

Estrada de Ferro de Campos do Jordão

Brenda Laisa Morais

Bruno Duarte Joana¹

Resumo

O presente artigo tem por objetivo demonstrar as origens da Estrada de Ferro Campos do Jordão desde sua idealização, construção e impactos acarretados pela sua utilização pelos municípios de Pindamonhangaba e Campos do Jordão, no decorrer de quase um século de vida. A partir desse panorama estará se expondo as motivações que levaram a sua construção, demonstrando a sua importância em proporcionar um novo meio de transporte para enfermos em busca de tratamentos climáticos. Evidenciar as transformações e as dificuldades sofridas pela ferrovia ao longo do tempo, e igualmente expor a importância desta construção nos âmbitos social e econômico para o município de Campos do Jordão.

Palavras-chave: Estrada de Ferro. Tratamento. Campos do Jordão.

Introdução

Considerada “A Máquina do Progresso” no século XIX, o trem foi introduzido no Brasil por Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá. Tida como um símbolo de progresso econômico e social, a malha ferroviária teve como objetivo a integração nacional e não apenas o transporte de pessoas e materiais, sendo assim, um mecanismo de locomoção de cultura e comunicação.

Sua chegada ao Vale do Paraíba se deu pela ascensão comercial do café, no final do século XIX. Por ter fins econômicos, a malha ferroviária foi patrocinada pelos barões do café que visavam à melhoria do transporte de suas mercadorias em substituição ao transporte de lombos de cargueiros. Tem-se assim um melhor escoamento do produto cafeeiro para a região litorânea e sua posterior comercialização no exterior. Devido a sua segurança e comodidade para o transporte de pessoas, a malha ferroviária trouxe outros benefícios à população vale paraibana, como é o caso da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ).

¹ Licenciados no curso de Licenciatura em História no Centro Universitário Salesiano de São Paulo – U.E. de Lorena sob a orientação do Prof. Me. Antônio Tadeu de Miranda Alves.

Idealizada pelos médicos sanitaristas pindamonhangabenses Emílio Ribas e Victor Godinho, a EFCJ tinha como intuito levar os pacientes enfermos, principalmente àqueles que sofriam de tuberculose – a chamada “peste branca” –, para as montanhas de Campos do Jordão onde o clima é benéfico para os pacientes. Possuindo as condições necessárias para uma boa recuperação dos pacientes, Campos do Jordão chamou a atenção dos médicos e foi objeto de vários estudos para comprovar as suas influências na cura dos pacientes tubérculos. Mas para que se possa analisar as conseqüências acarretadas pela implantação desta ferrovia é preciso antes ater-se aos fatos que levaram esta a ser construída.

1 - Doença e Tratamento

1.1 - A Peste Branca

A tuberculose também é conhecida como a “peste branca” devido a sua alta taxa de mortalidade mundial. Entre 1850 e 1950 matou cerca de 1 bilhão de pessoas.² Por se tratar de uma doença infecciosa, a sua disseminação foi muito rápida nas grandes cidades ao redor do mundo. No Brasil não foi diferente “a mortalidade por tuberculose no Brasil, em 1855, era de 1/150 habitantes”.³ Com esses números alarmantes aumentava a importância das descobertas de novas formas de tratamentos. De acordo com José Luís Brandão (1975, p 104), “a tuberculose [...] mais do que uma doença grave e mortal, era um mal social semelhante à lepra. Estigmatizado por sua doença o tubérculo passava a ser um condenado pela sociedade”.

1.2 - Climatoterapia

A climatoterapia baseia-se no tratamento da tuberculose mediante a permanência em clima favorável. Devidos aos estudos pioneiros do Dr. Clemente Ferreira (1857–1947) em 1883 sobre as qualidades terapêuticas do clima da Serra da Mantiqueira ocorreu uma disseminação do tratamento em terras brasileiras. Contudo, Campos do Jordão antes de 1880 já era conhecida como local de cura de tuberculose. Por isso

foi na segunda década do século XIX, em 1878, que os médicos pindamonhangabenses Francisco Marcondes Romeiro e Gustavo de Godoy

² Revista de Divulgação Científica da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência/v.29 n°171, p.70, Maio 2011.

³ Revista de Ciências farmacêuticas, São Paulo, v.18, n°1, p.17-28, 1997.

mandaram para lá os seus doentes tuberculosos e verificaram que muitos deles sararam e todos melhoraram. E tão convencidos estavam das virtudes especiais do clima, que adquiriram uma Casa de Saúde. Foi a primeira do gênero do Brasil. (FILHO, 2008, p. 22)

Apesar do reconhecimento e de uma considerável procura pelas qualidades climáticas, Campos do Jordão apresentava falência nos meios de transporte, sendo seu acesso por Pindamonhangaba muito precário. O transporte era feito por meios de cavalos e liteiras, que carregavam os pacientes mais debilitados que partiam de Pindamonhangaba. Sendo o caminho sinuoso, muitos dos pacientes não conseguiam cumpri-lo devido à enfermidade. Isso leva aos doentes a procurarem tratamentos climáticos em outras regiões como em Davos Platz, nos Alpes Suíços.

2 - Implantação da Estrada de Ferro

2.1 – O Idealizador

Notório médico pindamonhangabense, Emílio Marcondes Ribas (1862–1925) dedicou-se ao combate de epidemias e endemias, tendo sido um dos maiores sanitaristas brasileiros. Segundo Mateus Romeiro Neto (1953, p.145) Emílio Ribas “foi comissionado pelo governo do Estado para ir aos Estados Unidos e a vários países da Europa a fim de estudar a profilaxia da tuberculose.” Regressando ao Brasil interessou-se pelos trabalhos de climatoterapia dos médicos Clemente Ferreira e Vitor Godinho, que estudavam os benefícios do clima de Campos do Jordão aos tubérculos.

Segundo José Luiz Brandão (1975, p.104) Emilio Ribas “sugeriu a criação de modernas ‘estâncias’ de isolamento onde o paciente, ao mesmo tempo em que se submetia ao tratamento, preparava-se para reingresso na sociedade a que pertencia por direito.” E continua “com a tuberculose se desenvolvendo assustadoramente [...] Ribas achou excepcional o clima de Campos do Jordão para o tratamento da doença. E verificou que um dos problemas mais graves para o aproveitamento da localidade era exatamente o do transporte.” (BRANDÃO, 1975, p.105).

Ribas tinha a consciência de que a construção das estâncias só seria viável mediante, concomitantemente, a construção da Estrada de Ferro Pindamonhangaba – Campos do Jordão.

O projeto para implantação da mesma existia desde 1892 e estava em completo esquecimento que já nem se tinha esperanças de sua concretização. Por esta razão

seria a oportunidade, através da estrada de ferro, de oferecer aos brasileiros um local de clima perfeito [...] para os doentes dos pulmões, Campos do Jordão era a certeza de uma recuperação mais rápida, para as pessoas saias, o local ideal para um bom repouso temporário. (BRANDÃO, 1975, p.105)

Lutando com persistência e tenacidade, Ribas analisou a viabilidade do aproveitamento de Campos do Jordão como centro de tratamento de pacientes tuberculos e conclui que valia a pena desarquivar o antigo projeto Pindamonhangaba – Campos do Jordão.

2.2 - Construção da Ferrovia

Em 28 de setembro de 1910, o Governo do Estado de São Paulo autorizava a construção da Estrada de Ferro de Campos do Jordão, sob a responsabilidade da Sociedade Anônima Estrada de Ferro Campos do Jordão.

Obtendo a autorização, a sociedade realizou a contratação do Engenheiro Antônio Prudente de Moraes, que foi assistido pelos engenheiros João Lindberg e Teófilo Monteiro de Carvalho na execução dos trabalhos de exploração e locação do traçado. Após a realização dos serviços preliminares, em 18 de julho 1912 a sociedade realizava o contrato do empreiteiro Sr. Sebastião de Oliveira Damas para realizar a construção. Efetivado os encargos administrativos e serviços técnicos de engenharia, em fim, a obra férrea Pindamonhangaba – Campos poderia se iniciar.

Em 1º Outubro de 1912 iniciou-se as obras da construção da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Apesar de sua construção ter sido realizada em tempo recorde, em menos de dois anos, sendo inaugurada em 15 de novembro de 1914, superando grandes dificuldades de construção, como da ponte sobre o Rio Paraíba (160 metros de altura), construção de rampas e cortes das pedras ao longo da Serra da Mantiqueira, porém, a grande dificuldade estava por vir. Foi no final desse mesmo ano que a Sociedade Anônima teve grandes dificuldades financeiras, devido a eclosão da 1ª Guerra Mundial que desencadeou na suspensão das negociações de empréstimos e financiamentos (principalmente recursos estrangeiros oriundos de banqueiros londrinos). Devidos às dificuldades financeiras a Associação Anônima autorizava a encaptação da ferrovia pelo Estado, efetivamente em 1916.

Os primeiros trens a passarem pela ferrovia eram movidos a vapor e posteriormente substituídos por trens a gasolina. Em 1924, a EFCJ passou por um processo de eletrificação e

passou a operar unicamente com automotrices elétricas. Este sistema funciona por meio de uma linha suspensa de contato direto que oferece energia ao trem.

Na imagem 1 (abaixo) pode-se observar os 47 quilômetros percorridos pela Estrada de Ferro e suas referentes estações:

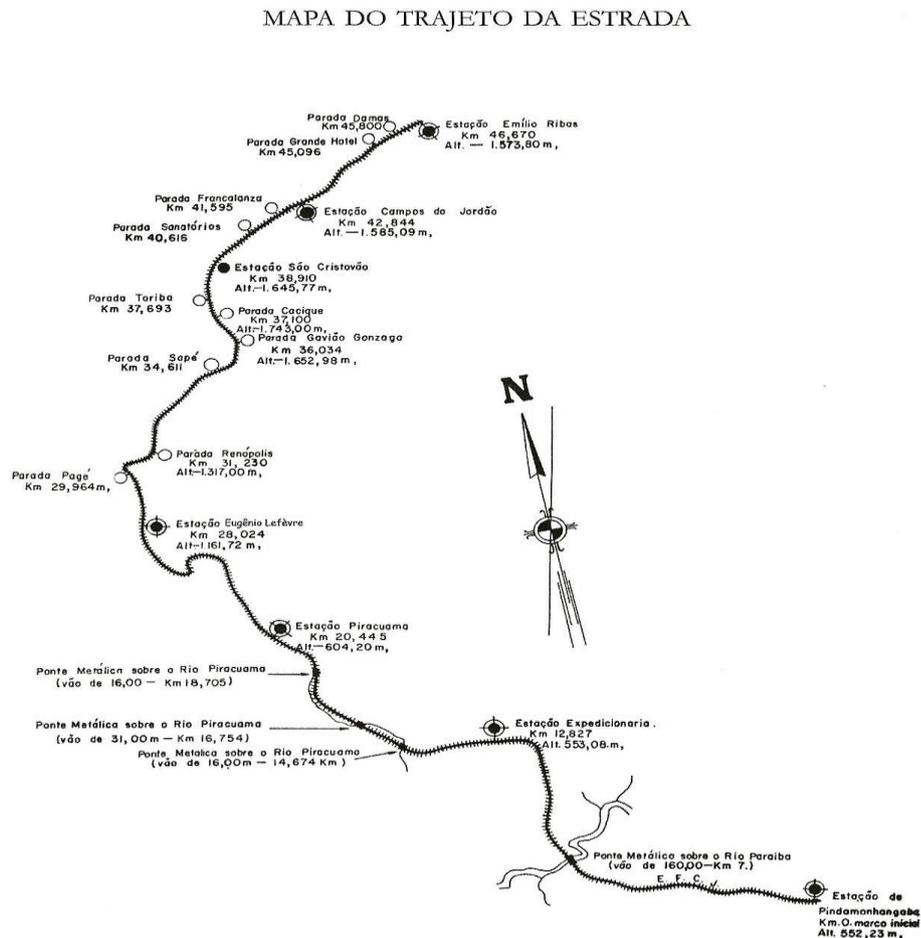


Imagem1 – Retirada do livro: História da Estrada de Ferro Campos do Jordão - Uma escalada para vida, p.120.

Com isso, a EFCJ opera em um sistema de simples aderência roda-trilho, mantendo uma velocidade média de 32 km/h em nível e 16 km/h nos quilômetros de Serra. Entre as estações de Piracuama e a Parada do Cacique, ponto ferroviário mais alto do Brasil, tem-se apenas 16 quilômetros de distância, mas a diferença de nível entre os dois pontos é de 1339 metros, vencidos por simples aderência, ou seja, ela não utiliza nenhum outro meio para subir a Serra, isso a faz única, não somente no Brasil, mas no mundo todo.

3 - Importância e Benefícios da Utilização da Ferrovia

A Estrada de Ferro Campos do Jordão surge, entre outras motivações, da necessidade de proporcionar uma melhor qualidade no transporte dos enfermos para tratamentos climáticos da tuberculose em Campos do Jordão. Devido aos precários meios de transporte oferecidos na época, como o transporte de troles⁴ e liteiras⁵, que causavam grandes desgastes físicos, pelo já debilitado, doente; demandavam grande quantidade de tempo e estava condicionado às intempéries.

Além de atender as demandas de transporte de pessoas, suas vias foram utilizadas para o transporte de materiais diversos, promovendo um avanço no comércio entre os municípios. Pode-se citar como exemplo o transporte de frutas, verduras e legumes cultivados pela operosa colônia japonesa. Portanto, este empreendimento vem ao encontro das necessidades dos pacientes e também dos moradores serranos.

Devidas às necessidades do tráfego, no ano de 1917, surge a necessidade de serviços telefônicos, interligando as estações ferroviárias da EFCJ. Concomitantemente, esses serviços estenderam aos moradores próximos às estações. No ano de 1922, alguns residentes adquiriram serviços telefônicos particulares e em 1923 iniciou-se o serviço de telégrafo. A estrada recebia e transmitia o serviço e igualmente este também foi estendido aos moradores. Portanto, devido às necessidades de comunicações originadas na ferrovia, a população teve acesso aos serviços e posteriormente a obtenção individual do serviço telefônico.

Devido ao fato de Campos do Jordão ser considerada referência no tratamento de moléstias pulmonares, e com a grande ascensão de enfermos, houve uma modificação na estrutura do município. Pode-se observar que antes da implantação da ferrovia havia poucas pousadas destinadas a atender doentes em Campos do Jordão, somente após a introdução da ferrovia que se tem um grande número de turistas e conseqüentemente, um aumento nas construções de pensões e sanatórios. A ferrovia mostra-se neste momento como meio de suma importância para o transporte de materiais, como tijolos, cimento, cal, para as construções hoteleiras. Conforme relata Pedro Paulo Filho (2008) não fosse à ferrovia, a indústria de construção civil estaria completamente estrangulada.

Durante a Guerra Paulista ou a Revolução Constitucionalista de 1932, a estrada foi de grande importância para os paulistas. Seus trilhos foram utilizados para os transportes de militares, que realizavam a guarnição da divisa com o Estado de Minas Gerais. Campos do

⁴ Troles é uma espécie de cadeira de braço, coberta de lona, armada com uma charola, cujas quatro pernas bem compridas se encaixavam nas cangalhas de dois cavalos ou burro, que a carregavam, colocados uma à frente e outro atrás. (Filho, 2008, p.09-10)

⁵ As liteiras eram reservadas aos doentes, que não se sustentavam em pé ou sentados e, invés de cadeiras deitavam-se em padiolas, que também eram transportados por animais pelo mesmo sistema. (Filho, 2008, p.09-10)

Jordão auxiliou no transporte de material bélico e nas comunicações das tropas, por ter um amplo sistema de telefone e telégrafo. Os armazéns da ferrovia também foram utilizados como depósitos de gênero alimentício dos soldados. Sendo esta a contribuição da ferrovia para com a revolução.

4 - Desativação e Turismo

Segundo Pedro Paulo Filho (2008, p.139-140), desde a década de 1940, a ferrovia tem sido afetada pela expansão do rodoviarismo. Nessa década existiam serviços comerciais de ônibus, interligando as cidades de Campos do Jordão a São Paulo. Igualmente com a inauguração da Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro, em 1978, que interligam Campos do Jordão à rodovia Presidente Dutra, afeta, também, os serviços de tráfego entre os municípios de Pindamonhangaba–Santo Antônio do Pinhal pela via férrea. Conseqüentemente, com a aquisição de automóveis pela classe média, na década de 60, e com os empreendimentos rodoviários tem-se a diminuição da dependência da locomoção férrea, ocasionando uma diminuição do uso dos transportes oferecidos pela EFCJ. Considerando a sua beleza e as maravilhas do Vale do Paraíba e Serra da Mantiqueira, em 1970, com incremento do turismo a EFCJ passou a operar unicamente para esse fim.

5- Considerações finais

Para que se possa entender a importância da Estrada de Ferro Campos do Jordão é necessário, primeiramente, entender os fatos que levaram a sua construção, e esta só foi possível graças aos progressos industriais da época e, infelizmente, pelas graves epidemias que não só o Brasil enfrentava, mas o mundo todo.

É neste cenário que médicos, como Emílio Ribas, dão a sua contribuição à sociedade. E neste caso ele dá uma maravilhosa contribuição, junto com seu companheiro Vítor Godinho, ao Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira e a todo Brasil com a luta tenaz pela construção da EFCJ.

Desde sua construção a Estrada de Ferro Campos do Jordão torna-se fundamental para o desenvolvimento de Campos do Jordão. A estrada surge como avanços nos transportes, em oposição aos meios precários disponíveis na época. Locomovendo inicialmente legiões de debilitados em busca de cura, contribuindo em nível nacional no combate da tuberculose. Havendo melhores meios de transporte de pessoas, materiais e comunicação, ela acarreta no

desenvolvimento econômico das estâncias climáticas, bem como impulsionando o comércio de materiais diversos devido às facilidades no transporte.

Com a ascensão de outras formas de locomoção, tem-se a construção de rodovias, disponibilizando novas opções de transporte para Campos do Jordão, que juntamente com o descaso dos diretores da estrada de ferro, deixam seus serviços se tornarem precários, e causam a sua decadência.

Sendo ainda estrada férrea, tornasse uma artéria para o desenvolvimento inicial da vida de Campos do Jordão, tendo a mesma, até a construção de rodovias, praticamente como único meio de locomoção entre a Serra da Mantiqueira e o Vale do Paraíba. Devidos à suas utilidades fez com que a cidade recebesse prestígio e em consequência, entre outros motivos, torna-se uma referência turística demonstrando a importância atual de sua malha ferroviária.

6- Referências bibliográficas

FILHO, Pedro Paulo. *História da Estrada de Ferro Campos do Jordão: Uma Escalada Para a Vida*. São Paulo: Noovha América, 2007.

BRANDÃO, José Luiz. “**Um Homem Versátil**”, In os *Homens que Mudaram a Humanidade: Emílio Ribas*. São Paulo: Três, 1975.

NETO, Mateus Romeiro. “**Dr. Emílio Marcondes Ribas**”, In *Médicos de Pindamonhangaba Nascidos no Século XIX*. São Paulo: Nagycolor, 1987.

Revista de Divulgação Científica da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência/ v.29 n°171, p.70, Maio 2011.

Revista de Ciências farmacêuticas, São Paulo, v.18, n°1, p.17-28, 1997.

Pindamonhangaba – Turismo. Disponível em: <<http://www.pindamonhangaba.sp.gov.br/turismo/efcj.asp>>. Acesso em 12 de Fevereiro de 2012.

Agencia Nacional de Preservação Ferroviária – Histórico EFSP-RJ

Disponível em <http://www.anpf.com.br/historico_efsprj.htm>. Acesso em 01 de Março de 2012.