

101 apresentação



sonho, esperança e empenho 100 anos de uma estrada

Mapa do trajeto da estrada
Base: Pedro Paulo Filho
Redesenho: Olívia M. Buscarioli

A ferrovia fez parte de um ideário de progresso do século XIX que incluía a crença na ciência e na técnica como fatores de evolução das sociedades.

Considerada síntese do desenvolvimento tecnológico, a implantação da ferrovia em São Paulo representou a afirmação do capitalismo industrial, facilitou a instalação de fábricas e consolidou o vínculo entre a produção agrícola de exportação e o mercado internacional.

A criação da hoje centenária Estrada de Ferro de Campos do Jordão (EFCJ) vincula-se a esse quadro e se relaciona diretamente ao crescimento da população e à situação da saúde pública, fatores reveladores da afirmação da forma de vida urbana no estado de São Paulo.



Foto: MS, 2011. Acervo STM.

Um malboranço

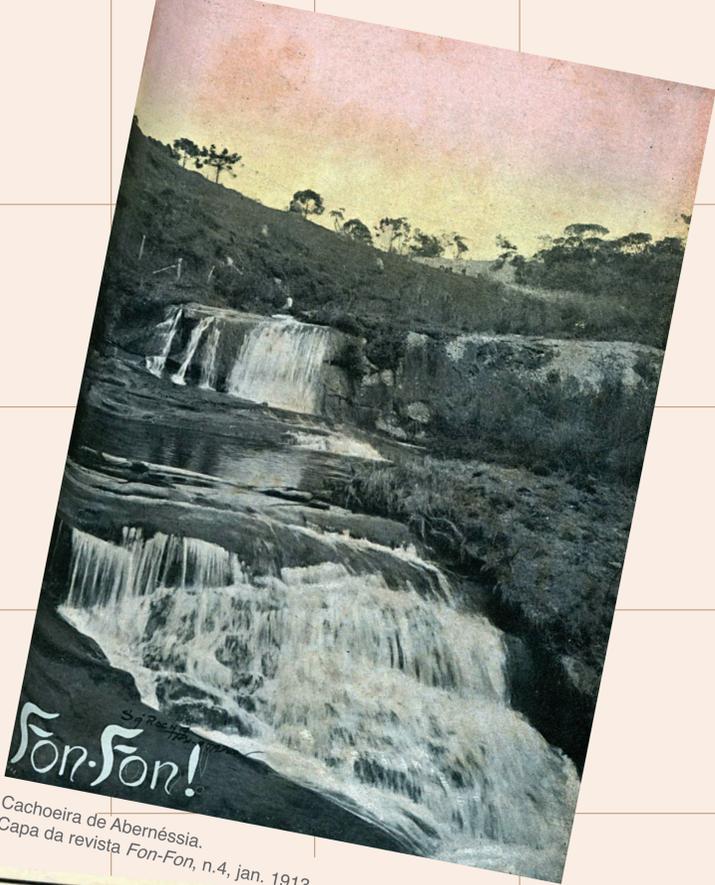


A Cigarra n.30, nov. 1915.

Air e agua puro e limpo - eis os dois mais essenciaes elementos materiaes de felicidade que pode desejar o homem sábio. Que outros Cantos do mundo poderão exhibir os melhores do que este Campos do Jordão?

Out. 25 - 25
J. F. de Assis Brasil

Palavras do Sr. Assis Brasil sobre Campos do Jordão.
A Cigarra n.30, nov. 1915.



Cachoeira de Abernêssia.
Capa da revista Fon-Fon, n.4, jan. 1913.

COMO FUGIR DA TUBERCULOSE?

São os constipados chronicos, os defluxos bravos, as irritações de garganta e certas tossinhas rebeldes, tudo isto gerado pelos resfriados, humidade, poeira, casa insalubre e outras condições de contaminação, que, desgastando a resistencia organica e fatigando a defesa dos orgãos respiratorios, facilitam a instalação da tuberculose.

Ora se o SILICOL restabelece os doentes de tuberculose já instalada, melhor curará os estados gradativos menores antes que evoluam para tuberculose confirmada.

O que cura o maximo cura o minimo!

O grande poder do Silicol é endurecer e tornar resistente o tecido pulmonar, isolar os focos já existentes, restabelecendo os doentes.

O SILICOL vende-se em todas as pharmacies

A Cigarra n.381, set. 1930.

Desde o final do século XIX, a concentração populacional, aliada às precárias condições de trabalho, de higiene das habitações coletivas e de saneamento das cidades no estado de São Paulo causou a proliferação de doenças contagiosas, como a tuberculose.

Embora em 1882 Robert Koch tenha descoberto o bacilo causador da doença, em 1898 essa foi a maior causa de mortes no território paulista. A descoberta científica fez crescer o medo da contaminação, o estigma, e levou a tuberculose a ser vista como um risco coletivo. Os doentes passaram então a ser isolados em locais de clima adequado à cura.

Entre 1898 e 1917, Emílio Ribas foi diretor do Serviço Sanitário e reformou o atendimento público à saúde, sem conseguir, porém, melhorar a assistência individual aos doentes. Em 1900, Clemente Ferreira, médico que exerceu importante papel no controle da tuberculose em São Paulo, sugeriu ao poder público a construção de um sanatório em Campos do Jordão e uma estrada de ferro para ligar a estação de cura a um ponto do Vale do Paraíba. Havia muito, a imprensa difundia a ótima qualidade do clima e as belezas naturais da região da Mantiqueira igualando-a às das melhores estações de descanso e cura europeias.

CAMPOS DO JORDÃO
HOTEL EMBERY

Altura acima do nivel do mar: 1.600 metros

A residencia nas montanhas é geralmente aconselhada hoje pela ciencia aos que sofrem de molestias pulmonares, assim é que nos Pyreneus e nos Alpes têm sido creados estabelecimentos para tratamento dessas doenças e ainda ha pouco, em Portugal, foi escolhido para o mesmo a Serra da Estrela. No Brazil, nenhum local é mais conveniente para os enfermos daquellas molestias de que os Campos do Jordão.

O seu benigno clima, onde raras vezes nas horas de maior calor o thermometro passa de 18 graus, recommenda tambem os Campos do Jordão como excellentes sitios para passar a estação calmosa no abrigo das epidemias, que nessa quadra se desenvolvem em outras localidades do imperio.

Situado no ponto mais aprasivel dos Campos do Jordão, acha-se o Hotel Embery, offerecendo aos cavalleiros e familias que delle queiram utilizar-se, bons commodos e meza substancial e hygienica pela modica mensalidade de 120\$000.

Ha tambem proximas ao hotel, onde se trata, casas para alugar com ou sem mobilia a preços moderados.

A viagem pode effectuar-se de Pindamonhangaba á raiz da Serra em trolley e dahi para os Campos a cavallo ou em liteira, não apresentando a subida, da Serra difficuldade alguma por ter sido a estrada renovada ultimamente.

(5 em 5 d.)

O ESP, 18.10.1889, p.3.

TISICA
Tosse, Rouquidões, etc. etc.

Licença N. 511 de 26 de Março de 1906

Custa crer que hoje haja quem soffra e durante muito tempo dessas molestias quando possui á mão o meio certo e infallivel de curar, usando o popular Peitoral de Angico Pelotense

As crianças tomam com delicia.

Ha milhares de pessoas que lhe devem a vida e o socego. — Usai e vereis que como por encanto desaparecerão as vossas tosses, bronchites, escarros de sangue, rouquidões, resfriados, etc.

E' remedio tão bem preparado que, mesmo aberto o frasco, nunca se estraga ou azeda, o que não succede com outros xaropes.

Fabrica e deposito geral: Droguaria EDUARDO SEQUEIRA - Pelotas

Vende-se em S. Paulo: nas boas pharmacies e Droguarias: Baruel & C., Branilo & C., Figueiredo & C., V. Almeida & C., I. Ribeiro Branco, Companhia Paulista de Drogas, Sociedade L. Queiroz & C., Y. Moraes & C., Messias, Coelho & C., Amaranthe & C., etc.

Em Santos: Droguaria Colombo, R. Soares & C., etc.

A Cigarra n.221, dez. 1923.

NUTRIL XAVIER
O BRAÇO DIREITO DA SAUDE

FORÇA VIGOR

FORTIFICA OS PULMÕES
Dá saúde aos orgãos enfraquecidos
Receitado pelos melhores medicos

A Cigarra n.262, out.1925.

Campos do Jordão

Acaba de ser installada em Campos do Jordão a

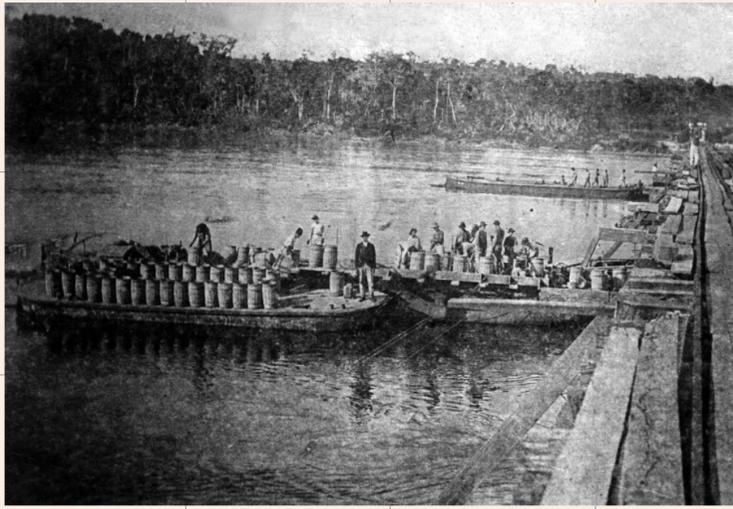
PENSÃO MARCONDES

Muito bem situada em logar alto e secco. Possui optima casa, com agua corrente nos seus amplos e arejados quartos.

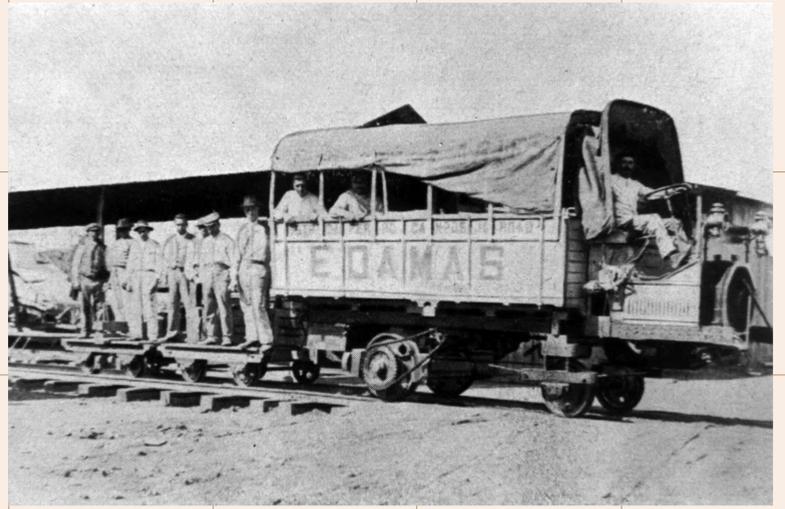
Proprietaria-gerente
PURESINHA MARCONDES

A Cigarra n.262, out. 1925.

4 O fácil sempre nem



Transporte de cimento para construção da ponte do Rio Paraíba, c. 1913. Acervo EFR.



Carro a gasolina, da Empreiteira Damas, construtora da Estrada; era utilizado no transporte de passageiros e cargas, c. 1913. Acervo EFR.



Canteiro de obras e assentamento dos trilhos, c. 1913. Acervo EFR.



Canteiro de obras e assentamento dos trilhos, c. 1913. Acervo EFR.

Em outubro de 1912, tiveram início em Pindamonhangaba as obras da estrada, sob a condução dos engenheiros Antonio Prudente de Moraes, José Antonio Salgado e Guilherme Winter, e do empreiteiro-construtor Sebastião de Oliveira Damas.

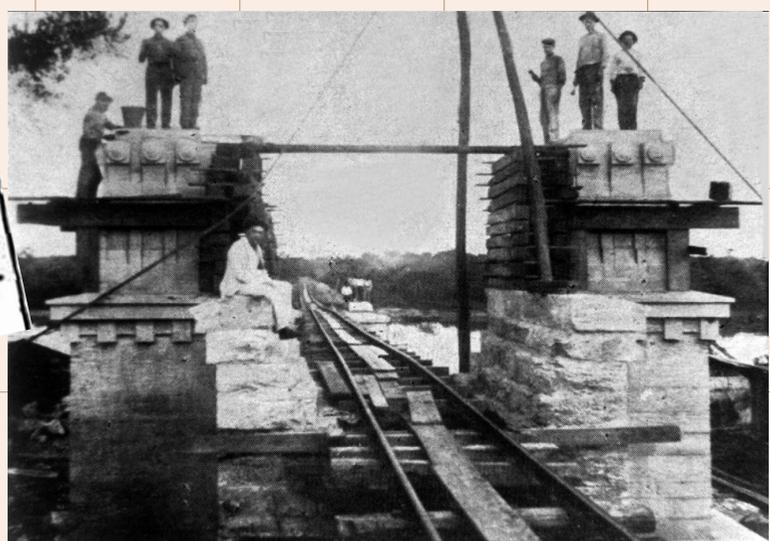
O trecho inicial ia até a Fazenda Mombaça. O trabalho se tornaria difícil na região alagadiça próxima ao Rio Paraíba e na serra, onde o traçado projetado em curvas com rampas de 10% intermediadas por patamares dispensou o uso dos sistemas de cremalheira ou funicular.

No trecho até a raiz da serra, em julho de 1914 já haviam sido construídas, em madeira, as pontes sobre os rios Paraíba e Piracuama. Bueiros, muros de arrimo e cortes pontuavam a via até o Km 37, onde já haviam chegado os trilhos. Daí até a futura Vila Capivari, a via estava apenas preparada e foi completada em setembro. As estações de Pindamonhangaba e Campos do Jordão permaneciam provisórias, de madeira, cobertas de zinco, e a do Alto da Serra, atual Eugênio Lefèvre, estava inacabada.

Embora estivesse previsto o uso da força motriz elétrica, desde a construção até 1924 foram utilizados no transporte de pessoas e cargas carros a gasolina adaptados para rodar nos trilhos e locomotivas a vapor.

PINDAMONHANGABA
16 — Chegou hoje à villa Jaguaribe o primeiro trem da Estrada de Ferro dos Campos do Jordão.
A população mostra-se satisfeita com os trabalhos executados no trecho concluído.

O ESP, 8.11.1914, p 4.



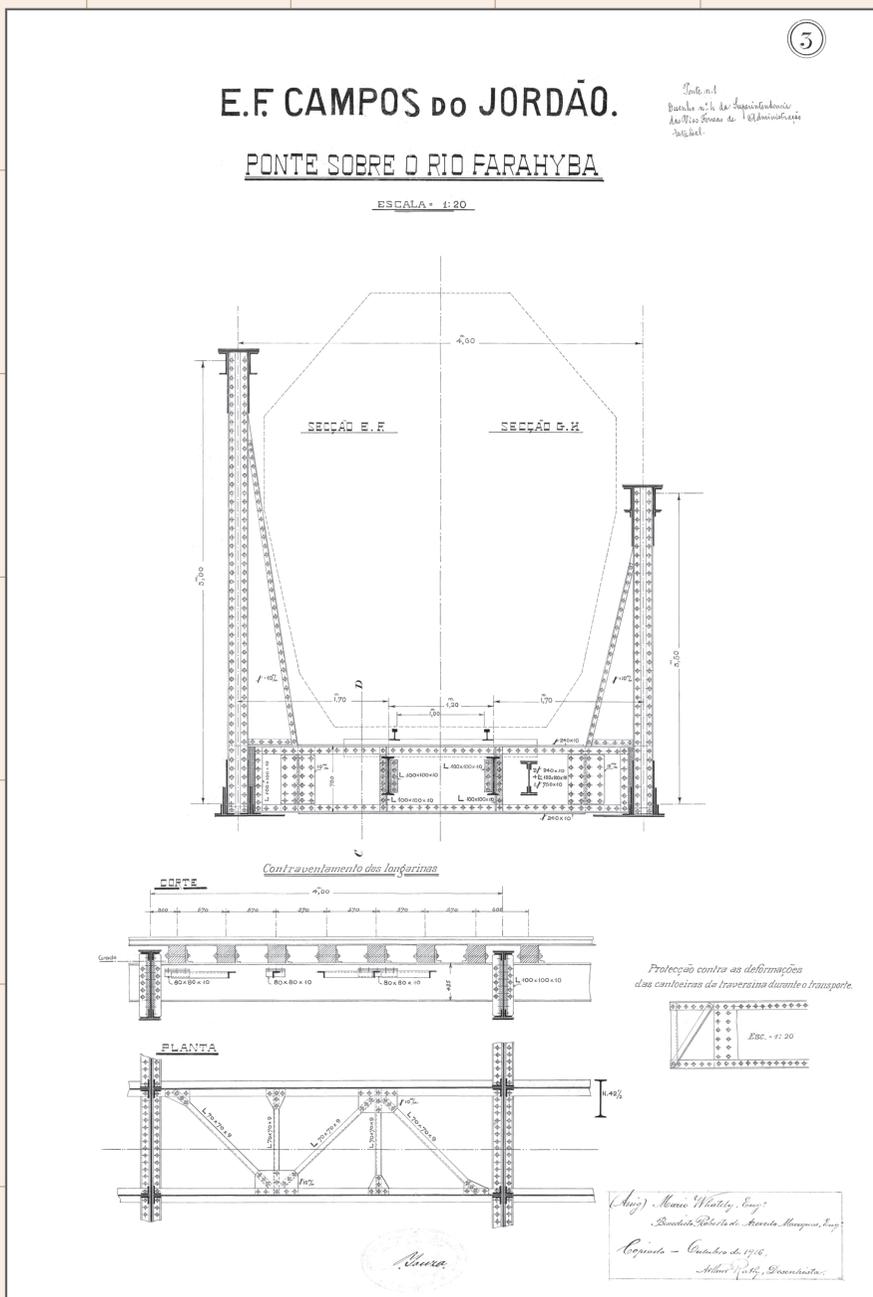
Cabeceira da ponte sobre o Rio Paraíba, primoroso trabalho de cantaria, s.d.. Acervo EFR.

5 a transição

Em 15 de novembro de 1914, a Estrada de Ferro dos Campos do Jordão foi inaugurada oficialmente, mas com as obras inacabadas. Em parte em razão da Primeira Guerra Mundial, a situação financeira da Sociedade Anônima Estrada de Ferro dos Campos do Jordão tornou-se grave; não era possível obter empréstimos no exterior e a venda de debêntures foi dificultada.

A Estrada foi encampada pelo governo do estado, com todo o material fixo e rodante, em dezembro de 1915; passou então a ser denominada Estrada de Ferro Campos do Jordão. Coube ao governo do estado pagar os investimentos já realizados em apólices da dívida pública pelo valor nominal, com juros de 6% amortizáveis no prazo de 40 anos. O empreiteiro – construtor Sebastião de Oliveira Damas, o maior credor da Sociedade Anônima, – recebeu o pagamento do capital empregado até o final de setembro de 1914, quando foi completada a abertura da via até Capivari, em dois anos, pago em apólices, sem juros. De modo a não sofrer a perda total do capital que investira e da remuneração do trabalho já realizado, durante esse período de tempo explorou os serviços da ferrovia, cujo funcionamento impôs a conclusão de obras já iniciadas.

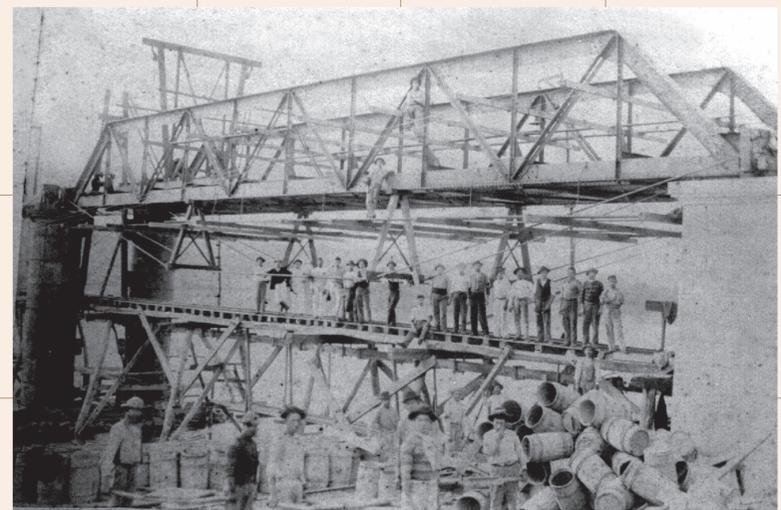
Em outubro de 1916, Altino Arantes declarou que a estrada começaria a operar sob responsabilidade de um engenheiro-chefe; a fiscalização e a superintendência estavam a cargo da Diretoria de Viação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.



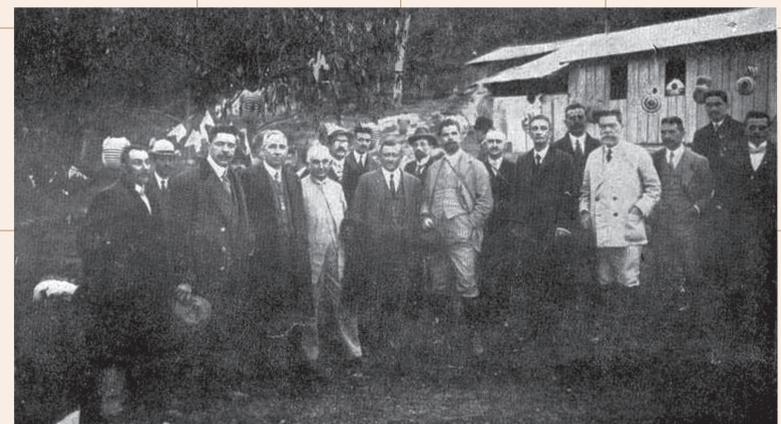
Projeto da ponte metálica no Rio Paraíba, assinada pelos engenheiros da Estrada Mario Whately e Benedicto Roberto de Azevedo Marques. Cópia de 1916.



Ponte sobre o Rio Paraíba, c. 1915. Acervo EFR.



Construção de ponte sobre o Rio Piracuama, c. 1913. Acervo EFR.



1915, uma comissão de deputados verifica as obras para avaliar a encampação da Estrada. Entre eles, Washington Luiz, então líder da maioria parlamentar. O segundo à esquerda dele é o Dr. Emílio Ribas. *A Cigarra* n.30, nov. 1915.

boa o comando sobre novo comando sobre

O governo paulista pretendia aparelhar a Estrada, mas isso dependia da superação do alto *déficit* do ano de 1916. Como medida de economia recomendava-se a eletrificação da linha. No ano seguinte, a condição de tráfego melhorou em razão da instalação do sistema de controle por telefone, forma de comunicação que depois se estendeu para os municípios cortados pelos trilhos e foi operada pela EFCJ até 1971.

Mas o material rodante e as instalações continuariam precárias até a década de 1920, o que levou os investidores imobiliários de Campos do Jordão a pressionarem o governo do estado solicitando a abertura de uma estrada de rodagem e a melhoria do serviço ferroviário, uma vez que esse havia se tornado essencial ao desenvolvimento dos negócios, transportando passageiros e materiais de construção.

O período era de abertura de novos loteamentos, boa parte dos quais para moradias de verão; aos poucos, a cidade crescia aliando as funções de estação de cura àquela de estação de turismo. Em 1922, o material rodante foi acrescido de dois autocarros para passageiros e um para bagagens, totalmente adaptados nas oficinas da Estrada, que até o presente realiza esse trabalho.

A Cigarra n.168, set.1921.

Campos de Jordão O Melhor Clima do Mundo

PENSÃO INGLEZA - Situada num bello e pittoresco logar, a 1.700 metros de altitude. Ampla, hygienica e confortavel. Está installada num grande prédio recentemente reformado, com luz electrica e agua encanada — Dormitorios espaçosos, com banhos quentes e frios — Cozinha de primeira ordem, á Brasileira e á Inglesa — Tem hospedado as mais distinctas familias de S. Paulo — Animaes, trolly e automovel de aluguel para passeio. — Gerente brasileira. Trato carinhoso — Não recebe tuberculosos.

Proprietaria: Miss Emilia Baker

As primeiras informações podem ser obtidas na redacção d' "A Cigarra", rua de S. Bento, 93-A



Estação de Emílio Ribas ainda com o armazém em separado, s.d.. Acervo EFCJ.



Estação Emílio Ribas, c. 1924. Acervo EFR.



Palacete Olivetti, edifício inaugurado em 1921, testemunho material desse período. Foto de 1930. Acervo EFR.



Estação Vila Abery, c. 1920. Acervo EFR.



Vila Capivari, c. 1939. Acervo IGC.

66b sob novo comando

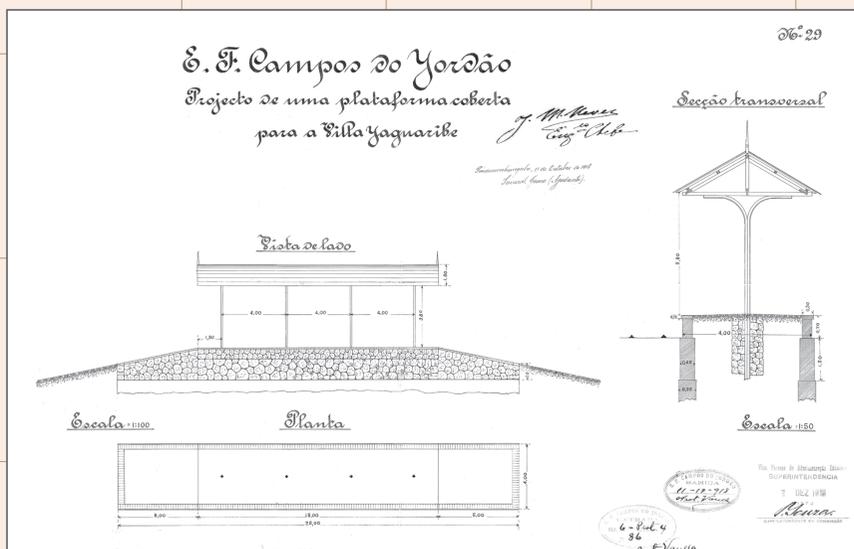
A década de 1920 foi um período de modernização técnica da Estrada e de melhoria na qualidade de seus serviços. Os esforços do poder público se concentraram na gestão de Washington Luis, governador de São Paulo entre 1920 e 1924.



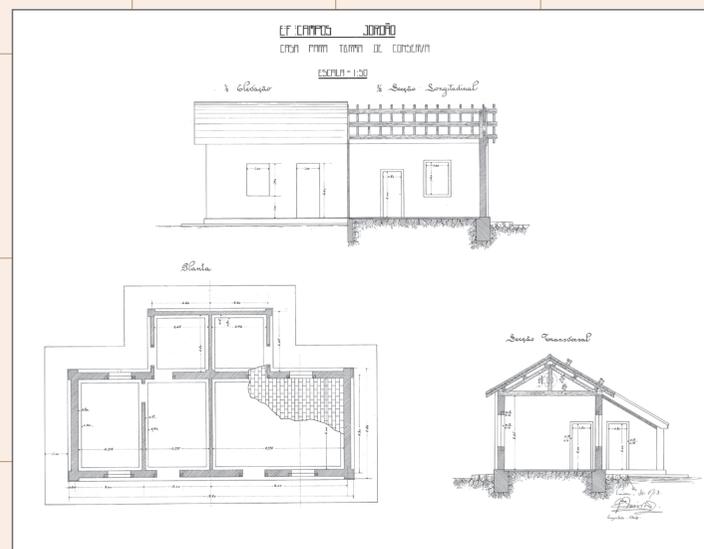
Moradias para funcionários e edifício do escritório da Estrada em Pindamonhangaba, c. 1925. Acervo EFCJ.



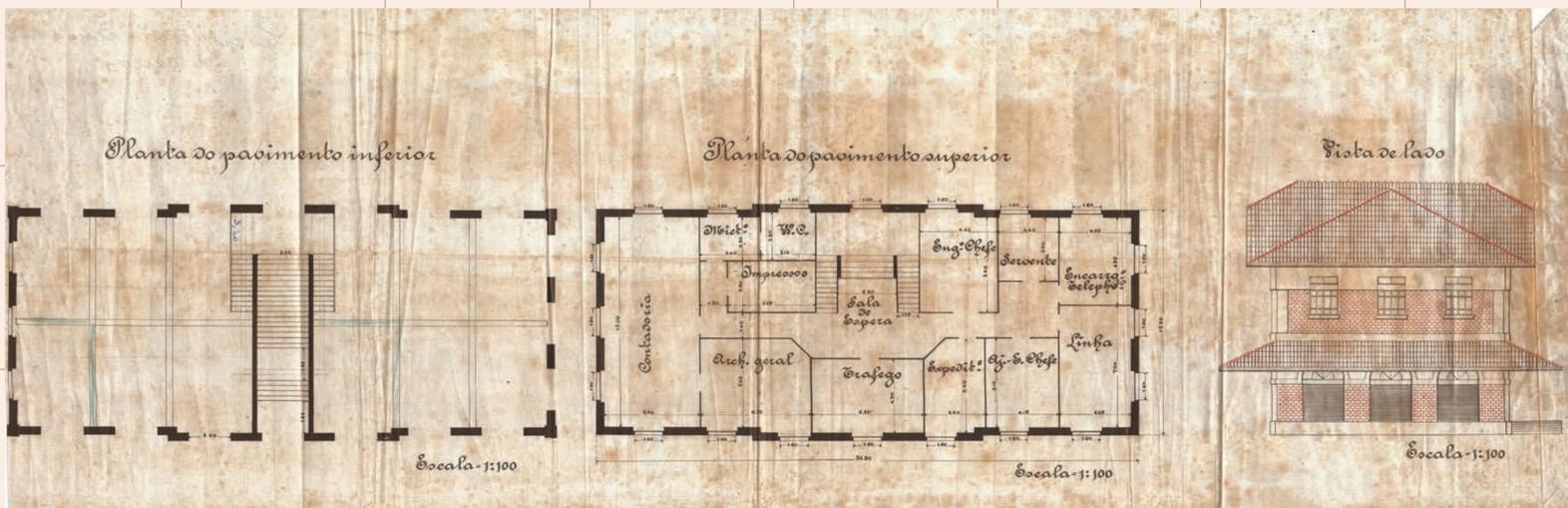
Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil em Pindamonhangaba; os trens da EFCJ utilizavam-se de suas plataformas. Foto s.d.. Acervo: Acervo EFR.



Projeto para plataforma coberta, Vila Jaguaripe, 1918. Acervo EFCJ.



Casa para turma de conserva. Projeto de 1913. Acervo EFCJ.



Planta do edifício do escritório da Estrada, em Pindamonhangaba, c. 1921. Acervo EFCJ.

7 a eletrificação

CAMPOS DO JORDÃO
PARTIDA DOS SRS. PRESIDENTE DO ESTADO E SECRETÁRIO DA AGRICULTURA PARA CAMPOS DO JORDÃO — AS OBRAS DE ELECTRIFICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ENTRE AQUELLA LOCALIDADE E PINDAMONHANGABA
O ESP 21.12.1924, p.6.



Capivari, dezembro de 1924, inaugurada a eletrificação da Estrada. *A Cigarra* n.244, jan.1925.



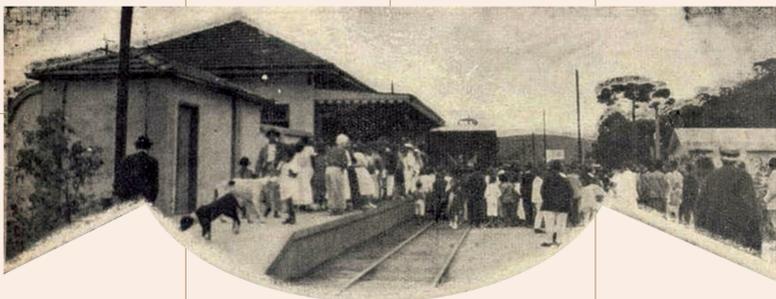
Estação Eugênio Lefèvre, Santo Antonio do Pinhal, onde foi instalada a subestação elétrica para fornecimento de energia para a Estrada, c. 1924. Acervo EFR.

A eletrificação da Estrada, autorizada por lei em dezembro de 1922, foi facilitada pela existência da Usina Hidroelétrica Izabel, instalada em Pindamonhangaba no ano 1915.

A construção da usina foi iniciativa de uma empresa pertencente ao grupo Light and Power, a Companhia Elétrica São Paulo e Rio de Janeiro S.A., à qual coube o fornecimento de energia, 1.500 volts, para a ferrovia; suas linhas transmissoras atravessaram a Estrada de Ferro próximo ao Km 5 e daí subiram até a subestação elétrica situada na Estação de Eugênio Lefèvre, em Santo Antonio do Pinhal.



Edifício da subestação elétrica, inaugurada em 1924. Acervo EFR.

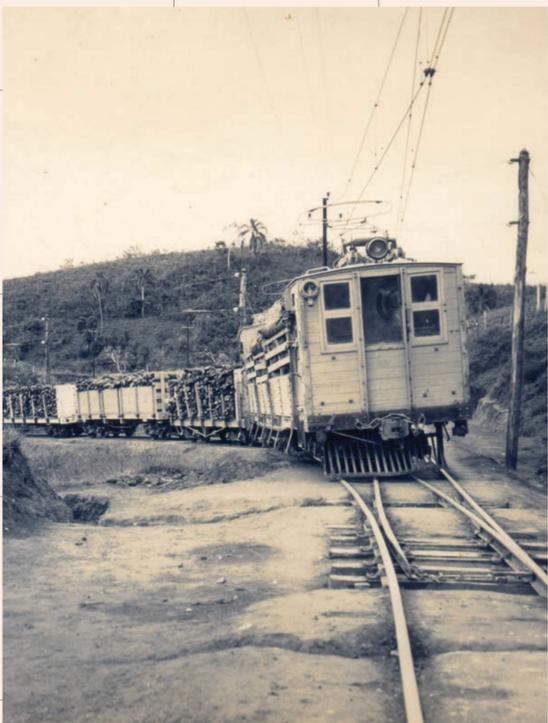


A primeira composição eletrificada chega à Estação Eugênio Lefèvre, dezembro de 1924. *A Cigarra* n.244, jan.1925.

Em 1923, a The English Electric Company foi contratada para realizar o serviço e fornecer o material para a eletrificação da Estrada. Luis Marinho de Azevedo foi autor do projeto, cuja implantação esteve a cargo dos engenheiros T. K. Williamson, coordenador do grupo formado por R. H. Harris, G. Baddley, Alberto de Carvalho Drummond e Herman Lott.

As características da via exigiram a utilização de aparelhamento moderno e, nos carros, dispositivos de segurança de tração. Por isso, os veículos automotivos deveriam ser equipados com quatro tipos de freios: de mão, de ar comprimido, elétrico – que fazia que nas descidas o motor trabalhasse com geradores e as correntes fossem absorvidas por resistências, reduzindo a marcha –, e eletromagnéticos que, suspensos nos *trucks* na direção da superfície dos trilhos, para eles eram puxados quando acionados pela corrente elétrica.

Em 19 de novembro de 1924 foi realizada uma viagem experimental e, em 21 de dezembro, a eletrificação foi inaugurada com a presença de Carlos de Campos, presidente do estado. A imprensa considerou a medida um fator positivo para a continuidade do desenvolvimento da região, uma vez que também facilitaria o transporte da produção agrícola, pastoril e extrativa que já era realizado pela Estrada.



Transporte de carga, trecho entre Pindamonhangaba e Piracuama, década de 1930. Acervo EFR.



Usina Izabel, construída em 1915, forneceu energia elétrica para a eletrificação da Estrada, em foto de c. 2010. Acervo FFC.

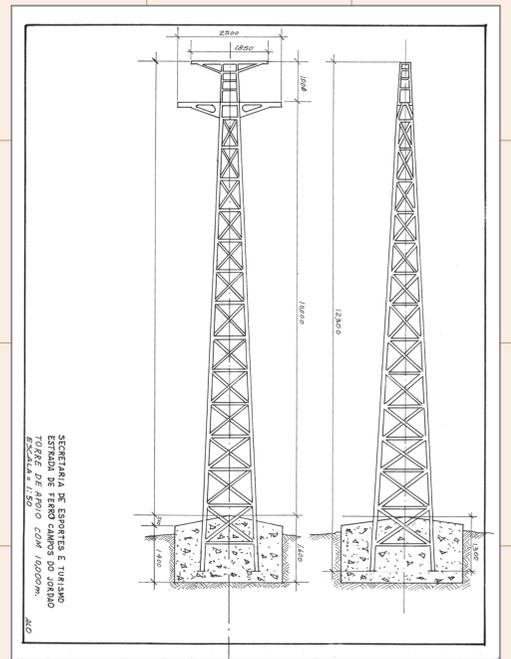
8 passageiros e turistas

Em 1934, por iniciativa do Touring Club, do secretário de Viação e de Orlando Murgel, então diretor da Estrada, por seus trilhos trafegou o primeiro trem turístico. Além de passageiros, transportava automóveis em gôndolas abertas.

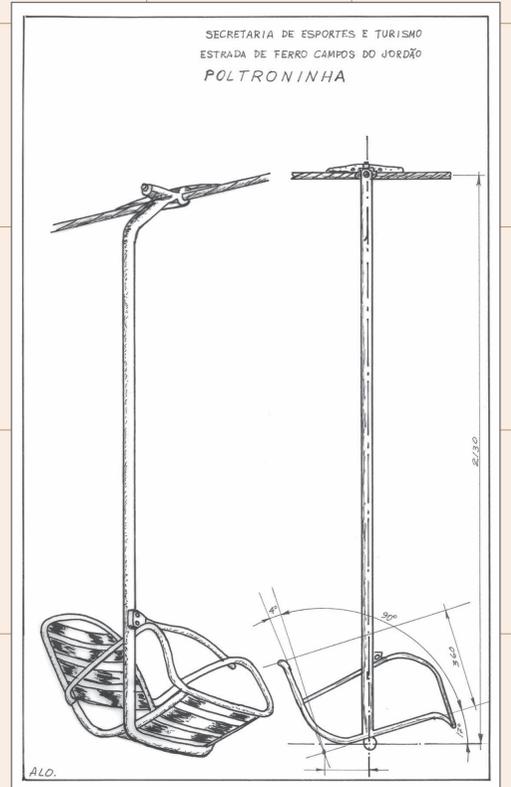
Campos do Jordão atravessava então momentos decisivos na transição de um lugar de cura para um lugar de turismo. A descoberta de novas drogas e a valorização do tratamento ambulatorial da tuberculose refletiram na cidade provocando o decréscimo do número de doentes e de estabelecimentos de saúde. Ampliou-se, porém, o potencial de atração turística que, além da natureza e do clima, passou a incluir a possibilidade de criação de cassinos – decorrente da legalização do jogo prevista para meados da década de 1940 –, e que não se daria, mas resultou na instalação de hotéis de luxo e em obras de embelezamento da cidade.

O turismo em Campos do Jordão ganharia novas características e se ampliaria como atividade econômica na década de 1970. O processo incluiu a criação do Festival de Inverno e de atrações como o Teleférico. Projetado por Eugênio Vignol e implantado pela EFCJ, foi o primeiro construído no Brasil, ligando o Morro do Elefante ao Parque de Capivari, esse também implantado pela ferrovia, em 1972.

Nesse mesmo ano, a Estrada, que passara a oferecer automotrizas especiais para o turismo, também construiu em Pindamonhangaba o restaurante do Bosque da Princesa e, nas margens do Rio Piracuama, um parque temático em homenagem a Monteiro Lobato, o Parque Balneário Reino das Águas Claras, onde se encontram representações escultóricas dos personagens criadas pelo autor.



Projeto do teleférico, s.d.. Acervo EFCJ.



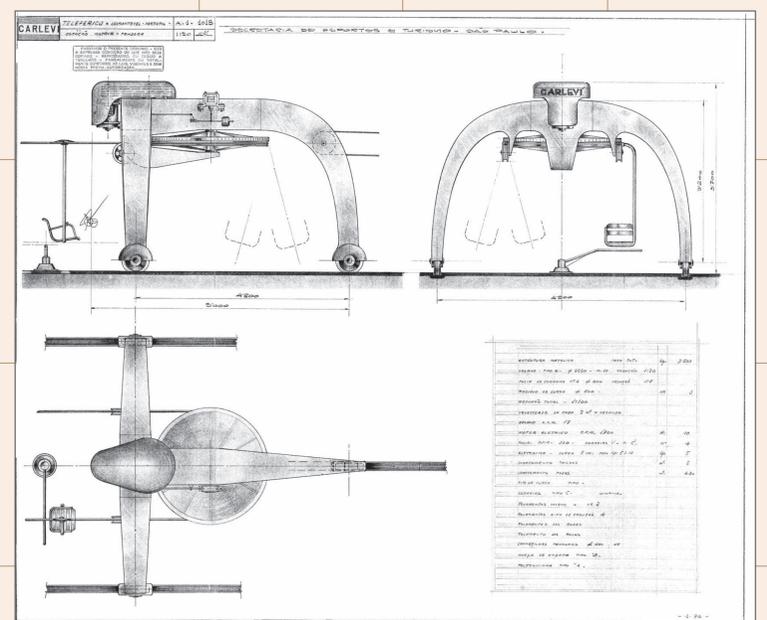
Projeto do teleférico, s.d.. Acervo EFCJ.



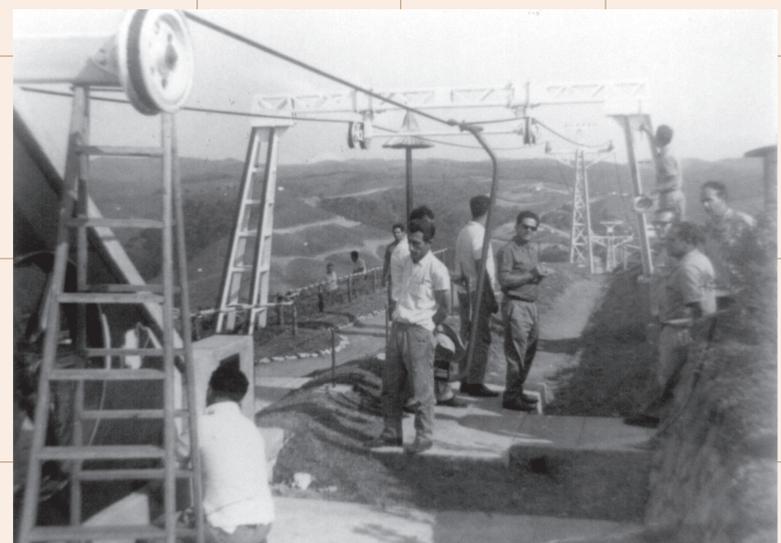
Carro entra na gôndola na Estação Emílio Ribas para ser transportado em viagem turística. Década de 1950. Foto: CH. Acervo ACS.



Vagão de passageiros de duas classes, separadas pelo compartimento de bagagens. Década de 1930. Acervo EFR.



Projeto do teleférico, c. 1971. Acervo EFCJ.



Montagem do teleférico, c. 1971. Acervo EFR.

com empenho

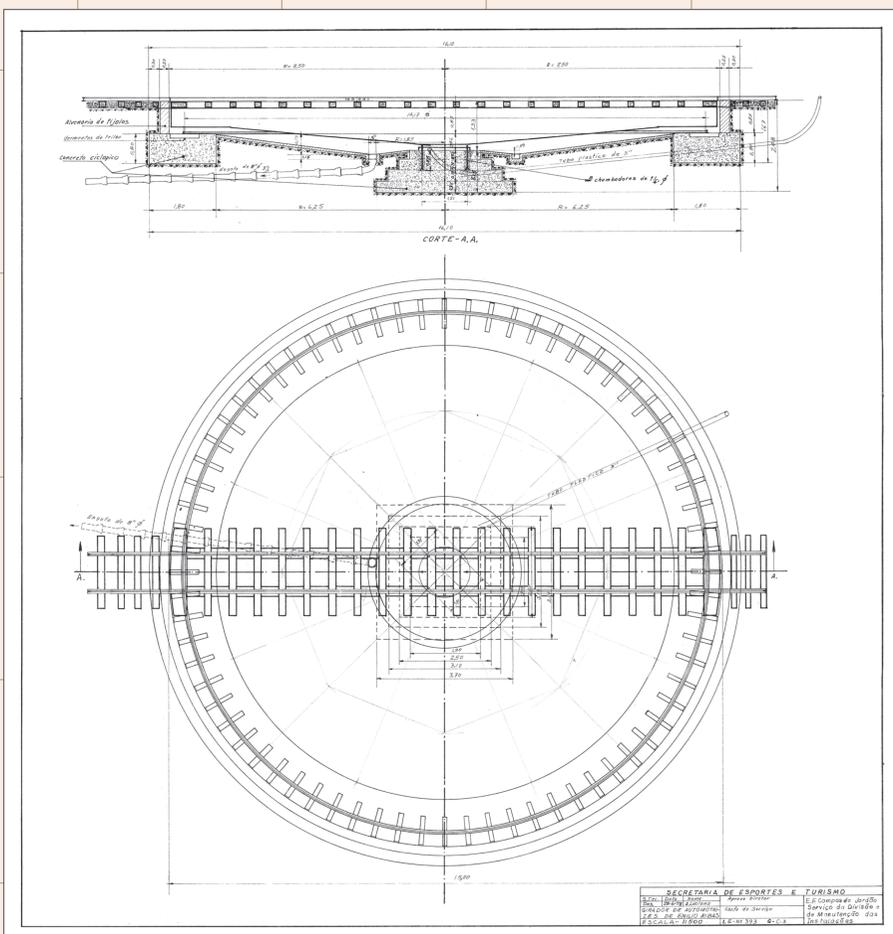
Um deslizamento de terras, aliado ao péssimo estado de conservação da via permanente, impôs restrições ao funcionamento da Estrada; o serviço dos trens de subúrbio passou a ser temporariamente intermitente, enquanto o trecho da serra permaneceu interrompido entre 1983 e 1986. A situação mobilizou as autoridades regionais que solicitaram soluções ao governo estadual.

No contexto do forte movimento visando a abertura política do país, em São Paulo foi eleito André Franco Montoro, que governou o estado entre 1983 e 1987, promovendo grande renovação administrativa, incluída a do setor de turismo. O momento foi propício à modernização da Estrada de Ferro Campos do Jordão; esse período, o transcorrido entre 1920 e 1924 e o atual, constituem uma linha de empenho em favor da atualização das estruturas internas e de modernização e aprimoramento dos serviços da Estrada.

Em 1985, tomou-se uma medida que marcou a primeira fase de restabelecimento do tráfego, a instalação do girador, cedido pela Fepasa, no pátio da ferrovia, em Santo Antonio do Pinhal. Isso permitiu realizar ali o retorno dos trens, o que ampliou o trecho da Estrada possível de ser percorrido nas condições então apresentadas. A viagem inaugural até o girador realizou-se em janeiro de 1986, com a presença de autoridades estaduais.

Ainda em 1986, o governo estadual assinou um contrato com a Mafersa para aquisição de *trucks* com freios convencionais e eletromagnéticos necessários à realização de reformas do material rodante nas próprias oficinas da Estrada. Outras ações, como a revisão completa da via permanente e remodelação de cerca de 20% dessa, foram igualmente importantes para a retomada da operação em todo o percurso da então única ferrovia turística do estado que, também, alcançava a maior cota ferroviária do país, 1.743 metros de altitude, na Parada Cacique. Foram ainda promovidas obras de conservação em pontes, paradas, estações e residências de funcionários, na oficina geral e nos escritórios.

A situação funcional dos trabalhadores foi melhorada, assim como se criaram condições para o controle das finanças da Estrada por seus administradores, o que completaria as medidas já realizadas.



Projeto do girador, 1978. Estação Eugênio Lefèvre, Santo Antônio do Pinhal. Acervo EFCJ.



Girador, estação Eugênio Lefèvre, Santo Antônio do Pinhal. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Automotriz A4, de 1932, no girador, 2011. Acervo EFCJ.

O XXI



Pátio da Estrada de Ferro Campos do Jordão, Pindamonhangaba, 2013. Foto: OMB.

NO SÉCULO

Em janeiro de 2011, a gestão da Estrada de Ferro Campos do Jordão foi transferida para a Secretaria de Transportes Metropolitanos. Desde então passou a receber atenção especial do poder público, o que se traduziu em um amplo plano para sua recuperação e modernização.

O plano teve início em fevereiro de 2011. Então fortes chuvas causaram o desmoronamento de trechos da via permanente e a paralisação de parte da linha. De imediato foram realizadas obras de recuperação dos trechos danificados, bem como das encostas, e de drenagem. Nesse ano, o governador Geraldo Alckmin anunciou investimentos em novas obras de conservação da linha, na aquisição de máquinas e equipamentos de manutenção e na atualização administrativa da ferrovia, incluída nessa a reestruturação do plano de cargos e salários, que seria implantado em 2013.

No mesmo ano, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos e a Estrada de Ferro Campos do Jordão deram ênfase à contratação de projetos, como o de modernização da via permanente e da rede elétrica, esse incluindo o de instalação de novas subestações. Contratou-se ainda o projeto básico e executivo de reurbanização do Parque de Capivari e o de restauro da Estação Emilio Ribas.

Do ponto de vista operacional foram criados novos horários diários do trem de subúrbio entre Pindamonhangaba e Expedicionária e implantada a iluminação do teleférico para permitir a operação também no período noturno.

Reconhecendo a importância da valorização da memória para a vitalidade das instituições, em 2014, ano do centenário da Estrada, as ações de recuperação incluirão a organização de seu acervo documental e técnico e a criação de um espaço expositivo no qual se divulga a história da Estrada de Ferro Campos do Jordão e valoriza a experiência vivida por todos os que nela trabalharam e viajaram.



Recuperação de vagão, marcenaria da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Oficina da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Foto: MS, 2011. Acervo STM.

trabalhadores I



Barracão de obras situado na serra; muitos trabalhadores portam seus instrumentos, c. 1913. Acervo EFR.

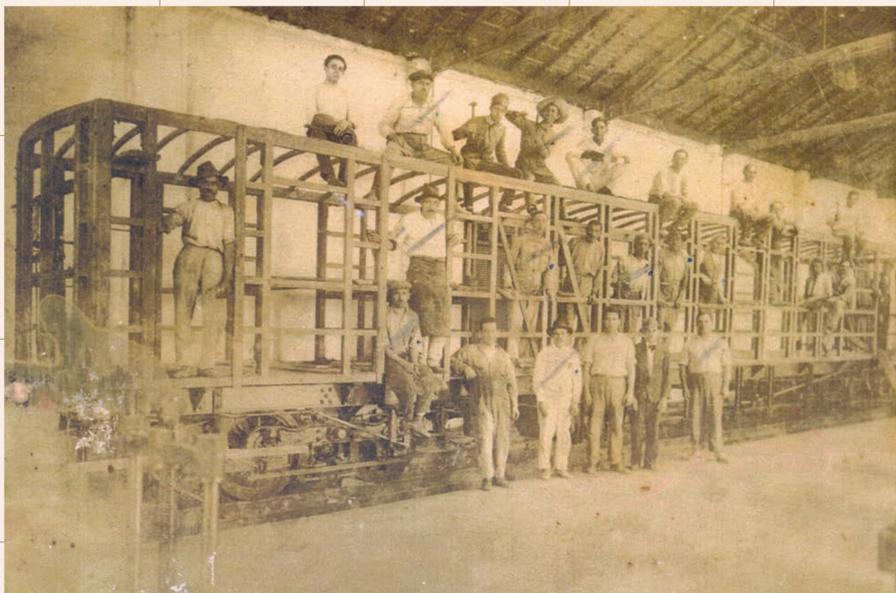


Trabalhadores, em carro a gasolina que percorria os trilhos, c. 1913. Acervo EFR.

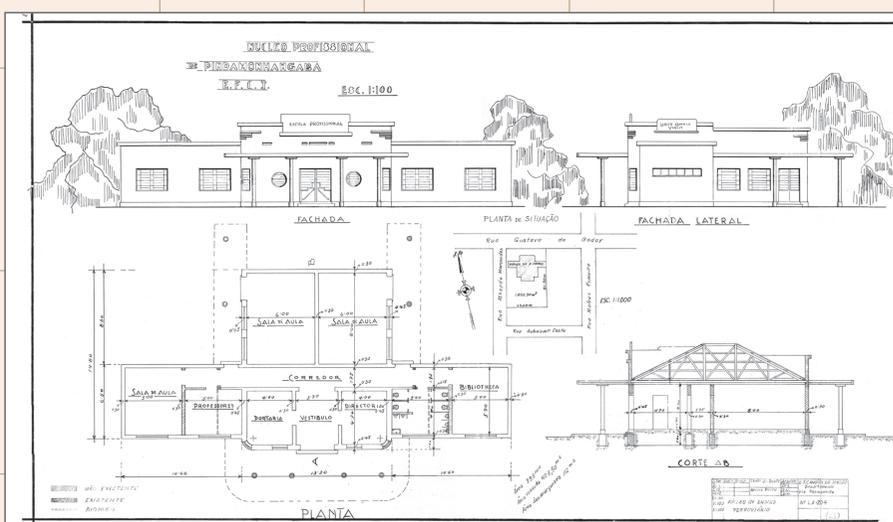
Os trabalhadores da Estrada de Ferro Campos do Jordão vieram de diversos pontos do país e da Europa e ampliaram o grupo de profissionais que se formava em Pindamonhangaba desde a instalação da Central do Brasil, na década de 1870. Seus saberes de ofício foram transmitidos no fazer cotidiano até 1936, quando criada a Oficina de Aprendizado do Curso Ferroviário, depois denominada Núcleo de Ensino Ferroviário.

Em maio de 1915, os trabalhadores da EFCJ se declararam em greve pacífica, por falta de pagamento de salários. Em 1937, no contexto de reorganização das relações de trabalho ocorrida no período Vargas, criaram seu Sindicato e a Caixa de Aposentadoria e Pensões. Em 1943, foi a vez da Cooperativa de Consumo para fornecimento de alimentos básicos a preços mais acessíveis que os de mercado.

As relações de sociabilidade construídas pelos ferroviários no cotidiano do trabalho, em 1930, se expandiriam para o lazer individual e familiar na Associação Atlética Ferroviária, na qual se constituiu uma qualificada equipe de futebol, e na Sociedade Cinematográfica dos Operários da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Formaram a Associação dos Aposentados e Pensionistas. Em 1968, suas entidades se fundiram na União dos Ferroviários da Estrada de Ferro Campos do Jordão.



Montagem de gaiola de carro. Oficina da EFCJ, 1929. Acervo: Família Waldomiro Cundari



Planta de reforma do edifício do Núcleo de Ensino Profissional, em Pindamonhangaba, s.d.. Acervo EFCJ.

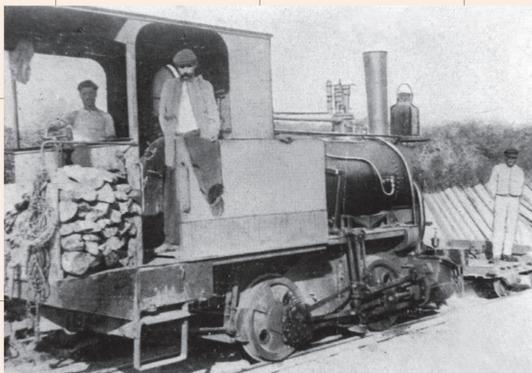


Carteira de identificação, 1952. Acervo: Família Waldomiro Cundari



Carteira de trabalho, 1934. Acervo: Família Waldomiro Cundari

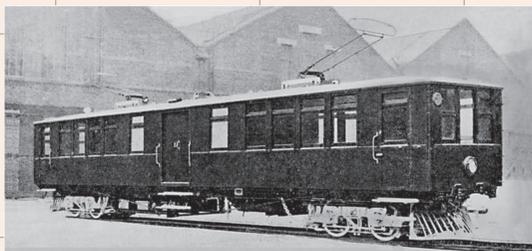
frota 12



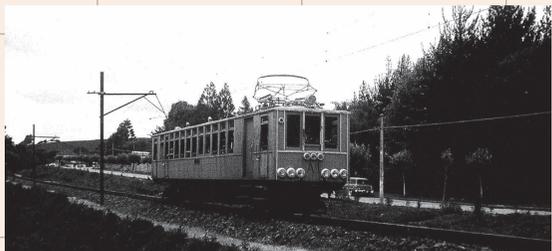
Locomotiva a vapor da EFCJ, c. 1913. Acervo EFR.



Veículos a gasolina, de passageiros e carga, c. 1914. Acervo EFR.



A1, a primeira automotriz da Estrada, foi adquirida em 1924. Fabricada nesse mesmo ano pela Midland Railway Carriage & Wagon Company, com trucks e equipamentos elétricos da English Electric, ambas empresas inglesas, vem sendo sucessivamente modernizada. Foto promocional, s.d.. Acervo EFCJ.



Automotriz. Década de 1950. À direita, a Estação Jaguaribe, hoje demolida. Foto: CH. Acervo ACS.



Automotriz. Década de 1970, por ocasião festiva. Acervo EFCJ.



Automotriz com carroceria produzida pela Empretec, utilizada nas viagens turísticas. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Até 1956 parte da frota da Tramway do Guarujá, os bondes da Estrada foram fabricados pela Siemens e Man, na década de 1920. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Gôndolas fabricadas em 1924 pela Midland Railway Carriage & Wagon Company atenderam o transporte de mercadorias e, nas viagens turísticas, de carros. Fotos: CH. Década de 1950. Acervo ACS.



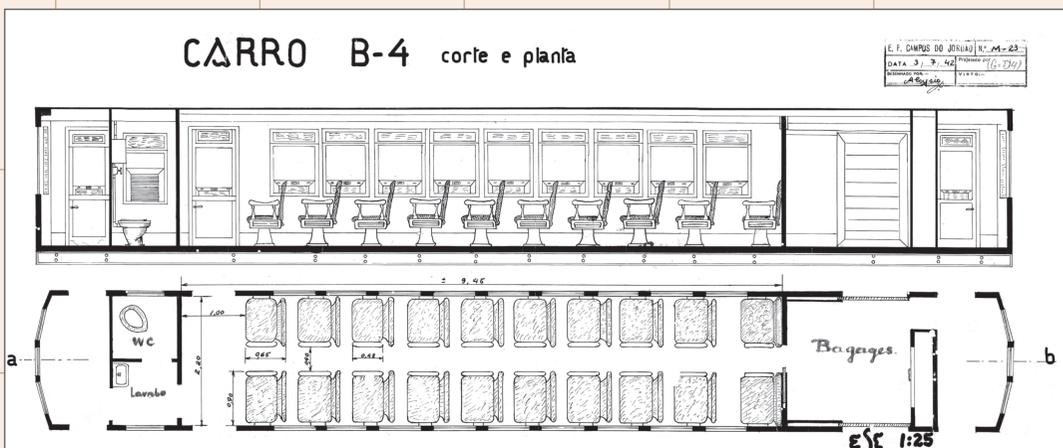
Década de 1950, vagão movido por uma locomotiva elétrica fabricada em 1924 pela Siemens e Man e adquirida em 1956 da Tramway do Guarujá. Foto: CH, s.d.. Acervo ACS.



Os vagões de passageiros foram adquiridos entre 1924 e a década de 1960; os de madeira pertenciam à Tramway do Guarujá e à Estrada de Ferro Sorocabana. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Locomotiva a vapor, fabricada pela HK Porter em 1947, é utilizada em viagens turísticas. Foto: MS, 2011. Acervo STM.



Projeto do Carro B-4, 1942. Acervo EFCJ.

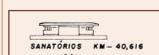
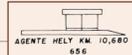


Automotriz A-4 na Estação de Pindamonhangaba, 2013. Acervo EFCJ.

13 estações, paradas e estribos

Legenda:

-  Estação
-  Parada
-  Estribo
-  Pindamonhangaba
-  Santo Antônio do Pinhal
-  Campos de Jordão

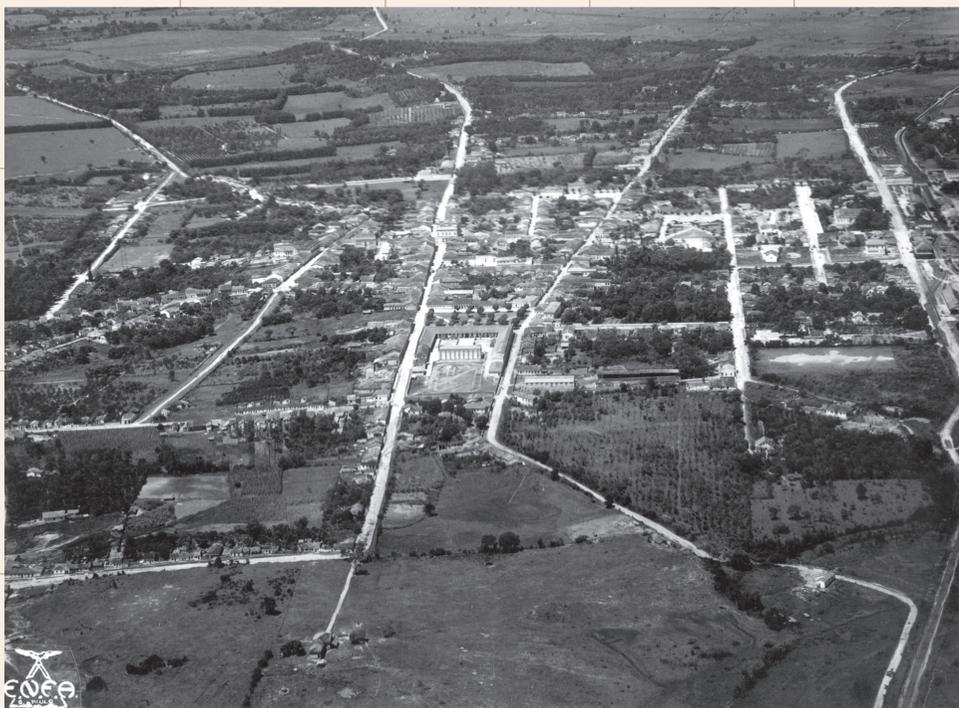


-  **PINDAMONHANGABA [0km | 555m | 1924]**
-  ESTRIBO, KM 3 [3km | 541m | 1957]
-  MOMBAÇA [5,69km | 541m | 1957]
-  CERÂMICA [7,75km | 541m | 1957]
-  SÃO MIGUEL [9,73km | 541m | 1964]
-  AGENTE HELY [10,68km | 543m | 1953]
-  SÃO JUDAS TADEU [11,89km | 548m | 1957]
-  **EXPEDICIONÁRIA [12,83km | 552m | 1916]**
-  ESTRIBO, KM 16 [16km | 556m | 1971]
-  PARQUE REINO DAS ÁGUAS CLARAS [17km | 561m | 19572]
-  VOVÓ LAURINDA [18km | 590m | 1986]
-  KM 19 [18,80km | 596m | 1960]
-  **PIRACUAMA [20,44km | 604m | 1916]**
-  CLUBE DE CAMPO [20,44km | 610m | 1986]
-  ESTRIBO, KM 22 [22km | 680m | 1990]
-  ESTRIBO, KM 24 [24km | 802m | 1924]
-  **EUGÊNIO LÈFEVRE [28,02km | 1.162m | 1916]**
-  PAJÉ [29,96km | 1.280m | 1945]
-  RENÓPOLIS [31,23km | 1.317m | 1930]
-  TANAKA [34,61km | 1.567m | 1946]
-  **GAVIÃO GONZAGA [36,03km | 1.653m | 1930]**
-  CACIQUE [37,05km | 1.743m | 1916]
-  TORIBA [37,69km | 1.729m | 1943]
-  SÃO CRISTÓVÃO [38,85km | 1.729m | 1931]
-  PORTAL CAMPOS DO JORDÃO [39,06km | 1.604m | 1988]
-  SANATÓRIOS [40,62km | 1.600m | 1944]
-  FRACALANZA¹ [41,60km | 1.590m | 1946]
-  VIOLA [42,18km | 1.589m | 1960]
-  **ABERNÉSSIA¹ [42,84km | 1.586m | 1919]**
-  JAGUARIBE [44,32km | 1.581m | 1928]
-  GRANDE HOTEL [45,10km | 1.580m | 1944]
- DAMAS [45,80km | 1.857m | 1939]
- **EMÍLIO RIBAS¹ [46,67km | 1.573m | 1924]**

Esquema com identificação da estação, parada ou estribo, com a distância em quilômetros, altitude e ano de inauguração.
Fontes: site da EFCJ; Paulo Filho, 2007

¹ As estações Fracalanza, Abernéssia e Emilio Ribas tiveram seus atuais edifícios construídos, respectivamente, nas décadas de 1990, 1970 e no ano de 1979.

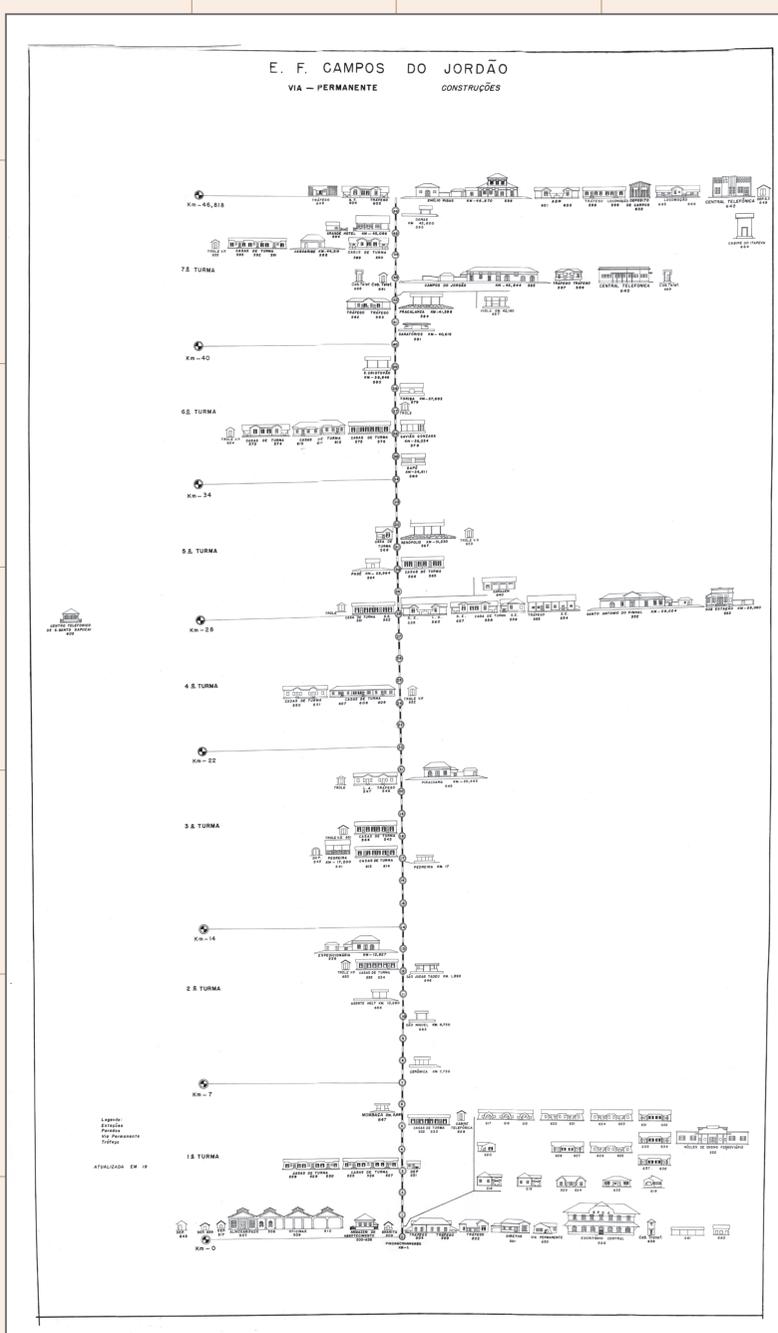
14 a ferrovia e as cidades



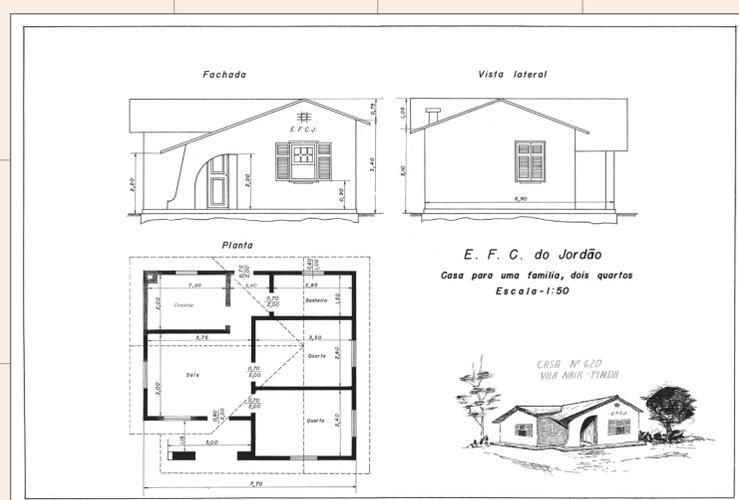
Vista aérea do centro de Pindamonhangaba, 1939. Acervo IGC.

Desde a década de 1870 a ferrovia configurou uma paisagem de características particulares em Pindamonhangaba; em meados da década de 1910, em menor intensidade, isso se repetiria em Campos do Jordão.

Em Pindamonhangaba, sede da Estrada, a paisagem é composta por edifícios administrativos e oficinas, moradias e escola de formação de ferroviários, estações, linhas e pátios, cuja localização acabou por condicionar o traçado urbano de uma ampla área. Nesse complexo se destacam as oficinas como lugar da realização de habilidades e saberes técnicos profissionais.



As construções da Estrada ao longo dos trilhos, s.d.. Acervo EFCJ.



Vila Nair, Pindamonhangaba. s.d.. Acervo: EFCJ.

Em Campos do Jordão, o eixo da paisagem são os trilhos. Esses se relacionam com a urbanização da cidade: cortaram a primeira vila, Jaguaribe, e direcionaram a constituição da mais recente, Capivari. A paisagem constituída pela ferrovia inclui paradas, estações, residências e pátio.

Em 1938, o papel urbanizador da Estrada em Campos do Jordão foi reconhecido por Prestes Maia ao apresentar um anteprojeto de sua autoria para a expansão urbana da cidade. O engenheiro recomendou a intensificação do serviço de transporte entre as vilas, com bondes rápidos, elétricos, que correriam em vias exclusivas, com laterais floridas, abrigos, plataformas e sinalização, cujos cruzamentos, sempre que possível, deveriam ser em desnível.

15 referências e créditos

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Governador do Estado de São Paulo
Geraldo Alckmin

Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos
Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Secretário Adjunto dos Transportes Metropolitanos
Peter Berkely Bardram Walker

Chefe de Gabinete
Luiz Roberto dos Santos

Diretor da Estrada de Ferro Campos do Jordão
Ayrton Camargo e Silva

CRÉDITOS

Fotos de:

Ayrton Camargo e Silva – ACS
Carlheinz Hahmann – CH
Mauro Sá – MS
Olívia Malfatti Buscariolli – OMB

Acervos de fotografias

Particulares:

Ayrton Camargo e Silva – ACS
Edmundo Ferreira da Rocha – EFR
Olívia Malfatti Buscariolli – OMB

Públicos:

Estrada de Ferro Campos do Jordão – EFCJ
Fundação Energia e Saneamento – FES
Fundação Fórmula Cultural - FFC
Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC
Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM

FICHA TÉCNICA

MEMÓRIAS ASSESSORIA E PROJETOS
projetos@mem.com.br

Pesquisa e textos: Marly Rodrigues

Projeto expositivo: Marly Rodrigues e Olívia Malfatti Buscariolli

Projeto gráfico, diagramação e tratamento de imagens: Olívia Malfatti Buscariolli

Revisão: Nelson Luis Barbosa

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO

Apoio e montagem

Coordenação: Ayrton Camargo e Silva

Equipe: Lillian Rosa Nogueira e Michel Fabiano Reis

Março, 2014



Bibliografia

Bertolli Filho, Claudio. *História social da tuberculose e do tuberculoso: 1900-1950*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001.

Ferreira, Clemente. *Tuberculosos e sanatórios*. São Paulo: Tipografia Brasil, 1900.

Hammerl, Priscyla Christine. *Destinos de saúde e lazer: história do turismo em Campos do Jordão – SP*. 2007. Trabalho de conclusão apresentado ao Curso de Turismo. Rosana, Unesp, 2007. Disponível em: <<http://www.biblioteca.rosana.unesp.br/upload/Hammerl.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2013.

Nogueira, Oracy. *Vozes de Campos do Jordão; Experiência sociais e psíquicas do tuberculoso pulmonar no Estado de São Paulo*. São Paulo: Sociologia, 1950.

Ornellas, Cleuza Panisset. *Instituição e doença: a trajetória dos leprosários, sanatórios e hospícios*. 1995. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências Médicas, Universidade de Campinas. Campinas, 1995.

Paulo Filho, Pedro. *História de Campos do Jordão*. Aparecida: Editora Santuário, 1986.

_____. *História da Estrada de Ferro Campos do Jordão; uma escalada para a vida*. São Paulo: Noovha América, 2007.

Telarolli Júnior, Rodolpho. *Poder e doença: a epidemia e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp, 1996.

Documentos

Jornais: *O Estado de S. Paulo*.

Periódicos: *A Cigarra; Brazil Ferro-carril; Fon-Fon*.

Relatórios e Mensagens de Presidentes do Estado de São Paulo, 1916-1930.

The logo features the text "100 años" in a bold, sans-serif font, centered within a circular frame. The frame is composed of two thick, dark brown curved lines that meet at the top and bottom, with a small dot at each junction. The entire logo is set against a light beige background with a faint grid pattern.

100
años

EFCCJ

1914 - 2014