

Luxury Train in the South of the Brazil offers champagne and a feeling that you're floating on air.

On the outside it's a normal train, 19 meters long, 2.8 meters wide and 4 meters tall, shining silver, with round windows. Once inside you'll be surprised at the décor special for traveling by rail. It brings to mind living rooms, with lamps and pictures on the walls, comfortable sofas set among wooden side tables, more table lamps, pillows, and ottomans. On the Luxury Train, which travels the rails of the state of Paraná, solid comfort goes well with the passing scenery.

With a paid ticket comes friendly and bilingual wait staff who serve passengers as many drinks as they can handle. The champagne, which kicks off the experience, comes from Vale do Rio São Francisco in Northeastern Brazil, and the red and white wines are domestic (Brazilian) and Chilean. There's also whiskey, vodka, liqueurs, port, beer, sodas, iced tea, juice, water, and coffee.

The bar prepares cold snacks for short trips and hot meals for longer ones. For the three-hour trip between Curitiba and Morretes you'll find croissants, buttered baguettes, cheese, salami and fruits on the menu. On longer trips heading to Iguaçu Falls or Cascavél, quiches, chicken pastries, and a choice of five desserts are served.

The food and drink emphasize an architecture fostering conviviality among passengers on the Luxury Train, a service of the Great Brazil Express whose commercial maiden voyage took place on the 21st of May 2008. Regular trips between Morretes and Curitiba are available Saturdays, Sundays, and holidays via the Serra do Mar Mountains. Presently, the train to Iguaçu Falls is scheduled to leave Curitiba on the 22nd of July and return to Parana's capital city on the 24th of the same month.

Beginning in August the tour, which combines the leg by train and then by bus to the falls at Iguaçu Falls, one of the most magnificent attractions in Brazilian tourism, is slated to occur once every two weeks, according to business director Adonai Aires de Arruda.

There are no sleeper cars nor are there plans to include them in the future. Sleeping on the train would be an added comfort by European standards. However the Brazilian rail network is irregular and does not connect every city that can be visited. Director Arruda explains that he wants to include local communities on the Luxury Train route. When hotels and restaurants from a particular town are included in the route, as in the case of Ponta Grossa and Guarapuava on the Curitiba-Iguaçu Falls trip, the residents and local economy interact with Brazilian and foreign tourists, rather than simply waving to the carriage cars at the station.

The two luxury cars, each with a capacity of 22 passengers, have different names and décor. In the Copacabana car, an homage to Rio de Janeiro, another popular tourist destination, the paintings by Debret and Regundas depict scenes of daily life in Imperial Brazil. In the Foz car, the artist chosen to represent the theme of the Atlantic Forest is Karla Kozaki from Paraná. The generous lounge chairs and sofas are upholstered in leather, suede, and linen in primarily green and red hues. The design is by the architect Paulo Peruso.

The train from Curitiba to Morretes departs at 9:15 am from the Train and Bus Station, crawls along at 35km/h or less through the myriad curves on dizzying cliff-sides, and makes occasional stops for enjoying the scenery and taking photos from the train. Imported from the American manufacturer Detroit in the 1960's, the silver cars of the Great Express are self-propelled; no need for locomotive to pull them. The carriages are each equipped with twin 275 cv Detroit Diesel engines.

Leaving the city of Curitiba behind, soon the Araucaria-tree lined hills of Piraquara appears on the horizon. Later the train passes through Banhado Station, crosses the Ipiranga River and with little delay the high Marumbi Peak appears looming in the distance. Among the more beautiful spots in the Serra do Mar Mountains are Caignava Dam, Ipiranga Canyon and the group of mountains seen from the lookout at Cadeado Sanctuary, where passengers can get off the train for 10 minutes.

The railroad is historic, born of the need for a route connecting the port of Paraná to Curitiba and the South of Brazil. At the time of its construction between 1880 and 1885, it represented a nearly impossible

endeavor. The number of workmen dying of malaria, lack of security, and accidents could be counted into the thousands over the five-year period.

At the helm of the Imperial Brazil's bold engineering project were the Rebouças brothers: the abolitionist André Pinto Rebouças and Antônio Pereira Rebouças Filho, the author of the railway's course. The project was completed under the direction of the engineer from the state of Minas Gerais João Teixeira Soares, who also worked at Central Station (São Paulo) and died in Paris in 1927.

"This railroad was not built by slaves," reiterates Adonai Arruda, who has partnered in the project with the Belgian Thierry Nicolas, a specialist in train tourism. "At the time of construction, to open a tunnel through solid rock all you had to use was dynamite", adds conductor Rubens Bittencourt, who began driving trains in 1966 with the old state-run company RFFSA.

There are 14 tunnels along the 110 km stretch of track, the longest of which measures 457 meters. You can imagine the Herculean effort needed to extract from the route boulder after boulder, tree after tree, and little by little to open a stretch flat enough to lay down the rails. Passengers are still amazed today by the more complex parts of the route.

The São João bridge was erected above an abyss 55 meters high, connecting two densely forested mountains. For Carvalho viaduct, five concrete pillars had to be built on the face of a rock wall. You get the feeling that you're floating above the Serra do Mar, with or without the champagne.

On the trip to Morretes, tourists will see the ruins of old train stations and houses, national monuments turning to dust in recent decades. The vegetation and the mould cover the walls where once there were ticket booths, platforms, security booths, workers' quarters and kitchens.

Its only a three-hour trip, but if you open you're eyes a little (which isn't hard, given how beautiful the geography is) through the silk curtains, you can start to see the scenes Brazilian train history spanning three centuries, from the 19th to the 21st.

*Journalist Cris Gutkoski traveled from Curitiba to Morretes at the invitation of Great Brazil Express.

Texto original a seguir:

Trem de Luxo do Sul do país oferece espumante e a sensação de flutuar

CRIS GUTKOSKI, Enviada especial a Curitiba*

(fonte: <http://viagem.uol.com.br/ultnot/2008/07/15/ult4466u345.jhtm>)

Por fora, é um vagão de trem comum, com 19 m de comprimento, 2,8 m de largura e 4 m de altura, cor prata reluzente, com janelas arredondadas. Por dentro, logo surpreende uma decoração especial para viajar sobre trilhos. Lembra salas de estar, com luminárias e quadros nas paredes, sofás confortáveis diante de mesinhas de madeira, mais abajures, almofadas, pufes. No Trem de Luxo, que percorre ferrovias do Paraná, a solidez do conforto combina com as paisagens em movimento.

Pago o bilhete, comissários gentis e bilíngües vão servindo os passageiros de quantas bebidas eles conseguirem tomar. O espumante que abre os trabalhos vem do Vale do rio São Francisco, os vinhos branco e tinto são nacionais ou chilenos, tem também uísque, vodca, licores, vinho do porto, cerveja, refrigerante, chá gelado, suco, água e cafés.

O bar prepara lanches rápidos, frios, para as viagens curtas, e quentes, para as mais longas. No cardápio da viagem de Curitiba a Morretes, de três horas de duração, constam croissants, pão com manteiga, queijo, salame e frutas. Em percursos mais longos, rumo a Foz do Iguaçu ou Cascavel, são servidos quiches e empadões de frango, com cinco tipos de sobremesa.

A comida e a bebida enfatizam a arquitetura pró-convivência dos passageiros no Trem de Luxo, uma operação da Great Brazil Express que fez sua primeira viagem comercial em 21 de maio de 2008. Aos sábados, domingos e feriados, há passeios regulares de Curitiba a Morretes, pela Serra do Mar. Para 22 de julho está programada a viagem de Curitiba a Foz do Iguaçu e, no dia 24 de julho, o percurso de volta à capital paranaense.

A partir de agosto, o passeio que combina trem e ônibus de Curitiba até as Cataratas do Iguaçu, uma das grandiosas atrações do turismo brasileiro, deve se tornar quinzenal, segundo o diretor comercial Adonai Aires de Arruda.

Não há vagões-leito, nem planos de tê-los. Dormir no trem seria um conforto extra, nos padrões europeus. Mas a malha ferroviária nacional é irregular e não percorre todas as cidades a serem visitadas. O diretor Arruda explica que as viagens do Trem de Luxo querem inserir as comunidades locais no trajeto. Quando hotéis e restaurantes de uma cidade entram no roteiro, caso de Ponta Grossa e Guarapuava para a viagem de Curitiba a Foz, os moradores e a economia local interagem com os turistas brasileiros e estrangeiros, e não apenas acenam para os vagões na estação.

Os dois vagões de luxo, para 22 passageiros cada, têm nomes e decorações diferenciadas. No Copacabana, em homenagem ao Rio de Janeiro, outro pólo turístico, os quadros reproduzem o cotidiano do Brasil Imperial nas pinturas de Debret e Rugendas. No vagão Foz, a artista escolhida para os temas da mata atlântica foi a paranaense Karla Kozaki. As amplas poltronas, de um ou dois lugares, são revestidas de couro, veludo ou brim em tons predominantes de vermelho e verde. O design é do arquiteto Paulo Peruso.

O passeio de Curitiba a Morretes tem partida às 9h15min, na Estação Rodoferroviária, e segue devagar, com velocidade de 35 km/h ou menos, num trajeto de muitas curvas sobre vertiginosos despenhadeiros e algumas paradas para admirar a paisagem e fazer fotos de dentro do trem. Importados da norte-americana Detroit nos anos 60, os carros prateados do Great Brazil Express são automotrizes: não precisam de locomotiva para puxá-los. Os vagões são equipados com dois motores Detroit Diesel de 275 cv cada.

Deixando para trás a região metropolitana de Curitiba, logo surgem no horizonte as colinas com araucárias de Piraquara, depois o trem passa pela estação Banhado, cruza o rio Ipiranga e não demora muito aparecer imponente, ao longe, o Pico Marumbi. Entre os pontos mais bonitos da Serra do Mar estão a represa Caignava, o cânion do Ipiranga e o conjunto de montanhas avistado desde o mirante do Santuário do Cadeado, onde os passageiros podem descer por cerca de 10 minutos.

A ferrovia é histórica, nasceu da necessidade de ligar o porto de Paranaguá a Curitiba e ao sul do país. Na época de sua construção, de 1880 a 1885, representou uma missão quase impossível de ser realizada. As

mortes dos trabalhadores por doenças como malária, falta de segurança e acidentes no meio da mata foram contadas em milhares, em cinco anos.

À frente do ousado projeto de engenharia do Brasil Imperial estiveram os irmãos Rebouças: o abolicionista André Pinto Rebouças e Antônio Pereira Rebouças Filho, autor do traçado da ferrovia. A obra foi concluída sob a direção do engenheiro mineiro João Teixeira Soares, que também trabalhou na Central do Brasil e morreu em Paris, em 1927.

"Esta ferrovia não foi feita por escravos", sublinha Adonai Arruda, que tem como sócio no projeto do Trem de Luxo o belga Thierry Nicolas, especialista em turismo ferroviário. "Na época da construção, para abrir túnel na rocha tinha dinamite e só", completa o maquinista Rubens Bittencourt, que começou a guiar trens pela antiga estatal RFFSA em 1966.

São 14 túneis nos 110 km de extensão da ferrovia, sendo que o mais comprido tem 457 m. Dá para imaginar o esforço de Hércules dos operários para retirar do caminho pedra por pedra, árvore por árvore e, aos poucos, abrir uma estreita superfície lisa em que seriam fixados os trilhos de ferro. O assombro dos passageiros diante dos trechos mais complicados permanece até hoje.

A ponte São João foi erguida sobre o vazio a 55 m de altura, ligando duas montanhas de mata fechada. Para o viaduto Carvalho, são necessários cinco pilares de alvenaria na encosta do paredão rochoso. A sensação é de flutuar sobre a Serra do Mar, com ou sem champanhe.

No trajeto até Morretes, os turistas observam também estações de trem e casas em ruínas, um patrimônio público que virou pó nas últimas décadas. O mato e o mofo cobrem paredes onde uma vez havia bilheterias, plataformas, cabines de controle, quartos e cozinhas de funcionários.

São apenas três horas de viagem, mas abrindo bem os olhos (o que não é difícil, dada a formosura da geografia) dá para enxergar direito, por trás das cortinas de seda, cenas de três séculos da história ferroviária do Brasil, do 19 ao 21.

* A jornalista CRIS GUTKOSKI viajou de Curitiba a Morretes a convite do Great Brazil Express