

Universidade Federal de Santa Catarina
Departamento de Comunicação e Expressão
Curso de Comunicação Social - Jornalismo
Trabalho de conclusão de curso - 98/2
Aluna: Daniela Neves
Professora Orientadora: Sônia Maluf

A pleno Vapor

**Reportagens sobre a Estrada de Ferro
Curitiba-Paranaguá**

Agradecimentos

Aos meus pais e irmãos pelo companheirismo.

Ao André Spinola pelos *slides*.

Ao Sr. Paulo Sidney pelas dicas.

Em especial, a todos os entrevistados, que muito me ajudaram dedicando um pouco do seu tempo para me contar histórias.

Apresentação

Esta série de reportagens sobre a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, não fala só sobre a estrada, a beleza da serra, história e importância econômica, mas também sobre os passeios que estão ao redor dos trilhos.

Na Serra da Graciosa e na região do litoral, cortadas pela estrada, estão cachoeiras, morros, rios de pedra, casarios coloniais, restaurantes, alambiques antigos e outros locais onde podem ser feitos passeios muito gostosos e onde a história do estado do Paraná é sempre presente. A reportagem usou como gancho a estrada centenária para sugerir roteiros de viagem pelo tempo e por este espaço belíssimo, de grande potencial turístico.

Assim como a estrada, que é dividida por estações, as matérias foram divididas por paradas, organizando os textos por temas comuns: história, viagem, cidades históricas, passeios de ecoturismo e o turismo ecológico como uma atividade econômica em ascensão. As matérias têm ligação com as outras, mas foram escritas como reportagens independentes, ou seja, podem ser lidas separadamente e inclusive publicadas, sem prejuízo de seu conteúdo.

Eu convido você a entrar nesta viagem comigo e, de preferência, terminando a leitura, faça as malas e embarque neste trem.

Primeira Parada:

Todos a bordo



Estrada de Ferro Paranaguá - Curitiba

Destaques do Passeio

	Estações	Sequência das Atrações
Curitiba	Curitiba	
7 km	Pinhais	
15 km	Piraquara	
7 km	Roça Nova	Ponto mais alto da Serra - 955 m Túnel mais extenso - 457 m
8 km	Banhado	Casa do Ipiranga Represa do Rio Ipiranga
7 km	Véu de Noiva	Cascata Véu de Noiva Pico do Diabo Garganta do Diabo Vista do Litoral Cruz do Barão Santuário N. Sra. do Cadeado Ponte São João Viaduto Carvalho
7 km	Marumbi	
4 km	Engenheiro Lange	
5 km	Porto de Cima	
10 km	Morretes	
17 km	Porto de Cima	Local histórico
8 km	Morretes	Cidade Histórica
14 km	Saquarema	
2 km	Alexandra	
2 km	D. Pedro II	
Paranaguá	Paranaguá	Berço do Paraná

• O Passeio

Viagem com cheiro de aventura

Estrada de Ferro apresenta a bela Serra da Graciosa

Sete e meia da manhã de um domingo. Enquanto a maior parte da cidade dorme, a estação ferroviária de Curitiba está bem acordada, repleta de brasileiros e estrangeiros de todas as idades. São crianças eufóricas, jovens com mochilas nas costas, adultos, idosos e máquinas fotográficas. Eles acordaram cedo para fazer uma viagem de trem, passando pelas atrações da Serra da Graciosa, uma região quase intocada pelo homem e cortada sutilmente pela centenária estrada de ferro.

Durante os meses de dezembro e janeiro, principalmente aos domingos, perto de 800 passageiros se aglomeram no pequeno hall da ferroviária, esperando a porta da plataforma de embarque se abrir. Portas abertas, todos a bordo. A maior parte dos passageiros se dirige para vagões simples, mais baratos, com estofamentos antigos e janelas que se abrem - são os melhores para se tirar fotografia, já que os vagões mais luxuosos a janela é vedada em função do ar condicionado. Os estrangeiros geralmente ocupam os vagões novos. Eles são reformados, com pisos e estofamentos de primeira linha, ar condicionado cada um com comissário de bordo poliglota.

O trem parte às oito, mas antes da locomotiva ser ligada, não pode faltar o ritual da batida do sino, conhecido em viagens de trem do mundo inteiro. Tudo pronto, começa a viagem com sabor de história e aventura. O trem sai da estação de Curitiba, passando por bairros da cidade, e depois entrando nas cidades de Pinhais e Piraquara. A comissária de bordo Terezinha dos Santos, explica aos viajantes que o trem descerá a serra, pois Curitiba fica em uma altitude de 896 metros em relação ao nível do mar. Pede para todos prestarem atenção na vegetação local, com muitos pinheiros e araucárias, árvores que enfeitam os pequenos sítios da região.

Em meio aos vendedores de cartão postal que perambulam pelo trem e aos funcionários que passam verificando as passagens, os passageiros escutam um pouco da história da estrada, contada pelos comissários de bordo. "Esta estrada foi construída no período Imperial, entre 1880 e 1885. Perto de nove mil homens trabalharam para a sua construção, cavando os túneis com picareta", conta Terezinha. E por falar em túneis, com 40 minutos de viagem aparece o Túnel Roça Nova, o primeiro do total de 13, e também o mais extenso, com 457 metros. Os turistas se surpreendem e gritam alto, alguns assustados pela escuridão, outros para fazer eco nas paredes de rocha. Mas logo vem a luz do fim do túnel trazendo as paisagens, emolduradas pelas paredes da escavação. No meio de dois túneis, uma surpresa: uma luz aparece no meio da escavação. É a Garganta do Inferno, uma fenda formada por duas rochas.

Começam as paisagens da serra e também a admiração dos passageiros pela beleza. Eles assistem do vagão, como em um camarote, a represas, riachos de pedra, quase escondidos pelas árvores, passam pela seqüência de túneis e pontes, admiram a vegetação e ao colorido das flores. Os morros e a neblina na serra, que dão a impressão de se estar acima das nuvens, também deslumbram a tripulação. "Eu viajo quase todos os dias, mas cada dia a estrada está diferente. Está com uma cor diferente, um cheiro único, um dia tem neblina, outro o sol brilha já cedo. Com o tempo se descobre o quanto a natureza é mágica", conta a comissária.

No meio da estrada, a serra se abre em uma visão panorâmica e com sorte, se não houver nevoeiro, é possível se enxergar a baía de Paranaguá. Entre os morros se avista apenas um risco, formado pelos trilhos de ferro, viadutos e as pontes. A mais famosa é a ponte São João. Tem 113 metros, uma estrutura formada por três pilares e com os trilhos a 58 metros do fundo da grota. O trem pára e todos olham o penhasco. Fica difícil imaginar como uma ponte foi construída, de forma tão perfeita, no meio da serra e

naquela altura. Outra maravilha da construção é o viaduto Carvalho, que foi construído em curva, com os trilhos assentados sobre cinco pilares, entre os morros e o precipício. Quando o trem passa por ele, não se vê o apoio dos trilhos, dando a impressão de que o trem está voando sobre a serra.

Outros pontos admirados pelos turistas são o Santuário de Nossa Senhora do Cadeado - no qual há um mirante para se avistar a paisagem da serra - e a queda d'água Véu de Noiva, que desce o morro formando uma imagem parecida com um véu, em uma belíssima visão.

A passagem pela estação do Marumbi é uma das mais esperadas da viagem. Lá desembarcam os montanhistas que vão escalar o Pico do Marumbi, com 1.547 metros de altitude. A próxima parada é na cidade litorânea de Morretes, onde parte dos turistas descem para conhecer a cidade histórica e aproveitam para provar o barreado, prato típico do litoral do Paraná, feito com carne e muito tempero.

O trem segue em direção ao seu ponto final: a cidade portuária de Paranaguá, terminando a viagem de quatro horas. Lá é possível visitar antigas igrejas e casarios coloniais, além do mercado público - bom para comprar peixes - e o museu de Arqueologia, um bonito prédio de pedra que guarda peças indígenas das tribos guaranis, que viveram no litoral.

Nos meses de janeiro e fevereiro, o trem parte diariamente para Paranaguá, com, em média, 10 vagões. No restante do ano as viagens são de quarta a domingo, com seis a oito vagões. No início deste ano, dois navios franceses que aportaram em Paranaguá, fizeram o trem mudar o seu percurso. Os turistas europeus embarcaram no trem em Paranaguá e foram até Curitiba, de onde partiram para conhecer a foz do Rio Iguaçu, a atração mais procurada por estrangeiros no estado. "O passeio de trem acaba sendo uma alternativa deste trajeto e também um passeio a mais", comenta Geraldo Concienci, coordenador de operações da empresa Serra Verde Express, que opera a viagem do trem de passageiros.

A instalação de montadoras de carro para a região de Curitiba também atraiu estrangeiros para o passeio. A fábrica Renault, em São José dos Pinhais, já colocou a viagem no roteiro de recepção dos executivos que visitam a fábrica. Pelo trem, passaram alemães, italianos, americanos, japoneses, além de brasileiros de todas as regiões. A Serra Verde distribui folhetos da viagem por agências de turismo de todo o Brasil, mas confessam: quem faz a maior parte da propaganda são os próprios passageiros.

Estações desativadas - No meio da estrada estão antigos prédios da Rede Ferroviária, desativados e deteriorados pela falta de conservação e pela ação de vândalos. Os principais são a Casa Ipiranga e as estações de Banhado e Véu de Noiva. Mas este abandono acabará logo, se depender do chefe do escritório regional da Rede Ferroviária, Paulo Sidney Ferraz, que elabora, junto com entidades ambientalistas e a secretaria de cultura, um projeto para recuperação e ocupação dos prédios, com atividades científicas e culturais. O projeto, chamado de Ipiranga, será encaminhado para a Lei Rouanet, do Ministério da Cultura, que regulamenta incentivos para patrocínio na recuperação de prédios históricos.

Depois desta etapa, as entidades querem ativar os prédios. A estação de Banhado será sede de um museu botânico. A estação Véu de Noiva um centro de ecoturismo e a casa Ipiranga abrigará um centro de pesquisa botânica e uma estação meteorológica. "Não adianta reformar e deixar abandonado. Por isso estamos juntando um grande número de entidades para dar função aos prédios", explica Paulo Sidney.

Causos e contos - Não só os trilhos, as estações e as belas paisagens moram no caminho. A estrada também é habitada por lendas e marcas da história. Como a lenda do jacaré do banhado. Quando um funcionário novo era destacado para a estação de Banhado, os veteranos lhe contavam a história do jacaré que morava no lago do Banhado. O novato ficava na beira

do lago, esperando o jacaré aparecer, quando era surpreendido por uma pancada na cabeça, dada pelos seus colegas, e caía na água. Não se sabe se o jacaré existe, ou não, mas pelo menos estava feito o batismo do novo funcionário, pelo qual passaram dezenas de ferroviários.

Outra história marcada no meio da estrada é o fuzilamento do Barão do Cerro Azul e de mais cinco homens. Eles foram acusados de colaborar com a Revolução Federalista, no final do século passado, e por isso fuzilados e jogados do trem, no meio da estrada de ferro. Uma cruz, no km 65 da estrada, foi plantada no local, lembrando a tragédia.

Como chegar

O trem parte da estação ferroviária de Curitiba, atrás da rodoviária na Av. Afonso Camargo. Às 8 horas sai o trem comum e às 9 horas (de sexta a domingo) parte também a litorina, um vagão que tem sistema próprio de transporte.

Para o vagão executivo, as passagens custam R\$ 22 a ida e R\$ 28 ida e volta. Para o vagão turístico, R\$ 20 a ida e R\$ 25 ida e volta e no vagão convencional R\$ 15 a ida e R\$ 21 ida e volta. Na litorina, a passagem custa R\$ 38 ida e R\$ 45 ida e volta.

O turista pode optar por voltar de carros alugados, ou esperar até às 16 horas, quando o trem sobe a serra.

Telefones úteis

Serra Verde Express (041) 323 - 4009/ 323 - 4007.

Profissão de berço

Maquinista aposentado herda a profissão do pai e transmite para o filho, numa trajetória de muitas aventuras sobre trilhos.

Muito antes de surgirem os surfistas de trens no Rio de Janeiro, aqueles passageiros que se equilibram em cima dos vagões em movimento, o ferroviário Álvaro Balthazar trabalhava em cima dos trens, no Paraná, controlando o freio - que era acionado em um volante - acima dos vagões. Há 42 anos, Balthazar era um jovem de 20 anos e começava a trabalhar para a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A.) como Guarda freio, função que não existe mais. "Na época o sistema era de máquina a vapor e o freio, a vácuo, controlado pelos guardas de freio. Depois, em 1967, trocaram para máquina a *diesel* e o sistema de frenagem foi para dentro da locomotiva", explica o maquinista.

Na família dele praticamente todos os homens, e uma mulher, são ferroviários. São 19 ao todo, começando pelo pai, que influenciou os quatro filhos, que passaram a vocação para a terceira geração. Até seu filho Alvacir, que pelo gosto do pai seria um jogador de futebol, acabou como maquinista. Uma sobrinha também trabalha no escritório da rede. Ainda pequeno, em Ponta Grossa, Balthazar ia levar café para o pai, que trabalhava como fiel de manobra - decidindo o peso a ser carregado pela locomotiva - e acabava passeando pelas locomotivas e vagões. Assim começou o que depois seria sua principal atividade.

Trabalhou na estrada até não agüentar; depois foi transferido para o escritório, como supervisor de trens, até se aposentar, há nove anos. Nos 36 anos em que trabalhou na ferrovia, também foi camareiro, cuidou de vagões de bagagens, foi chefe de trem, maquinista, e até carregou um defunto. O corpo deveria ser transportado de Itararé (SP) para Porto Alegre (RS), onde foi enterrado. "Era 1962. Havia um vagão fúnebre, o X1, que

tinha uma estrutura especial para este tipo de caso, com uns metais que seguravam o caixão com parafuso. Eu fiquei no beliche, ao lado do caixão, cuidando para nada acontecer". Esta é uma das inúmeras histórias contadas pelo ferroviário, que se vangloria por ter transportado cônsules e ministros, em viagens oficiais, e também os atores Glória Meneses, Tarcísio Meira e Fábio Jr.

Não são só personagens famosos que estão na memória de Balthazar. Milhares de amizades rápidas foram feitas durante os anos de maquinista e de alguns ele guarda fotografias. Também guarda com carinho o uniforme, o quêpe e os jornais com a notícia do único acidente ferroviário que sofreu. Foi em 1985. O trem saiu de Curitiba sob seu comando e depois de 20 minutos, ainda em Piraquara, descarrilou. O acidente terminou com 80 feridos, nenhuma morte. "Nem sei o que aconteceu, mas estávamos em uma velocidade pouco alta e isso ajudou", justifica.

A estrada entre Curitiba e Paranaguá ele conhece de olhos fechados. Sabe o exato momento em que os passageiros vão se surpreender com o escuro dos túneis e gritar, ou quando vão se maravilhar com as paisagens. Ao microfone, na locomotiva, Balthazar anunciava as atrações da Serra. Depois de passar pelo viaduto do Carvalho, há uma pequena queda d'água, sem nome, anterior a conhecida queda Véu da Noiva (em forma de um véu). Balthazar avisava a todos que olhassem à esquerda, onde veriam a "gravata do noivo", em uma engraçada comparação. O supervisor da rede, que viajava no trem, perguntou a ele de onde saiu este nome. Ele explicou ao chefe: "acabei de inventar". É por essa e outras histórias que o maquinista, mesmo fora de atividade, é uma *figurinha marcada* da Rede Ferroviária, conhecido por todos os ferroviários da região.

Segunda Parada:

Os trilhos e o Mate

Construindo História

Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá foi feita pelos braços dos imigrantes europeus

No final do dia dois de fevereiro de 1885, um novo som podia ser ouvido nos céus de Curitiba. O apito das locomotivas marcava a inauguração da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, trazendo novidade para os habitantes da capital da Província do Paraná. A rua Sete de Setembro, endereço da estação central, virou um ponto movimentado da cidade, cheia de carroças e passageiros que chegavam e partiam.

No dia da primeira viagem, o trem saiu de manhã da estação de Paranaguá, numa cerimônia cheia de pompas e discursos. Apenas convidados, entre governantes, empresários e jornalistas, embarcaram na Maria Fumaça. No meio da estrada, o trem parou na Estação de Cadeado, onde estava preparado um almoço para os convidados. O cardápio era redigido em francês e os vinhos, champanhe, conhaques e licores eram todos de origem francesa e das melhores marcas. Mas nem todos comemoravam. Ao mesmo tempo que as autoridades se fartavam com o banquete, manifestantes protestavam em frente à Câmara Municipal de Curitiba, contra o moderno sistema de transporte. Eles temiam que a ferrovia causasse o desemprego dos carroceiros.

Cento e quatorze anos depois, a estrada continua transportando cargas para o porto de Paranaguá e levando turistas para conhecerem as atrações da Serra da Graciosa. Cada ponto da ferrovia é mencionado pelos engenheiros e historiadores como obras de arte. "Para a tecnologia existente na época, a construção da estrada foi uma ousadia", acredita o engenheiro Paulo Sidney Ferraz, Chefe do escritório regional da Rede Ferroviária, em Curitiba.

A estrada corta 110,38 Km da serra, tem 13 túneis e 30 pontes. Para construir tudo isso foram necessários cinco anos e uma média de seis mil homens trabalhando ao longo da estrada. Até hoje é considerada uma das maravilhas da engenharia por enfrentar a Serra do Mar com suas montanhas, penhascos e desfiladeiros rios com vales profundos, sem muita tecnologia.

Como a dinamite ainda era pouco usada na época, quase 90% da estrada foi construída no braço. Era na picareta, no lombo de mula e na força humana que a estrada ia aparecendo. O resultado disso é uma construção perfeita que, mesmo centenária, só teve um pequeno trecho no litoral modificado para trocar um traçado cheio de curvas por um reto. Não é à toa que há três anos foi incluída pelo Comitê Brasileiro da Indústria da Construção entre as sete maravilhas da engenharia brasileira. A placa está no Santuário do Cadeado, no meio da Serra.

A construção - O idealizador da estrada de ferro, Engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho, morreu sem ver a estrada ser construída. Conhecido como o *explorador*, em 1873 tinha acabado a Estrada da Graciosa, que passa pela serra com o mesmo nome, quando veio com o projeto de construir uma ferrovia que cortasse a serra. Até a construção da estrada da Graciosa, o transporte das mercadorias, entre o litoral e a capital da província, eram feitas por picada, por onde passavam mulas de carga. De origem africana, vivendo no período da escravidão, o Engenheiro Rebouças era filho de um advogado carioca, Antônio Pereira Rebouças, e teve acesso a estudos, formando-se em Engenharia Civil na Europa. O fato de ser negro não é mencionado em quase nenhum livro da estrada de ferro. "Se hoje os preconceituosos já não admitem os grandes feitos de um negro, imagine no século passado.", comenta o pesquisador Carlos Dias Correia, consultor histórico do Museu do Ferroviário.

Cansado de não ver seu projeto saindo do papel, Rebouças foi para Rio Claro (SP) construir outra ferrovia, ligando a cidade a Campinas. Em maio de 1874 morre em Rio Claro, sem que as obras da estrada de ferro no Paraná tivessem começado. Apenas cinco anos depois, a *Compagnie Générale de Chémins de fêr Brésiliens*, da França, ganha a concessão da estrada. Na época foi orçada em 32,5 mil contos de reis e a companhia francesa dispôs parte do dinheiro em troca de 50 anos de concessão. Depois de muitos estudos submetidos em Londres para apreciação técnica de engenheiros, o projeto foi aprovado, em 1879, com um traçado muito parecido com o projetado pelo Engenheiro Rebouças, e um ano depois começaram as obras.

Em 20 de janeiro de 1880, encostava no cais do porto do Rocio, em Paranaguá, o veleiro Hohenzollern, um arcabouço, parte a vapor e parte a vela, trazendo dezenas de imigrantes e o engenheiro italiano Comendador Antônio Ferrucci, que comandou o início da construção da estrada. Os trabalhadores europeus e auxiliares técnicos que haviam trabalhado com Ferrucci em uma ferrovia no Norte da África, vieram com ele para a nova tarefa. No navio também veio parte do material para a construção da estrada.

A pedra fundamental, que deu início às obras, foi inaugurada pelo próprio imperador D Pedro II, recebido com todas as honras, em Paranaguá, com a presença das pessoas mais importantes do estado. O Imperador jogou a primeira pá de cimento da pedra fundamental, onde foram enterradas moedas correntes, jornais do dia que noticiavam o início das obras, e uma cópia da ata do evento.

A construção começou pelo litoral. O solo era muito úmido e para resolver esse problema foram feitos drenos, aterros, pontes e bueiros. Mas toda a técnica de Ferrucci durou apenas dois anos. Sem explicações oficiais, o comendador sai da operação e passa para o Engenheiro Teixeira

Soares. Alguns jornais da época acusam o italiano de ter deixado as obras antes de iniciar o seu ponto mais difícil, ou seja, o meio da serra do mar. "Na verdade o pessoal de Ferrucci também ajudou a abrir picadas em quase todo o trecho da serra, o que ajudou Soares na fase seguinte", comenta Carlos Correia. Coube a Soares terminar a estrada com sua equipe de brasileiros e imigrantes.

Mão de obra européia - No dia 3 de maio de 1882, os jornais da província do Paraná traziam o seguinte anúncio: "Precisa-se de trabalhadores em madeira, falquejadores e serradores". A mensagem era escrita em português e alemão e tinha como alvo os imigrantes europeus que saíram de seus países fugindo da recessão que tomou conta do velho continente. Imigrantes italianos, alemães e poloneses, moradores das colônias agrícolas do litoral e de Curitiba, abandonaram terras e famílias, causando desespero nas colônias agrícolas do litoral, para trabalho braçal nas obras da estrada.

A a *Compagnie Générale de Chémins de fêr Brésiliens* oferecia de 2 a 3 mil réis por dia de trabalho na ferrovia, muito dinheiro para a época. O que parecia ser uma forma de conseguir dinheiro fácil, porém, era um desafio difícil de ser encarado. Soares mantinha 9 mil trabalhadores ao mesmo tempo porque um a cada cinco trabalhadores acabava encostado por contrair doenças. Além do trabalho especializado de ferraria, carregavam material no lombo de mulas, cavavam túneis com picareta, enfrentavam o frio úmido da Serra, os desabamentos, as picadas de cobras e contraíam doenças, como tifo e malária. Por isso muitos desistiam por medo ou cansaço, ou ainda morriam de doenças e acidentes. Segundo o pesquisador Carlos Dias Correia, não havia trabalho escravo porque o capital empregado na construção era da Inglaterra, país anti-escravocrata. "Os negros que trabalhavam eram remunerados, e muito bem", afirma.

Quando a estrada ficou pronta, foram trazidas quatro locomotivas: 6 de Paris, batizadas pelos comandantes da *Compagnie Générale de Chémins de fêr Brésiliens* de Paranaguá - Morretes - Paraná - Curitiba - São João e Ipiranga, e 4 da Filadélfia, nos Estados Unidos, não nominadas. Elas funcionaram por 50 anos, foram desativadas e hoje são peças de museu, como a Maria fumaça que permanece em frente ao Museu Ferroviário, em Curitiba.

Ciclo do mate - A construção da estrada foi um grande impulso para a economia da Província do Paraná. Antes da construção da estrada, cidades do interior, como Palmas e Guarapuava, apesar de ter boas terras para a cultura da erva-mate, plantavam apenas para subsistência. Não adiantava plantar para vender e não conseguir transportar até os portos de Antonina e Paranaguá pela falta de uma boa estrada. Enquanto isso, a Argentina, o Uruguai e o Chile, consumiam toda a produção do litoral e ainda pediam mais. Era no interior que também estavam as madeiras nobres, como imbuia, cedro, carvalho e canela preta, que podiam ser exportadas, ou vendida para outros estados brasileiros.

Só com a produção do litoral, a exportação do mate do Paraná respondia por 1,6% do total de exportações do Brasil na metade do século dezenove. A construção da estrada de ferro, como já era esperado, aumentou muito as vendas das principais riquezas dessa terra. No primeiro ano de funcionamento passaram pela estrada 10,4 toneladas de erva-mate e 2,9 toneladas de madeira. Em 1887 esse número subiu para 15,8 toneladas de mate e 5,4 toneladas de madeira. Em 1902 a erva-mate do Paraná respondia por 3% das exportações do Brasil e 75% das exportações do estado.

Para saber mais

O trem no Paraná, in Ferroeste - O novo rumo do Paraná. De Nilson Monteiro. Publicação institucional da Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.), 1994.

Paranaguá - Curitiba - 80 anos de ligação. Edição comemorativa da RVPSC (Rede de Viação Paraná-Santa Catarina), Rede Ferroviária Federal S. A., 1965.

1885 - 1985 - Uma viagem de 100 anos. Edição comemorativa do centenário da Estrada de Ferro do Paraná, Rede Ferroviária Federal S. A., 1995.

O antigo não briga com o moderno

Estação de trem abriga um centro de lazer

Quem visita o museu ferroviário de Curitiba, pode também jogar boliche ou fazer escalada no muro. Atividades tão diferentes estão juntas em um mesmo lugar: o antigo terreno da centenária estação ferroviária de Curitiba, que hoje é endereço de um centro de lazer.

Construída no final do século passado, a antiga estação central foi um dos principais pontos de chegada e partida da capital do Paraná. Foi desativada em 1975, quando a nova estação entrou em funcionamento, há poucas quadras dali. Em 1982, o antigo prédio da estação deu vez ao museu ferroviário, guardando a memória da estrada e dos trens de ferro, mas o museu foi desativado há três anos.

Não só os trens, mas também o prédio do museu se encontravam deteriorados, quando a Rede Ferroviária Federal resolveu ceder parte de seus bens para a iniciativa privada. Assim foi com o trem de cargas e o de passageiros, e também com o terreno da antiga estação, que ocupa uma quadra inteira no centro da cidade, na Av. Sete de Setembro. O terreno foi arrendado, há dois anos, e virou um shopping center de lazer, o Estação Plaza Show. Pelo contrato, os arrendatários conseguiram a licença para construir no local e permanecer nele por 30 anos, pagando um aluguel mensalmente. Todo o complexo volta para a RFFSA no caso do contrato não ser renovado quando vencer o prazo.

O Estação Plaza virou uma das principais opções de lazer dos curitibanos, com 10 cinemas - pequenas salas equipadas com som stereo, caixas de som por todo o perímetro e poltronas similares às de um avião - um parque de diversão eletrônica (do Playcenter), o Parque da Mônica, um boliche, lojas de CD's, restaurantes para todos os gostos e dezenas de

lanchonetes. A antiga estação ferroviária é lembrada, não só no nome, mas também numa maquete de maria-fumaça que percorre um trilho, na entrada do prédio, às 15 e 19h, ao som do Trem Caipira, de Villa Lobos.

Outro ítem do contrato exigiu a restauração do antigo prédio e a retomada do museu ferroviário. Na parte da frente do Estação, o prédio antigo ficou intacto e tomou-se o cuidado de não ser colocado nada muito moderno nos seus arredores. Uma antiga maria-fumaça, que chegou no Brasil na década de 40, decora a entrada do novo museu. Com a restauração do prédio, nova iluminação e mais peças, o museu foi reativado no final de fevereiro deste ano.

Maquetes de trens, relógios de estações, uniformes de ferroviários, sinos, telégrafos e até uma antiga bilheteria de passagens estão no espaço. "O museu ensina história, geografia e física de forma diferente. Queremos trazer escolas primárias para mostrar para as crianças a importância dessa estrada de ferro", explica Elói Zanetti coordenador do museu. Não só de trens viverá o novo espaço. Além da exposição permanente, com mil peças, o hall de entrada do museu abrigará mostras fotográficas e artísticas, dando preferências a artistas da terra.

Como chegar

O Museu ferroviário fica no Estação Plaza, na Av. Sete de Setembro, 2775. De segunda à sexta, das 10h às 20h e nos sábados das 13h às 20h. Entrada livre durante a semana, até às 18h. Depois deste horário e nos fins-de-semana, o ingresso custa R\$ 3 para entrar no centro de lazer.

Telefones úteis

Estação Plaza: (041) 322- 5356 e fax (041) 322- 7377.



Terceira Parada:

Cidades Históricas

Cidades querem salvar sua história

Casas do período colonial viram ruínas no litoral do Paraná

Ruas centenárias cercadas por casas coloniais e antigas indústrias paralisadas guardam o traço da época áurea de Antonina e Morretes. Durante o final do século passado até as primeiras décadas do século XX, elas viveram com grandeza o ciclo da erva-mate, principal riqueza do estado do Paraná antes do fortalecimento das lavouras de café. Com a economia em decadência, as pequenas cidades querem restaurar seus centros históricos para atrair mais turistas.

Quando se chega em Morretes ou à vizinha Antonina, a primeira coisa que se nota são a tranquilidade do seu povo e as antigas casas do centro, pintadas e bem cuidadas por seus donos. Mas basta uma segunda olhada, com mais atenção, para perceber destruição da memória, visível por todos os lados, como um fantasma da idade de ouro. São ruínas, casas coloniais que estão escondidas pelo mato, ou reduzidas a muros frontais de novas residências. Para tentar evitar a destruição desse patrimônio, as secretarias de cultura das duas cidades começam a mobilizar a população local e encaminhar projetos para órgãos oficiais de cultura, pedindo a restauração dos centros históricos.

Em Morretes, a secretaria municipal de cultura está fazendo um levantamento de número de casas que fazem parte do sítio histórico, tanto no perímetro urbano quanto na área rural, nas sedes de antigas colônias de imigrantes. Atualmente, uma área 1,5 mil metros quadrados é tombada pelo patrimônio histórico do estado. A prefeitura está pedindo para a secretaria estadual da cultura que a área seja ampliada em mais 20%, para que todo o centro histórico de Morretes seja preservado. Além disso, os proprietários estão sendo consultados para a elaboração de propostas que facilitem o

custo da restauração das casas, como isenções fiscais e a busca de patrocínio.

Até a década de 30, Morretes era sede de 50 engenhos para produção de chá mate ou chimarrão que era exportado para a Argentina, Uruguai e Chile, através da ferrovia que passa pela cidade e termina nos portos de Paranaguá e Antonina. Hoje a economia é basicamente formada por produção de hortaliças e os antigos alambiques de cachaça de banana, famosos pela sua qualidade, estão desaparecendo.

A principal atração turística da cidade não é o centro histórico, e sim os restaurantes na beira do Rio Nhundiaquara (buraco de peixe, em guarani) que servem barreado, comida típica do litoral paranaense. Durante os fins-de-semana, cinco mil turistas descem pela estrada da Graciosa ou de trem para provar o prato. Apesar do movimento, o poder local sabe que só a culinária não segura o fluxo de turistas. "Preservar os casarios coloniais é indispensável para a atração de turistas, assim como em cidades mineiras e cariocas", acredita Aloísio Querumbin, secretário municipal de cultura.

Cidade esquecida - "Antonina é uma cidade mal lembrada". Esse é o lamento da comerciante Elizabeth Carraro que resume a preocupação dos moradores de Antonina com a decadência da cidade. O maior símbolo da antiga imponência da região está nos prédios do Complexo Industrial Matarazzo. A indústria foi construída na primeira década do século 20, em arquitetura inglesa, e até 1972 mantinha um moinho de trigo, outro de sal, refinação de açúcar, fábrica de sabão e beneficiamento de erva-mate. Até a década de 60 a indústria era tocada por 2 mil funcionários. Na frente e nos lados da fábrica, os Matarazzo construíram uma vila com 700 casas para a família dos empregados e uma escola básica, hoje de posse da prefeitura.

Tanta estrutura parece lenda para quem vê os casarios antigos, com janelas e portas quebradas e o enorme prédio central, com quatro

pavimentos, dos quais só sobrou a estrutura externa, as vigas de ferro e o limo que cobre os cantos úmidos do prédio. Mesmo acabado, parece retirado do cenário de um filme de Hitchcock: belo, imponente, porém misterioso e sombrio. O que resta em funcionamento no terreno são um depósito de carros antigos - do empresário Eduardo Matarazzo, que herdou as unidades de Antonina e Bebedouro (SP) da família - e um pequeno porto de onde saem barcas para carregar navios ao largo.

O electricista Luigi Mala veio da Itália em 1952 para trabalhar com os Matarazzo, em São Paulo. Cinco anos depois foi mandado para a pequena Antonina, com avião particular da empresa, para arrumar os geradores da unidade industrial e voltar em três meses. Mas lá está até agora, sendo o único funcionário que restou da unidade. Com forte sotaque italiano, como se tivesse chegado há menos de um ano, seu Luigi anda pelo terreno de bicicleta, fiscalizando o que chega e sai da balsa estacionada na baía, que fica atrás do terreno. Anuncia com orgulho que é procurador dos Matarazzo em Antonina. "As casas dos trabalhadores foram quase todas demolidas e o grupo escolar não chega nem aos pés do que era na época da fábrica", relembra Luigi.

A estrada de ferro se estendia até a porta da fábrica, assim como no terreno vizinho, onde fica o porto de Antonina. O porto recebeu grande impulso com a construção do ramal ferroviário, Morretes-Antonina, em 1891, e teve sua fase de grande progresso até quase a metade deste século. Chegou a ser o 4º porto exportador do Brasil, com o transporte de madeira de pino e erva-mate. O fechamento da fábrica, em 1972, foi um golpe na economia da cidade. Além disso, um ano depois o porto entrou em decadência, com a construção de uma nova rodovia, a BR 277, que melhorou o transporte até o porto de Paranaguá. Ele ficou limitado ao desembarque de toras, vindas da Amazônia, e de carvão mineral. Seis anos após, com pouco uso, foi a vez da estação ferroviária fechar. O terminal

portuário foi reativado há dois anos, como entreposto que abastece de barca navios parados ao largo, e a estação ferroviária se tornou um pequeno museu e um depósito para as escolas de samba.

Sem o porto e a fábrica, Antonina vive de uma pequena movimentação turística, principalmente durante seu famoso Carnaval, quando a população de 17 mil habitantes triplica. No meio do ano também fica movimentada, quando a Universidade Federal do Paraná realiza seu festival de inverno, que junta quase mil participantes, entre professores de artes, estudantes e músicos. As atividades econômicas principais do município são a comercialização artesanal de palmito e uma fábrica de balas de banana, além de uma pequena criação de búfalos.

Sítio Histórico - Assim como o Pelourinho, em Salvador, Antonina pretende receber um empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para reconstruir seu centro histórico. A secretaria da cultura do município está com um projeto na fila do Ministério da Cultura, que pede R\$ 10,3 milhões para restauração dos antigos prédios. Assim que o dinheiro for liberado, os proprietários das casas serão procurados com a proposta de levarem emprestado o dinheiro do BID, com pagamento a fundo perdido. "Quem não quiser emprestar poderá também vender as casas para a prefeitura e depois de prontas nós as leiloaremos", conta Alberto Viana, secretário da cultura do município.

As idéias do secretário de cultura ainda vão mais longe: ele apresentou ao governador do estado, Jaime Lerner, estudo para transformar o Complexo Matarazzo em um centro de lazer, parecido com o *Puerto Madeiro*, em Buenos Aires. Segundo seus planos, cada prédio da indústria seria ocupado por uma atividade, como casa de shows, centro cultural e até uma casa de jogos. "Isso movimentaria a cidade, fazendo com que o estado tenha mais uma atração turística", acredita Viana. A coordenadora do Patrimônio Histórico do Estado, Maria Luiza Dias, não

acha a idéia viável. "A cidade não tem estrutura para sustentar um empreendimento destes". Mas também acredita que os prédios possam ser utilizados para atividades culturais, abrigando, por exemplo, o festival de inverno da Ufpr, um centro de treinamento de restauro, ou um centro de cultura permanente. "Existem várias idéias, mas para tornar o local adequado é preciso muito dinheiro", ressalva Maria Luiza.

Como chegar:

Pela BR 277, seguindo depois pela PR 408, a 84 quilômetros de Curitiba. De trem, descer na estação de Morretes. Para seguir até Antonina, seguir de carro, mais 20Km. A Agência Morretes Tur pega grupos em Morretes para passeios em Antonina.

Telefones úteis

Morretes Tur (041) 462-1121.

Secretaria de Turismo e Meio Ambiente de Morretes (041) 462-1207.

Secretaria de Turismo de Antonina (041) 432-1567.

Sabor de Tradição

Prato feito no litoral do Paraná conta histórias de dois séculos

A comida típica do Paraná recebe o esquisito nome de barreado. Mas ao contrário do que pode parecer, o prato é um ensopado de carne saboroso, succulento e que traz na receita a tradição de mais de 200 anos.

As antigas cidades litorâneas do Paraná nunca vão concordar sobre onde nasceu o prato. Antonina, Guaraqueçaba, Paranaguá e Morretes reivindicam para si a paternidade do barreado, mas ficou para Morretes a fama de “cidade do barreado”. Às beiras do rio *Nhundiaquara* estão uma seqüência de restaurantes que nos finais - de - semana ficam cheios de turistas, todos querendo provar o prato principal da casa. O nome vem da expressão barrear, isto é, vedar a tampa da panela com uma massa feita de farinha de mandioca e água fria, a fim de não escapar o vapor.

Para prepará-lo precisa-se de 10 a 24 horas. A carne é cozida na panela de barro com toucinho e vários temperos, por 10 a 12 horas, até soltar a fervura, e depois em fogo lento até ser servido. A panela barreada funciona como uma panela de pressão. Nesta, a comida ficaria pronta em apenas quatro horas, mas o segredo está justamente em deixar a carne cozinhando o maior tempo possível para se desmanchar cada vez mais. Depois de pronto, é servido com farinha, banana e laranja. As frutas cortam um pouco o forte sabor da carne bem temperada.

Dois histórias explicam a origem do barreado. Na primeira, conta-se que os trabalhadores das fazendas, quando iam à vila levar os produtos da lavoura para seus patrões, ficavam para almoçar e provavam o “guisado” português (cozido de carne). Gostavam tanto que resolveram preparar do seu jeito nos sítios em que viviam. A carne não era da mesma qualidade e, para amolecê-la mais, criaram a tal massa de farinha com água para vedar a panela que depois era colocada em braseiros e enterrada no chão para o vapor não escapar.

Mas devido ao alto preço da carne, só faziam esse prato no Carnaval. Como gostavam de dançar fandango nos quatro dias da festa de Momo, preparavam o tal guisado para comer nessas quatro noites, junto com uma boa *caninha*, se livrando do fogão por longas horas. Três foguetes eram soltos para anunciar que o prato estava pronto e servido, e aí a festa começava.

Esse era o único alimento que segurava a maratona de dança. “As mulheres aproveitavam que o prato ficava horas no fogo para dançar. Penduravam cachos de banana por todo lado e de resto era só fandango”, conta a cozinheira Rosa Aparecida Rodrigues. Hoje, com 37 anos, Rosa aprendeu a fazer barreado aos 18, com o mestre Joel, já falecido, dono de um dos maiores restaurantes de Morretes. Ela, que durante este tempo já cozinhou para três restaurantes, explica que o prato muda, de mão para mão, o que é visualmente conferido pela cor. “Quanto mais escuro estiver, mais tempo ficou no fogo. O meu é mais para marrom, mas existem os vermelhinhos e os branquinhos também”.

Na segunda versão, o prato nasceu das mãos dos tropeiros que levavam dias para atravessar o caminho entre o Norte do estado e o litoral. Além dos gados, eles traziam toucinho, uma carne resistente, que era cozida com carne de gado em braseiros construídos na terra. Com o barreado eles agüentavam a difícil e longa viagem, até a próxima parada para descanso.

Em Morretes, 25 restaurantes, a maioria na beira do rio Nhundiaquara, servem o famoso prato. Em Antonina, os restaurantes estão espalhados pelo centro histórico. As panelas de barro foram trocadas por panelas de alumínio e os velhos fogões à lenha por fogões industriais, mas o tempero das cozinheiras continua sendo o atrativo para o prato mais tradicional do litoral paranaense.

Onde encontrar

Os principais restaurantes, como o Madalosso, Nhundiaquara e Casarão, ficam todos ao redor da praça do coreto, ao lado da ponte sobre o rio Nhundiaquara. Os pratos custam, em média, R\$ 8 por pessoa.

E a vida roda

Descendentes de imigrantes tocam o sítio fundado pelos bisavós e reativam um antigo alambique.

Atraídos pela boa oferta de terras para trabalhar, imigrantes europeus, principalmente alemães, italianos e poloneses, fugiram da recessão que abalava a Europa no meio do século passado e formaram colônias, alojando -se na região de Curitiba e no litoral. As terras foram doadas pelo Governo da Província do Paraná, interessado no crescimento da agricultura, que seria tocado por essa brava gente. Assim foi com o casal italiano Giusepe e Elizabetta Gnata. Eles se fixaram em uma fazenda de Morretes, perto do Rio Marumbi de Baixo, e ali plantaram a raiz de uma árvore genealógica, que hoje soma 2 mil pessoas. Tiveram 13 filhos, plantaram hortaliças, banana, e fabricaram a famosa cachaça de banana, cuja produção funcionou até 1993, tendo seu auge nos anos 80, quando chegou a ser exportada para a Suíça.

Quem mostra a árvore genealógica - pendurada na parede da casa construída em 1914 - e conta a história da família, é a bisneta de Guisepe, Sueli Gnata. Historiadora de formação e Gnata com orgulho, Sueli, assim como seus dois irmãos e pai, continuam tocando a chácara e vão reativar o alambique neste ano. Para isso, usarão a estrutura montada pelos seus antecedentes, que abriram no braço um canal no rio, fazendo-o passar pela chácara, escoando pela roda d' água que faz o maquinário do alambique funcionar. "A cachaça sustentou nossa família por um bom tempo. Com o dinheiro da venda meu pai nos deu uma vida boa e estudos. Eu e meus irmãos estudamos o primário na escola da fazenda, montada pelo meu avô, e depois fomos para fora terminar os estudos e a faculdade", conta Sueli.

A visita à chácara Gnata é um passeio. Pelo riacho que corta o terreno, foram construídas pontes de madeiras e banquinhos de troncos. O velho depósito de tonéis virou um restaurante, o Engenho da Serra, que serve barreado e comida italiana. A famosa polenta italiana é feita pelo pai de Sueli, Antônio Domênico, que nasceu há 70 anos naquela casa e nunca mais saiu. Seu Antônio, apesar de não ouvir mais direito e falar com dificuldade, ainda é um típico descendente de italiano: gordo, com sotaque carregado, e com postura de patriarca. Todos os fins-de-semana, quando a família abre o restaurante, ele vai para um fogão de lenha que fica nos fundos da casa e prepara pessoalmente a polenta para os fregueses, servida com frango. Depois disso senta no restaurante e recebe os amigos. Ao fundo do restaurante ainda restam dois tonéis enormes de cachaça, como lembrança da boa produção.

Na cidade de Morretes ainda funcionam oito alambiques artesanais. Os mais famosos são o JD, iniciais de João Dias, um português que trouxe as primeiras mudas de cana para o litoral do Paraná, e o alambique Signo. A pinga é envelhecida em tonéis de vários tipos de madeira que dão a cor característica e o leve aroma de cada uma. A cachaça de cana é produzida em maior escala, mas a velha e boa pinga de banana ainda é encontrada, principalmente no caminho da Anhaia, onde está a maior parte dos produtores.

O alambique dos Gnata fica em outra estrada, a estrada da Cascatinha. Sueli ainda não pretende produzir para exportar, como faziam seu pai. Seus planos, menos audaciosos, são de produzir a bebida em pequena escala, a princípio para vender a quem vem ao restaurante e se possível para os supermercados da região. Mesmo para um alambique artesanal, a matéria prima necessária é muita "Só para produzir a cachaça de cana são preciso 1 tonelada de cana-de-açúcar", explica. A cana e a

banana serão compradas de produtores da região. As bebidas de cana levarão o mesmo nome dado pelo seu avô: Sputnikica e Chuva de prata.

Onde encontrar

Os principais alambiques ficam na estrada do Anhaia. As cachaças estão à venda no comércio local. O Engenho da Serra fica na estrada da Cascatinha, na direção da Estrada da Graciosa.

Quarta Parada:

Aventura na Serra

O Caminho do Olimpo

Amantes do Marumbi ajudam a preservar o parque nacional

O alpinismo é o gosto de subir em alpes e alpinista é aquela pessoa que pratica alpinismo. No Paraná, os termos foram regionalizados para marumbismo e marumbista.

Waldemar Werner

Nas expressões utilizadas pelo historiador, está um pouco do significado do Pico do Marumbi para os amantes do local. Mais do que um espaço ideal para a prática do montanhismo, o Marumbi é um santuário da ecologia, onde o Olimpo, ponto culminante do conjunto de montanhas, é o símbolo maior de um estilo de vida.

O Parque Nacional do Marumbi fica no meio da Serra da Graciosa e seu acesso só é possível de trem, ou a pé por trilhas, como a do antigo caminho do Itupava, que é percorrido em dois dias. Escondidas no meio da floresta estão 30 casas de moradores de fim-de-semana. A maior parte dos proprietários veio para o Marumbi para subir as montanhas, há dez, vinte, trinta anos, e para esse refúgio vão sempre que podem. A *turminha da vila*, como são conhecidos os freqüentadores das casas - são os maiores vigias da natureza local. "Antes da criação do Parque Nacional do Marumbi, há três anos, eles faziam o que era possível para cuidar de tudo, orientando os visitantes para não deixarem lixo pelo caminho, limpando o lugar e denunciando os problemas", conta Harvey Schelenker, funcionário do Instituto Ambiental do Paraná, responsável pelo Marumbi.

Quando o parque foi oficializado, a estrutura para a sua conservação melhorou. O IAP mantém funcionários diariamente no local, cadastrando os visitantes, orientando para que não deixem lixo, apagando fogo e impedindo o desmatamento da área de 2340 ha. O cadastro dos visitantes é importante não só para a orientação e conscientização, mas para salvar os

montanhistas de possíveis acidentes. Uma equipe de salvamento, o Corpo de Socorro em Montanha (Cosmo), fica a postos e quando um grupo demorar a descer a montanha, ou houver chuva forte, eles sobem os morros, bem equipados, para retirar os montanhistas do perigo.

É Harvey quem cuida de tudo isso. Ele visita o Marumbi desde os seis anos de idade. Seu pai ia para a casa de amigos e ele acompanhava como podia. “No começo não deixavam eu subir o morro; a primeira vez que subi eu tinha de nove para dez anos”, conta o marumbista. O Marumbi o despertou para a causa ambientalista e ele acabou trabalhando para o Instituto Ambiental, juntando prazer e profissão. Harvey e Antônio Moraes Pereira, seu Antoninho Palmiteiro, um feirante aposentado de Curitiba, que foi para o Marumbi há 13 anos, são os únicos habitantes permanentes do parque. Seu Antoninho ganhou o apelido porque vendia palmitos na feira e ia para Serra caçar. No Marumbi ele passou a plantar palmitos, calçou com pedras os caminhos que vão em direção às casas e ajuda a preservar o parque. Hoje, com 70 anos, sente fortes dores nas pernas e fica grande parte do tempo em Curitiba para tratar da sua saúde.

Há 30 anos a região era usada para extração de pedras, de propriedade da família Martinelli. Quando a pedreira foi desativada, alguns lotes foram vendidos, até que no dia 25 de julho de 1986 a Serra do mar foi tombada pelo patrimônio histórico do estado e a venda dos lotes, proibida, a fim de que a região fosse preservada.

Quem convive com aquela montanha aprende coisas que nunca seriam possíveis em outro lugar. “ O montanhista precisa confiar muito no colega na hora da subida, pois é ele quem vai te salvar de uma queda, ou jogar a corda na hora certa. Isto acaba criando uma cumplicidade, que se reflete nas relações pessoais em todos os ambientes. O verde da mata, a água do rio, o cheiro da chuva, a cor do por do sol visto do meio da serra, a neblina. Cada momento é único e cria uma ligação passional com o lugar e

com as pessoas que convivem aqui. Na montanha, assim como na vida, a maneira de pensar o próximo passo é direta e simples. Os valores mudam, com o tempo você percebe que está mais sensível, fica mais feliz com coisas tão simples.”, explica Harvey. Entender o que o ambientalista falou fica mais fácil quando se visita o lugar. Mesmo para quem não tem condições físicas de subir a montanha, sente no rio de pedras, no trilho do trem, na paisagem e, olhando para cima para ver o Olimpo, o quanto aquele lugar é deslumbrante.

Mas não são só os proprietários das casas que sempre vão ao Marumbi. Nos finais-de-semana o IAP chega a cadastrar cem visitantes. Nem sempre as condições climáticas estão adequadas para a subida. Quando é assim, Harvey orienta, mas não proíbe a subida. “Se montanhismo é sinônimo de liberdade, quem sou eu para decidir se alguém deve subir ou não”, justifica.

O conjunto do Marumbi é formado por seis montanhas: Esfinge, Ponta do Tigre, Gigante, Boa Vista, Falcaozinho e Olimpo, a mais alta. São duas trilhas principais até o Olimpo: a Noroeste e a Frontal. A altura dele é de 1,547 m e leva-se de 3h30 a 4 horas para chegar até lá. As duas trilhas são íngremes e pesadas e para chegar ao topo do Olimpo é preciso técnica de montanhismo e equipamentos próprios para escalada. Grande parte dos visitantes vai até o Falcãozinho, a mais baixa de todas, com 1,1 mil metros, ou acaba parando na Cachoeira dos Montanhistas, com 30 minutos de caminhada em direção ao Falcãozinho. “É demais! Além da beleza da cachoeira, tomar banho nas piscinas naturais do rio é maravilhoso”, comenta Fernanda Callou, uma recifense que em visita ao Paraná aproveitou para ir ao Marumbi de trem.

Os profissionais das montanhas arriscam a subida em rochas, com equipamentos modernos e muita técnica. Para isso percorrem uma picada de duas horas e depois enfrentam subidas de altos graus de dificuldade. É

deste ambiente que nasceram grandes alpinistas, como Ronaldo Fronzin, o nativo, Dário Neto, Henrique Shimidlin, o Vitamina, e Waldemar Niclevicz, que em todas as palestras de que participa, conta que descobriu o amor pelo montanhismo quando avistou a paisagem da serra de cima do Olimpo.

O primeiro a alcançar o ponto culminante do Marumbi, e batizá-lo, foi José Olímpio de Miranda. Isto em 1779, antes da estrada de ferro, que transporta maior parte dos marumbistas, começar a ser construída. Outro escalador histórico daquelas montanhas, foi Rudolf Stan, que junto com o "Professor" Hervin Gröger foram os grandes mestres de gerações de marumbistas. Saindo do Marumbi, os grandes montanhistas vão em busca de maiores desafios, como subir o Aconcágua, na Cordilheira dos Andes, ou o Everest, na descoberta de um novo mundo, visto de cima.

Como Chegar

Para ir ao Marumbi o caminho mais fácil é de trem, que parte de Curitiba, na ferroviária da cidade. Os preços variam de R\$ 21 a R\$ 28 no trem comum e R\$ 30 a R\$ 45 na litorina. Também é possível percorrer a trilha no meio da mata, saindo de Quatro Barras, na região metropolitana de Curitiba.

O passeio pode durar apenas um dia, chegando de trem às 10 horas da manhã e voltando de litorina, às 15h40, ou de trem comum às 18h, ou pode-se acampar no *camping* do IAP, que possui energia elétrica, banheiros e pias. Ainda não é cobrada taxa para utilização.

Telefones úteis

Posto do IAP no Marumbi 432- 2072
Serra Verde Express (trem) 323- 4009

Emoção à vista

Litoral do Paraná é palco para atividades radicais

Desafiar os obstáculos da Natureza e superar os próprios limites em busca de adrenalina. Este é o objetivo de quem procura os chamados esportes radicais, como montanhismo, canoagem, *rafting*, mergulho ou *bóia cross*. No Paraná, o litoral não é um grande atrativo turístico, mas em compensação a serra do mar e os rios que banham cidades litorâneas são exuberantes e oferecem vários cenários para quem busca atividades de aventura.

O Rio Cachoeira, em Antonina, é o endereço do *rafting* no Paraná. O *rafting* é a descida em corredeiras de rios, feita dentro de um bote inflável e na companhia do instrutor e de outras pessoas. Quem nunca praticou não precisa ter receio. As agências de turismo responsáveis pelos passeios contam com instrutores qualificados, que explicam todos os cuidados a serem tomados durante o percurso, e emprestam equipamentos de segurança, como capacetes e coletes salva-vidas.

Na primeira descida é aconselhável passar por trechos menos perigosos. O rio Cachoeira está qualificado para os níveis 2 e 3 na classificação de grau de dificuldade. O percurso é de 3 quilômetros, concluídos em uma hora. A agência Ixion Geo, de Curitiba, organiza grupos para *rafting* há quatro anos. Entre novembro do ano passado e janeiro deste ano levou 900 pessoas para as águas do Cachoeira. "O público mais fiel é formado pelos paulistas e gaúchos", conta Ivã Ramon do Amaral, proprietário da Ixion Geo. Nos planos da agência estão a organização de passeio com crianças para a prática do *floating*, um *rafting* no trecho raso do rio, com corredeiras menos perigosas. A atividade deve começar em maio.

O parque na base de apoio do rio Cachoeira conta com vestiários e restaurantes, além de quadras de esporte e trilhas ecológicas, garantindo atividades para um dia todo. Para o rafting a taxa é de R\$ 25 por pessoa.

Outro esporte radical, menos conhecido, é o bóia cross. É praticado nas águas do Rio Nhundiaquara, em Morretes. As emoções são parecidas com o rafting, só que ao invés do bote com várias pessoas, o bóia cross é feito individualmente, em uma bóia feita com câmara inflada de pneu caminhão. As condições do Nhundiaquara são menos perigosas do que as dos rios para a prática de rafting. Apesar de ter muitas pedras em seu leito, a correnteza do rio não é tão forte e as quedas são menos acentuadas.

Se em um bote, com instrutor e outros praticantes, o passeio no Nhundiaquara não teria muita emoção, na bóia, para uma pessoa, que deve comandar sozinha as manobras para não se machucar, ou cair em plena correnteza com quedas, o esporte é pura adrenalina. A descida de bóia pode ser feita em percursos de 3 mil metros, 1,6 mil metros e 400 metros. Quanto maior o percurso, maiores as emoções, já que o rio vem descendo e surpreendendo com as quedas.

Como os perigos não são tantos como no rafting não há acompanhamento de instrutor durante a descida. Os vendedores explicam para o aventureiro como deve se proteger com a bóia, isto é, quando a correnteza o levar para uma pedra ou para as paredes do rio, a bóia serve como escudo. Proteger-se com as mãos e os pés pode fazer com que o passageiro caia do seu transporte. Uma espécie de leash segura a bóia ao passageiro e é necessária porque quando se cai da bóia, a correnteza pode levá-la prá bem longe.

Como a bóia não tem fundo, é preciso se cuidar para não machucar a parte que não está protegida. "Quando vier uma pedra é bom erguer um pouco as nádegas", explica Norian Khoure, proprietária da pousada Oásis e uma das mais conhecidas fornecedoras de bóia. Norian já recebeu turistas

de toda a Europa que vêm com o pacote pronto com passeios ecológicos, incluindo o bóia cross. Assim vieram alemães, eslováquios, franceses e ingleses. Só se decepciona quando confirma que os brasileiros ainda conhecem pouco a atividade. Como o estudante Leandro Silva, que mora em Curitiba, a 84 quilômetros de Morretes, e nunca havia descido o rio de bóia. "Agente mora tão perto e não aproveita", comenta Leandro, que garante ter vivido muitas emoções no bóia cross. "É uma adrenalina só", confirma Gilberto Cochinski, que já fez o passeio sete vezes e agora traz a esposa e a sobrinha.

As bóias são alugadas por R\$ 2 e há vários pontos de vendas na beira do rio. De posse da bóia é preciso percorrer 3 quilômetros, que podem ser feitos a pé, ou de kombi, a um custo de R\$ 1,50. Os vendedores só alertam para um perigo: a cabeça d' água. É um fenômeno que acontece quando chove na serra. Vários rios deságuam no Nhundiaquara e de uma hora para outra o rio sobe e fica perigoso. Quando a água ficar mais escura do que o normal e começar a subir, é hora de ir para as margens e sair do rio.

Tanto para o rafting quanto para o bóia cross é aconselhável ir de camiseta, short, tênis, e não esquecer de uma toalha e outra muda de roupa para a volta.

Como chegar:

Para quem vem de Curitiba, o melhor acesso é pela BR 277, seguindo depois pela PR 408, a 84 quilômetros de Curitiba. De trem, descer na estação de Morretes. Para seguir até Antonina, seguir de carro, mais 20Km. A Agência Morretes Tur pega grupos em Morretes para passeios em Antonina e transporta os passageiros até o bairro de Porto de Cima para o bóia cross.

O rafting é realizado no Rio Cachoeira, no Bairro Alto, em Antonina. Para chegar lá, siga pela estrada que leva à Usina Parigot de Souza.

O bóia cross é feito no rio Nhundiaquara, na localidade de Porto de Cima, em Morretes. A pousada e restaurante Oásis tem pacotes, a R\$ 120 o casal, para quem quiser passar o fim-de-semana às beiras do Nhundiaquara. Inclui café da manhã e bóia.

Telefones úteis

Morretes Tur (041) 462-1121.

Ixion Geo (041) 332- 1446.

Pousada do Oásis (041) 978 3462. Porto de Cima, Morretes.

Quinta parada:

Negócios à parte

Paraíso perdido

Turismo ecológico cresce e vira um bom negócio

Parece contradição: quanto mais o homem moderno se vê rodeado de asfalto e concreto, maior é a procura por locais onde a Natureza está preservada. É o que confirmam os dados do Instituto de Ecoturismo do Brasil (IEB). Enquanto o turismo em geral cresce 7,5% ao ano, as atividades de lazer em áreas naturais vem crescendo em 20% ao ano.

As cachoeiras, montanhas, rios de corredeiras e parques, como a Chapada da Diamantina e o Pantanal, são os cenários perfeitos para quem procura a interação com a natureza e as emoções que atividades como rafting - descer corredeiras em botes infláveis - montanhismo e mergulho proporcionam. O IEB calcula que perto de meio milhão pessoas praticam, no Brasil, o turismo ecológico, que se diferencia do turismo tradicional por promover a formação da consciência ambientalista e utilizar de forma sustentável o patrimônio natural. "O crescimento do ecoturismo precisa ser conduzido de forma correta para que o homem não prejudique ainda mais a Natureza", acredita Harvey Schelenker, do Instituto Ambiental do Paraná (IAP).

De carona com o crescimento do ecoturismo, empresários encontram um bom espaço para transformar essas atividades em negócios. É o caso da Higiserv, uma empresa de limpeza, no Paraná, que comprou da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) o direito de operar os trens de passageiros entre Curitiba e Paranaguá. Com o nome de Serra Verde Express, a empresa administra a viagem há dois anos e conseguiu aumentar em 30% o número de passageiros na linha, que antes da privatização transportava 130 mil passageiros por ano.

A meta da empresa é chegar a 200 mil passageiros por ano. "É uma viagem em que, não só o trem é um passeio, mas também a vista de uma parte da Natureza preservada", garante Gilberto Concienci, coordenador de operações da Serra Verde Express. Na mira da empresa estão estrangeiros, que vêm do Rio de Janeiro e passam por Curitiba antes de conhecer a Foz do Iguaçu, ou ainda executivos europeus e americanos, ligados às montadoras de automóveis que se instalaram na região. Para atendê-los, a companhia contratou seis comissários de bordo políglotas e reformou alguns vagões, trocando os pisos, estofados, e instalando ar condicionado. O investimento total soma US\$ 2 milhões e a empresa espera o retorno deste dinheiro em cinco anos.

O passeio pela estrada de ferro, propriamente, não é ecoturismo, pois não proporciona atividades de interação com a Natureza. Mas a estrada leva para pontos de turismo ecológicos conhecidos, como o Parque Nacional do Marumbi, onde nasceram os maiores montanhistas do Paraná, e Morretes e Antonina, que possuem rios de corretezas, ideais para a prática de bóia cross e rafting.

Quem também tem espaço na procura por atividades em áreas naturais são as agências especializada em ecoturismo. "O ramo é promissor, mas ainda falta uma divulgação maior e uma política do governo para incentivar a atividade", acredita Ivã Ramon do Amaral, proprietário da agência de ecoturismo Ixion Geo. A agência, de Curitiba, organiza passeios para Guaraqueçaba (litoral do Paraná), Ilha do Mel e para os cânions de Guartelá (em Castro). Mas seu principal produto é o rafting no rio Cachoeira, em Antonina. Nos meses de dezembro a fevereiro deste ano, levou 900 pessoas para descer as corretezas do rio.

Para que o turismo ecológico não afete o que ainda está preservado na Natureza, ainda falta muito. É o que acredita o ambientalista Harvey Schelenker. "A maior parte dos guias não conhecem direito as áreas para

onde levam os turistas. Falta formação especializada e falta também os próprios turistas compreenderem a importância de preservar o local que visitam".

Entre os poucos cursos de formação da área, está o de Gurda Parque, oferecido pelo Serviço Nacional do Comércio (Senac) de São Paulo. Em parceria com o Hocking College, dos Estados Unidos, o curso ensina teoria e técnica profissional, dando noções de história natural e ecologia.

Para saber mais

Internet: www.ecoturismo.org.br

Telefones úteis

Ixion Geo (041) 332- 1446

Senac (011) 263-2511

Instituto de Ecoturismo do Brasil (011) 220 - 2259

Referências de Leitura

Revistas

Semana no Litoral, *Ecoturismo e esportes* (pág 10) e *Caminhos do litoral - Passeio de trem* (pág 14). Ano 9, Nº 6, janeiro de 1999.

Mares do Sul, sobre estrada de ferro Curitiba-Paranaguá (pág 20). Ano 2, nº 4, outono de 1995.

Jornais

Folha de Londrina, 19 de fevereiro de 1994, pág B4, *Morretes à mesa*

O estado do Paraná, 24 de janeiro de 1993, pág 8, Caderno de Variedades, *Barreado era comida de festa*.

Gazeta Mercantil, 18 de setembro de 1988, pág D4, *Ecoturismo: movimento ainda é pequeno no Brasil*.

Sites na Internet

<http://www.pr.gov.br/celepar/seet/prtur>

<http://celepar.br/celepar/seet/prtur>

Livros

Monteiro, Nilson, *O trem no Paraná, in Ferroeste - O novo rumo do Paraná*. Publicação institucional da Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.), 1994.

Paranaguá - Curitiba - 80 anos de ligação. Edição comemorativa da RVPSC (Rede de Viação Paraná-Santa Catarina), Rede Ferroviária Federal S. A., 1965.

1885-1985 - Uma viagem de 100 anos. Edição comemorativa do centenário da Estrada de Ferro do Paraná, Rede Ferroviária Federal S. A., 1995.

Trabalhos acadêmicos

Buch, Ricardo, O caminho de Ferro. Tese de graduação do curso de História da Universidade Federal do Paraná, 1990.

Kroetz, Lando Rogério, As estradas de ferro do Paraná. Tese de doutorado em História pela Universidade de São Paulo, 1985.