

CEETEPS – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
ETEC João Gomes de Araújo
Curso Técnico em Administração

**A Concessão do Complexo Ferroviário EFCJ e sua Contribuição para o
Incremento do Turismo em Pindamonhangaba - SP**

Ana Luiza da Costa Silva¹
Izabelli Matos de Oliveira²
Geovany Gomes Felipe dos Santos³
João Pedro de Paiva Rodrigues⁴
Luan Gabriel Machado dos Santos⁵
Marcus Vinícius da Silva Alves⁶

RESUMO:

O artigo analisa a concessão do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) e seu impacto no turismo em Pindamonhangaba, São Paulo. A pesquisa destaca a relevância da reativação da ferrovia para o desenvolvimento econômico e turístico da região, abordando fatores como valorização do patrimônio cultural, geração de empregos e integração regional. Além disso, explora os desafios e oportunidades da concessão, incluindo questões políticas, ambientais e socioculturais. A metodologia utilizada envolve uma abordagem bibliográfica e quali-quantitativa, permitindo uma análise detalhada dos impactos da reativação da ferrovia, além de coletar as informações com as secretarias da Prefeitura de Pindamonhangaba – SP responsáveis nesse processo. O artigo conclui que a concessão da EFCJ pode trazer benefícios significativos para Pindamonhangaba e cidades vizinhas, desde que bem estruturada e planejada.

¹ Aluna do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - ana.silva6077@etec.sp.gov.br

² Aluna do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - izabelli.oliveira2@etec.sp.gov.br

³ Aluno do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - geovany.santos@etec.sp.gov.br

⁴ Aluno do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - joao.rodrigues442@etec.sp.gov.br

⁵ Aluno do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - luan.santos349@etec.sp.gov.br

⁶ Aluno do curso Técnico em Administração na ETEC João Gomes de Araújo - marcus.alves11@etec.sp.gov.br

Palavras-chave: Concessão; Estradas de Ferro; Turismo; Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT:

This article analyzes the concession of the Campos do Jordão Railway Complex (EFCJ) and its impact on tourism in Pindamonhangaba, São Paulo. The research highlights the relevance of the reactivation of the railway for the economic and tourism development of the region, addressing factors such as valorization of cultural heritage, job creation and regional integration. In addition, it explores the challenges and opportunities of the concession, including political, environmental and sociocultural issues. The methodology used involves a bibliographic and quali-quantitative approach, allowing a detailed analysis of the impacts of the reactivation of the railway, in addition to collecting information from the departments of the City Hall of Pindamonhangaba – SP responsible for this process. The article concludes that the concession of the EFCJ can bring significant benefits to Pindamonhangaba and neighboring cities, as long as it is well structured and planned.

Keywords: Concession; Railways; Tourism; Regional Development.

1. INTRODUÇÃO

A estrada de ferro Campos do Jordão (EFCJ) foi inaugurada em 1914 com o objetivo inicial de transportar enfermos de Pindamonhangaba para os sanatórios de cura em Campos do Jordão. Em 1924 a ferrovia foi eletrificada, substituindo assim as locomotivas a vapor e os trens movidos a gasolina por veículos ferroviários elétricos. A partir da década de 1970 teve seu uso direcionado para o turismo e o transporte de passageiros. Com a chegada da covid-19 em meados de 2020, a estrada de ferro foi alvo de furtos, resultando assim na subtração de 30 quilômetros de cabos da rede aérea e na derrubada de mais de cem postes. Desde os acontecimentos, a ferrovia está inoperante em 60% do percurso, entre Pindamonhangaba e Santo Antônio do Pinhal. Conforme o tempo a linha férrea foi sendo prejudicada, feito a diminuição dos

passeios turísticos e impactando os problemas econômicos e sociais. Nesse contexto, faz-se necessário analisar as oportunidades turísticas e econômicas para cidade de Pindamonhangaba com a reativação da estrada de ferro Campos do Jordão (EFCJ), não somente pela visão empresarial, mas também pela visão dos cidadãos Pindense.

Problematização

De que forma a concessão do Complexo Ferroviário EFCJ pode contribuir para o aumento do turismo em Pindamonhangaba, e quais são os possíveis impactos econômicos e sociais dessa iniciativa na cidade?

Hipóteses

- A concessão e revitalização do complexo ferroviário atrairão mais turistas para Pindamonhangaba, devido ao apelo histórico e cultural das viagens de trem.
- O incremento do turismo resultará em maior movimentação econômica nos setores de hospedagem, alimentação e comércio local.
- A reativação do complexo ferroviário promoverá a valorização e preservação do patrimônio histórico da cidade, fortalecendo a identidade cultural local.
- O aumento das atividades turísticas e a necessidade de manutenção e operação do complexo ferroviário gerarão novos postos de trabalho na região.
- A concessão poderá promover a integração de Pindamonhangaba com outras cidades turísticas da região, criando roteiros integrados e fortalecendo o turismo regional.

Objetivo Geral

Identificar os possíveis impactos econômicos e sociais com a reativação da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) no município de Pindamonhangaba e região.

Objetivos específicos:

- Analisar as causas da paralisação das linhas férreas.
- Quais foram os impactos da paralisação.
- Quais seriam as medidas de prevenção e conservação das linhas férreas.
- Quais serão os benefícios da reativação das linhas.
- De qual modo será feita a reativação das linhas férreas EFCJ.

Justificativa O proposto trabalho tem como finalidade analisar as oportunidades turísticas econômicas para a cidade de Pindamonhangaba com a reativação da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ). Trata-se de um importante esforço administrativo da cidade com vistas ao aumento no fluxo de turistas, impulsionando setores como hotelaria, gastronomia e comércio. A viabilidade do trabalho é garantida pois vários secretários da administração pública pindense estão envolvidos nessa concessão garantindo a farta informação e documentação para a elaboração do trabalho.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 CONCEITOS DE CONCESSÃO PÚBLICA

A Definição de Concessão pública se dá pela Lei N° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe no seu art.1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. (Brasília, 13 de fevereiro de 1995, cap. 1).

Em suma, a Lei define a concessão de duas formas:

I. Concessão de serviço público: conforme disposto no art.2º no seu inciso II

A delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado. (Brasília, 13 de fevereiro de 1995, cap. 1).

II. Concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: posto em seu art.2º no seu inciso III

Concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado; (Redação dada pela Lei nº 14.133, de 2021)

Dessa maneira, para a delegação de concessão de serviço público, será mediante licitação na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, ou seja, é utilizada quando são serviços que demandem de maiores aplicações. Além disso, não poderá ser aplicada por pessoas físicas, somente por pessoas jurídicas ou consórcios de empresas. Também, vale salientar que é celebrada por meio de contrato administrativo tendo consigo prazo determinado.

A lei N° 14.273, de 23 de dezembro de 2021, “Lei das Ferrovias”, dispõe em seu art.1º dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a elas associadas e dá outras.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem por autoridade a concessão de outorga da infraestrutura de rodovias e ferrovias, no âmbito federal. Além da estruturação de novas outorgas, prevista na Lei nº 10.233/2001, há também a possibilidade de prorrogação antecipada dessas concessões, prevista na Lei nº 13.448/2017.

Além do mais, a definição de priorização dos projetos é feita desde meados de 2016 pelo Programa de parcerias de investimentos (PPI), que foi convertida na Lei nº

13.334/2016, para ampliação da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização, ou seja, em termos gerais, a lei visa promover a modernização, a incrementação e efetividade dos serviços ferroviários no Brasil.

Ademais por meio de Decretos, o PPI define à ANTT, os empreendimentos públicos federais de infraestrutura ferroviária e rodoviária qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estrutura, licitação e contratação.

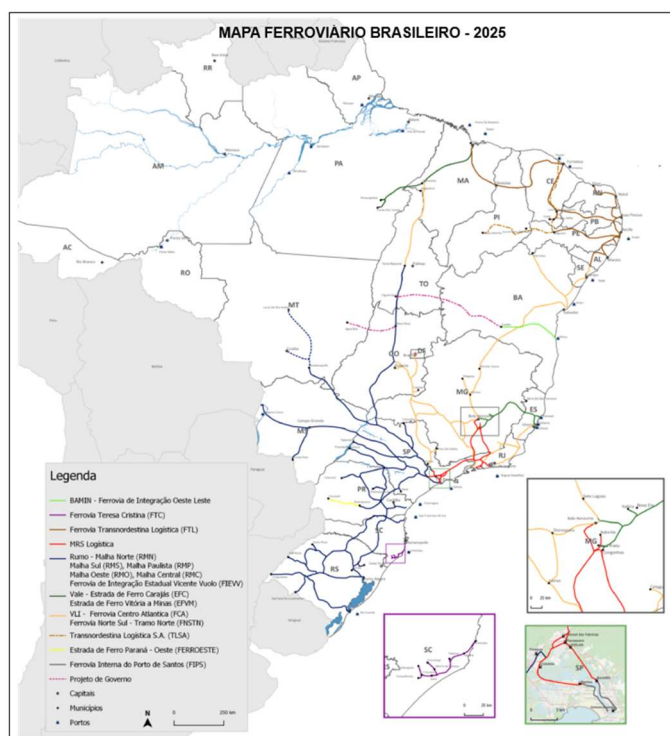


Figura 1 – Mapa Ferroviário Brasileiro

Fonte: Adaptado de Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF (2025)

2.1.1 Parceria Pública Privada

No Brasil a Parceria Pública Privada (PPP) foi estabelecida pelo governo do Presidente Lula em 2004, por meio da Lei Federal N° 11.079/04, denominada Lei de Parceria Público Privada. O modelo reside em uma forma de provisão de infraestruturas e serviços públicos em que o parceiro privado é responsável pela elaboração do projeto, financiamento, construção e operação de ativos que

posteriormente são transferidos ao Estado. A medida busca propiciar maior atratividade para o setor privado em setores carentes de investimentos públicos. A legislação estabelece normas gerais para essa forma de contrato administrativo de concessão a ser celebrado entre o poder público e a iniciativa privada (PECI e SOBRAL, 2006).

Além disso, a Parceria Pública Privada admite que ocorra contraprestações financeiras do parceiro público ao parceiro privado. Conforme a lei N° 11.079, de 30 de dezembro de 2004, em seu art. 2º, § 4º, dispõe que:

É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I - Cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); (Redação dada pela Lei nº 13.529, de 2017)

II – Cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III – que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

2.2 Histórico e evolução da Ferrovia EFCJ

A Estrada de Ferro campos do Jordão (EFCJ) teve sua origem em 1910, com o intuito de facilitar o transporte das pessoas doentes de tuberculose em Campos do Jordão, devido a criação de uma vila sanitária na cidade, e a sua ideia surgiu dos médicos sanitaristas Emilio Ribas e Victor Godinho.

Além disso, antes da criação da Estrada de Ferro o meio de transporte das pessoas de Campos do Jordão era precário, sendo assim, as pessoas eram carregadas em uma estrutura de madeira com cobertura de lona que encaixavam em animais ou levados por pessoas, chamadas de banguês, de Pindamonhangaba até o Piracuama. (PINDAMONHANGABA. Secretaria de Educação, 2025).

2.2.1 Processo de concessão e principais mudanças na gestão

Após o Estado Novo, teve um fortalecimento da gestão da ferrovia. O Governo federal a ter mais autonomia sobre as linhas férreas, com o processo de nacionalização e

centralização do transporte ferroviário no Brasil. Com isso, o papel desempenhado pelas empresas privadas foi diminuindo.

Nesse espaço de tempo, a administração da EFCJ tinha como foco atender à demanda do transporte das seguintes mercadorias: grãos, minério, dentre outros produtos industriais, e também no transporte de passageiros. (VASCONCELOS, 2025).

2.3 Turismo Ferroviário no Brasil

O turismo ferroviário no Brasil surgiu com a iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, popularmente conhecido como Barão de Mauá, em 30 de abril de 1854. A princípio a ferrovia tinha como objetivo ligar os fundos da Baía de Guanabara a Raiz da Serra da Estrela, isso no Estado do Rio de Janeiro. Já, nos últimos centos e sessenta anos, desde a sua implantação no Brasil a ferrovia passou por muitos momentos históricos relacionados ascendência desse modo de transportes na distribuição modal da matriz de transportes nacional, e a segunda marcada como declínio, especificamente se for considerada a oferta de serviços para passageiros. (BRITO, Paloma de Santos).

Ademais, o Sistema turístico tem como sua definição o conjunto das seguintes partes: superestrutura; demanda turística; infraestrutura; atrativos; equipamentos e instalações; comunidade receptora. O que pode contribuir para se analisar a dimensão histórica que a ferrovia apresenta para o desenvolvimento do turismo ferroviário. Este é o caso da adoção do nome “Maria Fumaça” no Brasil para se tratar de locomotiva a vapor, ou seja, faz parte da cultura popular brasileira.

Além disso, existem diversas ferrovias turísticas conectadas por todo o Brasil, dentre elas pode-se destacar: Trem das águas ; Estrada de ferro Tiradentes/São João del Rei; Trem da Serra da Mantiqueira; Trem do Corcovado; Trem Cultural dos Imigrantes; Trem de Guararema; Maria Fumaça Campinas – Jaguariúna; Trem Republicano Itu / Salto; Expresso Turístico da Luz

2.4 Impactos positivos da Concessão no Desenvolvimento Turístico

Com a concessão EFCJ, poderá trazer diversos benefícios para a população e para os turistas de Pindamonhangaba, como por exemplo a recuperação da história da ferrovia, podendo proporcionar uma melhor experiência cultural, acerca da memória da ferrovia, assim como a toda ambientação das estações com referências históricas e regionais, além da preservação do patrimônio histórico local; Maior atividade econômica local, com novos comércios nas estações ou ao seu redor podem surgir ao longo do tempo, como por exemplo lojas de pequeno porte e cafés, com isso, também poderá ocorrer uma dinamização de áreas urbanas, geração de empregos diretos e indiretos, além de estimular a economia local, com feiras de artesanato, etc; fomento do turismo, com a possibilidade de roteiros turísticos locais, com isso, promovendo a cultura, história e a gastronomia local, em vista que, Pindamonhangaba é uma cidade Histórica e muito rica em sua cultura. (Governo do Estado de São Paulo, 2025).

2.5 Potencialidades e desafios para o crescimento do turismo na região de Pindamonhangaba - SP

A cidade de Pindamonhangaba tem uma grande capacidade turística, pelas inúmeras comidas atrativas, suas belezas naturais sendo uma delas a serra da Mantiqueira que faz muito sucesso se tratando de ponto turístico tendo também o seu posto de patrimônio cultural.

Com a intenção de melhorar as vias rodovias e a estrutura dos transportes rodoviários, a divulgação das linhas férreas caiu no esquecimento, mesmo necessitando de um desenvolvimento sustentável, então mesmo sendo vantajosa a linha ferroviária enfrenta alguns desafios como estes, que causaram o seu próprio desligamento.

Mas nem tudo está perdido, ao ultrapassar esses desafios, a cidade pode voltar a aproveitar o turismo e desfrutar das coisas boas que ele tem a oferecer para as empresas e comércios, de forma sustentável e contínua. (PINDAMONHANGABA. Prefeitura Municipal. 2025.)

2.6 Estradas de Ferro para turismo que estão ativas

No Brasil há diversos trens turísticos espalhados pelo seu território, dentre esses trens que estão ativos os seguintes:

- Trem das águas
- Estrada de ferro Tiradentes/São João del Rei
- Trem da Serra da Mantiqueira
- Trem do Corcovado
- Trem Cultural dos Imigrantes
- Trem de Guararema
- Maria Fumaça Campinas – Jaguariúna
- Trem Republicano Itu / Salto
- Expresso Turístico da Luz
- Serra Verde Express
- Trem do Vinho
- Bonde de Santa Teresa
- Trem da Estrada Real
- Mariana
- Trem do Forró
- SESC Mineira Grussai
- Bonde Monte Serrat
- Trem Princesa Isabel
- Trem da Serra do Mar
- Trem das Termas
- Trem do Contestado

Na história do desenvolvimento das cidades brasileiras, as ferrovias desempenharam um papel como elementos estratégicos de conexão dos territórios por onde passam, e desenvolvimento socioeconômico. Durante algumas décadas, foram responsáveis pela caracterização de cidades e de regiões, pois promoveram transformações nos territórios por elas atravessadas e, em muitos casos, pela fundação de novos municípios. São exploradas as possibilidades do turismo como fonte geradora de

desenvolvimento local e do patrimônio, conceituando-se o turismo e o desenvolvimento local, e demonstrando as fragilidades e vulnerabilidades da implementação da atividade turística nos territórios. (Fraga, 2011).

2.7 Turismo em Pindamonhangaba – SP

A princípio, Pindamonhangaba por volta do século XVIII, se tornou um centro comercial e político essencial, devido ao acesso curto entre Minas Gerais e São Paulo, logo depois, em meados do século XIX, a cidade vivenciou o auge do período da cafeicultura, por consequência, trouxe muitas riquezas e progresso para o município. Além disso, nesse mesmo período Pindamonhangaba obteve o título de Princesa do Norte.

Ademais, a cidade não ficou acomodada, o município passou por várias modernizações e reinvenções, como resultado, Pindamonhangaba conseguiu se destacar em várias áreas, como na educação, indústria, cultura e turismo.

Mas também a cidade conserva e valoriza muito a sua cultura, proporcionando eventos como o Festival de inverno, a Festa do Divino, a Festa do Peão e o Carnaval. Além de oferecer diversas atrações turísticas, como o próprio Parque da Cidade, Bosque da Princesa, o Palacete 10 de julho, o Museu Histórico, o Parque Aquático Happy Kids e o Parque natural do Trabiçu.

Em suma, Pindamonhangaba é uma cidade histórica, com um potencial enorme, uma cidade que possui tradição, mas também tem inovação, como por exemplo os totens de realidade aumentada que são utilizados para amplificar a experiência turística das pessoas. (PINDAMONHANGABA. Prefeitura Municipal, 2025)

2.8 DIFICULDADES E OPORTUNIDADES

FATORES	DIFICULDADES	OPORTUNIDADES
Político Econômico	- Articulação Intermunicipal e Estadual	O projeto consegue ter um grau de investimento grande, que

	- Divergências sobre o Escopo e Fases da Concessão	visa revitalizar e modernizar a infraestrutura ferroviária.
Ambiental Tecnológico	- Forte risco de poluição sonora entre a sociedade vizinha - Alta chance de desmatamento devido a infraestrutura que está sendo desenvolvida	- Aprimoramento da via. - Renovação do material rodante. - Melhorias no sistema tecnológico. - Novo pátio operacional.
Sociocultural	- Dificuldades na parte de atendimento aos turistas, tendo má experiência para atender. - Necessidade de construções de novas estruturas e infraestruturas férreas para dar suporte às operações	Oportunidade de um campo aberto para imagens, teatros e objetos históricos de tradição da cidade para ser mostrada e engajada pelos turistas.

Quadro 1 – Dificuldades e Oportunidades da concessão de Estradas de Ferro

Fonte: Adaptado de ARTESP, 2025

3. METODOLOGIA

Pesquisa exploratória, esta consiste em explorar, com uma busca profunda, utilizando levantamento bibliográfico coletando o máximo de informações possíveis sobre o assunto, e principalmente através de pesquisas e /ou entrevistas com pessoas da área e eventualmente com aquelas que tenham tido experiência se tratando da temática. (TUMELERO, 2019).

A metodologia quali-quantitativa, conforme Minayo (2009) assegura que há uma relação fértil e frutuosa entre abordagens quantitativas e qualitativas e que devem ser vistas em oposição complementar. A cerca do assunto especificamente, a pesquisa quali-quantitativa possibilita analisar as outras linhas férreas que temos no Brasil, assim

como a opinião dos colaboradores e até mesmo dos locais sobre a reativação da estrada de ferro EFCJ. (Rodrigues, Oliveira & Santos, 2021, p. 169).

A metodologia bibliográfica, sendo a coleta de dados o cerne da mesma. As fontes utilizadas na pesquisa implicaram em consultas a: artigos, livros, publicações periódicas, artigo da internet, entre outros instrumentos que também tiveram importância para uma melhor abordagem do tema proposto. Essa pesquisa naturalmente advém de temas e trabalhos já existentes que auxiliarão a novas pesquisas, isto é, buscar materiais feitos por outros autores e utilizar como norteadores (OLIVEIRA, 2022).

4. Resultados e Discussão

Essa pesquisa foi realizada com enfoque na pesquisa exploratória, quali-quantitativa e pesquisa bibliográfica com o objetivo de apresentar os possíveis impactos econômicos e sociais com a reativação da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) no município de Pindamonhangaba. Durante o período compreendido entre abril e maio de 2025, foram entrevistados os secretários de várias secretarias que estão envolvidas no processo de concessão pública. A intenção dos autores era a de confrontar os dados da prefeitura com o processo público que está sendo conduzido e tentar levantar as intenções e resultados esperados dessa operação. As entrevistas serão reproduzidas abaixo:

Na Secretaria de Mobilidade, a entrevistada foi a senhora Luciana Viana, responsável pela secretaria.

Quais são as medidas de prevenção e conservação adequadas para uma linha férrea?

Resposta da entrevistada: Precisaria ter um custo de manutenção, o transporte teria que fornecer custo de manutenção para que possa ser mantido.

Quais são os benefícios da reativação da ferrovia?

Resposta da entrevistada: seria totalmente ligado ao turismo, favorecendo para os turistas, e que possa ter lucro. Por conta de seus passeios, paradas e conforto aos passageiros, fazendo que tenha um retorno financeiro bom.

Que melhorias deveriam ser feita para melhorar a mobilidade de Pinda?

Resposta da entrevistada: melhorando o intermodal dos transportes, aliando vias de bicicletas, e melhorando também a sustentabilidade da cidade.

Na Secretaria de Turismo, o entrevistado foi o senhor Fabio Vieira, responsável pela secretaria.

Pinda suportaria os turistas por conta dessa nova reativação que supostamente pode vir?

Resposta do entrevistado: sim, suportaria, porém, teria que melhorar na infraestrutura dos imóveis e comércio, proporcionando uma lucratividade para Pinda e trazendo conforto aos turistas.

Quais seriam os desafios e as oportunidades no contexto sociocultural de Pindamonhangaba?

Resposta do entrevistado: tem que estar estruturado para receber os turistas, já as oportunidades, seriam que os turistas iriam conhecer a cidades com outros olhares, porque nós temos os teatros, festas tradicionais de grandes, então basicamente esse cenário é propício para o turismo.

Segundo a Equipe do Núcleo de Comunicação da Estrada de Ferro Campos do Jordão, A Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) é uma empresa ferroviária de serviços turísticos e de transporte de passageiros vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo.

Lamentavelmente, desde maio de 2021, a operação dos trens da EFCJ em Pindamonhangaba está paralisada devido a ferrovia ter sido alvo de uma série de furtos de cabos da rede aérea, que fornece energia para o funcionamento dos trens. Como consequência, desde esta data, foram afetados o serviço turístico “Trem Turístico Piracuama” e o serviço de transporte público “Trem de Subúrbio”, os dois trens que circulavam no trecho de 20km entre o centro de Pindamonhangaba e o bairro Piracuama.

Empenhada em evitar novos danos ao seu patrimônio e aumento da segurança ao longo da via permanente, a EFCJ realizou a contratação de uma ronda motorizada para vigilância, além de oferecer suporte às autoridades policiais que investigaram os casos. A equipe de manutenção da Estrada de Ferro também realiza limpeza periódica e constante do entorno da ferrovia para conservação das áreas da via permanente, além da zeladoria dos prédios no trecho.

Está em andamento um processo de concessão da Estrada de Ferro Campos do Jordão, realizado pela Secretaria de Parceria e Investimentos do Governo do Estado de São Paulo.

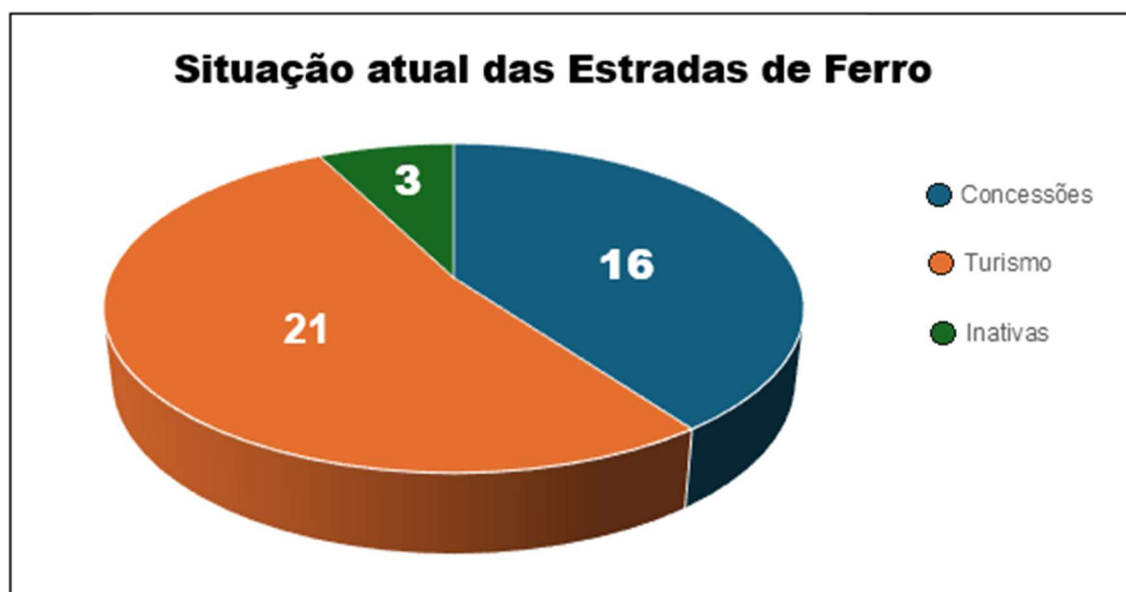


Gráfico 1 - Situação atual das Estradas de Ferro

Fonte: Adaptado de Fraga (2011) e ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (2025)

De acordo com os dados das pesquisas obtidas de várias fontes, temos o total de 16 concessões atualmente no Brasil, dentro disso, temos mais 21 linhas férreas voltadas exclusivamente para o transporte de pessoas e turismo e apenas 3 linhas férreas inativas atualmente, com a exceção da Estrada de Ferro Campos do Jordão que está em processo de concessão.

5. Considerações Finais

Diante do exposto, nota-se que a concessão EFCJ será de suma importância para Pindamonhangaba, visto que a ferrovia está atualmente desativada, porém está em

processo de concessão. A partir disso, foi possível levantar dados sobre a futura reativação, e ter uma visão mais clara sobre todas as mudanças que podem acontecer em virtude da concessão, sendo possível observar também os benefícios que Pindamonhangaba absorverá, tanto para os moradores e comerciantes locais, mas também para a cidade em um todo.

Ademais, após o estudo do presente tema, foi possível compreender que a concessão não traz consigo apenas benefícios, mas também custos e despesas operacionais para a área de administração pública e para a cidade de Pindamonhangaba. Porém, os benefícios sociais e econômicos obtidos por todos os municípios envolvidos na concessão, superariam os custos e as despesas operacionais, beneficiando assim, todas as cidades envolvidas na concessão, tanto em termos de mutabilidade quanto de ampliação regional.

Destarte das delimitações do tema, que foi objeto de estudo, é possível observar os inúmeros benefícios que serão trazidos pela concessão da Estrada de Ferro de Campos do Jordão (EFCJ) para todas as cidades participantes.

Em suma, vale salientar-se que apesar do crescimento do município de Pindamonhangaba nos últimos anos, tanto na sua infraestrutura quanto no número de serviços em que são disponíveis na cidade, como por exemplo restaurantes, hotéis e serviços atrativos para os turistas e para os locais, evidencia-se que, mesmo com o crescimento constante de Pindamonhangaba, o mais importante é garantir a qualidade, a experiência turística e que os serviços sejam feitos com consciência e responsabilidade para os turistas e moradores do município, ou seja, vale mais a qualidade do serviço prestado, do que a quantidade de turistas que Pindamonhangaba pode suportar.

6. Referências Bibliográficas

FRAGA, Carla Conceição Lana. **Contribuição metodológica para a implantação de trens turísticos no Brasil**. Rio de Janeiro, 2011.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo. **Ferrovias turísticas no Brasil: relações entre a infraestrutura ferroviária e o território**. São Paulo, 2019.

MAMEDE, Douglas M. J. A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural, 2008.

BORGES, Vera Lúcia Bogéa; FRAGA, Carla. Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da Primeira República, 2017.

PINDAMONHANGABA (Município). **Projeto Trilhos Pedagógicos: História e Cidadania**. Pindamonhangaba, SP: Prefeitura de Pindamonhangaba, 2018.

ALMG. Operação de ferrovia que liga Minas à Bahia depende de composição com o governo federal. Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 17 set. 2024. Disponível em: https://www.almg.gov.br/comunicacao/noticias/arquivos/Operacao-de-ferrovia-que-liga-Minas-a-Bahia-depender-de-composicao-com-o-governo-federal/?utm_source=WhatsApp&utm_medium=Btn-Compartilhar&utm_campaign=Compartilhar. Acesso em: 1 jun. 2025.

BARÃO, Milton. Rumo Logística desativa linha férrea em Lages. 11 abr. 2025. Disponível em: <https://miltonbarao.com.br/index.php/2025/04/11/rumo-logistica-desativa-linha-ferrea-em-lages/>. Acesso em: 1 jun. 2025.

MONITOR MERCANTIL. Linha de trem que liga Barra do Piraí até Japeri deve ser reativada. 6 out. 2022. Disponível em: <https://monitormercantil.com.br/linha-de-trem-que-liga-barra-do-pirai-ate-japeri-deve-ser-reativada/>. Acesso em: 1 jun. 2025.

SÃO PAULO. Secretaria de Parcerias em Investimentos. SP nos Trilhos reúne mais de 40 projetos e mais de R\$ 190 bilhões em investimentos. 18 dez. 2024. Disponível em: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/sp-nos-trilhos-reune-mais-de-40-projetos-e-mais-de-r-190-bilhoes-em-investimentos/#:~:text=18%2F12%2F2024-SP%20Nos%20Trilhos%20re%C3%BAne%20mais%20de>. Acesso em: 1 jun. 2025.

SEBRAE. Turismo ferroviário: uma viagem ao passado no Sudeste do Brasil. Sebrae. Disponível em: https://sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Arquivos/ebook_sebrae_uma-viagem-passado-no-sudeste-do-brasil.pdf. Acesso em: 1 jun. 2025. (Data de publicação não encontrada).

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA (Brasil). **Volume II: História das Ferrovias Brasileiras**. Brasília, DF: Infra S.A., 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conjur/o-novo-marco-regulatorio-das-ferrovias-brasileiras>. Acesso em: 13 jun. 2025.

Secretaria de Mobilidade Urbana – Prefeitura de Pindamonhangaba

Secretaria de Turismo – Prefeitura de Pindamonhangaba

Estada de Ferro Campos do Jordão