? Quanto tempo fica fechada (cada vez, média)?
- Como é a comunicação entre a SETRANSV e a ALL? Existe algum tipo de "parceria"?
- O município influencia, de alguma forma, na rotina da ferrovia?
- Na sua opinião, há alguma vantagem para a cidade em ter a ferrovia cortando o centro urbano? E quais são as principais desvantagens?
- Qual a sua opinião sobre a desativação do transporte de passageiros pelas ferrovias? É a favor da reativação?

## ANEXO II

E-mail de resposta do Engenheiro Jose Arnaldo Duarte, secretário adjunto da SETRANSV

Estou enviando os dados sobre a porteira posteriormente (ainda hoje);

A comunicação entre a Prefeitura e ALL (América Latina Logística) é feita através de ofícios, e-mails e por telefone; Existem parcerias como, por exemplo, na manutenção da passagem em nível da Rua Carioba, local que por diversas vezes foi recuperado e revitalizado visando à segurança dos usuários. Especificamente a passagem em nível houve uma época em que a mesma foi fechada ao trânsito de veículos e que diante dos reclamos dos comerciantes e da própria comunidade, houve uma concordância para a reabertura mediante alguns compromissos entre as partes (Prefeitura e FEPASA). A ALL tem compromisso em manter as cercas de isolamento em boas condições e bem como a limpeza e a capinação no trecho em que passa pelo município.

A influência da ferrovia sobre o município e seus habitantes é bem maior, mas em alguns casos podemos dizer que o município influencia sim a rotina da ferrovia como, por exemplo, quando a comunidade cobra e exige a diminuição dos sinais sonoros (apitos) que geram incômodos, quando pessoas pegam caronas nas composições (surfistas de trem), quando ocorrem acidentes, quando a Prefeitura faz exigências ou cobranças quanto à melhor manutenção das áreas por onde circulam as composições, quando a Prefeitura cobra a manutenção das cercas de isolamento e em outras situações.

Não falando em nome da Prefeitura e sim como opinião particular, acredito que o fato do transporte sobre trilhos aliviar o transporte rodoviário e conseqüentemente dar uma sobrevida para as rodovias que atualmente já se apresentam com sinais de sobrecarga, é um aspecto positivo. Imagine se não houvesse os trens carregando a soja para ser escoada para os portos, e este transporte tivesse que ser feito através das rodovias. Este fato embora não gere um impacto positivo exclusivo para nós moradores de Americana, podemos dizer que ele melhora nossa vida quando precisamos usar as rodovias.

Se considerarmos ainda os impactos econômicos gerados por este tipo de transporte podemos teoricamente dizer que parte dos impostos retornará em forma de verbas e recursos para os governos aplicarem nos municípios.

Quanto às desvantagens podemos citar o perigo de acidentes, como por exemplo, o descarrilamento de composições, ruídos e vibrações, poluição atmosférica, contaminação do solo e água no caso de vazamentos, proliferação de animais entorno de grãos derramados, odores etc.

A desativação dos trens de passageiros foi uma perda muito grande, que aliada a uma política de incentivo ao transporte individual e do modal sobre pneus, acabou colaborando com a sobrecarga nas rodovias que hoje vivenciamos.

É comum observarmos na Via Anhanguera e Bandeirantes carros circulando com apenas uma pessoa. Muitas discussões foram feitas para a determinação do traçado

do corredor Metropolitano Noroeste como forma de melhorar o transporte intermunicipal, sendo que já tínhamos uma ferrovia segregada que poderia atender tal demanda que aliviaria o tráfego nas rodovias e nos sistemas viários das cidades.

Quando os trens de passageiros circulavam, havia uma relação muito positiva entre a ferrovia e as comunidades, hoje como a mesma não traz aspectos positivos relevantes, a comunidade tem uma relação pouco “amistosa”. Esta relação de bem querer deve ser resgatada através da reativação dos trens de passageiros. Particularmente vejo como uma boa medida para a melhoria do transporte regional.

Abraço

Eng José Arnaldo Duarte