Resgate Histórico e Cultural através do Jornal Tribuna do Norte

Memórias e Patrimônios

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO: PELOS TRILHOS DA MEMÓRIA DE PINDAMONHANGABA

Da saúde pública ao turismo, uma história de trabalho, transformações e pertencimento



A história da Estrada de Ferro Campos do Jordão também é a dos trabalhadores que a construíram e a mantêm



Antigo prédio da estação Abernéssia no ínicio do século XX, demolido na década de 1970

Uma história que atravessa a Mantiqueira

Há histórias que permanecem inscritas nas ruas, nos edifícios e nas paisagens de uma cidade. Outras seguem vivas nos gestos cotidianos, nas lembranças de seus habitantes e nos saberes transmitidos entre gerações. A Estrada de Ferro Campos do Jordão reúne essas diferentes dimensões da memória. Seus trilhos, estações, oficinas e equipamentos constituem testemunhos de uma trajetória que ultrapassa a história dos transportes e se confunde com o desenvolvimento de Pindamonhangaba e de parte da Serra da Mantiqueira.

Inaugurada em 15 de novembro de 1914, a ferrovia nasceu de uma necessidade relacionada à saúde pública, quando Campos do Jordão se consolidava como destino para o tratamento de pessoas acometidas pela tuberculose. Com o passar das décadas, suas funções foram ampliadas, acompanhando transformações econômicas, sociais e culturais. O transporte de enfermos, trabalhadores, moradores e visitantes contribuiu para aproximar territórios, estimular atividades econômicas e modificar as relações entre o Vale do Paraíba e a região serrana.

Entretanto, a história da Estrada de Ferro Campos do Jordão não pode ser compreendida apenas por suas locomotivas, seus avanços tecnológicos ou pelos nomes de seus idealizadores. Ela também foi construída por trabalhadores que dedicaram suas vidas à manutenção dos trilhos, à operação dos veículos, à administração dos serviços e à preservação de conhecimentos técnicos. Mecânicos, marceneiros, operadores, funcionários administrativos e suas famílias participaram da formação de uma identidade ferroviária que permanece como parte da memória coletiva de Pindamonhangaba.

Ao completar 112 anos de sua inauguração, em 2026, a Estrada de Ferro Campos do Jordão convida à reflexão sobre a importância de preservar não apenas seus edifícios e equipamentos, mas também as experiências humanas que lhes conferem significado.

ANTES DOS TRILHOS: OS CAMINHOS DA SERRA DA MANTIQUEIRA

Divulgação



No final do século XIX e início do século XX, deslocar-se entre Pindamonhangaba e Campos do Jordão representava uma jornada difícil e, muitas vezes, perigosa. A geografia da Serra da Mantiqueira, marcada por grandes desníveis, caminhos sinuosos e condições climáticas variáveis, impunha obstáculos à circulação de pessoas e mercadorias.

Entre as principais rotas utilizadas estavam os caminhos do Pico do Itapeva, da Serra Preta e do Paiol Velho, este último associado à região de Santo Antônio do Pinhal. Outra possibilidade era a estrada do Quebra-Perna, com acesso por Guaratinguetá, considerada particularmente arriscada em razão de suas curvas e inclinações.

Em 1877, a conclusão da ligação ferroviária entre São Paulo e o Rio de Janeiro representou um marco para o Vale do Paraíba. Pindamonhangaba passou a integrar uma importante rede de circulação de passageiros, produtos e informações, fortalecendo sua posição no território regional.

Uma ferrovia nascida da saúde pública

Divulgação



Emílio Marcondes Ribas e sua mulher, Maria Carolina Bulcão Ribas

O médico sanitarista Emílio Ribas, nascido em Pindamonhangaba, destacou-se por sua atuação no combate às doenças infecciosas. Suas experiências profissionais e viagens aos Estados Unidos e à Europa fortaleceram seu interesse pelas possibilidades terapêuticas atribuídas, naquele contexto, às regiões de clima frio.

Campos do Jordão, situada na Serra da Mantiqueira, passou a ser considerada uma localidade favorável ao tratamento de pessoas com tuberculose. A chamada climatoterapia, baseada na permanência em ambientes de determinadas condições climáticas, integrava as práticas médicas utilizadas na época, antes da disponibilidade dos tratamentos medicamentosos eficazes que seriam desenvolvidos posteriormente.

Com o apoio do governador paulista Albuquerque Lins, Emílio Ribas obteve respaldo para a instalação de sanatórios em Campos do Jordão. Entretanto, havia um obstáculo decisivo: a dificuldade de acesso à região.

Ao lado do médico Victor Godinho, Emílio Ribas participou da articulação do empreendimento. Em 1912, foi constituída a Sociedade Anônima Estrada de Ferro Campos do Jordão, responsável por impulsionar a construção da nova ligação ferroviária.

Dos primeiros projetos à inauguração de 1914

Divulgação



A EFCJ foi constituida como SA com um capital de dois mil contos de réis

A Lei Estadual nº 1.126-A, de 28 de outubro de 1911, autorizou a organização de uma companhia com capital previsto de quatro mil contos de réis. No ano seguinte, os concessionários constituíram a Sociedade Anônima Estrada de Ferro Campos do Jordão, com capital de dois mil contos de réis.

Em 27 de abril de 1912, uma solenidade marcou oficialmente o início dos trabalhos, reunindo autoridades e representantes da companhia. A construção ficou sob a responsabilidade do engenheiro Sebastião de Oliveira Damas, conforme registrado em publicação histórica sobre Pindamonhangaba.

Editorial — ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO

Pelos trilhos da memória

Ao completar 112 anos, em 2026, a Estrada de Ferro Campos do Jordão nos convida a olhar para além da locomotiva. Inaugurada em 15 de novembro de 1914, ela nasceu da saúde pública, do sonho de Emílio Ribas de levar tratamento a Campos do Jordão, e tornou-se caminho de trabalho, de encontro e, depois, de turismo entre Pindamonhangaba e a Mantiqueira, ligando o Vale ao ponto ferroviário mais alto do Brasil, a 1.743 metros.

Este fascículo conta essa história pelos trilhos da memória: a sede da rua Dr. Campos Sales, as oficinas onde se aprendeu um ofício e se construiu até teleférico, os 300 ferroviários, as famílias, o Núcleo de Ensino Profissional de 1936, os 526 objetos que guardam o cotidiano, as vozes que o livro "Da Saúde ao Turismo" soube escutar.

Preservar a EFCJ é preservar pessoas. É por isso que defendemos e tombamos a sede e as oficinas, celebramos a cápsula do tempo que será aberta em 2064 e acompanhamos com atenção a nova gestão pela CPTM.

Que os próximos anos encontrem uma ferrovia viva: com trilhos cuidados, memória respeitada e futuro aberto. Porque preservar os trilhos é preservar os caminhos da memória e do pertencimento.

Ana Maria Corrêa Guimarães Iadeluca
Presidente do CMPHAAP- Conselho Municipal de Patrimônio Histórico, Cultural, Ambiental e Arquitetônico de Pindamonhangaba

EXPEDIENTE

Fascículos do Patrimônio de Pindamonhangaba

Edição 06 | 25 de novembro de 2026
Publicação da Prefeitura de Pindamonhangaba, por meio da Secretaria de Cultura e Turismo – Divisão de Patrimônio Histórico, com a colaboração do Conselho Municipal de Patrimônio Histórico, Cultural, Ambiental e Arquitetônico de Pindamonhangaba – CMPHCAAP.
Pesquisa histórica e texto:
Divisão de Patrimônio Histórico
Colaboração:
Conselho Municipal de Patrimônio Histórico, Cultural, Ambiental e Arquitetônico de Pindamonhangaba – CMPHCAAP
Projeto gráfico e diagramação:
José Marcelo Randes
Fotografias e acervos:
Divulgação
Coordenação:
Mauro Celso Barbosa
Chefe da Divisão de Patrimônio Histórico
Impressão:
Fundação Dr. João Romeiro
Jornal Tribuna do Norte
Realização:
Prefeitura de Pindamonhangaba
Secretaria de Cultura e Turismo
Divisão de Patrimônio Histórico
Pindamonhangaba – SP | 2026

UMA FERROVIA SINGULAR NA PAISAGEM BRASILEIRA

A ponte metálica sobre o Paraíba, com aproximadamente 160 metros de comprimento, tornou-se uma das estruturas mais representativas da ferrovia. Sua construção demonstra a complexidade da engenharia empregada para estabelecer a ligação entre Pindamonhangaba e a região serrana.

O cenário internacional acrescentou novas dificuldades. A eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1914, comprometeu a circulação de capitais e dificultou a obtenção de investimentos e empréstimos internacionais.

Apesar desses obstáculos, em 15 de novembro de 1914 ocorreu a viagem inaugural da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Partindo de Pindamonhangaba, a locomotiva a vapor Prudente de Moraes, conhecida pelo apelido de "Catarina", marcou o início de uma nova etapa na comunicação entre o Vale do Paraíba e a Serra da Mantiqueira.

Em 1915, a Lei Estadual nº 1.486 autorizou a encampação da ferrovia pelo Governo do Estado de São Paulo. A medida buscava assegurar a continuidade dos serviços, preservar sua função social e enfrentar as dívidas contraídas durante a implantação. A ferrovia passava, assim, a integrar de maneira ainda mais direta as políticas públicas estaduais.

A eletrificação de 1924 foi realizada por meio de um sistema de catenária, com alimentação de 1.500 volts em corrente contínua. A energia passou a ser fornecida aos veículos por uma rede aérea instalada ao longo da linha. Com a mudança, locomotivas e veículos anteriores foram substituídos por automotrizes e bondes elétricos, inaugurando uma nova fase na história operacional da ferrovia.

Divulgação



Estação Pindamonhangaba

Divulgação



Estação Campos do Jordão

Com quase 47 quilômetros de extensão, a Estrada de Ferro Campos do Jordão estabelece uma ligação entre Pindamonhangaba, Santo Antônio do Pinhal e Campos do Jordão, atravessando áreas urbanas, rurais e paisagens naturais da Serra da Mantiqueira. A linha alcança a altitude de 1.743 metros, considerada o ponto culminante ferroviário brasileiro. Essa característica evidencia os desafios enfrentados pelos responsáveis por sua implantação e manutenção, especialmente em um período no qual os recursos tecnológicos disponíveis eram mais limitados.

A partir da década de 1920, a Estrada de Ferro Campos do Jordão passou a contar com uma sede administrativa própria, localizada na rua Dr. Campos Sales, em Pindamonhangaba.

Inaugurado em 1922, o edifício foi utilizado como sede da ferrovia e depósito de materiais. Ao longo de sua trajetória, passou por adaptações relacionadas às necessidades operacionais e ao atendimento de passageiros.

O prédio apresenta dois pavimentos, pés-direitos elevados e implantação em esquina, com fachadas voltadas para as ruas Dr. Campos Sales e Martin Cabral.

No pavimento térreo, destacam-se as amplas aberturas com arcos semicirculares, enquanto a cobertura e a composição do pavimento superior conferem identidade particular à edificação.

Outro elemento significativo são os quatro painéis de azulejos pintados por Ademir da Costa Alves, conhecido como Kuka, instalados em 1994.

Em 2021, a fachada do edifício recebeu proteção por tombamento, conforme informação divulgada pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

No acervo documental associado à sede da Estrada de Ferro Campos do Jordão encontram-se registros relacionados à comunicação telefônica, ao consumo de alimentos durante as viagens e às atividades de diferentes serviços mantidos pela empresa.

Um levantamento de bens históricos móveis da EFCJ identificou 526 objetos, dos quais 119 foram classificados como essenciais ao funcionamento da ferrovia.

As oficinas: onde o trabalho se transforma em patrimônio

Se a sede administrativa representa um importante centro de organização institucional, as oficinas constituem espaços fundamentais para compreender a dimensão humana e tecnológica da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

O conjunto compreende uma marcenaria de grande porte e oficinas mecânicas organizadas em diferentes alas.

Na marcenaria, os serviços envolvem elementos de madeira utilizados nos bondes, como bancos, portas, janelas e acabamentos. Nas oficinas mecânicas, são realizados trabalhos relacionados à conservação e à manutenção dos veículos.

Por isso, as oficinas representam mais do que instalações industriais. Constituem ambientes de formação, aprendizagem e convivência, nos quais diferentes gerações participaram da construção de uma cultura profissional própria.

O Núcleo de Ensino Profissional e a formação dos ferroviários

Um dos capítulos mais significativos da história das oficinas está relacionado à criação do Núcleo de Ensino Profissional, inaugurado em 1936.

O ingresso ocorria por meio de exames admissionais públicos, sendo frequente a participação de filhos de funcionários da própria ferrovia.

A formação combinava atividades teóricas e práticas. Nas oficinas, os estudantes tinham contato com técnicas de fundição de bronze, identificação e utilização de diferentes tipos de aço, operação de tornos e outros procedimentos associados ao trabalho industrial.

Um dos episódios mais expressivos ocorreu no início da década de 1970, quando o chefe das oficinas, José Theodoro, participou da construção de um teleférico destinado a Campos do Jordão.

Utilizando conhecimentos técnicos e equipamentos disponíveis nas oficinas da ferrovia, José Theodoro realizou a construção do sistema, inaugurado em 21 de fevereiro de 1971, durante o governo de Abreu Sodré.

A experiência adquirida permitiu a José Theodoro participar posteriormente da construção de outros teleféricos, nas cidades de Serra Negra, em São Paulo, e Caxambu, em Minas Gerais.

Outro exemplo da capacidade técnica das oficinas foi a montagem da automotriz de luxo AL 1, realizada a partir de peças sobressalentes de veículos elétricos originalmente fabricados pela empresa inglesa English Electric.

Os ferroviários e a construção de uma identidade coletiva

Ao longo de sua trajetória, a Estrada de Ferro Campos do Jordão chegou a contar com aproximadamente 300 funcionários.

A presença da União dos Ferroviários, situada entre a sede e as oficinas, reforçava essa dimensão coletiva.

Para muitos funcionários e suas famílias, a Estrada de Ferro Campos do Jordão não representava apenas uma fonte de renda, mas também um espaço de convivência, aprendizado e continuidade entre gerações.

Ela também se encontra nas histórias de quem operava os veículos, consertava equipamentos, organizava horários, atendia passageiros e garantia o funcionamento cotidiano da instituição.

DA SAÚDE AO TURISMO: NOVOS SIGNIFICADOS PARA A FERROVIA

Com o desenvolvimento de tratamentos mais eficazes para a tuberculose e a ampliação das atividades turísticas em Campos do Jordão, a ferrovia passou a assumir novos significados.

A viagem pela Serra da Mantiqueira, anteriormente associada à busca por tratamento de saúde, tornou-se também uma experiência de lazer e contemplação da paisagem.

Segundo informações institucionais da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, a EFCJ chegou a transportar, em média, mais de 100 mil passageiros por ano em seus serviços turísticos.

Patrimônio industrial: preservar edifícios, técnicas e experiências

Seus edifícios e instalações representam testemunhos materiais da arquitetura e da engenharia ferroviária. Os equipamentos e documentos permitem compreender transformações tecnológicas e administrativas. As experiências dos trabalhadores, por sua vez, revelam práticas, conhecimentos e relações sociais construídos ao longo do tempo.

Em 2021, um estudo elaborado no âmbito do Conselho de Patrimônio Histórico, Cultural, Ambiental e Arquitetônico de Pindamonhangaba propôs o tombamento municipal desses dois conjuntos. O tombamento constitui um dos instrumentos disponíveis para a proteção de bens culturais, permitindo reconhecer oficialmente sua relevância e estabelecer condições para sua preservação. Entretanto, a salvaguarda do patrimônio ferroviário também depende de ações de documentação, pesquisa, conservação, educação patrimonial e participação da sociedade.

Preservar os trilhos, reconhecer as pessoas

A história da Estrada de Ferro Campos do Jordão demonstra que o patrimônio cultural não se constitui apenas por grandes acontecimentos ou personagens reconhecidos oficialmente. Mais do que conservar edifícios e equipamentos, trata-se de assegurar que as experiências daqueles que construíram e mantiveram a ferrovia continuem sendo conhecidas pelas próximas gerações.

Divulgação



A EFCJ chegou a transportar 100 mil passageiros por ano para fins turísticos

Entre a preservação e o futuro: novos caminhos para a ferrovia

Em 2011, a ferrovia passou a integrar a estrutura vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo, consolidando uma etapa de sua trajetória administrativa.

Em outubro de 2026, uma nova transformação institucional foi oficializada com a transferência de sua gestão para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

A mudança, estabelecida pela Lei Estadual nº 18.498/2026, foi apresentada pelo Governo do Estado como parte de um processo de reorganização administrativa destinado a ampliar a eficiência operacional e favorecer novos investimentos.

A recuperação de trilhos, estações, equipamentos e instalações deve considerar não apenas sua funcionalidade, mas também os valores históricos, arquitetônicos, tecnológicos e sociais acumulados ao longo de mais de um século.

Cápsula do tempo da EFCJ

Como uma “conversa com o futuro”, a cápsula do tempo preserva registros históricos e afetivos do primeiro século da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

Na urna foram reunidos documentos oficiais, fotografias dos funcionários da época, carta do então prefeito de Pindamonhangaba, Vitor Ardito Lerário, e os trabalhos escolares premiados no concurso alusivo aos 100 anos da ferrovia. Que será aberta no dia 25 de novembro de 2064.

Marcou também o centenário em 2012 o lançamento do livro “Da Saúde ao Turismo: um século de sonhos e paixões”, de Luiz Salgado Ribeiro e Suzana Ribeiro, fruto de História Oral e pesquisa documental, de um selo postal dos Correios, de um bilhete especial da Caixa Econômica Federal e a inauguração do Centro de Memória Ferroviária, onde a urna está armazenada.

Porque preservar os trilhos também é preservar os caminhos da memória.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CRUZ, Paulo Christian Martins Marques da. Espaços de memória e experiência histórica: a sede e as oficinas da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Pindamonhangaba: Conselho de Patrimônio Histórico, Cultural, Ambiental e Arquitetônico de Pindamonhangaba, 2021.

NOGUEIRA, José Lelis. Emílio Ribas: o guerreiro da saúde. Pindamonhangaba: Edição do Autor, 2012.

PAULO FILHO, Pedro. História da Estrada de Ferro Campos do Jordão: uma escalada para a vida. São Paulo: Noovha América, 2008.

RIBEIRO, S. L. S. Da saúde ao turismo: um século de sonhos e paixões. São Paulo: Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, 2014.

SÃO PAULO (Estado). Agência SP. CPTM assume a gestão da Estrada de Ferro Campos do Jordão. 19 out. 2026. Disponível em: https://www.agenciasp.sp.gov.br/transporte-e-transito/cptm-assume-a-gestao-da-estrada-de-ferro-campos-do-jordao/.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Estrada de Ferro Campos do Jordão: sobre. Disponível em: https://www.stm.sp.gov.br/efcj/institucional/sobre. Acesso em: 19 nov. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Dia do Patrimônio Histórico: conheça as estações ferroviárias que compõem o patrimônio cultural do estado de São Paulo. 18 ago. 2025.

TASSI, Rafael Prudente Corrêa; DO PRADO, Marla Michelle N. P.; HERING, Cássia Bars. Identificação de bens históricos móveis: Estrada de Ferro Campos do Jordão – EFCJ. In: IV Seminário de Preservação de Patrimônio Arqueológico. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 2016.

FIQUE ATENTO AO PRÓXIMO MEMÓRIAS E PATRIMÔNIOS