

Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às Parcerias Público-Privadas

Márcio Rogério Silveira*

Resumo

A Geografia tem, nas últimas décadas, agrupado ao seu conhecimento uma série de novos temas e abandonado outros. Os estudos referentes aos transportes, muito valorizados no passado, são um exemplo dos que vêm perdendo importância. Este estudo pretende contribuir com a revalorização da “Geografia dos Transportes”. Nesse sentido, contextualizou-se a chegada e o desenvolvimento das ferrovias ao Brasil e as influências por elas sofridas em virtude dos ciclos econômicos mundiais, das substituições de importações e dos pactos de poder empreitados ao longo da história brasileira. Os grupos envolvidos nesses pactos optaram pelas ferrovias, no início do ferropiarismo e fizeram, após a década de 1930, a opção pelo rodoviarismo. O setor férreo entrou em estagnação e logo em decadência. O resultado foi a concessão do modo férreo, junto com outros setores, à iniciativa privada na década de 1990, e uma série de aquisições e fusões, bem como a formação de monopólios. Um novo modelo de concessão e de investimentos em serviços públicos aqui é proposto. Vale ressaltar que no governo Lula há uma proposta de concessão e de investimentos em debate: são as Parcerias Público-Privadas (PPP).

Palavras-chave: Transporte ferroviário, concessões, privatizações, setor público e iniciativa privada.

* Professor Doutor do Departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia – UFBA (f6mrs@ig.com.br).

Abstract

In the last decades, Geography gained a great deal of knowledge in some areas and, at the same time, discarded others. Studies about transportation used to be highly appraised in the past, but now, they seem to be disregarded. However, this paper intends to reappraise the “Transportation Geography”. The construction and development of Brazilian railroads were influenced by the worldwide economic cycles, by the substitution of imported goods by national ones and by the power pacts signed on a contract basis along the Brazilian history. At first, those groups involved in the power pacts decided to construct railroads and, after the 1930’s, they decided to build roads. The consequence was the stagnation and decline of the railway sector. In the 1990’s, railways were conceded to the private sector. Some public services were privatized or merged with private companies, thus producing monopolies. Due to those facts, we suggest a new model of concession grants and investments in public services. It is worth saying that President Lula and his party members have a proposal of concession grants and investments in debate, that is to say, public-private partnerships.

Key words: Railroad transportation, concessions, privatizations, public and private sectors

Introdução

No presente trabalho, procurou-se resgatar a história econômica do setor ferroviário no Brasil e em Santa Catarina, além de entender a atual situação do setor, concedido à iniciativa privada após 1995, e suas perspectivas futuras. Nesse sentido, contextualizou-se a implantação e o desenvolvimento das ferrovias no Brasil e as influências por elas sofridas em virtude dos ciclos econômicos mundiais, das substituições de importações e dos pactos de poder empreitados ao longo da história brasileira. Os grupos envolvidos nesses pactos optaram pelas ferrovias (agroexportação), no início do ferroviarismo e fizeram, após a década de 1930, a opção pelo rodoviarismo (mercado interno). O

setor férreo entrou em estagnação e logo em decadência. O resultado foi a concessão do modo férreo, junto com outros setores, à iniciativa privada na década de 1990, e uma série de aquisições e fusões, bem como a formação de monopólios. Um novo modelo de concessão e de investimentos em serviços públicos aqui é sugerido. Vale ressaltar que no atual governo há uma proposta de concessão e de investimentos em debate: são as Parcerias Público-Privadas (PPP).

A importância geoeconômica das estradas de ferro e da pequena produção mercantil para a formação sócio-espacial sul-brasileira e catarinense

Em Santa Catarina, as ferrovias foram importantes para o progresso de algumas colônias, facilitando o transporte da produção dessas regiões. No Oeste e no Sul do estado a passagem das ferrovias ajudou na implantação das colônias interioranas. Na Região de Joinville e no Vale do Itajaí, a construção de estradas de ferro foi uma “exigência natural”, para a não estagnação econômica das colônias já implantadas. Por conseguinte, a capitalização da pequena produção mercantil caracterizou o desenvolvimento catarinense e as ferrovias tiveram destacada participação.

Tanto Santa Catarina como o Sul do Brasil apresentaram diferenças, em relação às demais regiões brasileiras, no desenvolvimento econômico e, por consequência, ferroviário. O fator principal está na orientação econômica que tomou cada uma delas e seu atrelamento com o tipo de produto e o mercado a que atendiam. Assim, o Sudeste, com a produção de café, atendeu muito mais ao mercado internacional, e o Sul, com sua policultura, serviu mais ao mercado interno. Mas também se destacava no Sul a produção e principalmente o extrativismo para o mercado externo. Dessa forma, as ferrovias podiam transportar erva-mate, madeiras, carvão mineral, etc. O resultado de todos esses fatos foi uma maior integração ferroviária no Sul, onde as ferrovias passaram a atender

as principais regiões econômicas internas e secundariamente a exportação.

No Sul as ferrovias tiveram um direcionamento muito mais radial do que longitudinal.¹ Também se afirma que muitas das estradas de ferro longitudinais, no Sul, transportavam produtos para os portos e dali seguiam, por cabotagem, para outras regiões do Brasil, como ocorreu muito com o charque e com os produtos coloniais e artesanais dos pequenos produtores. O porto de Porto Alegre localiza-se nas proximidades das principais áreas coloniais do Rio Grande do Sul e para esse ponto convertia-se boa parte das cargas do estado gaúcho, inclusive a produção agrícola extensiva e os produtos derivados da pecuária do planalto e da Campanha. De Porto Alegre a produção gaúcha seguia por cabotagem para outras regiões brasileiras e também para a exportação. No Sudeste prevaleceu o direcionamento interior-litoral para a agroexportação. Vale ressaltar que, no Sudeste, a pequena produção mercantil com imigrantes estrangeiros, também contribuiu para a formação de importantes regiões industriais, comerciais e de serviços, como em São Paulo.

Claro que há ferrovias no Sul construídas para atender ao extrativismo e essas estradas geralmente tem o sentido longitudinal, ou seja, do interior para os portos e vice-versa. Entretanto, observou-se que nas regiões extrativas não houve grande desenvolvimento econômico e social. Quando há esse desenvolvimento é porque houve uma combinação com a pequena produção mercantil em ascensão. Esse fato é observado na Região Carbonífera do Sul de Santa Catarina, com a Ferrovia Tereza Cristina, na Região do Vale do Itajaí, com a Estrada de Ferro Santa Catarina, e no Nordeste catarinense, com o Ramal São Francisco. Finalmente, conclui-se que essas estradas de ferro foram muito

¹ Os trechos e estradas de ferro longitudinais são a Tereza Cristina, a EFSC, o Ramal São Francisco, a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá e o trecho da Rede de Viação Gaúcha de Estradas de Ferro que atende ao porto de Pelotas e de Rio Grande.

mais importantes para a transformação da pequena produção mercantil em relações capitalistas do que para o extrativismo.

A falta de inversões no modal férreo brasileiro e a exploração que sofreu o Estado, pelos contratos leoninos (com garantias de juros), e a ineficiência das empresas estrangeiras, como a de Farquhar, comprometeram as finanças brasileiras e a consolidação de uma rede ferroviária totalmente integrada e eficiente até a década de 1930. Após essa data, ficou muito mais difícil a formação de uma rede ferroviária nacional integrada. Isso porque o rápido desenvolvimento da industrialização e da urbanização, num país continental como o Brasil, necessitou de um meio de transporte mais barato para os cofres públicos e rápido para a integração territorial. As rodovias estavam sendo implantadas em todos os continentes. O Brasil aproveitou-se dessa conjuntura. Assim, atualmente, as estradas de ferro no país parecem mais uns emaranhados de pequenas redes ferroviárias regionais e inter-regionais.

Ferroviarismo e rodoviarismo no contexto da modernização econômica brasileira

Conforme se consolida o processo republicano, consideráveis mudanças são gestadas e a “Nova República” (1930) surge com profundas alterações no quadro geral da economia nacional. A expansão do mercado interno, o crescimento da indústria, o desenvolvimento voltado para dentro, através das substituições de importações, vão oferecer outra postura ao setor ferroviário, ou seja, esse passa a fazer, também, a “ponte” para o transporte da produção industrial entre regiões produtoras e os mercados consumidores regionais. Essa era a vontade das elites política e econômica da terceira dualidade (RANGEL, 1981). A elite política era composta pelos latifundiários, sobretudo os pecuaristas e a elite econômica era composto pelos industriais, inclusive o originado da pequena produção mercantil de São Paulo e do Sul do Brasil.

Assim, o pacto de poder da terceira dualidade tem interesse na integração do mercado nacional, para que seus produtos alcancem todo o território brasileiro. Pronuncia-se o fim dos arquipélagos regionais, de difícil articulação, num país continental como o Brasil. Essa integração ocorre pelo vertiginoso desenvolvimento das estradas de rodagem, mas também pela adaptação das ferrovias, através da tentativa de construção de alguns ramais integradores. Foi por isso que, de 1930 a 1960, foram construídos, no Brasil, 6 mil quilômetros de linhas férreas (BRASIL, vários números). Devido ao direcionamento dado às ferrovias no seu período de desenvolvimento, elas foram, e ainda são, incapazes de integrar completamente o mercado nacional e a construção de uma rede ferroviária voltada para o mercado interno não se concretizou totalmente. Apesar de o governo de Getúlio Vargas procurar interligar, com pequenos trechos, alguns pontos ferroviários e desativar outros, antieconômicos, para possibilitar uma maior integração ferroviária nos locais onde já havia estradas de ferro, hoje se observa que a integração territorial brasileira é feita pelas rodovias e os traçados ferroviários, com alguma exceção no Sul, são, na maioria, voltados para um porto no litoral. Mas para se fazer a expansão da produção das elites da terceira dualidade e conquistar os consumidores dos arquipélagos econômicos, o meio mais rápido era, como afirma Rangel (1980), um transporte flexível, versátil, avesso ao planejamento e que comprometesse menos as verbas governamentais: o caminhão. E não poderia ser de outra forma.

A integração das várias regiões brasileiras foi feita através das rodovias automobilísticas, que substituíram as ferrovias e passaram a ser a espinha dorsal dos transportes no Brasil. Essa dominação do modal rodoviário, iniciada pelo governo Vargas e consolidada nos governos de Kubitschek e dos militares, se mantém até hoje. A maioria dos investimentos necessários para a consolidação rodoviária, mas também para a montagem das grandes empresas estatais brasileiras, foi realizado através do Estado. Nesse momento, o Estado viabiliza os principais

investimentos, em infraestruturas e em indústrias pesadas, capazes de desenvolverem o capital produtivo nacional. Os grandes beneficiados são os industriais, líderes econômicos da terceira dualidade (1930-1985).

As rodovias foram importantes no desenvolvimento nacional e, em Santa Catarina, foram responsáveis pelo transporte dos produtos industrializados, contribuindo com uma outra forma de produção, a industrialização especializada. O Sul integra-se ao mercado nacional a partir do terceiro Kondratieff e também passa a fazer parte da terceira dualidade (1930-1985). É nesse período que várias regiões sulinas passam por um vertiginoso desenvolvimento, abrigando, nas décadas seguintes, consideráveis conglomerados industriais e comerciais, além de áreas urbanas compostas por regiões metropolitanas e cidades médias repletas de serviços essenciais.

Todas as mudanças envolvendo a economia nacional, a partir da década de 1930 até o final da década de 1960, originaram a estagnação do setor ferroviário. A partir da década de 1970, quando se inicia a crise do quarto Kondratieff (1973-?), até o primeiro lustro da década de 1990, o setor vive um profundo sucateamento. O período de decadência é verificado através do agravamento da estagnação do setor ferroviário, iniciado na década de 1930. Entretanto, política e economicamente, o início do período de decadência das ferrovias é nacionalmente conturbado. O Brasil vive contragolpes e golpes militares e a classe trabalhadora, representada por João Goulart, permanece pouco tempo no poder. Como as elites da terceira dualidade ainda são política e economicamente fortes, elas realizam, juntamente com os militares, o “Golpe de 1964”. Estabeleceram-se os militares no comando institucional do Estado por 21 anos. Eles são subservientes ao pacto da terceira dualidade. É sobretudo no período dos governos militares que as ferrovias são ainda mais abandonadas. Entretanto, mesmo durante o período de crise internacional, iniciado com as duas crises do petróleo (1973/1979), o PIB brasileiro continua crescendo e supera o Produto Interno

Bruto de muitas economias desenvolvidas. Ainda, nesse período, há substituições de importações e as infraestruturas pesadas, como as hidroelétricas, as rodovias e a indústria petrolífera são levadas adiante. Apesar do endividamento, a economia brasileira é pujante. Mas o período de euforia diminui consideravelmente com o fim do governo Geisel. A partir desse momento, agrava-se a crise do Estado e cresce o sucateamento das infraestruturas públicas.

Política econômica recessiva e a saída da crise: a contribuição do setor de infraestrutura ferroviária

Após a década de 1980, a retomada do crescimento brasileiro só pode se fazer com as concessões dessas infraestruturas à iniciativa privada. Mas para isso o modelo de concessão de infraestruturas tem que ser bem planejado e sério, atendendo, sobretudo, aos interesses nacionais. Mas o modelo que ocorreu a partir da década de 1990 foi prejudicial ao Brasil e realizou-se num momento de “apostasia” e de predomínio do capital financeiro internacional. Os representantes desses grupos foram Fernando Collor de Melo e Fernando Henrique Cardoso.

Tanto o governo Collor, quanto o governo Fernando Henrique, não estabeleceram grandes compromissos com a Nação brasileira. Na realidade, esses governos programaram seu desmonte a pedido dos agentes neoliberais. O momento era propício para isso, devido à crise do quarto Kondratieff e a indefinição da quarta dualidade. É nessas condições que as políticas neoclássicas espalham-se pelo mundo e atingem o Brasil. Os resultados para o setor estatal foram diversos, como o enfraquecimento dos sindicatos, a criação de agências reguladoras muito mais comprometidas com as concessionárias do que com o desenvolvimento nacional, índices de correções das tarifas públicas mais elevados que a inflação, etc. Também se observa que, enquanto os ativos das empresas estatais foram transferidos para a iniciativa privada, os passivos, como o trabalhista e outros, ficaram com o Estado, como ocorreu com a concessão das estradas de ferro à iniciativa privada.

O governo federal, a partir de 1995, inicia a concessão à iniciativa privada da RFFSA e da Fepasa. Muitas rodovias também foram concedidas, ou seja, são as estradas com pedágios. Criticase, nesse trabalho, o modelo de concessão adotado, já que originou um contrato de concessão simples e cheio de falhas, e a política econômica que predominou nos últimos vinte anos foi recessiva e excessivamente ortodoxa. A preocupação do governo Fernando Henrique era livrar-se dos prejuízos que a RFFSA deixava nos cofres públicos, ocasionando a estagnação do desenvolvimento desse modal, e a mudança na matriz de transporte nacional ficou em segundo plano. No setor férreo há má utilização da malha nacional. As concessionárias exploram e investem pouco e têm retornos financeiros imediatos, deixando de lado o desenvolvimento regional, como ocorreu no Oeste Agroindustrial e no Oeste paulista, com a desativação de vários trechos ferroviários importantes. A indústria ferroviária nacional foi quase toda desmontada ou desnacionalizada, como a Mafersa, a Maxion, a Villares, etc. e o que ocorre atualmente é a compra de equipamentos ferroviários no exterior, sobretudo usados, da Namíbia, África do Sul, Japão e outros países. Também são reformadas sucatas de vagões e de locomotivas, como ocorre na oficina da Ferrovia Tereza Cristina em Tubarão/SC.

Concessões ferroviárias à iniciativa privada: um modelo inadequado

Alguns dados, levantados por nós, mostram que a quantidade de carga transportada pelas ferrovias aumentou de 38,20 milhões de toneladas em 1995 para 52,76 milhões de toneladas em 2002 (BRASIL, vários números). Entretanto, a porcentagem da participação das ferrovias, no transporte da produção nacional, não se alterou, ou seja, continua baixa (20,86%). Assim, mais de 60% da produção brasileira é transportada pelas rodovias. Após as concessões, observou-se que algumas concessionárias não cumpriram as metas estabelecidas pelo edital de concessão, com relação à produção, à redução de

acidentes e aos investimentos. As inversões realizadas pelos concessionários foram de R\$ 1,4 bilhão. Esse montante foi insuficiente para a adequada recuperação das vias, bem como para a ampliação e melhoria dos materiais rodantes e permanentes. Desde as concessões, vem ocorrendo, no setor, um processo contínuo de reestruturação societária, com uma série de fusões, aquisições e formação de monopólios, como observado na América Latina Logística e nas ferrovias controladas pela Companhia Vale do Rio Doce.

As ferrovias poderiam participar de forma mais significativa no desenvolvimento catarinense e de outros estados. Para isso seria necessária a implementação dos “novos projetos ferroviários”. Com esses novos projetos concluídos, em Santa Catarina, haveria um modal integrando, economicamente, as várias regiões aos portos e às rodovias e, pela primeira vez, se teria uma rede multimodal eficaz.² Da mesma forma que Santa Catarina seria beneficiada com essas obras infraestruturais, outros estados brasileiros também o seriam, por isso é importante que haja um plano eficaz de investimentos em obras prioritárias nos estados, como energia, telecomunicações, transportes, etc., mas desde que elas se articulem nacionalmente. Lembra-se que os equipamentos, ou seja, no caso das ferrovias, os materiais rodantes e permanentes e as construtoras ferroviárias precisam ser nacionais, para que esses

² Mas, aparentemente, não há grandes esforços para sua implementação. Haveria, com essas construções (Ferrovia Litorânea e Ferrovia Leste-Oeste) um efeito multiplicador no Estado, através da geração de renda. O “Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário no Estado de Santa Catarina” elaborado pela Enefer/STE, em 2003, mostra que, com a construção da Ferrovia Litorânea e da Ferrovia Leste-Oeste, seriam gerados 127.825 empregos e se movimentaria uma renda total de R\$ 11,85 bilhões, num prazo de trinta anos. Para isso, os investimentos iniciais para a construção das duas ferrovias chegariam a R\$ 2,5 bilhões. Vale notificar que essas obras férreas em Santa Catarina não constam no Plano Plurianual de 2004-2007. Todavia, o estado receberá investimentos da ordem de 1,203 bilhão, ou seja, quase quatro vezes o valor do PPA de 2000-2003 (R\$ 334.611 milhões) em obras viárias.

produtos não sejam importados e sim fabricados no Brasil, gerando empregos aqui. Também para que não haja fuga de capitais oriundos dos lucros das empresas estrangeiras.

Com relação às várias ferrovias brasileiras, empresa por empresa, e sua respectiva importância para a economia nacional, deve-se alertar que elas são extremamente necessárias para a mudança na matriz dos transportes, em substituição ao domínio das rodovias. Cada uma delas é importante para a região onde exerce influência e, no conjunto, são fundamentais para o desenvolvimento nacional.³

Vale lembrar que o atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas, no Brasil, exige transportes mais eficientes e com menor custo. Atualmente, esses transportes resumem-se nas hidrovias e nas ferrovias. Para o financiamento desses meios de transportes e outras obras infraestruturais, pode-se utilizar o “modelo rangeliano de concessões de serviços públicos à iniciativa privada”. A equipe econômica do governo Lula está propondo outro modelo. As “Parcerias Público-Privadas” (Anteprojeto discutido no Congresso Nacional) também podem ser uma alternativa viável. Mas além de um modelo de concessão que traga investimentos da iniciativa privada às infraestruturas essenciais do país, é necessário uma legislação favorável e isso não existe na atualidade. A saída da crise brasileira passa também pela mudança do atual modelo econômico. Esse modelo está extremamente ligado ao capital financeiro internacional. O Brasil precisa, portanto, fortalecer suas relações capitalistas, criar um capital financeiro próprio capaz de financiar projetos nacionais, ou seja, é presente a necessidade de um “projeto nacional”, como no passado, com Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek, Geisel e outros.

³ Projetos que estão sendo tocados lentamente, como a Norte-Sul e a Ferronorte e outros projetos parados também devem ser continuados, como o Ferroanel, em São Paulo; a construção do Ramal Ferroviário Estreito-Balsas, no Maranhão; a Transnordestina; a ampliação da Ferroeste, o Trem do Pantanal, entre Campo Grande e Corumbá, etc. Para que isso ocorra é fundamental a participação da União.

Analisando o modelo de concessão adotado pela equipe econômica do governo Fernando Henrique e confrontando esse modelo com a proposta de Ignácio Rangel, chega-se à conclusão de que, caso não haja uma mudança estrutural comandada pelo Estado, logo haverá um vertiginoso processo de sucateamento das ferrovias. Não levando, também, em consideração a importância de cada ferrovia para sua região de influência e privilegiando somente os lucros das concessionárias privadas, logo as ferrovias pouco beneficiarão o desenvolvimento do conjunto macroeconômico nacional, tanto esperado. As estratégias empresarial e logística, adotada por cada empresa, são importantes, mas o que o Brasil realmente precisa é de investimentos maciços, gerando renda, poupança e outros para formar uma “espiral virtuosa de crescimento”.

Palavras finais

Como já relatado, está sendo discutido, no governo federal, um novo programa de concessão e de investimentos em infraestruturas. O programa de Parcerias Público-Privadas, pode estar caminhando na direção proposta nesse trabalho, ou seja, a “saída rangeliana”. Todavia, o modelo PPP ainda está em formação e não foi aplicado. Somente hoje (o PPP demonstra isso), no país, as elites dominantes e a esquerda brasileira alcançaram a consciência de que a saída da crise passa por investimentos maciços em infraestruturas, consciência que Rangel alcançou na década de 1970. Portanto, tanto o modelo inglês (“Public Private Partnerships”) quanto o PPP brasileiro, são posteriores ao desenvolvimento da tese das “concessões de serviços públicos subinvestidos à iniciativa privada”, ou seja, a denominada “saída rangeliana”. Espera-se, assim, por todos os apontamentos e análises feitos até o presente momento, que esta pesquisa deixe uma contribuição para o estudo dos transportes no Brasil.

Por fim, constatou-se que, nos últimos 150 anos, a história econômica do setor ferroviário brasileiro passou por importantes mudanças, como se a história das ferrovias, no Brasil, fosse

contada da seguinte forma: no início todas as ferrovias eram concessões públicas à iniciativa privada estrangeira (através das garantias de juros), seguindo encampações, arrendamentos, nacionalizações, erradicações e, por conseqüência, os serviços ferroviários passaram para a administração direta do Estado; em 1957, a administração direta foi substituída pela das empresas públicas, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A, e décadas mais tarde, em 1995, as concessões a empresas públicas passaram para o instituto de serviços públicos concedidos à iniciativa privada nacional e estrangeira. A história das ferrovias é um grande ciclo, cheio de lutas, conquistas e também de algumas tragédias.

Bibliografia

BIONDI, Aloysio. **O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 1999.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Dados estatísticos das empresas concessionárias ferroviárias**. Brasília, 2003.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **PPA 2004-2007: lista geral de projetos de infraestrutura**. Brasília, 2003.

MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a industrialização brasileira. In: **Cadernos Geográficos**, Florianópolis, n.2, mai. 2000.

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectiva. **Revista Ensaios**, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 293-307, 1991.

PIZZO, Maria Rosário. Rangel e a concessão de serviços públicos à iniciativa privada. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **O pensamento de Ignácio Rangel**. Florianópolis: PPGG/UFSC, 1997. p. 104-18.

RANGEL, Ignácio. História da dualidade brasileira. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 1, n. 4, p. 05-34, 1981.

RANGEL, Ignácio. **Recursos ociosos e política econômica**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

SILVA, João Márcio Palheta da; SILVEIRA, Márcio Rogério (orgs.). **Geografia Econômica do Brasil: temas regionais**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2002.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro para o Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

Recebido em fevereiro de 2005

Aceito em abril de 2005