

deste, Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro, Viação Férrea Centro Oeste, Estrada de Ferro Santos a Jundiá, Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina, Rêde Viação Paraná—Santa Catarina, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Viação Férrea Rio Grande do Sul e Estrada de Ferro Sorocabana.

Entre as firmas fornecedoras, citam-se: Dakota S. A., Cobras-

ma, Fonseca Almeida Comércio e Indústria S. A., Indústrias Romi S. A., Sarraf, Borghi & Cia. Ltda., Mafersa, Panambra, Imeca S. A., Cia. Skf do Brasil, Texaco do Brasil S. A., Mecânica Obu Ltda., Caterpillar, Companhia Técnica de Motores (GM), General Motors do Brasil S. A., G.E.S.A., Esso Brasileira de Petróleo, Comércio e Indústria Neva S. A., Difasa, Acumuladores Nife S. A.



*Automotriz elétrica de luxo, construída pela Estrada para maior conforto das viagens entre Pindamonhangaba e Campos do Jordão.*

## A E. F. Campos do Jordão e o Turismo

Ante um tópico que divulgamos num dos números da Revista Ferroviária sobre o aproveitamento das ferrovias para desenvolvimento do turismo, recebemos uma carta ao Diretor da E. F. Campos do Jordão, Eng. Adolpho Fernandes Araújo, comunicando o ponto de vista que defendera na I Semana Nacional dos Transportes. Essa reunião técnica, realizada em fevereiro último no Rio de Janeiro tratou numa de suas Teses de "Transporte e Valorização Regional", a qual foi incorporado o trabalho do citado engenheiro divulgado a seguir, em seus aspectos principais.

O trabalho em causa: "E. F. Campos do Jordão — Uma estrada que para sobreviver, deverá deixar de ser estrada de ferro", faz um histórico da estrada, do papel desempenhado no passado e no presente, da situação de seus serviços e da inconveniência do fechamento, concluindo pela viabilidade da transformação num complexo de atividades, com a atenção principal voltada para o turismo, para o que apresenta um programa a ser cumprido.

A estrada foi implantada no início do século, para aproveitamento das qualidades climáticas de Campos do Jordão, que não dispunha então de meios adequados de transporte. Com a predominância dos motivos sociais, a Estrada estava condenada ao fracasso econômico, o que obrigou o Estado de S. Paulo a encampá-la, em 1918, pois não era possível mais interromper seus serviços.

Apesar de seus resultados, econômicos, a Estrada produziu altos dividendos sociais, transportando materiais, com fretes baixos para a construção dos Sa-

natórios da região, como também concorrendo para seu desenvolvimento; o transporte de doentes, na grande maioria era gratuita; através da Estrada, o Governo do Estado fazia benefícios para instituições e entidades da região, instalava energia elétrica e telefones, etc.

Hoje, a Campos do Jordão, embora com diminuto transporte de cargas, faz transporte urbano em antigos bondes, na cidade e entre Pindamonhangaba e Piracuaana, além do transporte intermunicipal entre as terminais de seus trajetos, inclusive de automóvel em suas gôndolas. Este último tipo de transporte que foi de 1.084 veículos em 1956, declinou no período 57-61 mas vem se recuperando rapidamente tendo alcançado 1.789 veículos em 1965, apesar da precariedade dos serviços.

Opera também centrais telefônicas automáticas ou a mag-neto nas seguintes localidades: Capivari, Campos do Jordão, Santo Antonio do Pinhal, S. Bento do Sapucaí, Sapucaí-Mirim (Minas Gerais), S. Benedito,



*Interior da cabina do maquinista, vendo-se o painel e as alavancas de comando.*

Monteiro Lobato, Piracuaana, Bom Sucesso, Eugênio Lefèvre e Rio Preto.

O complexo que é hoje a Estrada, está interessando três Secretarias de Estado, a saber: dos Transportes, de Obras e do Turismo, o que a caracteriza como uma entidade "sui generis".

Analisando as condições gerais da Estrada, a perspectiva animadora do aumento de transporte de passageiros de 7,9 milhões em 57 para 12,7 milhões em 1965, e de automóveis e as possibilidades das atividades paralelas, conclui o Eng. Adolpho Fernandes pela transformação da Estrada "em um complexo de atividades com sua atenção principal voltada para o turismo".



Para viabilidade da solução proposta, sugere o Dr. Fernandes que a Campos do Jordão deixe de ser considerada como Estrada de Ferro, para se liberar as exigências burocráticas que no seu caso, só servem para aumentar o quadro do pessoal e as despesas de custeio e, dentro do complexo que se tem em vista, transformá-la em sociedade anônima. Outras medidas seriam necessárias para o sucesso da nova entidade: compra de automotrizes de luxo, aparelhamento das cidades do Vale do Paraíba com hotéis, serviços de ônibus e de barcos, de modo a carrear uma corrente de turistas para os atrativos naturais do vale do rio Paraíba e da Serra da Mantiqueira.

O trabalho é completado com vários anexos, com o movimento da Estrada, os orçamentos, a produção agrícola e as indústrias de Campos do Jordão.

O relator do trabalho, na Oitava Comissão Técnica da Primeira Semana Nacional dos Transportes foi o Eng. Alberto Gonçalves Gomes que concluiu pela aprovação da tese apresentada e encaminhamento das conclusões às Secretarias de Transporte, Turismo e Planejamento do Estado de S. Paulo, para apreciação da matéria e posterior deliberação.

A E.F. Campos do Jordão que atinge a uma altitude de .... 1.742m, em Lageado, atravessa uma das mais belas regiões turísticas do Brasil, relativamente próximas do Rio de Janeiro e São Paulo.



Interior confortável da automotriz elétrica.



Detalhe do banheiro da automotriz de luxo.

