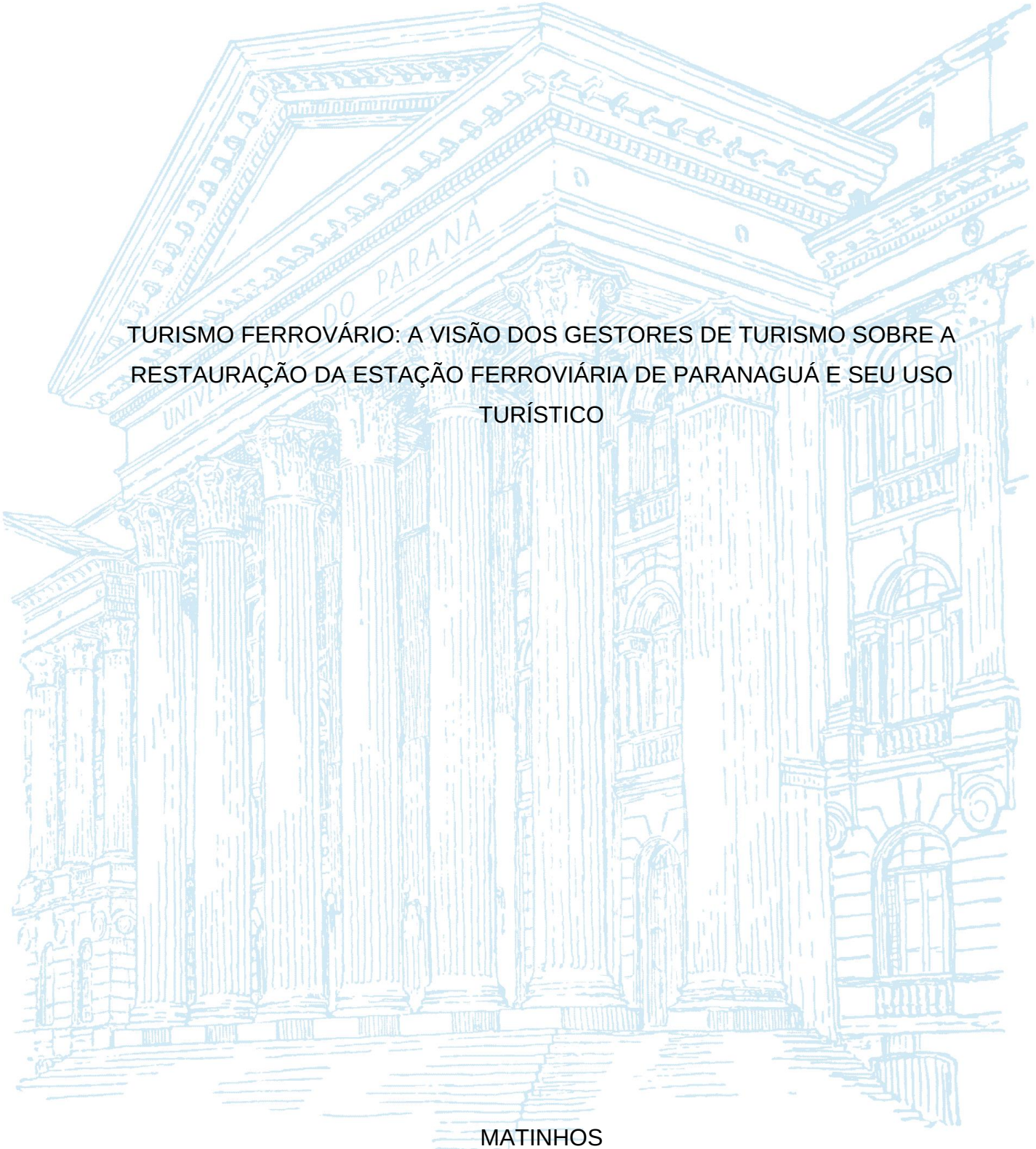
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ – SETOR LITORAL

MAYARA RAISA FERNANDES ALEXANDRINO DA SILVA



TURISMO FERROVÁRIO: A VISÃO DOS GESTORES DE TURISMO SOBRE A RESTAURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ E SEU USO TURÍSTICO

MATINHOS

2021

MAYARA RAISA FERNANDES ALEXANDRINO DA SILVA

TURISMO FERROVIÁRIO: A VISÃO DOS GESTORES DE TURISMO SOBRE A RESTAURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGUÁ E SEU USO TURÍSTICO

Monografia apresentada como requesito parcial à obtenção do grau de Tecnólogo em Gestão de Turismo no curso de graduação em Tecnologia em Gestão de Turismo, da Universidade Federal do Paraná, Setor Litoral.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Luiz Filippim

MATINHOS

2021

À minha mãe, minha companheira, que sempre permaneceu ao meu lado em todas as minhas escolhas e conquistas.

Ao meu pai, meu herói, alguem que esteve ao meu lado me apoiando e me amando como ninguém nunca fez.

Agradecimentos

Ao meu orientador, prof. Dr. Marcos Luiz Filippim, por orientar meu trabalho de forma sublime, por acreditar em mim, e ter paciência comigo durante todo o período de realização.

Aos colegas e amigos que fiz durante o curso, que sempre me apoiaram, incentivaram e me ouviram nos meus momentos de insegurança e angústia.

Ao meu namorado que com seus conhecimentos na área de T.I., conseguiu recuperar parte do arquivo do meu trabalho perdido, para que eu não precisasse recomeçá-lo do zero.

A todas e todos os sujeitos de pesquisa que aceitaram relatar suas visões e percepções, e prontamente me receberam e auxiliaram-me a responder às minhas indagações.

A todos aqueles que de alguma forma, contribuíram um pouco com o desenvolvimento da minha trajetória acadêmica até aqui.

RESUMO

Na cidade de Paranaguá no litoral do Paraná, onde fica o marco zero da ferrovia Paranaguá – Curitiba, fica localizada uma grande estação ferroviária que tem reconhecido valor histórico para o município. Com o passar dos anos e a falta de manutenção, o prédio foi se deteriorando, até ter o teto desabado. No ano de 2017, foi autorizado o início da restauração do patrimônio, e a partir disso, foi levantado o questionamento sobre o que fazer para que após o restauro o prédio não caia no esquecimento e se deteriore de novo. Neste sentido, o presente trabalho buscou analisar a perspectiva dos gestores de turismo do município de Paranaguá em relação à revitalização da estação ferroviária, e quais os seus possíveis usos turísticos. Objetivou-se: I) avaliar de que maneira a revitalização da estação ferroviária influenciaria no desenvolvimento do turismo municipal; II) descrever características e usos para o edifício da estação previstos em projetos ou propostas dados pelo gestores municipais; III) avaliar a perspectiva dos gestores de turismo acerca da eventual reativação da linha do trem de passageiros em Paranaguá, e seus efeitos sobre o turismo dirigido para o município. A pesquisa contou com uma abordagem qualitativa com delineamento estudo de caso. As técnicas utilizadas para coleta de dados foram entrevistas semiestruturadas, observação e análise de documentos. Os sujeitos de pesquisa foram reunidos a partir da técnica de amostragem do tipo não probabilístico intencional. Os resultados mostraram que o turismo ferroviário pode produzir efeitos positivos para o turismo em Paranaguá, se implementadas atividades secundárias dentro da estação ferroviária. Os principais usos turísticos apontados para desenvolvimento no local foram um memorial da cidade, um museu ferroviário, um centro gastronômico, e um centro cultural, além do uso original do prédio: estação ferroviária para recebimento do trem de passageiross. O retorno do trem até Paranaguá é avaliado positivamente, pois ele traria um outro significado para a estação, além de promover o local como destino turístico, trazendo visibilidade para a atração de turistas, e movimentar o setor turístico do município.

Palavras-chave: Turismo ferroviário; Estações ferroviárias; Turismo cultural; Patrimônio Histórico; Paranaguá.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ (LINHA PARANAGUÁ - CURITIBA) E SUAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS……... 24

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1 - PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ, INAUGURADA EM 1883..... 25
IMAGEM 2 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ, INAUGURADA EM 1922..... 26
IMAGEM 3 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ, EM 2020..... 27
IMAGEM 4 - BILHETERIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA..... 40
IMAGEM 5 - BANCOS ORIGINAIS DOS VAGÕES..... 40
IMAGEM 6 - INTERIOR E OS BANCOS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.... 41

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - NOMENCLATURA DADA AOS RESPONDENTES……. 29

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO..... 9

2 HISTÓRIA DE PARANAGUÁ..... 12

2.1 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO..... 13

3 TURISMO CULTURAL..... 17

3.1 TURISMO FERROVIÁRIO..... 18

3.2 TURISMO FERROVIÁRIO NO BRASIL..... 19

4 FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA/PR..... 22

4.1 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ..... 25

5 METODOLOGIA..... 28

6 RESULTADOS..... 31

6.1 O SEGMENTO DO TURISMO FERROVIÁRIO..... 31

6.2 A INFLUÊNCIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NO TURISMO DE PARANAGUÁ..... 32

6.3 O USO TURÍSTICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA..... 34

6.4 A RELAÇÃO DO TURISMO MUNICIPAL COM A LINHA DO TREM DE PASSAGEIROS..... 35

6.5 DISCUSSÃO..... 37

6.5.1 Respondendo às questões de pesquisa..... 38

6.5.2 Alterações nos resultados..... 40

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 42

8 REFERÊNCIAS..... 43

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Kushano e Filippim (2019), desde os primeiros registros da humanidade existem referências sobre os deslocamentos do homem de um lugar a outro. Especulam-se as razões que levaram nossos antepassados a empreender aventuras arriscadas. Por necessidade, por vontade de conhecer novas terras, por prazer, o homem sempre foi impulsionado a viajar e a empreender esforços para melhorar e aperfeiçoar os deslocamentos. Viajar é uma expressão de cultura presente em todas as sociedades e é isso que hoje faz girar um dos mais importantes setores da economia contemporânea: o turismo.

Dentro do turismo existem inúmeros tipos de segmentação que definem qual a motivação que leva o turista a realizar tal viagem, e tem como um dos mais praticados o Turismo Cultural. Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura. (BRASIL, Ministério do Turismo). Uma dessas atividades turísticas que é realizada e que agrada grande parte do público que a realiza é a de turismo ferroviário.

Se tratando de um país com muita história como o Brasil, desde meados do século XIX no período da colonização, foram construídas inúmeras estradas de ferro que na época eram utilizadas tanto para transporte pessoal quanto para transporte de carga. No Brasil, as primeiras movimentações para construção de estradas de ferro se deram em 1835, com o Decreto 100, em que o governo imperial autorizava a conceder os direitos de construção por até 40 anos a companhias interessadas (SCHOPPA, 2004). Como consequência da grande movimentação ferroviária que ocorreu nesse período, muitas construções de destaque como estações de embarque, depósitos, e até vilas inteiras foram erguidas, e podem ser encontradas até hoje.

Um exemplo consolidado disso é a cidade de Morretes, na região litorânea do Paraná, que tem sua arquitetura e patrimônio preservados, e hoje tem uma grande parte da sua atividade econômica em torno do turismo ferroviário. De acordo com

Bach (2020), que realizou uma pesquisa em Morretes sobre a influência do turismo ferroviário no município, a frequência da circulação de trens de turismo é um fator que influencia significativamente no movimento de turistas, especialmente durante a semana.

Na cidade de Paranaguá no litoral do Paraná, onde fica o marco zero da ferrovia Paranaguá – Curitiba, uma das mais importantes do período em que foi construída e que teve sua pedra fundamental instaurada pelo próprio Dom Pedro II, fica localizada uma grande estação ferroviária que teve sua inauguração no dia 17 de novembro de 1883, mesma data da estação ferroviária da cidade de Morretes, e tem seu tombamento instaurado pela Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná (CPC-PR), além de ser declarada de valor cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Desde meados dos anos 2000, o passeio com o trem de passageiros descendo a Serra do Mar de Curitiba até Paranaguá foi suspenso, e desde então a estação ferroviária da cidade ficou sem movimentação, e assim com o tempo foi se deteriorando, até ter seu teto desabado.

Após anos de deterioração, no ano de 2017 foi assinado pelo Prefeito da cidade, a autorização para o início da restauração da Estação Ferroviária de Paranaguá, e teve sua previsão de término das obras em junho do ano 2020. Diante desta condição, essa pesquisa se torna relevante para compreender de que maneira o prédio da estação ferroviária não se deteriore novamente, respondendo ao problema de pesquisa central: **qual a visão dos gestores de turismo do município sobre a restauração da estação ferroviária de Paranaguá e quais os seus possíveis usos turísticos**?

Subsequente a esta indagação central, colocam-se as questões complementares:

- De que maneira a revitalização da Estação Ferroviária influenciaria no desenvolvimento do turismo municipal na perspectiva dos gestores de Turismo, tanto públicos quanto privados?
- Quais os projetos que os gestores municipais pretendem elaborar, para que o prédio tenha uma utilidade turística após a sua restauração, além da questão histórico cultural?

- De acordo com os gestores de turismo, o que a reativação da linha do trem de passageiros em Paranaguá, iria influenciar no turismo municipal?

A presente pesquisa visa atender os seguintes objetivos:

Caracterizar o processo de restauração da Estação Ferroviária de Paranaguá, assim como alternativas para o desenvolvimento do turismo relacionado ao setor ferroviário, na perspectiva dos gestores de turismo do município.

Objetivos específicos:

- Avaliar de que maneira a revitalização da Estação Ferroviária influenciaria no desenvolvimento do turismo municipal na perspectiva dos gestores públicos e privados que atuam na área do turismo;
- Descrever características e usos para o edifício da Estação previstos em projetos ou propostas dados pelo gestores municipais;
- Avaliar a perspectiva dos gestores de turismo acerca da eventual reativação da linha do trem de passageiros em Paranaguá, e seus efeitos sobre o turismo dirigido para o município;

Essa pesquisa adotou como metodologia uma abordagem qualitativa, com delineamento estudo de caso e as técnicas utilizadas foram entrevistas semiestruturadas, observação e análise de documentos. Ao total coletaram-se depoimentos de 4 sujeitos de pesquisa.

Os capítulos iniciais são compostos pela fundamentação teórica e conceitual do trabalho. O aporte teórico contempla temas relacionados turismo cultural ferroviário, história de Paranaguá, e a estação ferroviária de Paranaguá. Na sequência apresentam-se os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa. Os resultados e as discussões são apresentados subsequentemente.

2 HISTÓRIA DE PARANGUÁ

O município de Paranaguá, conhecido como o berço da civilização paranaense, tem muito pelo que se orgulhar em sua história e origem. Com nome de origem indígena – PARANAN-GOÁ/ PERNAGUÁ/ PARNAGUÁ/ PARANAGUÁ – que significa “grande mar redondo”, evidente por conta da configuração geográfica que a baía de Paranaguá possui, teve seu início por volta do ano de 1550. Os primeiros registros da presença de colonizadores no litoral do Paraná aparecem nas crônicas das viagens de Hans Staden, um alemão que vinha em uma expedição espanhola, procedente de Sevilha, comandada por Dom Diogo de Senabria, com destino ao Rio da Prata, onde conta que em novembro de 1548, o navio em que tripulava estava passando por dificuldades por causa de uma ventania, e por conta disso foi obrigado a procurar por terra, e assim, encontraram um abrigo seguro. Ao permanecerem por um curto tempo em terra firme para que pudessem realizar os ajustes e reparos necessários em sua embarcação, acabaram estabelecendo contato com os nativos da região – os índios Tupiniquins – e com dois portugueses que ali estavam, e assim conseguiram obter a informação de que estavam localizados na Ilha do Superaguí, na baía de Paranaguá. Disseram ainda estarem a 18 léguas de uma ilha chamada São Vicente, que pertencia ao Rei de Portugal. Santa Catarina, local onde Hans Staden queria chegar, estava a umas trinta milhas, porém, mais ao sul existiam índios selvagens chamados Carijós (MARTINS, sem data). Reforçando tais dados históricos FERREIRA DE FREITAS (1999) remete o povoamento do litoral de Paranaguá a, aproximadamente, 1550, na Ilha da Cotinga, a qual serviu de ponto de referência às buscas de ouro. Duas décadas depois foi conquistada a margem esquerda do Rio Itiberê, habitada pelos índios Carijós.

Com a descoberta da presença de ouro nos rios que desembocam na baía, foram atraídas para a região famílias vindas de São Vicente e de Cananéia, então nos anos seguintes, entre 1550 e 1560, o primeiro núcleo habitacional teve sua formação iniciada na região da Ilha da Cotinga, local que oferecia uma maior proteção e segurança contra ataques dos nativos. (CHINA e PAZ JUNIOR, 1974)

Após um tempo na região, Domingos Peneda junto com outras famílias que moravam na Ilha da Cotinga se mudaram para o lado do continente, à margem

esquerda do rio Itiberê, antigo rio Taguaré, após conseguir a liberdade para tal ato conquistando amizade com os nativos, ou a impondo pela força. E assim nasceu Paranaguá. (CHINA e PAZ JUNIOR, 1974)

2.1 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO

Ao se estabelecerem no local, além da procura do ouro que era seu principal objetivo vindo para o litoral, viram que as terras eram muito férteis, além também de serem muito boas para a criação de gado, o que facilitou a sua permanência aqui.

Paranaguá pode se orgulhar de ter tido o privilégio de ser pioneira no ciclo do ouro no Brasil, pois foi daqui que saíram as primeiras remessas indo para Portugal.

Com a liderança de Domingos Peneda, o povoado que ali tinha se formado recebeu a presença do Capitão povoador Gabriel de Lara, figura importante na origem do município, que foi nomeado pelo Donatário da Capitania em que o território estava. Gabriel de Lara vendo o potencial que o local tinha, foi o responsável por tomar atitudes que tornariam Paranaguá um lugar mais importante. Sua primeira providência foi conseguir o símbolo da autoridade real, que era a ereção de um pelourinho, conquistando a autorização do Governador do Rio de Janeiro, Duarte Correa Vasqueanes.

Após a construção do pelourinho, o Capitão-Mor Gabriel de Lara lutou para conseguir um reconhecimento maior de Paranaguá, e como ela estava funcionando como uma base do Reino de Portugal no Brasil devido ao seu posicionamento geográfico, D. João VI concedeu então, no dia 29 de julho de 1648 o título de Vila à Paranaguá.

Além de ser pioneira no ciclo do ouro, Paranaguá também pode se orgulhar de ter tido a primeira eleição do Paraná, que ocorreu no dia 26 de dezembro de 1648, onde foi decidido quais seriam os dois juízes ordinários que governariam a Vila, que eram como o Prefeito e o Vice de um município nos tempos atuais. Sendo assim, o primeiro governo de Paranaguá teve como Juízes: João Gonçalves Peneda e Pedro de Uzeda, também contou com três vereadores, que eram Domingos Peneda, Manoel Coelho e André Magalhães. Além disso, também foram eleitos os ocupantes de mais três cargos: o de Procurador, o de Escrivão e o de Capitão-Mor, que tiveram escolhidos como representantes respectivamente Diogo de Braga,

Antônio de Lara, e Gabriel de Lara, que já exercia o cargo de Capitão-Mor desde 1640.

Entre o final do século XVII e o início do século XVIII, o artesanato, as pequenas indústrias de extrativismo, a pecuária, a agricultura e tudo mais que era realizado em Paranaguá estava em sua melhor fase, por conta disso Paranaguá se destacava perante as outras Vilas da capitania, e se tornou uma Vila tão importante que teve a terceira Casa de Fundição de Ouro do Brasil instalada na cidade. Ela teve esse crescimento devido ao grande aumento populacional que estava ocorrendo, o que como consequência também crescia o mercado consumidor.

Uma mostra da visibilidade que a Vila de Paranaguá tinha, é o fato de que foi em seu porto que o Ouvidor-Geral de Santos mandou o D. Manoel Lobo abastecer seu navio que estava indo para o Rio da Prata para instalar as fortificações para a fundação de uma nova Colônia em 1678.

A Construção da Fortaleza da Barra, na Ilha do Mel, teve em seu início alguns acontecimentos interessantes. Em 1765, devido ao medo e à necessidade de se proteger contra-ataques externos, foi solicitada ao rei de Portugal a construção de uma fortaleza para proteger a Vila, porém como ela fica localizada num ponto mais afastado da entrada da baía, ele seria instalado na Ilha do Mel, que fica localizada bem na entrada da baía. Então em janeiro de 1766, o governador da Capitania de São Paulo, D. Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, com um pedido peculiar de se “não dar muitos à Fazenda Real”, mandou a Câmara da Vila de Paranaguá construir a tal fortaleza pedida. A resposta da Câmara ao governador foi a seguinte: “Atendendo ao estado miserável da terra e de seus moradores, não lhes convinha contribuir com coisa alguma para a mesma obra, pois, por mais limitada que fosse, a julgavam violenta”, e também que “a vila tinha faisqueiras de ouro e abundância de mantimentos, mas que o ouro era pouco e os alimentos constantemente eram exportados para atender aos socorros de outros povos; além disso, o Ouvidor Geral Dr. Jerônimo Ribeiro de Magalhães tinha introduzido o Regimento de Minas e que os povos não podendo aguentar as custas haviam recorrido à sua majestade”, alegou ainda que “embora a Vila fosse numerosa de povo, distinguindo a qualidade de seus moradores, nela se achariam só sessenta ou setenta com algum tratamento, sendo o mais tudo gente de pé descalço”. (CHINA; PAZ JUNIOR, 1974)

Após a resposta, acabou o impasse, e após a Câmara se comprometer com uma contribuição anual de 250 mil réis e disponibilizar seus moradores e escravos para a realização das obras, em 19 de janeiro de 1766, estas tiveram início sob a invocação de Nossa Senhora dos Prazeres, e sob o comando do Sargento-Mor Afonso Botelho de Sampaio e Souza, tendo o povo sido obrigado a contribuir para o complemento do custo.

Como naquela época o Brasil ainda era uma colônia Portuguesa, e Portugal é um país considerado cristão, um fato que marcou também foi a primeira visita episcopal a Paranaguá, aonde o Bispo D. Mateus de Abreu Pereira, no ano de 1798, viajou até a vila para celebrar missas, ministrou crismas e ainda ordenou alguns sacerdotes, e tudo isso sendo recebido com muita festa pelo povo, pelas autoridades e pela nobreza local.

Paranaguá passou à condição de Cidade em 05 de fevereiro de 1842, e de lá para cá, foi expandindo seu casario pelas margens do rio Itiberê, e assim cada dia mais se tornando mais importante.

Mas nada animou tanto a cidade de Paranaguá como a visita de D. Pedro II acompanhado por D. Teresa Cristina, além também de estarem com sua comitiva: Srs. Conselheiro José Caetano de Andrade Pinto; Conselheiro Buarque de Macedo que era o Ministro da Agricultura; Almirante Visconde de Tamandaré, Camarista do Imperador; Barão de Maceió, Médico da casa Imperial e Dona Leopoldina Werne Magalhães Barbosa, a dama de S.M. a Imperatriz. Eles vieram a bordo da fragata de guerra “Guanabara”, no dia 18 de maio de 1880. Permaneceram na cidade por dois dias, na qual participaram de sessões solenes, comemorações, festas, sempre contando com a presença de muitas autoridades locais, além da saudação de todos os moradores locais, que estavam extasiados com a presença do Imperador.

Após essa visita que durou dois dias, eles embarcaram em direção a outras cidades, e logo no mês seguinte já retornaram, quando passaram mais cinco dias na cidade. Nessa segunda passagem, vieram com o intuito de participar do lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro que ligaria Paranaguá até a cidade de Curitiba. Durante esse período, toda a Família Real ficou hospedada no palácio Visconde de Nácar, prédio que até hoje prevalece.

No ano de 1853, ocorreu a emancipação política do Paraná, e com isso as autoridades começaram a se preocupar com a comunicação entre as cidades, porque até então as únicas vias de acesso eram a estrada do Arraial – saindo de Curitiba, atravessando a Serra do Mar e descendo até Morretes, e a estrada da Mata – saía dos Campos de Vacaria, no Rio Grande do Sul, indo para Sorocaba no estado de São Paulo.

A primeira ligação entre o litoral do Paraná e Curitiba foi a estrada da Graciosa, que ligava Curitiba a Antonina, inclusive ela foi a segunda estrada de chão batido a ser construída no período do império, porém só ela não era o suficiente, era necessário alguma estrada que ligasse todo o litoral com as vilas que ficavam serra acima. Então no dia 10 de janeiro de 1871, a construção da estrada de ferro ligando Antonina a Curitiba foi autorizada, e a honra do projeto dessa construção foi dada ao mesmo engenheiro que elaborou o projeto da estrada da graciosa, o engenheiro Antônio Pereira Rebouças. Logo em seguida, em 1875, foi cedido aos engenheiros Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pecego Júnior e José Maria da Silva Lemos Júnior, a honra de construir a linha de ferro que ligaria Paranaguá a Morretes, assim conseguindo ligar todo o litoral até serra acima, tendo sua obra iniciada em meados de 1879, porém a construção da ferrovia Paranaguá-Curitiba só foi oficializada no dia 5 de junho de 1880, que como já citado, foi o dia em que o imperador D. Pedro II participou do lançamento da pedra fundamental, que está localizada onde antigamente eram os armazéns de cargas da estrada de ferro, e hoje, é a sede da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Paranaguá.

3 TURISMO CULTURAL

Como já citado anteriormente, o turismo cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (BRASIL, Ministério do Turismo). Portanto, toda movimentação que o turista realiza com a motivação de conhecer a história e cultura do local para qual ele viajou, e passa por experiências que mostrem os diferentes costumes de um povo, pode ser considerada uma atividade relacionada e classificada como turismo cultural. Silberberg (1995, p. 361) define turismo cultural como: “[...] visitação por pessoas de fora da comunidade receptora motivada no todo ou em parte por interesse em aspectos históricos, artísticos, científicos ou de estilo de vida e de herança oferecidos por uma comunidade, região, grupo ou instituição”. De acodo com o estudo sobre o segmento realizado pelo Ministério do Turismo (2010, p. 16):

> O Turismo Cultural implica em experiências positivas do visitante com o patrimônio histórico e cultural e determinados eventos culturais, de modo a favorecer a percepção de seus sentidos e contribuir para sua preservação. Vivenciar significa sentir, captar a essência, e isso se concretiza em duas formas de relação do turista com a cultura ou algum aspecto cultural: a primeira refere-se às formas de interação para conhecer, interpretar, compreender e valorizar aquilo que é o objeto da visita; a segunda corresponde às atividades que propiciam experiências participativas, contemplativas e de entretenimento, que ocorrem em função do atrativo motivador da visita.

O turismo cultural pode ser entendido como aquela viagem em que os turistas procuram novos conhecimentos e experiências sobre outros povos e sociedades: aprender sobre a herança histórica, científica e artística de uma comunidade; participar em manifestações culturais (festas e outros eventos) e conviver com os anfitriões (MARUJO, 2015). Portanto, a maior motivação para a realização do turismo cultural, é o conhecer o patrimônio histórico e cultural de um local.

É considerado um patrimônio histórico e cultural tudo o que expressa a identidade de uma população ou comunidade, podendo ser tanto bens de natureza material quanto imaterial. São bens culturais de valor histórico, passíveis de se tornarem atrações turísticas: arquivos, edificações, conjuntos urbanisticos, sítios

arqueológicos, ruínas, museus e outros espaços destinados à apresentação ou contemplação de bens materiais e imateriais. (BRASIL, Ministério do Turismo).

A partir do momento que em que um bem, tanto material quanto imaterial, se torna uma atração turística, a necessidade de valorizá-lo e promovê-lo para que sua identidade seja conservada aumenta, assim, passam a dar a devida importância para tal bem, facilitando o usufruto do mesmo tanto para moradores quanto para os turistas e fornecendo infraestrutura para a exploração do mesmo, além de difundir o conhecimento sobre ele.

3.1 TURISMO FERROVIÁRIO

Existem diferentes maneiras de expressão da cultura que são classificadas em áreas de interesse específico, e com isso criam demandas de viagem com motivação própria. Dentro do turismo cultural, uma dessas motivações leva ao turismo ferroviário, onde o principal motivo da viagem não é o destino dela, e sim o meio de transporte específico utilizado entre dois destinos. (BRASIL, Ministério do Turismo).

A expressão “turismo ferroviário”, em uma primeira análise, poderia ser considerada uma classificação do turismo quanto ao meio de transporte utilizado na viagem (segmentação dos meios de transporte), quando a finalidade da viagem é a utilização de trens, ou melhor, a realização de “passeios sobre trilhos” – atrativos cuja singularidade contribui para a diversificação da oferta turística brasileira. Contudo, como os atrativos habitualmente utilizados estão associados ao segmento de Turismo Cultural, o turismo ferroviário pode ser considerado um tipo de turismo deste segmento. (BRASIL, Ministério do Turismo).

De acordo com Allis (2006, p.91) o turismo ferroviário é ligado ao turismo cultural entendido que:

> [...] surge como um refinamento da relação entre turismo e patrimônio cultural. Por mais que suas características não sejam idênticas ao turismo cultural no mundo – visita a museus, teatros, galerias, e edifícios históricos em “centros históricos” das capitais -, as questões históricas e patrimoniais dos transportes são temáticas pertinentes quando o assunto é o turismo cultural. (ALLIS, 2006, p.91).

De acordo com a Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais, “os serviços de trens turísticos e culturais caracterizam-se pelo transporte não regular de passageiros, com o objetivo de agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, configurando-se em atrativos culturais e produtos turísticos das cidades, auxiliando-as na diversificação da oferta”. A relação entre turismo, ferrovia e história pode ser retroalimentada, um exemplo são algumas locomotivas a vapor que se tornam atrações para passeios e viagens nostálgicas atraindo turistas na atualidade. Estes passeios e viagens são considerados verdadeiras “voltas ao passado”, isto em função de fatos históricos memoráveis do passado associados aos seus usos no presente. (BORGES; FRAGA, 2012)

3.2 TURISMO FERROVIÁRIO NO BRASIL

O Brasil tem 30 mil quilômetros de ferrovias que cortam o país de Norte a Sul e hoje operam principalmente no transporte de cargas. Em alguns trechos, no entanto, ainda circulam trens de passageiros que podem ser uma boa opção para se ver o país de uma perspectiva diferente, viajando por paisagens do interior, de serra, da Amazônia, de remanescentes da Mata Atlântica, conhecendo cidades e pessoas cheias de histórias. (BRASIL, Ministério do Turismo)

Segundo um levantamento feito pelo Ministério do Turismo, no Brasil, estão disponíveis 31 roteiros turísticos ferroviários, com isso o Brasil fica na condição de 14º país com maior oferta de trens turísticos no mundo. Se compararmos a posição do Brasil com a de outros países como por exemplo Portugal, que está melhor colocado nessa lista e que possui um território menor, porém tem uma malha ferroviária maior se olhada proporcionalmente de acordo com o tamanho do território do país, vemos que o Brasil não tem um bom desenvolvimento e investimento em trens turísticos.

Esses roteiros, na maioria das vezes fazem parte da programação cultural e turística do destino, dentre os quais se destacam:

- Passeio de trem - Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba/PR
- Passeio de trem São João del-Rei/MG a Tiradentes/MG

- Trem da Vale – Ouro Preto/MG a Mariana/MG
- Trem das Águas – São Lourenço/MG a Soledade/MG
- Trem da Serra – Passa Quatro/MG até o alto da Serra da Mantiqueira/MG
- Trem Vitória-Minas - Belo Horizonte/MG – Vitória/ES
- Trem do Corcovado – Rio de Janeiro/RJ
- Trem do Forró – Recife/PE a Caruaru/PE
- Trem Estrada Real – Paraíba do Sul/RJ a Cavaru/RJ
- Trem do Vinho – Bento Gonçalves – Garibaldi/RS – Carlos Barbosa/RS
- Estrada de Ferro Campos do Jordão – Pindamonhangava/SP a Campos do Jordão/SP passando pela Serra da Mantiqueira/SP.

O Trem do Corcovado, inaugurado em 1884 pelo Imperador D. Pedro II, já levou papas, reis, príncipes, presidentes da república, artistas e cientistas em seus vagões. Ele recebe anualmente mais de 600 mil pessoas, que são levadas por ele através do Parque Nacional da Tijuca até o Cristo Redentor. Foi através do Trem do que as peças da construção do Cristo Redentor foram levadas ate o topo do Corcovado. O passeio conta com um trem elétrico e por conta disso, não polui; além disso, parte da arrecadação da bilheteria é destinada ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIo) para a conservação da mata Atlântica.

O eixo ferroviário em que o Trem da Vale transita, teve a história da construção iniciada em 1883 em Ouro Preto, e depois tendo seu prolongamento até Mariana, concluído somente em 1914. Com o advento da ferrovia se delineou o novo rumo do desenvolvimento econômico da região, tanto em relação à industrialização quanto ao aproveitamento das suas riquezas minerais. O trajeto inteiro possui 18 quilômetros de extensão, e entre os anos de 2004 e 2006, a empresa Vale revitalizou a antiga ferrovia, além de ser responsável pela restauração das quatro estações do percurso. Além disso, os vagões e a locomotiva também foram artesanalmente reformados, conservando as suas características originais. Então desde 2006, ferrovia é operada pela Vale e funciona como uma importante atração cultural e turística entre as duas cidades.

Como a maioria das estradas de ferro construídas durante o século XIX, a antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), foi inaugurada em 1881 por Dom Pedro II. O Trem turístico que liga os municípios de São João del-Rei e Tiradentes,

abre caminho entre o Cerrado e a Mata Atlântica com um passeio pelas serras do complexo de São José com um percurso de 12 quilómetros de extensão. Durante o passeio, ocorrem grandes atrações turísticas e culturais como a Rotunda, o giro da locomotiva – realizado de maneira manual, preservando o costume da época da Maria Fumaça – e o Museu Ferroviário. Todo o passeio é realizado a bordo da Maria-Fumaça mais antiga em operação no Brasil.

Porém dentre todos esses, o que se faz importante para essa discussão é o passeio de trem entre os municípios de Paranaguá e Curitiba, atravéz da Serra do Mar.

> A Linha Paranaguá-Curitiba enquanto complexo paisagístico pode ser considerado como um patrimônio cultural de relevância nacional, pelo seu patrimônio tangível e intangível.Em um percurso sobre os trilhos é possível atentar-se para as obras de arte desta ferrovia: as estações com estilos arquitetônicos marcantes, pontes e túneis construídos nos paredões da serra, residências dos antigos ferroviários, caixas d'água, entre outras edificações. A história da sua construção, com seus grandes desafios; o fato de ela ser os primeiros trilhos paranaenses; a memória dos antigos trabalhadores e da população que viajou por ela são patrimônios intangíveis que legitimam a importância cultural da Linha Paranaguá-Curitiba. (CASTRO, 2018, p.158)

Também de acordo com Castro (2018), o legado desta ferrovia está incorporado em seus bens e através deles é possível "voltar ao passado", pois carregam símbolos e significados que reativam a memória dos indivíduos e a história da ferrovia.

4 FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA/PR

A Linha Paranaguá-Curitiba pode ser considerada um patrimônio cultural de relevância nacional ou até mundial, pelo seu patrimônio tangível e intangível. Basta percorrer os seus trilhos em um passeio turístico e atentar-se para as obras de arte desta ferrovia: as estações com estilos arquitetônicos marcantes, pontes e túneis construídos nos paredões da serra, residências dos antigos ferroviários, caixas d'água, entre outras edificações. A história da sua construção, com seus grandes desafios; o fato de ela ser os primeiros trilhos paranaenses; a memória dos antigos trabalhadores e da população que viajou por ela são patrimônios intangíveis que legitimam a importância cultural da Linha Paranaguá-Curitiba. O legado desta ferrovia está incorporado em seus bens e através deles é possível "voltar ao passado", pois carregam símbolos e significados que reativam a memória dos indivíduos e a história da ferrovia. (CASTRO, 2014, p. 55-56)

Como já citado anteriormente, a iniciativa para a construção da primeira ferrovia paranaense teve início no ano de 1871, através da concessão obtida pelo Decreto Imperial nº 4.674, do dia 10 de janeiro. Ele dava a autorização ao engenheiro Antônio Pereira Rebouças para a construção da ferrovia entre os municípios de Curitiba e Antonina. No entanto, a cidade de Paranaguá também disputava o marco zero da ferrovia e a solicitação junto ao Governo Imperial pelos parnanguaras resultou no aparecimento da Companhia Estrada de Ferro do Paraná, a qual obteve a concessão até a cidade de Morretes através do Decreto 5.605, de 25 de abril de 1874 (KROETZ, 1985). Foi cedido então aos engenheiros Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pecego Júnior e José Maria da Silva Lemos Júnior, a autorização para a construção da ferrovia entre os municípios de Paranaguá e Morretes.

Após um ano, a concessão foi estendida até Curitiba, conseguindo assim ligar Paranaguá até a cidade. Com o Decreto nº 5912 de primeiro de maio de 1875, o Porto Dom Pedro II, em Paranaguá, se tornou o principal do estado (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985), com isso a cidade conquistou a chance de ser o marco zero da ferrovia, ganhando na disputa com o Município de Antonina. Além disso, Paranaguá possuía influência política a seu favor:

> Quando se fala da disputa entre Paranaguá e Antonina por uma estrada de ferro, encontra-se logo a contribuição da família Correia, do Visconde de Nácar, como grandes trunfos políticos em favor da primeira. Poucos se preocupam, entretanto, em avaliar a força que aquele clã dedicou a essa luta. O seu poderio vinha do trabalho rural, comercial, industrial, do qual retirava o peso para as decisões políticas naquela longa discussão. Atrás dos títulos de nobreza, atuavam forças econômicas. (TREVISAN, 1991, p. 45).

Com isso, através do Decreto nº 7420, de 12 de agosto de 1879, a empresa *Compagnie Génerale des Chemins de Fer Brésiliens* recebeu a concessão e autorização para a construção da ferrovia, porém suas obras somente foram iniciadas no dia 5 de junho de 1880. Toda a construção da ferrovia foi dividida em três seções: a primeira entre Paranaguá e Morretes (42 km), a segunda entre Morretes e Roça Nova (38 km) e a terceira entre Roça Nova e Curitiba (30 km), sendo os trabalhos iniciados quase que simultaneamente (HABITZREUTER, 2000).

Durante o ano de 1880 várias obras foram realizadas, principalmente no trecho entre Paranaguá e Antonina, além de prosseguirem os estudos sobre a definição do traçado da ferrovia, e de que maneira os obstáculos da Serra do Mar seriam vencidos para a conclusão da construção. Após um pouco mais de um ano de obras, no dia 5 de outubro de 1881, foi inaugurado o trânsito do primeiro trecho da ferrovia, com uma viagem do primeiro trem entre Paranaguá e Morretes.

No ano de 1883, as atividades das obras foram concentradas principalmente na Serra, e de que maneira os trilhos chegariam até Curitiba. Foi nesse ano que ocorreu a maior parte da construção de pontes, dinamitação de morros e perfuração de montanhas, até a construção de túneis. Além disso, nesse ano também foi concluída a perfuração do túnel de Roça Nova, assim acabando com todos os obstáculos que impediam dos trilhos chegarem até Curitiba.

Em 1884, o principal ponto em que as obras foram concentradas foi na construção do viaduto São João, que passaria por cima do rio do mesmo nome, numa extenssão de 113 metros. Com um trabalho quase exclusivamente braçal, a construção contou com aproximadamente 500 toneladas ferro, e em junho de 1884 teve a primeira locomotiva passando pela obra que até os dias de hoje é elogiada e apreciada.

No dia 19 de dezembro de 1884, ocorreu a primeira chegada de um trem na estação em Curitiba, no dia do 31° aniversário da emancipação política do Paraná,

porém a inauguração oficial da linha férrea só ocorreu no dia 2 de fevereiro de 1885. Para a Inauguração, o trem saiu de Paranaguá às 10:00, tendo como passageiros autoridades tanto locais quanto nacionais, álém de muitos jornalistas. Durante todo o percurso foram realizadas várias paradas comemorativas, por conta disso o trem chegou na estação de Curitiba às 19:00, onde um grande banquete esperava pelos passageiros.

No total, foram 110 quilômetros de construção, com 420 obras de engenharia realizadas, que incluem 13 túneis, 30 pontos e vários viadutos de grande vão, como por exemplo os do Carvalho e São João. Além de 14 estações ferroviárias no decorrer de todo o trajeto, sendo a estação de Paranaguá a número 14.

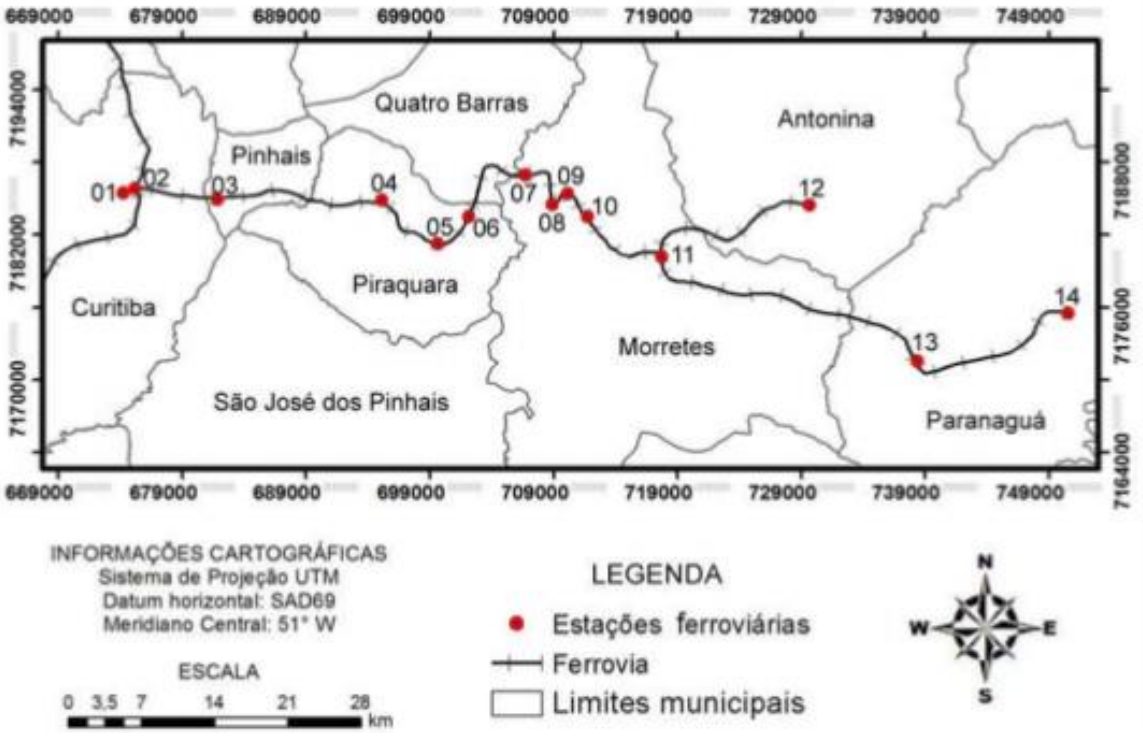


Figura 1 – Linha Paranaguá-Curitiba (estrada de ferro do Paraná) e a localização da estação ferroviária de Paranaguá.
Fonte: ITCG (2011); IBGE/DGC/DECAR (2005)
Organização: ROZA, W. S. S.; CASTRO, W. R. (2014)

4.1 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANAGUÁ

Num local onde os trens de carga viraram parte do cotidiano como em Paranaguá – uma cidade portuária – o transporte ferroviário de passageiros se tornou apenas uma história. Neste contexto, a estação de Paranaguá representa um referencial para a memória da população que viveu a época da ferrovia e uma volta ao passado para aqueles que não presenciaram o auge do transporte ferroviário. Portanto, a estação - símbolo máximo da ferrovia - cristalizou-se na história do município e possui como atribuição contar essa história ainda por várias gerações. (CASTRO, 2017)

A Estação de Paranaguá é um patrimônio de notoriedade nacional. A sua interessante história e arquitetura confirmam essa distinção. Sua inauguração ocorreu no dia 17 de novembro de 1883, juntamente com a do trecho da ferrovia entre Paranaguá e Morretes. A estação é o marco zero da Estrada de Ferro do Paraná, este título é resultado das disputas políticas da época entre os municípios de Paranaguá e Antonina. (CASTRO, 2014) O prédio inialmente com a construção mais simples, teve uma nova instalação incorporada a si.

Imagem 1: Primeira estação ferroviária de Paranaguá, inaugurada em 1883
Fonte: Acervo da Autora
Autoria: Desconhecida

No dia 7 de maio de 1922, foi entregue a construção com as feições atuais, um prédio maior e que foi alongado para ligar-se com o armazém de cargas.

> A estação de 1883 não foi desmantelada, mas incorporada às novas dependências. A estação atual foi entregue sem inauguração em 07/05/1922. Naquele dia se transferiram, através de Pedro Machado, agente da estação, os móveis da velha para a nova estação. A construção foi iniciada em 1921 - a licitação foi aberta em 25/04/1921. Venceu a proposta a empresa Grohs. A firma Mueller & Irmãos, de Curitiba, forneceu ferragens diversas e os sustentáculos de ferro da plataforma. Esta foi construída e alongada de modo a unir-se com o armazém de cargas" (Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná, Curitiba, 1972 - p. 367-369).

O bem foi tombado pela Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná (CPC-PR) em 1990 (Processo nº 011/90. Inscrição: nº 108. Livro do Tombo Histórico), e foi declarado de valor cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em 2011, a estação foi cedida ao município, que permanece com a propriedade até os dias atuais. (CASTRO, 2014)

Imagem 2: Estação ferroviária de Paranaguá, inaugurada em 1922
Fonte: Acervo da Autora
Autoria: Desconhecida

Imagem 3: Estação ferroviária de Paranaguá, 2020
Fonte: Prefeitura de Paranaguá

5 METODOLOGIA

Para a realização deste estudo com natureza exploratória, que segundo Selltiz, Wrightsman e Cook (1987) é um modelo de pesquisa que se utiliza principalmente de técnicas de pesquisas qualitativas baseadas em observações e entrevistas. A metodologia adotou uma abordagem qualitativa com delineamento estudo de caso que, segundo King, Keohane e Verba (1994), se baseia em um grande número de abordagens não fundamentadas em mensurações numéricas. Esta modalidade de pesquisa se baseia em pequenos números de casos e emprega intensivamente o uso de entrevistas ou análises em profundidade de documentos históricos. A despeito de cobrir poucos casos, estas técnicas possibilitam a apuração de gamas de informações que resultam em análises focadas dos detalhes dos eventos ou objetos analisados. Também pode se dizer, segundo Gil (2002), que se trata de:

> [...] uma modalidade de pesquisa amplamente utilizada nas ciências biomédicas e sociais. Consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento, tarefa praticamente impossível mediante outros delineamentos já considerados.

As técnicas utilizadas para coleta de dados foram entrevistas semiestruturadas, observação e análise de documentos. A técnica de amostragem utilizada para selecionar os 4 sujeitos de pesquisa, foi do tipo não probabilístico intencional. Nesta técnica de amostragem, o padrão é deixar ampla liberdade de escolha ao entrevistador, sendo que o que torna a pesquisa particularmente interessante é que o pesquisador se dirige intencionalmente a grupos de cujos membros deseja saber a opinião (BARROS, LEHFELD, 1999).

O referencial teórico contemplou temas relacionados a turismo, cultura, patrimônio e ferrovias. O processo em que a pesquisa se desenvolveu foi subdivido de acordo com as etapas a seguir:

Etapa 1 - Fundamentação conceitual e teórica: foi realizada a leitura e fichamento das referências bibliográficas que foram utilizadas para o embasamento da pesquisa e a construção do referencial teórico;

Etapa 2 – Coleta de dados: inicialmente foi realizada a construção do instrumento de coleta de dados que constituiu de um roteiro semiestruturado para realização de entrevista, com 8 questões que poderiam ser reestruturadas ou modificadas no decorrer das entrevistas quando a pesquisadora julgasse necessário. Com o auxílio de um gravador de áudio foram colhidos depoimentos de quatro sujeitos de pesquisa, sendo que cada entrevista durou em média 15 minutos. Para o início do processo de análise, os áudios foram todos transcritos. As questões utilizadas no Instrumento de Coleta de Dados estão apresentadas no Apêndice 1 deste trabalho. Todos os sujeitos deram autorização para a utilização do conteúdo das entrevistas nessa pesquisa, assinando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido apresentado no Apêndice 2. Os respondentes são todos gestores públicos ou privados dentro da área do turismo, sendo que o critério de escolha dos mesmos se deu pela influência desses gestores dentro do turismo municipal, ou seja, representam o que Raposo (2010) denomina de “indivíduos medulares”, pela sua relevância no contexto do objeto de estudo. A decisão de expôr o nome dos entrevistados foi tomada por conta da fácil identificação dos mesmos no âmbito local, pelo conteúdo das respostas, além de possibilitar uma análise mais precisa da pesquisa.

NOMENCLATURA DADA AOS RESPONDENTES

NOMENCLATURA	NOME	CARACTERIZAÇÃO OU CONDIÇÃO DO ENTREVISTADO
INF.1	Joel Viana Rabello Junior	Gerente Executivo do Sesc Paranaguá
INF.2	Norma Santos de Freitas	Dona do restaurante Casa do Barreado
INF.3	José Reis de Freitas Neto	Presidente do Convention & Visitors Bureau de Paranguá
INF.4	Nilo Ribeiro Monteiro	Vereador, membro da Comissão para Assuntos Portuários e Turismo da Câmara Municipal de Paranaguá

QUADRO 1: NOMENCLATURA ATRIBUÍDA AOS RESPONDENTES
FONTE: Elaborado pela Autora (2021)

Uma vez delineadas as escolhas metodológicas que permitiram o alcance dos objetivos propostos, passa-se, no capítulo seguinte, à apresentação dos resultados obtidos com a realização da pesquisa.

6 RESULTADOS

Neste capítulo serão apresentados os resultados obtidos com a realização da pesquisa, sendo que se optou por dividir em cinco seções. A primeira sumariza o segmento do turismo ferroviário. Em seguida discute-se a influência da estação ferroviária no turismo de Paranaguá, assim como seu uso turístico, apresentado na seção 6.3, que é seguida do debate acerca da relação do turismo municipal com a linha de trem de passageiros, realizado na seção 6.4. Finalizando os resultados, na seção 6.5 é realizada uma discussão para conclusão da análise da pesquisa.

6.1 O SEGMENTO DO TURISMO FERROVIÁRIO

Todos os entrevistados atuam ou têm algum tipo de ligação com o segmento do turismo, porém quando questionados, nem todos possuem um conhecimento técnico mais aprimorado em relação ao turismo ferroviário. Os principais relatos são sobre como ele pode revitalizar memórias de vivências dos anos em que o trem de passageiros ainda estava em funcionamento no município de Paranaguá. Por exemplo, de acordo com a INF. 2: “bom, eu posso dizer pra você que tecnicamente sobre o turismo eu não tenho muito conhecimento aprofundado, mas eu posso dizer sobre o segmento ferroviário. Que eu desde pequena, eu tinha 4 anos, minha mãe me colocou num trem pra Curitiba, me deixou com o maquinista, eu ia na frente, e lá meu tio me pegou. Então desde lá minha vida toda foi viajando de trem. Então essa experiencia é que foi maravilhosa, e muito traumatizante quando o trem parou.” O INF. 1 também falou sobre o porquê o turista consegue resgatar essas memórias:

> Ele resgata na verdade aquele turismo de memória, aquela memória afetiva que você tem do lugar. Então toda a questão de vivenciar uma experiência que foi do passado [...] diferente do que você corriqueiramente andando de ônibus ou avião. Então o trem trás uma experiência diferenciada pro turista, ainda mais quando você passa pelo meio da natureza, que é o caso da linha ferroviária que desce a serra do mar.

Além disso, a INF. 2 também falou sobre como o turismo ferroviário atrai um grande número de turistas: “ele atrai, e a prova simplesmente é porque a gente vivenciou isso. Na época que o trem vinha, vinha muito mais turista pra Paranaguá, os restaurantes ficavam muito mais cheios. Não havia naquela época os dados

estatísticos, mas a gente vivenciou. Que a partir do momento que o trem parou de vir, diminuiu muito o movimento do turismo em Paranaguá".

Já o INF. 3, possui uma opinião mais direta, voltada para a movimentação que esse tipo de turismo trazia para o município. Quando questionado sobre o que ele sabia sobre o segmento do turismo ferroviário, respondeu: "eu sei que é um segmento que trazia em média pra cá uns 30 ônibus por semana, que parou em 2011, e que provavelmente a gente não consiga trazer o trem pra cá de volta."

Analisando todos os relatos, é possível concluir que todos afirmam a importância desse segmento para Paranaguá, porém não possuem muita esperança em relação ao retorno dessa atividade para o município.

6.2 A INFLUÊNCIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NO TURISMO DE PARANAGUÁ

Um edifício histórico de grande porte como a estação ferroviária de Paranaguá, chama a atenção pela sua arquitetura e história, além de trazer a lembrança do trem de passageiros em funcionamento. De acordo com a INF. 2: "Todo atrativo vem agregar um valor ao turismo, [...] então quanto mais você contempla, e quanto mais você dá acesso, melhor o turismo. Agora na questão do ferroviário especificamente eu acho que é fundamental, é de suma importância esse tipo de turismo, que faria uma diferença muito grande para o nosso turismo se voltar o trem." Nesse caso, ela acredita que o atrativo em si agrega valor ao turismo municipal, porém só teria uma valorização maior com o retorno do trem.

Quando questionado sobre a influência do turismo ferroviário dentro do município de Paranaguá, o INF. 1 expressou uma opinião contrária da INF. 2, dizendo que: "Eu acho que ele pode auxiliar, mas não é a solução dos problemas". Com um comentário que complementa a afirmação do INF. 1, o INF. 3 disse que: "temos um baixo indice de turistas, não vindo turista nenhum, então se viesse pelo menos uns 10 ônibus na semana, já seria alguma coisa, uma melhora", afirmando que turistas vindos pelo meio rodoviário, trariam um maior fluxo de pessoas do que os vindos pelo meio ferroviário, porém ele também afirma, que acredita que o perfil do turista que pratica o turismo ferroviário é melhor economicamente pro município: "O turista que vinha com o trem, é um tipo mais interessante pra gente, é aquele que

ficaria o dia na cidade, pelo menos almoçaria aqui, ficaria pelo menos duas horas gastando na cidade".

Com uma opinião totalmente contrária aos outros entrevistados, o INF. 4 não acredita que o turismo ferroviário influenciaria ou alteraria a situação do turismo no município. Ele diz que: "O turismo ferroviário, ele, no que eu estudo, no que eu acabo conhecendo um pouquinho, se ele fizer parte de um contexto total, ele será menos de 5%, ou seja, ainda muito menos do que Paranaguá tem e merece". Ele também diz que acredita que o turismo realizado pelo meio ferroviário é o mais rentável.

Falando especificamente da Estação Ferroviária, todos os entrevistados opinaram positivamente em relação ao prédio e seu potencial turístico. O INF. 4 inclusive falou sobre o potencial que o prédio tem para se tornar um museu ferroviário: "Eu acredito que se todas as organizações municipais, estaduais e federais se conscientizarem que o paraná nasceu aqui, o nosso museu ferroviário pode ser um grande atrativo turístico, porque os bancos, o sino, a bilheteria, muita coisa ainda tá espalhada na cidade, então temos que juntar tudo num lugar só, fazer com que seja um museu ferroviário".

Sobre o efeito positivo que a restauração da Estação pode trazer para o município, o INF. 1 disse que:

> Principalmente no municipio de Paranaguá é o fomento né? A demanda. Então eu vou ter demanda, vou ter vinda [...] então a visibilidade que Paranaguá vai ter quanto atrativo turístico, experiência turística pro turista, né? Vendendo seu atrativos, mostrando o potencial que tem a cidade, principalmente cultural, o pratrimônio histórico e cultural da cidade, então é a visibilidade pra cidade.

A partir do momento que a cidade tem mais visibilidade e recebe mais turistas, é preciso uma estruta, ter algum produto para oferecer ao turista. Sobre isso a senhora Norma disse que: "nós temos muitos atrativos que o turista pode ver na estação assim que chega, pode ser um meio de você ter já na estação atrativos em exposição, e a partir da estação, outros roteiros formatados".

6.3 O USO TURÍSTICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

Quando se fala na restauração da Estação Ferroviária de Paranaguá, um dos primeiros questionamentos que é feito é: o que vão fazer com ela? Com isso, se obtêm muitas ideias, sendo elas as principais: a transformação em um centro gastronômico e a transformação em um museu/memorial ferroviário. O INF. 4 falou sobre como as duas ideias poderiam ainda ser combinadas, e colocadas ambas em prática:

> Temos que juntar tudo num lugar só, fazer com que seja um museu ferroviário, só que o museu sozinho por si próprio ele não sobrevive. Então ele precisa do que: que paguem uma taxinha pra visitar e tirar fotos no museu, e ao mesmo tempo fazer ali dentro um grande café, uma grande área gastronômica, e não só dentro da murada do prédio histórico, mas naquele canteiro ali na lateral. Se eles conseguissem abrir um segundo portão ali onde caiu o muro, e fazem um canteiro com decks bonitos, com um café colonial, ai com isso aquilo ali se sustentaria. Ai o turismo ferroviário com o museu, se sustentaria com a gastronomia, como é hoje o shopping estação em Curitiba.

Além disso, ele também explicou de que maneira é pretendido criar o centro gastronômico: “A ideia é de fazer vários espaços pra locação através de concessão, como é hoje o mercado municipal, como é o mercado do peixe, como o mercado do artesanato, e então fazer um mercado do café”.

Falando também sobre a transformação da Estação num centro gastronômico, a INF. 2 comentou: “ela pode ser explorada pra oferecer, como a gente tinha: cafés com bolinhos tipicos aqui do litoral, como o bolo de banana, pastel, aquela coisa que o turista gosta, o diferencial”.

Entrando na discussão sobre a transformação num museu/memorial ferroviário, a INF. 2 comentou que o espaço do prédio é muito grande, e com isso poderiam desenvolver diversas ações relacionadas ao tema. Ela também disse que poderia ser colocada em exposição uma galeria permanente, e talvez até um memorial da própria estação ferroviária. O INF. 3 aprova essa ideia também, dizendo: “Uma coisa que eu acho interessante é tranformar em museus. Com uma taxa mínima de entrada, com apoio da iniciativa privada, talvez até as universidades pra manter esse prédio [...] inclusive nós temos o que expôr, tem peças, tem muito material interessante.

O INF. 4 acredita que a Estação Ferroviária já é um memorial de Paranaguá, por conta de toda a sua história. Ele diz: “Na verdade a estação já é um memorial da história de Paranaguá, já é o nosso cartão postal [...] Esse memorial histórico, ele acaba se transformando imaterialmente num cartão postal, toda vez que alguém de fora chega em paranaguá, que nem hoje, eles nos ajudam a preservar a estação como patrimonio imaterial.”

Com uma opinião que difere um pouco dos outros informantes, o INF. 1 acredita que o local poderia ser transformado num centro cultural, e não apenas um memoral/museu de Paranaguá. De acordo com ele:

> Seria legal transformar ela num espaço cultural, [...] onde vão ter exposiçoes de obras de arte de artistas plásticos, teatro, apresentações de dança, música, mas principalmente fomentar a cultura caiçara né? Que é o que a gente tem de mais precioso aqui.

6.4 A RELAÇÃO DO TURISMO MUNICIPAL COM A LINHA DO TREM DE PASSAGEIROS

No Brasil, em razão da substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, o Passeio de Trem Maria-Fumaça ganhou notoriedade provocando o deslocamento de pessoas motivadas a andar de trem. (DEBENETTI, 2006) Os trens turísticos têm como objetivo a preservação histórico-cultural e comemorativa a fim de promover o turismo interno. (MAIA; DIAS, 2009) De acordo com Dias (2003), a elaboração de políticas públicas urbanas deve considerar o turismo cultural como estratégia para recuperar o patrimônio ferroviário como um produto atrativo, singular, integrando outras cidades, visando ampliar o fluxo de turistas e contribuir no desenvolvimento socioeconômico da região.

Pensando nisso, ao questionar os entrevistados sobre o retorno do trem até Paranaguá, e no que isso influenciaria no turismo municipal, foram obtidas algumas opiniões divergentes.

Falando sobre o retorno do trem até Paranaguá, segundo os INF. 1 e 2, no momento isso depende de articulações políticas. O INF. 1 acredita que uma articulação entre a prefeitura de Paranaguá e a empresa Serra Verde Express, resultaria na reativação do trem até o município, e a INF. 2 acredita em uma

articulação entre os empresários que se beneficiariam com a ferrovia funcionando, e os políticos que desejem apoiar a ideia. De acordo com o INF. 3, o trem realizar o trajeto completo entre Curitiba e Paranaguá, no momento depende apenas da RUMO, empresa que tem a concessão dos trilhos. Porém ele não acredita que a empresa concederia o espaço para o trem de passageiros, pois perderiam o tempo de transporte de um trem de carga.

Falando sobre a influência do trem no turismo municipal, o INF. 3 diz que: “Acho que os trem vindo pra cá pelo menos final de semana, ou só nos domingos, todo domingo, você começaria a ter uma atração a mais da cidade.” Ele acredita que com isso, iria ter um aumento da demanda, porém seria preciso realizar um trabalho no município de adequação para atrair os turistas. De acordo com ele:

> Muitos desses turistas alguns ficam hospedados em Paranaguá, mas muitos não, então tinha que ver qual é esse impacto né? Como que a gente ia trabalhar essa cadeia de receptividade do turista, o que fazer pra atrair, o que fazer pra ele ficar e almoçar em Paranaguá, tem que fazer um trabalho em cima disso.

Complementando o que o INF. 3 disse, a INF. 2 comentou que: “Você tem que ter ações, tem que ter infraestrutura de recepção, roteiros formatados, atrativos bem definidos.” O INF. 1 também respondeu relacionado a isso, dizendo: “Eu acho que seria um ponto muito positivo, principalmente se o comércio abraçasse isso, como por exemplo abrindo nos domingos, fazendo feirinhas e coisas assim.”

Para analisar o impacto do retorno do trem e da restauração da estação ferroviária no turismo municipal, foi questionado sobre de que maneira isso iria influenciar nos estabelecimentos dos respondentes. Falando sobre isso, o INF. 3 diz: “eu acho que teria um impacto com certeza, com certeza aumentaria o movimento nesses dias que o trem viesse, o segmento turistico do trem ali, atrairia público pro restaurante, atrairia pros principais restaurantes aqui como já atraiu antes.” A INF. 2 também acredita que seria beneficiada com isso: “o meu estabelecimento, como é voltado ao turismo, tudo que movimenta o turismo aqui, que traga mais turistas pra cidade, eu vou ser beneficiada.”

Tendo um impacto um pouco menos direto do que os outros respondentes, o INF. 1 acredita que a maneira com que seu estabelecimento iria se relacionar com a estação e o trem seria diferente dos outros. Ele diz que:

> Bom, eu acho que aqui sim seria mais um ponto pra que a gente pudesse levar atrações culturais, porque o SESC é muito isso, é cultura, é o contato pra levar isso pra praças, pra empresas, por que não levar lá pra estação quando estiver chegando um trem né? Por que não fazer uma ação de saúde pra mobilizar a população, por que não estar ali recepcionando e fomentando os turistas a virem conhecer o SESC, trazer pra nossa lanchonete, isso movimenta de uma forma geral todos os envolvidos com turismo na cidade.

6.5 DISCUSSÃO

Nesta sessão o propósito é discutir os resultados apresentados, respondendo as questões da pesquisa que serviram como base para o estudo inicial, de maneira que possa ser identificado se os objetivos específicos foram alcançados ou não.

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. 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. (BACH, 2020) A estação Ferroviária de Paranaguá sendo um patrimônio histórico de grande importância, tem o papel de através da sua arquitetura e história, fazer quem a visita reviver e relembrar momentos do passado, sentindo a nostalgia de estar num local que traz tantas memórias pra quem vivenciou seus anos de funcionamento.

O turismo ferroviário, num modo geral, pode trazer muitos benefícios para o município de Paranaguá, sendo para atrair turistas, para aumentar o movimento nos estabelecimentos dependentes de turismo, quanto para a valorização da história e cultura do local.

Os resultados da investigação permitiram alcançar respostas, a partir da perspectiva dos entrevistados, às questões de pesquisa levantadas, que serão delineadas a seguir.

6.5.1 Respondendo às questões de pesquisa

1) De que maneira a revitalização da Estação Ferroviária influenciaria no desenvolvimento do turismo municipal na perspectiva dos gestores de Turismo, tanto públicos quanto privados?

Para que o edifício da Estação Ferroviária tenha alguma influência direta no desenvolvimento do turismo municipal, é preciso que seja desenvolvido algum tipo de atividade dentro dele, de maneira que essa atividade vire uma atração ao público e consiga abranger um número maior de turistas, e não apenas os que desejam conhecer a Estação pelo seu valor histórico e cultural.

A partir do momento que mais pessoas começassem a frequentar Paranaguá em busca da Estação Ferroviária como atrativo turístico, outros pontos turísticos também passariam a ser frequentados. Com um número maior de turistas e uma maior procura de Paranaguá como destino turístico, haverá uma movimentação maior dentro do setor do turismo do município, isso é, restaurantes mais cheios, hotéis com mais hóspedes, etc. Um exemplo disso é a INF. 2, dona de um restaurante tradicional dentro da gastronomia parnanguara, que sempre relembra como o movimento em seu restaurante era muito maior, quando o trem ainda chegava até Paranaguá.

2) Quais os projetos que os gestores municipais pretendem elaborar, para que o prédio tenha uma utilidade turística após a sua restauração, além da questão histórico cultural?

Na visão dos gestores de turismo de Paranaguá, a revitalização da Estação ferroviária pode agregar no turismo municipal principalmente de duas maneiras: tendo ela transformada em algum outro tipo de estabelecimento, como por exemplo um memorial, museu, centro gastronômico ou centro cultural, ou com o retorno do trem até o município.

Sobre o memorial ou museu, acreditam que além de preservar o local e lhe dar uma utilidade, se cobrada uma taxa de entrada, poderia auxiliar na preservação

do prédio, utilizando esse valor para manter a integridade do local, cuja manutenção é cara por ser um patrimônio tombado.

Sobre o centro gastronômico, acreditam que além de trazer movimento para o local, e também poder contribuir para a manutenção do prédio, poderia otimizar o espaço utilizando todas as áreas do local, inclusive a parte exterior para a colocação de mesas para atendimento ao ar livre.

Sobre o centro cultural, acreditam que no espaço poderiam ser realizadas e apresentadas peças de teatro, mostras de dança, apresentações musicais, e principalmente demonstrações da cultura caiçara de maneira que a cultura da região seja apresentada de alguma forma para o turista.

Em relação ao retorno do trem, será respondida na questão seguinte.

3) De acordo com os gestores de turismo, o que a reativação da linha do trem de passageiros em Paranaguá, iria influenciar no turismo municipal?

O retorno do trem até Paranaguá não será algo a curto ou médio prazo, pois existem muitos fatores a serem resolvidos e debatidos para que isso aconteça. Porém se de fato acontecer, será de grande influência para o turismo municipal, trazendo um maior fluxo de turistas para a cidade.

Similar à conclusão em relação à primeira questão, acredita-se que com um número maior de turistas e uma maior procura de Paranaguá como destino turístico por conta do passeio de trem, haverá uma movimentação de turistas muito maior no município.

Um exemplo de como isso pode influenciar no turismo municipal, a INF. 2 sugeriu que no momento em que o turista chegasse na estação após o trajeto de Curitiba até Paranaguá, encontrasse disponíveis roteiros turísticos do município, para que ele possa explorar e desfrutar do local.

Dessa maneira, todos os empreendedores ou interessados pela atividade turística no município, poderão investir e capacitar mais os seus estabelecimentos para atendimento desses turistas.

6.5.2 Alterações nos resultados

Durante a realização da pesquisa, eclodiu a pandemia da Covid-19, o que atingiu diretamente o setor do turismo no mundo por não ser possível qualquer tipo de viagem ou contato entre pessoas. No dia 5 de junho de 2020, já durante a pandemia, foi inaugurado o prédio da estação ferroviária, com um pequeno memorial onde expuseram itens antigos relacionados à ferrovia, como a bilheteria original da estação (IMAGEM 4), bancos originais dos vagões do trem (IMAGEM 5), e os bancos originais da estação (IMAGEM 6). Porém permanece fechada para visita do público, por conta da pandemia.

Imagem 4: Bilheteria da estação ferroviária, 2020
Fonte: Prefeitura de Paranaguá

Imagem 5: Bancos originais dos vagões, 2020
Fonte: Prefeitura de Paranaguá

Imagem 6: Interior e os bancos da estação ferroviária, 2020
Fonte: Prefeitura de Paranaguá

Mesmo já inaugurada, ainda pode-se implantar projetos para um maior desenvolvimento do local, mas para isso, a adoção de protocolos para o enfrentamento da Covid-19 ou de outras doenças infeciosas é um aspecto que precisa ser considerado no desenvolvimento de qualquer proposta de uso turístico da estação. Por isso, os projetos só poderão ser implantados, a partir do momento que seja seguro o retorno das viagens turísticas e o contato entre pessoas.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com essa investigação, tornou-se possível identificar a visão dos gestores de turismo de Paranaguá em relação à revitalização da estação ferroviária, e da reativação da linha de trem de passageiros no município. Além disso, analisar quais os possíveis usos turísticos para o edifício da estação ferroviária.

Os resultados obtidos com essa pesquisa possibilitaram a análise e compreensão do turismo ferroviário como segmento, e de que maneira ele pode influenciar na economia e no turismo de um município, principalmente no de Paranaguá. A partir desses resultados, autoridades, gestores públicos e responsáveis, poderão criar e implementar projetos para o desenvolvimento do turismo ferroviário em Paranaguá, podendo partir das ideias dadas pelos respondentes da pesquisa.

O número baixo de entrevistados se deu por conta da pouca abertura dada pelos gestores de turismo do município, além da dificuldade de realizar a pesquisa durante uma pandemia, que impossibilitou as entrevistas feitas presencialmente.

Como já dito, a pesquisa foi realizada numa transição entre o mundo antes e depois da pandemia, podendo os resultados serem alterados se analisados atualmente. Novas ideias e adequações para o edifício podem ser sugeridas, portanto, tornam-se necessárias novas investigações posteriores, que tenham como foco o desenvolvimento do turismo ferroviário no local, com medidas protetivas em relação à Covid-19 ou outras doenças infecciosas.

Através do turismo ferroviário, será possível promover um novo elo com o passado épico da estação ferroviária e dos parnaguaras, usando o trem para transportar turistas e concretizar sonhos, trazendo o sentimento de alegria e nostalgia por estar vivendo essa experiência tão significativa.

Referências

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário**: um estudo sobre ferrovias turísticas no brasil e na argentina. 2006. 234 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-11092007-112140/publico/Dissertacao_Thiago_Allis.pdf. Acesso em: 28 nov. 2020.

BACH, Renato Alfredo. **A linha turística ferroviária Curitiba-Litoral e a sua importância para o turismo do município de Morretes-PR. 2020.** 155 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Humanas Pós-Graduação em Turismo. Disponível em: https://www.prppg.ufpr.br/siga/visitante/trabalhoConclusaoWS?idpessoal=58772&idprograma=40001016079P9&anobase=2020&idtc=3 Acesso em: 11/02/2021

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa**: propostas metodológicas. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 1999

Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná, Curitiba, 1972 - p. 367-369

BORGES, Vera Lúcia Bogéa; FRAGA, Carla. **Turismo e Ferrovia no Brasil**: Um estudo sobre as heranças da Primeira República. In: ANPTUR, 12., 2012, Rio de Janeiro. **Anais [...].** Rio de Janeiro: Anptur, 2012. p. 1-14. Disponível em: https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/12/24.pdf. Acesso em: 16 maio 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo:** Marcos Conceituais. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL, Ministério do Turismo, Ministério dos Transportes, DNIT, ANTT, RFFSA, IPHAN, SPU. **Cartilha de orientação para proposição de projetos de trens turísticos e culturais.** Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

CASTRO, Willian Ricardo. O **Dilema da Estação Ferroviária de Paranaguá-PR**: um Debate sobre o Abandono, Preservação e Usos dos Patrimônios Culturais Ferroviários. **Perspectiva Geográfica**, Cândido Rondon, v. 12, n. 17, p. 153-163, jul.-dez, 2017.

CASTRO, Willian Ricardo de. **As ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (estrada de ferro do Paraná)**. 2014. 259 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Gestão do Território, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014. Disponível em: https://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/2375/1/Willian_Castro.pdf. Acesso em: 24 nov. 2020.

CHINA, Jair; PAZ JUNIOR, Hamilton Cordeiro da. **Paranaguá – edição histórica.** Paranaguá: Papelaria Requião, 1974.

DEBENETTI, Valdete Elza Spindler. **PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA:** OS DIFERENTES OLHARES. 2006. 149 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Turismo, Universidade de Caixas do Sul, Caxias do Sul, 2006. Disponível em: https://repositorio.ucs.br/xmlui/bitstream/handle/11338/175/Dissertacao%20Valdete%20E%20S%20Debenetti.pdf;jsessionid=D83DE883224F9F143483C8766F7FC0D0?sequence=1. Acesso em: 27 fev. 2021.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do turismo:** Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil. São Paulo. Editora Atlas S. A, 2003.

FERREIRA DE FREITAS, W. **História de Paranaguá:** das origens à atualidade. Paranaguá: IHGP, 1999.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HABITZREUTER, Rubens R. A **conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000.

KING, G.; KEOHANE, R.; VERBA, S. **Designing social inquiry**: cientific Inference. Qualitative Research. Princeton University Press, Calif., 1994.

KROETZ. Lando Rogério; **As estradas de ferro do Paraná (1880-1940)**. São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.

KUSHANO, E. S.; FILIPPIM, M. L. Aspectos sociais do turismo. In: GOMES, B. M. A.; BAHL, M. (orgs.). **Turismo e sociedade:** aspectos teóricos. Curitiba: All Print Editora, 2019. Cap. 3, p. 53-74

MAIA, Lourdes Regina Galvão; DIAS, Reinaldo. **Turismo e o Patrimônio Industrial Ferroviário:** um estudo sobre o trem da vale - ouro preto e mariana (mg). In: VI SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 6., 2009, São Paulo. Artigo. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2009. p. 1-12.

MARTINS, R. **História do Paraná**. 3. ed. Curitiba: Guaíra, 1939.

MARUJO, Noémi. O estudo acadêmico do Turismo Cultural. **Turismo y Desarrollo**, Évora, v. 8, n. 18, jun. 2015.

Museu Paranaense. **A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba**: Uma obra de arte. Disponível em: http://www.museuparanaense.pr.gov.br/arquivos/File/Banestado61anos/AestradadeFerroParanaguaCuritibaUmaobradeArte.pdf

RAPOSO, P. **Por detrás da máscara:** ensaio de antropologia da performance sobre os caretos de Podence. Lisboa: Instituto dos Museus e da Conservação, 2010

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Estrada de ferro Paranaguá Curitiba**: uma viagem de 100 anos. Curitiba: Superintendência Regional de Curitiba, 1985.

RIBEIRO FILHO, A. Retrospectiva Histórica de Paranaguá – 1648/1889. **Boletim do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá**, Paranaguá, n. 01, 1998.

SCHOPPA, Renné Fernandes. (2004). **150 anos de ferrovia no Brasil**. Ed. Particular.

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L.; COOK, S. **Métodos de pesquisa nas relações sociais:** delineamentos de pesquisa. São Paulo: E.P.U., 1987.

SILBERBERG, Ted. **Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites**. Tourism management, v. 16, nº 5, p. 361-365, aug. 1995.

TREVISAN, Edilberto. **O primeiro trecho ferroviário do Paraná**. In: BRANDÃO, E.; MARTIM, I.; SCHERNER, L.; FERRARINI, S. Círculos do Estudos Bandeirantes. Curitiba, 1991.

http://www.tremdocorcovado.rio/historia.html Acesso em: 25 junho 2020.

http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/trem-turistico-ouro-preto-mariana/Paginas/default.aspx#historia Acesso em: 26 junho 2020.

https://www.vli-logistica.com.br/sustentabilidade/trem-turistico/ Acesso em: 26 junho 2020.

APÊNDICE 1 – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

ROTEIRO DE ENTREVISTAS

1. O que você sabe sobre o segmento do turismo ferroviário?

2. Você acredita que o turismo ferroviário poderia alterar a atual situação do turismo em Paranaguá, que passa por um índice baixo de turistas? De que maneira?

3. A estação ferroviária de paranagua – um patrimônio historico cultural do município – está passando por um processo de total restauração. De que maneira ela poderá acrescentar no desenvolvimento do turismo ferroviário no litoral do paraná e principalmente no municipio de paranagua?

4. Para manter a conservação do local após a restauração, é necessário dar uma finalidade para o mesmo. Existe algum projeto, ou você tem conhecimento de algum, para que seja dada uma finalidade turística para a construção que é tão importante para a história do município?

5. É considerada a ideia de transformar a estação em um memorial de Paranaguá?

6. A restauração do edifício, e a reativação da linha de trem para passageiros são coisas distintas. Se existe a possibilidade da volta do trem de passageiros até Paranaguá, como que você avalia essa proposta?

7. Se houvesse a reativação do trem de passageiros, no que isso influenciaria no turismo municipal?

8. De que maneira você acha que a restauração da estação junto com a reativação da linha do trem, iria influenciar no seu estabelecimento?

APÊNDICE 2 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O estudo “TURISMO FERROVIÁRIO: A VISÃO DOS GESTORES DE TURISMO SOBRE A RESTAURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGUÁ E SEU USO TURÍSTICO” se trata de uma pesquisa que está sendo desenvolvida pela estudante Mayara Raisa Fernandes Alexandrino da Silva, sob a orientação do Prof. Dr. Marcos Luiz Filippim, do Setor Litoral da Universidade Federal do Paraná – UFPR. O objetivo principal consiste em: caracterizar o processo de restauração da Estação Ferroviária de Paranaguá, assim como alternativas para o desenvolvimento do turismo relacionado ao setor ferroviário, na perspectiva dos gestores de turismo do município. As informações obtidas serão prestadas voluntariamente e os informantes terão sua identidade preservada. No caso de entrevistas cuja natureza demande a identificação do respondente, essa será precedida de uma autorização formal do mesmo para publicação de seu nome ou denominação de organizações ou empreendimentos sob sua responsabilidade. O informante poderá recusar-se a responder qualquer pergunta que ocasione constrangimento ou não lhe pareça apropriada. O presente termo também autoriza a reprodução e publicação, mediante indicação de fonte, de fotografias, imagens e outros documentos do acervo do respondente que eventualmente sejam disponibilizados aos pesquisadores. Não há despesas pessoais para o respondente e também não há compensação financeira relacionada à sua participação. Se existir qualquer despesa adicional, será absorvida pelo orçamento da pesquisa. Se você tiver alguma consideração ou dúvida sobre a ética da pesquisa, entre em contato com o Pesquisador Responsável. O presente termo está sendo elaborado em duas vias sendo que uma ficará com o sujeito da pesquisa e a outra com os pesquisadores responsáveis pela mesma. Acredito ter sido suficientemente informado a respeito das informações que li ou que foram lidas para mim, descrevendo o referido estudo. Eu discuti com a estudante pesquisadora sobre a minha decisão em participar nesse estudo. Ficaram claros para mim quais são os propósitos do estudo, os procedimentos a serem realizados, as garantias de confidencialidade e de esclarecimentos permanentes. Ficou claro também que minha participação é isenta de despesas. Concordo voluntariamente em participar deste estudo e poderei retirar o meu consentimento a qualquer momento, antes ou durante o mesmo, sem penalidades ou prejuízos de qualquer espécie.

Assinatura do Respondente Data / /

(*Somente para o responsável do projeto*)
Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste informante ou representante legal para a participação neste estudo.

Assinatura do Responsável pelo Estudo Data / /