

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
**Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas**  
**Departamento de Geografia**

**TRABALHO DE GRADUAÇÃO INDIVIDUAL EM GEOGRAFIA**

**De espaço de circulação a objeto de uso turístico:**

**A Estrada de Ferro do Paraná**

**CRISTINA ASSIS PARADA**

**Nº USP 7245910 - NOTURNO**

**São Paulo**

**2016**

**CRISTINA ASSIS PARADA**

**De espaço de circulação a objeto de uso turístico:**

**A Estrada de Ferro do Paraná**

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharela em Geografia

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

**São Paulo**

**2016**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, antes de qualquer palavra, meus pais, Sonia e Gim, minhas irmãs, Michelli e Priscilla. Pelo amor que nos mantem sempre unidos, pela força que nos faz acreditar em sermos tudo o que somos porque construímos à nossa maneira.

Agradeço ao meu grande companheiro Heitor Faria Rodrigues. Em tudo me fez melhor e me fez acreditar. Aquilo que é invisível aos nossos olhos, invisível às palavras.

Agradeço a toda minha família e a família que ganhei com o Heitor. Pelas palavras, olhares, desdobramentos, orações, pensamentos bons, força. Tudo isso me fez resistir àquilo que precisei passar. E passou.

Aos meus amigos que estiveram sempre próximos. Aos amigos que a Universidade de São Paulo me confiou, amigos da Graduação, amigos extraídos do trabalho.

A todos os Professores que tive contato em minha graduação, essenciais em minha formação.

A Professora Rita, minha orientadora, não apenas por ter acreditado nesta pesquisa, mas também pelo apoio e a sua maneira de me fazer não desistir dos meus sonhos.

A canção que se fez presente durante toda a minha graduação, desde o meu ingresso. “O trenzinho do caipira”. E, despretensiosamente, se tornou motivação para a realização deste trabalho.

### ***O trenzinho do caipira***

*“Lá vai o trem com o menino*

*Lá vai a vida a rodar*

*Lá vai ciranda e destino*

*Cidade noite a girar*

*Lá vai o trem sem destino*

*Pro dia novo encontrar*

*Correndo vai pela terra, vai pela serra, vai pelo mar*

*Cantando pela serra do luar*

*Correndo entre as estrelas a voar*

*No ar, no ar, no ar... (...)”*

*(Heitor Villa Lobos / Ferreira Gullar)*

## RESUMO

PARADA, Cristina A. **De espaço de circulação a objeto de uso turístico: a Estrada de Ferro do Paraná**. 2016. 86p. Trabalho de Graduação Individual – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

Esta pesquisa consistiu em apreender as refuncionalizações de fração da Estrada de Ferro do Paraná como espaço de circulação e, nesse sentido, desvendou os seus desdobramentos desde sua construção até a sua operacionalização. Analisou-se, portanto, as funções da ferrovia em relação a diferentes contextos históricos, considerando as sobreposições de usos empregados a este objeto técnico: do espaço de circulação a objeto de uso turístico. O resgate dos processos de ressignificação da Estrada de Ferro do Paraná, de sua construção às refuncionalizações dos trilhos conduzindo-nos à discussão sobre o transporte ferroviário no Brasil. Além disso, analisamos como a Estrada de Ferro do Paraná foi “pinçada” pelo turismo e hoje é conhecida como a Ferrovia da Serra do Mar Paranaense. A materialidade historicamente produzida é apropriada pelo turismo ao mesmo tempo em que este fomenta a produção de novas materialidades. Nesse sentido, enveredamo-nos pelos aportes teórico-metodológicos de Milton Santos, sobretudo considerando os sistemas de objetos e sistemas de ações.

Palavras chave: Estrada de Ferro do Paraná, sistemas de movimento, ferroviarismo, sistemas de objetos e sistemas de ações, turismo ferroviário.

## **ABSTRACT**

This research consisted in seizing in the refunctionalizations of fraction of Paraná Railroad as a circulation space, and in this sense, unveiled its unfolding since its construction until its operationalization. It was analyzed, therefore, the functions of this railroad and its historical contexts, considering the superposition of uses applied to this object system: from a circulation space to an object of touristic use. The rescue of the processes of resignification of Paraná Railroad, from its construction to the rails refunctionalization, allows the discussion about rail transport in Brazil. Moreover, it is intended to analyze how Paraná Railroad was picked out by tourism and today is known as Railway of Serra do Mar Paranaense. The materiality historically produced is empowered by tourism, at the same time in which are fomented productions of new materialities. In this way, we will take up the theoretical and methodological contributions of Milton Santos, especially about objects' systems and actions' systems.

Keywords: Paraná Railroad, movement systems, railroad system, objects systems e actions systems, railroad tourism.

# Sumário

<b>ÍNDICE DE FIGURAS .....</b>	<b>8</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS .....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>1 SISTEMAS DE MOVIMENTO: AS FERROVIAS.....</b>	<b>15</b>
1.1 OS SISTEMAS DE MOVIMENTO.....	16
1.2 A EXPANSÃO DO FERROVIARISMO.....	21
<b>2 A ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ .....</b>	<b>27</b>
2.1 O AUGE DO FERROVIARISMO NO BRASIL E A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ.....	28
2.2 NACIONALIZAÇÃO E CRISE DO FERROVIARISMO BRASILEIRO.....	39
2.3 O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO .....	46
<b>3 A FERROVIA DA SERRA DO MAR PARANAENSE E O SEU USO TURÍSTICO .....</b>	<b>55</b>
3.1 TURISMO COMO ATIVIDADE ECONÔMICA .....	56
3.2 O USO TURÍSTICO DO TREM DA SERRA DO MAR PARANAENSE.....	61
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>79</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>83</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Caminho das Tropas (século XVIII e XIX).....	30
Figura 2 – Obras na ferrovia. (Foto: Marc Ferrez / Arquivo Biblioteca Nacional).....	32
Figura 3 – Locomotiva no Viaduto do Carvalho. (Foto: Arthur Wischra l/ Acervo Museu Paranaense).....	33
Figura 2 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1870 .....	35
Figura 3 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1930 (extensão total: 32.478 km).....	39
Figura 4 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1960 (extensão total: 38.287 km).....	43
Figura 5 – RFFSA — Transporte de Cargas / Investimentos 1980 - 1994 .....	47
Figura 6 – Superintendências Regionais RFFSA - 1991 .....	50
Figura 7 – Transporte Ferroviário de Passageiros .....	62
Figura 10 – Trem da Serra do Mar Paranaense .....	66
Figura 8 – Trem da Serra do Mar Paranaense .....	68
Figura 8 – Infográfico.....	70
Figura 12 – Bens tombados pelo Iphan no Estado do Paraná .....	74
Figura 13 – Tabela de preços para fotos e filmagem.....	77



## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Investimentos privados na América Latina em 1914 .....	23
Tabela 2 – Rede ferroviária em km por continentes e países (1840-1910) .....	24
Tabela 3 – Principais produtos transportados pela estrada de Ferro do Paraná em 1886 e 1887 .....	36
Tabela 4 – Situação contratual das estradas de ferro no Brasil, 1907 .....	38
Tabela 5 – Evolução do regime de propriedade das estradas de ferro no Brasil (1930 – 1975) .....	41
Tabela 6 – Situação das ferrovias brasileiras incorporadas a RFFSA em 31/12/1957.....	44
Tabela 7 – Composição da Rede Ferroviária Federal S/A antes do processo de concessão iniciado em 1995 .....	50
Tabela 8 – Concessão da Malha Sul.....	52
Tabela 9 – Trens Turísticos e Culturais autorizados no período de 2004 a 2015.....	63
Tabela 10 – Trens Regulares de uso turístico.....	64
Tabela 11 – Serra Verde Express: meta de passageiros .....	69
Tabela 12 – Serra Verde Express: Passageiros transportados 1997 – 2006 .....	71
Tabela 13 – Serra Verde Express: Passageiros transportados 2010 – 2014 .....	72
Tabela 14 – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015) – Paraná.....	75

## INTRODUÇÃO

Para o desenvolvimento desta pesquisa estabeleceu-se como regra de método o entendimento do espaço a partir da noção de totalidade e, nesse sentido, desvendar as funções de determinados elementos do espaço, mais especificamente as infraestruturas materializadas na forma de caminhos e vias de circulação na Serra do Mar Paranaense, levando em conta o sentido de redutibilidade dos elementos do espaço. Segundo Santos (2012a, p. 18), "na medida em que função é ação, a interação supõe interdependência funcional entre os elementos. Através do estudo das interações, recuperamos a totalidade social, isto é, o espaço como um todo e, igualmente, a sociedade como um todo".

Entendendo, portanto, que as formas geográficas materializadas contêm frações do social, Santos (2012a) considera que tais formas são também formas-conteúdo. Nesse sentido, as formas estão sempre mudando de significação, pois são movidas pelos processos sociais, assentadas em um movimento dialético.

O objeto de análise desta pesquisa consistiu no estudo das funções da Estrada de Ferro do Paraná, tendo como suporte a análise histórica para a compreensão do processo de sua ressignificação, e também, o processo de superposições das funções atreladas à esta ferrovia.

Segundo Santos (2012a), cada elemento do espaço tem o seu conteúdo e significação em constante mudança e, nesse sentido, Santos (2012a, p. 22) considera que "cabe, então, falar de perecibilidade da significação de uma variável, e isso constitui uma regra fundamental de método. O valor da variável não é função dela própria, mas do seu papel no interior de um conjunto". Desse ponto, é possível apreender a noção de que a forma se torna relevante quando a sociedade lhe impõe um determinado valor.

A análise histórica percorrida nesta pesquisa não recorreu a simples recortes temporais descolados do espaço. Sendo o mesmo um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações, a sua produção e reprodução não podem ser distanciadas do complexo movimento da sociedade. Tais conceitos, aqui citados brevemente, serviram de base para o desenvolvimento deste trabalho e,

portanto, julga-se necessário abordá-los de forma detalhada no Capítulo 1, de maneira a evidenciá-los enquanto aportes metodológicos fundamentais.

No estudo do processo de resignificação da Estrada de Ferro do Paraná / Trem da Serra do Mar Paranaense, o qual se revela na tentativa de apreender o sentido da mudança do valor empregado à forma materializada como uma ferrovia, ou mesmo apreender o sentido de superposições de funções a essa forma, o objeto de análise se volta especificamente à transição ou coexistência do valor de espaço de circulação e objeto de uso turístico nos trilhos em questão. Nesse sentido desenrolam-se os capítulos seguintes. O Capítulo 2 busca a reconstituição dos usos e funções dos trilhos da Estrada de Ferro do Paraná voltados à sua dinâmica de espaço de circulação.

O estudo do espaço pressupõe que o mesmo deva ser considerado como algo indivisível, mas como categorias de análise é possível distingui-los entre diferentes frações. Segundo Santos (2012a, p. 82):

O fato de que o espaço total seja indivisível também não nos impede de, nele, distinguir as frações (estradas, condutos, vias e meios de comunicação) utilizadas para permitir que a produção e os seus fatores circulem: pode-se falar num espaço de circulação? Pode-se admitir que haja pedaços de território cuja única função seja a de assegurar a circulação? Cremos que, além disso, deve-se, mesmo, reconhecer que tais “espaços de circulação” prestam-se de maneira diferente à utilização pelas firmas diversas dentro de uma cidade, região ou país. Haveria uma hierarquia de usos, à qual corresponderam diferenças, igualmente hierárquicas, na capacidade de realização do capital produtivo.

Buscou-se, portanto, apreender funções de fração da Estrada de Ferro como espaço de circulação e, nesse sentido, desvendar os seus desdobramentos a partir de sua construção à operacionalização, percorrendo os caminhos de suas funções e usos efetivos.

Não apenas as construções das ferrovias brasileiras, assim como o processo de valorização ou sucateamento desse sistema de engenharia se deu no movimento da totalidade mundo. Tal movimento da totalidade nos remete ao entendimento das diferentes formas de organização espacial, nos indicando a possibilidade em

ressalvar que certos fragmentos ou frações do território foram e são historicamente produzidos para determinadas funções.

Coube nos empenharmos nos estudos sobre o desenvolvimento da Estrada de Ferro do Paraná como parte de diversas totalidades, portanto, levando em consideração o desenvolvimento das ferrovias no Sul do Brasil, no país como um todo e em seu contexto com o Mundo. Para Santos (2012b, p. 125), “[...] os lugares reproduzem o País e o Mundo segundo uma ordem. É essa ordem unitária que cria a diversidade, pois as determinações do todo se dão de forma diferente, quantitativamente e qualitativamente, para cada lugar”.

Também coube a possibilidade de apreendermos e relacionarmos o sentido de “espaço de circulação”, materializado sob a forma ferroviária, com a noção de objeto técnico.

Segundo Santos (2012b, p. 72), “para os geógrafos, os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou”. De acordo com Sérís<sup>1</sup> (1994 apud Santos, 2012, p.38), “será objeto técnico todo objeto suscetível de funcionar, como meio ou como resultado, entre os requisitos de uma atividade técnica”.

Para Santos (2012b, p.39), “graças aos progressos da ciência e da técnica, construímos cada vez mais objetos com possibilidades funcionais sobredeterminadas”. Segundo o autor, o objeto inserido num complexo conjunto de objetos, torna o objeto técnico em si condicionado à essa trama de operações. Nesse sentido, Santos (2012b, p.39) afirma que “cada novo objeto é apropriado de modo específico pelo espaço preexistente”. Portanto, a noção de significação do objeto técnico, relacionado à condição de forma-conteúdo, também está intrínseca na relação entre meio técnico e meio geográfico.

O processo de ressignificação dos trilhos transformou a Estrada de Ferro do Paraná em “Trem da Serra do Mar Paranaense”, imprimiu-lhe diferentes funções e usos e, antes tida apenas como um espaço de circulação para o desenvolvimento de diferentes atividades, agora também converte-se em objeto de uso turístico.

---

<sup>1</sup> SÉRIS, Jean-Pierre. La technique. Paris, PUF, 1994.

A ideia de um objeto técnico assumir a função de objeto de uso turístico revela como o turismo pode se apropriar de formas, sendo, portanto, as materialidades historicamente produzidas apropriadas pelo turismo, ao mesmo tempo em que este fomenta a produção de novas materialidades. Nesse sentido, o Capítulo 3 se propõe à análise de tal objeto ao ser cooptado para o uso turístico.

Segundo Almeida (2010, p. 9), “mesmo um lugar aparentemente desprovido de significados turísticos, pode despertar a atenção e o interesse de alguém, razão pela qual afirmamos anteriormente que a construção do objeto turístico é meramente uma invenção para e pelo turismo”.

Luchiari (2005) cita o processo de refuncionalização que se acentua na valorização turística dos patrimônios culturais, reordenando o conteúdo atribuído aos objetos, conjuntos paisagísticos ou práticas sociais. Segundo Luchiari (2005, p. 96), “a apropriação dos bens culturais vem seguindo a conduta de transformação do patrimônio histórico em mercadoria [...]”.

Entender o movimento, portanto, de como a Estrada de Ferro do Paraná foi “pinçada” pelo turismo, ou seja, alçada à condição de objeto de uso turístico, foi o exercício proposto para esta pesquisa. Para o seu desenvolvimento tornou-se necessária a análise do processo de ressignificação e do processo de superposição das funções atreladas a esta ferrovia a partir dos conceitos de sistemas de objetos e sistemas de ações apresentados na obra de Milton Santos.

Cabe destacar que as raízes dos interesses para esta pesquisa surgiram a partir de uma viagem à Curitiba em 2011. Durante a viagem de trem na Estrada de Ferro do Paraná, entre Curitiba e Morretes, fui surpreendida pela interrupção da descida da Serra do Mar Paranaense. Naquele momento, o guia de turismo ressaltou que precisaríamos aguardar a “soja” passar, referindo-se aos vagões da América Latina Logística transportando grãos ao Porto de Paranaguá.

Ao cursar a disciplina Geografia do Turismo ministrada pela Professora Rita de Cássia Ariza da Cruz, as reflexões sobre esse momento tornaram-se cada vez mais recorrentes. Os questionamentos transformaram-se em possibilidades para a realização desta pesquisa.

Sendo o turismo uma atividade econômica e prática social, é necessário entendermos o envolvimento e a disputa entre os três principais sujeitos sociais: o Estado, o mercado e a sociedade civil. A proposta, portanto, é nos aprofundarmos nos processos de significação e ressignificação empregados por esses agentes sociais ao longo da história em relação à Estrada de Ferro do Paraná.

## **1 SISTEMAS DE MOVIMENTO: AS FERROVIAS**

## 1.1 Os Sistemas de Movimento

Segundo Santos (2012a, p. 67), para estudarmos o espaço e compreendermos a produção do espaço “cumprir apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura [...]”.

Para Santos (2012a, p. 69), “a forma pode ser imperfeitamente definida como uma estrutura ou objeto responsável pela execução de determinada função”. O autor, portanto, vê uma relação indivisível entre tais elementos – forma, estrutura e função – sendo que somente a partir de um ponto de vista holístico possível compreender a totalidade.

Ao ocorrerem mudanças na sociedade, Santos (2012a) considera que as formas ou os objetos geográficos assumem novas funções, assim a totalidade de tal mutação acaba criando uma nova organização espacial. E em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas.

O mesmo autor (2012a) também chama atenção para o fato de que para a compreensão de um aspecto, é inadmissível desconsiderar elementos ou as partes contribuintes. Também revela que nenhum aspecto existe no vácuo, havendo necessidade de apreendermos as forças que atuam sobre tais aspectos e sobre as suas partes.

Ainda segundo Santos (2012a, p. 73), “[...] o tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente”. Assim, as formas são criadas como respostas a necessidades ou funções do presente, porém, na maioria das vezes, sem que haja total distanciamento das formas já produzidas no passado. De acordo com Santos (2012a, p. 73):

O tempo vai passando, mas a forma continua a existir. Conseqüentemente, o passado técnico da forma é uma realidade a ser levada em consideração quando se tenta analisar o espaço. As mudanças estruturais não podem



recriar todas as formas, e assim somos obrigados a usar as formas do passado.

A relação entre a forma e a significação social é outro elemento que também deve ser considerado nesse momento. A forma, ao ser criada, está associada a determinada função. O que também não significa que sua concepção não esteja atrelada a funções passadas. Segundo Santos (2012a), a forma, por diversas vezes, permanece aguardando o movimento dinâmico da sociedade, o qual poderá revelar uma nova função a essa forma. O fato é que essa nova função nem sempre se faz pela destruição da forma, muitas vezes até mesmo pela impossibilidade da mesma. Podemos então citar o que Santos (2012a, p. 75) considera sobre as rugosidades, que são “[...] formas remanescentes dos períodos anteriores, [e que] devem ser levadas em conta quando uma sociedade procura impor novas funções”. Para Santos (2012b, p. 140):

Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos.

Segundo Santos (2012b, p. 63), “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Isso permite inferir a relação dialética entre tais sistemas. Nesse sentido, os objetos condicionam a realização das ações e, em contrapartida, o sistema de ações implica a criação de objetos novos ou sua refuncionalização. Conforme Santos (2012b, p. 82):

As ações resultam das necessidades, naturais ou criadas. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos. Realizadas através de formas sociais, elas próprias conduzem à criação e ao uso de objetos, formas geográficas.

Santos (2012b) considera, portanto, que os objetos não agem e sim podem ser criados e destinados a determinadas ações e, nesse sentido, são as ações que acabam por definir os objetos. O que se nota é que a concepção de objetos ou sustentação e reprodução de ações está atrelada a condições sociais e técnicas presentes num determinado momento histórico.

Para Santos (2012b, p. 96), “todo e qualquer período histórico se afirma com um elenco correspondente de técnicas que o caracterizam e com uma família correspondente de objetos”. Assim, sempre que se coloca um novo sistema de técnicas, um novo sistema de objetos se configura. Santos (2012b) considera que esse novo arranjo de objetos também fundamenta novos padrões, assim como novas formas de ação.

Vale destacar, ainda, o que Santos (2012b, p. 138) aborda em sua argumentação, “todos os lugares existem em relação com um tempo do mundo, tempo do modo de produção dominante, embora nem todos os lugares sejam, obrigatoriamente, atingidos por ele”. Nesse sentido, a existência de um conjunto de sistema de objetos e sistemas de ações não implica que seus elementos sejam espelhados da mesma maneira em sua totalidade.

Para Santos (2012b, p. 124), “a totalidade (que é una) se realiza por impactos seletivos, nos quais algumas de suas possibilidades se tornam realidade.” Portanto, entender que os lugares se diferenciam, também significa entender que o movimento dos sistemas de objetos e sistemas de ações não ocorre de forma linear ou de maneira unívoca. O autor alerta para o fato de que as “condições”, as “circunstâncias”, o meio histórico, devem ser considerados paralelamente ao entendimento da totalidade.

Santos destaca que o espaço e o tempo configuram a função dos sistemas de objeto e formas (2012b, p. 158):

É o *instante* que valoriza diferentemente os objetos. A cada momento muda o *valor* da totalidade (quantidade, qualidade, funcionalidade) isto é, mudam os processos que asseguram a incidência do acontecer, e muda a função das coisas, isto é, seu valor específico. O valor total das coisas se modifica, a cada momento, arrastando a alteração do valor de cada coisa. Tal distribuição de valores não é aleatória. Ela revela as determinações pelas

quais a realidade total vai mudando para se encaixar nas formas preexistentes ou criadas. O modelo sistemas de objetos/sistemas de ações somente se entende como um modelo espaço-temporal.

Santos (2013) também chama a atenção para o fato de que os sistemas de objetos são cada vez mais artificiais e os sistemas de ações cada vez mais distantes do lugar, portanto estranhos àqueles que exercem e constroem tais formas de ação. Os objetos, portanto, desprendidos de sua configuração isolada, tendem a incorporar-se a sistemas. Dessa forma, tornam-se objetos técnicos, e, no seu conjunto, sistemas técnicos.

Para Santos (2013, p. 96), “os objetos que conformam os sistemas técnicos atuais são criados a partir da intenção explícita de realizar uma função precisa, específica. Essa intencionalidade se dá desde o momento de sua concepção até o de sua criação e produção”. Essa intencionalidade não pode ser dissociada do sentido da evolução interna dos sistemas técnicos, a qual permite a compreensão da coerência entre os elementos materiais e sociais.

A intencionalidade e a existência de certos sistemas técnicos estão condicionadas à hegemonia de determinados conjuntos de técnicas e sua relação com o lugar. Nesse sentido, alguns lugares carregam determinados sistemas técnicos até o momento que outro conjunto de técnicas tome o lugar e se torne hegemônico durante certo período, conforme argumenta Santos (2013).

Santos (2013) considera que os sistemas técnicos dominantes são aqueles que servem aos atores hegemônicos da economia, da cultura, da política, tendendo a ter a mesma composição em todos os lugares. Essa noção é de extrema relevância para não corrermos o risco de acreditarmos que os objetos concebidos são descolados da realidade. As intencionalidades são precisas e são desenhadas por agentes hegemônicos, personificados sob a forma de empresas, Estado ou sociedade. As funcionalidades dos objetos são claramente estabelecidas, não significando necessariamente sua obviedade para o lugar e sim justificadas pelas vontades de certos agentes.

Santos (2012b) considera que a concepção de uma nova técnica gera ao mesmo tempo uma nova percepção do tempo. Segundo o autor (2012b, p. 185):

Ela (a nova técnica) obriga a um novo uso do tempo, a uma obediência cada vez mais estrita ao relógio, a um rigor de comportamento adaptado ao novo ritmo. Veja-se o exemplo das estradas de ferro. Na França, antes de sua introdução, cada localidade tinha sua própria hora. Para permitir a operação combinada das linhas, a ferrovia obriga à instalação de um horário unificado. A história das técnicas é, realmente, a história da convergência dos momentos e a partir da estrada de ferro esse processo de unificação marcha a galope.

Santos (2012b) também chama a atenção para o processo de concepção de uma nova técnica, a qual espelha o movimento de unificação e a predominância de um único sistema técnico. Esse movimento é regido em função da própria característica e natureza do capitalismo, acelerado de tal forma que culmina com a massificação da base material da globalização. Para Santos (2012b), em cada novo momento, torna-se necessária a técnica que é mais característica do novo sistema de objetos e sistema de ações, colocando-se à disposição das forças sociais mais poderosas.

Contel (2013) cita os sistemas de movimento como elementos de bases técnicas que são incorporados ao território e que passam a qualificar determinado lugar de acordo com as funcionalidades materiais e suas possibilidades organizacionais aferidas.

Os sistemas de movimento entendidos como sistemas técnicos estão inseridos na lógica de criação a partir da intenção explícita de realizar uma função específica. Para Santos (2013, p. 96), “essa intencionalidade se dá desde o momento de sua concepção até o de sua criação e produção”.

Segundo Santos (2013), os sistemas técnicos atuais são formados por objetos especializados e os mesmos são criados para responder às necessidades de realização das ações hegemônicas numa sociedade.

Para Contel (2013, p. 357), os sistemas de movimento correspondem ao “conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”. A relevância de tal conceito concerne ao fenômeno da movimentação no

território, sendo relacionada à circulação de mercadorias, pessoas, ondas eletromagnéticas ou informações.

A partir de sua definição de sistemas de movimento, Contel (2013) classifica quatro principais tipos de transporte de fluxos materiais: o sistema de movimento rodoviário, o ferroviário, o aquaviário e o aeroviário.

Entendemos que o estudo de qualquer sistema de movimento não deva ser desprendido do seu conjunto, devendo, portanto, ser analisado em sua totalidade e considerando a sucessão de sistemas técnicos no território ao longo da história.

Segundo Santos (2013, p. 109):

Não basta examinar os grandes objetos, por mais sedutora e instrutiva que seja a tarefa de trabalhar diretamente com eles, numa preocupação puramente empírica. É fundamental e indispensável inseri-los no movimento atual do mundo, escapando àquilo que Marx temia, isto é, o erro do século. Ou buscamos entender tudo ou não entendemos nada. Ou enfrentamos o todo em que se incluem, ou os objetos nos escapam em seu entendimento.

Nesse sentido, tendo como objeto de estudo o sistema de movimento ferroviário, mais precisamente aquele relacionado à Estrada de Ferro do Paraná, os próximos capítulos se desenvolvem de modo que possamos reconstruir os seus usos e funções atrelados à sua dinâmica de sistema de movimento. Tal exercício buscando uma aproximação com a totalidade e, portanto, à totalidade dos sistemas de movimento ferroviário e dos sistemas de movimento.

## **1.2 A expansão do Ferroviarismo**

Segundo Silveira (2007), com o advento da Primeira Revolução Industrial, que corresponde à primeira fase expansiva do capitalismo industrial, houve necessidade de se ampliar o espaço de trocas, com o intuito de promover a expansão dos produtos europeus e a captação de matérias-primas nas colônias.

As locomotivas a vapor surgiram em 1804 na Inglaterra e representaram grande avanço tanto pela qualidade, como pela quantidade e rapidez no transporte

de produtos e passageiros. De acordo com Silveira (2007, p. 4), “a máquina a vapor, adaptada a um chassi ou a um barco, deu origem à ferrovia e à navegação a vapor, transformando radicalmente os transportes, que passaram a atender compulsivamente ao capitalismo industrial”.

Conforme Silveira (2007), a expansão do modo ferroviário na América ocorreu inicialmente nos Estados Unidos. Tanto as estradas de ferro quanto a navegação a vapor permitiram aumentar a velocidade e a quantidade de cargas transportadas. Na América Latina, o autor (2007) destaca seu importante papel no transporte da produção primária, sobretudo, agrícola, destinada à exportação.

Silveira (2007, p. 5) afirma “para [que] a implantação de uma rede de transporte a vapor sobre os trilhos fosse eficiente, primeiramente teria que se adaptar e/ou superar as condições naturais. E isso se fez através do acúmulo e do avanço de técnicas”.

De acordo com Derruau<sup>2</sup> (1982 *apud* Silveira, 2007, p.5) “a circulação primitiva está na estrita dependência das condições físicas, enquanto a técnica moderna permite a autonomização daquela, substituindo os problemas de obstáculos por problemas de maior ou menor custo ou menor rentabilidade”.

Para Silveira (2007), a expansão do capitalismo industrial em direção à América Latina resultou numa certa modernização em um conjunto de infraestruturas financiado majoritariamente pelos investidores ingleses, e ainda, alguns poucos investidores nacionais, conforme apresentado na *Tabela 1*.

---

<sup>2</sup> DERRUAU, M. *Geografia Humana II*. Lisboa: Editora Presença, 1982.

**Tabela 1 – Investimentos privados na América Latina em 1914**

**(em milhões de dólares)**

Setores	Origem dos capitais					Total
	Inglaterra	França	Alemanha	EUA	Outros	
<b>Agricultura</b>	12	-	-	239	4	255
<b>Mineração</b>	101	3	-	415	11	530
<b>Petróleo</b>	4	-	-	136	-	140
<b>Ferrovias</b>	1 667	152	15	305	203	2 342
<b>Serv. Público</b>	546	17	75	127	149	914
<b>Manufaturas</b>	83	-	-	17	462	562
<b>Comércio</b>	2	-	-	34	449	485
<b>Outros</b>	1 170	539	230	121	281	2 341
<b>Total</b>	<b>3 585</b>	<b>711</b>	<b>320</b>	<b>1 394</b>	<b>1 559</b>	<b>7 569</b>

Fonte: Borges<sup>3</sup> (1990 apud Silveira, 2007, p.8)

Segundo Silveira (2007), o tipo de capitalismo desenvolvido nos Estados Unidos, aliado à sua dimensão continental e aos acidentes geográficos favoráveis, permitiram certo desenvolvimento acelerado do setor ferroviário. Além de sua implantação de grande quilometragem de estradas de ferro, também se destacaram por suas eficientes e modernas indústrias de equipamentos ferroviários.

A *Tabela 2* a seguir apresenta esse cenário de quilometragens das estradas de ferros nos Estados Unidos comparado a outros países, incluindo comparação entre os continentes.

---

<sup>3</sup> BORGES, B. G. O despertar dos dormentes; estudo sobre a Estrada de ferro de Goiás e seu papel nas formações das estruturas regionais: 1909-1922. Goiânia: Legraf, 1990.

**Tabela 2 – Rede ferroviária em km por continentes e países (1840-1910)**

Décadas	Continentes				Países			
	Europa	América	Ásia	África	Inglaterra	EUA	Austrália	Brasil
<b>1840</b>	2 925	4 754	-	-	1 348	1 535	-	-
<b>1850</b>	23 504	15 064	-	-	10 653	14 515	-	-
<b>1860</b>	51 862	53 935	1 393	455	16 787	49 292	367	110
<b>1870</b>	104 914	93 139	8 185	1 786	24 990	85 139	1 765	713
<b>1880</b>	168 983	174 666	16 287	4 646	28 854	150 717	7 847	2 896
<b>1890</b>	223 869	331 417	33 724	9 386	32 297	208 409	18 889	9 076
<b>1900</b>	283 878	402 171	60 301	20 114	35 186	311 094	24 014	13 981
<b>1910</b>	333 848	526 383	101 916	36 854	-	-	31 014	21 467

Fonte: Adaptado de Silveira (2007)

Já no Brasil, a primeira ferrovia foi implantada em 1854 no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, objetivando principalmente o transporte das safras de café, proporcionando o desenvolvimento das atividades agroexportadoras. De acordo com Silveira (2007, p.XIII) “a fase que se inicia em 1854 (construção da primeira ferrovia no Brasil, com 14,5 km) e que vai até 1930 (começo da implementação do rodoviarismo automobilístico) é considerada o auge do setor ferroviário brasileiro”.

De acordo com Vencovsky (2011, p. 17):

Uma das motivações da implantação das ferrovias no Brasil era atender os interesses de capitais estrangeiros, particularmente ingleses, seja pelo fornecimento do material ferroviário (locomotivas, vagões, estações etc.), seja pelo barateamento do frete do café destinado aos importadores, em grande parte. Nesse contexto, as ferrovias foram sendo construídas de forma extravertida, interligando as fazendas produtoras de café aos portos exportadores.

Para Silveira (2007), o território brasileiro era composto por imenso insulamento entre as regiões geoeconômicas, marcado pelas limitações e poucas ligações entre tais regiões. Esse sistema somente foi amenizado pela utilização dos caminhos primitivos iniciados com a mineração de ouro em Minas Gerais. Segundo Silveira (2007, p. 10), conseqüentemente surgiram esses primeiros caminhos “[...]”



utilizados pelos negociantes de gados e pelas tropas de muares, permitindo uma interligação um pouco mais intensa, em especial com a porção meridional do país”.

Para Silveira (2007, p.13), “a gênese das estradas de ferro no Brasil é produto da onda de expansão do ferroviarismo no mundo, das mudanças que passava a formação social brasileira e da tentativa de dinamizar a agroexportação, substituindo os transportes primários”.

Vencovsky (2011, p. 22) afirma que, “em suma, uma das principais características desse primeiro momento das ferrovias no Brasil é a construção de uma malha formada por linhas praticamente independentes entre si, pouco integradas e com uma diversidade grande de bitolas<sup>4</sup>”.

Outra característica a ser mencionada é a observação feita por Silveira (2007), segundo qual, a primeira e a maioria das posteriores construções ferroviárias no Brasil foram financiadas tanto por capitais estrangeiros quanto pela acumulação do capital interno, derivado maciçamente da monocultura.

Para Silveira (2007), há uma singularidade no desenvolvimento das vias de transportes no Sul do Brasil. Enquanto nas regiões agroexportadoras do Brasil nota-se a presença de redes ferroviárias no formato de grandes corredores ligando o interior aos portos do litoral, no Sul, as redes de comunicação se estabelecem, inicialmente, baseadas na pequena produção mercantil e de forma mais integrada.

Ao falar da colonização europeia no Sul e as Ferrovias, no caso do Paraná, Silveira (2007, p. 89) relata que, com relação aos transportes, “[...] tem destaque no povoamento do Paraná a facilidade de penetração pelos campos (formando diversos caminhos), os rios navegáveis e suas margens, que possibilitaram seu acompanhamento para o interior e as estradas de ferro”.

Segundo Silveira (2007), havia expectativas por parte do Estado brasileiro de que na década de 1880, com a construção das ferrovias, fosse maior o interesse na vinda de colonos para essas regiões servidas pela estrada de ferro.

---

<sup>4</sup> Largura da via férrea. Segundo Kroetz (1985, p. 10) “As bitolas foram convencionadas na linguagem ferroviária pelos nomes de bitola larga (1,60m); bitola estreita (1,00m); e bitola reduzida (0,60m). Na rede ferroviária paranaense todas as estradas de ferro usaram a bitola estreita, exceto a Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, que empregou a bitola reduzida.”

Nesse breve contexto histórico podemos apreender melhor o sentido das primeiras construções das estradas de ferro no Brasil. E, a seguir, daremos destaque ao objeto de estudo, Estrada de Ferro do Paraná.

## **2 A ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ**

## **2.1 O auge do ferroviário no Brasil e a construção da Estrada de Ferro do Paraná**

Ao abordar o processo de ocupação do território paranaense, Padis (2006) afirma que, em alguns anos, os jesuítas conseguiram nuclear grande número de índios em treze aldeamentos organizados. No entanto, por volta de 1628 e 1632, esses aldeamentos foram aniquilados pela ação de bandeirantes paulistas, motivados principalmente pela captura de índios aldeados, pois os mesmos já possuíam alguma instrução. Segundo Padis (2006, p. 49):

A ação dos paulistas no território paranaense tem uma significação muito maior do que o simples aprisionamento de nativos. De fato, a expulsão dos jesuítas e a destruição dos núcleos por eles constituídos significaram uma vitória dos portugueses sobre os espanhóis, na luta pela posse e conquista do território.

Para Padis (2006), as bandeiras paulistas não configuraram nenhuma atividade econômica que pudesse refletir numa ocupação do território de forma permanente. Somente com a descoberta de ouro na baía do Paranaguá, houve fluxo populacional provindo principalmente das regiões de Santos, São Vicente, Cananéia, São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo o autor (2006, p. 51):

É esse primeiro núcleo populacional o responsável, em parte bastante considerável, pela ocupação das áreas próximas à baía de Paranaguá. E o móvel dessa ocupação não foi senão a busca de ouro, nas regiões vizinhas. Essa tímida penetração resultará no estabelecimento de dois novos núcleos, que hoje constituem as cidades de Antonina e Morretes.

As penetrações em busca do ouro e todas as atividades econômicas resultantes é que foram essenciais para o surgimento de caminhos que ligassem o litoral com o planalto. Segundo Kroetz (1985, p. 19), “a mineração do ouro proporcionava as primeiras atividades econômicas expressivas no Paraná, durante o século XVII, quando se localizou no litoral a maior concentração populacional”.

De acordo com Padis (2006), o estabelecimento de um núcleo populacional que daria origem à cidade de Curitiba teve causas distintas. Segundo Padis (2006, p.52), “a vinda de umas poucas pessoas da cidade de São Paulo, pelo sertão, a subida de outras, vindas de Paranaguá, assim como a fixação, mesmo que temporária, de pessoas ligadas à atividade pecuária, foram os fatos que contribuíram para o estabelecimento de um núcleo populacional significativo”.

Segundo Padis (2006), a busca pelo ouro no Paraná e seus desdobramentos representavam a consequência do comportamento econômico da Europa. Como reflexo, evidencia-se a causa primeira da ocupação do Paraná e tal atividade se estendeu por mais de um século, findando apenas com as descobertas de metais preciosos em Minas Gerais no final do século XVII.

Para Kroetz (1985), já no início do século XVIII, as condições do Paraná comportavam majoritariamente uma utilização da terra: a criação extensiva de gado. Tal atividade era, entre todas as formas de atividades possíveis, a mais viável, do ponto de vista da mão-de-obra, e a mais independente em relação aos meios de transportes. O segmento da população paranaense que se dedicava à criação de gados aproveitava as áreas de campo limpo, conforme *Figura 1*.

Kroetz (1985) considera que a posição privilegiada em que se situava a vila de Curitiba, no século XVIII, tornou possível o centro de expansão populacional em direção ao norte, ao oeste e ao sul da Província. Segundo o autor (1985, p. 26) “toda a penetração populacional, com a finalidade de ocupar o território, é movida fundamentalmente pela atividade econômica”. Nesse sentido, desenhavam-se os caminhos criados a partir das trajetórias das tropas de gado. Segundo Kroetz (1985, p. 26):

O gado, sem dúvida, como meio de transporte, monopolizou, durante o século XVIII e meados do XIX, as atividades econômicas da população paranaense, favorecida inicialmente pela disponibilidade, bastante efetiva, da descoberta do ouro em Minas Gerais e Goiás. Após sua decadência e, posteriormente, com a vinda da família Real ao Brasil, que ativou a circulação de bens e serviços, houve continuação do uso de muares no transporte de mercadorias.

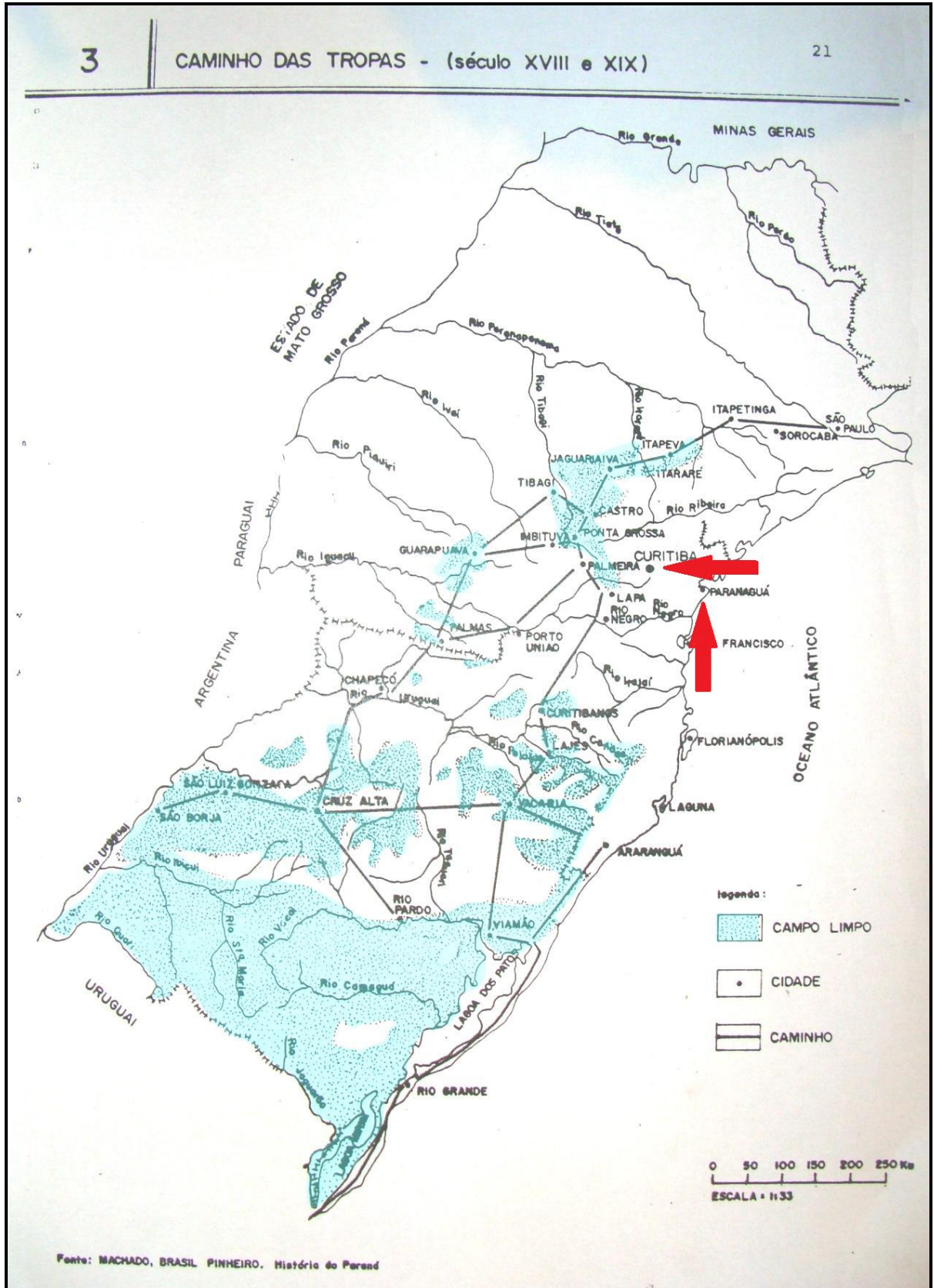


Figura 1 – Caminho das Tropas (século XVIII e XIX)

Fonte: Kroetz (1985)

Logo após a sua emancipação política, quando o Paraná se desmembrou da Província de São Paulo em 1853, o melhoramento das vias de comunicação passou a ser cuidado constante do poder público. Nesse período, a economia paranaense se encontrava em meio a uma crise conjuntural, principalmente relacionada à produção ervateira. Segundo Padis (2006, p. 86):

Mas, tendo visão clara de uma dificuldade bastante grande que se antepunha ao desenvolvimento da atividade ervateira, ou seja, a precariedade das vias de comunicação, o presidente Zacarias de Goes determina, em 1855, a construção (ou, mais propriamente, reconstrução) da “Estrada da Graciosa”, que ligaria facilmente Curitiba ao litoral.

Segundo Kroetz (1985) a máquina administrativa cuidou de melhorar a cobrança de impostos, porém, os valores das importações ainda superavam aqueles das exportações paranaenses, ocasionando com isso um déficit contínuo para a Província.

Ainda conforme Kroetz (1985), os presidentes da Província tomaram atitudes em relação às estradas entre o planalto e o litoral, isso porque estavam “conscientes da necessidade de estabelecer na Província uma infraestrutura, a fim de agilizar o setor extrativo da erva-mate e da madeira, que se mostravam bastante promissores [...]” Para Kroetz (1985, p. 41):

Sentindo necessidade premente de maior desenvolvimento nas atividades agrícolas, comerciais e industriais, os paranaenses elaboraram planos e metas ferroviárias, empolgados pelos seus vizinhos paulistas, que, já haviam unido os primeiros centros de produção do interior ao Porto de Santos.

O investimento do setor de transportes ferroviários teve importância fundamental na localização da atividade econômica, numa economia em crescimento, pois os fluxos que ligavam áreas de produção e consumo frequentemente não se encontravam bem definidos do ponto de vista espacial.

Em 1880 começa a implantação da primeira ferrovia no Estado, a Estrada de Ferro do Paraná. Segundo Kroetz (1985), sua inauguração ocorreu em 2 de fevereiro de 1885, no trecho Curitiba-Paranaguá, correspondendo à extensão de

110,915 km, cuja construção custara pouco mais de onze mil contos de réis ouro, possuindo 8 estações e 2 de serviço.

A construção da ferrovia paranaense teve origem em uma concessão do Presidente da Província, que autorizou os engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Monteiro Tourinho e Maurício Schwartz a construir uma estrada de ferro entre o porto de Antonina e Curitiba. Kroetz (1985) relata que as cláusulas contratuais previam o privilégio exclusivo, por 50 anos, para a construção, uso e gozo da estrada. O autor (1985) ainda cita que a Companhia tinha “[...] o direito de importar, durante o prazo do privilégio, todas as locomotivas, vagões, trilhos e demais materiais que fossem necessários para serem empregados na construção, conservação e custo da linha, subordinados aos regulamentos e fiscalização governamental”.



**Figura 2 – Obras na ferrovia. (Foto: Marc Ferrez / Arquivo Biblioteca Nacional)**

Fonte: Gazeta do Povo (2015)





**Figura 3 – Locomotiva no Viaduto do Carvalho. (Foto: Arthur Wischra / Acervo Museu Paranaense)**

Fonte: Gazeta do Povo (2015)

De acordo com Padis (2006, p.91), “embora de importância menor neste contexto, é merecedor de referência o fato de, em 1885, estar concluída a ligação ferroviária entre Curitiba e Paranaguá, o que facilitava grandemente – quer quanto ao volume transportado, quer quanto à rapidez – o escoamento do produto”.

Segundo Silveira (2007), a Estrada de Ferro Paraná foi implantada para atender a demanda crescente de produtos exportáveis, como o mate e a madeira, e ainda, contribuir para a fixação de colonos estrangeiros no litoral.

Kroetz (1985) destaca a relevância das vias férreas que contribuíram para expandir novos mercados, de modo a diversificar a produção e estimular a iniciativa empresarial, além de promover a integração de recursos e mão-de-obra disponível.

Segundo o autor (1985), a exploração da erva-mate esteve presente na economia paranaense, sobressaindo-se dentre as demais atividades. Em 1885, ao lado da erva-mate, a madeira acompanhou em escala mais modesta o setor exportador.

Segundo Vencovsky (2011), nesse primeiro momento, as motivações das implantações das ferrovias no Brasil refletem o interesse em ligar regiões produtoras aos Portos, sendo os investimentos e as operações, na maioria das vezes, realizadas por empresas privadas. Vencovsky (2011, p. 20) analisa as construções de estradas de ferro no período de 1850 a 1890, dizendo que:

Entre 1850 e 1870, foram construídos 744,122 quilômetros de ferrovias nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Todas eram independentes entre si, perpendiculares ao litoral, extravertidas e interligando o interior ao porto mais próximo.

Entre 1871 e 1890, foram construídos 9,22 mil quilômetros de ferrovias, incluindo estados como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Espírito Santo, além de São Paulo, sempre na escala regional e desarticuladas entre si.



**Tabela 3 – Principais produtos transportados pela estrada de Ferro do Paraná em 1886 e 1887**

Gêneros	1886	1887
	Toneladas	Toneladas
<b>Erva-Mate</b>	10 476	15 791
<b>Madeira</b>	2 891	5 476
<b>Sal</b>	1 168	2 213
<b>Cereais</b>	558	863

Fonte: Adaptado de Kroetz (1985)

Segundo análise de Kroetz (1985, p. 13):

As estradas de ferro do Paraná, na prestação de serviços de locomoção das mercadorias e passageiros, exerceram profunda influência sobre a expansão comercial e industrial dos dois produtos extrativos: erva-mate e madeira. Ao mesmo tempo, na dependência do trabalho do imigrante face ao transporte acessível, as vias férreas contribuíram para alargar novos mercados, diversificando a produção e estimulando a iniciativa empresarial. Porém, isto ainda seria insuficiente. Paralelamente, houve integração de recursos e mão-de-obra disponível, o que incentivou e promoveu condições satisfatórias para a expansão dos dois produtos extrativos. Foram introduzidas modificações na política agrária, facilitando ao acesso às terras devolutas.

Monteiro (1935) publicou no "Jornal do Commercio", em abril de 1903, um texto em que falava sobre a sua viagem ao Paraná, onde conheceu a Estrada de Ferro do Paraná:

Antes de 1885 ia-se de Paranaguá á Curityba, pela estrada de rodagem da Graciosa. Os viajores de então relembram com saudade a beleza do panorama, lentamente contemplado. Hoje, perfuradas as montanhas, as distancias encurtaram; ouve-se apenas n'um instante o murmúrio das cachoeiras. Outrora era o passo da mula, seguro, cauteloso, apalpando o terieno. Parava-se onde a paisagem sorria; colhiam-se flores silvestres; chegava-se á beira dos rios; sentia-se nas faces o orvalho das cascatas.

Não havia a escravidão do horário, a advertência do apito, o “ultimatum” da locomotiva a sibilar.

Monteiro (1935) descreve, em seus relatos, a paisagem, os aspectos naturais e as impressões de sua viagem de Paranaguá à Curitiba. Não apenas com o olhar voltado a tais impressões como também às mudanças e transformações ocorridas a partir da construção da Ferrovia. Relata o crescimento da cidade de Curitiba a partir da observação do aumento do número de habitantes, construções urbanas, iluminação elétrica, entre outros elementos.

Segundo Kroetz (1985), a Estrada de Ferro do Paraná permaneceu sob administração da *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens* até 1902, sendo então encampada pelo Governo da União e incorporada ao patrimônio nacional. Permaneceu sob a administração federal até 1904, depois foi colocada em concorrência pública e ganha pelo engenheiro José de Augusto de Araújo Júnior. Após contestação referente ao processo de concorrência, o Estado do Paraná passou à condição de arrendatário da Estrada de Ferro.

No final da década de 1890, com o enfraquecimento da cafeicultura, havia preocupação com o barateamento dos custos de transportes para atender à monocultura. Não desejando administrar as ferrovias que passavam para suas mãos, o Estado iniciou uma série de arrendamentos para a iniciativa privada. Silveira (2007, p. 20) alerta que “este fato desencadeou uma fase com gigantescas companhias ferroviárias estrangeiras”. Dentre elas estava a *Brazil Railway Company*, composta especialmente por capitais americanos e canadenses, que chegou ao Brasil em 1906 e arrendou grande parte da malha ferroviária brasileira (40%), além de outros serviços públicos.

Segundo Prado Júnior (2007), diante da crise cafeeira que atingia o Brasil, entram em cena diversos grupos internacionais que se aproveitam da oportunidade para tomar o controle do comércio do café.

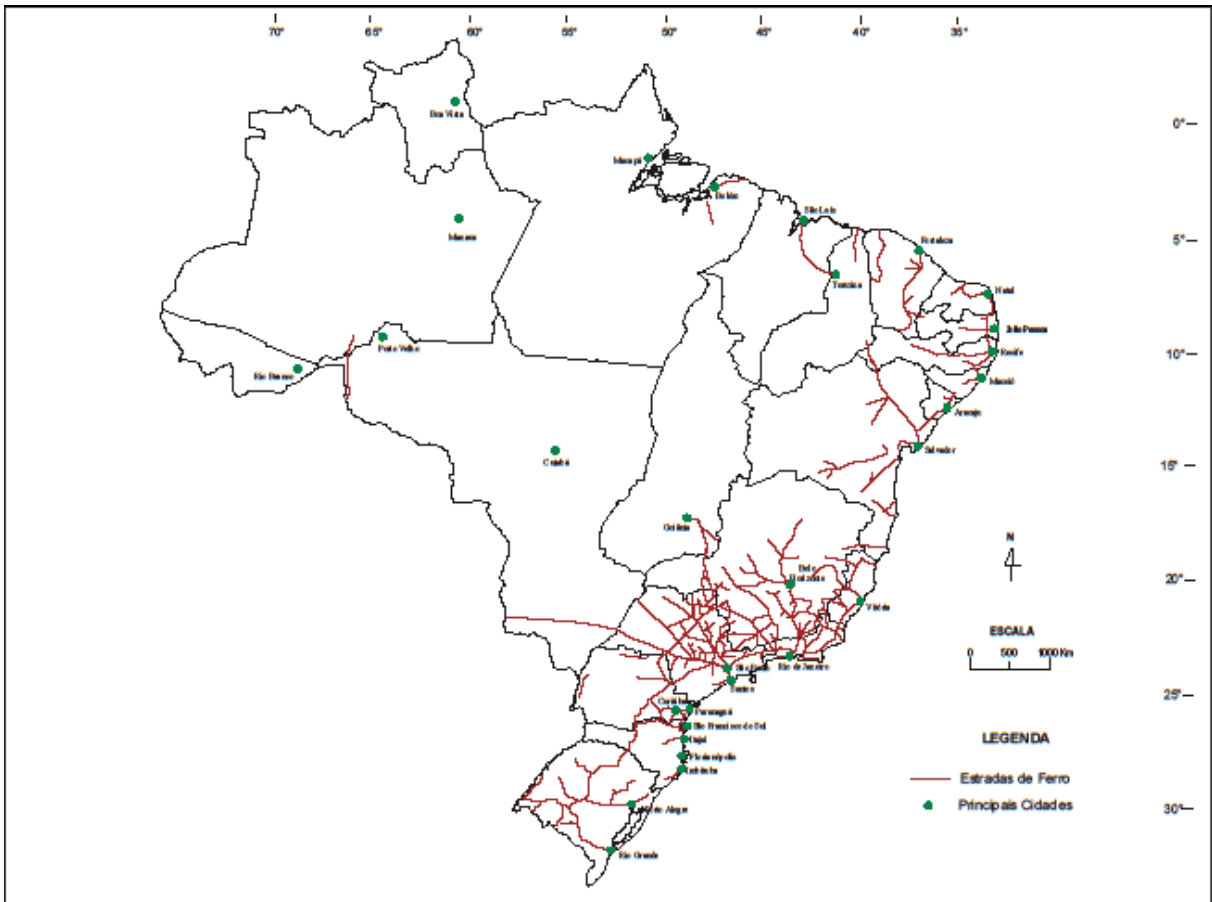
A *Tabela 4* apresenta a situação das ferrovias brasileiras em 1907. Mostrando a quilometragem, a propriedade e o regime de exploração, relacionando-se o momento de crise com o fato de a União e os Estados Federativos brasileiros administrarem poucos quilômetros ferroviários.

**Tabela 4 – Situação contratual das estradas de ferro no Brasil, 1907**

<b>Situação</b>	<b>km</b>	<b>(%)</b>
<b>De propriedade e administrada da União</b>	2912561	17
<b>De propriedade da União e arrendadas</b>	5025852	29
<b>Concedidas pela União com garantia de juros</b>	1747924	10
<b>Concedidas pela União sem garantia de juros</b>	1754910	10
<b>De administração dos Estados</b>	6163970	35
<b>Total</b>	<b>17605217</b>	<b>100</b>

Fonte: Adaptada de Silveira (2007)

Segundo Silveira (2007), na década de 1920 os interesses agrícolas começam a ser substituídos pelo do capital essencialmente urbano, industrial, comercial e bancário. Tal contexto culmina com a “Revolução de 1930”, tendo como resultado o golpe de Estado e ascensão de Getúlio Vargas. A industrialização e o atendimento ao mercado nacional passaram a ser a principal preocupação. As ferrovias, portanto, passaram a atender a essa lógica e, em 1930, a rede ferroviária no Brasil alcançou 32.967 km de linhas construídas, conforme *Figura 3*.



**Figura 5 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1930 (extensão total: 32.478 km)**  
 Fonte: Silveira (2007)

## 2.2 Nacionalização e crise do ferroviário brasileiro

Silveira (2007) considera que no período de 1930 a 1995, o setor ferroviário brasileiro passou por duas fases: primeiro, o período de pouco crescimento ou estagnação e, logo após, o período de decadência.

Com a “Revolução de 1930”, foram consolidadas as mudanças na economia nacional, assim a industrialização e atendimento ao mercado interno passaram a ser a principal preocupação de Getúlio Vargas, e isso se reflete no setor de transportes. Diversos autores chamam de “Era Vargas” o período compreendido entre 1930 e 1954, marcado pelas políticas desenvolvimentistas e intervencionistas, onde o país

passou de uma economia agrária para uma economia industrializada e sendo estruturada uma burguesia industrial forte.

Vencovsky (2011, p. 21) considera que “o processo de industrialização, que requeria sistemas de transportes para a integração do mercado interno, não podia ser atendido pelo sistema ferroviário vigente que se organizou a partir de redes extravertidas.” O autor (2011, p. 22) relata que:

Assim como foi verificado com o desenvolvimento das ferrovias no século XIX, o declínio, decadência e estagnação das ferrovias também foi um fenômeno mundial, resultando, assim como no Brasil, na nacionalização de empresas ferroviárias privadas. O monopólio exercido pelas ferrovias com relação aos transportes terrestres de bens e pessoas em várias partes do mundo chegou ao fim.

Em 1934, o governo de Vargas apresenta um planejamento do setor de transportes que contemplava a interação entre vários modais: as vias férreas, as rodovias e a navegação interior. Foi chamado de Plano Geral de Viação, que visava integrar o território brasileiro, destinado a atender os interesses políticos, administrativos e econômicos.

Nesse momento, destaca-se o crescimento do transporte rodoviário. Esse setor contou com a indústria automobilística, o modelo desenvolvimentista, os custos menores de implantação, entre outros benefícios.

Silveira (2007) chama a atenção para o fato de que esse plano expressa pouca preocupação com as ferrovias. Buscava-se viabilizar investimentos para as rodovias almejando uma rápida integração do território. Segundo o autor (2007, p. 33), a integração pelas rodovias “dependia significativamente das ferrovias e, por isso, entraram nos planos do governo para sofrerem intervenções [Tabela 5]. Em plena crise, a meta do poder público era sanear a economia e o controle das tarifas ferroviárias”.



**Tabela 5 – Evolução do regime de propriedade das estradas de ferro no Brasil (1930 – 1975)**

Anos	Extensão total (km)	Propriedade					
		Federal		Estadual		Privada	
		km	%	km	%	km	%
1930	31 967	19 079	59,7	2 239	7,0	10 649	33,3
1935	34 095	21 207	62,2	3 158	9,3	9 730	28,5
1940	34 236	22 573	65,9	3 220	9,4	8 443	24,7
1945	35 250	24 330	69,0	3 286	9,3	7 634	21,7
1950	36 651	28 994	79,1	3 410	9,3	4 247	11,6
1955	37 006	29 598	79,6	3 355	9,1	4 197	11,3
1960	38 309	30 561	79,8	3 446	9,0	4 302	11,2
1965	33 827	26 884	79,5	6 749	20,0	194	0,5
1970	32 058	26 564	82,9	5 300	16,5	194	0,6
1975	30 809	25 273	82,0	5 342	17,4	194	0,6

Fonte: Silveira (2007)

Kroetz (1985) afirma que, até meados do século XX, as ferrovias paranaenses desempenharam papel importante na condução de bens e passageiros, mesmo em locais marcados pela sobreposição dos meios de transporte. No entanto, ainda segundo Kroetz (1985), as deficiências operacionais tornaram o transporte dos produtos exportáveis, como a madeira e a erva-mate, cada vez mais lento e oneroso e muitas vezes ocasionando a sua deterioração.

Vale ressaltar que, em 1942, a Estrada de Ferro Paraná foi englobada pela R. V. Paraná-Santa Catarina. A edição 236 da revista *O Observador Econômico e Financeiro* (1955, p. 29), relata a formação deste trecho ferroviário:

Em sua forma atual, a Viação Férrea Paraná-Santa Catarina constitui o resultado da fusão de diversas estradas menores, realizadas em 1940/1944. Quatro ferrovias se uniram, uma das quais, através da serra ligava o pôrto de Paranaguá à capital do Paraná, dando ao Estado sua única ligação com o mar. A segunda, absorvida na fusão, foi a São Paulo-Rio Grande, que fazia a ligação entre São Paulo e a rede ferroviária do Rio Grande do Sul. A terceira, foi a estrada construída na década de 1930, como via de penetração do Norte do Paraná. Finalmente, a quarta estrada foi a do Norte do Paraná, prolongamento da ferrovia de Paranaguá e Curitiba. Essas

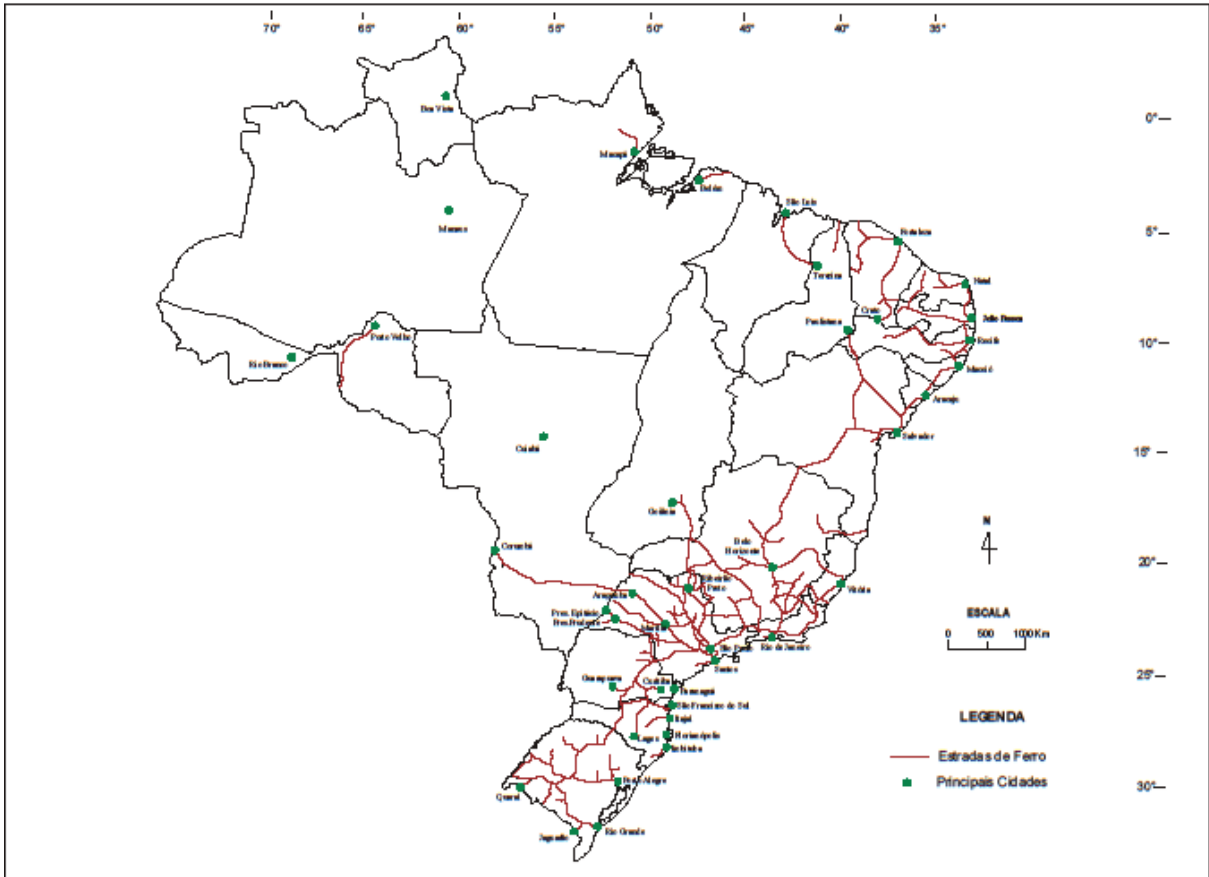
estradas, em conjunto, perfazem 2.546 km, dois terços dos quais localizados no Paraná e o restante em Santa Catarina.

Segundo Silveira (2007, p.29), as fases de estagnação e de decadência das estradas de ferro no Brasil foram causadas por um conjunto de fatores, dentre eles:

A concentração dos investimentos no modo rodoviário; A falta de sentido econômico nos traçados primitivos, ou seja, trechos no qual as atividades econômicas entraram em decadência; A desarticulação entre os sistemas regionais; O desaparecimento do parque ferroviário; O baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso.

O interesse pela eliminação das barreiras regionais e a formação de um mercado nacional com abertura de novos espaços comerciais para o capital industrial, aliado à perspectiva de altos custos de implementação de estradas de ferro, fomentaram a construção de uma extensa teia rodoviária.

A rodoviarização tomava impulso e ao mesmo tempo o governo federal tratava de encampar as ferrovias, investindo para evitar o profundo sucateamento do modal ferroviário. Para Silveira (2007), essa é a chamada fase da estagnação, que durou da década de 1930 até a década de 1960.



**Figura 6 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1960 (extensão total: 38.287 km)**  
 Fonte: Silveira (2007)

As estatizações das estradas de ferro iniciaram no primeiro mandato de Getúlio Vargas (1930) e foram consolidadas em 1957, no governo de Juscelino Kubitschek, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Era uma empresa mista, sendo 95,61% controlada pelo governo federal, atuando com o transporte de cargas, passageiros e trens urbanos. A RFFSA estruturou-se em doze superintendências regionais – as SRs e a administração geral [Tabela 6].

**Tabela 6 – Situação das ferrovias brasileiras incorporadas a RFFSA em  
31/12/1957**

<b>Ferrovia</b>	<b>Extensão (km)</b>	<b>Empregados</b>	<sup>5</sup> <b>TU<sup>84</sup> (10)<sup>3</sup></b>	<sup>6</sup> <b>TKU<sup>85</sup> (10)<sup>3</sup></b>
E.F. Santos-Jundiaí	139	9005	6614	410,72
<b>R.V. Paraná Santa Catarina</b>	<b>2666</b>	<b>12930</b>	<b>1946</b>	<b>768,49</b>
E.F. Dona Tereza Cristina	264	906	2051	112,62
Rede Ferroviária do Nordeste	2655	9602	2766	270,07
E.F. Noroeste do Brasil	1764	8227	862	436,45
E.F. Leopoldina	3057	15229	1897	341,22
Rede Mineira de Viação	3989	12975	896	287,01
E.F. Mossoró a Souza	243	664	132	10,65
E.F. Bahia a Minas Gerais	582	1443	50	8,78
E.F. Goiás	478	2819	150	47,09
E.F. São Luiz-Teresina	494	1614	49	10,52
E.F. Sampaio Correa	304	927	82	8,34
<b>Total</b>	<b>16635</b>	<b>76341</b>	<b>17495</b>	<b>2711,96</b>

Fonte: Adaptado Silveira (2003)

O governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) ficou conhecido pelas realizações econômicas baseadas no desenvolvimento industrial e na construção de uma série de infraestruturas. Segundo Silveira (2007, p. 44), “com a legalização da RFFSA, no mandato de Kubitschek (1957), houve melhorias na rede ferroviária nacional, como a redução de déficits, a padronização e a modernização da malha, a redução das despesas e o aumento de cargas transportadas”. Tais fatores serviram para manter por algum tempo o setor ferroviário, porém o sucateamento e a decadência não puderam ser evitados a partir da década de 1970.

<sup>5</sup> TU (tonelada útil tracionada): total de carga movimentada na malha, no transporte remunerado.

<sup>6</sup> TKU (tonelada quilômetro útil): representa o somatório dos produtos das TU tracionadas pelas distâncias de transporte na própria malha, inclusive de tráfego mútuo e de direito de passagem.

Vencovsky (2011, p. 23) afirma que “apesar da constituição da RFFSA e Fepasa<sup>7</sup> e da construção de novas ferrovias, os investimentos em transportes no Brasil priorizavam o modal rodoviário”. Nesse sentido, verifica-se que as cargas e os passageiros foram migrando para o modal rodoviário, enquanto as indústrias começaram a se estabelecer às margens das rodovias.

O Plano de Metas, formulado e implementado no governo de Juscelino Kubitschek, objetivava a realização de grandes projetos que contribuiriam para a aceleração da acumulação capitalista nacional. Com o slogan “cinquenta anos em cinco”, o Plano era composto por metas distribuídas em seis grupos: energia, transportes, alimentação, indústrias de base, educação e construção de Brasília e infraestruturas de acesso.

Sem dúvida, a proposição essencial estava relacionada à modernização dos transportes. Silveira (2007) ressalta a implantação das rodovias federais, estaduais e municipais, interligando quase todo o território brasileiro. Já em relação ao transporte ferroviário, o crescimento ficou abaixo do crescimento do PIB. Houve também desativação de vários quilômetros de linhas e as compras de vagões de cargas, carros de passageiros e trilhos foram pouco significativas.

Silveira (2007) também aponta que os vinte e um anos (1964 – 1984) de governo militar foram marcados pelo incentivo aos transportes, porém o modo férreo iniciou um processo vertiginoso de decadência. O autor (2007, p. 62) considera que, na década de 1970, “a concorrência com as estradas de rodagens, o direcionamento das verbas públicas para as grandes obras hidroelétricas, termoelétricas, transmissão de energia, indústria petroquímica e outras, deixaram restritos recursos para a RFFSA”.

De acordo com Silveira (2007, p. 63), esse contexto leva a RFFSA ao sucateamento, “essa época de decadência durou até metade da década de 1990

---

<sup>7</sup> A empresa Ferrovias Paulista S.A (FEPASA) foi instituída pelo decreto nº 10.410, de 28 de outubro de 1971 e é o resultado de um longo processo de estatização das ferrovias em São Paulo que, sob controle privado, começaram a dar prejuízos a seus proprietários. Tal processo foi iniciado em 1919 com a incorporação da Estrada de Ferro Araraquara e da Estrada de Ferro Sorocabana à administração estatal. (FEPASA, 2015)

quando as ferrovias entraram no Plano Nacional de Desestatização para serem concedidas à iniciativa privada”.

### **2.3 O processo de desestatização das Estradas de Ferro**

A partir de 1995, tanto o Brasil como em outros países periféricos, tem-se início um processo inverso àquele que marcou a primeira metade do século XX, o processo de desestatização do sistema ferroviário. Orientado por políticas neoliberais, produziram-se processos de concessões e a formação de monopólios através das fusões e aquisições no modo férreo.

Segundo Vencovsky (2011), a desestatização promoveu uma refuncionalização do sistema, até então sob o controle estatal, de modo que novos agentes impusessem suas novas necessidades e um renovado padrão de competitividade em transportes. Para o autor (2011, p. 43), a imposição de políticas neoliberais aos países latino-americanos nas décadas de 1980 e 1990 traduzia-se na imposição da “privatização ou concessão de empresas e serviços públicos à iniciativa privada, ou seja, a redução ou eliminação da presença do Estado na organização dos mercados e na regulação das infraestruturas de transportes, comunicações e energia elétrica”.

Para Silveira (2007), com esse contexto de discursos a favor das permissões e privatizações, o governo iniciou o sucateamento das empresas ferroviárias. A primeira medida refletiu na redução drástica dos investimentos estatais no setor. A população passa a apoiar as privatizações ao se deparar com a ineficiência do setor ferroviário. Empresas interessadas também passam a incentivar a desregulamentação, a privatização e a concessão dos setores de utilidade pública, em nome da economia de mercado.

Em Agosto de 1996, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento e Orçamento, divulga um texto de Sérgio de Azevedo Marques sobre a *Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro*. No início do documento é apresentada a seguinte ressalva: “o conteúdo

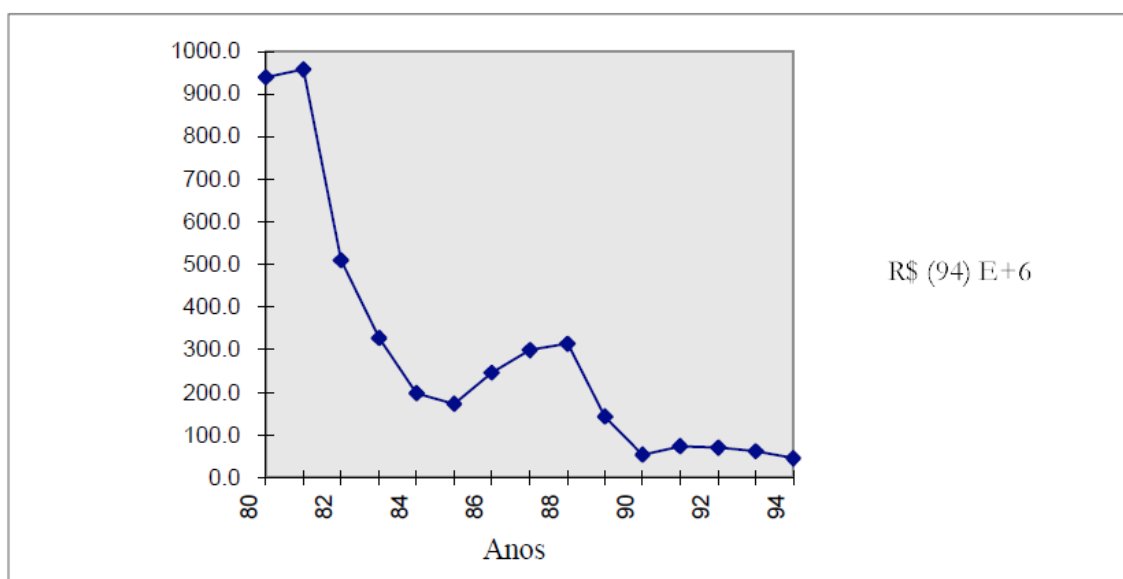
deste trabalho é da inteira e exclusiva responsabilidade de seu autor, cujas opiniões aqui emitidas não exprimem, necessariamente, o ponto de vista do ministério do planejamento e orçamento.”

Marques (1996, p. 5) traz em seu texto dados que revelam a crescente deficiência da infraestrutura do modal ferroviário e a sua defesa pelas políticas de privatizações:

O crítico estado dessas ferrovias não permitiu senão a montagem de um novo aparato legal e institucional, visando à abertura da exploração ferroviária à iniciativa privada, como oportunidade de negócios, de um lado, e a possibilidade, de outro, do reerguimento do sistema ferroviário, sob o modelo ideológico, centrado na reforma do Estado e na necessidade do incremento da eficiência global da economia, que ora se instala no país.

Marques (1996) chama a atenção para a necessidade de um “novo modelo que pudesse vir a capacitar os sistemas atuais da RFFSA e da FEPASA a níveis crescentes de eficiência”. E esse caminho logo é assinalado pela maior participação do capital privado no financiamento e na gestão dos serviços de transporte.

Segundo Marques (1996), nos anos de 1990 a 1993, os investimentos da RFFSA estacionaram em patamar de cerca de 40% da aplicação de 1989 e em 1994 caíram para o valor mais baixo desde 1980 [Figura 5].



**Figura 7 – RFFSA — Transporte de Cargas / Investimentos 1980 - 1994**  
Fonte: Marques (1996)

Segundo Vencovsky (2011, p. 58):

[...] a situação do sistema ferroviário pré-privatização era de abandono e não recebia mais investimentos e atenção do controlador, o Estado. Os “objetos técnicos”, a malha ferroviária e as relações entre os agentes participantes do sistema, não estavam mais sendo utilizados dentro do novo paradigma de competitividade e eficácia do mundo globalizado. Não serviam mais para as novas necessidades das empresas e da própria organização privada do território brasileiro.

Esse processo de privatização não foi um fenômeno isolado no sistema ferroviário e no Brasil, é um processo devido à globalização e à adoção do neoliberalismo como política global. Harvey (2004, p.130) afirma que a privatização é “o braço armado da acumulação por espoliação”. O objetivo das políticas do Estado se transformaram em “expropriação das terras comuns”. Harvey (2004, p.131) afirma:

Ativos de propriedade do Estado ou destinados ao uso partilhado da população em geral foram entregues ao mercado para que o capital sobreacumulado pudesse investir neles, valorizá-los e especular com eles. Novos campos de atividade lucrativa foram abertos e isso ajudou a sanar o problema da sobreacumulação, ao menos por algum tempo. Mas esse movimento, uma vez desencadeado, criou impressionantes pressões de descoberta de um número cada vez maior de arenas, domésticas ou externas, em que se pudesse executar privatizações.

Silveira (2002, p. 68) considera que a incapacidade do Estado brasileiro em investir em setores de infra-estrutura, como o ferroviário, trouxe algumas consequências expressas:

1) pela imagem de ineficiência medida pela produção estagnada e pela inapetência na competição intra e intermodal no mercado de transportes, 2) pelos seus déficits operacionais, 3) pela pressão por recursos fiscais compensatórios, 4) pela deterioração de seus níveis de serviços, 5) pelos desinvestimentos e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal (quando um novo modelo ideológico, centrado na reforma do Estado e na necessidade de incrementar a eficiência global da economia



alcança o país), 6) pela falta de congruência da RFFSA e da FEPASA às lógicas de entidade empresarial e, 7) por servir como instrumento da política de governo e outras.

Essas consequências teriam estimulado a crença de que as concessões iriam desonerar o Estado de encargos operacionais e reduziriam custos das atividades delegadas, estimulando a vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos.

Silveira (2007) chama a atenção para o fato de que esse discurso de desestatização, atrelado à constituição de um Estado “moderno e globalizado”, abre espaço para interesses particulares de grandes corporações econômicas estrangeiras e nacionais.

Formou-se, assim, o Conselho Nacional de Desestatização (CND) em 1995. Após estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Rede Ferroviária Federal S/A é incorporada ao Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído pela Lei nº 8.031 de 1990 e legislação complementar.

O governo federal dividiu as doze superintendências regionais da RFFSA [Figura 8], com 22 069 km, em seis malhas, compostas pelas Estrada de Ferro Tereza Cristina, Malha Centro-Leste, Malha Nordeste, Malha Oeste, Malha Sudeste e Malha Sul, conforme mostra a Tabela 7.

Com a divisão dessas superintendências regionais da RFFSA foram realizadas as vendas de concessões por meio de leilões, contornando a exigência de licitações públicas para a venda de bens do Estado.

Segundo Silveira (2007), a partir da entrega do modo ferroviário à iniciativa privada, houve diversas modificações na estrutura ferroviária nacional, consubstanciadas por uma série de fusões, aquisições e formações de monopólios. Nesse sentido, os consórcios vencedores transformaram-se em concessionárias, formando diversas empresas ferroviárias.

**Tabela 7 – Composição da Rede Ferroviária Federal S/A antes do processo de concessão iniciado em 1995**

Malha	Superintendências Regionais (SR)	Sede das SR	Ferrovias após a concessão	Extensão
Tereza Cristina	SR – 9	Tubarão/SC	Ferrovias Tereza Cristina	169
Malha centro- leste	SR – 2	Belo Horizonte/MG	Ferrovias Centro Atlântica	7.207
	SR – 7	Salvador/BH		
	SR – 8	Campos/RJ		
Malha nordeste	SR – 1	Recife/PE	Companhia Ferroviária do Nordeste	4.654
	SR – 11	Fortaleza/CE		
	SR – 12	São Luiz/MA		
Malha oeste	SR – 10	Bauru/SP	Ferrovias Novoeste	1.621
Malha sudeste	SR – 3	Juiz de Fora/MG	MRS Logística	1.633
	SR – 4	São Paulo/SP		
Malha sul	SR – 5	Curitiba/PR	Ferrovias Sul Atlântico	6.785
	SR – 6	Porto Alegre/RS		
<b>Total</b>	<b>Administração Geral (AG)</b>	<b>Rio de Janeiro/RJ</b>	<b>Todas administradas pela RFFSA</b>	<b>22.069</b>

Fonte: Silveira (2003)



**Figura 8 – Superintendências Regionais RFFSA - 1991**

Fonte: Centro Oeste Brasil - <http://vfco.brazilia.jor.br/>

Além das malhas ferroviárias, de acordo com Silveira (2007, p.150), entraram no Programa Nacional de Desestatização, entre 1991 e 1999:

[...] o sistema petroquímico, o ramo siderúrgico, as indústrias de fertilizantes, o setor elétrico, o ramo de telecomunicações, o subsetor portuário e outras empresas, como a Mafersa e a Embraer, por meio de programas de privatizações e concessões de áreas, de instalações, da exploração de serviços e exploração de recursos naturais.

Segundo Silveira (2007), a concessão e a privatização de muitos desses serviços aconteceram de maneira equivocada, tendo o sentido de entrega do patrimônio público e desnacionalização. Isso porque o autor considera que o Estado, já enfraquecido, não dispõe de controle administrativo desses serviços. Ainda segundo Silveira (2007), a fiscalização acaba sendo realizada por agências reguladoras que atendem mais aos interesses das empresas privadas do que aos públicos.

Para a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2016), a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização através do Decreto n.º 473/92, propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo também resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 07/12/99.

De acordo com a ANTT, a ALL (Latina Logística do Brasil S.A), anteriormente denominada Ferrovias Sul Atlântico S.A., obteve a concessão da Malha Sul pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. no leilão realizado em 13/12/96. A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 21/02/97, publicado no Diário Oficial da União de 24/02/97. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/03/97.

Para Silveira (2007), apesar da suposta preocupação em evitar monopólios durante o processo de desestatização das ferrovias, na prática isso não surtiu efeitos porque o que se notou logo após a realização dos leilões foi um sistema controlado por três grandes grupos: ALL, CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) e Brasil Ferrovias.

**Tabela 8 – Concessão da Malha Sul**

<b>Área de Atuação:</b>	Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná
<b>Extensão das Linhas:</b>	6.586 km Bitola 1,00: 6.575 km Bitola 1,44: 11 km
<b>Pontos de Interconexão com Ferrovias</b>	
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.	Pinhalzinho-PR Ourinhos-SP
FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.	Guarapuava-PR
AFE - Administracion de Ferrocarriles del Estado Uruguay	Santana do Livramento-RS
Ferrocarril Mesopotamico General Orquiza Argentina	Uruguaiana-RS
<b>Pontos de Interconexão com Portos</b>	
Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC, Porto Alegre-RS, Rio Grande-RS e Estrela-RS (Terminal Hidroviário)	

Fonte: ANTT (2016)

Para Silveira (2002), o edital de concessão realizado no setor ferroviário teve, como principais exigências, a diminuição dos acidentes, o aumento da quantidade de produtos transportados, os investimentos na melhoria dos equipamentos ferroviários (dormentes, trilhos, locomotivas, vagões, etc.) e a construção de novas linhas. Mas o que ocorreu, segundo o Sindicato dos Ferroviários, foram demissões em massa, diminuição da quantidade de cargas transportadas, aumento do número de acidentes em 15%, desativação de importantes trechos regionais e, o que é pior, formaram-se oligopólios no setor, como é o caso da ALL.

Silveira (2002) também ressalta que uma das falhas do edital de concessão realizado pelo governo foi a permissão para que os equipamentos utilizados no

sistema ferroviário pudessem ser comprados de empresas estrangeiras. Nesse sentido, desestimulou-se o crescimento das indústrias de equipamentos nacionais.

Segundo Vencovsky (2011), mais do que atender aos objetivos do PND, a privatização colocou à disposição dos agentes hegemônicos o controle dos sistemas de transporte, aumentando sua possibilidade de definir a dinâmica do mercado e a valorização/desvalorização de regiões, atividades econômicas e empresas.

Pompermayer et al (2012) consideram que o Ministério dos Transportes continuou assumindo papel importante na formulação da estratégia de longo prazo, mas a operação está majoritariamente nas mãos de empresas privadas. A concessão, a fiscalização e as regras de operação tornaram-se atribuições da ANTT.

A ANTT foi criada por força da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e implantada mediante a edição do Decreto nº 4.130 de 13 de junho de 2002 para atuar na regulação e fiscalização de transportes rodoviários, ferroviários e dutoviários no Brasil. É o órgão responsável pela gestão dos serviços de transporte ferroviário em malha ferroviária concedida, entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território. A Agência pôde atuar como intermediária nas relações entre o Estado e os operadores privados, utilizando como parâmetros principais o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a salvaguarda dos interesses da sociedade diante da prestação privada de um serviço público por delegação.

Segundo Pompermayer et al (2012, p. 3)

O principal instrumento de relacionamento entre a ANTT e as empresas concessionárias é o contrato de concessão. Seu fundamento jurídico decorre dos leilões realizados à luz da Lei nº 8.666/1993 (licitações e contratos) e são regidos pelas Leis nº 8.987/1995 (concessões e permissões) e nº 9.074/1995 (outorga e prorrogação de permissões) e pelo Decreto nº 1.832/1996 (RTF).

De acordo com Pompermayer et al (2012), esses contratos de concessão tinham cláusulas comuns, como por exemplo, o objeto relacionado à exploração e desenvolvimento do transporte de cargas em ferrovias, a duração das concessões (30 anos), a forma e o valor do pagamento, as obrigações e os direitos das partes,

entre outras. Além do contrato de concessão, existe o contrato de arrendamento, onde são definidos os valores a serem pagos pelas concessionárias pela utilização dos ativos cedidos pela União em função da privatização das malhas da RFFSA.

A partir do contexto do processo de desestatização das Estradas de Ferro no Brasil, podemos nos inclinar à análise de como a Estrada de Ferro do Paraná foi “pinçada” pelo turismo e hoje é conhecida como a Ferrovia da Serra do Mar Paranaense. Nesse sentido, o objeto de análise do próximo capítulo é o entendimento do turismo como atividade econômica e a concepção de como o espaço de circulação se torna objeto de uso turístico.

### **3 A FERROVIA DA SERRA DO MAR PARANAENSE E O SEU USO TURÍSTICO**

### 3.1 Turismo como atividade econômica

Carlos (1999) chama a atenção para as profundas transformações ocorridas no final do século XX, transformações nas relações espaço-temporais implicando novo modo de pensar a realidade. A autora considera que a universalização do capitalismo tenha conduzido uma nova ordenação e hierarquização do espaço mundial.

Segundo Carlos (1999, p. 174), “as mercadorias e os objetos mudaram de sentido, posto que, em vez de designar coisas simples, articuladas com o universo da necessidade imediata, criam-se cada vez mais mercadorias que são estratégias e políticas, como no caso específico do espaço.”

Nesse sentido, segundo Carlos (1999), o que se vê é a transformação do espaço em mercadoria, condição que articula o movimento de espaço de consumo a consumo do espaço. Tal mudança na essência do conceito, até então entendido como “espaço” para reprodução, revela o movimento da transformação do uso em troca. O valor de troca, portanto, impera sobre o valor de uso e o turismo leva tal condição ao seu ápice. Segundo Carlos (1999, p. 178):

Nesse processo, o espaço produzido serve cada vez mais às necessidades da acumulação. Por sua vez, as relações de produção que engendram as atividades de repartição e consumo realizam-se sob a égide da liberdade e igualdade, sob a lei do reprodutível, do repetitivo, anulando as diferenças no espaço e no tempo, destruindo a natureza e o tempo social. Essa ideia está na origem da discussão dos espaços turísticos e de lazer produzidos a partir de estratégias da reprodução, num determinado momento da história do capitalismo e que se estende cada vez mais ao espaço global, criando novos setores de atividade, dentre eles o turismo, como extensão das atividades produtivas. O turismo representa a conquista de uma importante parcela do espaço que se transforma em mercadoria (e que entra no circuito da troca), como é o caso de praias, montanhas e rios, tornando-se um novo e rentável ramo da atividade produtiva, sob essa determinação.



Carlos (1999) considera que o turismo, enquanto atividade econômica se articula à tendência de transformação do espaço em mercadoria e, portanto, traz profundas mudanças, visto que é uma atividade que redefine suas singularidades e reorienta seu uso.

No que tange ao espaço das metrópoles contemporâneas, Santos (2006, p. 101) afirma que estas “vem passando por sucessivas transformações em sua forma física e em seus significados para os processos de acumulação do capital e para a vida das sociedades urbanas”. O modo de produção capitalista é quem concebe a produção do espaço e a qual não se apresenta simplesmente como um desenvolvimento cego, e sim, sendo constituído como um desenvolvimento estratégico.

Ao discutir a relação entre a divisão do trabalho e o espaço construído, Santos (1994) afirma que entre esses elementos permeiam decisões políticas, cabendo aos atores do jogo político as determinações da reorganização do espaço na constituição do processo de atribuição de valores novos aos objetos geográficos.

Essa diferenciação entre os lugares não ocorre de forma aleatória, de acordo com Santos (2006, p. 114), “ao mesmo tempo em que é necessário produzir espaços com potencial ou em franco processo de valorização, há que se produzir um estoque territorial para futuros investimentos”.

Botelho (2007) afirma que o espaço passa a ter cada vez maior importância para o capital, sendo influenciado pela dinâmica do modo de produção capitalista. Nesse sentido, para garantir a reprodução ampliada do capital, o espaço assume papel fundamental na troca, tornando o espaço uma mercadoria.

No turismo, verificam-se os processos constitutivos de certos fragmentos do espaço historicamente produzidos, sendo apropriados de modo a atender as condições para a reprodução dessa atividade econômica. Representa, portanto, o capital alterando os objetos e as formas com a instalação de hotéis e pousadas, a implementação de vias de circulação para garantir o fácil acesso a esses espaços, o desenvolvimento dos meios de comunicação para garantir a maior “visibilidade”, entre outros elementos.

Segundo Carlos (2007, p. 63), “cada vez mais o espaço é produzido por novas indústrias como aquela do turismo, e deste modo praias, montanhas e campo entram no circuito da troca, apropriadas privativamente, enquanto áreas de lazer para quem pode fazer uso delas”.

Para Santos (2006), as formas de atuação do Estado se voltam às necessidades do capital, assim são estabelecidas novas formas de atrair investimentos para que ocorra o processo de valorização do espaço.

Cruz (2006, p. 202) considera o turismo “[...] uma prática social que tem o espaço como principal objeto de consumo e, cooptada pelo mercado, assumiu, ao longo do tempo, as mais variadas diversificações [...]”. A partir desse entendimento, é possível elucidarmos que o turismo, enquanto atividade econômica e prática social se realiza sob a égide de quatro principais agentes: o Estado, o mercado, o turista e a sociedade local.

O Estado é considerado o mais importante produtor dos espaços para o turismo, criador, em grande parte, da materialidade requerida pela atividade do turismo, além de assumir papel normatizador. Segundo Cruz (2007, p. 10), “subserviente ou não ao mercado, o Estado tem uma inquestionável hegemonia na produção do espaço, dado seu papel de ente regulador das relações sociais e de provedor de infra-estruturas”.

Cruz (2007) também aponta que as ações públicas não se restringem ao plano da materialidade. Ocorre também a capacitação profissional para o setor de turismo além do marketing público das localidades turísticas.

Não apenas a esfera estatal é responsável pela articulação dos espaços objetivando a constituição de lugares turísticos, mas também é necessário relacionarmos o interesse da iniciativa privada, ou seja, o mercado influenciando esse movimento de valorização para o desenvolvimento do turismo. Para Carlos (1999, p. 179):

O turismo representa a conquista de uma importante parcela do espaço que se transforma em mercadoria (...). Nesse sentido os lugares passam a ter existência real através da sua trocabilidade, através da atividade dos

promotores imobiliários que se servem do espaço como meio voltado à realização da reprodução.

Segundo Cruz (2006, p. 202), “o que está por trás da banalização do conceito de turismo são estratégias mercadológicas e de *marketing* que veem os indivíduos como não mais que consumidores e o espaço não mais que uma mercadoria”.

Para Carlos (1999), o espaço-mercadoria, e sua condição de estar cada vez mais preso ao universo da troca, impõe importantes transformações no plano do uso e do consumo do espaço. O processo de comercialização e especulação em torno do espaço se acentua e, segundo Carlos (1999, p. 178) “o espaço produzido serve cada vez mais às necessidades da acumulação”.

O Estado utiliza o discurso do turismo como oportunidade para gerar empregos em lugares afastados dos grandes centros e para movimentar economias locais estagnadas por meio da distribuição de renda. Nesse discurso político, o Estado assume o papel da busca pelo desenvolvimento turístico em benefício da população e passa a propor políticas públicas e estratégias nacionais para o incremento da atividade.

Segundo Cruz (2005, p. 30), a partir dos anos 90 é possível notar a “crescente importância atribuída à atividade econômica do turismo, que passa a ser vista como engendradora de processos de desenvolvimento regional e, conseqüentemente, como instrumento minimizador de (históricas) desigualdades regionais”.

Para Silveira (1997, p. 37), “essa produção material dos lugares é a causa e conseqüência da produção imaterial do turismo”. Dessa forma, segundo a autora, são criadas aptidões paisagísticas dos lugares turísticos, sendo, portanto uma manifestação da psicosfera. Para a autora (1997, p. 37), “entendemos por essa aptidão um conjunto de dados psiconaturais e técnicos de um lugar que constituem o domínio do visível, isto é, a paisagem”.

A atividade do turismo, ao longo do tempo, tem demonstrado ocupar um papel central nesse processo. Muitas das transformações ocorridas em algumas localidades sofrem influência direta desta atividade, sendo muitas vezes, em certa

medida, controladas por ela. Inicialmente relacionado estritamente à prática do lazer e ao simples deslocamento espacial, o turismo passa a ser comumente atrelado às transformações não apenas visuais, mas também econômicas e sociais de um lugar como um todo.

É relacionado à produção do espaço que o turismo como atividade econômica apresenta suas características de forma mais clara. Trata-se, portanto, de um processo espacialmente seletivo e marcado por algumas características próprias, que diferem das lógicas existentes em outras localidades, mais influenciadas por atividades industriais, por exemplo. Cidades em que o turismo constitui atividade importante apresentam uma forma de organização específica porque são organizadas não para a produção, mas para o consumo de bens e serviços, como aponta Luchiari (2005). Esta atividade deve ser analisada em sua complexidade inserida na realidade construída por relações sociais desiguais e excludentes.

Segundo Cruz (2007, p. 11):

O uso turístico do espaço leva à formação do que temos habitualmente chamado de “território turístico”, quer dizer, porções do espaço geográfico em que a participação do turismo na produção do espaço foi e ainda é determinante. O uso das aspas se faz necessário porque, teoricamente, não há território que seja adjetivamente turístico. O que existe, de fato, são “usos turísticos do território”, ou seja, porções de espaço apropriadas por diferentes fins, incluindo-se e destacando-se a atividade do turismo.

O uso turístico de determinada porção do espaço abre a prerrogativa de que lugares sejam “inventados” como lugares de visitação. Trata-se de um processo altamente seletivo, marcado pelo intenso investimento em ativos fixos e relacionado a questões paisagísticas e de mercado. Nesse contexto, a materialidade historicamente produzida é apropriada pelo turismo, ao mesmo tempo em que este fomenta a produção de novas materialidades.

### 3.2 O uso turístico do Trem da Serra do Mar Paranaense

No que tange ao transporte ferroviário, a área de atuação da ANTT corresponde às seguintes diretrizes: exploração da infraestrutura ferroviária; prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas e prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros.

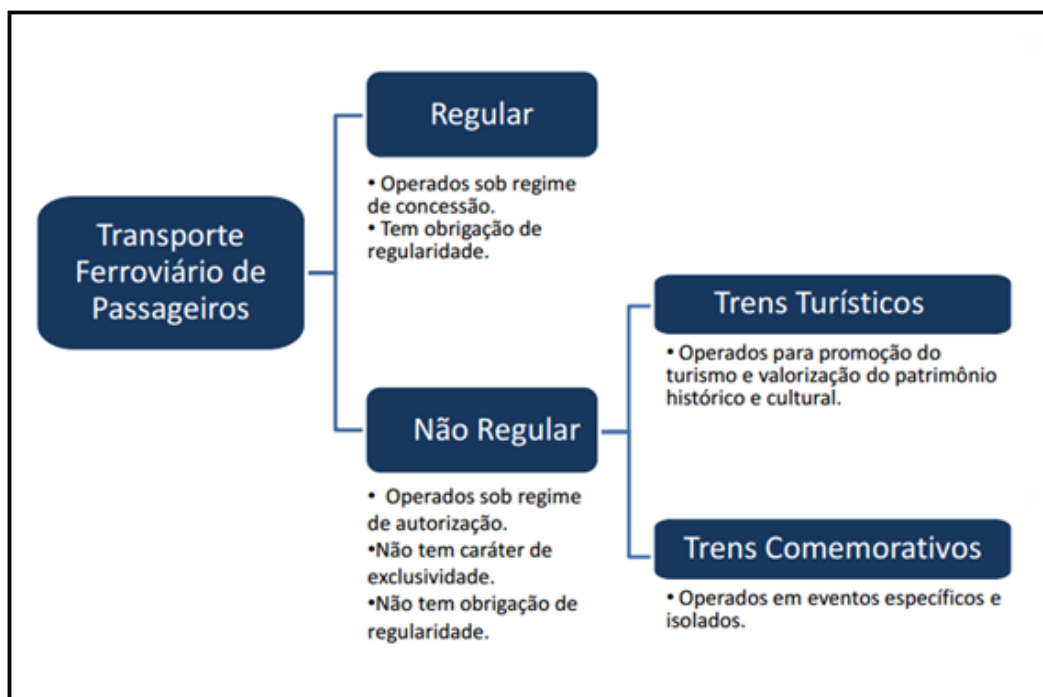
Sobre as competências da ANTT (2016) são elencadas:

CONCESSÃO: ferrovias, rodovias e transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura.

PERMISSÃO: transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e ferroviário não associados à exploração da infraestrutura.

AUTORIZAÇÃO: transporte de passageiros por empresa de turismo e sob regime de fretamento, transporte internacional de cargas , transporte multimodal e terminais.

Segundo a ANTT (2016), a prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros pode ser caracterizada como regular ou não regular. O transporte ferroviário regular, também denominado “trem regular ou regional”, tem sua outorga realizada por meio de concessão, enquanto o não regular, também denominado “trem turístico, cultural e comemorativo”, tem sua outorga realizada por meio de autorização. O transporte ferroviário de passageiros é subdividido conforme esquema representado na *Figura 7*.



**Figura 9 – Transporte Ferroviário de Passageiros**

Fonte: ANTT (2016)

Com relação ao transporte ferroviário não regular, a ANTT emitiu a Resolução nº 359 de 26 de novembro 2003, por meio da qual estabelece os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. Segundo a ANTT os trens turísticos e os histórico-culturais caracterizam-se por contribuírem para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias e operam durante todo ano, enquanto os trens comemorativos caracterizam-se pela realização de um evento específico e isolado.

Segundo a Revista Ferroviária (2003):

A Resolução tem 20 artigos. Nas considerações iniciais, o texto assinala que é atribuição específica da ANTT contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com instituições associadas à cultura nacional. Além disso, lembra que os contratos estabelecem a obrigação das concessionárias de assegurar a passagem de trens de passageiros. A partir do artigo 2º, a Resolução define o passo-a-passo para que os interessados venham a obter a autorização da

ANTT para operar um Trem Turístico e/ou Cultural. A Resolução determina, ainda, que seja firmado um Contrato Operacional Específico entre a concessionária ou detentora da via e o agente que receber a autorização para explorar o serviço de Trem Turístico e/ou Cultural. O contrato deverá conter informações relativas aos trechos ferroviários utilizados; o valor acordado entre as partes para a remuneração do uso da infra-estrutura ferroviária e das instalações; a composição do trem; as estações a serem utilizadas; o nome dos responsáveis pela operação e manutenção dos equipamentos e dos responsáveis por eventuais acidentes. Em benefício da segurança, a autorização só será concedida após fiscalização operacional da via e do material rodante.

Entre 2004 e 2015 foram implantados 24 trens turísticos em oito estados (MG, RS, SC, PR, MS, SP, ES e RJ).

**Tabela 9 – Trens Turísticos e Culturais autorizados no período de 2004 a 2015**

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA	RESOLUÇÃO	PUBLICAÇÃO
São João Del Rei/Tiradentes	MG	12 km	Ferrovias Centro Atlântica - FCA	468	22/03/2004
São Lourenço/Soledade de Minas	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.675	28/04/2008
Passa Quatro/Coronel Fulgêncio	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.688	08/05/2008
Ouro Preto/Mariana	MG	18 km	Ferrovias Centro Atlântica - FCA	4.433	01/10/2014
Bento Gonçalves/Carlos Barbosa	RS	48 km	Empresa Giordani Ltda.	484	05/04/2004
Tubarão/Imbituba/Urussanga	SC	159 km	Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	965	25/05/2005
Rio Negrinho/Rio Natal	SC	42 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.545	04/08/2006
Piratuba/Marcelino Ramos	SC/RS	26 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	1.583	21/08/2006
Ponta Grossa/Guarapuava/Cascavel	PR	505 km	Serra Verde Express Ltda.	2.685	08/05/2008
Campo Grande/Indubrasil (km 859) a Corumbá (km 1.300)	MS	441 km	Serra Verde Express Ltda.	3.045	27/02/2009
Brás/Mooca	SP	3 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.293	01/02/2006
Campinas/Jaguariúna	SP	23,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária -	1.549	04/08/2006

			ABPF		
Prolongamento Campinas/Jaguariúna	SP	1,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.649	10/10/2006
Assis/ Paraguaçu Paulista/Quatá	SP	60 km	Prefeitura de Paraguaçu	2.636	07/04/2008
Paranapiacaba	SP	304 m	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.892	22/09/2008
Rio Grande da Serra/Paranapiacaba	SP	12 km	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos -CPTM	3.556	09/08/2010
Estação de Viana (km 613,7)/Estação de Araguaia (km 567,7)	ES	46 km	Serra Verde Express Ltda.	3.374	12/01/2010
Morretes/Antonina	PR	17 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.494	03/07/2006
São José do Rio Preto/Eng. Schmitt	SP	10,5 km	Pref. de São José do Rio Preto	2.459	07/12/2007
Paraíba do Sul/Cavarú	RJ	14 km	Prefeitura de Paraíba do Sul	508	30/04/2004
Rio Pardo /Cachoeira do Sul	RS	56 km	Movimento Civil de Preservação Ferroviária - MCPF	716	31/08/2004
Campo Grande/Corumbá	MS	459,58 km	Agência de Gestão e Integração de Transportes - AGITRAMS	509	06/05/2004
Montenegro/Guaporé/Estrela	RS	106 km	Ferrotur Passeios Turísticos Ltda.	2.922	17/10/2008
Guararema/Luiz Carlos	SP	5,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	4.688	30/04/2015

Fonte: ANTT (2016)

Atualmente, existem quatro linhas de trens regulares, todavia de uso majoritariamente turístico, e, portanto, em contradição com a classificação de transporte ferroviário no Brasil conforme ANTT [Tabela 9]. Essa é a classificação destinada ao Trem da Serra do Mar Paranaense, operacionalizada no trecho Curitiba/Morretes, objeto desse estudo.

**Tabela 10 – Trens Regulares de uso turístico**

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA	CONCESSIONÁRIA
Corcovado/Cosme Velho	RJ	3,8 km	ESFECO Administração Ltda.	
Curitiba/Morretes/Paranaguá	PR	110 km	Serra Verde Express Ltda.	América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL
Parauapebas/São Luis	PA/MA	870 km	Estrada de Ferro Carajás – EFC	
Vitória/Belo Horizonte	ES/MG	664 km	Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM	

Fonte: ANTT (2016)



Importante salientar que a estruturação do uso turístico da Estrada de Ferro do Paraná está relacionada ao processo de concessão do transporte ferroviário no Brasil. Segundo Allis (2006, p. 165):

Os trâmites para a concessão do transporte de passageiros seguiram pari passu o de cargas, de forma a tentar garantir que o serviço não fosse negligenciado posteriormente. Em análise inicial, o transporte de passageiros poderia ser considerado secundário frente às premências logísticas para uma política baseada em exportação de bens primários – essencialmente soja.

Segundo Allis (2006), dessa maneira seguiu-se o processo de concessão da Estrada de Ferro do Paraná e os serviços de transporte de passageiros foi concedido à iniciativa privada com apenas quatro meses de diferença em relação ao de cargas. Em dezembro de 1996 a Ferrovia Sul-Atlântico venceu o leilão para a concessão da Malha Sul; mais tarde a empresa passou a se chamar ALL – América Latina Logística. Já em março de 1997 o consórcio responsável pelo transporte de passageiros assinou contrato com a RFFSA, resultado da licitação ocorrido em 1996.

Na licitação, o consórcio era formado por três empresas: Higiserv Grupo de Serviços, BWT Operado de Turismo e Obra Prima S/A Tecnologia e Administradora de Serviços. Formou-se, portanto, o Consórcio Pontal do Paraná Ltda. para a prestação de serviços de transporte ferroviário de trens de turismo, cujo nome fantasia é Serra Verde Express.

Segundo Allis (2006), o contrato teve de ser firmado por três partes: a Consórcio Pontal do Paraná Ltda., a RFFSA – defendendo os interesses do patrimônio público edificado e não concedido à operação privada – e a Ferrovia Sul-Atlântico. Esta última acordando com o uso compartilhado pela mesma malha do transporte de carga.

O Contrato de Concessão de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Trens de Turismo – contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97 –, de 27 de março de 1997, tem por objeto o serviço de transporte ferroviário de pessoas para viagens turísticas entre as cidades de Curitiba e Paranaguá.

Para a execução dos serviços descritos no contrato, a RFFSA concedeu o uso de locomotivas e carros de passageiros, a serem adaptados pelo Consórcio Pontal do Paraná Ltda. para o uso turístico. Além disso, a RFFSA também colocou à disposição áreas referentes às estações ferroviárias que não estavam sob concessão da ALL.



**Figura 10 – Trem da Serra do Mar Paranaense**  
Fonte: Serra Verde Express (2016)

No Termo de Concessão de Uso foram incluídas quatro estações: Estação Curitiba, parcela da Estação Marumby, parcela da Estação de Morretes e parcela da Estação Paranaguá. Também foram concedidas áreas destinadas à venda de passagem, atendimento aos passageiros, manutenção e estacionamento dos equipamentos.

De acordo com a Serra Verde Express (2016) estavam inclusos “03 Litorinas (automotrizes, carruagens de passageiros com motor próprio, que assenta e desliza sobre os carris das estradas de ferro), 01 Auto de linha (veículo ferroviário de pequeno porte, utilizado para inspeção e conservação da via permanente), 18 carros

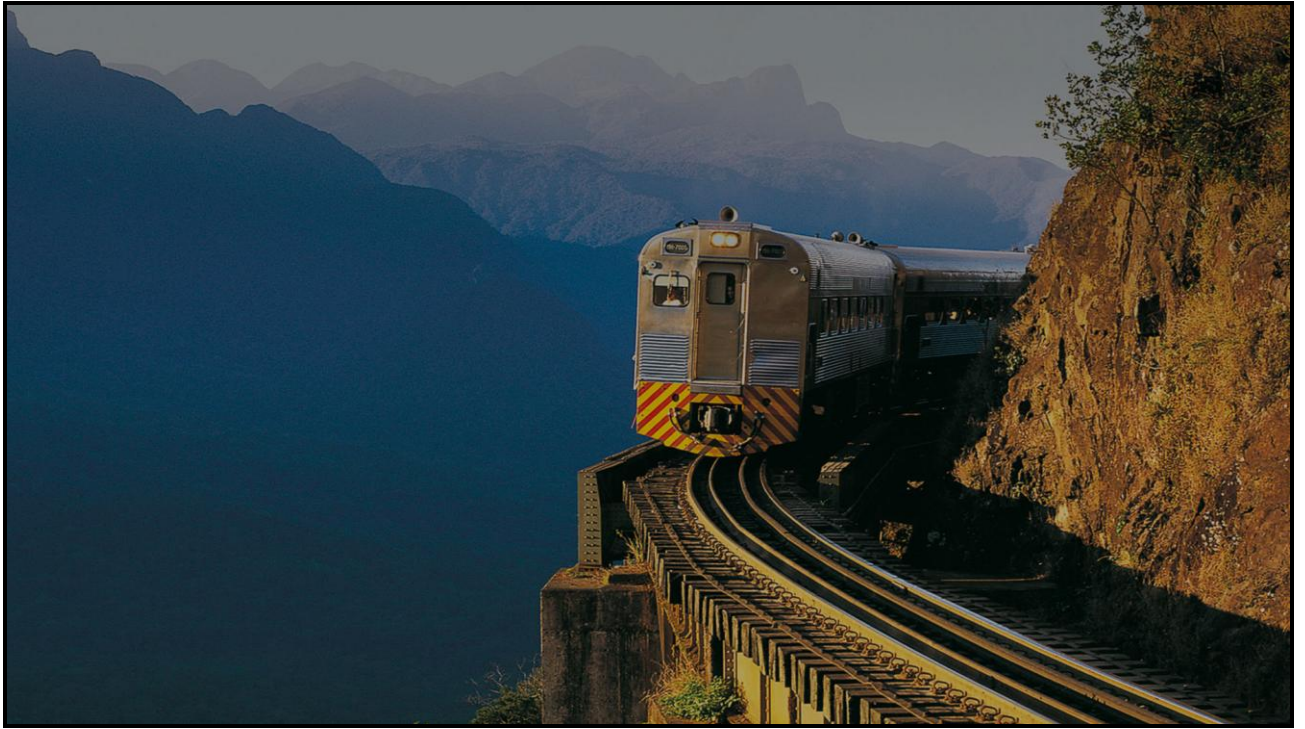
de Passageiros, 01 Vagão bagageiro, 800 m<sup>2</sup> de Oficinas, Estação de Curitiba, Estação Eng. Lange, 14m<sup>2</sup> Estação de Morretes.”

Allis (2006) chama a atenção para o fato de que não é mencionada qualquer cláusula relacionada à restauração e manutenção das estruturas físicas imóveis. São mencionadas apenas as obrigações com o material rodante concedido, ou seja, locomotivas, carros de passageiros e automotrizes. De acordo com os itens 4.3 e 4.4 da cláusula Quarta do Contrato n° 01/ERCUB/RFFSA/97, a Contratada tem por obrigação:

4.3 – Apresentar, sob sua responsabilidade, e ônus, os projetos de modernização dos carros e automotrizes, ou as suas condições de recuperação, submetendo-os para a aprovação da RFFSA; 4.4 – Realizar, sob sua responsabilidade, e ônus, os projetos de modernização dos carros e automotrizes, ou as suas condições de recuperação, submetendo-os para a aprovação da RFFSA.

Segundo a Serra Verde Express (2016):

A assinatura do contrato pela Serra Verde Express aconteceu no dia 1º de março de 1997. Porém, devido à necessidade profunda de restauração dos vagões, a primeira viagem ocorreu apenas no dia 1º de maio do mesmo ano, com quatro vagões totalmente recompostos em operação. Ao longo do ano, os outros vagões foram sendo restaurados e, no início do ano seguinte, a Serra Verde Express conseguiu operar com sua composição máxima.



**Figura 11 – Trem da Serra do Mar Paranaense**

Fonte: Serra Verde Express (2016)

Ainda quanto às obrigações da contratada, sobre a forma de pagamento, é descrito no Contrato um Valor Fixo Mensal e ainda um Valor Mensal Variável, equivalente a participação de 30,2% na receita obtida com a venda de passagens de trens e automotrizes. O Edital especificava as condições para reajustamento dos preços previstos no Contrato.

Isso denota que esta ferrovia turística se desenvolve sem exclusividade, motivo pelo qual remunera a América Latina Logística S/A mensalmente e proporcionalmente ao fluxo de passageiros. Também como parte das obrigações, o contrato previa a meta de níveis mínimos de transporte de passageiros nos cinco primeiros anos (*Tabela 11*), devendo prover os recursos necessários para alcançar esses números.

**Tabela 11 – Serra Verde Express: meta de passageiros**

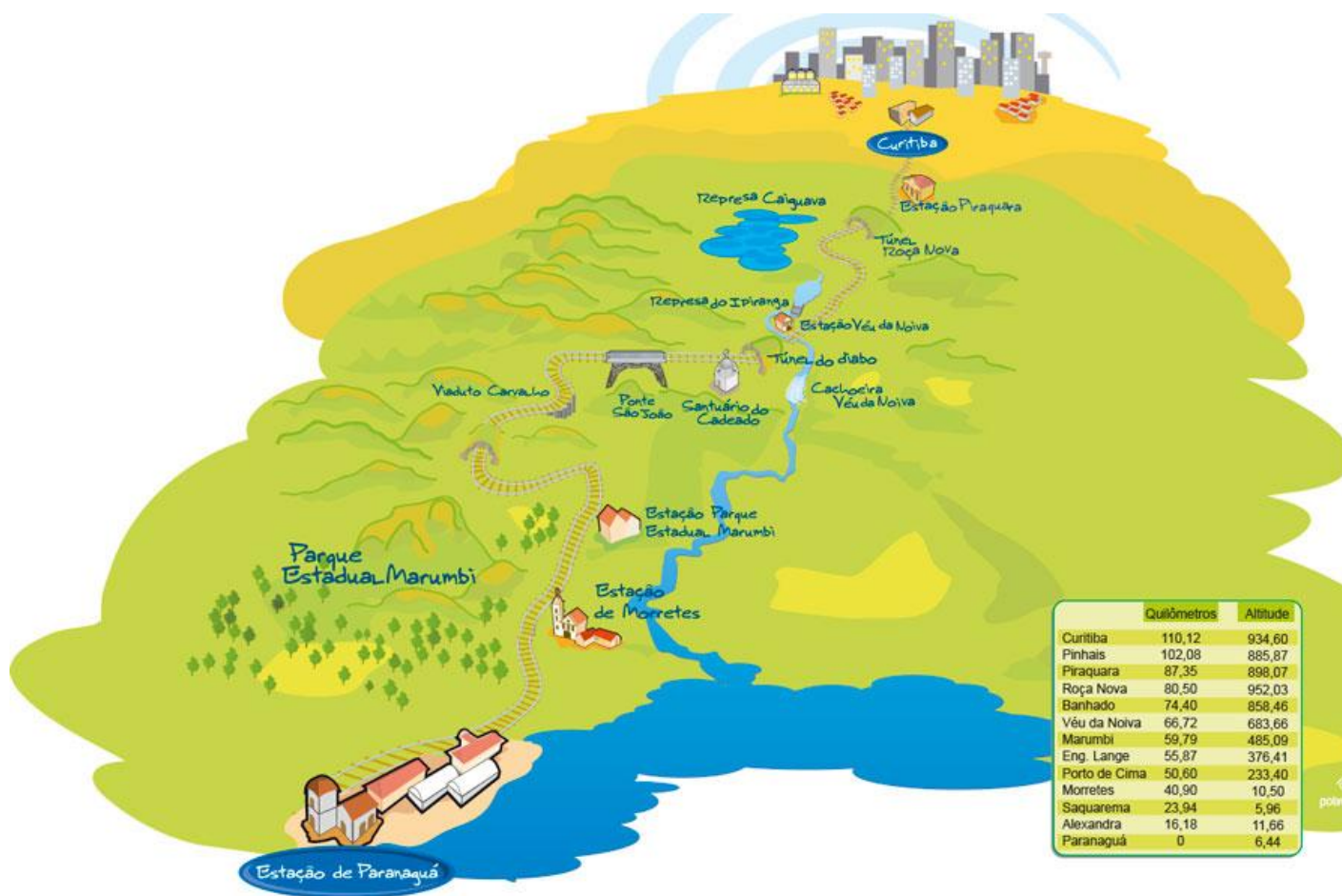
<b>Ano</b>	<b>Automotrizes</b>	<b>Trens de Passageiro</b>	<b>Total</b>
<b>1997</b>	21 000	140 000	161 000
<b>1998</b>	25 000	180 000	205 000
<b>1999</b>	27 000	200 000	227 000
<b>2000</b>	29 000	200 000	229 000
<b>2001</b>	31 000	200 000	231 000

Fonte: Adaptado do Contrato n° 01/ERCUB/RFFSA/97

Com o Termo de Concessão de Uso, a Serra Verde Express passou a operar trens turísticos num trecho de 110 quilômetros. Atualmente o Trem da Serra do Mar Paranaense parte diariamente de Curitiba rumo à cidade de Morretes, sendo aproximadamente 3 horas de viagem.

Segunda a Serra Verde Express (2016):

A malha ferroviária entre Curitiba e Paranaguá é dividida entre duas empresas distintas: a Serra Verde Express, responsável pelo transporte turístico de passageiros, que detém o direito de duas faixas de descida (uma para o trem e outra para a Litorina) e duas de subida, todas com horários pré-determinados e diários - sendo assim um trem regular, ou seja, trem de turismo que possui frequência diária, com horário fixo de partida e chegada em ambos os sentidos (descida e subida da serra); e a América Latina Logística (ALL), empresa responsável pela operação da carga, manutenção das vias, controle do CCO (Centro de Controle de Operações) e cessão das locomotivas para tração do trem turístico - a Litorina, por ser uma auto-motriz, é de total responsabilidade da Serra Verde Express.



**Figura 12 – Infográfico**

Fonte: Serra Verde Express (2016)

Segundo a Serra Verde Express (2016), a composição inteira do Trem da Serra do Mar pode chegar a 21 carros de passageiros, divididos em quatro categorias de classes e a capacidade total de transportar 1.104 passageiros por viagem. As quatro categorias de classes são as descritas abaixo:

*Classe Econômica:* Sem serviço de bordo e guia, com poltronas de plástico é mais utilizada como meio de transporte.

*Classe Turística:* Serviço de bordo com 01 água ou 01 refrigerante e 01 kit lanche incluso, guia português e poltronas almofadadas.

*Classe Executiva:* Serviço de bordo com água, refrigerante e cerveja a vontade e kit lanche incluso, guia bilíngue e poltronas almofadadas.

*Vagão Camarote*: 6 cabines exclusivas com 8 lugares (cabine com 08 poltronas e uma mesa) cada e 1 cabine exclusiva com 4 lugares (cabine com 04 poltronas de costas e sem mesa). Janelas Panorâmicas. Serviço de bordo com água, refrigerante e cerveja, kit lanche e guia bilíngue. Independentemente do número de pessoas, o valor da cabine é único.

A *Tabela 11* apresenta a meta de números de passageiros estipulada no contrato de Concessão e Uso para os cinco primeiros anos. Porém, o que se vê na realidade, comparando-se com os valores da *Tabela 12*, é que o número total de passageiros não foi atingido. Em 2001, por exemplo, o contrato previa o transporte de 231 mil pessoas, porém foram transportados pouco mais de 110 mil passageiros.

**Tabela 12 – Serra Verde Express: Passageiros transportados 1997 – 2006**

Ano	Total
1997	51.542
1998	120.150
1999	117.710
2000	105.276
2001	110.391
2002	125.333
2003	134.205
2004	124.056
2005	136.815
2006	138.305

Fonte: Allis (2006) e Serra Verde Express (2016)

Em 2006, a Revista Ferroviária divulgou noticiário sobre a situação da Serra Verde Express, a qual passava por um processo de reestruturação administrativa:

Depois de nove anos de prejuízos, a Serra Verde Express, empresa que opera a linha ferroviária de turismo de Curitiba a Morretes e Paranaguá, no litoral do Paraná, deve fechar 2006 com o primeiro lucro desde que assumiu a concessão, em 1997. Após um processo de reestruturação - que incluiu a saída de dois dos três sócios que faziam parte do consórcio original e investimentos de R\$ 10 milhões - a empresa espera crescer 10% em 2006.

"No ano passado tivemos ainda um prejuízo de R\$ 400 mil, mas em 2006 deveremos consolidar a operação com o primeiro resultado no azul", diz Adonai Aires de Arruda, presidente da concessionária e do grupo HigiServ que controla a empresa.

No início de 2007, seguindo a Resolução ANTT nº 1.884 de 14/03/2007, a Serra Verde Express conseguiu a renovação da concessão por mais 10 anos. Após renovação, foram realizados investimentos e como resultado é possível notar o aumento do número de passageiros transportados.

**Tabela 13 – Serra Verde Express: Passageiros transportados 2010 – 2014**

<b>Ano</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	148.933
<b>2011</b>	169.888
<b>2012</b>	193.665
<b>2013</b>	195.863
<b>2014</b>	202.500

Fonte: Serra Verde Express (2016)

Importante ressaltar que os trens turísticos da Serra Verde Express atualmente compartilham a malha ferroviária entre Curitiba e Paranaguá com a América Latina Logística S/A. A ALL Malha Sul tem como principais produtos transportados soja, açúcar, grãos – milho e óleo diesel.

Segundo a Serra Verde Express (2016), atualmente, considerando os reajustes contratuais, a empresa remunera com 39,37% da tarifa de cada passageiro viajado a ALL. Além disso, efetua o pagamento do Valor Fixo Mensal de R\$150.000,00. Como parte das obrigações contratuais a Serra Verde Express também é obrigada a preservar o patrimônio rodante incluído na concessão e a realizar a manutenção dos vagões e litorinas. A RFFSA fiscaliza o patrimônio e toda a operação está vinculada ao Ministério dos Transportes e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Segundo a Gazeta do Povo (2016), os imóveis operacionais, ou seja, aqueles que teriam alguma utilidade para a concessionária administrar a ferrovia, ficaram sob responsabilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Os não-operacionais passaram por uma análise do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), que após estudos declarou parte desse material como sendo de interesse cultural.

Desde o início dos anos 2000 a Estação Ferroviária de Paranaguá não é mais utilizada, não havendo transporte de passageiros nesse trecho. A Estação está abandonada, com paredes e tetos danificados.

A Serra Verde Express (2016) relata que “o trem não vai até Paranaguá, o seu ponto final é Morretes, onde terminam os atrativos da Serra do Mar.”

A Revista Ferroviária (2009) publica o fato de a América Latina Logística (ALL) não ter aceitado participar do Termo de Ajuste de Conduta (TAC) proposto pelo Ministério Público Federal para diminuir o tempo do trajeto do trem de passageiros a Paranaguá e anuncia:

O advogado da União, Vitor Pierantoni, teceu críticas à condução da empresa [ALL] no caso da vinda do trem de passageiros a Paranaguá. “Na verdade, não existe prioridade de trem de passageiro. É quando a ALL quer. Nenhuma das empresas que lucra com isso se preocupa em investir”, afirmou ele, referindo-se também à Serra Verde Express, responsável pela exploração turística da malha viária entre Curitiba e Paranaguá.



**Figura 13 – Bens tombados pelo Iphan no Estado do Paraná**

Fonte: Gazeta do Povo (2015)

De acordo com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o Iphan tem como responsabilidade receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural.

Segundo o Iphan (2016), o patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

(Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA.

A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do Iphan e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. A *Tabela 14* apresenta essa lista referente ao Estado do Paraná.

**Tabela 14 – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015) – Paraná**

UF	Município	Identificação do Bem	Data de inscrição
PR	Curitiba	Edifício Engenheiro Teixeira Soares	06/08/2008
PR	Apucarana	Terreno; Estação Ferroviária de Pirapó; 03 Casas	14/08/2008
PR	Mandaguari	Pátio da Estação Ferroviária de Mandaguari; 04 Casas; 02 Armazens; Estação Ferroviária de Mandaguari	28/10/2008
PR	Curitiba	03 Terrenos; Estação Ferroviária de Curitiba	19/02/2009
PR	Ibiporã	Estação Ferroviária de Ibiporã; 02 Terrenos	09/03/2009
PR	Paranaguá	Estação Ferroviária de Paranaguá	28/04/2009
PR	Ibiporã	03 Casas em alvenaria; 01 Casa em madeira	12/05/2009
PR	Paulo Frontin	09 Casas em alvenaria	24/11/2010
PR	Curitiba	Área de terreno ocupado pela Garagem de Automotrizes de Curitiba	11/11/2009
PR	Santo Antônio da Platina	Estação Ferroviária de Platina	11/11/2009
PR	Curitiba	Prédio da Escola Municipal Durival de Brito; 01 Terreno	24/11/2009
PR	Paulo Frontin	Estação Ferroviária de Paulo Frontin	18/12/2009
PR	Castro	Sanitário no pátio da Estação Ferroviária de Castro; Estação Ferroviária de Castro; Terreno	21/05/2010
PR	Lapa	Estação Ferroviária de Lapa; Edificação denominada Armazém; Estação Ferroviária de Lavrinha	23/08/2010
PR	Santo Antônio da Platina	05 Casas de alvenaria	24/11/2010
PR	Rolândia	Terreno 9 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m <sup>2</sup> onde está situado o Armazém (NBP 5203240-0) do Pátio da Estação de Rolândia, PR;	16/12/2010
PR	Rolândia	Terreno 7 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m <sup>2</sup> onde está situada uma Casa de alvenaria (NBP 5203233-7) do Pátio da Estação de Rolândia, PR	17/12/2010
PR	Rolândia	Terreno sem determinação de área onde está localizada a Estação de Rolândia, PR	18/12/2010

PR	Rolândia	Casa de alvenaria, edificada sobre o Terreno 7	19/12/2010
PR	Rolândia	Armazém de alvenaria, edificado sobre o Terreno 9	20/12/2010
PR	Rolândia	Edificação da Estação Ferroviária de Rolândia	21/12/2010
PR	Santa Mariana	04 Casas; 01 Armazém; Estação Ferroviária de Santa Mariana	28/05/2013
PR	Teixeira Soares	Parte 2 da Edificação em madeira com 182,50 m <sup>2</sup> , localizada no Pátio da Estação de Teixeira Soares	29/04/2013
PR	Teixeira Soares	Parte 1 da Edificação em madeira com 182,50 m <sup>2</sup> , localizada no Pátio da Estação de Teixeira Soares; Parte de área de terreno com 10.933,00 m <sup>2</sup>	29/04/2013
PR	Teixeira Soares	Parte de área de terreno com 10.933,00 m <sup>2</sup>	29/04/2013
PR	Piraí do Sul	Parte da Estação em madeira de Piraí com área de 176,36m <sup>2</sup> ; Casa de madeira com 67,00m <sup>2</sup> ; Armazém em madeira	15/04/2014
PR	Piraí do Sul	Áreas de terrenos não operacionais n° 1, n°2, n°3 e n° 6, com área de 7.137,27 m <sup>2</sup> , 8.048,50m <sup>2</sup> , 1.650,53m <sup>2</sup> e 231,73m <sup>2</sup> .	15/04/2014
PR	Jaguariaíva	Estação de Jaguariaíva	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Área de terreno com 10.050,00m <sup>2</sup> ; 03 Casas em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Estação em alvenaria de Góes Artigas com área de 240,00m <sup>2</sup> , sendo que área apenas 120,00m <sup>2</sup> é não operacional	10/09/2014
PR	Curitiba	Depósito/Garagem de Automotrizes; Área de terreno com 19.579,02 m <sup>2</sup>	Em Homologação
PR	Morretes	Área de terreno com 495,00 m <sup>2</sup> ; Área de terreno com 2578,00 m <sup>2</sup> ; Área de terreno com 13635,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	08 Casas em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Parte da Estação de Morretes com 623,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	Casa Pernoite em alvenaria com 200,00m <sup>2</sup>	28/01/2015

Fonte: Adaptado de Iphan (2016)

Importante destacar que a Serra Verde Express também utiliza as estações, trens e saguões para filmagens e fotos publicitárias. Elas possuem custo e devem ser agendadas, previamente, diretamente com o Departamento de *Marketing* da empresa [Figura 13]. Além disso, o *site* também disponibiliza um plano de mídia com os valores mensais para patrocínio. São ofertadas áreas como a fachada do terminal de embarque, painel interno do saguão, adesivagem externa ou interna do vagão, entre outras.



### TABELA DE PREÇOS PARA FOTO/FILMAGEM PUBLICITÁRIA

#### Plataforma + Vagão Externo



R\$1.200,00



#### Vagão Interno



R\$1.200,00



#### Saguão



R\$1.200,00



#### Saguão Estação Morretes + plataforma



R\$1.000,00



#### Litorina de Luxo



R\$3.500,00



O ÚNICO TREM DE LUXO DO BRASIL.  
ELEITO PELO THE WALL STREET JOURNAL  
COMO UM DOS 3 PASSEIOS DE LUXO SOBRE  
TRILHOS MAIS INTERESSANTES DO MUNDO.

Figura 14 – Tabela de preços para fotos e filmagem

Fonte: Serra Verde Express (2016)

O uso turístico da Estrada de Ferro do Paraná a fez ser “renomeada” como Ferrovia da Serra do Mar Paranaense. Isso é reflexo de um novo uso destinado, com intencionalidade, à esse objeto técnico. A apropriação pelo turismo, entendido na sua concepção como atividade econômica, não ocorre de maneira aleatória.

Para Carlos (2011), a nós cumpre entender como esse mundo de mercadorias se desenvolve e como produz a contradição entre o valor de troca e o valor de uso como resultado da história que transformou o espaço em mercadoria. Segundo Carlos (1999), o espaço-mercadoria se propõe como valor de troca e isso pode ser constatado pela produção de simulacros resultantes, por exemplo, das revitalizações urbanas ou das exigências de desenvolvimento do turismo.

Enquanto produto, o espaço acaba intervindo na própria produção. Ele, portanto, entra nas relações de produção e nas forças produtivas. Nesse sentido, não pode ser considerado um conceito estático, ele se dialetiza ao ser produto-produtor e suporte de relações econômicas e sociais, como analisa Carlos (1999).

O turista é o sujeito atraído pelo lugar, fundamentalmente, em função da psicofera e tecnosfera criada. A sociedade local é formada pelos sujeitos que vivem nesses lugares e que, normalmente, estão envolvidos nas atividades de serviços. O Estado e o mercado são os agentes hegemônicos no processo de produção do espaço. Também é colocado como o mais importante fomentador do desenvolvimento, por exemplo, a partir de medidas de incentivos fiscais e financeiros.

O mercado assume seu papel fundamental no processo de valorização para o desenvolvimento do turismo, e, portanto, com todo o aparato da psicofera e tecnosfera criada, lugares vão sendo “iluminados” enquanto outros se tornam obsoletos. É nesse sentido que apresentamos a Serra Verde Express operacionalizando o uso turístico com a Ferrovia da Serra do Mar Paranaense, combinada com outros agentes e trazendo uma ressignificação à Estrada de Ferro do Paraná.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Procuramos apresentar neste trabalho os usos e funções atreladas a Estrada de Ferro do Paraná. Inicialmente resgatamos os interesses e intencionalidades de sua construção. Para Silveira (2007), as estradas de ferro no Brasil começam a ser arquitetadas para servir ao desenvolvimento econômico predominante da época, no caso a agroexportação. Os caminhos primitivos ligando o litoral ao interior deram lugar aos traçados ferroviários.

Em seguida, apresentamos os usos da Estrada de Ferro do Paraná relacionados à sua dinâmica de sistema de movimento. Nesse sentido, recorreremos ao entendimento sobre a totalidade dos sistemas de movimento ferroviário para apreender os ciclos do auge do ferropiarismo, nacionalização, crise do ferropiarismo e processo de desestatização das Estradas de Ferro no Brasil.

A partir desse contexto analisamos o processo de apropriação da Estrada de Ferro do Paraná pelo turismo. A concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário de trens de turismo impõe um novo significado e uso para essa Estrada, como o surgimento do Trem da Serra do Mar Paranaense.

Pensar a refuncionalização ou ressignificação de um objeto técnico implica o questionamento e entendimento das ações visadas. Os trilhos da Estrada de Ferro do Paraná se apresentam como a possibilidade de superposições de funções a essa forma, coexistência do valor de espaço de circulação e objeto de uso turístico.

Segundo Santos (2013, 46) “convertidos em objetos geográficos, os objetos técnicos são tanto mais eficazes quanto melhor se adaptam às ações visadas, sejam elas econômicas, políticas ou culturais”.

Por meio da pesquisa, concluímos que o discurso de permissões e privatizações, como parte de um movimento de políticas neoliberais, esteve atrelado ao conjunto de ações que permitissem tal transcurso. Nesse sentido, no início da década de 1990 fica evidente a estagnação dos investimentos no setor ferroviário, culminando o seu declínio e sucateamento. Assim, o discurso da desestatização se impõem como alternativa irrefutável.



A ideia de que as concessões iriam desonerar o Estado se fez ainda mais forte e o setor ferroviário abriu caminhos para os interesses particulares de grandes corporações. Em 1996 a ALL venceu o leilão de concessão da Malha Sul para o transporte de cargas e, em março de 1997 o consórcio responsável pelo transporte de passageiros, a Serra Verde Express, assinou contrato com a RFFSA.

A ALL é a detentora dos serviços de transporte de cargas e se configura no topo de uma fictícia “pirâmide” de lucros com a exploração econômica da Estrada de Ferro do Paraná. Abaixo da ALL está a Serra Verde Express, a empresa responsável pela operação de trens turísticos.

Ainda podemos citar a base dessa "pirâmide" onde estão inseridas as agências de turismo que fomentam roteiros atrelados à viagem de trem. Também estão presentes empresas locais nas cidades que são cortadas pela Estrada de Ferro e que acabam se beneficiando com as atividades turísticas.

O funcionamento dessa “pirâmide” é um dos fatores que sustenta o entendimento de tal refuncionalização, ou seja, a Estrada de Ferro do Paraná como objeto de uso turístico permanece por motivos de interesses econômicos.

Como já mencionado, Silveira (2007) ressalta que o processo de concessões ocorreu de maneira equivocada, tendo o sentido de entrega do patrimônio público e da desnacionalização. Com isso, o Estado, já enfraquecido, não dispõe de controle administrativo desses serviços.

Por fim, importante destacar que a relação entre forma e conteúdo proposta por Milton Santos norteia esta discussão e revela a materialidade historicamente produzida, na forma dos trilhos, sendo apropriada pelo turismo, ao mesmo tempo em que este fomenta a produção de novas materialidades. É a relação dialética dos sistemas técnicos e dos sistemas de ações.

Mais uma vez cabe dizer que o discurso permeia toda essa relação. Se há um discurso maciço que permita uma valorização do processo de concessões, como subterfúgio ou estratégia também há um discurso de valorização cultural da viagem.

Segundo Santos (2012a, p. 52), “quando analisamos um dado espaço, se nós cogitamos apenas dos seus elementos, da natureza desses elementos ou das possíveis classes desses elementos, não ultrapassamos o domínio da abstração”.

Sugere, portanto, o autor, que somente a relação entre as coisas é que nos permite conhecê-las. É nesse sentido que justifica-se a importância da análise histórica das sobreposições e usos destinados e determinados à Estrada de Ferro do Paraná.

## REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Disponível em:<  
<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4751.html> >. Acesso em: Janeiro/2016.

ALLIS, Thiago. Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. 2006. 232f. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

ALMEIDA, Maria Geralda. Introdução. In: PAES, Maria Tereza Duarte & OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva Oliveira. Geografia, turismo e Patrimônio Cultural. São Paulo: AnnaBlume, 2010.

BOTELHO, Adriano. O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CARLOS, Ana Fani A. O consumo do espaço. In: CARLOS, Ana Fani A. (org) Novos caminhos da geografia. SP: Contexto, 1999, p. 173 – 186.

CARLOS, Ana Fani A. O lugar no/do mundo. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani. Da “organização” à produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A F A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). A produção do espaço urbano. SP, Contexto, 2013. p. 53-74.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 12ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008, p. 357-374.

CRUZ, Rita de C. A. Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado. Geosul (UFSC), Florianópolis, SC, v. 20, n. 40, p. 27-43, 2005.

CRUZ, Rita de C. A. Os paradoxos do turismo na cidade de São Paulo. In: CARLOS, Ana Fani A & OLIVEIRA, Ariovaldo U. de (Org.) Geografias das metrópoles. São Paulo, Ed. Contexto, 2006.

CRUZ, Rita de C. A. Geografias do turismo, de lugares a pseudo-lugares. SP: Roca, 2007.

GAZETA DO POVO, Vida e Cidadania. Ferrovia 130 anos – Paranaguá / Curitiba, 2015, Disponível em: < <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/especiais/ferrovia-130-anos>>. Acesso em: 08 de junho de 2016.

HARVEY, David. O novo imperialismo. São Paulo: Loyola, 2004.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em:< <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: Setembro/2016.

KROETZ, Lando Rogério. As estradas de ferro do Paraná – 1880-1940. Tese de Doutorado. 1985.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. Urbanização turística - um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz Cruz (org). Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico. 1999.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro. Texto para Discussão N° 434; Agosto de 1996, Distrito federal; Encomendado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. Os usos culturais da cultura. Contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: YAZIGI, E.; Carlos, A. F.; Cruz, R. C. A. da. Turismo, espaço, paisagem e cultura. São Paulo, Hucitec, 1995.

MONTEIRO, Tobias. Do Rio ao Paraná. In: REDE DE VIAÇÃO PARANA-SANTA CATARINA. Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná: 1885 - 1935. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935.

PADIS, Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná. Curitiba: IPARDES, 2006.

POMPERMAYER, F. M. ; CAMPOS NETO, C. A. S. ; SOUSA, R. A. F. . Considerações sobre os marcos regulatórios do setor ferroviário brasileiro 1997-2012. Brasília: Ipea, 2012 (Nota técnica).

PRADO Jr., Caio. SANTOS, Raimundo. (org.) Caio Prado Jr. e dissertações sobre a Revolução Brasileira. São Paulo, SP: Fundação Astrojildo Pereira, 2007.

REVISTA FERROVIÁRIA. Disponível em:< <http://www.revistaferroviaria.com.br/> >. Acesso em: Abril/2016.

REVISTA O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO. *Urge ligar os centros de produção aos de consumo*. nº 236. Ano XX. Outubro de 1955. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/observador-economico/123021>>. Acesso em: Junho/2016.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Disponível em < <http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: Janeiro/2016.

SANTOS, César R. Simoni. Dos negócios da cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço, Revista CIDADES p. 101- 121, 2006.

SANTOS, Milton. Por uma economia política da cidade. In Por uma economia política da cidade. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. Espaço e Método. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. (a)

SANTOS, Milton. A natureza do Espaço. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. (b)

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SERRA VERDE EXPRESS. Disponível em:< <http://www.serraverdeexpress.com.br>>. Acesso em: Janeiro/2016.

SILVA, Dose Niepce da. A execução técnicas e as condições de tráfego da Estrada de Ferro do Paraná. In: RVPSC Cinqüentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935. Curitiba, Paranaense, 1935. p.38.

SILVEIRA, Marcio Rogerio. Estradas de Ferro no Brasil - das Primeiras Construções às Parcerias Público – Privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A importância econômica das ferrovias para o Brasil. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, v. 24, n. 95, p. 55-70, jun. 2002.

SILVEIRA, Maria Laura. Da fetichização dos lugares à produção local do turismo. In: RODRIGUES, Adyr A . B. (org.) Turismo, modernidade, globalização, São Paulo: Hucitec, 1997.

VENCOVSKY, V. P. Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. 2011. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.