

Bondes resistem na serra

Ferrovias dos sonhos de sanitaristas agora transporta turistas em Campos do Jordão

Em 1912, uma pequena vila no alto da Serra da Mantiqueira, no Estado de São Paulo, ganhava uma ferrovia. Projeto tão arrojado que, ainda hoje, com rampas de até 12,5% de inclinação, é o traçado mais íngreme do mundo vencido por simples aderência, sem uso de cremalheira. O trecho de 47km não se destinava ao transporte normal de passageiros. Por incrível que pareça, a Estrada de

Fotos: Alexander Gromow



Em 1912, uma pequena vila no alto da Serra da Mantiqueira, no Estado de São Paulo, ganhava uma ferrovia. Projeto tão arrojado que, ainda hoje, com rampas de até 12,5% de inclinação, é o traçado mais íngreme do mundo vencido por simples aderência, sem uso de cremalheira. O trecho de 47km não se destinava ao transporte normal de passageiros. Por incrível que pareça, a Estrada de Ferro Campos do Jordão, ligando a vila do mesmo nome e a cidade de Pindamonhangaba, nasceu da imaginação de dois sanitaristas, Emílio Ribas e Victor Godinho. O ar puro e bom clima da serra eram o único remédio para o terrível mal que desafiava a medicina: a tuberculose. O trem vencia 1.700m de altitude puxado por locomotivas a vapor, levando os doentes para tratamento. De volta, trazia frutas, legumes e verduras, cultivados pela colônia japonesa no Vale Renópolis lá no alto da serra.

Em 1924, a ferrovia foi eletrificada pela English Electric, que importou os motores e as locomotivas que funcionam até hoje, graças ao trabalho de conservação dos técnicos da oficina de Pindamonhangaba. Na década de 40, os antibióticos mudaram a função da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Doentes deram lugar a carros de passeio e material para construção de casas de campo.

Em 1955, com a desativação da Estrada de Ferro do Guarujá, três bondes Siemens foram doados a Campos do Jordão. Restaurados na oficina de Pindamonhangaba, esses bondes, com 70 anos de idade, fazem hoje, no traçado que foi da ferrovia, o transporte de passageiros em oito quilômetros de trecho urbano, com três estações, 22 paradas e velocidade média de 16km/h.

Em 1924, a ferrovia foi eletrificada pela English Electric, que importou os motores e as locomotivas que funcionam até hoje, graças ao trabalho de conservação dos técnicos da oficina de Pindamonhangaba. Na década de 40, os antibióticos mudaram a função da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Doentes deram lugar a carros de passeio e material para construção de casas de campo.

Em 1955, com a desativação da Estrada de Ferro do Guarujá, três bondes Siemens foram doados a Campos do Jordão. Restaurados na oficina de Pindamonhangaba, esses bondes, com 70 anos de idade, fazem hoje, no traçado que foi da ferrovia, o transporte de passageiros em oito quilômetros de trecho urbano, com três estações, 22 paradas e velocidade média de 16km/h.

Mais de 80 anos depois de sua fundação, a Estrada de Ferro Campos do Jordão continua vencendo a serra. Agora levando turistas para um passeio de três horas, em carros de passageiros reconstruídos em alumínio, com todas as peças originais, menos os freios eletropneumáticos Knorr/SAB-Wabco e os truques da Mafersa.

O passeio é lindo e a procura, grande: as reservas no trem para Campos do Jordão devem ser feitas, no mínimo, com um mês de antecedência. O telefone do Departamento de Turismo da ferrovia é (0122) 42-3233, Pindamonhangaba.

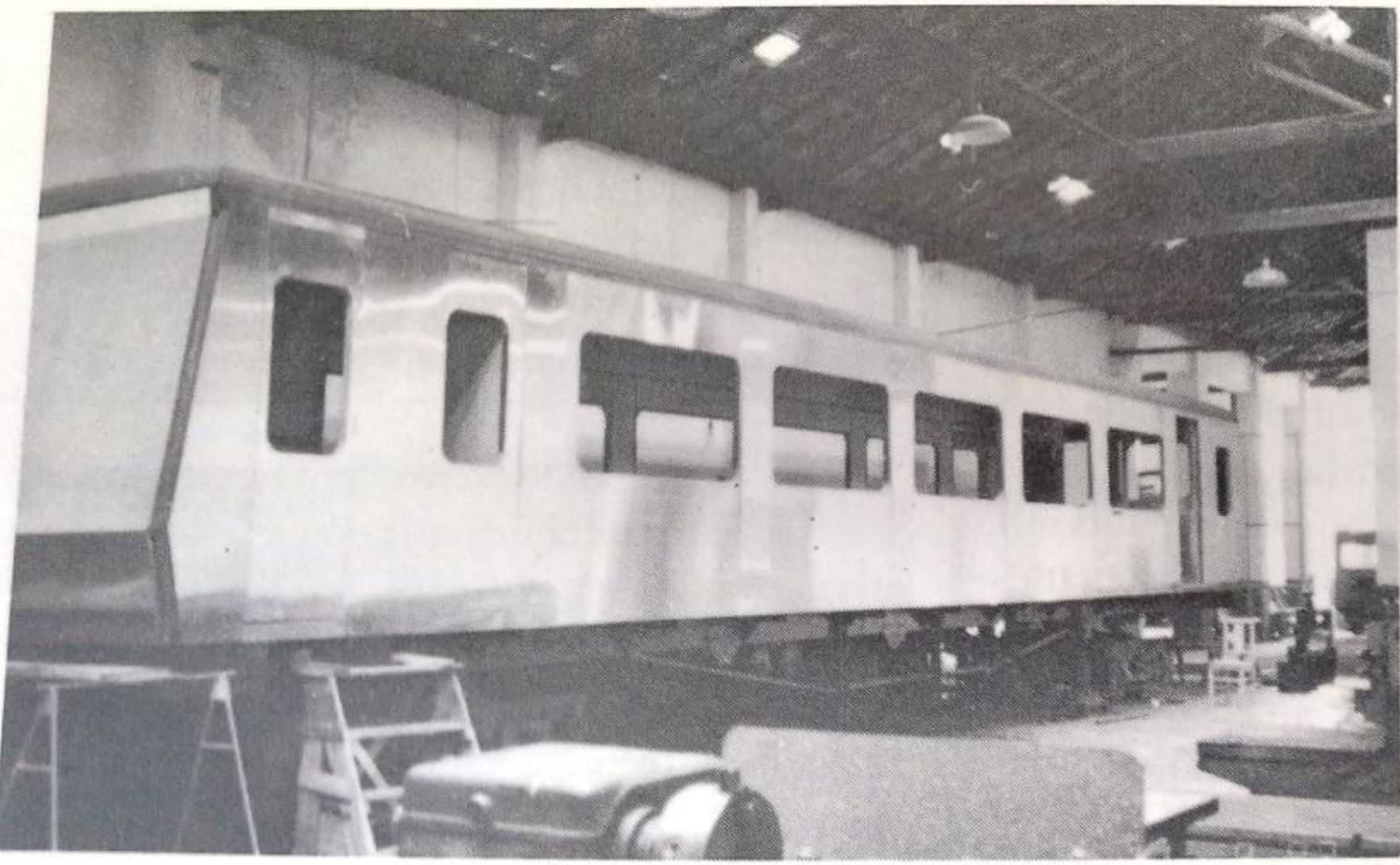




Bondes da Siemens, com 70 anos, servem aos moradores e turistas, usando os trilhos da ferrovia imaginada por Emílio Ribas

*Restaurado,
o vagão de
madeira se
transformou
em agradável
restaurante,
preservando
a memória da
ferrovia no
balneário
Rei das
Águas Claras*





Com quase todas as peças originais, os carros de passageiros foram reconstruídos em alumínio. Hoje sobem a serra com turistas

*Em Santo
Antônio
do Pinhal,
a construção
de 1924
abriga a
subestação
retificadora
de energia:
corrente
contínua
para os trens*

