

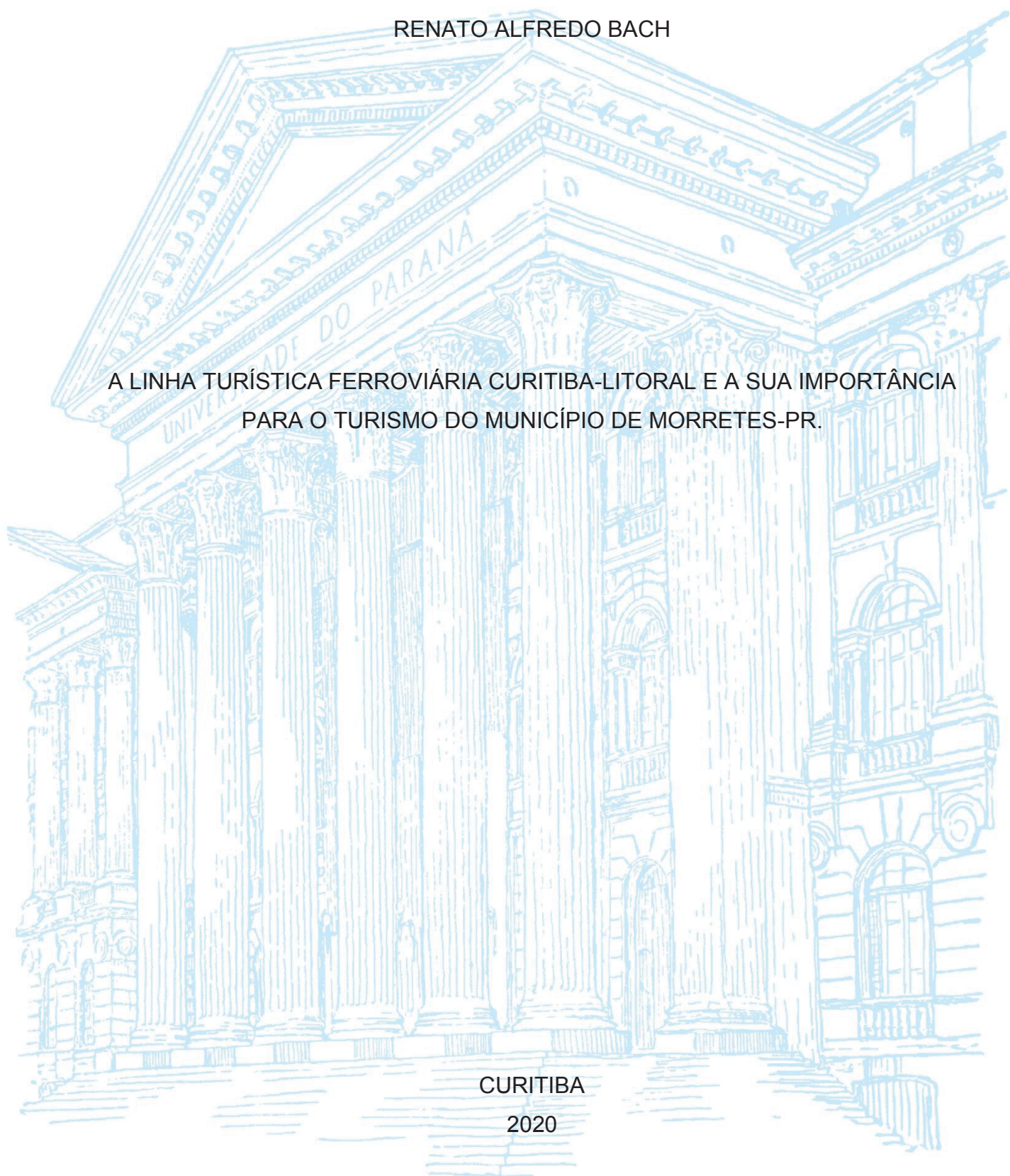
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

RENATO ALFREDO BACH

A LINHA TURÍSTICA FERROVIÁRIA CURITIBA-LITORAL E A SUA IMPORTÂNCIA  
PARA O TURISMO DO MUNICÍPIO DE MORRETES-PR.

CURITIBA

2020



RENATO ALFREDO BACH

A LINHA TURÍSTICA FERROVIÁRIA CURITIBA-LITORAL E A SUA IMPORTÂNCIA  
PARA O TURISMO DO MUNICÍPIO DE MORRETES-PR.

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Turismo, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Turismo.

Orientador: Prof. Dr. José Elmar Feger

CURITIBA

2020

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de  
Bibliotecas/UFPR-Biblioteca do Campus Rebouças  
Maria Teresa Alves Gonzati, CRB 9/1584  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Bach, Renato Alfredo.

A linha turística ferroviária Curitiba-Litoral e a sua  
importância para o turismo do município de Morretes-PR /  
Renato Alfredo Bach, 2020.

155 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do  
Paraná. Setor de Ciências Humanas Pós-Graduação em  
Turismo.

Orientador: Prof. Dr. José Elmar Feger



## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em TURISMO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **RENATO ALFREDO BACH** intitulada: **A LINHA TURÍSTICA FERROVIÁRIA CURITIBA-LITORAL E A SUA IMPORTÂNCIA PARA O TURISMO DO MUNICÍPIO DE MORRETES-PR.**, sob orientação do Prof. Dr. JOSÉ ELMAR FEGER, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 29 de Maio de 2020.

Assinatura Eletrônica

01/06/2020 10:58:00.0

JOSÉ ELMAR FEGER

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

01/06/2020 15:37:27.0

CARLOS EDUARDO SILVEIRA

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

01/06/2020 16:27:23.0

MARGARETE ARAUJO TELES

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

## RESUMO

Os sistemas de transporte foram muito importantes para o desenvolvimento das viagens turísticas. O trem a partir do século XIX foi o sistema de transporte que possibilitou o deslocamento de grande quantidade de pessoas a negócios e a lazer. O Brasil foi um dos primeiros países no mundo a instalarem estradas de ferro, entretanto, os trens perderam importância para o transporte de indivíduos e se especializam no transporte de cargas. Atualmente apenas algumas linhas mantêm trechos destinados ao transporte de pessoas, sendo que a maioria das ofertas de viagens são específicas de turismo. Uma dessas linhas é a Curitiba-Morretes. Esta pesquisa pretendeu analisar a importância das viagens do trem turístico para o turismo do município de Morretes, PR. Também pretendeu investigar as relações entre o trem e as atividades turísticas que existem em Morretes e que mais estimulam a atração de visitantes. A pesquisa se apresenta relevante na medida em que oferece dados e informações a respeito da importância da estrada de ferro como um fomentador de atividades turísticas e fortalecimento da economia, bem como, a oferta de lazer, diletantismo e informações históricas aos viajantes.

**Palavras chave:** trens turísticos; transporte ferroviário; destinos turísticos; atrativos turísticos; Morretes.

## **ABSTRACT**

Transport systems were very important for the development of tourist trips. The train from the 19th century was the transport system that made it possible for large numbers of people to travel for business and leisure. Brazil was one of the first countries in the world to install railroads, however, trains have lost importance for the transport of individuals and specialize in the transport of cargo. Currently, only a few lines maintain sections for the transportation of people, and most of the travel offers are specific to tourism. One of these lines is Curitiba-Morretes. This research aimed to analyze the importance of tourist train travel for tourism in the municipality of Morretes, PR. He also intended to investigate the relationship between the train and the tourist activities that exist in Morretes and that most stimulate the attraction of visitors. The research is important in that it offers data and information about the importance of the railway as a promoter of tourist activities and strengthening of the economy, as well as the offer of leisure, leisure and historical information to travelers.

**Keywords:** tourist trains; rail transport; tourist destinations; tourist attractions; Morretes.

## LISTA DE FIGURAS

|                  |    |
|------------------|----|
| FIGURA 1 - ..... | 15 |
| FIGURA 2 - ..... | 26 |
| FIGURA 3 - ..... | 41 |
| FIGURA 4 - ..... | 44 |
| FIGURA 5 - ..... | 45 |
| FIGURA 6 - ..... | 48 |
| FIGURA 7 - ..... | 60 |
| FIGURA 8 - ..... | 61 |
| FIGURA 9 - ..... | 61 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|                    |    |
|--------------------|----|
| GRÁFICO 01 - ..... | 67 |
| GRÁFICO 02 - ..... | 68 |
| GRÁFICO 03 - ..... | 69 |
| GRÁFICO 04 - ..... | 70 |
| GRÁFICO 05 - ..... | 71 |
| GRÁFICO 06 - ..... | 72 |
| GRÁFICO 07 - ..... | 72 |
| GRÁFICO 40 - ..... | 76 |

## LISTA DE QUADROS

|                  |    |
|------------------|----|
| QUADRO 1 - ..... | 19 |
| QUADRO 2 - ..... | 28 |
| QUADRO 3 - ..... | 43 |
| QUADRO 4 - ..... | 53 |
| QUADRO 5 - ..... | 95 |

## LISTA DE TABELAS

|                  |    |
|------------------|----|
| TABELA 1 - ..... | 27 |
| TABELA 2 - ..... | 40 |

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

|            |    |         |    |
|------------|----|---------|----|
| FOTOGRAFIA | 1  | - ..... | 33 |
| FOTOGRAFIA | 2  | - ..... | 34 |
| FOTOGRAFIA | 3  | - ..... | 34 |
| FOTOGRAFIA | 4  | - ..... | 35 |
| FOTOGRAFIA | 5  | - ..... | 35 |
| FOTOGRAFIA | 6  | - ..... | 35 |
| FOTOGRAFIA | 7  | - ..... | 36 |
| FOTOGRAFIA | 8  | - ..... | 37 |
| FOTOGRAFIA | 9  | - ..... | 37 |
| FOTOGRAFIA | 10 | - ..... | 49 |
| FOTOGRAFIA | 11 | - ..... | 49 |
| FOTOGRAFIA | 12 | - ..... | 51 |
| FOTOGRAFIA | 13 | - ..... | 51 |
| FOTOGRAFIA | 14 | - ..... | 52 |
| FOTOGRAFIA | 15 | - ..... | 52 |
| FOTOGRAFIA | 16 | - ..... | 54 |
| FOTOGRAFIA | 17 | - ..... | 54 |
| FOTOGRAFIA | 18 | - ..... | 55 |
| FOTOGRAFIA | 19 | - ..... | 56 |
| FOTOGRAFIA | 20 | - ..... | 56 |
| FOTOGRAFIA | 21 | - ..... | 57 |
| FOTOGRAFIA | 22 | - ..... | 58 |

## **LISTA DE SIGLAS**

IAP – Instituto Ambiental do Paraná

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IPARDES - Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico

## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| 1 INTRODUÇÃO.....   | 7  |
| 1.1 JUSTIFICATIVA .....   | 9  |
| 1.2 OBJETIVOS .....   | 9  |
| 1.3 PROBLEMAS E HIPÓTESES .....   | 10 |
| 2 REFERENCIAL TEÓRICO .....   | 11 |
| 2.1 FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....   | 11 |
| 2.2 A RELAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE E O TURISMO .....   | 13 |
| 2.3 FERROVIAS E LINHAS DE TURISMO NO MUNDO .....  | 17 |
| 2.4 A HISTÓRIA DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL.....   | 22 |
| 2.5 EVOLUÇÃO DAS VIAS DE ACESSO DO LITORAL PARANAENSE À<br>CURITIBA, E A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-<br>CURITIBA.....   | 28 |
| 2.6 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E O TURISMO .....  | 35 |
| 2.7 Estrada de Ferro Curitiba-Morretes/PR ou Paranaguá-Curitiba/PR.....   | 38 |
| 3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: .....   | 42 |
| 4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....   | 60 |
| 5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS .....  | 66 |
| 5.1 INFLUÊNCIA DO TREM TURÍSTICO NA VISÃO DOS EMPRESÁRIOS<br>DO TURISMO DE MORRETES.....  | 66 |
| 5.2 Informações a respeito da alteração do número de viagens de trem,<br>durante a semana entre Curitiba e Morretes - Pesquisa <i>Convention Visitors</i><br><i>Bureau Morretes</i> ..... | 72 |
| 5.4 O impacto da redução de viagens de trem de passageiros para a<br>população de Morretes (Paraná) .....   | 73 |

|  |     |
|--|-----|
| 5.5 entrevista com o representante da empresa Serra Verde Expres.....                            | 76  |
| 5.6 ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO <i>CONVENTION VISITORS</i><br><i>BUREAU DE MORRETES</i> ..... | 80  |
| 5.7 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS .....   | 81  |
| 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....   | 84  |
| REFERÊNCIAS .....  | 88  |
| PESQUISA APLICADA EM VIAGEM DE TREM DE TURISMO CURITIBA-<br>MORRETES .....                       | 94  |
| ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO <i>CONVENTION VISITORS</i><br><i>BUREAU DE MORRETES</i> .....     | 97  |
| ENTREVISTA REALIZADA COM O ADMINISTRADOR DA EMPRESA<br>SERRA VERDE EXPRESS. ....                 | 100 |
| DEPOIMENTOS SOBRE A REDUÇÃO DE VIAGENS DE TREM PARA<br>MORRETES .....                            | 105 |

## 1 INTRODUÇÃO

O turismo é um fator de crescimento econômico em muitas cidades e regiões ao redor do mundo. O transporte faz parte da estrutura que facilita e proporciona condições de se desenvolverem muitas das atividades turísticas no mundo atual (FRAGA; ALMEIDA, 2018). Assim, segundo os autores, o deslocamento das pessoas facilita o contato dos viajantes com novas culturas e novos ambientes.

O transporte ferroviário no Brasil, em alguns municípios, incentiva atividades turísticas, sendo esse um dos objetivos de análise da presente pesquisa. Morretes é uma cidade centenária situada no litoral do Paraná que se destacou economicamente até o século XIX, início da ocupação do território paranaense. Isso ocorreu, de acordo com Cavazanni; Gomes (2017, p.43), pela cidade situar-se em um entroncamento entre os principais povoamentos do litoral, como Paranaguá e Antonina, os quais instalaram portos com vistas ao envio de produtos para o restante do Brasil e para Portugal, bem como, para outros países (PAZ; CHINA, 1974). Em virtude da sua ocupação e evolução histórica, a cidade se destaca pela sua beleza arquitetônica e natural como o rio Nhundiaquara e estrada da Graciosa, combinada com a passagem da estrada de ferro (PASSOS, 2012).

Apesar de não ser banhada pelo oceano, e assim não possuir praias, o município de Morretes - PR, conseguiu atrair paulatinamente, nas últimas décadas, fluxos de turistas. Visto que seu território também ficou destinado à preservação ambiental, apresenta atualmente a economia estruturada no setor da agricultura e de royalty ambiental, pois não pode desenvolver atividades predatórias em suas florestas. Dessa forma, alternativamente, passou a criar atividades no setor do turismo (FACCIN, 2016, p. 32).

No contexto do turismo, a empresa concessionária de viagens de trens, Serra Verde Express, vem operando a linha turística Curitiba-Morretes desde 1997, a qual contribui largamente para o fluxo semanal de turistas para a cidade de Morretes. A empresa teve suas atividades com frequência diária até março de 2018, quando a partir de então, passou a ter as viagens somente às sextas-feiras, sábados e domingos nos meses de baixa temporada.

Os principais usuários dessa linha são turistas interessados em conhecer a Serra do Mar e as belas cidades litorâneas de Morretes e Antonina (ADONAI, 2019).

Na chegada à cidade, os turistas conhecem a sua parte central e são convidados, nos restaurantes locais, na hora do almoço, a experimentar o prato típico com nome de “barreado”. Praticamente em todos os grandes estabelecimentos destinados a servir alimentação, pode-se encontrar essa iguaria. Os trens trazem muitos clientes para os restaurantes da cidade, que podem variar entre 200 a 1500 visitantes, que chegam por meio da operação da linha turística.

A gastronomia segundo Gimenes (2013) é um patrimônio que envolve produtos materiais, como o alimento, e as sensações de apetite e satisfação do saciar a fome, pois os pratos típicos englobam não somente o aspecto alimentar, mas uma série de atitudes e comportamentos culturais, o que faz o ritual da alimentação se transformar em um aprendizado de outras culturas. Segundo Ramos (2017), existe uma grande viabilidade nos roteiros turísticos do litoral, principalmente em Morretes. Também Faccin (2016) aborda sobre as atividades de lazer em Morretes, as quais a fizeram ser conhecida nacionalmente como uma cidade turística. Esse município apresenta manjares tradicionais da região como a bala de banana, a cachaça, o barreado e a farinha de mandioca.

A partir do momento que as pessoas saem de seus domicílios para empreenderem uma viagem, suas necessidades básicas como transporte, alimentação e moradia precisam ser terceirizados, e a partir disso, os turistas passam a comprar produtos e a estimular o comércio dos lugares que estão visitando. Segundo Galvão Maia e Dias (2010), o trem, em determinados pontos do Brasil e do mundo, é utilizado também para o desenvolvimento do setor turístico, e desta forma é importante resgatar a relevância desse meio de transporte para incentivar e viabilizar o turismo.

Cidades como Soledade em Minas Gerais com o Trem das Águas, o trem da Serra da Mantiqueira em Passa Quatro Minas Gerais, o trem da Serra do Mar paranaense conhecido como Curitiba Paranaguá, que agora é Curitiba Morretes, são exemplos, de como o trem contribui para o desempenho do turismo.

Esta pesquisa pretendeu analisar a importância da existência do trem turístico para o turismo do município de Morretes, PR. Também pretendeu investigar as relações entre o trem e as atividades turísticas que existem em Morretes, e o que mais estimulam a atração de visitantes. Um dos objetivos é saber qual a importância do trem para as atividades turísticas de Morretes, bem como qual o impacto da redução

dos dias de circulação do trem de turismo para a economia e turismo do município. O trabalho foi estruturado em uma parte de pesquisa bibliográfica, uma parte na aplicação de instrumentos de pesquisa como formulários, questionários e entrevistas, em visitas técnicas de campo, e a parte da interpretação dos instrumentos de pesquisas aplicados.

## 1.1 JUSTIFICATIVA

Mediante o exposto, entende-se relevante aprofundar as relações do turismo na cidade de Morretes com o turismo ferroviário proporcionado pela linha de turismo ferroviário Serra Verde Express.

A empresa Serra Verde Express atua nesse trecho há 19 anos ininterruptamente com linha turismo. Todavia, é preciso lembrar que anteriormente já havia o trem de passageiros operado pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, com mais de um século de história. O enfoque turístico, entretanto, com opções de vagões mais sofisticados, deu-se por intermédio da concessão do trecho por parte do governo para empresas privadas que começaram a operar as distintas linhas de trens de passageiros em vários pontos do país, exclusivamente com o propósito turístico.

No que tange essa pesquisa, atualmente o trecho Curitiba a Morretes, PR, por meio da empresa Serra Verde Express criou-se um novo atrativo, que proporciona além da viagem em si, um fluxo de turistas que gradativamente se avoluma nos finais de semana. Dessa forma, pesquisar sobre a estrutura do sistema de trens de turismo entre Curitiba e Morretes e a influência desse equipamento de turismo se torna necessário para entender as modificações operacionais que ocorreram no turismo da cidade nas últimas décadas.

A importância desta pesquisa é de mostrar a relevância da utilização dos trechos turísticos das estradas de ferro para o desenvolvimento das economias locais, bem como da valorização do patrimônio histórico e cultural ligado aos trens no Brasil, e no Paraná.

## 1.2 OBJETIVOS

### **Objetivo Geral**

Verificar a influência do trem, que atua no trecho Curitiba- Morretes, PR, na produção do espaço turístico do município de Morretes, PR, bem como, seu papel no desempenho dos restaurantes localizados no município.

### **Objetivos específicos:**

Deste modo, e para atingir o objetivo principal, foram lançados os seguintes objetivos específicos:

- A. Descrever as mudanças ocorridas na linha férrea Curitiba-Morretes, implementadas a fim de atender turistas e visitantes que se deslocam para o município de Morretes – PR, a partir da implementação do Trem Serra Verde Express ao longo das décadas de 2000-2019.
- B. Delinear a estruturação dos atrativos turísticos naturais, culturais, equipamentos e serviços turísticos a partir da inserção do Trem Turístico da Serra Verde Express no município de Morretes- PR;
- C. Identificar a dependência do trade turístico do município de Morretes em relação ao Trem Turístico da Serra Verde Express.

### 1.3 PROBLEMAS E HIPÓTESES

O transporte sempre foi um facilitador no deslocamento das pessoas por muitos motivos, quer no processo do transporte de matérias primas, mercadorias e produtos ou mesmo para o deslocamento das pessoas para o trabalho, transferência de moradia e, mais tarde, para viagens de lazer. Os meios de transporte evoluíram através do tempo, desde as caminhadas, a utilização do lombo de animais, o uso das carroças, dos trens, dos automóveis e aviões. Cada um desses tipos de transporte influenciou o desenvolvimento da humanidade ao longo do tempo. A partir da revolução industrial e da melhora na qualidade de salários dos empregados, os diversos tipos de transporte passaram a ser utilizados com maior intensidade para o lazer.

Um desses meios de transportes em especial foi o ferroviário, que a partir do século XIX se espalhou por diversos países do mundo e se aperfeiçoou. Com a ampliação da malha ferroviária, o deslocamento de pessoas também foi facilitado, o que levou os indivíduos a se interessarem por realizar viagens de passeio, além das destinadas ao trabalho e migração. Isso proporcionou um fluxo de deslocamentos que mais tarde foi designado de viagens turísticas. Mediante o exposto, coloca-se como

principal problema a seguinte questão: qual a influência do trem turístico operado pela Serra Verde Express na produção do espaço turístico e seu papel no desempenho dos restaurantes localizados no Município de Morretes?

Para o presente estudo elaboramos as seguintes hipóteses:

O trem turístico da Serra Verde Express Curitiba-Morretes, alinhado a atrativos locais naturais, urbanísticos e históricos, são fatores determinantes na atração de turistas ao município.

Os restaurantes são os principais estabelecimentos turísticos que usufruem do fluxo de visitantes trazidos à Morretes pelos trens turísticos nos dias de funcionamento da linha.

Para a apresentação dos resultados o presente texto está estruturado da seguinte forma. Uma primeira seção se constituiu na presente introdução, na qual foram discutidos o tema e objetivos do estudo. Na segunda seção aborda-se o marco teórico que fundamentará as análises e interpretação dos dados colhidos. Na terceira seção apresenta-se a área de estudo, contemplando o desenvolvimento do turismo ferroviário e desenvolvimento do turismo no município de Morretes. A quarta seção ficou reservada para a apresentação e discussão dos procedimentos metodológicos. Na quinta seção apresentam-se os dados e procede-se a sua análise à luz dos preceitos teóricos apresentados. Finalmente, na sexta seção, tecem-se as considerações finais e indicam-se as limitações e possibilidades de estudos futuros.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

O marco teórico foi dividido em tópicos com o propósito de discutir os conceitos de turismo, desenvolvimento do turismo, turismo ferroviário, cujos conteúdos são descritos a seguir:

### 2.1 FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Não há uma definição única do termo turismo, visto que, as diversas organizações e pesquisadores da área utilizam delineações diferentes que se adequam às suas necessidades, criando uma ampla gama de demarcações consideradas corretas para a atividade turística. A definição mais citada mundialmente é da Organização Mundial de Turismo, a qual estabelece que: “o turismo engloba as atividades das

pessoas que viajam e permanecem em lugares fora de seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou afins” (OMT, 1994). É importante lembrar que, quando um visitante permanece por menos de 24 horas em uma localidade, o termo correto é excursionista, não turista. O excursionista é chamado assim, pois não pernoita no destino, mas possui as mesmas características que o identificam como turista mesmo não utilizando necessariamente dos mesmos serviços. O termo visitante pode ser utilizado para citar tanto turistas, como excursionistas (IGNARRA, 1999).

Visto que um dos aspectos fundamentais do turismo é a busca por novos ambientes, com o surgimento de meios de transporte - a partir da revolução Industrial - o deslocamento de pessoas se tornou mais rápido, eficiente, seguro e barato (ALLIS, 2006). Com o desenvolvimento das ferrovias, houve uma modificação no paradigma das necessidades de viagens, surgindo a modalidade das viagens de turismo para a classe média alta das sociedades da época. Segundo Mamede *et al.* (2008):

Os trens brasileiros, historicamente voltados para o transporte de cargas, a partir da implantação de trens turísticos, aparecem com a possibilidade de fomentar a preservação patrimonial, tanto de elementos relacionados diretamente ao transporte ferroviário, como de outros aspectos intrínsecos à cultura do espaço. O século XIX assistiu ao nascimento de um complexo sistema de transporte terrestre, que viria a exercer influência muito positiva na economia mundial. Com efeito, a ferrovia, que substituiu as diligências por sua maior velocidade e capacidade, compete hoje com meios de transporte mais modernos, como os veículos automotores e os aviões. (MAMEDE, 2008).

Outro aspecto importante é a necessidade de alimentação do ser humano. Nesse sentido, os restaurantes são um elemento essencial na estrutura do turismo, seja em grandes centros turísticos, ou mesmo nos de menor tamanho e importância.

Segundo Henriques Custódio (2010), a gastronomia se estendeu por outras possibilidades além de restaurantes mais caros:

Se em meados dos anos 70 e 80, o turismo gastronômico poderia significar uma refeição nos restaurantes de 2 e 3 Estrelas *Michelin*, hoje em dia, a gastronomia tem sido alvo de crescente valorização enquanto elemento cultural intangível, associado por sua vez à valorização da atratividade, unicidade e especificidade dos destinos turísticos. (CUSTÓDIO, 2010)

Alterando o foco para o modal ferroviário, a linha de trem era operada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, e levava passageiros entre o litoral e a capital do estado, mas a visão não era turística, apenas de transporte.

Numa nova fase, a partir de meados de 1990, o turismo na cidade de Morretes sofreu um processo de especialização em seu *trade* turístico, com a introdução de hotéis e similares, restaurantes e correlatos. Foi a partir desse momento histórico que estes tipos de estabelecimentos ganharam destaque e iniciaram o processo de qualificação.

## 2.2 A RELAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE E O TURISMO

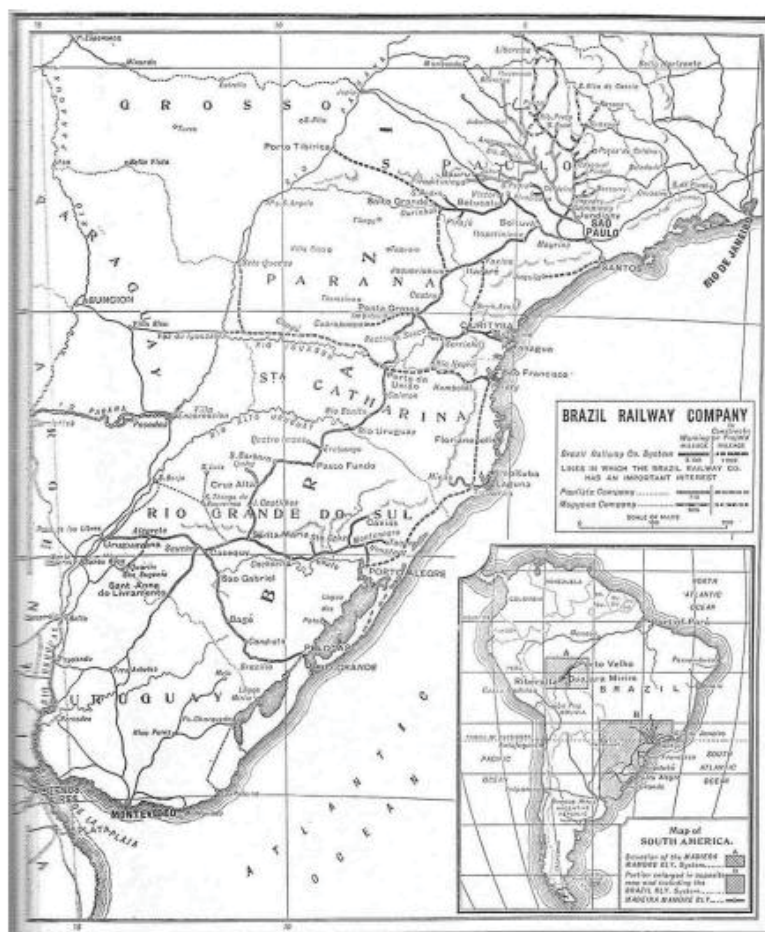
Segundo Roná (2002), a Revolução Industrial foi um período de desenvolvimento tecnológico que criou diversos tipos de mecanismos utilizados como propulsores a partir da energia do vapor, do petróleo e mais tarde, da energia elétrica. Com isso, no transporte surgiram as primeiras máquinas chamadas de locomotivas que usavam a força da água pressurizada. Essa evolução tecnológica deu início ao transporte de cargas por ferrovias e também possibilitou o transporte de pessoas em grande número. O deslocamento de pessoas e de mercadorias poderia ser realizado em uma mesma composição férrea, o que mais tarde criou condições para o surgimento do turismo organizado. Também foram designados trens somente para cargas e outros somente para passageiros.

Com o passar do tempo os carros ou vagões, bem como, as locomotivas que puxavam toda a composição, foram melhorando sua capacidade de força e conforto. Após a invenção das máquinas a vapor, que foram os equipamentos de propulsão aplicadas aos primeiros trens - fazendo com que alguns fossem denominados de Maria Fumaça - foram criadas as locomotivas a óleo e elétricas, mais limpas, já que não geravam tanta ou nenhuma fumaça, porém, com poder de tração igual ou maior. Atualmente existem as locomotivas movidas concomitantemente a óleo e a eletricidade.

O Reino Unido inaugurou a primeira locomotiva elétrica em 1883 e logo outros países passaram a usar esse tipo de motores em locomotivas (ANTF, 2014). As movidas com dupla fonte de energia, diesel-elétricas, foram inventadas logo depois e são os equipamentos mais usados na atualidade. Nelas, um motor a diesel gera energia elétrica para locomover o trem de forma mais eficiente. A inovação que gerou deste tipo de motor surge em 1925, nos Estados Unidos. (ANTF, 2014).

O século XIX foi o período de expansão ou internacionalização das estradas de ferro e a busca por novos mercados para introduzir o trem, leva o serviço para outros países, e o Brasil passa também a usar esse tipo de transporte. No Brasil surge a empresa São Paulo Railway que implanta os novos projetos, que atualmente foi sucedida pela operadora América Latina Logística e em alguns casos pela RUMO (ALLIS, 2006).

FIGURA 1 - ILUSTRAÇÃO BRAZIL RAILWAY COMPANY



Fonte: Reprodução Novo Milênio

Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g24d2.htm>

Com a expansão das ferrovias, o transporte de cargas e o deslocamento de pessoas ficou mais rápido, fácil e barato em muitos países. Isso fez com que as pessoas e as famílias com mais dinheiro pudessem realizar viagens com maior facilidade, bem como, que viagens a passeio pudessem ser pensadas com mais frequência, e para distâncias maiores. Assim, o trem passa a ser um elemento de

apoio ao turismo e sua utilização passa a crescer de forma paulatina, atingindo pessoas de todas as classes sociais. (FINGER, 2013).

O turismo ferroviário se caracteriza por um instrumento de lazer e não somente de transporte, pois, o destino não é o principal foco da viagem, mas sim o próprio trem e seu trajeto/percurso é o motivo de muitas viagens.

Essa tendência surgiu no final século XIX quando as linhas de trens se ampliaram, e isso auxiliou no descobrimento de novos locais a serem visitados, e lugares que somente ferrovias poderiam levar. (BLANCHETON; MARCHI, 2012). Em seguida, com o passar do tempo e o desenvolvimento das novas tecnologias, estruturação das economias e novas estruturas do mundo em geral, bem como do turismo em si, e de outros meios de transportes, as motivações para a utilização do transporte ferroviário se alterou. O interesse por viajar a lazer se intensifica, dando condições de se aumentarem viagens do tipo de viagens de turismo. Muitas viagens de trem passam a ter um caráter saudosista à valorização aos bens patrimoniais, o que aumenta o aspecto observacional das viagens de acordo com (PALHARES, 2002).

O turismo ferroviário, assim, passa a valorizar o transporte no turismo, e o turismo pelo transporte, sendo que alguns tipos de atividades durante as viagens, só poderiam ser feitas em veículos como os trens. Nesse caso, a experiência turística é vinculada pelo meio de transporte específico, pelas sensações e pela experiência do movimento e tudo que está contido nele. (ALLIS, 2010).

As estradas de ferro e o turismo, de acordo com Matos (2007) estiveram relacionados desde logo depois da invenção dos trens e da sua expansão, pois com a facilidade do acesso entre algumas cidades, despertou o interesse de viagens para atividades de comércio, trabalho e do lazer. A partir da expansão das estradas de ferro em várias partes do mundo, ocorreu tanto o aumento do uso dessas estradas para o transporte de produtos agrícolas, minerais, industriais, bem como para o transporte de pessoas. Os vagões foram adaptados para os dois tipos de transporte. Quando as estradas de ferro eram construídas entre cidades que atraíam um grande número de pessoas, ocorria um crescimento nas atividades comerciais, e mais tarde atividades turísticas.

O conforto e a rapidez, se comparadas com os antigos meios de transporte como as carruagens, e mesmo a frequência dos deslocamentos estimulavam indivíduos e famílias para novas viagens. A Europa tornou-se um continente onde essas estradas de ferro se tornaram comuns, e mais tarde a América, especialmente os Estados Unidos que foi o país que mais investiu nos caminhos de ferro.

A disseminação dos trens em alguns países, fez com que o transporte coletivo fosse redefinido no início do século XIX. A partir desta nova tecnologia de deslocamento que surgiu entre as cidades e dentro das mesmas, mudou a forma de como as pessoas se movimentam no espaço com algumas variações. Isso modificou as relações entre espaço e tempo, e a ideia de deslocamento, e do urbanismo foi modificado. As ligações urbanas de centro e bairros foram repensadas e mudadas rapidamente nos países mais ricos. Apareceram na paisagem das cidades os bondes e trens que foram chamados mais tarde de *subways* na Inglaterra ou dos metrô, que substituíram as diligências e as carroças para passageiros. Os novos transportes em trilhos necessitavam de ruas preferencialmente retas, o que influenciou nos projetos das novas cidades, ou das partes mais novas das cidades. Diferentemente das antigas cidades medievais de acordo com Finger (2013).

Segundo Rodriguez (2004), a história da indústria do transporte ferroviário, inicia sua evolução em torno de 1680, mas foi a partir do século XIX, com os inventores Richard Trevithick, George e Robert Stephenson que as chamadas máquinas a vapor se tornam equipamentos mais confiáveis e eficazes. Esses construtores inventaram novas máquinas e aperfeiçoaram os trilhos e então conseguiram transportar tanto matérias primas como carvão e minério de ferro, quanto produtos em geral. Assim pensou-se em transportar também os trabalhadores e demais pessoas a preços muito acessíveis para a época. Isso despertou o interesse de alguns comerciantes investidores no Reino Unido e em alguns outros países no mundo por onde as estradas de ferro foram sendo criadas.

A indústria em geral foi evoluindo muito a partir de 1900 e as tecnologias da indústria dos trens também evoluiu rapidamente. Com os trens, o mundo desenvolvido passa a ter um rápido crescimento econômico e um rápido progresso em vários setores.

## 2.3 FERROVIAS E LINHAS DE TURISMO NO MUNDO

Segundo Dickinson e Lumsdon (2010) *apud* Nering (2014), a existência de mais atividades que podem ser praticadas nos trens de viagens estimula um grande número de pessoas que se interessam em fazer suas viagens de turismo utilizando esse meio de transporte. Outro fator que induz o seu uso diz respeito a questão ambiental e da observação da natureza. O sistema de trens em alguns países dinamiza o deslocamento das pessoas nas cidades e regiões, em escalas regionais e nacionais (WANG *et al*, 2009). Em muitos países com poder aquisitivo elevado, em geral mais desenvolvidos economicamente, o transporte ferroviário teve destaque, gerando consequências positivas no crescimento desses países desde o início do século XIX. Um outro caso são as novas economias que emergiram nos últimos 40 anos, como a China, que desde o fim da década de 2000 tem suas 20 maiores cidades interligadas por estradas de ferro (WANG *et al*, 2009).

Existem diferenças entre as linhas de transporte ferroviário somente de cargas e as que transportam passageiros, na maioria dos casos do Brasil, as linhas de trens são turísticas. Assim, uma linha turística é aquela dedicada somente para o uso turístico, não sendo utilizada para os serviços públicos ou transporte de carga. Desta forma, Auphan (1998 *apud* BLANCHETON; MARCHI, 2012) *apud* Nering (2014), propõe dividir as ferrovias turísticas em diferentes categorias, conforme descrito no Quadro 1 adaptado por Nering (2014):

QUADRO 1 – TIPOS DE TRENS TURÍSTICOS

| TIPOLOGIA  | DESCRIÇÃO  | EXEMPLO BRASIL  |
|--|--|---|
| Trens Panorâmicos ( <i>Panoramic Railways</i> )                    | Trens que possuem como característica principal a paisagem durante o percurso, sendo o elemento cênico atrativo de destaque. | Trem da Serra Verde Express                                     |
| Trens de entretenimento ( <i>Amusement Railways</i> )              | Trens onde o elemento principal é o entretenimento dentro do próprio carro de passageiro                                     | Trem do Vinho – Liga Bento Gonçalves (RS) a Carlos Barbosa (RS) |
| Trens Históricos ou museus vivos ( <i>Living Museums Railway</i> ) | Trens onde a principal atratividade se encontra na perspectiva histórica do equipamento                                      | Trem da Serra do Mar (SC)                                       |
| Trens Locais ( <i>Local Railways</i> )                             | Trens que são similares a trens históricos e comuns, e tem o objetivo de reviver e preservar o material rodante              | Trem das Cachoeiras (MG)  |

Fonte: AUPHAN, E. **Les chemins de fer touristiques entre patrimoine et tourisme récréatif**. Revue d'Histoire des Chemins de Fer, 20–21, 255–268,1999. 31, *Apud* Nering (2014)

Existem diferenças nos tipos de trens que atendem aos turistas no mundo todo. Segundo Auphan, 1999 *apud* Blancheton; Marchi (2013) *apud* Nering (2014), existem os trens panorâmicos os quais são especializados na observação das paisagens durante os seus percursos. A observação é o elemento principal e a atividade de olhar, fotografar e filmar durante o percurso tem o enfoque principal. No Brasil o maior exemplo é o trecho da estrada de ferro da Serra do Mar no Paraná da empresa Serra Verde Express, conforme indicado no Quadro 1.

Os trens de entretenimento, são, de acordo com Blancheton; Marchi (2013) *apud* Nering (2014), os que disponibilizam atrações e atividades recreativas a serem feitas durante o percurso, além de oferecerem a visita em prédios ligados ao patrimônio histórico, como algumas estações de paradas ou a visualização de outros tipos de construções durante a viagem. Como por exemplo pode-se citar o Trem do Vinho, da operadora Giordani Turismo, em Bento Gonçalves/RS. Os trens podem não ter a principal característica a questão cênica e paisagística, mas podem apresentar estes aspectos como atrativos acessórios.

Além desses, existem os trens históricos, também denominados de trens museus ao ar livre. De acordo com Blanchet; Marchi, (2013) *apud* Nering (2014), são os trens que valorizam os aspectos históricos das ferrovias, e expõe equipamentos antigos, restaurados e assim divulgam a cultura ferroviária que existiu em determinadas cidades no passado. Como exemplo pode ser citado a ferrovia que possui as locomotivas a vapor utilizadas no final do século XIX, como no circuito do Trem da Serra do Mar/SC, em Rio Negrinho, Santa Catarina.

Em alguns lugares os administradores do patrimônio ferroviário têm o interesse de divulgar as antigas estações e os equipamentos remanescentes das estradas de ferro. Nesse caso, podemos utilizar como exemplo a linha do *Trem das Cachoeiras*, que percorre um pequeno trajeto de não mais de sete quilômetros de extensão no perímetro urbano da cidade de Rio Cima, em Minas Gerais.

Em alguns lugares do mundo existem viagens de trens que se destacam exatamente por serem viagens feitas pelo trem, isso é devido a uma série de fatores como as belezas das paisagens e da boa qualidade do transporte para as viagens. Vários elementos são formadores do interesse dos viajantes pelas estradas de ferro como um patrimônio arquitetônico e histórico de destaque, a natureza ou mesmo

idades ao longo do percurso. E a sensação única oferecida pelas viagens de trens são um dos elementos importantes para Palhares (2002) por exemplo.

Existem muitos países que mantiveram o uso das estradas de ferro como um importante sistema de transporte para suas economias e que ainda são utilizadas nos dias atuais com grande intensidade (PALHARES, 2002, p. 304), inclusive com veículos de alta velocidade. Citaremos alguns desses países em diversos continentes. Na América do Sul pode-se citar o *Tren a las Nubes* da Argentina e o *Tren del Vino* Chile. Na Europa, a Áustria é um bom exemplo de aplicação do turismo ferroviário, com várias opções de trens utilizados para o turismo. Ainda no velho continente podemos citar a Alemanha, principalmente na região da Bavária onde existem muitas linhas de trens com as quais é possível viajar entre as diversas cidades próximas, muitas delas turísticas, como Roterdã, a cidade do Natal. Na Europa também existe uma outra opção ou segmento de trens, a dos mais modernos, os TGV, e que atingem grandes velocidades. Atualmente existem muitos tipos de trens de alta velocidade na Europa e Ásia.

Para os trens de turismo, considerados como linhas de caráter histórico, que são aquelas que usam máquinas a vapor do tipo Maria Fumaça, além do uso das máquinas antigas a vapor, os responsáveis pela administração dessas linhas oferecem atividades que relembram o passado, o que encanta os turistas. Essas atividades geralmente são melhor adaptadas para serem realizadas em vagões, e não poderiam ser realizadas em outros tipos de transportes, como em aviões ou ônibus. Existem alguns exemplos de linhas turísticas e seus atrativos de lazer como o que existe em Battlefield Line (Inglaterra) essa linha foi implantada em 1873 no interior da Inglaterra, durante o passar do tempo a extensão da linha foi aumentando, fazendo ligações com outras cidades e regiões. (THE BATTLEFIELD LINE, 2014).

Ainda na Battlefield Line existem eventos temáticos durante o ano, como o trem das mães, no dia das mães, o trem do Natal, o trem com tema cervejeiro, a operadora ainda disponibiliza duas experiências diferenciadas pois é possível alugar um trem para a realização de eventos, como casamentos, aniversários, atividades de empresas, ou outros tipos de eventos que possam ser combinados. Existem várias possibilidades para se alugar o trem em uma viagem, podendo ser somente um vagão ou toda a composição. Também pode-se contratar experiências em atividades como experimentar ser o maquinista da locomotiva e para isso, o cliente recebe um

treinamento rápido sobre as maneiras como se dirige um trem. (THE BATTLEFIELD LINE, 2014).

O Dartmouth Steam Railway localizado na Inglaterra, desde 1972 funciona com fins turísticos e de transporte de passageiros. É possível locar o trem para eventos e é permitido levar animais de estimação como cachorros nas viagens, através de taxas especiais. (STEAM RAILWAY LINE, 2014).

O Ffestiniog Railway do País de Gales é uma ferrovia de bitola estreita, é a mais antiga em operação deste tipo de bitola. Tem quase 200 anos de funcionamento. É permitido que os passageiros levem bicicletas e animais de estimação (FFESTINIOG RAILWAY, 2014).

O Michigan Steam Train, em Michigan nos Estados Unidos, utiliza locomotivas a vapor e a diesel para realização dos passeios. É administrada por um instituto de preservação e o instituto restaura e mantém vários tipos de locomotivas, vagões e carros de passageiros, auxiliando assim na conservação da memória ferroviária. Existem duas opções de viagens, a normal com uma locomotiva a vapor, e o chamado Expresso do Polo Norte, que possui algumas características únicas, como a possibilidade de fretar um carro de passageiro. (STEAM RAILROAD INSTITUTE, 2014).

Outro exemplo é a estrada de ferro conhecida como o trem do fim do mundo a qual está localizada no Ushuaia, Patagônia, no sul da Argentina. É considerada a estação de trem que fica mais ao sul do mundo. Atualmente apresenta somente um pequeno trecho de ferrovia em funcionamento, de somente sete quilômetros. Essa ferrovia foi utilizada por antigos prisioneiros do sistema carcerário. Existe a possibilidade de visitar o Parque Nacional Terra do Fogo que também é uma atratividade que está presente neste passeio de trem turístico. Existem diferentes tipos de locomotivas antigas, ainda a vapor utilizadas para tracionar os carros de passageiro. O percurso é feito todos os dias do ano, operando entre 2 a 3 vezes ao dia, ida e volta entre as estações. (TREN DEL FIN DEL MUNDO, 2014)

No Rio Grande do Sul, entre os municípios de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa, existe o trem do vinho, cujo programa ocorre uma parada na cidade de Garibaldi. É uma das viagens de trem turístico mais procuradas do Brasil, pois nesse percurso são oferecidos vagões como espaços de entretenimento artístico, no qual a

principal atratividade se encontra durante as apresentações e atrações dentro do próprio trem.

São programadas apresentações culturais do folclore do Estado do Rio Grande do Sul, com apresentações de músicas italianas e tradicionalistas gaúchas para aproximar os passageiros à cultura específica do local. Acontece a degustação de diferentes tipos de vinhos produzidos na região, bem como de espumantes. (TREM DO VINHO, 2014).

Percebe-se que para os que gostam desse tipo de atividade, existem muitas opções no Brasil e no mundo que podem oferecer diferentes tipos de experiências. O trem, apesar de ter sido idealizado inicialmente para transporte de cargas e de pessoas com propósito unicamente de deslocamento, hoje pode ser utilizado também para o que denominamos de turismo.

Pode-se exemplificar a utilização de trens de transporte para o turismo nos dias atuais, com o caso de aplicação de uma estrutura de trens de alta velocidade entre as cidades de Guangzhou a Wuhan, o que proporcionou uma ferramenta que desenvolveu o turismo nacional (WANG *et al.*, 2012). A estrutura oferecida especificamente nessas cidades da China ofereceu um deslocamento de baixo custo e de rapidez de deslocamento para os turistas que visitam a região. Existe também a relação ao transporte aéreo mais caro e do rodoviário mais demorado. Com a inauguração dos trens de alta velocidade, os trajetos que anteriormente eram realizados em 12 horas podem ser feitos em apenas 3 horas.

A criação desta ferrovia de alta velocidade incentivou uma nova reestruturação dos núcleos turísticos e possibilitou maior facilidade de acesso das pessoas e dos turistas a um maior número de cidades de um imenso país, WANG *et al.* (2012). A cidade de Wuhan tornou-se mundialmente conhecida como o epicentro<sup>1</sup> da epidemia de Covid-19, e talvez a facilidade de deslocamento das pessoas por meios dos trens pode ter sido um dos fatores da rápida disseminação do vírus em muito pouco tempo, antes de Wuhan ter sido isolada das demais cidades.

Na Europa destaca-se a implementação do Trem de Grande Velocidade, com a sigla TGV, da França. Todos os anos verifica-se um aumento na quantidade de

---

1 Wuhan epicentro de pandemia em 2019. <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/04/03/autoridades-de-wuhan-epicentro-da-pandemia-de-covid-19-orientam-a-ficar-em-casa-e-pedem-vigilancia.ghtml>  
Acesso em 04 abril de 2020.

turistas que utilizam o TVG como de meio de transporte rápido e barato, inclusive para os viajantes de negócios.

Assim, nos países desenvolvidos, as ferrovias podem ser um fator para o desenvolvimento do turismo local, pois reduzem os preços das viagens e o tempo gasto durante os deslocamentos. Para Dickinson e Lumsdon (2010) na Austrália e no Japão, as companhias ferroviárias também auxiliam ou investem no desenvolvimento e construção de balneários e parques de lazer. Na Austrália, a empresa do *Zig Zag Railway*<sup>2</sup> projetou um tipo de reserva natural de caráter público para ajudar a preservar o patrimônio natural da região onde a estrada de ferro existe. Fez também a instalação de uma plataforma de observação de vida selvagem para ser usada pelos turistas e visitantes. Isso fez com que mais turistas se interessassem pelo local e assim realizassem mais viagens de trem. Também na América do Norte, no Canadá, surgiram iniciativas parecidas ligadas a preservação do meio ambiente com a ideia de incentivar o turismo (DICKINSON e LUMSDON, 2010).

## 2.4 A HISTÓRIA DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL

O Brasil foi um dos primeiros países no mundo a instalar estradas de ferro e existiram entusiastas como Dom Pedro II e o Barão de Mauá que empenharam seus recursos e incentivos para a instalação e o desenvolvimento desse sistema de transporte no país. O Barão de Mauá foi um dos empreendedores visionários daquela época. Assim, no início do século XX as estradas de ferro se difundiram no Brasil muito rapidamente e levaram o progresso principalmente para a região sudeste e sul, ampliando e acelerando o comércio de café em São Paulo e de erva mate no Paraná. Inicialmente os investidores pensavam no transporte de mercadorias, mas rapidamente o transporte de pessoas também foi ampliado, assim como aconteceu na Europa. De acordo com Rodriguez (2004, p.16):

[...] no Brasil ninguém cogitava do transporte ferroviário: Diligências, carretas de bois, e tropas de mulas pareciam plenamente satisfatórias. Também no exterior, muitos repeliam a inovação. Mesmo assim, ao fundo da baía de Guanabara, na encosta da Serra da Estrela, no município de Magé, em um lugar denominado Praia de Mauá, mapeada no século XVIII, foi iniciada em

---

2 Zig Zag Railway, Lithgow, New South Wales, Australia: <https://www.zigzagrailway.com.au/> acesso em 23 fev 2020.

1.852 a construção da primeira estrada de ferro do Brasil, o marco histórico para o desenvolvimento ferroviário nacional. (RODRIGUEZ, 2004. p. 16)

O primeiro decreto sobre a construção de uma rede de transporte ferroviário, segundo Silveira (2003) em seu estudo sobre a importância econômica das estradas de ferro no Brasil, foi o Decreto nº 101,40 de 31 de outubro de 1835, de autoria do Regente Antônio Diogo Feijó. (BRASIL, 1974)

Já a Lei nº 641, de 26 de julho de 1852, foi definitiva para o início das inversões nas construções férreas. Pode-se perceber a quantidade de benefícios oferecido aos investidores no Brasil que se interessassem a investir na construção das estradas de ferro brasileiras. Essa lei 641, concedia por 90 anos, garantia de juros de 5% sobre o capital empregado, privilégio de zona de 33 km, direito de explorar os recursos naturais ao longo da linha férrea e isenção de impostos para equipamentos importados, inclusive para o carvão mineral para combustível. Assim, muita madeira foi enviada do Brasil para a Europa, de forma gratuita. Essas medidas foram para que fossem criadas estradas de ferro de ligação entre as áreas produtoras e os portos de exportação, sendo os estados de São Paulo e Minas Gerais os com maiores interesses em desenvolver as estradas de ferro. Mesmo sendo vantagens muito generosas, não atraíram muitas empresas para o Brasil, sendo construídas poucas estradas considerando o tamanho do país.

Assim, no período da proclamação da República o Brasil possuía 9.076 km de linhas, enquanto a Austrália possuía o dobro, com 18.889 km e os EUA 208.409 km. (LUXEMBURGO, 1985).

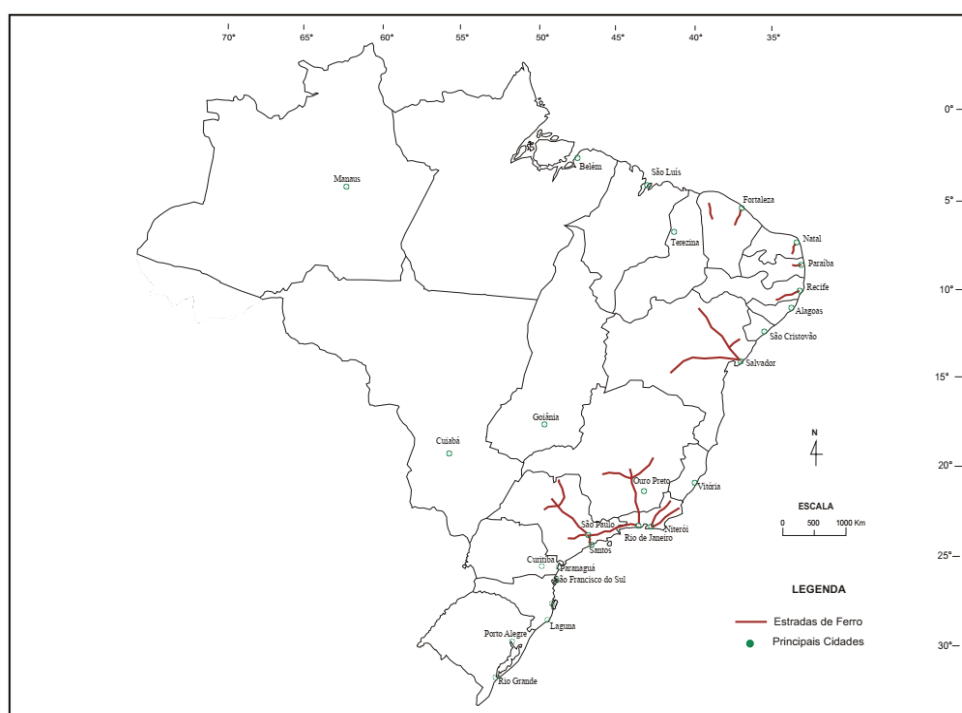
Na época existiam ideais de uma economia liberal que incentivava alguns a investirem em projetos de iniciativa privada, como o exemplo do Barão de Mauá que fomentou a reunião de investidores do Brasil e dos estrangeiros para a construção de estradas de ferro, assim implementa seus primeiros projetos em 1854.

De acordo com Silveira (2003), os exemplos do desenvolvimento da Europa e dos Estados Unidos no setor de transportes incentivou os brasileiros visionários a reproduzirem aqui exatamente os mesmos projetos de desenvolvimento que envolvia a instalação das novas descobertas científicas da época, como o telégrafo e os trens a vapor no lugar das carroças movidas a tração animal ou de barcos de navegação fluvial e de cabotagem. As mudanças esperadas a serem implementadas na economia brasileira e o desejo de mudar infraestrutura para a exportação de produtos, era um

estímulo para substituir os sistemas de transportes arcaicos do Brasil. Assim, a primeira estrada de ferro, bem como a maioria dos projetos posteriores na construção de ferroviárias no Brasil, foram feitos com dinheiro estrangeiro de empresas particulares e de investidores nacionais ligados à agricultura do café.

Para Campos e Dolhnikoff (1994), a partir de 1850, com a chegada do capital inglês e o financiamento interno (público e privado), foram construídas várias estradas de ferro para escoar a produção de café do Sudeste e substituir os transportes inadequados. No mesmo período as ferrovias no Nordeste também foram sendo construídas como a ferrovia Recife - São Francisco, Baturité, São Francisco, Central da Bahia e Ramais, Central de Pernambuco, etc., foram construídas para transportar, em especial, o açúcar, algodão e cacau. O aumento dos capitais estrangeiros de investimentos no setor de transporte no Brasil ocorreu, principalmente, a partir de 1875.

FIGURA 02 – DENSIDADE DAS FERROVIAS NO BRASIL NA DÉCADA DE 1870



Fonte: Brasil, **Ministério dos Transportes, Banco de Informações dos Transportes 2000**. Brasília, 2000. CD-ROM, apud Silveira (2003).

De acordo com Silveira (2003), as estradas de ferro construídas inicialmente no Brasil eram projetadas apenas para atender as necessidades das áreas produtoras até as áreas finais de escoamento, como portos. Isso não beneficiava a maior parte das localidades brasileiras. Isso fez com que poucos estados do Brasil, como São

Paulo e Rio de Janeiro tivessem uma extensão maior de estradas de ferro. Fica fácil a visualização no mapa (Figura 2) que a malha ferroviária é muito reduzida visto que a quantidade de estradas de ferro de destaque em nosso país é exígua. Assim mesmo no período da história onde as estradas de ferro tiveram seu apogeu de importância e de utilização, ainda era uma rede muito limitada. Também se percebeu que a partir da década de 1950, as estradas de ferro em vez de aumentarem, passaram a desaparecer. Um dos fatores para que isso tenha acontecido pode ter sido a mudança no tipo de transporte prioritário para o Brasil que passou a ser o ligado a indústria automobilística, onde carros e caminhões seriam a prioridade para o deslocamento no país.

TABELA 01 – EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA EM QUILOMETROS POR CONTINENTES E PAÍSES

| Décadas | Continentes |         |         |        | Países     |         |           |        |
|---------|-------------|---------|---------|--------|------------|---------|-----------|--------|
|         | Europa      | América | Ásia    | África | Inglaterra | EUA     | Austrália | Brasil |
| 1840    | 2.925       | 4.754   | ...     | -      | 1.348      | 1.535   | ...       | -      |
| 1850    | 23.504      | 15.064  | ...     | ...    | 10.653     | 14.515  | ...       | -      |
| 1860    | 51.862      | 53.935  | 1.393   | 455    | 16.787     | 49.292  | 367       | 110    |
| 1870    | 104.914     | 93.139  | 8.185   | 1.786  | 24.990     | 85.139  | 1.765     | 713    |
| 1880    | 168.983     | 174.666 | 16.287  | 4.646  | 28.854     | 150.717 | 7.847     | 2.896  |
| 1890    | 223.869     | 331.417 | 33.724  | 9.386  | 32.297     | 208.409 | 18.889    | 9.076  |
| 1900    | 283.878     | 402.171 | 60.301  | 20.114 | 35.186     | 311.094 | 24.014    | 13.981 |
| 1910    | 333.848     | 526.383 | 101.916 | 36.854 | ...        | ...     | 31.014    | 21.467 |

Fonte: Luxemburgo, 1985 *apud* Márcio Rogério Silveira (2003)

Atualmente a malha ferroviária no Brasil se dedica ao transporte de cargas. Para o incentivo de projetos turísticos que utilizem o transporte ferroviário o Ministério do Turismo publicou, em 2010, uma apostila intitulada de “Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos Culturais”. (BRASIL, 2010) Esse documento objetiva orientar e ensinar quais as condições para apresentar projetos voltados à criação de trens turísticos ou culturais. A publicação capacita através do texto como elaborar projetos, desde quem tem condições a fazê-la até quem tomará conta da linha férrea, sendo assim bastante abrangente quanto às necessidades dos trens turísticos (BRASIL, 2010).

A seguir, o Quadro 2, criado pelo Ministério do Turismo, visualiza-se a lista dos trens turísticos no Brasil (BRASIL, 2013).

QUADRO 02 - TRENS TURÍSTICOS EM OPERAÇÃO NO BRASIL

| N  | UF        | TRECHO   | EXT/<br>KM | OPERADORA  | PAX/<br>ANO |
|----|-----------|--|------------|--|-------------|
| 1  | SP        | Viação Férrea Campinas – Jaguariúna                                      | 25         | Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF.<br>(todos com tração a vapor)   | 78.000      |
| 2  | SP        | Trem do Imigrante (entre Brás e Moóca)                                   | 3          |  | 12.000      |
| 3  | MG        | Trem das Águas (entre São Lourenço e Soledade de Minas)                  | 9          |  | 32.000      |
| 4  | MG        | Trem da Serra da Mantiqueira (entre Passa Quatro e Coronel Fulgêncio)    | 10         |  | 9.500       |
| 5  | SC        | Trem da Serra do Mar (entre Rio Negrinho e Rio Natal)                    | 42         | Operação privada pela ESFECO LTDA. Tração Elétrica, sistema cremalheira  | 1.800       |
| 6  | SC/<br>RS | Trem das Termas (entre Piratuba, SC e Marcelino Ramos)                   | 25         |  | 4.900       |
| 7  | SP        | Trem dos Ingleses (Paranapiacaba)  | 0,608      |  | 5.000       |
| 8  | SC        | Estrada de Ferro Santa Catarina (em Apiuna, SC) inaugurado em 11/08/2013 | 2,5        |  | ---         |
| 9  | SP        | Trem de Guararema (Guararema a Luis Carlos) <i>inauguração em breve</i>  | 6,5        |  | ---         |
| 10 | RJ        | Estrada de Ferro do Corcovado  | 3,8        | Operação privada pela ESFECO LTDA. Tração Elétrica, sistema cremalheira  |             |
| 11 | PR        | Curitiba/Morretes/Paranaguá  | 73         | Serra Verde Express, compartilhada com a concessionária ALL – América Latina Logística. Tração diesel com locomotivas fretadas |             |
| 12 | MG        | São João d'El Rei a Tiradentes   | 12         | FCA – Ferrovia Centro Atlântica<br>Tração a vapor  |             |
| 13 | SC        | Trem Rubi (entre Tubarão e Imbituba e Tubarão e Urussanga, SC)           | 159        | Compartilhada com a FTC – Ferrovia Teresa Cristina. Tração a vapor   |             |
| 14 | RS        | Trem da Serra Gaúcha (entre Bento Gonçalves e Carlos Barbosa, RS)        |            | Giordani Turismo compartilhada com a ALL. Tração a vapor   |             |
| 15 | RJ        | Trem da Estrada Real (entre Paraíba do Sul e Cavarú, RJ)                 | -          | Operação da Prefeitura Municipal de Paraíba do Sul compartilhada com a FCA. Tração a vapor desativado temporariamente          |             |
| 16 | MG        | Ouro Preto a Mariana   | 18,3       | Operado pela FCA / VALE. Tração a vapor  |             |
| 17 | PR        | Great Brazil Express – Curitiba/Morretes/Paranaguá                       | -          | Operado com automotrizes de luxo pela Serra Verde Express  |             |
| 18 | ES        | Estação de Viana (km 613,7)/ Estação de Araquáia (km 567,7)              | 46         | Serra Verde Express LTDA.  |             |
| 19 | SP        | Trem Moita Bonita (Paraguaçu Paulista ao Distrito de Sapezal)            | 10         | Operação pela Prefeitura Municipal da Estância Turística de Paraguaçu Paulista – compartilhada com a ALL – tração a vapor      |             |
| 20 | MG        | Trem das Cachoeiras (Rio Acima, MG)                                      | 4,5        | Operação pelo Crat – Centro de Referência Ambiental e Turística – tração a vapor   |             |
| 21 | RJ        | SESC de Grussaí (em São João da Barra)                                   | -          | Operação do SESC de Minas Gerais na colônia de férias de Grussaí em linha exclusiva. Tração a vapor                            |             |
| 22 | SP        | Estrada de Ferro Campos do Jordão (Pindamonhangaba a Campos do Jordão)   | 48         | CPTM   |             |

|                                       |           |   |                    |   |  |
|---------------------------------------|-----------|---|--------------------|---|--|
| 23                                    | SP        | Estação da Luz/Paranapiacaba                      | 12                 | CPTM  |  |
| 24                                    | SP        | Estação da Luz/Jundiaí                            |                    | CPTM  |  |
| 25                                    | SP        | Estação da Luz/Mogi das Cruzes                    |                    | CPTM  |  |
| 26                                    | MG        | Estrada de Ferro Caminho das Águas (Ipatinga, MG) | 2,5                | Prefeitura Municipal de Ipatinga – tração a vapor desativado temporariamente para reforma da locomotiva |  |
| 27                                    | SP        | Estrada de Ferro Perus-Pirapora (Cajamar, SP)     | 3,0                | Instituto de Ferrovias e Preservação Ferroviária Tração a vapor   |  |
| <b>BONDES TURÍSTICOS EM OPERAÇÃO*</b> |           |   |                    |   |  |
| <b>N</b>                              | <b>UF</b> | <b>TRECHO</b>                                     | <b>EXT/<br/>KM</b> | <b>OPERADORA</b>  |  |
| 28                                    | RJ        | Santa Teresa                                      | -                  | Rio-Trilhos (desativado temporariamente)  |  |
| 29                                    | SP        | Campos do Jordão                                  | -                  | CPTM  |  |
| 30                                    | SP        | Santos  | -                  | Prefeitura Municipal de Santos  |  |
| 31                                    | SP        | Funicular do Monte Serrat                         | -                  | S/A Elevador Monte Serrat   |  |
| 32                                    | SP        | Parque Taquaral                                   | -                  | Prefeitura Municipal de Campinas  |  |
| 33                                    | SP        | Itatinga (município de Bertoga)                   | -                  | Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP   |  |

Fonte: Adaptado de ABPF, 2013, apud MTUR (2013)

No Quadro 02, é possível visualizar as linhas de trens turísticos em operação ou que já operaram no Brasil. No total são 33 linhas existentes em 2013. Muitas delas também trabalham com a valorização o patrimônio. Como exemplo, existe o Museu Ferroviário de Curitiba, inclusive com uma biblioteca instalada em um vagão antigo, localizados dentro do Shopping Estação, em Curitiba/PR, (ORBASLI; WOODWARD, 2005).

## 2.5 EVOLUÇÃO DAS VIAS DE ACESSO DO LITORAL PARANAENSE À CURITIBA, E A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA

Os sistemas de transporte e a evolução das tecnologias de transporte tiveram papel importante no crescimento das cidades e no surgimento do turismo como é hoje.

O desenvolvimento do antigo povoado de Morretes aconteceu devido ao deslocamento de caravanas do primeiro planalto onde se localiza Curitiba, para o litoral, e da necessidade do transporte de produtos que chegando em Morretes iam para Paranaguá através da navegação pelo rio Cubatão – atual rio Nhundiaquara – principalmente quando o ciclo da erva-mate estava no seu auge.

Atualmente, o rio Nhundiaquara devido ao assoreamento não é mais navegável por embarcações grandes, mas apenas por caiaques e barcos pequenos. Assim esse município se fortaleceu financeiramente e politicamente, bem como teve um aumento da população em função de ser um entroncamento de caminhos de

ligação, além de ser um entreposto de produtos. Os chamados “Caminhos Coloniais”, de acordo com Schiminski (2010), ligavam o litoral com o planalto paranaense em meados do século XVII.

Ao Sudoeste, o Caminho do Arraial ligava São José dos Pinhais à Morretes pela atual estrada do Anhaiá; pelo Noroeste, os Caminhos do Itupava ligavam Curitiba à Morretes pela localidade de Porto de Cima e; o Caminho da Graciosa ligava Curitiba à Antonina.

Cada um desses caminhos possui a sua história, mas todos eles foram criados para fazer a comunicação dos moradores do litoral ao planalto, sendo que isso iniciou-se ainda no tempo em que as tribos indígenas viviam na região, antes da chegada dos colonizadores.

Um destaque ainda, segundo Sulzbach (2012), para os sistemas de transportes do litoral e que refletiu no desenvolvimento da economia de todo o Paraná foi a construção da Estrada da Graciosa, isso aconteceu entre 1848 a 1850. A nova estrada facilitava o deslocamento de mercadorias por meio de carroças, entre Curitiba e o porto de Paranaguá.

Depois da construção da Estrada da Graciosa, a meta seria a construção de uma estrada de ferro, que era o símbolo de desenvolvimento e das novas tecnologias da época. Com isso os engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Antônio Monteiro Tourinho e Maurício Schwartz entregaram um projeto ao governo da província do Paraná para a construção de uma estrada entre Antonina e Curitiba, passando por Morretes. Mas, por questões políticas, o Decreto Imperial nº 5912, de 1º de maio de 1875, estabeleceu o Porto D. Pedro II, em Paranaguá, como ponto inicial da estrada de ferro. A extensão foi construída entre fevereiro de 1880 e fevereiro de 1885, e foi denominada de Estrada de Ferro Dona Isabel, interligando os municípios de Paranaguá e Curitiba.

A linha férrea começou a ser construída a partir de 1880 em um percurso que na época foi considerado praticamente impossível de ser feito uma estrada de ferro, isso devido ao relevo das serras existentes na região. Seu primeiro trecho foi inaugurado três anos mais tarde, em 1883. Atualmente a estrada de ferro ainda possui trechos originais, comprovando a qualidade da obra realizada no final do século XIX. Segundo dados de textos publicados pelo Banestado (1980), Morretes era um importante município beneficiador de erva mate. Dessa forma não poderia ficar sem

um meio de transporte mais rápido e eficiente como uma estrada de ferro. Esse novo meio de transporte se pretendeu instalar pelos administradores no final do século XIX. Inicialmente Morretes não receberia uma estação na sua sede, bem como Paranaguá também não teria estrada de ferro, e sim o porto de Antonina.

De acordo com o Jornal Gazeta do Povo, a construção e evolução da estrada de ferro se desenvolveu de forma muito empreendedora e de coragem por parte dos idealizadores, pois o projeto teve muitos desafios. Mesmo assim foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1885, depois de 15 anos de construção e muitos impasses políticos e econômicos, a ferrovia passou a impulsionar o desenvolvimento do estado do Paraná. (ANTONELLI, 2015).

De acordo com Antonelli (2015), o projeto feito por brasileiros é uma marca do talento da engenharia, e é considerado um dos trechos mais difíceis de serem construídos em relevo de serras em todo o mundo. Os engenheiros responsáveis foram Francisco Monteiro Tourinho, Antônio Pereira Rebouças Filho e Maurício Schwartz, os quais já haviam construído a Estrada da Graciosa, uma estrada rodoviária, e devido a sua experiência de trabalho, solicitaram a concessão para uma estrada de ferro da capital do estado ao litoral, até Antonina, e em de 10 de janeiro de 1871 deferido o pedido de concessão.

Os processos que levaram a construção da estrada de ferro são ligados a economia da erva mate da época e dos acordos políticos da província do Paraná e das cidades de Paranaguá (Antonina e Morretes) e de Curitiba. O governo do império determinava as linhas de desenvolvimento e o imperador Pedro II era um entusiasta das novas tecnologias da época como o telégrafo, a fotografia e o moderno meio de transporte que surgia na época, o trem prometia grande poder no transporte de cargas e de agilidade, conforto e baixos preços para o deslocamento de grande quantidade de pessoas.

Assim, o engenheiro Rebouças pode colocar em prática um projeto arrojado que foi difícil de construir para aquela época, sendo rejeitado até por empresas de engenharia da Inglaterra.

Antonelli (2015) ainda explica que, atualmente, a estrada de ferro com mais de cem anos continua em funcionamento. Infelizmente a manutenção das estações que existem ao longo do percurso, as quais estão inativas, como a estação Morumbi e Engenheiro Lang, foram abandonadas. Dessa forma, as empresas Serra Verde

Express e Auto Latina não fazem a preservação e cuidados com o patrimônio histórico que foi deixado ao longo da estrada, pois consideram não ser de sua responsabilidade e sim do IPHAN, sendo que atualmente ainda existe uma polêmica sobre esta questão.

De acordo com Nadalin (2017), o desenvolvimento do sistema de transportes dos colonizadores europeus, no litoral do Paraná, se iniciou com a chegada das caravelas portuguesas na região por volta de 1550, na ilha do Cotinga. Mais tarde, com a ocupação da região, surgem diversos povoados. Alguns grupos a procura de ouro se deslocam para o primeiro planalto onde surgem novas concentrações de pessoas como o do ponto onde seria no futuro Curitiba. Nesse processo, pequenos caminhos e estradas passaram a ser configurados, como o caminho do Itupava e dos jesuítas, calcetados por pedra, dos quais alguns desses caminhos já eram trilhas utilizadas pelos povos indígenas nativos.

O Paraná era um estado pobre e com poucos produtos de interesse para outros estados e de outros países. A erva-mate se tornou um importante produto de exportação estimulando a construção da estrada de ferro. Mais tarde, já no século XX, surgiu a necessidade da construção de uma nova estrada para veículos mais modernos e maiores, surgindo assim a estrada rodovia BR 277, que liga Londrina até o Porto de Paranaguá.

De acordo com Paz e China (1974), eventos históricos que influenciaram o desenvolvimento de Morretes ao longo do tempo foram a descoberta do Ouro, o caminho dos Jesuítas/Itupava Paranaguá-Curitiba, a Estrada da Graciosa, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba e a Estrada rodovia BR-277.

Uma das características marcantes da estrada de ferro Curitiba-Morretes para os turistas, é o fato da sua grande variedade de atrativos, considerada entre uma das viagens de trens mais importantes do mundo, isso citado no site da Serra Verde Express e no site Guia Viaje Melhor.

O percurso da estrada de ferro, segundo Banestado (1980), passa por um conjunto de serras denominada de Serra do Mar, cujo clima é marcado pelo tipo subtropical mais ameno no primeiro planalto e um clima subtropical com temperaturas mais elevadas e com mais chuvas nas partes do litoral que vai diminuindo de altitude. Existem muitos caminhos ou trilhas que podem ser seguidos por terra a partir da

estação Marumbi, a qual possibilita a grupos de montanhistas a fazerem turismo de aventura e atividades físicas ao ar livre.

O Museu Ferroviário de Curitiba, fica no prédio da antiga estação ferroviária, desativada em 1972, e que hoje pertence ao Shopping Estação. O museu conta com peças originais de estações e ferrovias de diferentes partes do Paraná e do Brasil.

FOTOGRAFIA 01 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA, ATUAL MUSEU FERROVIÁRIO E ATUAL SHOPPING ESTAÇÃO.



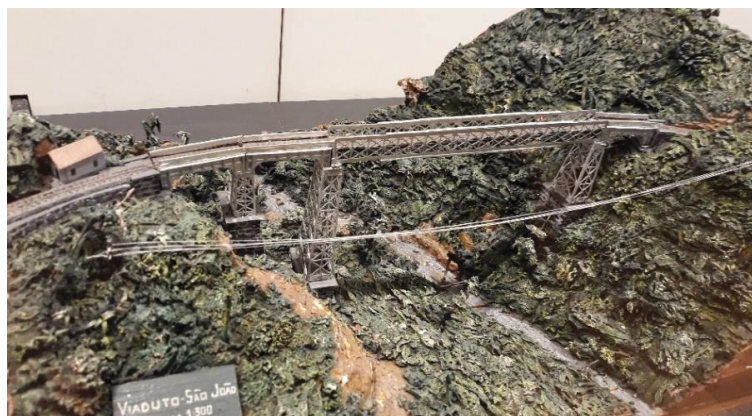
Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 02 - ENGENHEIROS RESPONSÁVEIS DA CONSTRUÇÃO, E IMPERADOR D. PEDRO II – MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 03 - MAQUETE DO VIADUTO SÃO JOÃO, DA ESTRADA DE FERRO NA SERRA DO MAR – MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 04 - MAQUETE DE COMO ERA A ESTAÇÃO DE CURITIBA NA ÉPOCA DA INAUGURAÇÃO – MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 05 - EQUIPAMENTOS ARQUIVO COMO EXEMPLO DE PATRIMÔNIO PRESERVADOR – MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 06 - VAGÃO DE TREM ANTIGO NO QUAL FUNCIONAVA UMA BIBLIOTECA DE ARTIGOS DE JORNAIS SOBRE A FERROVIA –ATUALMENTE É UM ESPAÇO MULTIMÍDIA SOBRE A VIAGEM DE TREM - MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 07 - ANTIGA MARIA FUMAÇA QUE CIRCULOU PELA ESTRADA DE FERRO CURITIBA PARANAGUÁ – MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

O museu conta com miniaturas de locomotivas, maquetes, equipamentos antigos, pinturas, fotografias, informações históricas e outros itens. É um museu pequeno, mas também apresenta na parte interna do shopping um vagão biblioteca com muitos recortes de jornais colecionados por antigos funcionários da rede ferroviária. É possível conhecer no museu a história da construção da estrada de ferro e ver em fotografias os personagens importantes desse feito e das questões políticas e econômicas da época.

## 2.6 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E O TURISMO

Muitas estradas de ferro no Brasil que são utilizadas para o turismo ferroviário, foram iniciadas no final do século XIX e por isso apresentam um carisma ligado aos seus equipamentos e veículos antigos. O patrimônio das estradas de ferro é apreciado por muitos, visto que é registro da memória histórica deste tipo de transportes foi importante para o desenvolvimento do nosso país. A utilização das estradas de ferro e dos trens, bem como dos maquinários antigos oferecem uma oportunidade lúdica para os passageiros que se imaginam em outros tempos. As viagens possibilitam a recriação de um momento histórico, fazendo com que os passageiros revivam ou vivam estes momentos de maneira lúdica. A utilização desse patrimônio reaviva a atmosfera tradicional das ferrovias, o patrimônio age criando uma ponte entre os acontecimentos marcantes e a atualidade (HALSAL, 2001).

FOTOGRAFIA 08: BILHETERIA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM CURITIBA -  
MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

Um dos aspectos importantes dos equipamentos ferroviários, é que esse patrimônio cultural estabelece laços de temporalidade entre os grupos, aproximando gerações (MAMEDE; VIEIRA; SANTOS, 2008).

FOTOGRAFIA 09 - PEÇA DO MOBILIÁRIO ANTIGO, MAÇANETA EM METAL TRABALHADA EM  
MODO ARTÍSTICO - MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA



Fonte: autor (2019).

O que os percursos entre as estações de trens oferecem ao longo do caminho, vai além da questão das paisagens, também significam a conexão entre o passado e o presente. O Brasil, que adotou a estrutura de construção dos engenheiros ingleses ao realizar o projeto das ferrovias, construíam vilas de trabalhadores ferroviários ao longo das estradas. Hoje, isso é considerado como parte do patrimônio, como as vilas de Paranapiacaba, em Santo André/SP e a Vila Belga, em Santa Maria/RS. (ALLIS, 2002). Para Monastirsky (2006), o patrimônio cultural ferroviário pode ser classificado em duas categorias no imaginário dos usuários: o patrimônio material e imaterial. Assim, o patrimônio material ferroviário se enquadra como as estruturas de linhas e as estações das ferrovias, grandes pontes e viadutos, pátios de manobras e estações e depósitos de vagões. Já o patrimônio imaterial se enquadra como as memórias e conhecimentos criados pelas ferrovias durante seu período de existência, principalmente da memória dos antigos ferroviários, que trabalharam nas redes mais recentes.

Os museus trazem a oportunidade de transformar as antigas estruturas das estradas de ferro, em locais de informação sobre nossa história (DIVALL, 2002). Mas para isso é necessário que os locais onde ainda existem estruturas, ou parte das estruturas das estradas de ferro possam ter projetos específicos para o reaproveitamento. É essencial manter as locomotivas históricas, além das estações, não esquecendo a valorização do ambiente ao redor.

A história da economia do país, como o ciclo do café que enriqueceu São Paulo, está vinculado ao início das estradas de ferro e da sua expansão. As construções que fazem parte das ferrovias tornaram-se marcos que carregam a história destas cidades (FERREIRA, 2014).

Para Pryce *et al.* (2013) existem exemplos de ferrovias históricas na Ásia, onde nem sempre os visitantes buscam estes atrativos pelo seu patrimônio. Assim se pode perceber que existem diferentes tipos de interesses dos viajantes pelo transporte ferroviário. Os motivos que atraem turistas são diversos, como festas específicas e mesmo datas comemorativas durante o ano.

No Brasil, o órgão responsável pelo patrimônio ferroviário é o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), responsabilidade concedida pela lei nº 11.483 de 2007. O patrimônio ferroviário brasileiro é resultante dos bens da Rede Ferroviária Federal S.A., a RFFSA. Esse patrimônio é constituído principalmente pelos bens imóveis, como edifícios, estações, obras de arte, e pelos bens móveis, como as locomotivas, vagões, e carros de passageiros. Ainda compõem o patrimônio ferroviário os equipamentos utilizados na operacionalização dos trens, como telégrafos e sinos (IPHAN, 2014). Para Aoki (2002), o que demonstra a preocupação com a preservação da história e do patrimônio ferroviário é motivo de discussão desde o início do século XX com relação à preservação destes imóveis e equipamentos para as gerações futuras.

Em países mais desenvolvidos é evidente a preocupação e conservação do patrimônio das estradas de ferro, principalmente na Europa, Oceania e América do Norte. Entidades como a *Railway Heritage Trust* e *Heritage Railway Association* (Reino Unido), *Rail Heritage WA* (Austrália), *Oregon Rail Heritage Foundation* (EUA) atuam com o intento de preservar imaterialmente e materialmente as ferrovias para dar continuidade do patrimônio ferroviário de seus países.

O Brasil teve o início das ferrovias no século XIX e a sua expansão no século XX. Mas devido a política de transportes do país, as estradas de ferro perderam sua importância para as estradas de rodagem. A consequência foi a diminuição da malha ferroviária no Brasil nas últimas décadas e a especialização das ferrovias para o transporte de cargas. Atualmente, de acordo com dados da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), somente em torno de 10% da malha férrea restante no Brasil é destinada às atividades turísticas, sendo que estas vias eram no passado também utilizadas para o transporte de passageiros.

Os trens antigos são testemunhas da história da evolução econômica e política por onde passaram. E isso destaca o patrimônio construído para valorização e preservação do nosso histórico e da nossa cultura. As atividades em uma viagem de

um trem turístico proporcionam as condições para a transmissão da história e da valorização do patrimônio. As viagens oferecidas pelos trens possibilitam os estímulos de interesses para a percepção das pessoas para muitos pontos que não seriam destacados com outra forma de viajar.

Segundo Martins e Vieira (2006, p.1):

[...] o turismo é uma das atividades capazes de auxiliar na obtenção de resultados relevantes no que concerne à preservação da memória e identidade ao apresentar para turistas e/ou visitantes a essência e os significados do patrimônio local. (MARTINS e VIEIRA, 2006)

As atividades de contemplação das paisagens por meio das viagens e das janelas dos trens pode suscitar nos jovens e adultos interesses que mesmo as escolas não conseguem estimular. O envolvimento de todos, como das instituições de ensino e dos atores ligados às atividades turísticas, podem conseguir atingir um elevado nível de conhecimento, conservação e preservação do patrimônio histórico de uma comunidade. Se agregado a isso, manifestações de artes como músicas e danças folclóricas possam ser apresentadas, de forma adaptada em trens, isso poderia divulgar essas formas de cultura, ou mesmo mantê-las vivas. A essência deste produto não é a ferrovia, mas sim o patrimônio cultural do espaço. Em algumas linhas históricas, alguns organizadores de viagens utilizam as locomotivas a vapor antigas, as Marias Fumaças, para possibilitar o contato dos turistas com a cultura típica da região. O trem turístico mostrou-se com boa alternativa para aumentar a visitação e a renda das cidades.

## 2.7 ESTRADA DE FERRO CURITIBA-MORRETES/PR OU PARANAGUÁ-CURITIBA/PR

A ferrovia Curitiba-Morretes-Paranaguá construída na década de 1880, hoje com mais de cento e quarenta anos, foi inaugurada em 1885. Depois da administração da RFFSA, passou a ser gerida pela América Latina Logística, a ALL e mais tarde pela empresa RUMO. Com relação ao seu patrimônio ao longo do percurso, com estações e vilas de operários, nota-se visivelmente o abandono e a destruição dos pontos históricos. Os motivos para esse descaso não são ainda totalmente explicados. (SISCATO, 2012).

TABELA 2 - SOBRE EVOLUÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL.

| Período | Recorte Temporal | Características marcantes                    |
|---------|------------------|--|
| 1º      | 1852-1873        | Empreendedorismo                             |
| 2º      | 1873-1889        | Novos incentivos e multiplicação das linhas  |
| 3º      | 1889-1919        | Formação das grandes companhias ferroviárias |
| 4º      | 1919-1957        | Sucateamento e estatização                   |

Quadro 1: Períodos de análise.

|  |      |   |
|--|------|---|
| Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba (Paraná) | 1881 | Ligar as regiões produtoras de erva-mate do Planalto ao litoral paranaense. |
|--|------|---|

Fonte: IBID (2015).

Na tabela é perceptível o início das atividades das estradas de ferro em 1852 e até 1919, durante 67 anos, um período de crescimento e progresso deste tipo de transporte no Brasil. Mas a partir de 1919 até 2020, percebe-se a mudança de interesse dos investidores, quer seja o governo ou dos empreendedores particulares. Dessa forma, depois da década de 1950 principalmente, as estradas de ferro entram em declínio no Brasil.

FIGURA 3 - PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL 1956



Fonte: IBID (2015).

Sobre as viagens de turismo na estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, a empresa responsável atualmente é a Serra Verde Express. A empresa oferece diversas categorias de viagens, sendo algumas muito mais caras devido ao que é oferecido aos turistas. Algumas opções oferecem o consumo de cervejas artesanais, queijos e petiscos. Podem ser escolhidas viagens mais personalizadas, com um número menor de passageiros no vagão. Também existe opções com quantidade maior de paradas, além de mais velocidade de deslocamento caso seja necessário, que é o caso quando o turista escolher o uso das litorinas, no lugar do trem convencional. As litorinas são pequenos veículos ferroviários, como se fossem um ônibus para trilhos. Existe ainda a opção de preços populares que utiliza um vagão tradicional.

De acordo com o site<sup>3</sup> da Empresa Serra Verde Express, os diferentes tipos de pacotes oferecidos aos viajantes são os seguintes:

#### **Classe econômica:**

Existe uma classe denominada de Classe Econômica e compreende a oferta de assentos individuais em vagões simples. Recomendado para viajantes montanhistas e passageiros frequentes, que geralmente descem na estação Marumbi para fazer montanhismo. O vagão, no caso, não conta com guia de turismo ou serviço de bordo. Valores a partir de R\$ 21,00.

#### **Litorina:**

A Litorina de Luxo é o primeiro trem de luxo do Brasil e é o único do mundo com sistema automotriz. São três opções de carros, todos com ar-condicionado: a Foz do Iguaçu segue o estilo neoclássico e é inspirada na fauna e na flora da Mata Atlântica; a Copacabana, também neoclássica, resgata elementos que remetem ao calçadão da Cidade Maravilhosa; a Curitiba conta com uma decoração mais moderna, com símbolos que fazem referência à capital paranaense. Os valores são a partir de R\$ 360,00.

---

3 Serra Verde Express página de categorias de passagens: <https://www.serraverdeexpress.com.br/passeios-de-trem> Acesso em: 15 de outubro de 2019.

### **Classe turística assentos duplos:**

Existe a classe Turística com assentos duplos em vagão intermediário, com poltronas estofadas. No geral, todos os vagões possuem o mesmo serviço e contam com o mesmo nível de conforto. A venda é realizada de acordo com a disponibilidade dos carros, não sendo possível a escolha dos mesmos. Os valores são a partir de R\$ 297,00.

### **Vagões temáticos:**

Também agora foram implantados vagões temáticos com atrativos especiais como o Beer Trem (vagão da cerveja), o qual é uma jornada pelo mundo das cervejas artesanais, enquanto os turistas viajam pela estrada de ferro que liga Curitiba a Morretes, podem experimentar alguns tipos e marcas de cervejas artesanais. Além das bebidas, os viajantes podem degustar pães e queijos. Ao chegar à Morretes, todos são convidados a saborear um delicioso almoço local com o barreado, prato típico da região. Valores a partir de R\$ 418,00.

O novo trecho Morretes-Antonina é um lançamento nos últimos anos, pois não existiram muitos acréscimos nas últimas décadas, na extensão das estradas de ferro, ao contrário, houve ainda uma redução da oferta de trechos aos visitantes. Entre as reduções, a não circulação mais para Antônia e para Paranaguá. A viagem de Curitiba-Paranaguá de trem era mais barata do que fazer o mesmo percurso de ônibus, o que ajudava as pessoas de baixa renda que precisavam viajar entre Paranaguá e Curitiba. Atualmente uma passagem de ônibus entre Curitiba e Morretes custa em torno de R\$ 50,00 e a passagem mais barata de trem estaria custando R\$ 21,00 na classe econômica. O percurso entre a cidade de Morretes e Antonina não será feito pela empresa Serra Verde Express e as viagens não serão diárias, mas o site da Serra-Verde irá vender os bilhetes para esse trecho também.

Um estudo sobre o perfil do turista que viaja para Morretes de trem, (NERING, 2019), mostra que a maioria dos turistas são da região Sudeste e tem uma renda mensal acima de R\$ 4.000,00 e se interessam em conhecer Morretes e o patrimônio cultural em geral. A idade média fica entre os 26 e 35 anos de idade e apresentam um nível de escolarização de nível superior, entre outras características que podem ser analisadas no quadro a seguir.

QUADRO 3 – PERFIL DOS FLUXOS TURÍSTICOS QUE UTILIZARAM O TREM DA SERRA VERDE EXPRESS COMO MEIO DE TRANSPORTE

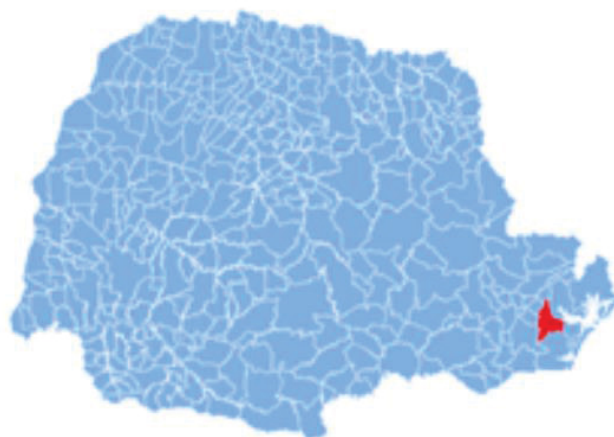
| Variável   | Característica  |
|--|---|
| Idade  | Entre 26 e 35 anos  |
| Escolaridade                                       | Superior  |
| Estado / Região de Origem                          | Sudeste   |
| Motivo da viagem                                   | Lazer   |
| Com quem viaja                                     | Casal   |
| Renda mensal                                       | Mais de R\$ 4.000,00  |
| Gasto com compras                                  | Mais que R\$ 51   |
| Gasto com alimentação                              | Até R\$ 100   |
| Gasto com hospedagem                               | Não pernoita  |
| Gasto com transporte                               | Entre R\$ 101 e R\$ 200   |
| Motivação de escolha do meio de transporte         | Experiência e Paisagem  |
| Motivação de escolha de Morretes                   | Destino do Trem da Serra Verde Express e Patrimônio histórico e cultura |
| Já conhecia Morretes?                              | Não   |
| Qual o primeiro atrativo visitado mais mencionado? | Restaurante   |
| Qual o segundo atrativo visitado mais mencionado?  | Feira   |
| Qual o terceiro atrativo visitado mais mencionado? | Centro histórico  |
| Foi ou pretende ir a Antonina?                     | Sim   |

Fonte: Nering (2019).

### 3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO:

Segundo o IPARDES, o município de Morretes, no Paraná, situa-se na região do litoral do estado, e está a uma distância de 58 km de Curitiba, conforme pode ser observado nas figuras 04 e 05 a seguir:

FIGURA 4: MAPA DO PARANÁ COM LOCALIZAÇÃO DE MORRETES



Fonte: IPARDES, 2019.

FIGURA 5: LIMITES DO MUNICÍPIO DE MORRETES



Fonte: IPARDES, 2010.

Com dados de 2019/20 do IPARDES, o município apresenta atualmente uma área territorial de 688,545 km<sup>2</sup>, a posição geográfica entre a latitude de 25° 28' 37" sul e a longitude de 48° 50' 04" Oeste, e com uma altitude média de 10 metros. A região apresenta uma floresta densa e protegida por questões ambientais. É uma região com grande pluviosidade o que proporciona condições para existirem muitos rios. A população estimada pelo IBGE para 2019 era de 16.400 pessoas.

A origem de Morretes, de acordo com informações da biblioteca e prefeitura de Morretes, bem como no site do IBGE, é ligada com o município de Paranaguá. De acordo com Paz e China (1974), o nome Morretes é devido à localização da sede e a geografia local, pois a cidade é cercada por morros de diferentes elevações, denominados “morretes”. Ainda de acordo com Paz e China (1974), os primeiros moradores vieram de lugarejos do litoral de São Paulo por volta de 1646, e eram mineradores em sua maioria, nessa época o Paraná ainda fazia parte da província de São Paulo.

A vila formada por esse grupo inicial foi elevada à cidade pela Lei n° 188 de 24 de maio de 1869, sendo na época denominada de Nhundiaquara, que era o nome do rio que banhava a cidade, sendo denominada como o nome atual de Morretes em 7 de abril de 1870.<sup>4</sup> Morretes fica entre as cidades de Paranaguá e Curitiba, o que era

---

<sup>4</sup> Dados site da prefeitura de Morretes. <http://www.morretes.pr.gov.br/index.php/municipio> Acesso em: 16 de outubro de 2019.

um fator de localização estratégica para a circulação das pessoas e caravanas antigamente, além de ser um entreposto para as pessoas que viajavam de outras cidades do litoral para Curitiba. Ainda em 1867, um grupo de colonos norte-americanos se instala em Morretes em uma área chamada de “Nova América”, a qual atualmente é conhecida como as Américas de Cima e de Baixo.

Dez anos depois, em 1877, famílias italianas da Colônia de Alexandra em Paranaguá criaram a Colônia Nova Itália, contribuindo para a criação de núcleos de imigrantes que se espalharam em diversas zonas rurais do Município (PAZ E CHINA, 1974). Com o crescimento e desenvolvimento do município e de sua população, alguns paranaenses importantes nasceram e se destacaram de Morretes como João Negrão, Silveira Neto e José Francisco da Rocha Pombo.

De acordo com Sulzbach (2012), e a historiadora Laurice Salomão de Bona Bona (2019), o município de Morretes apresentou ciclos econômicos, inclusive o de ouro, além dos ciclos da cana-de-açúcar e o da erva-mate. O papel do rio Nhundiaquara foi determinante em todos os ciclos por ser, na época do início da cidade e do município, navegável para embarcações de médio porte. Dessa forma, o rio atraiu muitos mineradores paulistas e aventureiros que buscavam pelas riquezas naturais escondidas na região.

O ciclo do Ouro durou 70 anos, entre 1665 a 1735. Existem relatos de que existiram muitas minas de ouro, destacando-se entre elas a Mina de Penajóia, cujo proprietário era tão rico que suas mucamas eram ornadas com colares de ouro. Chegou a ser a maior mina de ouro do Brasil, porém muito ouro dessa mina foi enviado para Portugal.

De acordo com Sulzbach (2012), o ciclo da erva-mate durou 60 anos, entre 1820 a 1880 e também impulsionou a economia local. No espaço de 20 anos, entre 1830 a 1850, surgiram em torno de 80 fábricas de socar erva e quase todas movidas por encanamentos de água. A erva-mate chegava na cidade de Morretes pelo caminho da Graciosa e depois de beneficiada e socada, ela era conduzida a novamente ao planalto pelo caminho do arraial.

Com relação ao clima do município de Morretes, o clima do litoral paranaense é subtropical e apresenta grande pluviosidade nos meses de verão, na classificação

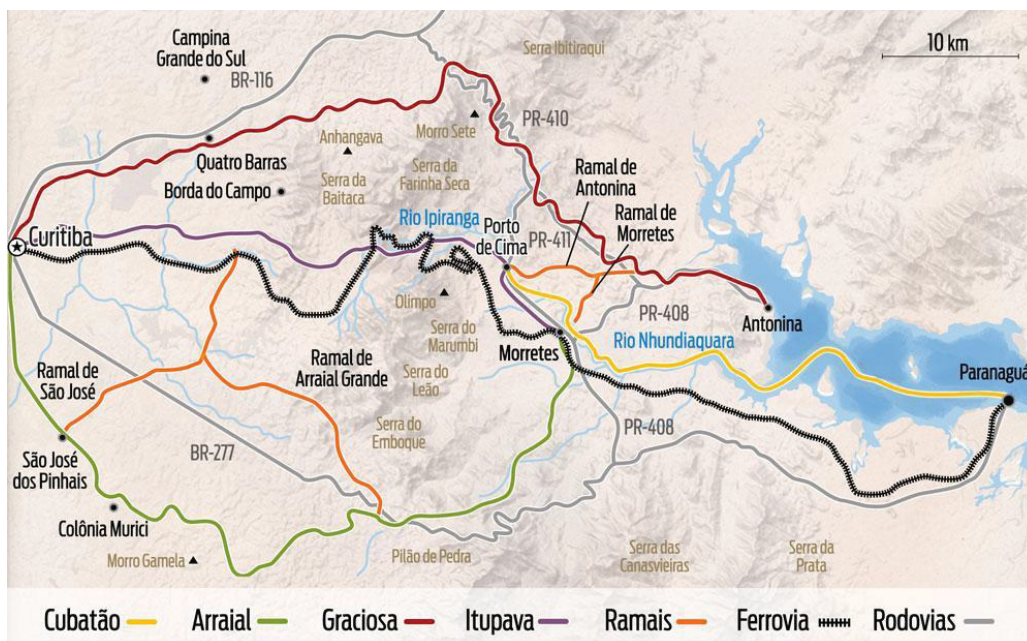
de Koeppen classifica-se como Cfa, Clima subtropical, com verão quente. As temperaturas são superiores a 22°C no verão e com mais de 30 mm de chuva no mês mais seco. De acordo com Vanhoni; Mendonça (2008), nos anos em que ocorre o fenômeno de El Niño, a pluviosidade é mais elevada. Por isso pode-se esperar que se a tendência de alterações nos processos climáticos continuarem, mais frequentes ou fortes o fenômeno do El Niño, poderá trazer chuvas e mais inundações para o Município de Morretes. Existem locais no município de Morretes que marcam níveis pluviométricos em torno de 3.000 mm anuais.

Para chegar ao município de Morretes, existem como vias de acesso, a BR-277, a PR-410 (Estrada da Graciosa), a BR-376 (via município de Garuva/SC), e a estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. Além disso, a região conta com dois aeroportos regionais, um em Paranaguá e outro Guaratuba, com capacidade para receber aviões particulares.

Os municípios têm uma grande importância estratégica para o estado do Paraná no que se refere ao desenvolvimento turístico e econômico, em particular devido ao Porto de Paranaguá e ao Porto de Antonina, referências para o Brasil no embarque e desembarque de cargas e grãos, podendo serem utilizados para embarque e desembarque de cruzeiros marítimos, se constituindo como um importante vetor de desenvolvimento que pode contribuir para alavancar o turismo na região.

O município de Morretes, conta com uma área territorial de 684,580 km<sup>2</sup> quilômetros quadrados. O município fica localizado na microrregião de Paranaguá e mesorregião Metropolitana de Curitiba (IBGE, 2019), com uma estimativa de população de 16 mil habitantes. A cidade de Morretes fica situada próxima ao litoral paranaense, estendendo-se da encosta da Serra do Mar para o leste e limitando-se ao oeste com os municípios de São José dos Pinhais, Piraquara e Quatro Barras; ao norte com o município de Campina Grande do Sul; ao nordeste com o município de Antonina e a Baía de Paranaguá; ao leste com Paranaguá e ao sul e sudeste com o município de Guaratuba (IBGE, 2019).

FIGURA 6: MAPA DE ESTRADAS DO LITORAL DO PARANÁ/MORRETES



Fonte: Ferrovias 130 anos. Especiais Gazeta do Povo (2015).

Morretes é um município que apresenta características muito bem destacadas. Uma delas é a sua beleza, além dos elementos naturais é a arquitetura urbanística da área central que se destaca. Essa cidade foi construída ao longo do rio Nhundiaquara, que passa atualmente bem no centro da cidade. O sítio é pequeno, pois a população urbana de Morretes fica em torno de nove mil habitantes segundo o censo de 2010. Apesar de, nas últimas décadas ter crescido, esse desenvolvimento se deu nos bairros. Como por exemplo, no bairro dos ferroviários, onde se concentra grande parte da população. A parte central mantém os prédios e casas antigas contribuindo para preservar a história da cidade. Casas dos primeiros moradores, das principais autoridades ainda se mantêm em pé, sendo muitas preservadas e restauradas. Algumas se transformaram em restaurantes, visto que se encontram na parte central da cidade local em que ocorre um maior movimento de visitantes, bem como, em lojas e mesmo em pousadas ou hotéis. As construções são muito coloridas e bem decoradas, o que chama a atenção e o interesse dos turistas.

FOTOGRAFIA 10: RUA CENTRAL DE MORRETES, RESTAURANTES EM CASAS ANTIGAS



Fonte: autor (2019).

FOTOGRAFIA 11: RUA CENTRAL DE MORRETES, RESTAURANTES EM CASAS ANTIGAS



Fonte: autor (2019).

Existem alguns pontos turísticos que estimulam o turismo para Morretes, e são citados pelo guia Viajar Melhor<sup>5</sup>, a saber: A linha de trem Curitiba-Morretes; A estrada da Graciosa (rodovia); O rio Nhundiaquara e outros rios; Pico do Marumbi; Chácaras; com pousadas; Parques e reservas naturais; A própria cidade de Morretes; Muitos restaurantes com comida típica.

A linha de trem Curitiba-Morretes, Turismo (2020) é uma das mais bonitas do Brasil, apresenta uma boa estrutura e diversas modalidades de passagens, da mais barata a mais luxuosa. O trem viaja num percurso de 70 km durante 3 a 4 horas para a descida e 4 a 5 horas para a subida. Durante a viagem o turista passa por algumas cidades pequenas como Piraquara e em estações abandonadas como a do Marumbi.

---

<sup>5</sup> Guia Viajar Melhor: <https://guiaviajarmelhor.com.br/dicas-de-turismo-em-morretes/> acesso: 12 agosto 2019.

Existem diversos túneis, em torno de 14, que enriquecem o passeio e a experiência da viagem. A floresta tropical é uma paisagem especial para fazer as fotos de lembranças nos celulares ou máquinas fotográficas mais sofisticadas dos viajantes. Os turistas que fazem as viagens de trem de Curitiba a Morretes, de acordo com Nering (2019), fazem compras entre R\$ 51,00 a R\$ 150,00 ou mais, em média e têm idades entre 26 a 53 anos. Dentre as opções turísticas no município de Morretes, destaca-se a Estrada de ferro da Graciosa que atualmente é um dos pontos turísticos que mais atraem visitantes para Morretes em função do percurso a ser realizado através do trem, pela estrada de ferro que faz com que os turistas possam desfrutar de paisagens ao longo do trajeto que passa pela Serra do Mar. O passeio baseia-se principalmente no valor cultural, e no patrimônio imaterial da cidade de Morretes, apropriando-se de sua culinária diferenciada, com destaque ao prato típico chamado “Barreado”. Além desse atrativo, a cidade oferece ao visitante uma diversificada configuração urbanística e muitos projetos arquitetônicos realizados no século XVI.

Com duração de três horas, a viagem entre Curitiba e Morretes proporciona aos turistas a contemplação das paisagens naturais da mata atlântica, além da observação do patrimônio arquitetônico edificado ao longo da ferrovia.

A Estrada da Graciosa é outra opção, e a que mais leva visitantes que moram em Curitiba para a Serra do Mar e Morretes. Ao longo dessa estrada existem muitos quiosques que oferecem gratuitamente churrasqueiras e mesas para que as pessoas possam fazer um pic-nic. Nos finais de semana é quando ocorre o maior número de deslocamentos para a serra da Graciosa. A floresta, os trechos dos caminhos dos viajantes coloniais e os rios que existem são outros atrativos. Geralmente depois do churrasco de almoço os visitantes se deslocam, até Antonina e Morretes para passear durante a parte da tarde.

FOTOGRAFIA 12: VISTA AÉREA DA ESTRADA DA GRACIOSA, SERRA DO MAR



Fonte: Google Earth (2019).

O rio Nhundiaquara, Turismo (2020), oferece lindas paisagens e lugares para tomar banho, desde a serra até a cidade de Morretes. Em alguns trechos perto da cidade pode se alugar boias para se fazer o que chamam de Boia-Cross. Também barcos caiaques são alugados para os visitantes. Mesmo que não se pratique os banhos, o rio oferece paisagens para se admirar ou se tirar fotografias e fazer filmagens.

FOTOGRAFIA 13: DO RIO NHUNDIAQUARA CIDADE DE MORRETES - PR



Fonte: autor (2019).

O Pico Marumbi, Turismo (2020), é um ponto turístico importante e já há décadas atrai pessoas para o montanhismo. Oferece paisagens muito bonitas e para quem conhece, muitas vezes passa a ser um lugar de retorno frequente. Existem

muitos rios pelo caminho e algumas cachoeiras e são lugares de poucos perigos eminentes.

FOTOGRAFIA 14: VISTO DO PICO MARUMBI A PARTIR DA ESTAÇÃO MARUMBI



Fonte: autor (2019).

Chácaras e pousadas, Turismo (2020), surgiram nos últimos vinte anos, e disponibilizam boas instalações e vários serviços de hotelaria e turismo, sendo bem estruturadas e oferecendo ao mesmo tempo o contato com a natureza e muito conforto.

FOTOGRAFIA 15: VISTO DO ESPAÇO DE ENTRADA DE POUSADA EM MORRETES



Fonte: autor (2019).

No litoral do Paraná foram criadas áreas de preservação ecológica, as quais algumas podem ser parques estaduais ou nacionais e APAS (Associação de Pais e

Amigos de Surdos), sendo que algumas podem ser visitadas por turistas durante todo o ano. Essas áreas naturais ainda têm um grande potencial turístico a ser desenvolvido, pois apenas alguns parques recebem visitas em um volume razoável. Muitos turistas ainda não conhecem essas opções devido à vários fatores, como a falta de divulgação. Segundo o IAP (2013) existem doze parques no litoral que podem ser listados no Quadro 4, a seguir.

QUADRO 4 – PARQUES NO LITORAL DO PARANÁ

| Nome   | Ano de criação | Esfera Administrativa | Área (ha) | Municípios abrangidos                     | Visitação                      |
|--|----------------|-----------------------|-----------|---|--------------------------------|
| Parque Estadual Rio Da Onça                  | 1981           | Estadual              | 118,51    | Matinhos                                  | Sim                            |
| Parque Nacional do Superagui                 | 1989           | Federal               | 33.860,36 | Guaraqueçaba                              | Sim                            |
| Parque Estadual da Graciosa                  | 1990           | Estadual              | 1.189,58  | Morretes                                  | Não                            |
| Parque Estadual Pico do Marumbi              | 1990           | Estadual              | 8.745,45  | Piraquara, Quatro Barras e Morretes       | Sim                            |
| Parque Estadual do Pau Oco                   | 1994           | Estadual              | 905,58    | Morretes                                  | Não                            |
| Parque Estadual Roberto Ribas Lange          | 1994           | Estadual              | 2.698,69  | Antonina e Morretes                       | Não                            |
| Parque Nacional <i>Saint-Hilaire / Lange</i> | 2001           | Federal               | 24.500    | Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá  | Sim/<br>Visitação não manejada |
| Parque Estadual do Bogaçu                    | 2002           | Estadual              | 6.660,64  | Guaratuba                                 | Não                            |
| Parque Estadual da Ilha Do Mel               | 2002           | Estadual              | 337,84    | Paranaguá                                 | Sim                            |
| Parque Estadual Pico Paraná                  | 2002           | Estadual              | 4.333,83  | Campina Grande do Sul e Antonina          | Não                            |
| Parque Nacional Marinho Ilha dos Currais     | 2013           | Federal               | -         | Pontal do Paraná                          | Não                            |
| Parque Nacional do Guaricana                 | 2014           | Federal               | 49.286,87 | Guaratuba, Morretes, São José dos Pinhais | Não                            |

Fonte: IAP (2013).

A cidade de Morretes é um dos chamarizes mais importantes para o município de acordo com o presidente do Convention Visitor Bureau de Morretes (2019), pois é uma cidade atraente em todos os sentidos. Tem uma beleza natural e bucólica, e a preservação de muitos casarões chama a atenção e o desejo das pessoas em passarem horas ou dias nessa cidade. Quem mora próximo à Morretes tem sempre o interesse em retornar muitas vezes, pois existem outras coisas a serem feitas na cidade e nas imediações.

Esses produtos turísticos se agregam com os acepipes gastronômicos que são vendidos nas estradas e na cidade de Morretes como:

- Frutas da época, banana e maracujá;
- Balas de banana;
- Cachaça de banana;
- Farinha de mandioca fina.

Entre os produtos da região, os que mais se destacam são:

FOTOGRAFIA 16 – FRUTAS DE MORRETES MARACUJÁ



Fonte: autor (2019).

**Frutas do clima tropical:** Existem muitas frutas de clima tropical que são plantados no município de Morretes. (BIASSIO; CRESPO, 2014), e que são vendidos em natura ou como doces em compota.

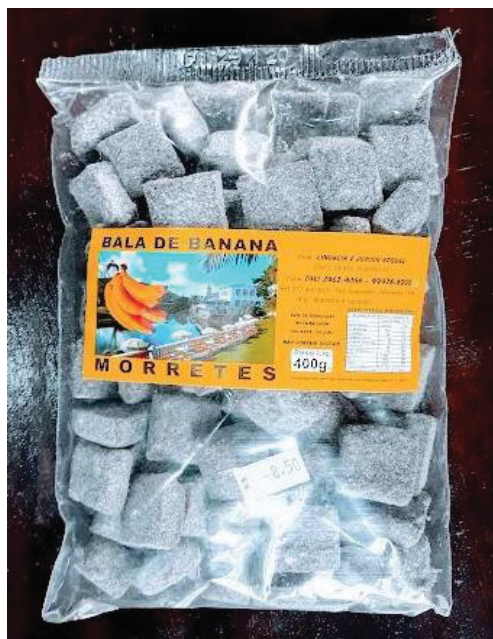
FOTOGRAFIA 17 – FRUTAS DE MORRETES BANANA



Fonte: autor (2019).

**Banana:** o município de Morretes é um grande produtor de bananas do estado do Paraná.

FOTOGRAFIA 18 – BALA DE BANANA



Fonte: autor (2019).

**Balas de banana:** Segundo Cordeiro *et al.* (2014), foi uma invenção dos moradores locais do litoral. Uma família de Antonina, PR, sistematizou a ideia e começou uma indústria de balas de banana que também se difundiu para Morretes.

#### FOTOGRAFIA 19 – CACHAÇA DE BANANA



Fonte: autor (2019).

**Cachaça de Banana:** Segundo Gimenes (2013), foi uma adaptação feita a partir da ideia da cachaça de cana-de-açúcar. Como o clima e o solo ajudaram, a cana-de-açúcar foi introduzida no município para produção de açúcar e cachaça. Alguém teve

a ideia de produzir a aguardente também de banana e deu certo. Hoje a cachaça de banana é um produto característico de Morretes, PR e que tem muitos admiradores.

FOTOGRAFIA 20 – PALMITO PUPUNHA



Fonte: autor (2019).

**Palmito pupunha:** Segundo Peccini (2012) existe uma espécie de palmito, o palmito pupunha que pode ser plantado e cortado para comercialização. Esse é um produto muito procurado pelos moradores locais e visitantes.

FOTOGRAFIA 21 – FARINHA DE MANDIOCA



Fonte: autor (2019).

**Farinha de mandioca fina:** Segundo Gimenes (2011) é uma farinha de gosto característico e é muito macia. Foi utilizada para fazer o pirão de feijão, virado, ou revirado, bem como de pirão de peixes e frutos do mar. É uma farinha diferente de outras regiões brasileiras.

O famoso prato típico de Morretes, o Barreado (uma inusitada iguaria à base de carne bovina cozida exaustivamente com toucinho, cominho e louro até ganhar uma consistência desfiada), se tornou um atrativo turístico gastronômico do litoral, mas que foi mais valorizado e cuidado culturalmente por Morretes. Esse município tem no Barreado um importante produto, trabalhado inclusive em escala de marketing divulgando o prato típico para o estado do Paraná, com o propósito de atrair cada vez mais turistas, e intitulando Morretes como a “Terra do Barreado”. Segundo Gimenes (2013) um aspecto importante é que a tradição do preparo do Barreado continua viva nas residências e festas comunitárias, sendo peça integrante do cotidiano e da cultura local, mesmo tendo se expandido para as ruas e restaurantes das cidades, sempre tendo turistas e excursionistas como público-alvo.

FOTOGRAFIA 22: CAIXA DE BARREADO CONGELADO



Fonte: autor (2019)

**Barreado:** Segundo Pellerano (2013) o prato típico de Morretes servido em seus principais restaurantes para turistas também pode ser adquirido congelado para ser levado para casa. Algumas empresas de alimentos vendem o produto em lojas e restaurantes locais.

**Restaurantes em Morretes:** Devido à sua importância para o turismo do município, e à sua ligação com o turismo ferroviário nesse destino, optou-se por adensar a descrição desse elemento da estrutura turística do município.

De acordo com Lourenço Rolando Malucelli Neto presidente do Convention Visitors Bureau (2019), os restaurantes de Morretes são um atrativo importante, sendo um dos serviços aos turistas que mais é procurado pela maioria dos visitantes, pois costumam realizar almoços com a família e também com amigos. O horário da chegada dos trens a Morretes é geralmente na hora do almoço, o que leva muitos visitantes a procurarem um local para comer no momento que chegam, e para descansarem da viagem. Os restaurantes em geral são muito acolhedores e tranquilos, levando as pessoas a gostarem de frequentar esses locais durante as suas visitas à cidade. Também existe o interesse dos visitantes, geralmente que moram mais próximos, a voltarem à cidade mais de uma vez para conhecerem diferentes restaurantes durante o ano.

De acordo com o Presidente do Convention Bureau de Morretes, existem 32 restaurantes no centro de Morretes que oferecem atendimento principalmente aos turistas. Esses restaurantes têm evoluído com o tempo e procurado trazer sempre novas formas de atender e agradar ao público visitante.

Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento (IPARDES) os estabelecimentos em atividades em turismo são representativos.

QUADRO 5 – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E EMPREGOS NAS ATIVIDADES CARACTERÍSTICAS DO TURISMO EM MORRETES EM 2018

| ATIVIDADES (ACT's)     | ESTABELECIMENTOS | EMPREGOS |
|------------------------|------------------|----------|
| Alojamento             | 17               | 73       |
| Alimentação            | 56               | 316      |
| Transporte Terrestre   | 1                | 5        |
| Transporte Aéreo       | -                | -        |
| Transporte Aquaviário  | -                | -        |
| Agências de Viagem     | -                | -        |
| Aluguel de Transportes | -                | -        |
| Cultura e Lazer        | 2                | 17       |
| TOTAL                  | 76               | 411      |

Fonte: TEM/RAIS (2019)

Existem, em todo o município, 56 estabelecimentos registrados como ligados ao setor de alimentação, sendo que a maioria desses ficam na área central da cidade de Morretes. O total contabilizado como trabalhadores formais gira em torno de 316 trabalhadores, mas existem mais agregados de forma indireta.

Segundo Nering (2019) o turismo em Morretes tem um grande atrativo nos restaurantes:

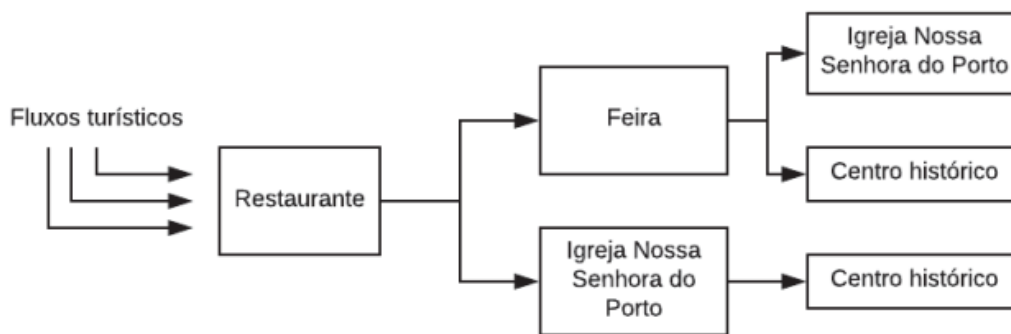
O primeiro atrativo mais visitado foi algum restaurante, com 24,8% dos respondentes declarando que após chegarem ao município buscaram um restaurante. Isso se justifica pelo potencial gastronômico reconhecido no município, com o grande apelo do Barreado como prato típico local. (NERING, 2019)

O processo de escolha dos restaurantes, de acordo com os donos de restaurantes entrevistados durante a elaboração dessa pesquisa, está relacionado à chegada dos turistas do trem a Morretes, que é entre 11h30m às 13 horas. Existe um grande interesse dos visitantes em procurar e escolher um restaurante, dos quais muitos oferecem uma bela vista para o rio Nhundiaquara. Alguns grupos já têm reservas feitas pelas agências de turismo, ou mesmo na compra pela operadora Serra Verde Express, que possui seu próprio restaurante. Mesmo assim, muitos turistas gostam de passear pelo calçadão e procurar um restaurante que lhes agrade. Após o almoço, os turistas costumam fazer um passeio mais tranquilo e sem pressa pela cidade, visitando a feira de artesanato e produtos regionais, as lojas de souvenirs e os casarões, bem como o próprio rio Nhundiaquara.

Os principais restaurantes em Morretes, Turismo (2020), são o restaurante Casa do Rio, restaurante Madalozo, restaurante Serra Verde Express, restaurante Casarão, restaurante Olimpo, restaurante Nhundiaquara, restaurante Armazém da Serra, restaurante Lamenha Lins, restaurante Terra Nossa, restaurante Armazém Romanus, restaurante Luzeiros, restaurante Casa Nova, restaurante Ponte Velha, restaurante Bistrô da Vila, restaurante Empório do Largo, entre outros.

Consonante com Nering (2019), os turistas geralmente seguem um fluxo de visitação ao longo da cidade de Morretes, partindo dos restaurantes da área central da cidade, conforme esquema constante na Figura 7.

FIGURA 7 – CAMINHO DOS VISITANTES QUE INICIA PELOS RESTAURANTES

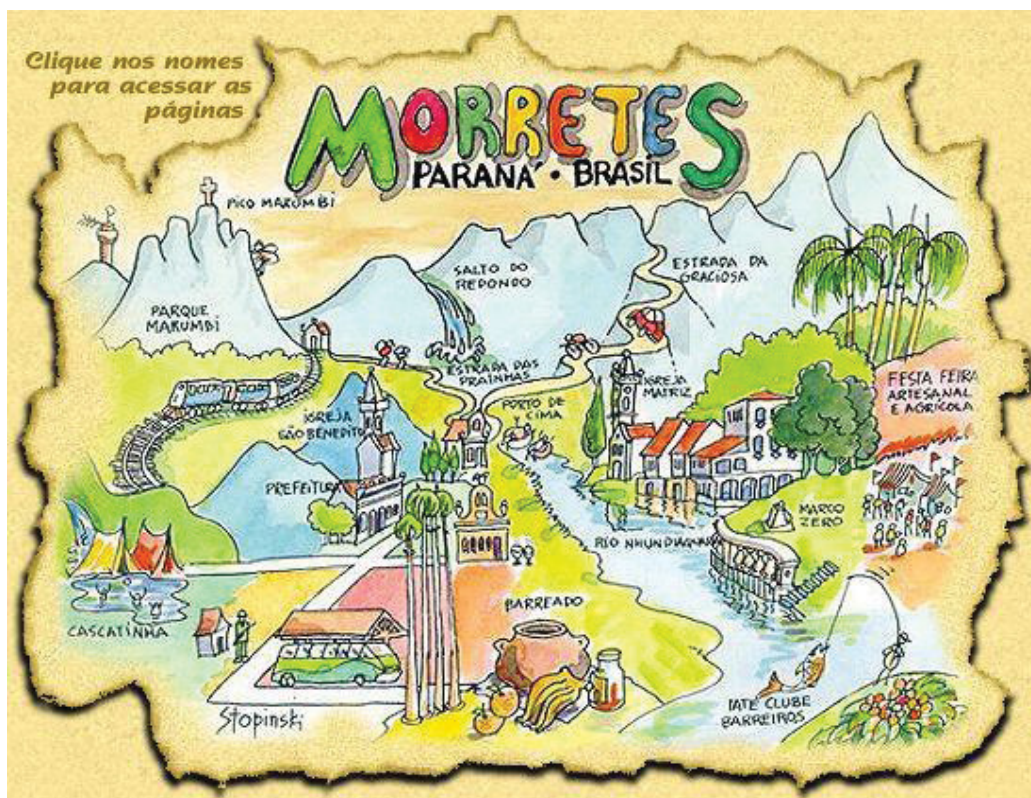


Fonte: Nering (2019)

Ainda de acordo com Nering (2019), com relação à caracterização do espaço de Morretes, bem como as observações empíricas da presente pesquisa realizadas pelo autor, fornecem informações que o comportamento mais comum dos visitantes ao visitarem Morretes, é a de busca imediata de um restaurante, pois chegam à cidade próximo do horário de almoço.

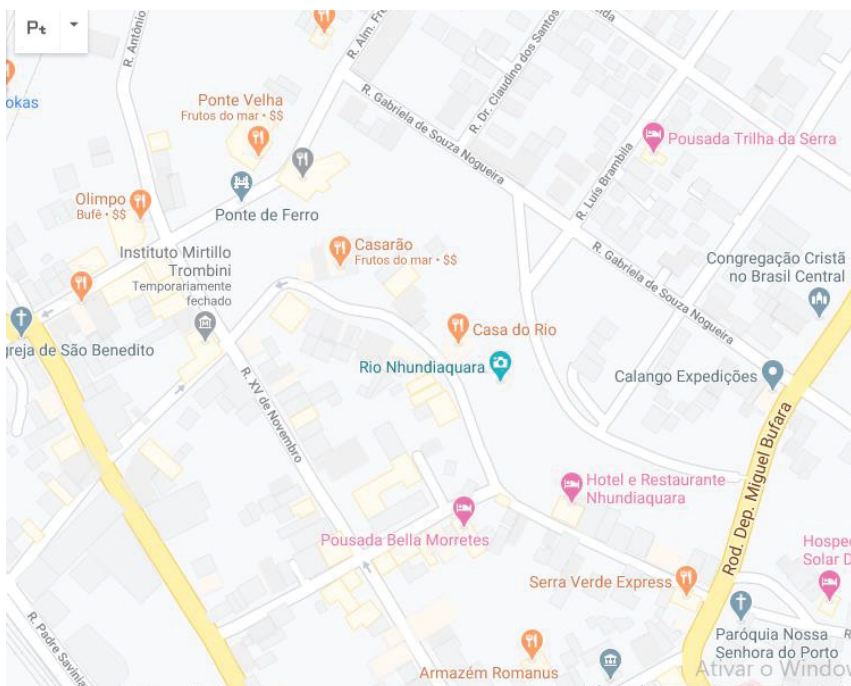
Após o almoço então, o horário fica livre para a visita dos pontos turísticos. Como as ruas oferecem muitos atrativos, é comum o deslocamento espontâneo a pé para conhecer as diferentes lojas. As ruas são geralmente retas e espaçosas, como o logradouro principal, que é o Largo Dr. José dos Santos Pereira Andrade, na parte central, que concentra a maior parte dos restaurantes e atrativos. Desta forma fica a atitude automática das pessoas começarem a andar da ponte, que oferece um visual chamativo da arquitetura antiga da ponte de ferro, e a partir disso, se direcionar para a praça onde se inicia a feira de artesanato e produtos locais. Assim as pessoas vão se deslocando naturalmente pela rua central até a igreja matriz da paróquia Nossa Senhora do Porto, que fica em uma posição mais elevada e de onde se pode observar a cidade e o rio. Ao redor existem outras praças e estabelecimentos comerciais que atraem os turistas. Uma ilustração desse aspecto pode ser vista na Figura 8.

FIGURA 8 – MAPA TEMÁTICO DOS PONTOS TURÍSTICOS DE MORRETES



Fonte: Agência de Turismo Marumbitur (2020). Mapa ilustrativo dos pontos turísticos de Morretes que é fornecido aos visitantes para poderem escolher alguns pontos para conhecerem.

FIGURA 9 – MAPA DIGITAL DAS RUAS DE MORRETES



Fonte: Google Maps (2020) A figura 09 mostra uma ilustração digital acessada no Google Maps mostrando a parte central da cidade de Morretes/PR e destacando alguns restaurantes, pousadas e

outras empresas de turismo. O mapa digital pode mostrar que o perímetro urbano é pequeno e fácil de ser visitado a pé.

#### **4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Essa parte do trabalho é organizada para explicar as fases referentes aos procedimentos que foram utilizados desde o momento do embasamento teórico, como pesquisa bibliográfica, a coleta de dados e da análise das informações coletadas. Essa estrutura foi organizada para poder definir os caminhos escolhidos para aplicar, desenvolver, e fazer as avaliações apropriadas de questionários, formulários, e entrevistas, bem como no processo de análise geral de todas as informações coletadas.

Sobre o tipo de pesquisa, o presente trabalho é um misto de estudo exploratório-descritivo, pois foi necessário além da busca de informações teóricas, a aplicação de instrumentos de coleta de dados, onde se aplicam algumas das técnicas teóricas estudadas. Assim, a combinação de características de ambos os tipos de pesquisa foi seguida, bem como mesclando as abordagens quantitativa e a qualitativa. Para Gil (2010), a pesquisas do tipo exploratória têm como objetivo principal levar o estudioso ao assunto da pesquisa, e assim tornar o trabalho mais focado. Outra finalidade de mesclar as técnicas de estudo, é que desta forma é possível abranger um espectro maior de assuntos, e assim dar um maior entendimento ao tema escolhido.

Ainda para Gil (2010), entende-se que os dados a serem pesquisados vem de muitas fontes diferentes os quais podem ser identificados em diferentes instrumentos como em levantamentos bibliográficos, entrevistas com especialistas ou em análises de estudos que levem a maior compreensão sobre o assunto.

A pesquisa exploratória, para Andrade (2009), pode também ser usada como um módulo inicial para as pesquisas científicas. A presente pesquisa fez uma abordagem sobre o tema turismo ferroviário e analisou o histórico sobre o surgimento e desenvolvimento do sistema de ferrovias no mundo e como se aplicou esse sistema no turismo através do tempo e em diferentes países, como no Brasil. Realizou-se um levantamento histórico sobre a estrada de ferro Paranaguá e Curitiba, na qual atualmente existe um passeio turístico entre Curitiba e Morretes, através de trens de passageiros.

Com relação ao *método e técnica de pesquisa utilizado*, utilizou-se uma abordagem qualitativa baseada em pesquisas com visitantes de Morretes, bem como empreendedores locais. Apesar de se optar por um método qualitativo, utilizou-se alguns instrumentos para obtenção de dados que tiveram viés quantitativos, aplicando-se planilhas eletrônicas e a construção de tabelas e gráficos. As técnicas utilizadas foram as de observação, técnicas de entrevistas e de aplicação de questionários e formulários que possibilitaram a construção de uma base de dados necessária.

Nos formulários de pesquisa com empresários da cidade de Morretes, participaram 20 representantes de restaurantes, lanchonetes e cafés da cidade, e nas entrevistas foram escolhidos o representante da empresa Serra Verde Express e o presidente do Convention Visitors Bureau, por serem empresários com grande influência no processo turístico de Morretes.

A amostragem dos participantes dos estabelecimentos comerciais, foram feitos de forma também aleatória, mas privilegiando os restaurantes e empresas de alimentos, sendo que a maioria que participou dos formulários foram proprietários ou gerentes. Como o número desse tipo de estabelecimento não é grande, a maioria desses foi visitado no centro de Morretes.

Quanto ao *tamanho das amostras*, como foi citado anteriormente, foram 42 praticantes dos questionários com os passageiros do trem, 20 empreendedores do setor de alimentos para os formulários e dois em entrevistas semiestruturadas que foram feitas com empresários de setores decisivos para o turismo local.

Além do estudo teórico foram realizadas diversas viagens à Morretes para aplicação de instrumentos de pesquisas, bem como se fazer observações das situações que envolvem o turismo no município. Um dos propósitos dessa metodologia é buscar entender os interesses dos turistas que viagem a lazer no percurso citado, além de reunir as opiniões ou visões de empresários do turismo ligados ao processo. Assim uniu-se as informações teóricas com as informações coletadas por pesquisas do tipo levantamento (*Survey*). Por meio desses instrumentos buscou-se esclarecer questões importantes que surgiram nos últimos anos, como a redução do número de dias durante a semana que os trens de turismo circulam na Serra do Mar e o impacto dessa mudança para o turismo em Morretes.

Para acesso à literatura científica, utilizou-se de recursos para pesquisa como o Google *Scholar* ou Acadêmico, que apresenta uma busca em bibliotecas virtuais acadêmicas no mundo todo. Além disso, foram revisadas teses e dissertações constantes no portal da biblioteca da Universidade Federal do Paraná, e no acervo digital da UFPR, bem como, no Portal da CAPES. Para outros tipos de informações como artigos de jornais e revistas, utilizou-se o Google.

O foco principal foi obter informações sobre o transporte ferroviário e a sua influência no turismo de maneira em geral, e mais especificamente no município de Morretes. Adicionalmente, centrou-se atenção a sua influência nos equipamentos de turismo como os restaurantes, visto que nos estudos preliminares observou-se que tal empreendimento era o mais impactado, no município de Morretes, pelo fluxo de visitantes advindo do trem. Para isso, foram utilizadas as técnicas de análise e estudo bibliográfico.

O método científico, para Gil (2010), possibilita ao pesquisador chegar à conclusões para determinados fatos tendo como característica fundamental a sua verificação por meio de um conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos. Com isso, procurou-se utilizar métodos de pesquisa quantitativa e qualitativa para coletar e analisar os dados levantados. A abordagem descritiva será a escolhida de forma global nos estudos. Dessa forma procurou-se, através de pesquisa bibliográfica, entrevistas, questionários e formulários, bem como visitas a campo, reunir informações sobre a atual situação com relação a influência das viagens de trens turísticas e ao desenvolvimento do turismo em Morretes.

No ponto relacionado à diminuição da oferta de trens de turismo durante a semana, o objetivo foi gerar informações sobre as mudanças que aconteceram, e as consequências de determinados fatos, de modo que permita interpretações desse evento para uma visão que sirva de parâmetro para avaliar a atual situação do turismo, em Morretes.

Com relação a *descrição específica da construção dos instrumentos de pesquisa* dividiu-se em quatro partes, antes da análise final dos dados, e utilizou-se em cada fase, as duas sistemáticas de pesquisa explicadas anteriormente.

Na *primeira parte*, foi realizado pesquisas bibliográficas nas quais abrangeu livros sobre turismo, transporte no turismo e turismo ferroviário. Além de livros foram pesquisados artigos, dissertações e teses sobre os mesmos assuntos. Participou-se

também de disciplinas para embasamento teórico oferecidas pelo departamento de turismo da Universidade Federal do Paraná, bem como a participação de alguns eventos ligados ao turismo. Na prática, primeira parte ligada a pesquisa teórica se estendeu até a finalização da pesquisa.

Na *segunda parte*, realizou-se visitas à Morretes e a aplicação de formulários com comerciantes da cidade, em específico com os proprietários de restaurantes. Realizou-se aplicação de formulários e conversas espontâneas com os responsáveis dos restaurantes.

Com relação às pesquisas com os restaurantes elas foram definidas devido ao grande número de estabelecimentos que atendem aos turistas, bem como pelo interesse dos turistas nos restaurantes, assim foram aplicados os formulários de pesquisas para analisar e quantificar os lugares disponíveis. A aplicação foi de forma inquisitiva por parte do aplicador, que fazia as perguntas e escrevia as respostas para os questionados, ocorrendo uma forma de entrevistas e a coleta de mais informações além daquelas marcadas nas questões alternativas.

No que diz respeito a opinião dos proprietários de restaurantes, a pesquisa se caracteriza como quantitativa, uma vez que o questionário foi elaborado com o objetivo de transformar a percepção dos respondentes em números. Nesse caso a pesquisa se caracteriza como quantitativa não probabilística, uma vez que não se conseguiu realizar uma amostragem probabilística nos termos ensinados por Mattar (2017). A análise dos dados foi realizada com base na estatística descritiva, não se utilizando, portanto, de técnicas estatísticas inferenciais.

Na pesquisa com relação ao estudo dos estabelecimentos comerciais ligados ao turismo em Morretes, como o universo é de 32 restaurantes que atendem a turistas, de acordo com informações do Convention Visitors Bureau (2020), a amostra foi de 20 restaurantes visitados, que correspondem a 62,5% do total. O perímetro de aplicação dos formulários abrangeu o centro da cidade de Morretes. Como a área urbana que os turistas circulam é pequena, o deslocamento não foi muito difícil.

As entrevistas aplicadas aos comerciantes de Morretes foram realizadas com um protocolo de pesquisa que permitiu a padronização dos dados dos entrevistados com intuito de minimizar o viés do entrevistador. O roteiro da entrevista foi composto de questões semiestruturadas, as quais são vantajosas para pesquisa exploratória em que não se conhece a abrangência ou a variabilidade das respostas.

Se preferiu estabelecer um clima de formalidade entre o pesquisador e o pesquisado na construção das respostas. Assim o entrevistado pode sentir-se valorizado ao expressar suas opiniões, isso diminui o viés nas respostas que foram úteis para identificar motivações e atitude. Com relação aos donos de restaurantes, alguns foram contatados anteriormente para aplicação dos formulários, e no geral, as visitas foram definidas em um dia mais propício com, menos movimento de clientes, bem como aguardamos em cada um dos restaurantes visitados o momento mais adequado para sermos recebidos e que pudessem responder às perguntas e conversar sobre as questões apresentadas.

Aplicação dos formulários com os comerciantes, do total de participantes das pesquisas entre os restaurantes, (19 restaurantes e uma Cafeteria), todos eram adultos acima de 25 anos até 80 anos de idade. Dos que responderam o formulário, 10 eram proprietários dos restaurantes e 10 eram os gerentes dos estabelecimentos. Isso permitiu que antes, durante e depois do preenchimento dos formulários, através de conversas, pudessemos receber mais informações sobre as questões pesquisadas, pois os participantes estavam interessados em falar mais sobre o assunto da pesquisa.

Já na pesquisa com turistas, dos quarenta e dois participantes, trinta e dois (32) estavam na faixa até os vinte anos de idade, e três (3) estavam entre vinte e um a quarenta anos de idade, e seis (6) estavam entre os quarenta e um anos a cinquenta e cinco anos de idade. Todos responderam ao questionário que pretendia analisar melhor a experiência da viagem de trem dos visitantes.

Ainda com relação às visitas a Morretes, essas puderam ser acrescidas de coleta de informações diversas pelo pesquisador, o qual fez mais de 10 viagens a Morretes durante o tempo de pesquisa para observação e coleta de dados na biblioteca local, coleta de imagens fotográficas e observação da cidade com e sem o fluxo de turistas vindos com o trem de turismo. No que diz respeito à coleta dos dados, muitos desses foram através de visitas à cidade de Morretes, sendo que em uma dessas visitas permaneceu-se por dois dias com tempo para aplicação de formulários de forma mais eficiente.

A *terceira parte* constou de realização de entrevistas com pessoas envolvidas diretamente como turismo em Morretes sendo escolhidos especificamente o diretor da empresa responsável pelo trem de turismo, a Serra Verde Express e o diretor do

*Convention Visitors Bureau* de Morretes, o qual envolve todas as empresas ligadas ao turismo no município de Morretes.

Com relação às *estratégias de análise dos dados*, foram feitas de forma a interpretar os dados de maneira dedutiva e comparativa, que as entrevistas, os questionários e formulários, sendo que cada um dos instrumentos procurou analisar uma parte dos elementos que formam o processo turístico de Morretes.

Para a análise dos dados colhidos através das entrevistas junto ao diretor da Serra Verde Express e o diretor do *Convention Visitor Bureau*, por exemplo, foi utilizada a Análise de Conteúdo como metodologia para compreender os textos e os dados coletados nas entrevistas. De acordo com Cavalcante *et al.* (2014), a Análise de Conteúdo pode ser trabalhada com muitos enfoques:

Existem diferentes técnicas de organização e análise dos dados na pesquisa qualitativa, sendo a Análise de Conteúdo uma destas possibilidades nas ciências sociais aplicadas. A análise de conteúdo se constitui de várias técnicas onde busca-se descrever o conteúdo emitido no processo de comunicação, seja ele por meio de falas ou de textos. Desta forma, a Análise de Conteúdo é composta por procedimentos sistemáticos que proporcionam o levantamento de indicadores (quantitativos ou não) permitindo a realização de inferência de conhecimentos. (CAVALCANTE *et al.* 2014)

A análise de conteúdo é uma forma metodológica para analisar diversos conteúdos de textos de maneira a interpretar as informações nele existente de forma prática. É um instrumento para a investigação sistemática de depoimentos em entrevistas gerais. É um método que permite muitas adaptações de trabalho e interpretações.

Para a Olabuenaga e Ispizúa (1989):

[...] análise de conteúdo é uma técnica para ler e interpretar o conteúdo de toda classe de documentos que analisados adequadamente, nos abrem as portas ao conhecimento de aspectos e fenômenos da vida social de outro modo inacessíveis. (OLABUENAGA e ISPIZÚA, 1989)

Com isso os conteúdos verbais e não verbais podem ser a base de análises de conteúdo, sem restrições, mas devem existir dados a serem analisados e comprovados dentro deste tipo de análise.

A presente pesquisa utiliza como documentos os textos originados das entrevistas realizadas e questões abertas contidas nos questionários aplicados, e todos oferecem dados que podem ser comprovados através das citações dos

entrevistados, bem como de dados inseridos nos formulários e questionários aplicados.

## **5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS**

Até o ano de 2018 era diária a circulação do trem, mas a partir de março do mesmo ano, provavelmente devido à questões financeiras, a linha de trem passa a funcionar apenas nas sextas-feiras, sábados e domingos. Dessa forma pretendemos saber se isso impacta significativamente no processo do turismo na cidade.

Uma explicação mais detalhada da aplicação dos formulários será inserida nas demais seções deste capítulo. Um subcapítulo tratará a percepção dos empresários coletados via aplicação de levantamento de campo, bem como, de documentos obtidos junto ao *Convention Visitor Bureau* e reportagens. Finalmente, na terceira parte apresentam-se e discutem-se as percepções da gestão da empresa Serra Verde Express, operadora o trem turístico.

### **5.1 INFLUÊNCIA DO TREM TURÍSTICO NA VISÃO DOS EMPRESÁRIOS DO TURISMO DE MORRETES**

Aplicaram-se formulários em restaurantes na cidade de Morretes, com proprietários e gerentes, sendo que procuramos saber principalmente sobre a importância do trem para a economia da cidade e para a atividade de restaurantes.

Foram visitados 20 restaurantes na cidade visando a aplicação do formulário para coleta de dados básicos sobre os principais problemas e hábitos dos turistas com relação às questões da alimentação, principalmente no caso dos almoços durante as estadias de um dia, conforme já mencionado.

Visto que o levantamento foi realizado por meio de um formulário com questões fechadas e abertas combinadas com observação do pesquisador no momento de sua aplicação, permitiu uma gama de dados que se complementam, de forma que muitos detalhes que se destacam são inseridos na interpretação dos dados.

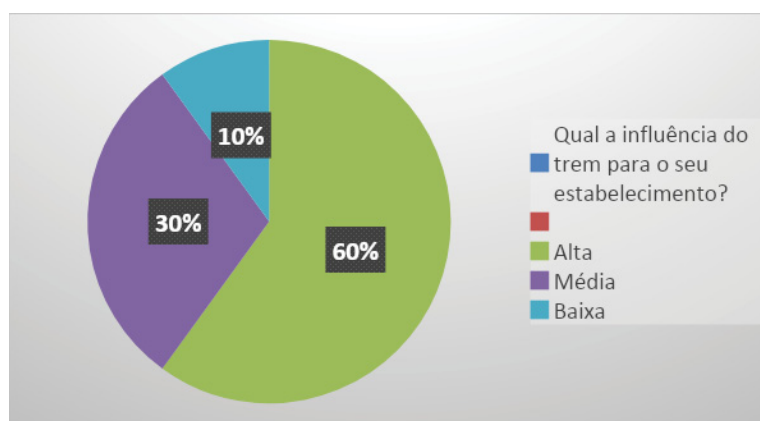
Em uma análise geral dos restaurantes é possível perceber que existem muitas diferenças nos estilos ou categorias de restaurantes. Esses podem ser classificados como de alto padrão com preços e qualidade dos pratos superiores, e restaurantes de padrão médio. Nota-se, porém, que os preços não diferem muito entre as duas categorias. Uma questão importante, sem dúvida, é que em alguns dos

restaurantes, geralmente os mais baratos, não se produzem o prato típico de acordo com as receitas mais tradicionais.

O barreado no caso, em alguns restaurantes é a carne cozida em panela de pressão, mesmo sem os temperos que seriam típicos. Isso pode levar ao turista iniciante não gostar do prato de barreado. Em geral, a maioria dos restaurantes não cozinha mais o barreado da moda antiga, ou na verdade da forma como se deu o nome ao prato, o barreado, pois não utilizam mais panelas de barro, nem se deixa o cozido ao fogo durante 24 horas em um fogão a lenha. Em vez disso os restaurantes optam por fazer o barreado em panelas de pressão, por ser mais prático e rápido. Isso significa que o prato perdeu suas características primordiais básicas.

Uma primeira questão realizada aos empresários foi relacionada com a importância do trem para o estabelecimento, cujos dados são apresentados no Gráfico 01.

GRÁFICO 01 – A INFLUÊNCIA DO TREM PARA O ESTABELECIMENTO

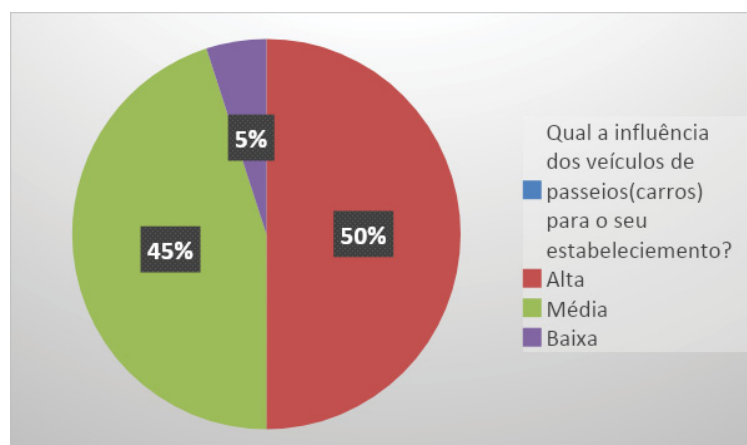


Fonte: O autor (2019).

A maioria 12 (60%), dos entrevistados declararam que o trem é o principal fornecedor de clientes para seus estabelecimentos, 6 (30%) declararam ser de média importância e apenas 2 (10%) declararam que o trem não tem muita importância na oferta de clientes para seus restaurantes. Pode-se considerar então que 90% dos restaurantes depende muito das viagens de trem para receber clientes nos dias de funcionamento. Quando se pergunta sobre a importância da estrada de ferro e do trem de passageiros de turistas é de forma unânime que a existência do trem de turistas é um forte elemento para o aumento do movimento nos restaurantes de Morretes.

Para verificar os outros modais de transporte e sua influência nos fluxos de clientes para as empresas, foi efetuada uma questão com este intuito, cujos dados são mostrados no Gráfico 02.

GRÁFICO 02 – A INFLUÊNCIA DOS VEÍCULOS DE PASSEIO O ESTABELECIMENTO

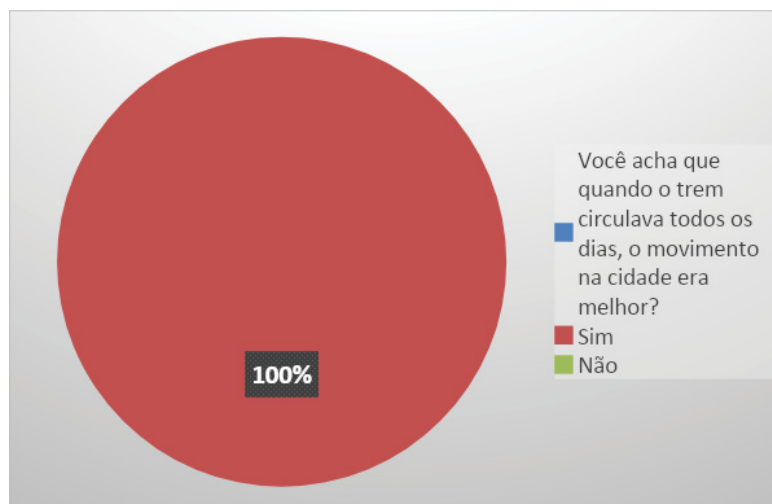


Fonte: O autor (2019).

Aqui foi questionado aos empresários a respeito dos visitantes que utilizam os restaurantes para almoçar, mas que viajam de carro próprio. Nesse caso 10 entrevistados responderam ser alta a importância dos visitantes que se deslocam de automóvel, sendo que 9 (45%) consideram de média importância. Dessa forma, o fluxo de turista com automóveis que são clientes dos restaurantes também é de grande importância para a economia local. Somente 5% dos entrevistados informou ser baixa a importância dos visitantes que vão à Morretes de automóvel.

Os empresários foram questionados em relação a sua percepção do movimento na cidade antes da diminuição de horários do trem. Os dados podem ser verificados no Gráfico 03:

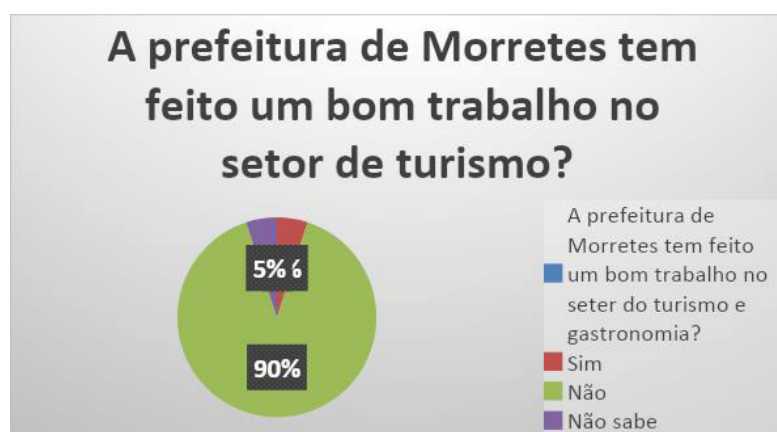
GRÁFICO 03 – A INFLUÊNCIA DO TREM NO VOLUME DE NEGÓCIOS



Fonte: O autor (2019).

A frequência da circulação de trens de turismo é um fator que influencia significativamente no movimento de turistas, especialmente durante a semana. Nessa questão foi unânime, isto é, 100% dos entrevistados considera que a descontinuidade dos trens diários fez com que reduzisse muito o movimento de turistas durante os dias entre segundas-feiras a quintas-feiras, trazendo um impacto negativo ao comércio e a circulação de pessoas na cidade. Isso fez com que os restaurantes voltados aos turistas exclusivamente, em sua maioria, como citado pelos entrevistados de forma verbal, só abram agora a partir da sexta-feira.

GRÁFICO 04 – A PREFEITURA DE MORRETES TEM FEITO UM BOM TRABALHO NO SETOR DE TURISMO?

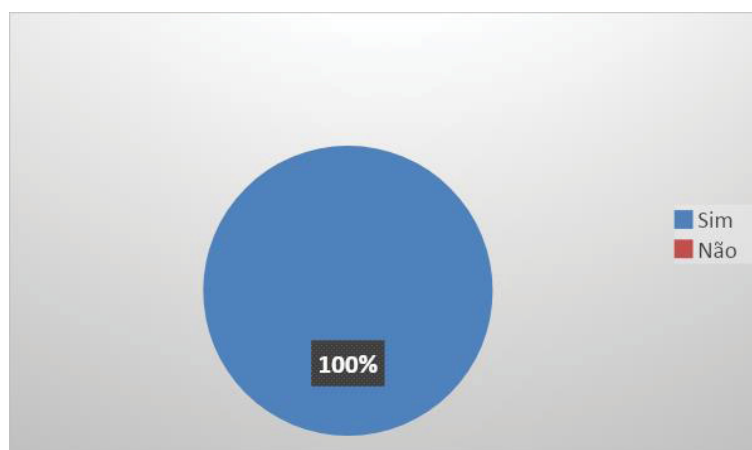


Fonte: O autor (2019).

A fim de se obter informações relativas à atuação do poder público, os respondentes foram solicitados a responder se, na sua visão, a prefeitura municipal estava realizando um bom trabalho em relação ao turismo. Os resultados dessa questão podem ser vistos no Gráfico 04. Sobre o empenho em turismo realizado pela prefeitura de Morretes, a maioria dos entrevistados, 18 (90%) entrevistados, não reconhece que a prefeitura ou a secretaria municipal de turismo tenham feito ou estejam fazendo um bom trabalho de organização, capacitação ou divulgação do turismo em Morretes.

Uma vez que a literatura tem evidenciado que o barreado é um dos fatores que atrai turistas para Morretes, questionou-se para verificar a percepção dos empresários a este respeito. Os dados constam no Gráfico 05.

GRÁFICO 05 – BARREADO COMO ELEMENTO DE ATRAÇÃO DE TURISTAS AO MUNICÍPIO

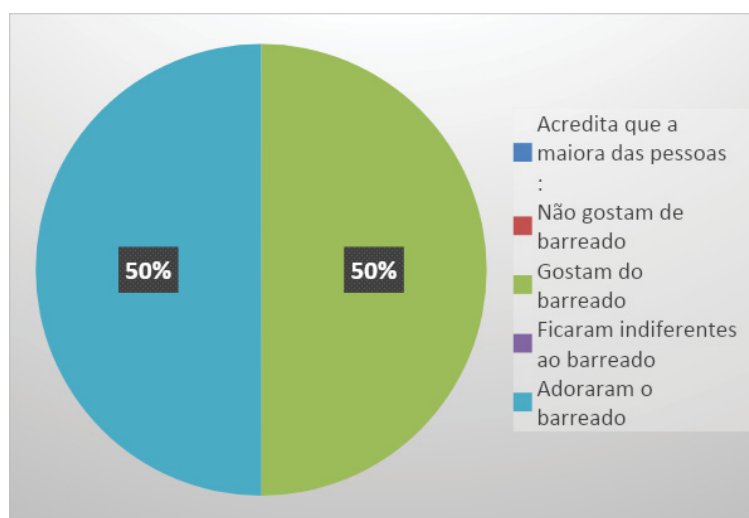


Fonte: O autor (2019).

Com relação à importância do barreado como motivo de atração para o turismo, todos concordaram que o prato típico da cidade é muito importante. Na sua visão, as pessoas vêm para Morretes pensando em comer o barreado. Poucas pessoas não gostam ou preferem outros pratos, de acordo com os depoimentos de vários entrevistados durante a aplicação dos formulários.

Os respondentes foram solicitados a se posicionar quanto a sua percepção em relação ao nível com que os turistas desejam ou gostam do principal prato oferecido na cidade. Os resultados a esse questionamento podem ser vistos no Gráfico 05.

## GRÁFICO 06 – VISÃO DOS EMPRESÁRIOS EM RELAÇÃO AO CONSUMO DE BARREADO PELO TURISTA

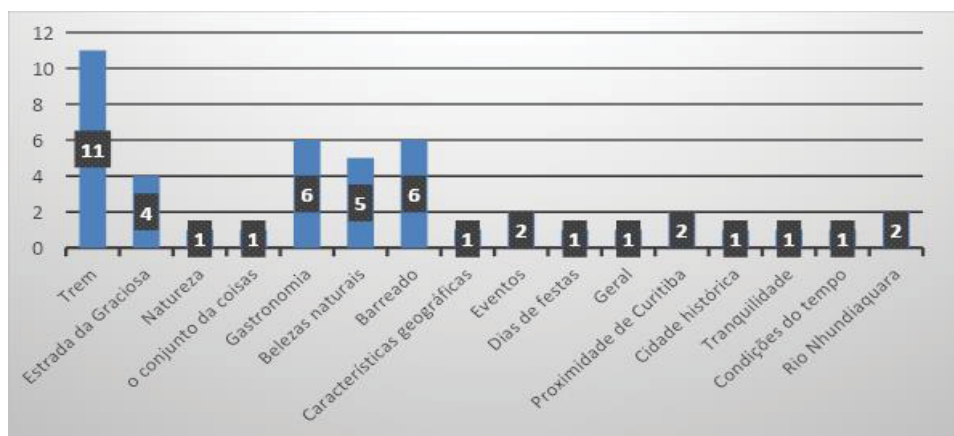


Fonte: O autor (2019).

De acordo com as respostas do Gráfico 06 e com a experiência dos proprietários e gerentes de restaurantes, o barreado é um prato que 50% dos visitantes adoram e os outros 50% gostam de experimentar o prato. Dessa forma o barreado é um elemento importante e que complementa os atrativos turísticos de Morretes para os turistas, visto que para os respondentes nenhum cliente fica indiferente ou desgosta do prato.

Na sequência foi solicitado aos empresários que indicassem, na sua visão, quais os fatores que mais atraem turistas para o município de Morretes.

## GRÁFICO 07 – FATORES DE ATRAÇÃO DE TURISTAS PARA MORRETES



Fonte: O autor (2019).

Os resultados podem ser observados no Gráfico 07. O respondente poderia indicar mais de uma alternativa. Observa-se no referido gráfico, que corrobora o que já foi dito pelos respondentes que o trem é o fator que mais atrai turistas para o município, sendo seguido de gastronomia e barreado, que somados fechariam em 12 proposições uma vez que correspondem à alimentação. Os atrativos naturais e a Serra da Graciosa vêm em terceiro e quartos lugares na percepção dos empresários. Nesse sentido, pode-se inferir que, na percepção dos respondentes os fatores que mais levam turistas ao município de Morretes são o passeio de trem e a alimentação.

Pode-se entender então, que na prática existe um conjunto de elementos que atraem os turistas, e não apenas um elemento isolado. Isso explica em parte o interesse dos visitantes em querer vir a Morretes. Esses elementos são divulgados de forma direta e indireta e estimulam o desejo para visitar o município.

## **5.2** INFORMAÇÕES A RESPEITO DA ALTERAÇÃO DO NÚMERO DE VIAGENS DE TREM, DURANTE A SEMANA ENTRE CURITIBA E MORRETES - PESQUISA *CONVENTION VISITORS BUREAU* MORRETES

Durante os estudos teóricos não foram encontradas, para a época da transição, pesquisas sobre as consequências causadas pela mudança na frequência semanal dos trens de turismo de Curitiba para Morretes. Não existem relatórios de atividades comerciais antes de acontecer a parada de viagens diárias.

O impacto é apenas comparado com a movimentação de pessoas na cidade durante os dias de semana. Não foram encontrados estudos na prefeitura ou na Secretaria de Turismo, ou outros órgãos públicos analisados, todavia, foi encontrado um estudo solicitado pelo *Convention Visitors Bureau*, o qual se faz uma análise de depoimentos de comerciantes ligados ao turismo em Morretes, que falam das diferenças das atividades antes e depois da parada das viagens diárias. Esse documento não foi publicado, pois foi uma pesquisa encomendada pelo *Convention Visitors Bureau* de Morretes, a qual foi gentilmente cedido para a presente pesquisa, o qual está em anexo.

Nesse caso, nos fundamentamos da pesquisa documental, que é segundo Fachin (2016), toda a informação coletada, seja de formal oral, escrita ou visualizada é de grande importância. Ela consiste na coleta, classificação, seleção difusa e

utilização de toda a espécie de informações, compreendendo também técnicas e os métodos que facilitam sua busca e sua identificação.

Para a pesquisa feita pelo *Convention Visitor Bureau* percebe-se que os moradores de Morretes, comerciantes e trabalhadores do turismo, estão indignados com a redução do número de viagens do trem durante a semana. Isso obviamente traz um impacto nas vendas que são feitas de segunda a quinta-feira. Os comerciantes e artesãos não entendem o porque nesse tipo de redução. Já na entrevista com a Serra Verde Express, é explicado os fatores econômicos externos da vontade de se manter as viagens, sendo que a empresa RUMO detém o caráter decisório.

#### 5.4 O IMPACTO DA REDUÇÃO DE VIAGENS DE TREM DE PASSAGEIROS PARA A POPULAÇÃO DE MORRETES (PARANÁ)

Assim, sobre a pesquisa de Andreoli (2018): O impacto da redução de viagens de trem de passageiros para a população de Morretes (Paraná), é considerado de grande importância por ser um dos poucos, ou o único levantamento de opiniões da época da transição e da discussão do problema pela sociedade local envolvida com o turismo.

A pesquisa foi realizada em março de 2018, sendo um conjunto de entrevistas relevantes, pois foi realizada no período em que as viagens de trens foram suspensas de forma abrupta. A pesquisa foi cedida pelo presidente do *Convention Visitors Bureau*.

Apesar desse estudo não ser de caráter científico, mas sim jornalístico e não publicado em meios acadêmicos até o final da pesquisa, nos fornece um perfil dos sentimentos dos moradores da cidade em questão. O texto de Marcus Andreoli, aborda a questão da influência das viagens de trem turístico entre Curitiba-Morretes e o impacto sofrido pelos trabalhadores do setor de turismo com a redução do número de viagens durante as semanas nas baixas temporadas. A presente análise, também se apoia em palestra com o presidente da *Convention Visitors Bureau*, proferida para turmas de turismo na Universidade Federal do Paraná em maio de 2019.

As viagens de trens de turismo entre Curitiba à Morretes era de frequência diária, mas a partir de março de 2018 essa frequência foi reduzida para viagens às sextas-feiras, sábados e aos domingos. A redução, segundo o texto de Andreoli (2018), cita que os turistas que faziam as viagens por trem para a cidade de Morretes injetavam na economia local em torno de R\$ 600.000,00 por mês. Com a redução do

número de viagens durante a semana e ao longo do ano, muitos estabelecimentos comerciais que atendem turistas poderão reduzir o número de funcionários drasticamente, como afirma o presidente *Convention Visitors Bureau* de Morretes.

Segundo o IPARDES (2017) em 2016, o total de turistas que chegou via transporte ferroviário em Morretes foi de 125.896 pessoas. A partir do mês de março de 2018 existia uma projeção que a operação dos trens de passageiros sendo reduzida, causaria um prejuízo de aproximadamente R\$245.000,00 em valores que os turistas deixariam de gastar por mês. Existe uma previsão que no intervalo entre os meses de fevereiro e março, o município vai deixar de faturar cerca de 10% do total anual.

Conforme Andreoli (2018), baseado no depoimento do presidente da Associação dos Feirantes de Morretes, o faturamento dos comerciantes locais da feira era em torno de R\$ 200,00 ao dia. Sendo assim, as 29 barracas da feira de artesanato local deixariam de faturar, somente no mês de março de 2018, por volta de R\$ 78.000,00.

De acordo com os prognósticos do *Convention Visitors Bureau* citados por Andreoli (2018), as primeiras previsões seriam de uma redução em torno de cento e trinta dias que o trem de passageiros transitaria durante o ano.

Segundo dados do IBGE (2014) em Morretes, mais de 79% da população ativa trabalha nos setores de serviços e comércio, e esse setor representa mais de 41% do PIB de Morretes.

Segundo Andreoli (2018) os próprios moradores admitem o vínculo de grande parte da população de Morretes com o turismo. De acordo com uma feirante “Sem turismo, a cidade para. A cidade tem poucos empregos, então, todos acabam dependendo, de alguma forma, do dinheiro que vem de fora”, ainda de acordo com Iara Fernandes:

[...] O dinheiro que o dono de restaurante recebe, ele paga o salário dos funcionários que compram produtos e serviços aqui de Morretes. Se a gente não tem turismo, a gente não tem como pagar as prestações, comprar nas lojas daqui.

Andreoli (2018) cita uma guia de turismo que trabalha em Morretes e que preferiu não se identificar, a qual comentou sobre o impacto da redução de viagens de trem no litoral. Ela diz que sustenta a família com o trabalho, e muitos dos colegas

também dependem unicamente dessa fonte de renda. “Hoje eu não sei o que fazer com essa redução no movimento de turistas”.

Recentemente, estamos trabalhando com a denominação de selo de origem para vários produtos produzidos no litoral, o que pode alavancar as vendas desses itens. Todos os produtores estavam felizes com a ideia de que irão ganhar mais com um produto com maior valor agregado (ao invés de vender a mandioca in natura). O problema é que sem poder contar com os turistas que vem de trem, mesmo com a certificação as vendas não terão sucesso [...] (ANDREOLI, 2018)

A Figura 10 mostra a estrutura mostrando a relação das atividades turísticas em Morretes:

FIGURA 10 - ATIVIDADES TURÍSTICAS EM MORRETES



Cadeia do Turismo em Morretes, com as atividades diretas (em vermelho) e as atividades indiretas (verde)

Fonte: Andreoli, M. (2018)

De acordo com a figura 10, o turismo está relacionado diretamente com atividades como a dos restaurantes, vans, construção civil, guias de turismo, comércio e artesanato.

Andreoli (2018) faz um levantamento de citações feitas a respeito de comentários sobre as atividades turísticas no município de Morretes. Nessas citações, são referenciados o grande interesse dos turistas nacionais e internacionais pelas belezas da cidade, apontando que é um lugar de grandes atrativos que deveria poder ser visitado a qualquer dia da semana.

Dessa forma, todos sofreram prejuízos, lanchonetes, cafés e restaurantes perderam clientes, motoristas de vans, vendedores de artesanatos, hospedagens, enfim, todos ligados ao atendimento a turistas que chegaram a cidade por trem.

#### 5.5 ENTREVISTA COM O REPRESENTANTE DA EMPRESA SERRA VERDE EXPRES

A entrevista com o diretor da empresa Serra Verde Express teve dez perguntas que abordaram o perfil de serviços oferecidos pela Serra Verde Express nos últimos anos. A análise da entrevista segue de forma interpretativa para poder ser colocada de forma coerente com relação a apresentação das ideias discutidas.

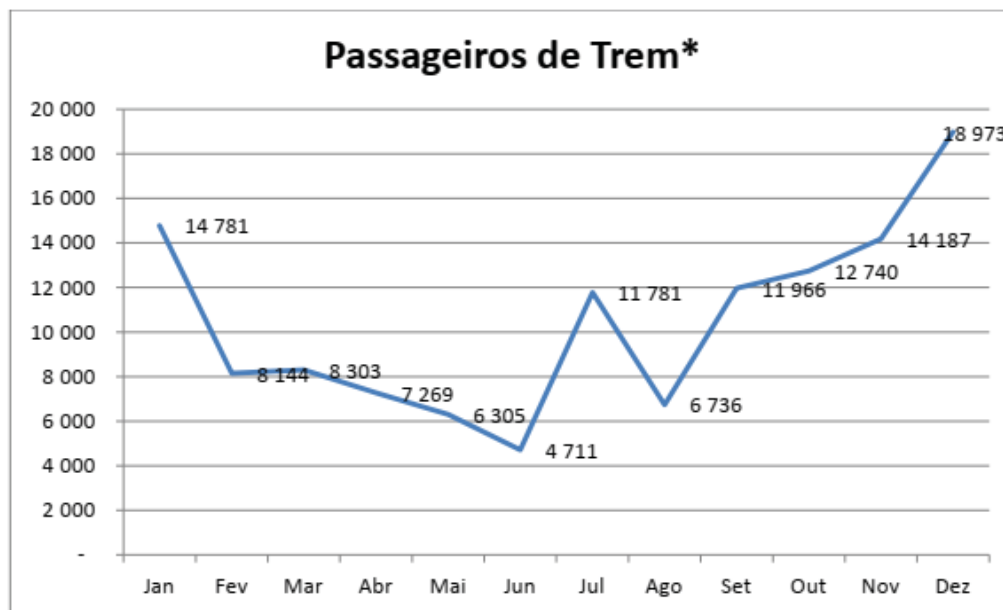
**Pergunta:** Ocorreram grandes mudanças com relação ao movimento de turistas a partir de março de 2018 e como isso afetou a empresa?

**Serra Verde Express:** Destacamos que a partir de dessa data aconteceu uma grande alteração do comportamento da empresa Serra Verde Express, pois deixa de ofertar viagens de segundas-feiras às quintas-feiras para ofertar apenas viagens nos finais de semana, considerados sextas-feiras, sábados e domingos. Esse impacto obviamente faz com que ocorra uma redução de mais de 50% no fluxo de viagens.

Essa situação acontece nos períodos de baixa temporada significando que de março até novembro ou dezembro as viagens ocorreram somente aos finais de semana. Mas nos meses de alta temporada como dezembro, janeiro e fevereiro novamente o fluxo de trens volta ao normal. Também nos feriados está livre de ocorrer a saída de trens de turismo para Morretes, como nos feriados de 7 de setembro.

- Nossa empresa apresentava um crescimento e estávamos chegando perto dos 250 mil passageiros ao ano, então caiu para 188 mil;
- No total geral, a perda correspondeu a um mês da quantidade de passageiros em média, foram reduzidos 115 dias de circulação do trem de passageiros durante o ano.

Gráfico 8 - PASSAGEIROS DE TREM 2017 CURITIBA A MORRETES



\* Informação relativa ao embarque de passageiros por mês na Ferroviária de Curitiba com destino a Morretes.. Fonte: Serra Verde Express / Secretaria do Esporte e Turismo do Paraná

Fonte: Serra Verde Express/Secretaria do Esporte e Turismo do Paraná (2018).

**Pergunta:** Existiram impactos negativos com a redução de número de viagens durante a semana na baixa temporada?

**Serra Verde Express:** Os impactos econômicos negativos para a empresa Serra Verde, pelo que identificamos foram de prejuízos financeiros, mas esses são reduzidos devido também a não necessidade de pagar os aluguéis pelas locomotivas e vagões que deixaram de ser utilizados de segunda a quinta-feira. Mas acredito que os mais afetados com a mudança da frequência dos trens de turismo foram as pequenas empresas de turismo e os profissionais autônomos, além dos artesãos que ganham a sua vida vendendo seus produtos aos turistas que visitavam Morretes durante a semana. O movimento reduzido dos trens durante a semana para a cidade mudou o seu ritmo econômico, pois diminuíram os seus clientes de segunda a quinta-feira. Por exemplo, muitos restaurantes deixaram de atender de segunda a quinta-feira. Isso fez com que muitos empregados fossem demitidos pois não havia condição de manter cozinheiros e garçons sem o movimento regular. Os guias de turismo também tiveram uma alteração na forma de trabalhar.

**Pergunta:** Houve consequências financeiros positivos e negativos com a mudança da frequência das viagens de trens de Curitiba para Morretes?

**Serra Verde Express:** O presidente já respondeu a maior parte da questão dentro da primeira resposta anterior. De modo geral a empresa teve redução de seus lucros, mas existe uma certa compensação nos meses de alta temporada.

**Pergunta:** Como são as operações especiais criadas pela Serra Verde nos últimos anos?

**Serra Verde Express:** Esses investimentos ou novas iniciativas têm proporcionado a abertura de novos nichos de clientes, pois muitos turistas gostam de inovações.

**Pergunta:** Existem previsões para novas iniciativas para novas operações especiais?

**Serra Verde Express:** Sim existem previsões de novas iniciativas! A empresa está aberta para novas ideias e aceita dos gestores e de parceiros comerciais que possam trazer outras formas de chamar a atenção do público em geral. No momento não existem projetos específicos mais a qualquer momento pode surgir novos Programas.

**Pergunta:** Como o senhor considera a relação da estrutura dos órgãos governo estadual do turismo com a empresa Serra Verde Express?

**Serra Verde Express:** Existe uma boa relação, mas entendemos a forma de trabalho do trade de turismo do governo é ainda é muito ligado ao atendimento de Foz do Iguaçu. Isso leva ao não incentivo ou desatenção a outras áreas turísticas que surgiram nos últimos anos. Como bons incentivadores e fomentadores do turismo no estado do paraná, percebemos que já melhorou muito a administração das entidades de turismo governamentais. Mas ainda é necessária uma mobilização maior para que haja a melhoria do atendimento aos turistas, bem como haja melhores condições para que as empresas de turismo possam crescer aqui com mais facilidade.

**Pergunta:** Qual a importância do trem de turismo da Serra Verde Express para a cidade de Morretes?

**Serra Verde Express:** Acreditamos ser fundamental a influência dos trens de turismo para o comércio e as atividades da cidade de Morretes, bem como para outras cidades ao redor. O exemplo e comparação é a cidade de Morretes e a cidade de Antonina, duas cidades próximas em torno de 20 km, mas Morretes apresenta uma vida econômica muito mais ativa na questão de turismo.

**Pergunta:** E com relação à nova linha de trem de turismo entre Morretes e Antonina?

**Serra Verde Express:** Esse trecho não será explorado pela Serra Verde Express, mas pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Mas apesar disso, a Serra Verde Express poderá prestar qualquer tipo de apoio ao projeto, sendo possível, caso sejam solicitados.

**Pergunta:** A empresa Serra Verde acredita que existe uma divulgação satisfatória da estrada de Ferro Curitiba-Morretes, por parte dos órgãos oficiais de turismo?

**Serra Verde Express:** Sim, mas acreditamos que ainda não é o suficiente. A Serra Verde Express também faz divulgação, até em outros países, bem como em feiras em todo o Brasil. Existem muitos fatores que influenciam a divulgação, mas quanto mais se divulgar, melhor é para o turismo de Morretes e para o turismo do Paraná.

**Pergunta:** Quais os planos para o futuro da empresa Serra Verde Express?

**Serra Verde Express:** Não existem planos a longo prazo ou muitas novidades, mas que assim que surjam novas ideias, a empresa poderá colocar em prática. Em outras situações, a empresa também já atuou em outras regiões tivemos a ideia de comprar nossos próprios vagões, e de criar os vagões temáticos. Para as viagens de trens poderão surgir novos projetos para novos empreendimentos no futuro.

De modo geral a entrevista foi muito esclarecedora e existiu uma boa impressão da empresa à qual está transparente para o desenvolvimento de suas atividades. O empresário é receptível às perguntas, bem como também é disposto a ajudar direta ou indiretamente em pesquisas, e mesmo em atividades com outras empresas do ramo do turismo. Percebeu-se que também o desenvolvimento da Serra Verde Express está ligado também a outros profissionais do turismo, sejam eles profissionais autônomos ou de pequenas empresas de turismo. Foi percebido durante a entrevista que a decisão de redução do número de trens durante a semana, por parte da empresa responsável, foi motivado pela redução espontânea do número de venda de passagens durante a semana. O que foi explicado é que a quantidade de turistas não é suficiente atualmente para manter o fluxo de trens diários. A redução do número de viagens durante semana não foi uma iniciativa da Serra Verde Express, mais sim da operadora responsável pelo trajeto, a empresa RUMO.

## 5.6 ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO *CONVENTION VISITORS BUREAU* DE MORRETES

A entrevista foi realizada com o senhor Lourenço Rolando Malucelli Neto, presidente do *Convention Visitor Bureau* de Morretes (CVBM). A entrevista tinha como tema as diferenças de comportamento do comércio e do fluxo de turistas antes e depois da alteração do número semana de viagens.

**Pergunta:** Qual a importância do trem de turismo para o Município de Morretes?

**CVBM:** O trem de turismo é muito importante para o fluxo de turistas para Morretes. Os turistas viajam pelos atrativos da natureza e pela beleza da cidade. O número total de turistas segundo os dados, até aumentou de aproximadamente 185 mil turistas por ano para aproximadamente 209 mil turistas, pois mesmo reduzindo as viagens durante a semana, o número de turistas se concentrou nos finais de semana.

**Pergunta:** Como era o movimento de turista e do comércio em geral antes da redução de trens de turismo para Morretes e depois da redução dos trens a partir de março de 2018?

**CVBM:** De modo geral, as entrevistas com os comerciantes mostraram que todos estão insatisfeitos com a redução do número de viagens de trens, pois isso fez com que o comércio praticamente parasse de segunda a quinta-feira. Nesses dias o comércio atende a população local, bem como a alguns turistas que descem de carro ou de ônibus pelas vias rodoviárias. Os restaurantes foram escolhidos como principal estabelecimento de aplicação das pesquisas, por serem o principal tipo de estabelecimento procurado pelos turistas, isso é citado e analisado por estudos estatísticos realizados por Nering (2019).

Antes da redução dos três dias, existia o movimento, mesmo que pouco, de turistas todos os dias, o que os comerciantes estavam acostumados. Com a mudança na frequência dos trens, isso mudou, deixando os dias de segundas a quintas-feiras sem movimentos significativo, o que afetou o psicológico e o financeiro dos comerciantes e moradores locais.

A tendência já era essa, pois era muito pequeno o número de turistas que viajavam de trem para Morretes nos dias de semana, o que tornava inviável a manutenção financeira dos trens pela operadora Serra Verde e pela Empresa RUMO. Agora os morretenses estão se adaptando à nova sistemática do turismo em sua

cidade. Caso aumente a demanda novamente de interessados em viajar de trem nos dias normais, é possível que um dia volte a existir trens todos os dias para Morretes.

## 5.7 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A utilização de trens no turismo passa a existir logo após a difusão das estradas de ferro nos países que adotam esse tipo de transporte, já no século XVIII. Como a invenção do trem a vapor e foi na Europa, esse continente foi o primeiro a usufruir de um sistema de transporte mais sofisticado para a época, e que possibilitava o transporte mercadorias, produtos em geral, matérias primas, bem como a de pessoas.

Os trens foram sendo adaptados ao transporte de passageiros e dessa forma foram gradualmente ganhando segurança e conforto. Um dos atrativos importantes era o baixo preço pago pelas passagens, comparados aos custos de transportes convencionais da época, bem como, a segurança oferecida nos trens. Devido a essas características, logo uma grande quantidade de pessoas que possuíam condições para pagar as despesas de transporte ferroviário passaram a viajar com frequência. Assim um fluxo maior de pessoas se deslocava para atividades de trabalho em diferentes cidades, ou para viagens de lazer.

Com o passar do tempo e com o aumento do poder aquisitivo da população europeia, tornou-se comum o uso dos trens para viagens de lazer ou de turismo propriamente dito. Esse aumento das viagens de turismo fez com que acontecesse um intercâmbio maior entre os países da Europa, pois sabe-se que o antigo continente é formado por muitos países de pequena extensão. Os trens facilitaram as viagens entre esses países por serem mais confiáveis e estáveis em seus percursos. Os trens evoluíram então, de máquinas a vapor lentas, para locomotivas movidas a óleo diesel ou mesmo eletricidade, muito mais rápidas e mais potentes. Atualmente a Europa ainda tem uma grande rede de ferrovias e continua a ser comum viagens nacionais e internacionais nesse tipo de transporte entre muitos países europeus.

Em nosso país, o trem também foi uma opção de transporte importante, inclusive, o Brasil foi um dos primeiros países do mundo, fora da Europa, a construir ferrovias. Devido as questões financeiras e de políticas de desenvolvimento, as estradas de ferro, depois do período inicial que foi o final do século XIX e início do século XX, o governo perdeu o interesse em continuar a investir nesse segmento, bem como as empresas particulares, ficando de certa forma operando apenas as linhas essenciais ligadas ao transporte de cargas.

Nos últimos quarenta anos, ocorreu a redução da malha de estradas de ferro no país. Mas apesar disso, alguns trechos passaram novamente a serem ativados para oferecer viagens de trens com caráter turístico, o que levou alguns trechos a serem restaurados.

No Paraná, a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá ainda mantém seu traçado inicial completo e operante na função para transporte de matérias primas e algumas mercadorias. Trens do norte do Paraná se dirigem para o Porto de Paranaguá para exportarem suas mercadorias, principalmente grãos do tipo soja, provenientes da agricultura.

Até a década de 80 existiam vagões destinados ao transporte de passageiros, e era comum a população usar o transporte por ser prático e barato, mas isso foi desabilitado. Com os passageiros Moradores de Morretes, também existiam aqueles viajantes que faziam o percurso pelo turismo em si. Atualmente o transporte de passageiros foi terceirizado e uma empresa especializada em viagens de turismo e agora oferece somente o transporte a passageiros para a atividade turística. Os ônibus que surgiram com a rodovia BR-277 atualmente são mais rápidos, confortáveis e mais baratos.

Entende-se então que existiu uma ligação prática entre as viagens de trem entre Curitiba-Morretes-Paranaguá, bem como à Antonina, mas infelizmente nas últimas décadas se definiu como uma linha para transporte de cargas ou para a circulação de trens de turismo com passagens de alto preço. Mesmo assim existe o deslocamento de um número regular de turistas para a cidade e ao município de Morretes, regularmente nos finais de semana. Mas como esse trajeto era feito diariamente, todos os dias a cidade recebia turistas por esse meio de transportes ferroviário, mas em março de 2018 ocorreu uma mudança. A partir de então, na baixa temporada, os trens circulam somente aos finais de semana e feriados.

A redução do número de dias nos quais existia as viagens de trens de turismo, teve um impacto na vida da cidade de Morretes. Agora com movimento em apenas três dias por semana, teve um grande reflexo para a atividade dos restaurantes de Morretes, por exemplo. A associação comercial da cidade, o *Convention Visitor Bureau*, pleiteou a volta diária do trem, mas questões financeiras, devido ao pequeno número de turistas que fazem as viagens de segunda a quinta-feira, tornou inviável as

viagens, de acordo com informações da atual administradora Serra Verde Express e da Empresa RUMO.

Dessa forma, quanto maior o número de turistas que forem levados à Morretes por via do trem de turismo, maior o movimento econômico que a cidade terá. Como foi citado anteriormente, o fluxo anotado de turistas pode ser de duzentas pessoas até por volta de mil pessoas em cada viagem de trem, o que depende do fluxo ligado a época do ano e as condições econômicas do país.

Os resultados obtidos durante a pesquisa mostram que para atividades turísticas de Morretes o trem é muito importante, pois através dele é possível levar uma grande quantidade de pessoas que chegam de uma só vez na cidade. O poder aquisitivo dos visitantes trazidos pelo trem é elevado, o que faz com que o comércio local tenha faturamentos mais significativos. Existem os turistas que chegam a Morretes por seus carros próprios, pois existe um hábito de se descer a Serra para fazer um churrasco na estrada da Graciosa, que fica no Município de Morretes, e depois passar a tarde na cidade de Morretes.

Apesar desse tipo de público, os empresários de Morretes têm a preocupação maior com os turistas vindos de trem, o que estimula toda uma estrutura de atendimento aos turistas, como ônibus e vans que proporcionam deslocamento aos visitantes, bem como os restaurantes da cidade que servem os almoços para 1000 a 2000 pessoas aos finais de semana.

Com relação aos formulários aplicados aos comerciantes, principalmente aos donos de restaurantes, foi visto que todos consideram de vital importância a existência das viagens de trem para seus negócios e para os negócios da cidade.

Esses empresários não consideraram o apoio da prefeitura no processo do turismo da cidade, demonstrando insatisfação nas medidas tomadas pela prefeitura e secretaria de turismo para a comunidade local. Os representantes dos restaurantes consideram que o barreado, assim como o trem, são elementos importantes para o turismo de Morretes. Todos também lamentaram a redução dos dias da existência das viagens de trem para o município.

Com relação ao trade turístico as empresas envolvidas com o turismo em Morretes, percebe-se uma boa organização dos empresários ligados ao turismo. Existem algumas associações comerciais com diversos projetos, inclusive o de preparar a mão de obra local para trabalhar no turismo. Com relação às atividades da

prefeitura e da Secretaria de Turismo, existem muitas controvérsias. As expectativas com relação a dinâmica positiva do turismo em Morretes respondeu as expectativas iniciais da pesquisa. Mas ano após ano o sistema vai se aperfeiçoando.

## **6 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O município de Morretes é muito atrativo ao turismo e suas paisagens, tanto rural como urbana são de grande beleza. A primeira imagem é de uma cidade organizada e próspera, o que incentiva os visitantes a voltarem e a falarem do lugar para outras pessoas. Infelizmente não existe uma bibliografia extensa sobre muitos pontos importantes, principalmente com relação ao turismo da cidade.

Em termos gerais, foi observado que o turismo em Morretes é muito dependente, financeiramente e culturalmente do trem de turismo. Como as viagens eram diárias, a cidade se acostumou a chegada de turistas todos os dias na hora do almoço, e assim toda uma estrutura era montada diariamente para a venda de produtos. Com o passar do tempo e com as crises econômicas do país na última década o comportamento dos turistas mudou, fazendo com que a opção por viagens de segunda a quinta-feira diminuíssem muito. Essa diminuição fez com que a empresa concessionária não tivesse mais condições de enviar trens todos os dias, de forma a gerar prejuízos, pois o número de turistas não compensava os custos financeiros do deslocamento das composições. Dessa forma, as viagens foram suspensas pela empresa RUMO, pela subconcessionária, e a Serra Verde Express, a partir de março de 2018. Apesar de as viagens serem realizadas somente aos finais de semana, o número de turistas aumentou para 209 mil passageiros anuais, em 2019.

Dentre os equipamentos para o atendimento aos turistas, percebeu-se que os restaurantes são os que mais oferecem opções de lazer ao turista, sendo o elemento mais procurado pelos visitantes assim que chegam à cidade. Isso foi observado pelo pesquisador todas as vezes que foram feitas as visitas de campo nos dias de finais de semana. Ficou muito fixado na cultura local que visitar Morretes está associado ao frequentar um bom restaurante e comer o barreado, prato local característico. Alguns restaurantes fazem até uma apresentação ritual de como se faz a massa do Barreado, juntando o molho da carne com a farinha de mandioca fina. A encenação inclui virar o prato de virado acima da cabeça do turista para que ele veja que o alimento não cai. Tudo isso é voltado a criar uma imagem folclórica da cidade e outros elementos como

a cachaça (pinga) de banana, a bala de banana, farinha de mandioca e o palmito, entre outras coisas, passem a fazer parte do cenário turístico de Morretes.

O grande marco divisório foi a mudança da frequência das viagens de trens que passaram a ser apenas a partir das sextas-feiras na maior parte do ano, o que impactou no ritmo de vida dos que trabalhavam com o turismo na cidade. Apesar de ter sido traumático, como visto por depoimentos feitos à época, tudo se adaptou com o tempo. Dessa forma, agora a estrutura passa a atender aos turistas apenas no final de semana. Infelizmente isso prejudicou muitos pequenos empreendedores como os motoristas de vans, vendedores de artesanato, garçons e cozinheiros, que passaram a trabalhar apenas aos finais de semana, tendo suas rendas reduzidas.

Com relação ao depoimento do representante da empresa Serra Verde Express, as viagens de turismo pelo trem é uma atividade de grande interesse dos brasileiros de muitos estrangeiros, e que isso deve aumentar. Desta forma a Serra Verde tem se empenhado em oferecer novos produtos, como vagões temáticos, novas atividades durante as viagens como o *Bear Trem*, e mesmo, oferecer um restaurante próprio em Morretes. A Serra Verde investe em publicidade para divulgação do trajeto em muitos lugares no Brasil, para que a viagem de trem da Serra do Mar seja sempre lembrada como uma boa opção de turismo.

Para o presidente do *Convention Visitor Bureau* de Morretes, toda a estrutura de Morretes é importante para o turismo, pois envolve a floresta da Mata Atlântica, A Serra do Mar, os rios, bem como toda as opções de turismo na cidade de Morretes, com a paisagem do rio Nhundiaquara, as casas antigas, os diversos restaurantes, as lojas de lembranças, as praças, a estação rodoviárias, são muitos elementos que chamam a atenção dos visitantes.

A alteração dos dias de vindas de trem para Morretes foi um período de transição e de frustração para os envolvidos com o turismo, mas que está sendo superado. Acompanhado da estrutura natural do município, o trem é um fator ou um elemento muito importante para o fluxo de turistas para Morretes, pois agrega uma série de fatores importantes, desde a viagem em si, a chegada em grande número num mesmo horário dos visitantes e a oferta de turista na cidade para os restaurantes e para o comércio em geral, bem como para a movimentação de pessoas na cidade.

O turismo em Morretes é um elemento importante para a economia da cidade, mas deve ser aprimorado, como cita o presidente do *Convention Visitor Bureau* de

Morretes, para que a cidade seja considerada realmente turística, deveria existir um fluxo diário de turistas em um número maior, para poder sustentar uma cadeia de serviços e de trabalhadores de forma mais estruturada e mais estável. Também o número de pessoas a trabalhar no turismo deveria aumentar.

Com a oferta de uma nova viagem de trem entre Morretes e Antonina, isso pode ajudar a aumentar a vinda de turistas para a cidade, mas isso é um elemento acessório.

Em todo o processo, entende-se que Morretes tem uma estrutura turística muito boa, o que deu à cidade um status de cidade considerada turística. Mesmo assim, muitas coisas ainda podem ser melhoradas e implementadas no município para atender melhor aos turistas e ampliar as possibilidades de turismo.

O trem é um dos elementos que atraem muitos visitantes bem como os restaurantes e a gastronomia local. Esses dois elementos proporcionam uma atração de turistas que vão utilizar outros produtos turísticos da cidade, gerando assim um movimento significativo na economia.

Acredita-se que nos próximos anos, o turismo em Morretes venha a aumentar e a participar mais na oferta de empregos e na economia do Município.

Esse presente estudo foi um estudo não probabilístico, e por isso não permite extrapolar os achados da sua pesquisa para o turismo como um todo.

Seria oportuno e pretendemos fazer pesquisas mais extensas, adotando métodos probabilísticos tanto dos impactos do turismo no município como do interesse dos turistas.

Acreditamos que a presente pesquisa tenha contribuído para difundir a importância do turismo ferroviário no Paraná e no Brasil, bem como mostrar que esse tipo de turismo incentiva toda uma cadeia econômica em diversos municípios.

## REFERÊNCIAS

- ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário**. USP, 2006. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/viewFile/264/187>. Acesso em: 07/04/2020.
- ALLIS, Thiago. Ferrovias e Turismo Cultural - Alternativa para o Futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). **Turismo em Análise**, São Paulo: v. 13, nº. 2, p. 29-53, 2002.
- ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário. Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina**. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina) Universidade de São Paulo: São Paulo, 2006.
- ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação**. 9ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.
- ANDREOLI, M. **O impacto da redução de viagens de trem de passageiros para a população de Morretes**. 2018.
- ANTONELLI, D. **Ferrovias 130 anos: a primeira ferrovia** | Gazeta do Povo. Gazeta do Povo, 2015. Disponível em: <https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/a-primeira-ferrovia/>. Acesso em: 24/09/2019.
- ANTF. **Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários**. 2020. Disponível em: <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/> Acesso em: 25/09/2019.
- AOKI, Eiichi. **The preservation of railway heritage in Japan: an outline history and general view**. *Japan Railway & Transport Review*, v. 30, p. 16-19, 2002.
- BANESTADO. **A estrada de ferro Paranaguá Curitiba**. 1980. Curitiba: Banestado. Disponível em: <http://www.museuparanaense.pr.gov.br/arquivos/File/Banestado61anos/AestradaDeFerroParanaguaCuritibaUmaObraDeArte.pdf>. Acesso em: 24/09/2019.
- BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 3ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Senac 2016.
- BIASSIO, A.; CRESPO, I. **Agrobiodiversidade em sistemas produtivos tradicionais nos municípios de Antonina e Morretes no estado do Paraná**. p. 102–110, 2014. Disponível em: [https://orgprints.org/26341/1/Biasso\\_Agrobiodiversidade.pdf](https://orgprints.org/26341/1/Biasso_Agrobiodiversidade.pdf). Acesso em: 28/04/2020.

BLANCHETON, Bertrand; MARCHI, Jean-Jacques. **The three systems of rail tourism: French Case. Tourism Management Perspectives**, v. 5, p. 31-40. 112. 2012.

CAMPOS, Flávio; DOIHNIKOFF, Mirian. **Atlas história do Brasil**. Scipione. 1994.

CAVAZANNI, A. L. M.; GOMES, S. A. R. **Memória Histórica de Morretes**. Curitiba, 2017.

CAVALCANTE, R. B.; MACEDO, M.; PINHEIRO, K. **Análise de Conteúdo**. p. 13–18, João Pessoa, 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/286677588>. Acesso em: 29/04/2020.

CHINA, J; PAZ, Hamilton Cordeiro. **Paranaguá (A História de Paranaguá e o Atlântico)**. Papelaria Requião. 1974.

CORDEIRO, C. C. N.; DERETTI, S.; ANACLETO, A.; VELLOZO, E. **Comercialização de bala de banana no litoral do paraná**. Revista Brasileira de Produtos Agroindustriais, v. 16, nº. 4, p. 349–357, 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/277927575>. Acesso em: 28/04/2020.

DICKINSON, Janet; LUMSDON, Les. **Slow Travel and tourism**. Routledge, 2010.

DIVALL, Colin. **Heritage railways as museums: occupations and landscapes**. Japan Railway & Transport Review, v. 30, p. 4-9, 2002.

FACHIN, A. **Eventos e turismo cultural em morretes**. Matinhos, PR: UFPR, 2016.

FERREIRA, Camila Corsi. **Lugares esquecidos do patrimônio ferroviário paulista: o caso da estação de Nova Louzã**. Ffestiniog & welsh highland railways. Disponível em: <<http://www.festrail.co.uk/index.htm>>. Acesso em: 20/09/2019

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro**, 2013. Universidade de Brasília. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/sluziz.htm>. Acesso em: 04/02/2020.

FRAGA, C. B. V. L. B.; ALMEIDA, C. R. **Alimentação e turismo: criatividade, experiência e patrimônio cultural**. João Pessoa: Editora do CCTA, 2018.

GALVÃO MAIA, L.; DIAS, R. **Turismo y patrimonio ferroviario: Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) Brasil**. Estudios y perspectivas en turismo, 2010. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/1807/180716755005.pdf>. Acesso em: 11/04/2020.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5º ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIMENES-MINASSE, Maria H S G., **Cozinhando a tradição** – festa, cultura história e turismo no litoral paranaense. Editora UFPR, 2013.

GIMENES, M. H. S. G. **Barreado: sabor, história e cultura no litoral paranaense**. História: Questões & Debates, v. 54, nº. 1, 2011. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/historia/article/view/25740/17195>. Acesso em: 11/04/2020.

HALSALL, David A. **Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik**. Journal of Transport Geography, v. 9, p. 151-160, 2001.

HENRIQUES, C.; CUSTÓDIO, M. **Turismo e Gastronomia: a valoriza ? ? o do património gastronómico na região do Algarve**. Revista Encontros Científicos - Tourism & Management Studies, 2010. Disponível em: [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1646-24082010000100008](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1646-24082010000100008). Acesso em: 07/04/2020.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2019.

IGNARRA, Renato. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira 1999.

IPHAN. **O IPHAN e o Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do;jsessionid=C134651114984DF7F9C1855D95669B37?id=15936&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>. Acesso em 14/04/2019.

MALUCELLI, L. **Informações obtidas em palestra e entrevista**. Morretes, 25 maio. Informação Verbal. 2019.

MAMEDE, D. M. J. A.; LIMA VIEIRA, G.; PAULA, A.; SANTOS, G. **Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural**. Caderno Virtual de Turismo, v. 8, nº. 2, p. 81–94, 2008.

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**. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 8, nº. 2, p. 81-94, 2008.

MATOS, A. N. . ET ALL. **Caminhos de ferro e turismo em Portugal**. Ana Cardoso de Matos Elói Figueiredo Ribeiro Maria Ana Bernardo. SFM, *Fundacion de los ferrocarriles españoles*, p. 1–16, 2007. Disponível em: <http://www.johost.eu/?oid=8&act=&area=6&ri=2&itid=1>. Acesso em: 04/02/2020.

MATTAR, J. A. **Metodologia Científica na Era Digital**. 4ª ed. São Paulo, 2017.

MIDDLETON, Victor T. C. **Marketing de Turismo**. Tradução: Fabíola Vasconcelos. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

MUTINDA, Rayvisic; MAYAKA, Melphon. **Application of destination choice model: factors influencing domestic tourists destination choice among residents of Nairobi, Kenya**. *Tourism Management*, v. 33, p. 1593-1597, 2012.

NADALIN, S. O. **Paraná: ocupação do Território, População e Migrações**. 2ª Edição. Ed. Curitiba, 2017.

NERING, N. **Os fluxos turísticos de Morretes sob a perspectiva dos meios**. Curitiba: 165 f. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba (PR), 2019.

NERING, N. **Turismo ferroviário em Rio Negrinho SC revivendo e ampliando experiências no trem da Serra do Mar SC**. 158 f. Trabalho de Graduação (Bacharelado em Turismo) – Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

OMT. **Introdução À Metodologia da Pesquisa em Turismo**. Roca, 2006.

ORBASLI, Aylin; WOODWARD, Simon. **Conserving and interpreting the Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia**., Xi'an, China. [*Conference or Workshop Item*] 2005.

PALHARES Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos – 2ª Ed.** (2002) - Guilherme Lohmann Palhares – Livro. 2002. Disponível em: <https://www.travessa.com.br/transportes-turisticos-2-ed-2002/artigo/935a4519-0634-452b-b64e-0c81d6d20eb1>. Acesso em: 27/04/2020.

PASSOS, R. **Fatores, consequências e ferramentas de prevenção em desastres naturais: uma cidade chamada Morretes-PR**. Matinhos, PR., 2012.

PAZ, J. H. C.; CHINA, J. **História condensada de Paranaguá, Morretes e Antonina**. Livro ed. Paranaguá, 1974.

PECCINI, R. **O Palmito Pupunha, a Gastronomia e o Meio Ambiente**. Rosa dos Ventos, v. 4, nº. 3, p. 352–368, 2012. Disponível em: <http://ucs.br/revistarosadosventos>. Acesso em: 27/04/2020.

PELLERANO, J. Dossiê Barreado. Rosa dos Ventos, p. 162–167, 2013. **A presente resenha apresenta o livro Cozinhando a tradição: Festa, cultura, história e turismo no litoral paranaense**, de Maria Henriqueta Sperandio Garcia Gimenes-

Minasse, Editora UFPR, 2013. Disponível em: [http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/3223/pdf\\_378](http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/3223/pdf_378).

RAMOS, K. **Viabilidade de um roteiro gastronômico nas regiões de Morretes, matinhos e Guaratuba (Cabaraquara): um breve estudo**. Matinhos, 2017.

REY, Manuel (coord). **Fundamentos de Marketing Turístico**. Madrid: Editorial Síntesis, 2004.

RODRIGUEZ, H. S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. p. 196, 2004. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=19I1nxwwTpEC&oi=fnd&pg=PA7&dq=estradas+de+ferro&ots=u1OleLO0kf&sig=cD2D4xh20qHD1YpWxhrE1UUgKoc#v=onepage&q=estradas+de+ferro&f=false>. Acesso em: 04/10/2019.

RODRIGUEZ, H. S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. p. 196, 2004. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=19I1nxwwTpEC&oi=fnd&pg=PA7&dq=estradas+de+ferro&ots=u1OleLO0kf&sig=cD2D4xh20qHD1YpWxhrE1UUgKoc#v=onepage&q=estradas+de+ferro&f=false>. Acesso em: 04/10/2019.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transportes no turismo**. Barueri: Manole, 2002.

SCHIMINSKI, B. **Caminhos do Paraná no século XIX, 2010**. Universidade Tuiti do Paraná. Disponível em: [http://universidadetuiti.utp.br/historia/Tcc/Revista4\\_historia/PDFS/Bruno.pdf](http://universidadetuiti.utp.br/historia/Tcc/Revista4_historia/PDFS/Bruno.pdf). Acesso em: 03/10/2019.

SILVEIRA, M. R. DA. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente, 2003.

STEAM RAILWAY LINES. **Dartmouth Steam Railway**. Disponível em: [http://www.steamrailwaylines.co.uk/dartmouth\\_steam\\_railway.htm](http://www.steamrailwaylines.co.uk/dartmouth_steam_railway.htm). Acesso em: 20/04/2019.

SULZBACH, L. F. C. J. M. T. **Diagnóstico socioeconômico do município de Morretes Paraná 1**. Matinhos, PR, 2012.

TEIXEIRA, Enise Barth. **A análise de dados na pesquisa científica: importância e desafios em estudo organizacionais**. Desenvolvimento em Questão, v. 1, nº. 2, 2003.

THE BATTLEFIELD LINE. **The battlefield line: The country railway at the heart of rural England.** Disponível em: <http://www.battlefield-line-railway.co.uk/>. Acesso em: 20/04/2019.

THE BLUE TRAIN. The Blue Train: a window to the soul of Africa. Disponível em: <http://www.bluetrain.co.za/>. Acesso em: 20/04/2019.

TURISMO, P. **Guia do Litoral.** 2020. Curitiba: **Secretaria do desenvolvimento sustentável e do turismo Paraná.** Disponível em: <http://www.turismo.pr.gov.br/arquivos/File/GuiadoLitoral2020.pdf>. Acesso em: 28/04/2020.

VANHONI, F.; MENDONÇA, F. O clima do litoral do estado do Paraná. *Revista Brasileira de Climatologia*, v. 3, nº. 0, 2008.

WANG, Jiaoe *et al.* **Spatiotemporal evolution of China's railway network in the 20th century: An accessibility approach.** *Transportation Research. Part A*, v. 43, 2009.

WANG, Xin *et al.* **Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development.** *Tourism Management Perspectives*. v. 1, p. 34-38, 2012.

## ADENDOS

### PESQUISA APLICADA EM VIAGEM DE TREM DE TURISMO CURITIBA-MORRETES

Com passageiros turistas.

#### QUESTIONÁRIO DE PESQUISA SOBRE O PASSEIO DE TREM CURITIBA-MORRETES

Obrigado por participar desta pesquisa. Com sua ajuda, poderemos compreender como é a motivação dos turistas destes passeios. Sua opinião é extremamente importante para esta pesquisa!

#### SEÇÃO A – MOTIVAÇÃO DO PASSEIO

Esta seção é dedicada a compreender qual a motivação dos turistas para realização do passeio de trem.

Valores: 1 = sem importância; 2 = indiferente; 3 = pouco importante; 4 = importante; 5 = muito importante

1) DESTES FATORES MOTIVACIONAIS APRESENTADOS, INDIQUE O VALOR QUE CONSIDERA IMPORTANTE NA ESCOLHA PELO PASSEIO DE TREM CURITIBA-MORRETES.

| FATOR MOTIVACIONAL                            | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nostalgia provocada pela ferrovia.            |   |   |   |   |   |
| Patrimônio Ferroviário.                       |   |   |   |   |   |
| Paisagem.                                     |   |   |   |   |   |
| Entretenimento dentro do vagão de passageiro. |   |   |   |   |   |
| Experiência de viajar de trem.                |   |   |   |   |   |

2) SOBRE O PASSEIO DE TREM:

Valores: 1 = Concordo totalmente; 2 = Concordo; 3 = Não Concordo Nem Discordo; 4 = Discordo; 5 = Discordo Totalmente

DESTAS AFIRMATIVAS A SEGUIR, INDIQUE QUAIS CONCORDA OU NÃO CONCORDA:

| AFIRMATIVA   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---|---|---|---|---|
| O passeio de trem me faz lembrar importantes momentos da minha infância.   |   |   |   |   |   |
| A paisagem foi um fator essencial para minha escolha pelo passeio de trem. |   |   |   |   |   |
| Escolhi o passeio principalmente pela experiência de viajar de trem.       |   |   |   |   |   |
| Sou apaixonado pelas ferrovias e decidi realizar                           |   |   |   |   |   |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| o passeio de trem por isso.  |  |  |  |  |  |
| A preservação do patrimônio ferroviário me estimulou a realizar o passeio de trem. |  |  |  |  |  |
| O passeio de trem não era a principal motivação da viagem.                         |  |  |  |  |  |

### SEÇÃO B – MOTIVAÇÃO PARA COMPRA DE PASSEIOS EM GERAL

As informações a seguir são importantes para compreender quais as motivações para realização de passeios em geral:

#### 3) QUAL A PRINCIPAL MOTIVAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE UMA VIAGEM?

Valores: 1 = sem importância; 2 = indiferente; 3 = pouco importante; 4 = importante; 5 = muito importante

| FATOR MOTIVACIONAL                            | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Busca por novidades.                          |   |   |   |   |   |
| Socialização com outras pessoas.              |   |   |   |   |   |
| Prestígio/Status perante os demais.           |   |   |   |   |   |
| Descanso e relaxamento do cotidiano.          |   |   |   |   |   |
| Valor educacional/enriquecimento intelectual. |   |   |   |   |   |
| Aproximação com os familiares e amigos.       |   |   |   |   |   |
| Regressão às experiências vividas no passado. |   |   |   |   |   |

#### 4) SOBRE OS PASSEIOS QUE VOCE JÁ REALIZOU:

Valores: 1 = Concordo totalmente; 2 = Concordo; 3 = Não Concordo Nem Discordo; 4 = Discordo; 5 = Discordo Totalmente

| AFIRMAÇÃO   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Escolhi o passeio pela possibilidade de conhecer novas pessoas.                     |   |   |   |   |   |
| Realizei o passeio por ser uma atividade da instituição com a qual estou vinculado. |   |   |   |   |   |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| Estar próximo de meus amigos e familiares foi um dos fatores decisivos na escolha do passeio.              |  |  |  |  |  |
| A grande quantidade de informações foi essencial para a escolha do passeio.                                |  |  |  |  |  |
| Antes de começar a pesquisar sobre uma viagem, peço opiniões de pessoas próximas para escolher um destino. |  |  |  |  |  |

### SEÇÃO C – FONTES DE INFORMAÇÃO

As informações a seguir são importantes para detectarmos como os turistas encontram suas informações sobre passeios:

4) COMO FICOU SABENDO DO PASSEIO?

Internet

Material de divulgação impresso

Parentes, amigos, instituição ou empresa que estou vinculado.

Agência de viagem. Qual: \_\_\_\_\_  Outros: \_\_\_\_\_

5) DESTAS FONTES DE INFORMAÇÃO, QUAL A MAIS UTILIZADA POR VOCÊ NA BUSCA DE INFORMAÇÕES:

Catálogos de hotéis ou agências de viagens  Parentes e amigos  Órgãos oficiais de turismo  Jornais

Guias turísticos  Experiência pessoal  Agências de viagem  Internet

### SEÇÃO D – PERFIL DO TURISTA:

6) SEXO:  Masculino  Feminino

7) IDADE: \_\_\_\_\_ anos

### SEÇÃO E – ORIGEM DO CONSUMIDOR

Esta seção é dedicada para conhecermos a origem dos consumidores trem:

8) PAÍS: \_\_\_\_\_

9) ESTADO \_\_\_\_\_

10) CIDADE: \_\_\_\_\_

### 11) SEÇÃO F – IMPRESSÕES GERAIS

Valores: 1 = ruim; 2 = razoável; 3 = bom; 4 = ótimo; 5 = ideal

| ELEMENTO                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|
| Tempo de viagem é              |   |   |   |   |   |
| As instalações do trem         |   |   |   |   |   |
| As atividades durante a viagem |   |   |   |   |   |
| As paisagens                   |   |   |   |   |   |
| A cidade de Morretes           |   |   |   |   |   |

AGRADECEMOS SUA PARTICIPAÇÃO NESTA PESQUISA

## ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO CONVENTION VISITORS BUREAU DE MORRETES

Ao ser questionado sobre a importância do trem de turismo para Morretes, o respondente destacou num momento a relevância do trem para o fluxo turístico, o que fica evidenciado na sua fala [...] é uma fatia muito relevante que interfere na quantidade de visitantes e na movimentação geral de turistas, os quais estão vinculados ao passeio de trem (Entrevistado Convention). Outro ponto destacado pelo entrevistado diz respeito ao aspecto histórico, destacando-se tal frase.....

Presidente do Convention Bureau de Morretes, PR, e Membro da Associação comercial dos restaurantes de Morretes.

A importância do trem de turismo para o Município de Morretes

Lourenço Rolando Malucelli Neto

(Versão Original)

**Pergunta:** Qual a importância do trem de turismo para o Município de Morretes?

**Convention Visitors Bureau:** Eu considero que o trem turístico é um elemento muito importante, é uma fatia muito relevante que interfere na quantidade de visitantes e na movimentação geral de turistas, os quais estão vinculados ao passeio de trem.

O trem turístico tem um caráter histórico muito forte, a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá foi concebida como um dos maiores feitos de engenharia da época, no século XIX, a qual foi projetada para transpor toda essa mudança do relevo da Serra do Mar, da grande diferença de altitude entre o litoral e a região de Curitiba. A estrada de ferro também passa por um bioma muito importante e preservado, mundialmente conhecido, que é a Mata Tropical Atlântica! A região é reconhecida como uma relíquia, e esse é mais um dos pontos de destaque.

A estrada de ferro Curitiba-Morretes (atualmente) é valorizada também pelas belas paisagens que ela oferece aos turistas ao longo do seu percurso. O trajeto é considerado uma das mais belas viagens de trem turístico do nosso planeta, e é comentado que fica entre os dez passeios mais bonitos de trem do mundo! Então,

isso faz com que muitos turistas estrangeiros e visitantes de outros estados venham fazer turismo aqui. Esses atrativos também levam muitos curitibanos e paranaenses em geral, quando recebem visitas de outros lugares, a querer mostrar essas belezas do nosso litoral os seus amigos e parentes, e isso faz com que muitos turistas venham para a cidade de Morretes. Então, realmente, a estrada de ferro é importante! No ano passado, temos a informação da Serra Verde Express, que vieram por trem para Morretes em torno de 209.000 turistas, o que daria uma média de 17 mil visitantes por mês.

**Pergunta:** Como era o movimento de turista e do comércio em geral antes da redução de trens de turismo para Morretes e depois da redução dos trens a partir de março de 2018?

**Convention Visitors Bureau:** Quando ainda existiam os trens todos os dias da semana, pensando em como a cidade de Morretes se comportava, podemos dizer que havia um fluxo mais regular de turistas, embora não fosse uma quantidade muito grande, pois a quantidade às vezes era de menos de uma centena de turistas que chegavam à cidade nos dias de semana. Mas mesmo assim, havia pessoas com o perfil turístico. Então aqueles estabelecimentos de comércio, bem como artesãos que têm a sua venda direcionada para o público de turistas, tinham a oportunidade de vender e comercializar, e assim trabalhar no meio da semana, porque havia um fluxo interessante de turistas que vinham através do trem. Não vinham só através Serra Verde Express que é o operador do trem de passageiros, mas também de outras fontes receptivas de Curitiba, como muitas agências de turismo que divulgam essa viagem de Curitiba para Morretes. Muitos turistas que se dirigem para Morretes, primeiramente se deslocam para Curitiba a trabalho, pois Curitiba se tornou um polo de negócios nas últimas décadas. Também os congressos, encontros e simpósios que ocorreriam no meio da semana traziam muita gente para a cidade de Curitiba, e isso também refletia em um turismo para Morretes. Geralmente os turistas que vinham para os congressos queriam conhecer a região, e, portanto, um dos principais atrativos turísticos é a viagem trem para Morretes. Isso influenciava muito positivamente nas atividades de Morretes, na parte comercial e turística.

Depois então, com a interrupção do trem na maior parte dos dias de semana, nas segundas, terças, quartas e quintas-feiras, o movimento parou. Hoje o modelo

que a Serra Verde tem aplicado são aos finais de semana, mas na verdade são às sextas-feiras, sábados e domingos, e também aos feriados.

Nos períodos de alta temporada os trens voltam a circular todos os dias, e na média temporada são incluídas também as quintas-feiras. Portanto, na alta temporada nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro, até o carnaval, temos as viagens de trens em todos os dias, e “daí”, então, vem um período de média temporada, que acrescenta às quintas-feiras. Se não me engano, também a média temporada é em outubro e novembro, com as quintas-feiras também incorporadas, e em todos os feriados.

Dessa forma, continua havendo esse atrativo importantíssimo para nós paranaenses para os morretenses, mas em muitas segundas, terças, quartas e quintas-feiras, Morretes fica sem turistas (ou praticamente sem turistas), o que faz com que o comércio da cidade fique completamente ocioso. Muitos comerciantes inclusive fecham as portas porque realmente podem não vender uma única peça ou não vão prestar um único serviço nesses dias. E então, ocorreu essa diminuição, o que impactou muito, não só para quem explora o turismo comercialmente, mas também aqueles empresários que empregam com as atividades ligadas ao turismo. Muitas pessoas passaram a trabalhar menos, tudo isso depois dessa alteração que impactou a rotina de Morretes, com a diminuição dos trens, isso com certeza refletiu no comércio local, na lojas de lembranças, nos restaurantes, cafés, lanchonetes, na feira de produtos regionais que fica na rua central ao longo do rio, enfim em praticamente em todos os serviços em que a cidade oferece e que estão ligados ao turismo.

Resumindo, realmente houve um impacto muito grande, embora que no número total anual de turistas, segunda a Serra Verde Express afirma, até tenha aumentado. Talvez o impacto em números totais não tenha sido tão grande porque os maiores fluxos de visitas de turistas já eram às sextas-feiras, sábados, domingos e feriados, e na alta temporada, mas para a rotina habitual que a cidade tinha, impacto foi negativo!

#### ENTREVISTA REALIZADA COM O ADMINISTRADOR DA EMPRESA SERRA VERDE EXPRESS.

AQUI A ENTREVISTA COM O SR. ADONAI FILHO, REPRESENTANTE DA EMPRESA  
SERRA VERDE EXPRESS

**Pergunta 1:** As atividades da empresa Serra Verde Express para o litoral do Paraná sofreram grandes mudança no começo de 2018 com a diminuição de viagens para o litoral. Como isso afetou a empresa como um todo?

**SERRA VERDE EXPRESS:** - As atividades sofreram grandes alterações com relação à sua frequência, apresentando um grande impacto! Nossa empresa apresentava um crescimento e estávamos chegando perto dos 250 mil passageiros ao ano, então caiu para 188 mil. No total geral, a perda correspondeu a um mês da quantidade de passageiros em média, foram reduzidos 115 dias de circulação do trem de passageiros durante o ano. Para nós, além dessa queda em 2018, principalmente foi percebida no começo de 2019, porque as pessoas perdem aquela referência da saída diária, pois em outubro e o novembro não é diária, então dezembro demora em voltar a frequências nas viagens diárias que recomeçam, e por mais que você faça publicidade em janeiro, muitas pessoas não são informadas.

Outro problema também é que nós perdemos muitos turistas acidentais, que é aquele que está na cidade por outros motivos. Dependendo do dia ocorrem vários congressos e às vezes eventos com grande número de participantes. Por alguns motivos acaba-se perdendo as oportunidades, e eu vejo que na verdade o maior impacto projeta-se para as cidades do litoral, as quais muitas dependem principalmente do trem. Então, por exemplo, nós mesmos da Serra Verde Express possuímos um restaurante e tentamos abri-lo em dias sem circulação do trem turístico, mas a frequência não compensava o funcionamento do mesmo. Então hoje o nosso restaurante durante a baixa e média temporada, só abre de sexta-feira a domingo ou de quinta a domingo. Assim, no dia que não a chegada do trem, não adianta abrir, e isso não é só para o nosso restaurante, mas para todos os outros. Se os restaurantes atendem a meia dúzia de pessoas, então realmente, e principalmente Morretes e Antonina sofreram um impacto absurdo. Acompanhamos empresas de turismo que tinham duas ou três Vans de transporte, e precisaram vender seus veículos e estão somente com uma unidade agora! Alguns motoristas e empresas pequenas muitas vezes trabalhavam exclusivamente com a Serra Verde ou tinham uma dependência grande. Vários guias de turismo resolveram mudar de profissão e

saíram pedindo empregos em outras áreas. Inclusive, um deles nós contratamos e atualmente exerce outra função dentro do nosso escritório. Desta forma, muitos deixaram de serem empreendedores e procuram um emprego fixo, porque como guia de turismo, eles não estavam mais conseguindo sobreviver. Se até 2018 existia uma demanda grande diária, mudou-se o sistema para uma demanda somente nas sextas-feiras, sábados e domingos! Então os impactos foram muito grandes. É claro que as cidades do litoral e os profissionais em ligados ao turismo, e a economia como um todo, sofrem os impactos com uma intensidade maior que a própria Serra Verde Express.

**Pergunta:** Houve consequências financeiras positivas ou negativas com a mudança da frequência das viagens de trens de Curitiba para Morretes?

**Serra Verde Express:** Sobre essa pergunta, eu até já falei um pouco, na resposta. Mas, da parte financeira, então nós percebemos essa queda do número de passageiros e conseqüentemente de faturamento. Por outro lado, o valor que a nossa empresa pagava para a RUMO era muito maior. Assim proporcionalmente houve uma queda considerável do valor pago a RUMO pelos serviços de locação dos trens. Assim a empresa, até acaba equilibrando parcialmente os custos. Digamos que a perda não é tão grande quanto às perdas que as cidades do litoral estão sofrendo. E então, é claro que Morretes e Antonina são as principais prejudicadas, mas todos os municípios do litoral sofrem. Nós temos roteiros que abrangem a Ilha do Mel, Paranaguá, Guaraqueçaba, Superagui, Matinhos e Guaratuba. Então nós sabemos que hoje o trem é um indutor, e a partir da sua chegada ele pulveriza visitantes para várias cidades da região. Assim muitos pontos turísticos e profissionais ligados ao turismo tiveram grandes prejuízos financeiros.

**Pergunta** As operações especiais, como o Beer Trem e o Wine Trem, têm sido satisfatórios para a empresa?

**Serra Verde Express:** Sim, as operações especiais deram resultado. A maioria das operações especiais tem circulado com lotação máxima, mas independentemente disso, nós temos conseguido atingir a novos nichos de público!

- Então, por exemplo, o próprio Beer Trem, o custo da passagem é menor, então teoricamente, temos uma receita menor, mas foi possível atingir outro público que talvez eu não atingisse de outra forma, além de gerar mídia alternativa, então nos vemos como uma gestão a mais, um produto mais estratégico também, não é?

**Pergunta:** Estão previstas outras novidades? Quais seriam?

**Serra Verde Express:** Bom, acabamos de lançar o vagão Pet ou vagão *Pet Friendly*, que tem estrutura para Pets, e tudo mais, e por conta disso, criamos alguns eventos específicos. Além destes não temos mais nenhuma novidade para os próximos meses.

Vamos ver o que teremos pela frente, muitas oportunidades que surgem, e aí a gente avalia, a pessoas nos procuram também, para novas ações.

**Pergunta:** Como é a relação com a empresa RUMO?

**Serra Verde Express:** - A relação com a RUMO falamos que às vezes é de amor e ódio. A gente tem muitas divergências, vários problemas, mais ao menos o tempo nós fazemos muitas ações conjuntas. Então Serra Verde Express tem um fornecedor obrigatório e a RUMO tem um cliente obrigatório. Então é isso, mas nos aspectos operacionais melhorou muito, na parte social a gente também conseguiu realizar ações em conjunto.

- Mas nós também temos pontos sobre questão de dados de circulação e implantamos uma ação na justiça que é contra a NTT, mas que os envolvem também.

- Então é isso, melhorou sensivelmente mesmo, até 2018 foi muito complicado, mas a partir de 2019 melhorou muito.

**Pergunta:** Como é a relação da Serra Verde Express com o Trade do Governo Estadual do Turismo?

**Serra Verde Express:** A nossa relação com o trade é boa. Nós conseguimos às vezes fazer algumas ações em conjunto. A gente cobra muito! Nós entendemos que as vezes eles não dão a importância para ferrovia (Curitiba-Morretes) como deveriam. Existe uma valorização, um foco quase que exclusivo para Foz do Iguaçu, não é? Então esse ano é que os olhos têm voltado para outras regiões do estado. É preciso dar uma atenção maior. Antigamente era muito Foz, Foz e Foz! E hoje mesmo considerando o turista de lazer, Foz perde para Curitiba! Se considerarmos só turismo de lazer, se considerarmos o total, atualmente é menos da metade que Curitiba recebe, não é? Eu acho que o processo do turismo está se profissionalizando, está melhorando, mas se via que era uma pasta sem recursos, e o pouco que tinha gastava mal e errado! Hoje a trade está ouvindo mais o empresariado, tá melhorando, mas ainda tá longe do ideal, pois continua com poucos recursos! Enfim, agora trabalham com uma equipe enxuta, mas que melhorou bastante!

**Pergunta:** Qual a importância do trem turístico da Serra Verde Express para a cidade de Morretes?

**Serra Verde Express:** - O trem turístico é fundamental para Morretes, pois além de ser um indutor da região, leva em torno de 200 mil passageiros para Morretes anualmente. Esses acabam almoçando e comprando artesanato e outras coisas. Nós também fazemos um trabalho de divulgação em feiras e ações de divulgação generalizada, maior do que o próprio Paraná Turismo! Então nós divulgamos Morretes para o mundo, não é? E, nós vemos que, por exemplo, os dias que não circula o trem, a cidade está morta!

Quero dizer que o número de turistas é praticamente zero. Mesmo antes quando a o trem circulava diariamente, teve períodos que aconteceram problemas com os trens de carga que interditaram os trilhos. E os trens ficaram alguns dias sem circular, até o final de semana eram bem fracos!

- Então realmente existe uma dependência de Morretes com o trem muito grande. E não é à toa que quando comparamos o desenvolvimento de Morretes como, por exemplo, Antonina, que está muito próxima, é grande a diferença. Então acreditamos que isso se deve ao fato de o trem chegar até Morretes. E mesmo que a se leva turistas para Antonina, a maior quantidade de turistas, volume grande, o grosso, acaba ficando em Morretes!

**Pergunta:** O trecho “Morretes – Antonina” faz parte das atividades da Serra Verde Express a partir de dezembro de 2019? Qual a importância desse trecho para o turismo para as duas cidades?

**Serra Verde Express:** - O trecho Morretes Antonina, na verdade não é nosso. Esse projeto quem tem a autorização de explorar é a ABPF (Associação Brasileira de preservação Ferroviária). Esse trecho já foi oferecido para a Serra Verde no passado, mas analisamos como um empreendimento não viável para nós. Mas nós temos dado total apoio, inclusive quando nos foi imputado a não circulação durante a semana, dos nossos trens turísticos. Nos períodos de média e baixa estação, nós sugerimos a RUMO para viabilizar esse trecho e a partir daí existiria a oferta de um passeio de trem, todos os dias na região de Morretes. Então, a nossa ideia realmente era para montar pacotes de segunda-feira a quinta-feira ou de segunda-feira a quarta-feira, para os períodos de média e baixa temporada. Assim nós poderíamos levar os turistas

por via rodoviária e a partir de Morretes fazer o trajeto ferroviário para não se perder a cultura ferroviária do turismo da região. Então nós estamos apoiando o projeto do que precisarem da nossa empresa, a ideia que a possamos ajudar na comercialização também é possível, mas é a ABPF que vai fazer operação, não é a Serra Verde Express!

**Pergunta:** Vocês acham como empresa, que a estrada de ferro “Curitiba-Morretes” tem a divulgação necessária em termos turísticos no Brasil?

**Serra Verde Express:** - Quanto à questão da divulgação necessária, nós sempre achamos que é preciso mais! Mas claro, existem questões orçamentárias, então se acaba priorizando algumas ações. Mas o turismo é isso, hoje você briga com o mundo, e não só com o mundo, mais com a própria parte de entretenimento, não é? Então existem os concorrentes diretos e indiretos. As próprias pessoas podem ficar optar por ir ao cinema em vez de fazer um passeio. Então existem “N” fatores! Aí, claro, a divulgação nunca é demais.

**Pergunta:** Quais os planos para o futuro para a empresa Serra Verde Express?

**Serra Verde Express:** - Assim, nós não temos nada específico, nós sempre estamos lançando novos produtos. Já estivemos operando até em outras regiões, assim, surgindo oportunidades nos podemos estudar!

- Nós compramos alguns carros/vagões para não depender só daqueles que a concessão nos oferece. Então hoje nós temos carros próprios e temos outras situações que estamos vendo, mas a ideia é promover mais o turismo Ferroviário no Brasil, não é? Independentemente do local, em tudo, nós apoiamos todas as causas!

**Pergunta:** Com relação a dados gerais, e de acordo com os levantamentos estatísticos feitos pela Serra Verde Express ao longo dos anos, qual seria o total de turistas que utilizaram o trem Curitiba Morretes em 2019?

**Serra Verde Express:** duzentos e quinze mil (215.000) turistas em 2019.

**Pergunta:** Como se dividem esses números?

**Serra Verde Express:** é sazonal agora, e as maiores concentrações ficam nos meses de dezembro a fevereiro e no mês de julho.

**Pergunta:** Quais os estados brasileiros que mais enviam turistas para Morretes?

**Serra Verde Express:** - Paraná, Santa Catarina e São Paulo, são fonte de 65% do total de visitantes nos últimos anos.

## DEPOIMENTOS SOBRE A REDUÇÃO DE VIAGENS DE TREM PARA MORRETES

POR ANDREOLI (2018).

Devido ao impacto da redução do número de viagens do trem, os empresários de Morretes realizaram uma pesquisa efetivada pelo jornalista Marcos Andreoli para se ter uma ideia geral do que seria a opinião de pessoas diversas que fazem parte da população de Morretes. O Convention Visitors Bureau nos forneceu essa pesquisa para que fosse possível utilizá-la em pesquisa. Nas entrevistas realizadas por Andreoli (2018), alguns moradores deixaram suas opiniões sobre a mudança na frequência dos trens de turismo para o município de Morretes. Segundo Diogo Borges, ele considera que isso vai acarretar grande crise financeira para o município, visto que o mesmo sobrevive do turismo em sua grande parte. Isso é um absurdo, não pode acontecer.

Para Lourenço Rolando Malucelli Neto, negócios e famílias passarão por dificuldades, pois não houve tempo de adaptação. A informação foi repassada dois meses antes da mudança, em um momento em que todos estavam ocupados devido a temporada.

... Acho uma vergonha para o turismo se isso acontecer, a cidade de Morretes e seus comerciantes dependem muito dos turistas que chegam com o trem todos os dias. E, com toda a certeza o turismo de Curitiba sofrerá muito com isso também...

Para (XXXXXXXXXX)<sup>6</sup> a opinião é que será prejudicial não só no setor de turismo, mas o litoral como um todo será afetado.

(XXXXXXX) acredita que o trem é um dos principais passeios que atraem os turistas a virem se hospedar na cidade:

...Acredito que isso seja a pior coisa a ser feita nos últimos tempos. As agências de viagens (receptivo) irão cair muito em vendas, os comércios de Morretes perderam 95% das vendas. Enfim, não será bom para ninguém que trabalha e depende da saída do trem.

---

6 O nome dos entrevistados não serão divulgados ficando apenas no texto original.

(XXXXXXX): Não, não é possível. Pois a cidade de Morretes, além de ser movimentada pelo turismo, os habitantes dependem da linha para manterem suas rendas.

(XXXXXXX): Eu, como moradora de Curitiba e agente de viagens, sei muito bem que grande parte (no mínimo 70% dos turistas que vem pra cidade querem fazer o passeio de trem. Isso é fato! O pessoal já vem falando sobre o passeio e às vezes se hospeda em Curitiba apenas para fazer o passeio, que é considerado uma dos mais procurados do Paraná. Seria uma péssima ideia se os responsáveis reduzissem o número de viagens, e claro, uma pena para o turismo em geral.

(XXXXXXX): vai impactar diretamente na saúde financeira da minha empresa. Temos funcionários e infelizmente teremos que reduzir a equipe devido a isso. Estamos torcendo para conseguir sobreviver após esse corte. É algo preocupante.

(XXXXXXX): Infelizmente é um retrocesso para o turismo e para a cidade, que tem a maior parte da receita de seus moradores vindo do Turismo.

(XXXXXXX): Na minha opinião as viagens para Morretes de trem tem que continuar todos os dias, facilita para o turista que poderá contar com esse serviço todos os dias, mantém viva uma tradição, mantém viva a história das cidades visitadas como da própria viagem ferroviária de passageiros de trem.

Tenho absoluta certeza que afetará toda a cidade e litoral. Pois mesmo aqueles que não vivem do turismo diretamente serão afetados. O garçom, a camareira, o artesão "gasta" seu salário na cidade, em materiais de construção, na farmácia, no mercado, na loja e é notório que boa parte ficará desempregado afetando todos os setores, não só o de turismo. A famosa descida de trem turístico pela ferrovia tem mais de 30 anos, fazendo parte da história e cultura do nosso litoral, como pode simplesmente sermos "avisados" que ele vira somente fins de semana? Muito descaso e olhos "vendados" do poder público, sociedade em geral e vereadores!

(XXXXXXX): fala que seria péssimo se isto ocorre-se uma vez que muitas pessoas e famílias dependem do fluxo diário de turistas que visitam a cidade, sendo afetadas negativamente de forma direta.

(XXXXXXX): acha que uma grande perda para todo o Litoral do Paraná, para o estado do Paraná e para o turismo brasileiro. (XXXXXXX): destaca que não pode! Morretes é uma Cidade turística! (XXXXXXX): explica que uma das principais atrações que traz público para a cidade é o trem. Morretes é conhecida mundialmente através

desse passeio de trem. (XXXXXXX): Morretes vive do turismo não tem industriais se o trem parar vai haver muito desemprego.

Para (XXXXXXX) é uma cidade turística, e grande parte dos turistas que chegam a nossa cidade vêm de trem, se tirarem ou diminuïrem as viagens de trem, a economia, a renda de Morretes irá diminuir, como vai ficar os comércios e os restaurantes que dependem disso, grande parte das pessoas que aqui moram trabalham nesses restaurantes como eu. Esse ato irá prejudicar a população de Morretes, na verdade não sei se o trem de carga traz algum lucro para Morretes? Não tenho conhecimentos e a Rumo paga alguma coisa por passar pela nossa cidade? Porque o trem de passageiros sim, traz, e porque esse tem que ser retirado?

(XXXXXXX), acho isso um absurdo, pois nasci aqui e estou até hoje, e desde que me lembro esse meio de locomoção sempre teve e sempre deve ter, já deveria ter sido considerado patrimônio histórico de Morretes, é uma das mais belas atrações que Morretes oferece, e mais uma coisa, sem o trem teremos muitos desempregos (pois Morretes vive do turismo), a cidade vai deixar de faturar uma quantia bem considerável, entre muitas outras coisas que iremos perder com isso, e não se esqueça que sem o trem teremos prejuïzos em todas as áreas da cidade, pois teremos muitos desempregos, comércios fechando, entre outras, e com isso todos os comerciantes de Morretes serão atingidos, pois sem trabalho e sem dinheiro nada pode ir pra frente.

Foi realizado até um abaixo assinado pela internet, utilizando a plataforma Avaaz que é uma das maiores e mais atuantes empresas de mobilização online.

Operando em diversas línguas por uma equipe profissional em quatro continentes e voluntários de todo o planeta, “a comunidade Avaaz se mobiliza assinando petições, financiando campanhas de anúncios, enviando e-mails e telefonando para governos, organizando protestos e eventos nas ruas, tudo isso para garantir que os valores e visões da sociedade civil global informem as decisões governamentais que afetam todos nós”, segundo a própria definição da empresa.

Conteúdo do abaixo assinado:

Morretes está ameaçada - Trem Todos os Dias!

Alvo da sua petição:

Empresa RUMO

Por que esta petição?

Grande parte da população de Morretes (Paraná-Brasil) pode ficar sem emprego e ver sua renda diminuída drasticamente com a redução das viagens de trem de passageiros que desembarcam no município. A RUMO operadora logística da ferrovia quer aumentar o transporte de cargas em detrimento ao transporte turístico de passageiros, desconsiderando consequências econômicas, sociais e culturais de Morretes e ambientais da Mata Atlântica. Vamos manter o trem de passageiros todos os dias, mantendo ativo um dos passeios de trem mais espetaculares do mundo, segundo o The Guardian.

Link: <https://secure.avaaz.org/page/po/about/>

Muito obrigado por participar da pesquisa!

Morretes está ameaçada! Assine o abaixo assinado e faça com que o trem de passageiros continue trazendo turistas todos os dias para Morretes:

<https://secure.avaaz.org/page/po/>