

Pode o turismo sustentar uma ferrovia?

Decorridos quase 88 anos da implantação de sua primeira ferrovia turística, a E.F. Corcovado inaugurada em 1884 pelo Imperador Pedro II, ganha o país outra, a E.F. Campos de Jordão, transferida, a 23 de fevereiro último, da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, para a Cultura, Esportes e Turismo. Trata-se de fato significativo que evidencia a importância crescente da indústria do lazer entre nós, assinalando, igualmente, uma nova etapa na vida das estradas de ferro. Enquanto a primeira, a beirar o centenário corre num perímetro urbano, limitada nos seus objetivos e sem condições de expandir-se, a segunda, construída para outra finalidade, qual a de transportar doentes em busca de clima privilegiado, integra-se, agora, num complexo de atividades indispensáveis ao desenvolvimento regional, situando-se como unidade turística exponencial que ligando Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba, a Campos de Jordão, corta zona das mais belas do país.

Breve Histórico

A E.F. Campos de Jordão nasceu do espírito humanitário do médico higienista Emílio Ribas. Verificando a posição privilegiada daquela estância paulista, de clima salutar e águas minerais e radioativas, imaginou ele a extraordinária utilidade de uma ligação com Pinda, capaz de facilitar o acesso aos então numerosos portadores de doenças pulmonares. Em 1877 já funcionava, embora em caráter precário, a Cia. de Transporte para Campos de Jordão, operando pelo sistema de tróleis até o bairro de Piracuama; daí em diante utilizavam-se banguês e liteiras. Em 1911, o referido médico pediu ao Congresso do Estado licença para construir a Estrada, no que foi logo apoiado pelo dr. Vitor Godinho, obtendo a necessária autorização pela lei 1.265-A, de 28 de outubro daquele mesmo ano, constituindo-se a companhia com o capital de três mil contos de réis, posteriormente elevado a quatro. A 27 de abril de 1912 era cravada a primeira estaca, na presença do Presidente de São Paulo, dr. Manoel Joaquim Albuquerque Lins, procedendo-se a abertura do tráfego a 15 de novembro de 1914. Um ano após, era a ferrovia encampada pelo governo estadual.



A moderna automotriz, especialmente construída para os turistas, pode, também puxar o carro-prancha destinado aos automóveis; um serviço a mais para atender ao passageiro

Toda eletrificada

A E.F. Campos de Jordão é inteiramente eletrificada, etapa que se concluiu uma década depois de sua inauguração, a 20 de dezembro de 1924. Com 301 servidores, a extensão total de suas linhas é de 46km 670, em bitola métrica. Mantém ainda um serviço telefônico que não só atende às suas necessidades como às dos seis municípios da região, num total de 280km de linhas interurbanas, Pindamonhangaba, Campos de Jordão, Santo Antônio do Pinhal, Monteiro Lobato, Sapucaí-Mirim e São Bento do Sapucaí, estando prevista a transferência dessa rede, à COTESP (Cia. de Telecomunicações do Estado de São Paulo). Vinculada à ferrovia, há uma linha de transmissão de 9.500m, em cabo de alumínio de 13,2kv, que transporta energia elétrica da Usina Isabel, da Light (em Pinda), para as estações retransmissoras de televisão situadas no Pico de Itapeva.

A Única Opção

Com a disseminação dos antibióticos, a ferrovia foi perdendo, aos poucos, sua principal clientela, fato que se agravou face à concorrência das empresas de ônibus. Limitada ao serviço de transporte das populações dos municípios compreendidos entre seus dois extremos, sem condições de diversificar o tipo de carga quase que exclusivamente restrito a hortaliças e verduras, não lhe restava outra alternativa senão a de preparar-se para atender à única expressiva de toda aquela área — a do lazer — conforme estudo pioneiro de um de seus mais extraordinários e dinâmicos diretores, o engenheiro Adolfo Fernandes de Araújo. Foi ele, aliás, que vislumbrando essa destinação, inaugurou o serviço de transporte de automóveis em vagões-prancha, construiu as rampas de embarque e desembarque, e preparou, nas oficinas próprias de Pindamonhangaba, a moderna automotriz de aço, com ar refrigerado e bem montado serviço de bar, que trafega entre as estações terminais, fazendo conexão com as composições de luxo da 6ª Divisão-Central, da Rêde Ferroviária Federal.



A estação de Pindamonhangaba, do Vale do Paraíba. Os trens da 6ª Divisão-Central da RFFSA param do outro lado e possibilitam a conexão ferroviária com o Rio e São Paulo.



Os bondinhos que trafegavam em Guarujá, com suas vistosas cores vermelhas, servem, aos distritos de Campos de Jordão.

O Miniférico

Agora, embora mantenha o serviço de transporte de passageiros entre as estações situadas no seu traçado, para atender a um imperativo de ordem social, a direção da Estrada preocupa-se em diversificar suas atividades, de modo a manter-se com seus próprios recursos, notadamente no instante em que deixará de explorar o serviço telefônico, cuja receita compensava o déficit operacional. Em consequência dessa orientação, cuidou-se de incluir à ferrovia num plano turístico de integração regional, iniciado pela construção do Miniférico de Campos de Jordão, no km 17 da linha férrea, às margens do rio Piracuama, onde, também, instalou-se o balneário Reino das Águas Claras. A 150 metros de altura, com 1 quilômetro de extensão todo em cabo de aço, o Miniférico passou, logo, a figurar como um dos pontos de visitação obrigatória, oferecendo, mais do que o lindo cenário, as emoções fortes aos que se sentem atraídos por esse pequeno mergulho no espaço. Além disso, a Estrada, edificou, nas proximidades da estação do mesmo nome, o Mirante Santo Antônio do Pinhal, circundado por um florido e arborizado parque, com iluminação moderna de refletores cujos clarões se avistam da Rodovia Pte. Dutra e nas localidades de Aparecida, Pindamonhangaba, Taubaté e Tremembé. Finalmente, num vagão adaptado, foi montada a Biblioteca ambulante Monteiro Lobato, que serve aos moradores da região, fazendo parada mais longa no Reino das Águas Claras.