

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MARCELO AUGUSTO MARTIN

Turismo ferroviário em Guararema: reflexões sobre a produção de um centro turístico-cultural

São Paulo

2020

MARCELO AUGUSTO MARTIN

Turismo ferroviário em Guararema: reflexões sobre a produção de um centro turístico-cultural

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz

São Paulo

2020

MARTIN, Marcelo Augusto. **Turismo ferroviário em Guararema**: fatores que levaram a implantação de um centro turístico-cultural. Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora:

Profa. Dra. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Profa. Dra. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Profa. Dra. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

São Paulo

2020

AGRADECIMENTOS

A Deus, em primeiro lugar.

A meus país, por todo apoio e dedicação.

A Universidade de São Paulo, pela oportunidade de estudo.

A Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz, pela orientação na elaboração da pesquisa.

A Sra. Sandra Regina Olivieri, funcionária da Prefeitura Municipal de Guararema, pelas informações a respeito da implantação do passeio turístico ferroviário.

RESUMO

O trabalho em questão foi elaborado levando em consideração o patrimônio ferroviário paulista e a sua utilização para fins turísticos. São Paulo teve sua malha ferroviária desenvolvida, principalmente, em virtude do transporte de grãos de café para o mercado exterior, o que ocasionou diferentes linhas férreas, seguindo preferencialmente as lavouras de café que chegavam às terras ainda não cultivadas com o gênero agrícola. Passado o ciclo do café e com as instalações das grandes indústrias montadoras de veículos, bem como a opção pelo modelo rodoviarista, as ferrovias foram perdendo importância ao longo dos anos. Porém, um grande patrimônio ferroviário muitas vezes esquecido e sem a devida valorização vem se deteriorando por falta de uso e manutenção. Alguns movimentos de preservação ferroviária vêm tentando reverter essa situação e, como resultado, temos a requalificação de alguns trechos ferroviários para fins turísticos. Entre estes destacamos um antigo trecho da estrada de ferro Central do Brasil no município de Guararema, utilizado para a realização de passeios ferroviários. Sendo assim, o objetivo central deste trabalho é analisar tal trecho ferroviário, buscando analisar os motivos que levaram à instalação desse pequeno centro turístico ferroviário na antiga estrada de ferro Central do Brasil.

Palavras-chave: fins turísticos, preservação ferroviária, passeios ferroviários, Guararema.

ABSTRACT

The work is about São Paulo railroad heritage and its use for tourism purposes. São Paulo, had its railroad network developed mainly due to the transport of coffee beans to the foreign market, which resulted in different rail lines, preferentially following the route of the new coffee plantations, which arrived in lands with no coffee culture. After the coffee cycle and with the facilities of the large vehicle assembly plants as well as the option for the road model, the railroads lost importance over the years, but a large railway heritage has often been forgotten and without due appreciation it has been deteriorating due to lack of use and maintenance. Some railway preservation movements have been trying to reverse this situation, and as a result there have been the requalification of some railway sections for tourist purposes, among which we highlight an old section of the Central do Brasil railway, in the municipality of Guararema, used for railroad tours. Therefore, the main objective of the present work is to analyze the reasons that led to the installation of this small railway tourist center on the old central railway of Brazil.

Keywords: tourism purposes, railway preservation, rail tours, Guararema.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.....	14
2.1	Estrada de Ferro Central do Brasil: Fatores que levaram a sua formação	15
2.2	A estrada de ferro Central do Brasil na província do Rio de Janeiro.....	18
2.3	A estrada de Ferro Central do Brasil na província de Minas Gerais.....	19
2.4	A estrada de ferro Central do Brasil na província de São Paulo	20
2.5	Decadência da estrada de ferro Central do Brasil	22
3	PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA E SUA RESSIGNIFICAÇÃO PELO TURISMO	24
3.1	São Paulo Railway Company	24
3.2	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	28
3.3	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	31
3.4	Estrada de Ferro Sorocabana.....	34
3.5	Estrada de Ferro Perus a Pirapora	39
3.6	Estrada de Ferro Campos do Jordão.....	41
3.7	Estrada de Ferro Central do Brasil	44
3.8	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	45
3.9	Estrada de Ferro Araraquara	47
4	ANÁLISE DO TURISMO FERROVIÁRIO DE GUARAREMA	49
5	CONCLUSÃO	64

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.....	18
FIGURA 2 - ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL EM MINAS GERAIS (EM VERMELHO)	20
FIGURA 3 - ESTAÇÃO ROOSEVELT / NORTE	21
FIGURA 4 - RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.....	22
FIGURA 5 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RIBEIRÃO PIRES	25
FIGURA 6 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE JUNDIAÍ.....	26
FIGURA 7 - COMPOSIÇÃO PARA PASSEIO TURÍSTICO EM PARANAPIACABA.....	27
FIGURA 8 - ESTAÇÃO DA LUZ	28
FIGURA 9 - MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA EM JUNDIAÍ.....	30
FIGURA 10 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARARAQUARA.....	30
FIGURA 11 - COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.....	31
FIGURA 12 - COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO	33
FIGURA 13 - LOCOMOTIVAS USADAS NO TRECHO CAMPINAS-JAGUARIÚNA.....	33
FIGURA 14 - TREM MOITA BONITA.....	36
FIGURA 15 - LOCOMOTIVA NÚMERO 58	37
FIGURA 16 - SITUAÇÃO DO ATUAL VAGÃO OURO VERDE, A SER RESTAURADO.....	37
FIGURA 17 - TRAJETO DO PASSEIO TURÍSTICO FERROVIÁRIO.....	38
FIGURA 18 - ESTRADA DE FERRO PERUS A PIRAPORA.....	40
FIGURA 19 - LOCOMOTIVA A VAPOR DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA	41
FIGURA 20 - MARIA FUMAÇA EM CAMPOS DO JORDÃO	43
FIGURA 21 - BONDE URBANO CAMPOS DO JORDÃO.....	44
FIGURA 22 - TREM DOS IMIGRANTES	45
FIGURA 23 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BAURU.....	46
FIGURA 24 - MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU	47
FIGURA 25 - TREM CAPIRA.....	48
FIGURA 26 - LOCOMOTIVA 353.....	51
FIGURA 27 - LOCOMOTIVA 7202.....	52
FIGURA 28 - VAGÃO DE PASSAGEIRO NÚMERO 288.....	53
FIGURA 29 - CARRO PI-3202	54
FIGURA 30 - CABOOSE.....	55
FIGURA 31 - ESTAÇÃO DE TRENS DE GUARAREMA	56
FIGURA 32 - ESTAÇÃO DE LUÍS CARLOS	57
FIGURA 33 - VILA DE LUÍS CARLOS	57
FIGURA 34 - VILA DE LUÍS CARLOS	58
FIGURA 35 - COMPOSIÇÃO DURANTE O TRAJETO	58

ÍNDICE DE SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANPF	Associação Nacional de Preservação Ferroviária
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CITREM	Consórcio Intermunicipal do Trem Republicano Itu - Salto
CMEF	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Cultural
CPEF	Companhia Paulista de Estradas de Ferro
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CIEF	Companhia Ituana de Estradas de Ferro
DADE	Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
EFA	Estrada de Ferro Araraquara
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFCJ	Estrada de Ferro Campos do Jordão
EFN	Estrada de ferro do Norte
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
EFPP	Estrada de Ferro Perus Pirapora
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
EFS	Estrada de Ferro Sorocabana
EFSJ	Estrada de Ferro Santos a Jundiaí
IFPPC	Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OSESP	Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo
OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
PROAC	Programa de Ação Cultural
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SABESP	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SPR	São Paulo Railway
SPPR	Southern São Paulo Railway
SPU	Serviço do patrimônio da União

1 INTRODUÇÃO

As estradas de ferro tiveram grande importância econômica para o Brasil e fazem parte da memória afetiva de muitas pessoas que entraram em contato com este sistema de transporte. Em Minas Gerais, por exemplo, até hoje encontramos na linguagem popular o uso da expressão “trem” quando, por vezes, se quer dar ênfase a alguma coisa. Em São Paulo, as ferrovias foram fundamentais para o desenvolvimento econômico do estado, primeiramente para escoar a produção cafeeira do interior para o porto de Santos e, posteriormente, para colaborar para a industrialização e o povoamento da cidade de São Paulo e seus municípios vizinhos. Ainda hoje as ferrovias têm grande importância para a região, pois transportam milhares de pessoas nas linhas metropolitanas, incluindo o metrô.

Antes da opção dos dirigentes pelo modelo rodoviário, as estradas de ferro, por muito tempo, foram responsáveis pelo transporte de passageiros e também de cargas em diversas regiões do país. Em São Paulo, tivemos o surgimento de diversas companhias que eram inclusive utilizadas como referências espaciais para as diversas regiões do estado; por exemplo, as expressões “mogiana”, “sorocabana”, “paulista” e outras eram utilizadas para se referir a determinadas regiões do estado por onde passavam essas companhias férreas.

Ainda no Brasil imperial surgiu o que seria uma das maiores e mais importantes ferrovias brasileiras: a estrada de ferro Central do Brasil. A princípio denominada estrada de ferro Dom Pedro II, estendia-se pelos territórios da cidade do Rio de Janeiro, na época capital do país, e pelas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Este trabalho pretende colaborar para a compreensão do turismo ferroviário, compreendido como um momento da história do transporte ferroviário do país. Para tanto, foi selecionado um trecho da antiga estrada de ferro Central do Brasil, localizado no município de Guararema, em São Paulo. Tal localidade teve o restauro da sua infraestrutura ferroviária, necessário para a implantação de um projeto turístico que abrangesse as estações de Guararema e Luís Carlos, bem como o material rodante por onde circulam, nos finais de semana e feriados, as composições que levam turistas em passeios em que estes têm a oportunidade de entrar em contato com locomotivas a vapor, carros de época, construções ferroviárias e uma vila histórica revitalizada.

O município de Guararema está situado no trecho leste da região metropolitana de São Paulo. De acordo com a Câmara Municipal ([2022]) , está localizado a 81 km da capital, tem

área de 270,816 km², altitude de 585 metros e clima tropical de altitude. A população estimada do município, segundo o IBGE ([2021]), é de cerca de 30.465 habitantes.

O trabalho em questão tem como objetivo central investigar quais são os fatores que levaram à implantação do projeto de turismo ferroviário, que será estudado. Para tanto, o texto estará dividido em capítulos, facilitando, assim, a compreensão. O primeiro capítulo trata da descrição da Estrada de Ferro Central do Brasil, em que em um trecho específico foi implementado o projeto turístico, objeto deste estudo. No segundo capítulo, apresentaremos os aspectos do patrimônio ferroviário paulista e sua ressignificação pelo turismo. Já no terceiro capítulo, faremos uma análise do trecho estudado, procurando investigar os fatores que levaram à formação de tal centro turístico. Por fim, encerramos com algumas considerações.

2 ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

O deslocamento de rodas sobre trilhos ocorre desde a antiguidade, inicialmente sobre trilhos de madeira, como os utilizados pelos egípcios e os romanos. Na Inglaterra, mais recentemente, foram utilizados os trilhos de madeiras em minas como as de carvão. Em 1808, Richard Trevithick apresentou em Londres a sua locomotiva movida a vapor para ser utilizada sobre trilhos de ferro e, em 1825, George Stephenson inaugurou a primeira ferrovia do mundo, ligando Darlington a Stockton, também na Inglaterra (DI RONÁ, 2002).

No Brasil, as estradas de ferro foram implementadas com o objetivo central de facilitar o transporte de gêneros destinados à exportação.

Os sistemas ferroviários latino-americanos se estruturaram, portanto, no bojo de um movimento de diversificação e expansão das relações comerciais mundiais, em que poucos países se beneficiaram de um mercado promissor para um produto revolucionário. A ferrovia e todos os seus expedientes materializaram-se como um conjunto de expedientes técnicos importantes às relações econômicas nacionais e internacionais e, ao mesmo tempo, símbolo de progresso e modernidade para países essencialmente agroexportadores. (BRAMBATTI;ALLIS, 2010 , p.34)

A primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, com um percurso inicial de 14,5 km, foi inaugurada em 1854 e teve seu nome posteriormente mudado para Estrada de Ferro Mauá. Foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, e tinha como objetivo chegar até a cidade de Petrópolis. Parte da viagem era realizada por meio de uma barca que saía do Rio de Janeiro e ia até o porto Mauá, na baía de Guanabara, anteriormente chamado de porto Estrela. Logo depois se encontrava o início da estrada de ferro que seguia até a localidade de Raiz da Serra da Estrela, atualmente Vila Inhomirim; o trecho seguinte era realizado por meio de carruagens (GERODETTI; CORNEJO, 2005). A segunda ferrovia a ser construída no Brasil foi a estrada de ferro Recife-São Francisco e a terceira a estrada de ferro Dom Pedro II, que mais tarde se tornaria a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (DNIT, [2020]).

2.1 Estrada de Ferro Central do Brasil: fatores que levaram a sua formação

A produção de café e os lucros da exportação deste gênero agrícola foram alguns dos principais fatores para que fossem construídas as estradas de ferro (PINTO, [20--]). O café trouxe progresso às regiões produtoras – inicialmente o Vale do Paraíba fluminense, em seguida o Vale do Paraíba Paulista e posteriormente o oeste paulista, que abarcava as regiões de Campinas, Limeira e outros municípios a oeste do Vale do Paraíba.

O cultivo inicial dessa lavoura foi proveniente do surto econômico que ocorreu com a presença da família real no Brasil, visto que resultou em colonos que se estabeleceram próximo a cidade do Rio de Janeiro e receberam as sesmarias de Dom João (MULTI RIO, [200-?]). “De planta de Jardim, a monocultura produtiva, se espalha desde a capital até as regiões serranas. As primeiras plantações foram constatadas na região onde é o bairro da Tijuca e a floresta do mesmo nome” (SILVEIRA, 2007, p. 15).

O cultivo do café foi progredindo devido a exportação do produto para o exterior (PINTO, [20--]). No período imperial, especialmente entre 1830 e 1850, o cultivo do café na província do Rio de Janeiro, especialmente no Vale do Paraíba fluminense, representava cerca de 75% do café consumido no mundo (PORTAL VALE DO CAFÉ, [20--]).

As lavouras de café no Vale do Paraíba se utilizavam de mão de obra escrava, sendo que as grandes fazendas produtoras possuíam dezenas de escravos que trabalhavam nas lavouras de café, conforme indica El-Kareh (1980, p. 26-27):

Em nossa estrutura econômica nos anos 50 e 60, era a agricultura de exportação o seu setor mais rico e importante. Destaca-se a produção de açúcar, algodão, fumo e outros gêneros tropicais, mas sobretudo a do café do Vale do Paraíba. Esta agricultura era realizada segundo os métodos produtivos coloniais, dentro das grandes unidades de produção trabalhadas por escravos, onde o produto recebia um primeiro beneficiamento antes de ser comercializado, a fazenda.

A produção de café próxima à cidade do Rio de Janeiro facilitou a exportação do produto pelo porto da então capital do país, onde ocorria a exportação de quantidades consideráveis do gênero agrícola e o crescimento das lavouras, bem como o aumento territorial das fazendas, trouxe dinheiro às famílias produtoras do gênero. Com o objetivo de preservar o capital e aumentar o poder econômico, os casamentos ocorriam entre membros das diferentes famílias produtoras de café (MULTI RIO, 200-?]).

A produção de café também trouxe prestígio aos fazendeiros, como os produtores da cidade de Vassouras. Sendo um importante polo cafeicultor do Vale do Paraíba fluminense, surge nessa cidade uma elite composta pelos produtores do grão, cuja importância econômica foi reconhecida pelo governo imperial, conforme nos indica Stein (1961, p. 146):

O reconhecimento da importância do papel econômico representado pelos fazendeiros do café vinha sob forma de títulos de barão, muito procurados pelos fazendeiros vassourenses. O Governo Imperial conferiu êsses títulos não hereditários a fazendeiros de café desde o primeiro ano (1840) do reinado de D. Pedro II, até o último (1889).

O aumento da produção e os lucros provenientes da exportação do produto levaram à construção de ferrovias, que tinham como objetivo transportar a produção agrícola e ligar diferentes regiões do Império (PINTO, [20--]), como a estrada de ferro Dom Pedro II, que se tornaria a EFCB.

No período anterior à construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, a produção de café era enviada para Iguaçu, ou mesmo para a cidade do Rio de Janeiro, por meio de tropas, conforme nos indica Stein (1961, p. 97):

Antes da construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, os grandes fazendeiros de Vassouras, mandavam, diversas vezes por ano, suas tropas, a cargo de um arreador e tropeiros escravos, em viagens frequentes perigosas para Iguaçu, perto da baía do Rio, ou para a Capital propriamente. Ali as sacas de café, enfeixadas em sacos de couro eram depositadas nos armazéns do comissário ou correspondente, para serem vendidas aos exportadores estabelecidos na praça do Rio.

A EFCB, anteriormente denominada Estrada de Ferro D. Pedro II, foi implementada para ligar as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e, assim, escoar a produção agrícola dessas regiões para o porto do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO AQUI, [20--]).

Podemos considerar o Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, como o marco inicial da EFCB, pois foi por meio dele que ocorreu a autorização da concessão para a construção da estrada de ferro:

Por ele o governo ficava autorizado a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte, fosse terminar nos pontos tidos como mais convenientes das províncias de Minas Gerais e São Paulo. A concessão compreendia o privilégio da estrada de ferro por um prazo que não excedesse noventa anos, contados da incorporação da Companhia. (EL-KAREH, 1980, p. 35)

As obras da EFCB foram iniciadas pela companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, que era uma companhia de capital aberto, composta por diversos acionistas e com estatuto que definia questões como direitos e deveres dos acionistas, juros, lucros, dividendos, assembleias, entre outros. Tal estatuto determinou que a estrada de ferro teria início na capital do império, ou seja, na cidade do Rio de Janeiro, em um ponto a ser escolhido pelo governo (GABLER, 2016).

O local escolhido para ser o início da linha férrea foi a Praça da República, na época Campo de Santana ou Praça da Aclamação. Hoje, a atual estação da EFCB está no mesmo lugar onde foi construído o primeiro edifício (RIO DE JANEIRO AQUI, [20--]).

Em 1858, o primeiro trecho da estrada de ferro estava concluído e ligava a cidade do Rio de Janeiro à região de Japeri, na baixada fluminense (GABLER, 2016). Na ocasião da inauguração, estiveram presentes as autoridades e a população, pois se tratava de um dia importante, em que ocorreram muitas comemorações (RIO DE JANEIRO AQUI, [20--]).

A companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, no entanto, começa a ter dificuldades financeiras. No final de 1862, mesmo com o início do transporte de café em larga escala, a diretoria anunciava que seu capital estava se esgotando e comunicava aos acionistas a crise financeira. (EL-KAREH, 1980) “O crescimento do tráfego da estrada de ferro não conseguiu, entretanto, compensar os gastos com a construção da linha, sua manutenção e custeio” (EL-KAREH, 1980, p. 124). Como consequência, a estrada de ferro Dom Pedro II foi extinta e a ferrovia foi assumida pelo governo (EL-KAREH, 1980).

Em 1912, a EFCB tinha 1.950 km de ferrovias. Em 1925, empregava 20.611 ferroviários efetivos e 7.458 temporários, tendo 2.719 km de ferrovias e 464 estações. Já em 1957, as linhas chegavam a 3.588 km, quando foram encampadas pela Rede Ferroviária Federal S/A (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Figura 1 - Estrada de Ferro Central do Brasil



Fonte: Centro-Oeste Brasil ([20--])

Na Figura 1, notamos que a EFCB, em 1898, abrangia as províncias, do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

2.2 A estrada de ferro Central do Brasil na província do Rio de Janeiro

O primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, denominado primeira seção, teve início na cidade do Rio de Janeiro e término em Belém, próximo à Serra do Mar, e foi inaugurado em 1858 (EL-KAREH, 1980).

Após a conclusão do trecho que compreende a Serra do Mar e a estação de Rodeio, ocorreram as discussões sobre o local onde seria a bifurcação da estrada de ferro, pois ela deveria seguir em dois sentidos: um em direção a São Paulo e outro em direção a Minas Gerais. Na época, grupos de fazendeiros dos municípios de Vassouras e Valença, ambos na região do planalto fluminense, tinham pontos de vista diferentes sobre onde deveria estar

localizado o ponto de bifurcação da estrada de ferro, pois a localização acabaria por beneficiar um ou outro grupo. O grupo de fazendeiros de Vassouras defendia que a bifurcação deveria ser na estação de Rodeio, para depois passar em Vassouras. Já o grupo de Fazendeiros de Valença defendia que o ponto de bifurcação deveria ser localizado em Barra do Piraí, margeando, então, o rio Paraíba do Sul e passando pelas fazendas deste grupo. A questão foi resolvida por meio da escolha técnica do melhor local: as proximidades da barra do rio Paraíba do Sul, em Barra do Piraí. Com a definição da localização do ponto de bifurcação em Barra do Piraí, a localidade passa a ser um importante entroncamento ferroviário, surgindo o povoado de São Benedito da Barra do Piraí (PREFEITURA MUNICIPAL DE..., 2014). O trecho ferroviário localizado entre a Serra do Mar e Barra do Piraí foi denominado segunda seção (EL-KAREH, 1980).

Da estação da referida localidade saiu um ramal em direção a Minas Gerais, margeando o Rio Paraíba do Sul. Este ramal era denominado terceira seção e seu ponto final era em Três Rios, na época com o nome de Entre Rios. Na outra ponta da bifurcação saiu outro ramal, mas em direção a São Paulo, também margeando o Rio Paraíba do Sul até a cidade de Cachoeira, hoje Cachoeira Paulista. Este trecho ficou denominado como ramal de São Paulo (EL-KAREH, 1980).

Em 1898, foi inaugurada outra linha férrea, a estrada de ferro Melhoramentos do Brasil, conectando a estação Alfredo Maia à Paraíba do Sul em um trajeto original de 167 km. Em 1903, a estrada de ferro Melhoramentos do Brasil foi encampada pela EFCB e nomeada Linha Auxiliar (GERODETTI; CORNEJO, 2005). “As linhas da Central do Brasil, grupam-se em duas redes: a da Central propriamente dita e a da Divisão auxiliar. A primeira de bitola larga (1,60) em grande extensão; a segunda exclusivamente de bitola estreita (1,00)” (VASCONCELLOS, 1947, p. 5).

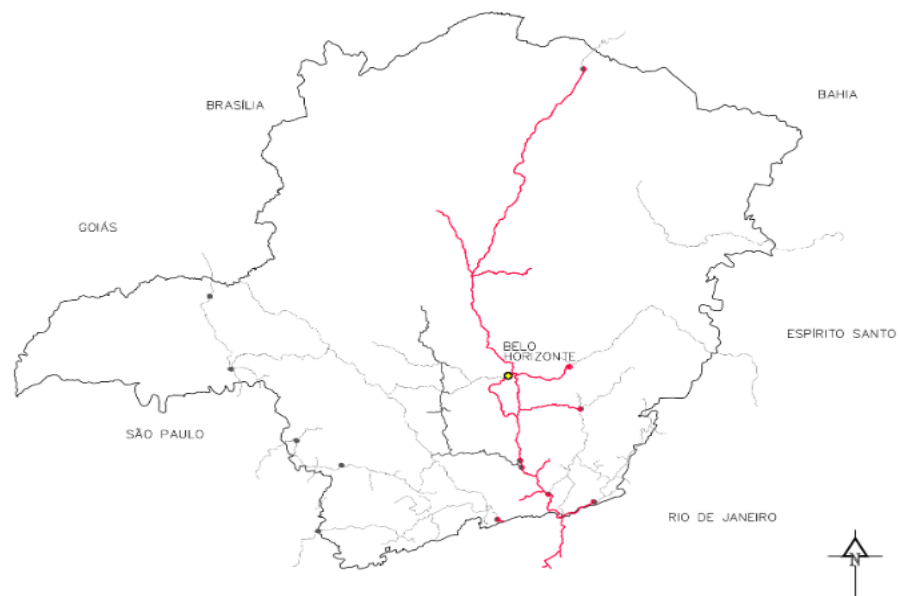
Em 1925, o estado e a cidade do Rio de Janeiro, na época capital federal, tinham 810 km de ferrovias (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

2.3 A estrada de ferro Central do Brasil na província de Minas Gerais

A EFCB foi a primeira ferrovia a ser construída em Minas Gerais. Em 1869, foi inaugurada a estação denominada Chiador, primeira estação do estado (SILVA, [2016]). Em 1875, a ferrovia já tinha chegado em Juiz de Fora e os trabalhos foram sendo concluídos. Em 1895, ela chega a Pedro Leopoldo e, em 1910, à Pirapora, situada às margens do rio São

Francisco; o objetivo era que ela chegasse até Belém do Pará. Na estação de Corinto, situada na linha tronco, foi construído um ramal que terminava em Montes Claros e que passou a ser o ponto final de tal linha. O antigo ponto final, situado em Pirapora, ficou como um ramal da linha tronco. A ferrovia ainda foi prolongada, em 1948, até a cidade de Monte Azul (SILVA, [2016]).

Figura 2 - Estrada de Ferro Central do Brasil em Minas Gerais (em vermelho)



Fonte: Silva ([2016])

A EFCB, em Minas Gerais, é constituída pela linha tronco, também denominada linha central, por 13 ramais que saem da linha tronco e por 148 estações (SILVA, ([2016])). Em 1925, a EFCB tinha, em Minas Gerais, 1.612 km de estrada de ferro, de que podemos destacar Juiz de Fora como umas das principais estações, estando situada no Km 275 da linha Central (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

2.4 A estrada de ferro Central do Brasil na província de São Paulo

O primeiro trecho da EFCB, conhecido como ramal de São Paulo, foi construído pela estrada de ferro D. Pedro II e teve início em Barra do Piraí-RJ e término na cidade de Cachoeira Paulista-SP (EL-KAREH, 1980). O trecho restante entre Cachoeira Paulista e São Paulo foi construído por fazendeiros que planejavam escoar a produção de café da região do

Vale do Paraíba para os portos de Santos e do Rio de Janeiro. Esta estrada de ferro ficou denominada como Estrada de Ferro do Norte (EFN) ou Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, e teve seu ponto inicial na denominada Estação do Norte em São Paulo, seguindo em direção ao Rio de Janeiro por meio do Vale do Paraíba; em 1875, chegou à cidade de Cachoeira Paulista, onde terminava a estrada de ferro D. Pedro II. Por meio da construção da EFN foi atingido o objetivo de escoar a produção de café do Vale do Paraíba, pois a referida estrada se conectava com a ferrovia São Paulo Railway (SPR), que ia até o porto de Santos, e com a ferrovia D. Pedro II, que ia até o porto do Rio de Janeiro. Já no período republicano, a estrada de ferro D. Pedro II passa a ser chamada de EFCB e esta compra a EFN, reformando-a por meio do alargamento da bitola e unificando as duas ferrovias (ESTRADA DE FERRO..., 2020). “A E. F. São Paulo – Rio de Janeiro foi incorporada à Central por Decreto nº 701, de 30 de agosto de 1890 e o alargamento da bitola foi inaugurado em 1896 e concluído em 1908” (VASCONCELLOS, 1947, p. 178). Em 1925, a EFCB tinha em São Paulo 295 km de ferrovias (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Figura 3 - Estação Roosevelt / Norte



Fonte: Italianada em Sampa (2013)

Figura 4 - Ramal de São Paulo da Estrada de ferro Central do Brasil



Fonte: Centro-Oeste Brasil ([20--])

Na Figura 4, o traçado em preto mais acentuado corresponde à EFCB no estado de São Paulo, que atravessa a região do Vale do Paraíba.

2.5 Decadência da estrada de ferro Central do Brasil

A decadência da EFCB e das demais estradas de ferro no Brasil estão associadas a uma série de fatores. Entre eles, a perda das ferrovias do posto de principal modal de transporte da produção agrícola no país, principalmente devido ao desenvolvimento do transporte rodoviário. O Brasil tinha sua economia voltada, então, para a exportação de produtos primários, como o café, e sua rede ferroviária estruturada para o transporte do gênero até o porto mais próximo para exportação (COLOMBI NETTO, 1975).

No entanto, a economia brasileira, caracterizada como agroexportadora, começa a passar por modificações após a crise de 1930 e a Segunda Guerra Mundial, período em que ocorre um processo de diversificação agrícola e também de industrialização (COLOMBI NETTO, 1975).

Com o aumento da industrialização, a estrutura ferroviária, construída com o objetivo de transportar os gêneros agrícolas, não teve como transportar os produtos industriais de imediato, pois nem sempre estava nos pontos em que se encontrava a produção industrial. É

importante mencionar que as ferrovias perderam em qualidade de transporte, como rapidez, pontualidade e outros, devido à escassez de material rodante – que, devido à guerra, deixou de ser exportado para o Brasil na mesma proporção – e de manutenção (COLOMBI NETTO, 1975).

O crescimento das atividades industriais e o preço maior dos produtos industrializados em relação aos agrícolas diminuiu a produção de alimentos; além disso, a dificuldade encontrada no mercado internacional de café ocasionou a diversificação da produção agrícola. Estes fatores contribuíram para o declínio do transporte ferroviário, pois afetaram a área em que as ferrovias tinham mais vantagens, ou seja, o transporte de gêneros agrícolas como o café. Devemos mencionar também a expansão das áreas agrícolas, que passaram a produzir também em locais fora das áreas de influência das ferrovias, o que ocasionou a construção de estradas de rodagem (COLOMBI NETTO, 1975).

Outro fator a ser mencionado foi a importação maciça de veículos e equipamentos rodoviários, pois as indústrias dos países envolvidos no conflito não tinham condições de atender a curto prazo as demandas de reposição e ampliação de materiais ferroviários. Assim, a partir de 1950, a indústria automobilística nacional passou a substituir as importações realizadas anteriormente (COLOMBI NETTO, 1975).

Por fim, relacionamos a decadência da EFCB, assim como a de muitas outras ferrovias do país, com as políticas governamentais que incentivaram a indústria automobilística, priorizando a construção de rodovias e estradas vicinais no interior e de grandes avenidas nas capitais e aumentando a decadência das estradas de ferro em virtude da concorrência das grandes empresas de transporte (STEFANI, 2007), “e a decadência do sistema estão na base das justificativas para as políticas de desestatização a partir dos anos 1990” (BRAMBATTI; ALLIS, 2010, p. 36).

3 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA E SUA RESSIGNIFICAÇÃO PELO TURISMO

O café foi o principal produto exportado pelo Brasil durante partes do período imperial e da República Velha, trazendo divisas para o país e grandes fortunas para os produtores de café. Inicialmente cultivado na província do Rio de Janeiro, onde podemos destacar a produção do Vale do Paraíba fluminense, o café teve suas lavouras expandidas para outras regiões, como o Vale do Paraíba paulista e, posteriormente, o Oeste Paulista. Também devido à lucratividade do mencionado gênero agrícola, sua expansão continuou para outras áreas do estado de São Paulo.

Para aprimorar o transporte da produção de café das fazendas produtoras até o porto de Santos, para que o produto finalmente fosse embarcado para o mercado exterior, muitas das ferrovias paulistas acompanharam a expansão da cultura cafeeira.

Com o término do ciclo do café e o incentivo do governo à indústria automobilística, as ferrovias paulistas foram perdendo espaço e competitividade para o modal de transporte rodoviário. Devido a esta conjuntura de fatores, os investimentos na malha ferroviária foram diminuindo ao longo dos anos, deixando as ferrovias cada vez mais precárias, resultando na concessão da malha ferroviária paulista a empresas privadas e no encerramento do transporte de passageiros em grande parte dos trechos ferroviários.

Neste capítulo, abordaremos as principais ferrovias do estado de São Paulo e sua ressignificação pelo turismo, descrevendo os projetos turísticos ferroviários em curso nas antigas ferrovias e as iniciativas culturais que envolvem o patrimônio ferroviário.

3.1 São Paulo Railway Company

A primeira ferrovia a ser implantada exclusivamente em território paulista foi a São Paulo Railway (SPR), empreendida com capital inglês e com direito a concessão do governo brasileiro por cerca de 90 anos (ZAMBELLO, 2015). A referida estrada de ferro ligava o porto de Santos à cidade de Jundiaí, no interior de São Paulo, passando pela capital paulista. Da cidade de Jundiaí era embarcada a produção de café, que seguia até o porto de Santos para ser exportada para o mercado exterior.

A SPR tinha o monopólio do transporte no trecho mencionado e o direito de expandir sua linha férrea para o interior. Porém, devido aos altos lucros que o monopólio do trecho entre Santos a Jundiaí trouxe à companhia, ela desistiu deste direito, mantendo apenas o trecho inicial (SILVA, 2014).

Para que fosse construída a SPR, a companhia precisou utilizar a mais moderna tecnologia disponível na época, pois o trecho construído na Serra do Mar é composto por escarpas íngremes que podem alcançar 800 metros de altitude (SILVA, 2014). A SPR e outras ferrovias colaboraram, ainda, para a expansão populacional e industrial da capital paulista e dos municípios vizinhos, pois, devido a seus trilhos e estações, bairros foram surgindo ao longo do percurso, bem como instalações industriais (LANGENBUCH, 1971).

O prazo de concessão dado pelo governo brasileiro à companhia SPR terminou em 1946 (SILVA, 2014) e, em 1948, a SPR teve seu nome modificado para Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (EFSJ) (ZAMBELLO, 2015).

A EFSJ é atualmente muito utilizada para o transporte metropolitano, ligando regiões da grande São Paulo à cidade de Jundiaí. Muitas das estações construídas ao longo da referida estrada de ferro foram tombadas, em 2010, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Cultural (CONDEPHAAT), sendo elas as estações de Santos, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Luz, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Várzea Paulista e Jundiaí (GIESBRECHT, [20--]).

Figura 5 - Estação Ferroviária de Ribeirão Pires



Fonte: Giesbrecht (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL [20--])

Figura 6 - Estação Ferroviária de Jundiaí



Fonte: Cultura Jundiaí ([20--])

Algumas iniciativas turísticas vêm surgindo ao longo da EFSJ, como o projeto da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que, por meio do serviço expresso turístico, oferece passeios ferroviários. Para a referida ferrovia, os destinos são Jundiaí e Paranapiacaba.

A vila histórica de Paranapiacaba, situada na região do ABC paulista, mantém construções típicas da época de sua fundação, visto que Paranapiacaba foi fundada para ser ponto de apoio à SPR e suas casas eram habitadas pelos funcionários da companhia ferroviária.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), regional de São Paulo, mantém em Paranapiacaba passeios de trem, utilizando para isso locomotivas a vapor. O trajeto é por um trecho da linha original, dentro do museu ferroviário (ABPF, [2019?]).

Figura 7 - Composição para Passeio Turístico em Paranapiacaba



Fonte: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária ([2019?])

Paranapiacaba também oferece aos turistas uma visita ao museu ferroviário tecnológico, onde é possível conhecer um pouco da memória ferroviária e do funcionamento do sistema de tração de trens utilizado no trajeto íngreme da SPR (ATRAÇÕES DE PARANAPIACABA, 2013).

A região também disponibiliza aos visitantes belas paisagens naturais, pois está localizada no alto da Serra do Mar, em uma região de preservação ambiental. Devido a sua localização, seu território é composto por grandes extensões de mata preservada, onde é possível estar em contato com a natureza por meio de trilhas, cachoeiras e outros atrativos naturais. Um dos locais a ser visitado próximo a vila é o Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, composto por remanescentes de mata atlântica. O parque foi criado em 2003 e tem área territorial de 4.261.179,10 m² (EKOS BRASIL, c2019).

A cidade de Jundiaí, também atendida pelo serviço expresso turístico da CPTM, é o outro destino da EFSJ. Após a composição chegar à estação, os visitantes têm a opção de complementar o passeio com roteiros próprios ou com os de agências turísticas, que incluem roteiros rurais, como em fazendas, ecológicos, como na Serra do Japi, e culturais, como o patrimônio histórico (CPTM, [entre 2015 e 2021]).

Em São Paulo, a Estação da Luz, também construída pela SPR, é um atrativo para os turistas. Tal estação foi inaugurada em 1901, tendo como arquiteto responsável Charles Henry

Driver. Os materiais utilizados na obra, como tijolos, vidros e madeira Pinho de Riga, vieram da Inglaterra, enquanto as peças de ferro fundido vieram da Escócia (SARAIVA, 2007). Da Estação da Luz saem os trens turísticos operados pela CPTM ([entre 2015 e 2021]).

Figura 8 - Estação da Luz



Fonte: Cralize (IPATRIMÔNIO, [201-])

3.2 Companhia Paulista de Estradas de Ferro

A SPR tinha conquistado o direito de expandir sua linha férrea em direção ao interior, mas, devido aos altos lucros que o trecho entre Santos a Jundiaí geravam à companhia, ela não se interessou pela expansão, permanecendo em Jundiaí o seu término (SILVA, 2014).

Devido à necessidade que os cafeicultores tinham de melhorar o transporte de café nas regiões que não eram atendidas pela referida estrada de ferro, ocorreram reuniões entre um determinado grupo de produtores e políticos com o objetivo de expandir a ferrovia com capital próprio, surgindo, assim, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), que, inicialmente, ligou a cidade de Jundiaí à cidade de Campinas (SILVA, 2014).

A CPEF expandiu seus trilhos, ainda, até a cidade de Rio Claro e construiu, a partir de Cordeirópolis, o trecho ferroviário até Porto Ferreira, que, posteriormente, chegou a Descalvado (SILVA, 2014).

Após a cidade de Rio Claro, o trecho ferroviário entre a referida cidade e São Carlos foi concedido à companhia férrea Rio Clarense, que construiu a linha férrea. Em 1889, esta companhia vendeu sua concessão a uma companhia inglesa e passou a se chamar Rio Claro Railway Company; em 1892, o trecho foi vendido para a CPEF (SILVA, 2014).

A partir de São Carlos, a Companhia Paulista continuou a expandir seus trilhos em direção ao norte, passando por cidades como Araraquara e Barretos até atingir o Rio Grande, na cidade de Colômbia, sendo esta a última estação da linha tronco da CPEF.

O trecho conhecido como ramal de Jaú, com início na estação Visconde de Rio Claro e que passa pelas cidades de Itirapina, Brotas, Torrinha e Dois Córregos, foi concluído pela companhia Rio Clarense, sendo posteriormente comprado pela CPEF juntamente com o ramal de Rio Claro a São Carlos, bem como o ramal de Agudos, que saía da estação de Dois Córregos. A partir de Agudos ocorreram expansões da linha férrea até Panorama, às margens do rio Paraná, sendo esta a última estação do chamado tronco oeste da CPEF (SILVA, 2014).

A CPEF tinha, ainda, uma série de ramais: Ramal de Água Vermelha, Ramal de Agudos, Ramal de Analândia, Ramal de Bariri, Ramal de Barra Bonita, Ramal de Campo Sales, Ramal de Descalvado, Ramal de Dourados, Ramal de Itápolis, Ramal de Jaboticabal, Ramal de Jaú, Ramal de Jaú-Dourado, Ramal de Lusitânia, Ramal de Nova Granada, Ramal de Piracicaba, Ramal de Pontal, Ramal de Ribeirão Bonito, Ramal de Santa Veridiana e Ramal de Terra Roxa (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA..., [20--]).

Entre as iniciativas turístico culturais ao longo da estrada de ferro, podemos destacar o museu da CPEF em Jundiaí, instalado em um dos prédios do antigo complexo de oficinas da referida companhia, que foi inaugurado, em 9 de março de 1979, com o nome de Museu Ferroviário Barão de Mauá e, posteriormente, após passar por restauro, foi reinaugurado em 1995 com o nome de Museu da Companhia Paulista. No referido museu, encontra-se um grande acervo de materiais relacionados à ferrovia, como mobília, livros, maquetes, réplicas, mapas, entre outros (CULTURA JUNDIAÍ, [20--]).

Podemos destacar, também, o aproveitamento de algumas estações da companhia paulista para a instalação de museus e centros culturais, como as estações de Campinas, Americana, São Carlos, Araraquara, entre outras.

Figura 9 - Museu da Companhia Paulista em Jundiaí



Fonte: Martins (MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA..., c2022)

Figura 10 - Estação Ferroviária de Araraquara



Fonte: Martins (MUSEU FERROVIÁRIO FRANCISCO..., c2022)

Figura 11 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro



Fonte: Centro-Oeste Brasil ([20--])

Na Figura 11, destacam-se o traçado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a linha tronco em direção ao Rio Grande e o chamado tronco oeste em direção ao Rio Paraná.

3.3 Companhia mogiana de estradas de ferro

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF) também foi constituída por iniciativa dos cafeicultores, que necessitavam transportar a produção de café de suas fazendas para o mercado exterior. A CMEF teve seu trecho inicial construído entre as cidades de Campinas e Mogi Mirim e, posteriormente, suas linhas foram estendidas para o norte do estado de São Paulo, para o Triângulo Mineiro e para o sul de Minas (FRANCISCO, 2007).

A construção da estrada de ferro se iniciou em agosto de 1873 e em 1875 já estava pronto o trecho entre Campinas e Mogi Mirim, bem como o Ramal de Amparo. Até 1890, a CMEF construiu pequenos ramais ferroviários com o objetivo de transportar o café das fazendas próximas (FRANCISCO, 2007). A partir de então, a companhia continuou expandindo seus trilhos para outras cidades ao norte do estado de São Paulo e também para Minas Gerais, com o objetivo de escoar a produção de café e levar para o território paulista o mercado do sul de Minas Gerais (FRANCISCO, 2007). A companhia mogiana operava a linha tronco, ligando Campinas a Ribeirão Preto, e também as linhas do Rio Grande, do

Catalão e os ramais de Amparo, Socorro, Itapira, Pinhal, Caldas, Vargem Grande, Mococa, Guaxupé, Cajuru, Jataí, Monteiros, Sertãozinho, Igarapava, Tuiuti, Passos e Biguatinga (LINHA TRONCO, [20--]).

Na antiga CMEF, podemos encontrar o trecho turístico ferroviário denominado como Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (CAMPINAS, [201-]), onde foi implementado e é mantido pela ABPF o passeio turístico ferroviário, com início na estação de Anhumas, em Campinas, passando pelas estações de Pedro Américo, Tanquinho, Desembargador Furtado e Carlos Gomes, e término na estação de Jaguariúna, onde a composição fica parada na referida estação para que os turistas possam conhecer os atrativos locais e depois retornar para Campinas (MARIA FUMAÇA CAMPINAS, c2022c). O passeio teve início em 1984 (MARIA FUMAÇA CAMPINAS, c2022a) e acontece aos sábados e domingos, tendo a opção de fazer todo o trajeto de Campinas a Jaguariúna em aproximadamente três horas e meia, considerando o percurso de ida e volta, ou então fazer o trajeto parcial, indo de Campinas até a estação de Tanquinho em uma hora e meia, também considerando o percurso de ida e volta (MARIA FUMAÇA CAMPINAS, c2022b).

O passeio turístico ferroviário entre Campinas e Jaguariúna é mantido pela ABPF regional de Campinas e são utilizadas locomotivas a diesel – a Alco CP 905, uma legítima locomotiva da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, fabricada em 1958, e a GM-EMD GL8 CM 57, uma legítima locomotiva da CMEF, fabricada em 1960 – que marcaram a época da transição da tração a vapor para a então moderna tração a diesel e que trabalham em conjunto com as locomotivas a vapor (MARIA FUMAÇA CAMPINAS, c2022c).

A Viação Férrea Campinas Jaguariúna é pioneira como ferrovia turística.

No Brasil, a Viação Férrea Campinas - Jaguariúna é a pioneira não só como ferrovia turística, mas também porque representa uma das entidades de preservação ferroviária mais tradicionais no país – a ABPF. Com isso, sua operação reflete valores preconizados por uma organização cujo foco é a preservação e defesa do patrimônio cultural ferroviário, atualmente com várias sedes regionais em todo o país. Neste caso, a educação patrimonial e disseminação da causa ferroviária estão no cerne das ferrovias administradas pela entidade. (BRAMBATTI; ALLIS, 2010, p. 48)

Figura 12 - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro



Fonte: Centro-Oeste Brasil ([20--])

Na Figura 12 está identificado o traçado da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, abrangendo áreas do estado de São Paulo e Minas e Gerais e suas respectivas estações.

Figura 13 - Locomotivas usadas no trecho Campinas-Jaguariúna



Fonte: Maria Fumaça Campinas (c2022c)

3.4 Estrada de ferro sorocabana

A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) surgiu da iniciativa de Luís Mateus Maylasky em construir uma estrada de ferro ligando Sorocaba à capital da província (SOUZA, 2015). No período anterior à construção da ferrovia, a cidade de Sorocaba tinha sua economia voltada para o comércio de muares, uma vez que pessoas de diversas partes do país se dirigiam às feiras que ocorriam na cidade para a negociação dos animais (SOUZA, 2015).

Com o declínio do comércio dos muares, foi preciso encontrar outra atividade econômica para substituir a tradicional feira de Sorocaba. Dessa forma, o dinheiro excedente do comércio dos muares foi investido em pequenas tecelagens, já que a cultura de algodão estava em ascensão em Sorocaba. Percebeu-se, então, a necessidade de uma ferrovia que melhor escoasse a produção de algodão e facilitasse a chegada de maquinários para as tecelagens (SOUZA, 2015). A princípio, o objetivo era estender de Itu a Sorocaba a Companhia Ituana de Estradas de Ferro (CIEF), (SOUZA, 2015), que ligaria Itu a Jundiaí, onde ocorreria o entroncamento com a SPR.

As negociações com a CIEF para que o trecho ferroviário fosse estendido até Sorocaba não tiveram êxito (SOUZA, 2015), e diante dessa situação, decidiu-se pela construção de uma estrada de ferro ligando São Paulo à Real Fábrica de Ipanema, passando pela cidade de Sorocaba. Em 1871, o governo provincial sancionou a lei que aprovou os estatutos da referida estrada de ferro, que foi inaugurada em 1875 (SOUZA, 2015).

A EFS e a CIEF estavam próximas e tinham como objetivo a expansão de suas linhas para o oeste, o que ocasionou a disputa pelo território. Em virtude disso, a EFS adquiriu, em 1892, a CIEF e expandiu suas linhas a oeste (SOUZA, 2015).

Devido à cafeicultura, a EFS expandiu seus trilhos para o oeste. Em 1916 ela já tinha chegado em Paraguaçu Paulista, Quatá e Rancharia e, em 1922, em Presidente Epitácio, no extremo oeste da ferrovia. Ao longo de seus trilhos, muitas cidades foram surgindo, visto que estações e paradas técnicas foram sendo implantadas ao longo do percurso devido à necessidade de abastecimento de lenhas e resfriamento das caldeiras das locomotivas. A expansão da ferrovia para o oeste foi acompanhada por companhia colonizadoras que comercializavam as terras próximas às ferrovias, o que também colaborou para o desenvolvimento de muitas dessas cidades (SOUZA, 2015).

A EFS era considerada uma ferrovia importante por oferecer a possibilidade de ligar o Sul e o Sudeste por meio da referida companhia férrea. Em 1909 ocorreu a integração entre as

regiões, pois a ferrovia em Itapetininga foi prolongada até Itararé e, a partir desta localidade, integrada as linhas férreas em direção ao sul do país. Com o prolongamento da EFS até Itararé, foi possível transportar mercadorias da cidade de São Paulo até o Uruguai (SOUZA, 2015).

Com o objetivo de fazer uma nova ligação entre o litoral e o planalto e diminuir os custos dos fretes, devido ao monopólio que a SPR tinha no trecho da Serra do Mar, a EFS tinha o projeto de construir uma nova linha no trecho referido. O objetivo foi possibilitado pela encampação da Southern San Paulo Railway (SSPR), que ligava o litoral sul ao porto de Santos (SOUZA, 2015).

Em 1927, foram realizados os estudos para a construção da nova ferrovia – que entrou em operação em 10 de dezembro de 1937 (SOUZA, 2015) – e o ponto de partida foi na SSPR, no litoral, seguindo pela Serra do Mar e com término em Mairinque. Posteriormente, devido a um plano de remodelação da EFS, ocorreu, no município de São Paulo, o prolongamento da linha férrea, a partir da linha tronco da EFS, até a margem do Rio Pinheiros, seguindo até a região sul, onde se encontra com a linha Mairinque a Santos, servindo de ligação com o litoral (STEFANI, 2007).

A EFS operava, ainda, os ramais de São Pedro, Porto Feliz, Tietê, Bauru, Piraju, Santa Cruz do Rio Pardo, Dourados e o Tramway da Cantareira (EXTENSÃO E DATAS..., [20--]).

No trecho entre as estações de Paraguaçu Paulista e Sapezal, a prefeitura de Paraguaçu Paulista opera, aos fins de semana, o trem turístico conhecido como Moita Bonita em um percurso de 12 km. O trem é composto por dois carros de passageiros e por uma locomotiva a vapor fabricada pela empresa The Avonside Engine Limited, em Bristol, Inglaterra. O número de série da locomotiva é 23, de um total de 1.244, e foi fabricada em 1879 (ÁGUA DAS ARARAS HOTEL, [2019?]).

Figura 14 - Trem Moita Bonita



Fonte: Aprecesp ([20--?])

Em Sorocaba, está em estudo a implantação de um trem turístico ligando os municípios de Sorocaba e Votorantim. Conhecido como trem dos operários, o projeto tem como finalidade utilizar um antigo ramal ferroviário construído em 1890, conhecido como Estrada de Ferro Elétrica Votorantim. Neste antigo ramal ferroviário ocorria o transporte de operários em bondes para três fábricas do grupo Votorantim: Tecelagem, Votocel e Santa Helena. O ponto inicial do passeio será na antiga estação de Sorocaba, conhecida como estação Paula Souza, onde ocorreu a implantação de um centro de memória ferroviária, e o término na antiga fábrica Votocel, em Votorantim, perfazendo, assim, cerca de 8 km e passando por trechos de interesses turísticos culturais. O trem será composto pelo vagão de passageiro Ouro Verde de 1937, utilizado pela companhia Sorocabana, que deve ser restaurado para circular pelo trajeto turístico e também pela locomotiva a vapor de número 58 da EFS, esta fabricada em 1891. Até o momento, já foram realizados alguns passeios experimentais em datas festivas e foi concluído o estudo de viabilidade técnica e econômica do empreendimento, faltando, portanto, seguir outros tramites técnicos, legais e administrativos para a efetiva implantação do projeto (MOVIMENTO DE PRESEVAÇÃO..., c2022).

Figura 15 - Locomotiva Número 58



Fonte: Movimento de preservação ferroviária sorocabana (c2022)

Figura 16 - Situação do atual vagão Ouro Verde, a ser restaurado



Fonte: Movimento de preservação ferroviária sorocabana (c2022)

Figura 17 - Trajeto do passeio turístico ferroviário



Fonte: Movimento de preservação ferroviária sorocabana (c2022)

Em um trecho da antiga CIEF, posteriormente encampada pela EFS, está em andamento o processo para a implantação do trem republicano que ligará a cidade de Itu a de Salto. O projeto do referido trem turístico está sendo gerenciado pelo Consórcio Intermunicipal do Trem Republicano Itu-Salto (CITREM, [20--]).

Em 2007, durante a construção da rodovia Engenheiro Herculano de Godoy Passos, foi deixada uma faixa sob a via para a utilização da ferrovia turística. Em 2008 foi criado o CITREM e captado, junto ao Ministério do Turismo, recursos financeiros para executar a obra. Em 2010, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) concedeu os trilhos necessários para a execução da ferrovia, interligando as estações de Itu a Salto, com 7 km de extensão. Após a conclusão de cerca de 2 km de trilhos por meio de licitação realizada pelo Ministério do Turismo, as obras foram suspensas devido à demora no repasse de verbas, levando a empresa vencedora da licitação a desistir de concluir a obra. Em 2013, o CITREM volta às atividades com as prefeituras de Itu e Salto investindo parte do orçamento do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (DADE) na execução do projeto. A referida verba é repassada anualmente pelo Governo do Estado de São Paulo às estâncias paulistas (CITREM, [20--]).

Em 2014, houve uma nova licitação para a execução das obras da ferrovia. Em 2015 foi contratada a empresa responsável pelo controle tecnológico das obras e no mesmo ano

teve início a reforma das estações ferroviárias das cidades de Itu e Salto. Em 2016, foi contratada a empresa responsável pelo acompanhamento ambiental das obras, cumprindo as normas vigentes da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB); porém, no mesmo ano as obras foram novamente suspensas, devido à falta de repasses financeiros dos governos estaduais e federais (CITREM, [20--]).

Em São Paulo, a EFS construiu a atual estação Júlio Prestes, localizada na região central da cidade. A estação foi projetada pelo arquiteto Christiano Stockler das Neves, em 1925, sendo considerada uma obra monumental que caracterizava o período econômico da época, ou seja, a grande produção cafeeira (DI MARCO, 2007). As obras foram iniciadas em 1926 e concluídas em 1938, sendo utilizado o estilo arquitetônico Luís XVI e estruturas de concreto armado e aço. Situada na estação Júlio Prestes, a Sala São Paulo é sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (OSESP), inaugurada em 1999 e um importante centro cultural da cidade (DI MARCO, 2007).

3.5 Estrada de ferro Perus-Pirapora

A Estrada de Ferro Perus a Pirapora (EFPP) tem cerca de 20 km de extensão, início na estação de trens de Perus da EFSJ e término no município de Cajamar. Embora o objetivo inicial fosse fazer a ferrovia chegar até Pirapora do Bom Jesus, a linha chegou somente até Cajamar, na época pertencente ao município de Santana do Parnaíba (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

O início das operações da EFPP foi em 1914 e ela foi inicialmente utilizada para o transporte de cal. Porém, a partir de 1926, passou a transportar a matéria-prima produzida na região de Cajamar para a Companhia Brasileira de Cimentos Portland Perus, localizada no bairro de Perus, em São Paulo (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

A EFPP operou até 1983, quando foi desativada, e é caracterizada por ser a última ferrovia no Brasil a operar em bitola reduzida – 60 cm. Por este motivo, a ferrovia foi adquirindo o material rodante de ferrovias similares que foram sendo desativadas, resultando em um amplo acervo de locomotivas de pequeno porte, com fabricação que varia de 1891 a 1945, em que podemos encontrar exemplares de todo o mundo e acompanhar a evolução tecnológica de diversos países (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

O trajeto da EFPP foi tombado pelo CONDEPHAAT em 1983, logo após a sua desativação, e conta com cerca de 20 locomotivas e 130 carros e vagões. O tombamento

também garantiu a preservação das áreas verdes ao longo do percurso (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

Figura 18 - Estrada de Ferro Perus a Pirapora



Fonte: Estrada de ferro Perus-Pirapora ([201-])

Na Figura 18, podemos notar o traçado da EFPP, com início na estação Perus da EFSJ e passando próximo às rodovias Anhanguera e Bandeirantes.

Atualmente, a Estrada de Ferro Perus-Pirapora vem sendo preservada e revitalizada pelo Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural (IFPPC), uma associação sem fins lucrativos que atua com base no trabalho voluntário de seus associados e por meio de parcerias com empresas e instituições (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

O IFPPC mantém na EFPP visitas ao Ecomuseu, um local inserido em região de vegetação com características tanto de ferrovia quanto de parque, o que inclui um passeio em locomotivas a vapor por um curto trecho da ferrovia. No local também costumam ocorrer festas com o objetivo de arrecadar fundos para a restauração da estrada de ferro e seu material rodante. Contudo, em 2019, os passeios foram suspensos devido à manutenção da via férrea (ESTRADA DE FERRO..., [201-]).

Figura 19 - Locomotiva a vapor da Estrada de Ferro Perus-Pirapora



Fonte: EF Perus-Pirapora (PROJETO “A VOLTA DO TREM DAS ONZE” [2017])

3.6 Estrada de ferro Campos do Jordão

Campos do Jordão, conhecida por ter um excelente clima de altitude, foi no passado bastante recomendada para pessoas que necessitavam de tratamento para doenças pulmonares. Os estudos pioneiros sobre o clima da localidade foram realizados pelo cientista Clemente Ferreira, que receitava o excelente clima da região para enfermos do pulmão (PAULO FILHO, 2008).

Apesar do excelente clima de Campos do Jordão, devido a fatores como a grande transparência atmosférica, fraca nebulosidade e farta insolação, o acesso à região era precário, fazendo com que as viagens até a localidade fossem difíceis (PAULO FILHO, 2008). O ponto de partida era Pindamonhangaba ou Guaratinguetá para depois subir a Serra da Mantiqueira em direção a Campos do Jordão, utilizando como meio de transporte cavalos, banguês e liteiras (PAULO FILHO, 2008). Devido à dificuldade de acesso à região, os médicos Emílio Marcondes Ribas e Victor Godinho requereram do congresso do estado a concessão para a construção de uma estrada de ferro ligando Pindamonhangaba a Campos do Jordão, facilitando o acesso de doentes ao clima sadio da localidade (PAULO FILHO, 2008).

Dando continuidade à implantação da ferrovia, os médicos Emílio Marcondes Ribas e Victor Godinho fundaram a sociedade anônima Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ). As obras se iniciaram em 1912 e, em 15 de novembro de 1914, foi oficialmente inaugurada a estrada de ferro (PAULO FILHO, 2008). A ferrovia tem bitola de 1 metro e sua extensão é de 46.670 km, sendo que no Km 38.846 se encontra o ponto culminante ferroviário do Brasil, chamado Parada Cacique, que está a 1.743 metros de altitude. Na ferrovia, encontram-se rampas de até 10,5%, o que não é encontrado em nenhuma outra ferrovia brasileira, e a operação é sobre aderência, sem cremalheiras (PAULO FILHO, 2008).

A partir de 1914, a ferrovia começou a cumprir o seu papel social, que consistia no transporte rumo a Campos do Jordão de doentes que buscavam o clima saudável para suas doenças pulmonares. Em 1926, foi criada a Prefeitura Sanitária de Campos do Jordão, sendo, então, reconhecida pelo estado a função de cidade de cura (PAULO FILHO, 2008).

A cidade foi crescendo às margens dos trilhos da estrada de ferro e os bondinhos urbanos tiveram grande importância para a circulação da população de Campos do Jordão, pois tinham tarifas reduzidas e contavam com três estações e 22 paradas simples para embarque e desembarque de passageiros (PAULO FILHO, 2008).

Em 1924, ocorreu a eletrificação da EFCJ, que passa a ser elétrica nos seus 47 km, e o contrato para o fornecimento de energia foi celebrado com a empresa de eletricidade São Paulo e Rio de Janeiro, subsidiária da Light (PAULO FILHO, 2008).

Os veranistas, mesmo sadios, já visitavam Campos de Jordão nas últimas décadas do século XIX e subiam a Serra da Mantiqueira a cavalo em busca do clima da localidade. Portanto, com a EFCJ, o turismo se desenvolveu devido ao transporte de turistas e materiais para a construção dos principais hotéis da cidade a partir de 1930. Em 1969, a estrada de ferro negociava com a prefeitura de Campos do Jordão a implantação do miniférico para interligar o pátio da estação Emílio Ribas ao morro do Elefante; em 1970, o miniférico foi inaugurado pelo governador Abreu Sodré (PAULO FILHO, 2008). Posteriormente, foi inaugurado o Balneário Reino das Águas Claras no Km 17 da ferrovia, à margem do rio Piracuama, contando com área de lazer de 35.373 m² onde o referido rio foi represado, formando três piscinas naturais com praia artificial. (PAULO FILHO, 2008).

Atualmente, a EFCJ é dedicada principalmente ao turismo. Desde 2013, cerca de 50 mil turistas utilizam a estrada de ferro por ano (ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDAO,[2019]). Há opções de passeio em trens turísticos saindo de Pindamonhangaba até a estação de Piracuama com saídas aos sábados e domingos e, ainda, a opção do trem de subúrbio, que faz o percurso durante a semana e aos sábados. De Campos do Jordão saem os

bondes turísticos que partem da estação Emílio Ribas até a estação Abernécia, a parada São Cristóvão e, ainda, até o portal turístico de Campos do Jordão. (ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDAO,[2019]). Entre as estações Emílio Ribas e Abernécia ocorre, nos finais de semana e feriados nacionais, o passeio de maria fumaça, cujo percurso é realizado em 30 minutos, contando ida e volta, e a locomotiva a vapor utilizada no passeio foi fabricada na Alemanha, em 1927, pela empresa Linke-Hofmann-Werke. Há, ainda, o passeio de trem ligando Pindamonhangaba a Campos do Jordão, que passa pela Serra da Mantiqueira, e outro que liga Campos do Jordão a Santo Antônio do Pinhal. Entretanto, em 2019, estas opções estavam paradas devido a trabalhos de manutenção (ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDAO,[2019]).

A estrada de ferro em questão ainda administra o Centro de Memória Ferroviária localizado no Parque Capivari, em Campos do Jordão, e o Parque das Águas Claras, em Pindamonhangaba (ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDAO,[2019]).

Figura 20 - Maria Fumaça em Campos do Jordão



Fonte: Estrada de Ferro Campos do Jordão ([2019])

Figura 21 - Bonde Urbano Campos do Jordão



Fonte: Estrada de Ferro Campos do Jordão ([2019])

3.7 Estrada de ferro Central do Brasil

A EFCB, como estudado no capítulo anterior, teve o ramal de São Paulo construído entre Barra do Piraí e Cachoeira Paulista (EL-KAREH, 1980). O trecho ferroviário entre São Paulo e Cachoeira Paulista foi decorrente da aquisição da Estrada de Ferro do Norte pela Estrada de Ferro Central do Brasil (ESTRADA DE FERRO..., 2020).

Neste trecho, assim como na EFSJ, podemos encontrar o passeio ferroviário Expresso Turístico operado pela CPTM. Na antiga estrada de ferro Central do Brasil, a composição liga a Estação da Luz, em São Paulo, à cidade de Mogi das Cruzes, na região do Alto Tietê. Em Mogi das Cruzes, os turistas também podem complementar o passeio adquirindo pacotes em agências turísticas para as atrações locais, como os roteiros rural, ecológico, cultural e ecocultural (CPTM, [entre 2015 e 2021]).

Ainda na referida estrada de ferro, encontramos o Trem dos Imigrantes. Mantido pela ABPF, regional São Paulo, o trem é composto por uma locomotiva a vapor e carros de passageiros da década de 1950. O passeio tem início na parada da Rua Visconde de Parnaíba, na cidade de São Paulo, e dura cerca de 25 minutos (ABPF, [2020?]).

Figura 22 - Trem dos Imigrantes



Fonte: ABPF ([2020?])

3.8 Estrada de ferro Noroeste do Brasil

Com o objetivo de integrar, povoar e ocupar áreas dos estados de São Paulo e Mato Grosso, foi construída a estrada de ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Criada em 1905, a EFNOB percorreu cerca de 1.272 km, com início na cidade de Bauru-SP e término em Corumbá-MT (GHIRARDELLO, 2012).

As obras para a construção da EFNOB foram iniciadas em 1905 e, em 1921, foram inauguradas as oficinas centrais da referida companhia, onde era feita a manutenção das locomotivas e a construção dos vagões utilizados na ferrovia (GHIRARDELLO, 2012).

Em 1917, o governo federal assumiu a ferrovia e fez diversos melhoramentos, como a reconstrução de diversos trechos da linha férrea, a construção de estações em alvenaria, a substituição de dormentes, entre outros (GHIRARDELLO, 2012). Em 1957, a EFNOB foi assumida pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), mas, a partir disso, a ferrovia entra em declínio devido à falta de investimentos, ocasionando o fim do transporte de passageiros em 1990 e também a privatização da ferrovia (GHIRARDELLO, 2012).

Quando as obras da EFNOB se iniciaram, Bauru tinha cerca de 600 habitantes (GHIRARDELLO, 2012); portanto, em virtude de ser um entroncamento ferroviário, a cidade cresceu rapidamente, tornando-se um importante centro do Oeste Paulista.

Destacamos na EFNOB o edifício da estação ferroviária central, localizada em Bauru. Considerada uma das maiores estações ferroviárias do país – tem cerca de 10.000 m² –, foi inaugurada em 1939 e construída em estilo Art déco. O conjunto ferroviário de Bauru é composto, também, pelas oficinas da ferrovia, os escritórios da companhia e a vila de casas dos funcionários (GHIRARDELLO, 2012).

Atualmente, o prédio da estação ferroviária de Bauru está ocupado por escritórios de instituições da cidade, como a Academia Bauruense de Letras, a Associação de Preservação Ferroviária e Ferromodelismo de Bauru, Sociedade Amigos da Cultura, entre outras (OBA, 2018).

Em 1989, foi fundado no antigo prédio administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil o Museu Ferroviário Regional de Bauru, que preserva o material ferroviário das companhias férreas que tinham acesso a cidade – EFNOB, CPEF e EFS –, que se encontravam em Bauru e compartilhavam a mesma estação ferroviária (HISTÓRIA, c2022).

Figura 23 - Estação ferroviária de Bauru



Fonte: Alexandre H. Silva (PREFEITURA DE BAURU, 2011)

Figura 24 - Museu Ferroviário Regional de Bauru



Fonte: Prefeitura de Bauru (2019)

3.9 Estrada de ferro Araraquara

A estrada de Ferro Araraquara (EFA) teve início quando um grupo de fazendeiros representado pelas empresas Guilherme Lebeis e Casa Bancária Lara Magalhães & Foz obteve, em 1895, concessão para a construção de uma ferrovia de Araraquara até o rio Paraná (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

As obras começaram em 1896 e já tinha chegado até Capela, atual Matão, em 1898. Em 1901, os trilhos chegaram até Ribeirãozinho, atual Taquaritinga, no Km 83. No período seguinte, a EFA passou por dificuldades financeiras, mas a boa safra de café ocorrida em 1906 fez com que ela expandisse seus trilhos, passando por Cândido Rodrigues, no Km 106, e em Pindorama, no Km 148. Em 1909, uma nova diretoria foi eleita e empréstimos efetuados na Europa foram utilizados na compra de equipamentos e expansão da linha férrea, que, em 1912, chega a São José do Rio Preto. (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Devido a fraudes ocorridas na administração da EFA, a receita com a ampliação da ferrovia não foi suficiente para pagar os empréstimos efetuados, o que ocasionou a falência da EFA em 1914. Mesmo com a falência da EFA, os credores que administraram a ferrovia naquele momento completaram as obras do ramal de Tabatinga (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Em 1915, a massa falida da EFA foi vendida para a São Paulo Northern Railroad Company, com sede nos Estados Unidos da América (EUA) e representada por Frances Paul Delense. Entretanto, devido a uma administração indevida, em 1919, a EFA é desapropriada pelo governo estadual (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Em 1933, a EFA estava à frente de São José do Rio Preto e, em 1952, chegou até as margens do rio Paraná, em uma extensão de 432 km (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Encontramos entre São José do Rio Preto e o distrito de Engenheiro Schmidt o passeio ferroviário conhecido como Trem Caipira, que ocorre uma vez por mês mediante prévio agendamento, sempre no último domingo, exceto em situações e datas especiais (PROJETO TURÍSTICO CULTURAL..., [20--]).

Figura 25 - Trem Caipira



Fonte: Prefeitura Municipal São José do Rio Preto (2017)

4 ANÁLISE DO TURISMO FERROVIÁRIO DE GUARAREMA

O transporte ferroviário marcou muitas gerações; da janela do trem os viajantes iam observando e se distraindo com as paisagens, um cenário composto por plantações, relevos variados, rios, vegetações naturais, entre outros, associado à arquitetura das estações ferroviárias e ao material rodante das estradas de ferro. Eram comum as conversas que surgiam entre os passageiros enquanto aguardavam a estação na qual deveriam desembarcar, às vezes acompanhadas de um refrigerante ou um sanduíche comprado dos funcionários da companhia férrea, que passavam com seu carrinho anunciando os produtos à venda. A composição também proporcionava aos usuários o vagão restaurante, em que estes podiam se sentar nas cadeiras junto às mesas para realizar suas refeições em um ambiente diferenciado que proporcionava momentos de lazer e descontração para os passageiros enquanto se seguia a viagem. O apito dos trens e a sirene das estações, que eram acionadas quando os trens as deixavam, também estão na memória de muitos viajantes... Enfim, essas e outras características das viagens de trens podem ser vivenciadas nos passeios turísticos ferroviários, e as gerações que não vivenciaram este meio de transporte podem entrar em contato com as ferrovias por meio dos trens turísticos ou dos remanescentes ferroviários.

Contudo, não se lembram das estruturas ferroviárias apenas pela memória dos que viveram este tempo e usaram-no como parte de seu cotidiano. A ferrovia na América Latina - e no mundo todo - ainda está presente nas milhares de estações - singelas ou majestosas, urbanas ou rurais -, nos bairros ferroviários, nos galpões, nas oficinas e em toda sorte de aparato ferroviário que, grande parte desprovido de sua função original, parece no esquecimento. Não por isso, perderam seu simbolismo, tampouco o potencial de resignificação para outras atividades. (BRAMBATTI;ALLIS , 2010 , p.35-36.)

Como sabido, o transporte ferroviário começou a entrar em decadência, pois, com o advento do transporte rodoviário, passou a ter concorrência. O transporte rodoviário foi incentivado pelo governo, que passou a investir cada vez mais em rodovias e a apoiar a vinda de empresas dedicadas à produção de automóveis (STEFANI, 2007), que se instalaram, sobretudo, na região do ABC paulista, que se tornou um polo nacional de fabricação de veículos automotores. Devido a esta conjuntura de fatores, que estão associados à falta de investimentos nas malhas ferroviárias, podemos compreender alguns dos fatores que levaram à decadência das ferrovias. Neste contexto, movimentos de preservação ferroviária tentam, pelo menos em parte, reverter tal processo, buscando a preservação do patrimônio ferroviário

remanescente e dando um novo uso para essas estruturas, como as linhas ferroviárias turísticas.

Tendo completado um grande ciclo de implantação – desenvolvimento – decadência, o remanescente do período ferroviário pode ser comunicado mediante experiências turísticas, proporcionadas pelas ferrovias turísticas. Ademais de patrimônio ferroviário, em que importam os valores nominais da terra e dos materiais, os remanescentes materiais edificados - representados nas construções ferroviárias e materiais rodantes. (BRAMBATTI; ALLIS, 2010, p. 41)

Assim, ferrovias turísticas surgiram sobre os trechos ferroviários remanescentes, o que nos permite reviver o período áureo das ferrovias, bem como um pouco da cultura ferroviária que se desenvolveu junto com as ferrovias. Tal cultura era compartilhada entre os funcionários das companhias férreas, que se orgulhavam do ofício exercido. A cultura ferroviária também se fez presente em construções como as estações ferroviárias, que podiam ser construídas de acordo com os padrões arquitetônicos determinados pelas companhias férreas (SILVA, 2014; SOUZA, 2015), bem como no cotidiano daqueles que vivenciaram o período e utilizaram os trens como meio de transporte. Atualmente, reviver a cultura ferroviária está entre os objetivos das ferrovias turísticas: “Na América Latina, a instalação das ferrovias, a partir de meados do século XIX, delineou uma série de representações sociais, construindo uma cultura ferroviária, que, hoje, estão no centro da atividade das ferrovias turísticas.” (BRAMBATTI; ALLIS, 2010, p. 36).

As ferrovias estavam organizadas em companhias férreas distintas e, devido a esta característica, podemos dizer que tinham diferenciações devido às particularidades de cada organização. Tais particularidades se refletiam de diversas maneiras, como nos padrões arquitetônicos das estações ferroviárias (SILVA, 2014; SOUZA, 2015), nas formas de administração específicas de cada companhia, na maneira como os funcionários se relacionavam com as diferentes ferrovias, entre outros fatores. Esta conjuntura de fatores, bem como as características naturais, sociais e culturais de cada localidade onde estão implantadas as ferrovias turísticas, traz a cada trecho ferroviário turístico aspectos diferenciados.

Neste sentido, as ferrovias turísticas, como produto turístico ou proposta de estudo do turismo, são paulatinamente significantes para a organização da atividade turística nas regiões onde a ferrovia foi (ou é) parte da produção espacial. No entanto, o percurso de valorização dos remanescentes ferroviários (como patrimônio cultural ferroviário) e a organização e comercialização de produtos turísticos podem ser bastante heterogêneos, em razão dos contextos sociais locais e regionais, da natureza da gestão entidades e do desenvolvimento turístico específico das regiões em pauta. (BRAMBATTI; ALLIS, 2010, p.31)

A atividade turística ferroviária é antiga, tendo aproximadamente a mesma idade das atividades turísticas, como aponta Di Roná (2002, p. 87):

O turismo ferroviário tem a mesma idade que a própria atividade turística, pois foi em 1841 que Thomas Cook – que mais tarde, seria o proprietário da internacionalmente conhecida Agência Cook de Londres – vendeu antecipadamente 570 passagens para o percurso ferroviário entre Leicester e Loughborough.

Entre os diversos trechos turísticos ferroviários, cada um com suas peculiaridades, descrevemos a seguir o trem turístico de Guararema, devido ao fato de este ser o objeto de nosso estudo.

O trajeto do trem turístico que liga o centro de Guararema ao distrito de Luís Carlos, uma antiga vila ferroviária revitalizada para o projeto turístico, conta com cerca 6,8 km e tem início na estação de Guararema e término no referido distrito (TRAJETO, [20--]).

No trajeto é utilizada a locomotiva a vapor 353, fabricada em 1927 pela empresa Baldwin Locomotive Works, de origem estadunidense e utilizada originalmente na própria EFCB. A locomotiva 353, após o fim de sua operação, ficou guardada por décadas no depósito de Cachoeira Paulista até ser transferida para a ABPF entre 1997 e 1998 (LOCOMOTIVA 353, [20--]).

Figura 26 - Locomotiva 353



Fonte: Trem de Guararema (LOCOMOTIVA 353, [20--]).

Também compõe o material rodante de Guararema a locomotiva 7202, fabricada pela General Eletric em 1990, sendo do tipo C30-7, porém com algumas atualizações. As locomotivas do tipo C30-7 foram compradas pela empresa Cutrale Quintella para o transporte de farelos cítricos e operadas, inicialmente, pela Ferrovia Paulista S/A (Fepasa). Posteriormente, após a privatização da estatal, passaram a ser operadas pelas concessionárias até 2017, quando foram devolvidas à Cutrale Quintella, permanecendo apenas a de numeração 7202, que foi adquirida pela ABFP; as demais foram desmontadas ou vendidas para empresas de reciclagem. A locomotiva 7202 foi reformada nas oficinas de Araraquara e recebeu pintura diferenciada para que fosse homenageada a antiga CPEF, em comemoração aos 150 anos da companhia (LOCOMOTIVA 7202, [20--]).

Figura 27 - Locomotiva 7202



Fonte: Trem de Guararema (LOCOMOTIVA 7202, [20--]).

A composição também tem três vagões de passageiros de procedência inglesa e foram adquiridos para serem utilizados na SPR. Um dos vagões foi fabricado pela empresa Metropolitan Amoled Car & Wagon Co., em 1896, e os outros dois pela Birmingham Railway Car & Wagon Co., em 1937. Esses carros recebem a numeração de 288, 289 e 1081. Os referidos vagões passaram por processo de restauração e foram levados para Guararema (CARROS, [20--]).

Figura 28 - Vagão de passageiro número 288



Fonte: Trem de Guararema (CARROS, [20--]).

Compõe o material rodante do trecho ferroviário turístico de Guararema o carro PI-3102, fabricado em 1962 pela Mafersa, sob licença da The Budd Company, para a então estrada de ferro Araraquara. O vagão teve sua caixa construída em inox, sendo um dos primeiros do gênero a ser construído pela indústria ferroviária nacional. Em 1995, passou por uma reforma em que foram retiradas as suas poltronas para que fosse adaptado em vagão tipo bar e utilizado no serviço denominado Expresso Azul. Posteriormente, com o fim do referido serviço, o vagão teve outros usos, como carro da diretoria nas oficinas de Rio Claro, e passou por um período de abandono para depois ser enviado para ABPF Sul de Minas (CARRO PI-3102, [20--]).

Figura 29 - Carro PI-3202



Fonte: Trem de Guararema (CARRO PI-3102, [20--]).

No passeio turístico de Guararema, encontramos o caboose, um vagão diferenciado, muito utilizado nos Estados Unidos, que geralmente se encontra no final das composições dos trens de carga. Ele é utilizado para que o condutor e guarda-freios da composição pudessem realizar atividades administrativas e de reparo, mas também servia como abrigo de inverno caso ocorressem problemas com a composição, pois estava equipado com cozinha e camas. No Brasil, foi utilizado pela CMEF, mas não com a mesma regularidade dos EUA. O caboose da ferrovia turística de Guararema foi fabricado em 1973 pela Cia Santa Matilde para a EFCB, é composto por duas varandas em suas extremidades, onde estão os bancos e uma cobertura retrátil, o que possibilita passeios ao ar livre, e tem uma parte elevada no meio da estrutura ideal para fotografias, pois permite uma visão ampla da composição e das paisagens. O caboose utilizado em Guararema foi reformado pela Associação Nacional de Preservação Ferroviária (ANPF) e levado para a ferrovia turística em questão para ser utilizada pela ABPF nos passeios turísticos (CABOOSE, [20--]).

Figura 30 - Caboose



Fonte: Trem de Guararema (CABOOSE, [20--]).

A estação de trens atual de Guararema, ponto inicial do trem turístico, foi construída em 1891, sendo preparada para os passeios turísticos que ocorrem nos finais de semana e feriados prolongados (ESTAÇÃO FERROVIÁRIA GUARAREMA, [20--]). O transporte regular de passageiros e cargas ocorreram até 1970 e hoje funciona o passeio turístico, que dura em média duas horas e inclui a parada no distrito de Luís Carlos, com saídas às 10:00 e às 14:30 (INFORMAÇÕES, [20--]).

Figura 31 - Estação de trens de Guararema



Fonte: Meu Transporte Cptm ([20--?])

Distante cerca de 6,8 km da estação central de Guararema, encontramos a estação de Luís Carlos, onde a composição faz a parada para que os turistas possam descer e conhecer a estação e a vila em que ela está situada. A vila de Luís Carlos foi inaugurada em novembro de 1914 e tombada pelo município; já o nome é uma homenagem a Luís Carlos da Fonseca Monteiro de Barros, chefe do 2º distrito ferroviário da EFCB e que, na época, autorizou a sua construção devido ao fato dos imigrantes que moravam na região precisarem embarcar as lavouras para o Rio de Janeiro ou São Paulo (ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE..., [20--]).

A vila foi restaurada para o projeto turístico e na localidade os turistas encontram uma variedade de lojas e restaurantes em que podem comprar lembranças e se entreter enquanto aguardam o retorno da composição para Guararema. A própria vila de Luís Carlos se tornou um atrativo turístico cultural, visto que passou por um processo de restauração que manteve as características arquitetônicas originais, proporcionando aos turistas o contato com as edificações históricas.

Figura 32 - Estação de Luís Carlos



Fonte: Trem de Guararema ([20--])

Figura 33 - Vila de Luís Carlos



Fonte: Trem de Guararema ([20--])

Figura 34 - Vila de Luís Carlos



Fonte: Trem de Guararema ([20--])

Figura 35 - Composição durante o trajeto



Fonte: Trem de Guararema ([20--])

O passeio turístico ferroviário de Guararema surgiu da iniciativa da prefeitura do município, que tinha como objetivo preservar e valorizar o patrimônio histórico-cultural e

também incentivar o turismo na cidade, em especial o turismo de mais de um dia, que beneficia o comércio em geral, como a rede hoteleira, restaurantes, artesãos, entre outros.

O projeto teve início em 2009 e teve um prazo de seis anos para ser concluído. Foram realizadas visitas aos órgãos públicos de Brasília-DF com o objetivo de compreender o processo necessário para a instalação de um trem com finalidades turísticas. Em Brasília, por meio do DNIT, a equipe de Guararema teve a indicação da ABPF, que se tornaria parceira da prefeitura na viabilização do projeto turístico ferroviário.

“O primeiro passo que nós demos, descobrimos em uma reunião com o DNIT em 2009, nós descobrimos a ABPF, foi o primeiro contato através de um cartão que nós tivemos da ABPF”.¹

A prefeitura de Guararema solicitou, então, a ABPF um estudo de viabilidade técnica com o objetivo de verificar a possibilidade de instalação do trem turístico no município. Para a execução da parte legal do projeto, foi necessária a ocorrência de reuniões entre a ABPF, a prefeitura de Guararema, a concessionária MRS Logística S.A, detentora da concessão do trecho onde foi instalado o passeio turístico ferroviário, e órgãos públicos, como o Serviço do Patrimônio da União (SPU), o DNIT, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Nós tínhamos os seguintes entes, uma estação de trem preservada, precisando de toda uma estrutura do bairro ainda, para encampar um projeto, nós tínhamos uma malha ferroviária em ordem, porque a MRS cuida dela, até pela questão comercial, uma concessionária importantíssima neste momento, porque você garante a qualidade da via férrea.²

O projeto do trem de Guararema envolveu o trabalho conjunto de diversos setores, mas destacamos a participação da MRS Logística, da ABPF e da Prefeitura Municipal de Guararema:

“Nós temos três tripés aqui no projeto, a MRS, a ABPF e a prefeitura”.³

¹ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

² Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

³ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

Importante mencionar a atuação da MRS Logística S.A na implantação do projeto, que utiliza o trecho ferroviário em suas operações comerciais o mantendo em bom estado de conservação e dando anuência à prefeitura e à ABPF para a utilização da linha férrea para fins turísticos. Em apoio à prefeitura, a referida concessionária fez a reforma da casa das máquinas e da casa dos carros, localizados na Estação Central de Guararema. A prefeitura, a fim de melhorar a segurança no local, construiu uma passagem destinada a pedestres de um conjunto habitacional localizado na região da estação central, onde foram alocadas as famílias retiradas de uma ocupação irregular e da vila de Luís Carlos durante a execução do projeto.

Em setembro de 2012, foi concluída a primeira fase do projeto com a entrega da Estação Central de Guararema e da locomotiva a vapor 353. Na sequência, os trabalhos se concentraram na revitalização da vila ferroviária de Luís Carlos, que seria o ponto de chegada do trem turístico, antes de retornarem à estação central.

“Você precisa ver o dia que essa locomotiva chegou, a emoção das pessoas de idade, era muita gente chorando, foi um negócio muito lindo”.⁴

O trecho ferroviário em questão é caracterizado por ser realizado em bitola de 1,60 metro, o que o configura como o principal trecho turístico ferroviário em bitola larga operado pela ABPF. A prefeitura de Guararema também investiu na restauração dos vagões e da locomotiva a vapor utilizada nos passeios ferroviários, que foram custeados pela prefeitura e reformados pela ABPF.

“A prefeitura bancou, custeou a reforma da máquina, dos carros através de um chamamento público, ela custeou a viabilidade, porque sempre julgou importante pro município o retorno de sua história”.⁵

A vila ferroviária de Luís Carlos, que no passado teve seu comércio iniciado em decorrência da estação de trem, encontrava-se bastante degradada, com parte dos imóveis sendo ocupada por famílias que pagavam um pequeno valor aos proprietários. Entretanto, com o projeto de revitalização, essas famílias foram realocadas provisoriamente para outros imóveis alugados pela prefeitura na modalidade de aluguel social e, posteriormente, realocadas para um conjunto habitacional na cidade de Guararema. Também foram realocadas

⁴ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

⁵ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

no conjunto habitacional cerca de 50 famílias que estavam vivendo em situação irregular, isto é, próximo aos trilhos da ferrovia em questão, atendendo, assim, as normas de segurança vigente.

“E nós tínhamos Luís Carlos, destruída, mas assim, sempre vislumbrando que seria um ponto turístico especialíssimo, né, muito bacana, muito bonito”.⁶

A prefeitura de Guararema restaurou com recursos próprios as edificações da vila, mantendo as fachadas originais que foram tombadas pelo órgão municipal de tombamento devido às orientações do IPHAN; também foi recuperado o pavimento da localidade, que é composto por calçamento em paralelepípedo. Com o apoio do Governo do Estado de São Paulo, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), foram refeitos e criados novos acessos à vila de Luís Carlos. Também foi construída pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP) a estação de tratamento de esgoto da referida vila. A estação de trens de Luís Carlos foi reformada pela empresa Fibria, por meio do Programa de Ação Cultural (PROAC), sendo que, nesta modalidade de incentivos fiscais, os projetos que são aprovados pela Secretaria de Cultura do estado de São Paulo podem captar recursos junto às empresas e estas poderão descontar o valor investido do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) a ser pago (PROAC, c2022). É importante mencionar que parte dos imóveis da vila são de propriedade da família Cecin, que, a partir de comodato, entregou os imóveis à Prefeitura de Guararema para serem reformados e, por meio de chamamento público, repassados a comerciantes para que estes pudessem atuar na vila ferroviária. A prefeitura também disponibilizou a Associação de Artesanato, um dos prédios históricos da localidade, para que ele fosse utilizado como ponto de exposição e venda dos produtos artesanais; também desapropriou duas áreas para serem utilizadas pelo núcleo de educação ambiental e centro de eventos.

“O projeto é um instrumento pra que possa ser explorado pelas entidades, tanto da prefeitura, quanto particulares, as ongs”⁷

A ABPF, instituição que administra a ferrovia turística de Guararema, tem como objetivo central a preservação da memória e do patrimônio ferroviário brasileiro, sendo este

⁶ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

⁷ Notícia fornecida por Sandra Regina Olivieri, Secretária de Projetos da Prefeitura Municipal de Guararema, em entrevista, em fevereiro de 2020.

um dos motivos para a instalação do trecho ferroviário em questão. Isso permite à sociedade, consequentemente, ter contato com esse patrimônio, considerado um atrativo de turismo cultural. As ações mantidas pela ABPF são realizadas por meio de voluntariados, em que os participantes são provenientes de vários segmentos da sociedade, tendo, inclusive, a participação de ferroviários aposentados. (SOBRE A ABPF, [2022]).

Os integrantes da ABPF e eventuais colaboradores são os responsáveis pela restauração das locomotivas e vagões que posteriormente são utilizados nos passeios turísticos das ferrovias mantidas pela referida instituição (SOBRE A ABPF, [2022]). Os voluntários que atuam na preservação do patrimônio ferroviário são bastante dedicados à causa ferroviária e têm grande afinidade com esse tema.

A ABPF, gestora da ferrovia turística de Guararema, tem a seguinte missão: “Nossa missão é promover o resgate e a conservação do patrimônio histórico ferroviário brasileiro, disponibilizando os bens à visitação pública, desde que a conservação do bem não seja colocada em risco” (SOBRE A ABPF, [2022]).

A ABPF é caracterizada como uma entidade civil sem fins lucrativos e direcionada para a promoção dos aspectos culturais, históricos e educativos no âmbito ferroviário. Em virtude de ser caracterizada como pessoa jurídica sem fins lucrativos, passou a ser reconhecida como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), com publicação no Diário Oficial da União (DOU), em 24 de dezembro 2004 (SOBRE A ABPF, [2022]). O reconhecimento da ABPF como OSCIP permite que a instituição possa firmar termos de parceria com o poder público (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA..., 2022), bem como receber doação financeira por empresas privadas, com a posterior dedução em imposto de renda (SEBRAE NACIONAL, 2019). Entretanto, a maior parte da renda da ABPF é proveniente dos passeios ferroviários, que ocorrem em diferentes localidades do país.

Em virtude do aspecto preservacionista promovido pela ABPF e dos aspectos culturais e de lazer proporcionados pelos trens turísticos, podemos entender que as ferrovias turísticas funcionam como um elemento de reorganização espacial, dando um novo uso e ressignificando as estruturas que se encontravam sem uso efetivo.

Por isso, o patrimônio cultural ferroviário, que está no cerne de interesse das ferrovias turísticas, é composto por toda a gama de construções e significados remanescentes de outras épocas da ferrovia, que despertam interesse de manutenção nos ambientes em que se materializam e prometem alguma exploração turística. A operação de ferrovias turísticas, portanto, pode ser entendida como elemento contemporâneo integrador das relações sociais proporcionadas pela memória da ferrovia e seu remanescente material, especialmente estações e material rodante.

Some-se a isso a expansão das atividades do setor terciário no atual estágio do capitalismo, de forma que, em casos específicos, o desenvolvimento do lazer e do turismo serem motes para a reorganização espacial. (BRAMBATTI;ALLIS, 2010, p.41)

Apesar do objetivo central da ferrovia turística de Guararema ser a preservação da memória e do patrimônio ferroviário e de as taxas cobradas dos turistas para a realização do passeio serem utilizadas para cobrir os custos das viagens e revertidas para os trabalhos de manutenção e conservação das diversas ferrovias turísticas mantidas pela ABPF, a mercantilização envolvida com a proteção do patrimônio ferroviário é inegável, pois toda uma infraestrutura de comércio voltada para o atendimento dos turistas, como é o caso da vila de Luís Carlos, se faz presente:

As ferrovias turísticas, por mais elementar que possam parecer enquanto atrativos turísticos ou objetos de estudos, ilustram a atual lógica de reprodução do capital, que Harvey (1996) chama de “acumulação flexível”. No bojo da diversificação da atividade turística - principalmente no Brasil dos últimos anos, o patrimônio cultural, em suas variadas representações (inclusive aquelas que se valem de remanescente ferroviários), mercantiliza-se, de maneira que o circuito de valorização da cultura é uma realidade inescapável à compreensão do turismo. (BRAMBATTI;ALLIS, 2010, p. 30)

Para a instalação de um empreendimento turístico como o da referida ferrovia, é necessário que a região ofereça condições para que ocorra o fluxo de turistas para a realização dos passeios, pois as ferrovias necessitam de receita para manter o seu funcionamento. No caso de Guararema, o município está localizado próximo à capital paulista, o que garante fácil acesso à ferrovia turística e, conseqüentemente, receitas para o empreendimento. Para que as ferrovias turísticas consigam se manter, também é necessário o interesse do público pelo tema, visto que a receita financeira é necessária para a manutenção de toda a estrutura. O trem de Guararema tem conseguido tal feito, visto que se trata de um meio de transporte que para muitos é nostálgico, enquanto para as gerações mais novas apresenta uma oportunidade de conhecer um pouco sobre a ferrovia que tanto colaborou para o desenvolvimento do estado de São Paulo.

Por fim, o trecho ferroviário de Guararema pode se tornar mais um referencial para a implantação de ferrovias turísticas, pois conseguiu obter êxito na concretização do projeto turístico e consegue ser financeiramente viável, visto que se mantém em virtude das passagens vendidas para os passeios ferroviários.

5 CONCLUSÃO

As Estradas de Ferro e os passeios ferroviários ainda hoje são de interesse da população, que os busca seja por momentos de lazer ou pela nostalgia que esses passeios proporcionam. Além disso, são importantes remanescentes de um período em que as ferrovias eram o principal meio de transporte de passageiros e de cargas, com destaque para o café. Importante mencionar que o restauro dos trechos ferroviários, bem como o material rodante e construções como estações, oficinas, vilas, entre outros, são importantes para o fortalecimento dessa cultura do país pelo fato de ter colaborado para o desenvolvimento nacional e de representar um período histórico do Brasil.

As estradas de ferro recuperadas para o turismo ajudam a movimentar e fortalecer a economia dos municípios onde estão presentes, principalmente quando se trata de pequenos municípios, visto que são atrativos turísticos. Elas podem ser geradoras de emprego tanto nas ferrovias como no comércio local, onde estão inseridas as ferrovias turísticas, inclusive no âmbito de produtos artesanais.

A criação de novos roteiros turísticos ferroviários ajuda a preservar a memória ferroviária, visto que ao dar novos usos a tais estruturas, elas recebem manutenção frequente, o que colabora para a sua conservação e evita, também, o desgaste que as estruturas sofrem com o tempo e as depredações decorrentes do abandono. Quando inseridas em regiões ambientalmente protegidas, o turismo ferroviário pode ser uma alternativa de exploração sustentável ou de menor impacto ambiental, proporcionando aos turistas o acesso aos bens culturais e ambientais, desde que cuidadosamente planejado para evitar riscos ao meio ambiente.

O turismo ferroviário, quando instalado em municípios predominantemente turísticos, pode fortalecer ainda mais a economia destas cidades, visto que amplia as opções de entretenimento oferecidas aos visitantes e para as ferrovias turísticas é interessante à medida que estes municípios já são regularmente visitados por turistas.

Algumas iniciativas da ABPF, como o passeio turístico ferroviário de Campinas a Jaguariúna, já estão funcionando há bastante tempo, mostrando ser viável o investimento no restauro dos trechos ferroviários utilizados para passeios. Para isso é necessário, contudo, planejamento para a criação de novas linhas turísticas.

Finalmente, destacamos a participação da ABPF, que permitiu a recuperação de alguns trechos ferroviários. Mas, ainda existe um grande número de ferrovias e trechos com potencial

de ressignificação para o turismo, e para que isto ocorra é importante o apoio dos órgãos governamentais e da sociedade à viabilização dos projetos. A captação de recursos das empresas privadas com a possibilidade de dedução em imposto de renda é uma boa alternativa, pois permite que os recursos adquiridos sejam revertidos na manutenção e no restauro das instalações e do material rodante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAMBATTI, Luiz Ernesto. **Trens e turismo**: a origem dos veraneios Hampel e Desvio Blauth. In ALLIS, Thiago. **Ferrovias turísticas: Práticas e possibilidades na América Latina** Caxias do Sul: Meridiano, 2010. p. 30-53.

DI MARCO, Anita Regina; ZEIN, Ruth Verde. **Sala São Paulo**: a arquitetura da música. São Paulo: Alter Market, 2007.

DI RONÁ, Ronaldo. **Transporte no turismo**. Barueri: Manole, 2002.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha de mãe preta**: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1980.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil**: nos cartões postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris, 2005.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

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

STEIN, Stanley J. **Grandeza e decadência do café**: no Vale do Paraíba, com referência especial ao município de Vassouras. São Paulo: Brasiliense, 1961.

VASCONCELLOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação**: Estrada de Ferro Central do Brasil. 6. ed. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.

Teses.

COLOMBI NETTO, Julio. **O declínio das ferrovias e o transporte de passageiros de longo percurso**. 1975. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1975.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**: arquitetura de um complexo produtivo. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SARAIVA, Maria Teresa Kerr. **Estação da Luz**: desenho e realização de um painel para o saguão 2 de acesso as plataformas de trem. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SILVA, Ana Lucia Arantes da. **A arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**: tipologia de remanescente de seu Tronco Oeste. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SILVA, Fernanda dos Santos. **Patrimônio ferroviário em Minas Gerais: bens imóveis**. [2016]. Dissertação (Mestrado Profissional de Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Belo Horizonte, [2016].

SILVEIRA, Adalgiso Silva. **Turismo nas fazendas imperiais do Vale do Paraíba fluminense**. 2007. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SOUZA, Joao Márcio D. **Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **O declínio ferroviário paulista: despojo do trabalho social e abandono racional**. 2015. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

Trabalhos em eventos

GHIRARDELLO, Nilson. Um grande inventário: Estrada de ferro Noroeste do Brasil. In: CONGRESO INTERNACIONAL DE REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y EDIFICACIÓN, 11., 2012, Cascais. **Anais [...]**. Cascais: CICOP, 2012. p. 422-432. Disponível em: <https://www.faac.unesp.br/Home/Pesquisa/EFNOB-KM01408/nilson-cicop.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2019.

Sites

ÁGUA DAS ARARAS HOTEL. Conheça Paraguaçu Paulista. **Água das araras hotel**, Paraguaçu Paulista, [2019?]. Disponível em: <http://www.aguadasararas.com.br/conheca/paraguacu-paulista/>. Acesso em: 6 nov. 2019

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Passeio de Maria Fumaça. **ABPF**, São Paulo, [2019?]. Disponível em: http://www.abpfsp.com.br/passeio_trem.htm. Acesso em: 24 out. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Trem dos imigrantes. **ABPF**, São Paulo, [2020?]. Disponível em: < http://www.abpfsp.com.br/passeio_trem.htm >, acesso em 14 de fev. 2020.

APRECESP, [20--?]. Disponível em: <http://aprecesp.com.br/paraguacupaulista>, acesso em 06 de nov. de 2019.

ATRAÇÕES de Paranapiacaba. **Prefeitura de Santo André**, Santo André, 12 abr. 2013. Disponível em: <https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/acoes-e-programas-sgrpp/34->

secretarias/paranapiacaba-e-parque-andreense/270-atraco-es-de-paranapiacaba. Acesso em: 24 out. 2019.

CABOOSE. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/caboose/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

CAMERA MUNICIPAL DE GUARAREMA, Dados Gerais, Disponível em : <https://cmguararema.sp.gov.br/dados-gerais/>. Acesso em: 28 jul. 2022.

CAMPINAS. **ABPF**, São Paulo, [201-]. Disponível em: <http://www.abpf.com.br/campinas/>. Acesso em: 6 mar. 2020.

CARRO PI-3102. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/carro-pi-3102/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

CARROS. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/carros/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

COMPANHIA paulista de estradas de ferro. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970ciaPaulista.shtml>. Acesso em: 18 mai. 2022.

COMPANHIA mogiana de estradas de ferro – CMEF. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970ciaMogiana.shtml>. Acesso em: 18 mai. 2022.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO TREM REPUBLICANO. O consórcio. **Citrem**, São Paulo, [20--]. Disponível em: <http://citrem.sp.gov.br/o-consorcio/>. Acesso em: 3 mar. 2020.

CULTURA JUNDIAÍ. Estação ferroviária de Jundiaí. **Cultura Jundiaí**, Jundiaí, [20--]. Disponível em <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/patrimonio-historico/centro-historico/estacao-ferroviaria/>. Acesso em 24 de out. 2019

CULTURA JUNDIAÍ. Museu da Cia. Paulista. **Cultura Jundiaí**, Jundiaí, [20--]. Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/museu-da-cia-paulista/>. Acesso em: 1 nov. 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Ferrovias históricas. **DNIT**, Brasília, DF, [2020]. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 12 fev. 2020.

EKOS BRASIL. Parque natural municipal Nascentes de Paranapiacaba. **Ekos Brasil**, São Paulo, c2019. Disponível em: <https://ekosbrasil.org/parque-nascentes-paranapiacaba/>. Acesso em: 24 out. 2019.

ESTAÇÃO ferroviária Guararema. **Prefeitura de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <http://www.guararema.sp.gov.br/turismo/ponto-turistico/estacao-ferroviaria-guararema.php>. Acesso em: 16 jan. 2020.

ESTAÇÃO ferroviária de Luís Carlos. **Prefeitura de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <http://www.guararema.sp.gov.br/turismo/ponto-turistico/estacao-ferroviaria-de-luis-carlos.php>. Acesso em: 16 jan. 2020.

ESTAÇÕES ferroviárias da linha tronco em 1960. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sp-CPEF-Paulista/Linha-Tronco-Jundiá-Colombia.shtml>. Acesso em: 14 nov. 2019.

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO, **Apresentação**, Campos do Jordão, [2019]. Disponível em: <http://www.efcj.sp.gov.br>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO, **Roteiros Turísticos Ferroviários**. Campos do Jordão, [2019]. Disponível em <http://www.efcj.sp.gov.br>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO, **Passeio da Maria-Fumaça atrai turistas em Campos do Jordão**. Campos do Jordão, [2019]. Disponível em : <http://www.efcj.sp.gov.br>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO, **Teleférico, parques, pedalinho e centro de memória ferroviária**. Campos do Jordão, [2019]. Disponível em : <http://www.efcj.sp.gov.br>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

ESTRADA de ferro Central do Brasil. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898redeEFCB.shtml>. Acesso em : 12 de jul. 2022.

ESTRADA DE FERRO DO NORTE. *In*: WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2020]. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_do_Norte. Acesso em: 16 ago. 2019.

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA. Quem somos/história. **EF Perus-Pirapora**, São Paulo, [201-]. Disponível em: <https://efperuspirapora.blogspot.com/>. Acesso em: 22 nov. 2019.

EXTENSÃO e datas de abertura dos trilhos do tramway da Cantareira por trechos, até 1944. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1944-datas-abertura-trilhos/EFS-Tramway-Cantareira.shtml>. Acesso em: 6 mar. 2020.

GABLER, Louise. Estrada de Ferro Dom Pedro II. **Mapa**, Rio de Janeiro, 11 nov. 2016. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>. Acesso em: 9 ago. 2019.

GALERIA de imagens. **Trem de Guararema**, [20--]. Disponível em : <https://www.tremdeguararema.com.br/galeria-de-imagens/>. Acesso em 12 de jul. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias do Brasil. **Estações ferroviárias**, Santana de Parnaíba, [20--]. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acesso em: 24 out. 2019.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias do Brasil. **Ribeirão Pires**, [20--]. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/ribpires.htm>: 12 jul. 2022.

HISTÓRIA. **Prefeitura Municipal de Bauru**, Bauru, c2022. Disponível em: <http://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/historia.aspx>. Acesso em: 27 nov. 2019.

INFORMAÇÕES. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/informacoes/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. População Guararema. **IBGE**, Brasília, DF, [2021]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/guararema/panorama>. Acesso em: 28 jul. 2022.

IPATRIMÔNIO. São Paulo – estação da luz. **Ipatriônio**, [S. l.], [201-]. Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/?p=45>. Acesso em: 20 mai. 2022.

LINHA tronco. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sudeste-CMEF/linha-tronco-Campinas-Ribeirao-Preto.shtml>. Acesso em: 14 nov. 2019.

LOCOMOTIVA 353. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/locomotiva-353/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

LOCOMOTIVA 7202. **Trem de Guararema**, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/locomotiva-7202/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

MAPA do ramal de São Paulo. **Centro-Oeste Brasil**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efcb-Ramal-Sao-Paulo-0-Rio-Janeiro-Sao-Paulo.shtml>. Acesso em: 17 de jul. 2022.

MARIA FUMAÇA CAMPINAS. A ABFP. **Maria Fumaça Campinas**, Campinas, c2022a. Disponível em: <http://www.mariafumacacampinas.com.br/abpf/>. Acesso em: 14 nov. 2019.

MARIA FUMAÇA CAMPINAS. Datas, horários e tarifas. **Maria Fumaça Campinas**, Campinas, c2022b. Disponível em: <http://www.mariafumacacampinas.com.br/descricao-do-passeio/datas-horarios-e-tarifas/>. Acesso em: 14 nov. 2019.

MARIA FUMAÇA CAMPINAS. Descritivo do passeio. **Maria Fumaça Campinas**, Campinas, c2022c. Disponível em: <http://www.mariafumacacampinas.com.br/descricao-do-passeio/>. Acesso em: 14 nov. 2019.

MASSA. Fotos antigas da cidade de São Paulo. In: MASSA. **Italianadas em Sampa**. São Paulo, 23 jul. 2013. Disponível em: <http://italianadas.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-da-cidade-de-sao-paulo.html>. Acesso em: 18 mai. 2022.

MEU TRANSPORTE CPTM. **Guararema passara a contar com passeio de Maria Fumaça**. Disponível em: <http://meustransportecptm.blogspot.com/2015/08/guararema-passara-contar-com-passeios.html>. Acesso em : 26 de julho 2022.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. Organização da sociedade civil de interesse público – Oscip: qualificação. **Governo Federal**, Brasília, DF, [2022]. Disponível em: <https://www.justica.gov.br/seus-direitos/politicas-de-justica/entidades/oscip-1>. Acesso em: 15 jan. 2020.

MOVIMENTO DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA SOROCABANA. Trem dos operários. **MPF Sorocabana**, Sorocaba, c2022. Disponível em: <http://mpfsorocabana.org.br/trem-dos-operarios/>. Acesso em: 11 jul. 2022.

MULTI RIO. Expansão cafeeira no Vale do Paraíba, política Saquarema e escravidão. **MultiRio**, Rio de Janeiro, [200-?]. Disponível em: <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/estude/historia-do-brasil/brasil-monarquico/91->

per%C3%ADodo-regencial/8941-a-%C3%A1frica-civiliza,-a-pol%C3%ADtica-saquarema,-a-escravid%C3%A3o-e-a-expans%C3%A3o-cafeeira-no-vale-do-para%C3%ADba. Acesso em: 10 out. 2019.

MUSEU da companhia paulista. **Museus ferroviários SP**, São Paulo, c2022. Disponível: <http://museusferroviarios.net.br/museus-ferroviarios/museu-jundiai/>. Acesso em: 18 mai. 2022.

MUSEU ferroviário Francisco Aureliano de Araújo. **Museus ferroviários SP**, São Paulo, c2022. Disponível em: <http://museusferroviarios.net.br/museus-ferroviarios/museu-araraquara/>. Acesso em: 18 mai. 2022.

OBA, Juliana. O que tem na estação? Saiba tudo o que rola no espaço da ferroviária em Bauru. **Social Bauru**, Bauru, 9 abr. 2018. Disponível em: <https://www.socialbauru.com.br/2018/04/09/alem-da-estacao-tudo-que-rola-ferroviaria-bauru/>. Acesso em: 27 nov. 2019.

PINTO, Tales dos Santos. Raízes do café no Brasil. **Brasil Escola**, [S. l.], [20--]. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/historia/o-cafe-no-brasil-suas-origens.htm>, acesso em 10 de outubro de 2019

PORTAL VALE DO CAFÉ. Sobre o vale do café: conheça a região. **Portal Vale do Café**, Vale do Paraíba Sul Fluminense, [20--]. Disponível em: https://www.portalvaledocafe.com.br/sobre_o_vale_do_cafe.asp. Acesso em: 10 out. 2019.

PREFEITURA DE BAURU. Prefeitura libera a segunda parcela pela aquisição de área que inclui o prédio da estação ferroviária. **Prefeitura de Bauru**, Bauru, 15 abr. 2011. Disponível em: <https://www2.bauru.sp.gov.br/Materia.aspx?n=4026>. Acesso em: 18 mai. 2022.

PREFEITURA DE BAURU. Conheça o museu ferroviário regional de Bauru. **Prefeitura de Bauru**, Bauru, 24 mai. 2019. Disponível em: <https://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=33918>. Acesso em: 18 mai. 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DE PIRAÍ. Caminhos de ferro: inventário histórico. **Prefeitura de Barra do Piraí**, Barra do Piraí, 3 out. 2014. Disponível em: https://www.barradopirai.rj.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=576:caminhos-de-ferro-inventario-historico&catid=10&Itemid=160. Acesso em: 14 ago. 2019.

PROGRAMA DE AÇÃO CULTURAL. Perguntas e respostas. **Proac**, São Paulo, c2022. Disponível em: http://www.proac.sp.gov.br/faq_icms/. Acesso em: 2 mar. 2020.

PROJETO “a volta do trem das onze”: visita ao eco-museu com passeio de maria fumaça e muito mais. **EF Perus-Pirapora**, São Paulo, 22 jun. 2017. Disponível em: <https://efperuspirapora.blogspot.com/>. Acesso em: 18 mai. 2022.

PROJETO turístico cultural trem caipira. **Prefeitura Municipal São José do Rio Preto**, São José do Rio Preto, [20--]. Disponível em: <https://www.riopreto.sp.gov.br/tremcaipira/#viagem>. Acesso em: 21 jan. 2020.

RIO DE JANEIRO AQUI. Central do Brasil | Estação D. Pedro II. **Rio de Janeiro Aqui**, Rio de Janeiro, [20--]. Disponível em: <https://www.riodejaneiroaqui.com/pt/central-do-brasil.html>. Acesso em: 9 ago. 2019.

SEBRAE NACIONAL. Entenda o que são as OSCIPs e como elas funcionam. **Sebrae**, [S. l.], 2 abr. 2019. Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/bis/oscip-organizacao-da-sociedade-civil-de-interesse-publico,554a15bfd0b17410VgnVCM1000003b74010aRCRD#:~:text=Uma%20OSCIP%20%C3%A9%20uma%20qualifica%C3%A7%C3%A3o,entidades%20t%C3%ADpicas%20do%20terceiro%20setor>. Acesso em: 15 jan. 2020.

SOBRE a ABPF. **ABPF**, São Paulo, [2022]. Disponível em: <http://www.abpf.com.br/inicio/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

TRAJETO. **Trem de Guararema**, Guararema, [20--]. Disponível em: <https://www.tremdeguararema.com.br/trajeto/>. Acesso em: 16 jan. 2020.

TRAJETOS. **CPTM**, São Paulo, [entre 2015 e 2021]. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/ExpressoTuristico/Trajetos/Paginas/Trajetos.aspx>. Acesso em: 24 out. 2019.