



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

ALINE ALVES ANHESIM

**O CARÁTER DE PAISAGENS:
AVALIAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA MESTRE EM CAMBÉ –
PR**

Londrina
2010

ALINE ALVES ANHESIM

**O CARÁTER DE PAISAGENS:
AVALIAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA MESTRE EM CAMBÉ –
PR**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia, Meio-Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Humberto Yamaki

Londrina
2010

Catálogo elaborado pela Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central da
Universidade Estadual de Londrina.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

A596c Anhesim, Aline Alves.

O caráter de paisagens: avaliação da antiga Estrada Mestre em Cambé – PR / Aline Alves Anhesim. – Londrina, 2010. 145 f. : Il.

Orientador: Humberto Tetsuva Yamaki
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2010.

Inclui bibliografia

1. Geografia urbana – Teses. 2. Geografia cultural – Teses. 3. Cidades e vilas – Teses. 4. Estradas – Interferências e interseções – Teses. 5. Marcos históricos – Paraná – Teses I. Yamaki, Humberto Tetsuva. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 911.371.1

ALINE ALVES ANHESIM

O CARÁTER DE PAISAGENS:
AVALIAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA MESTRE EM CAMBÉ – PR

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia, Meio-Ambiente e Desenvolvimento, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Humberto Yamaki
UEL – Londrina – PR

Prof. Dr. Yoshiya Nakagawara Ferreira
UEL – Londrina – PR

Prof. Dr. Messias Modesto dos Passos
UEM – Maringá – PR

Londrina, 23 de junho de 2010.

Ao meu papito, Sebastião Anhesim, o meu maior contador de histórias...

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Humberto Yamaki, pela paciência, pelo carinho, pelo auxílio e orientação, fundamentais para este trabalho.

Ao meu papito Sebastião, pelos levantamentos e pelas horas e quilômetros de carinho dispensados.

À minha família, e às minhas saudades: Mamãe, Tata, Tato, Tuca, Manô, Márcio, Vênus, Mila e Catarina.

À minha amiga cambense, Sra. Hermínia Bôscolo Pacheco, pelo carinho e pela contribuição com suas histórias, fotografias e memória.

Aos pioneiros de Cambé, pela grande contribuição: Sr. Nestor Liboni, Sr. Thiago de Freitas Falcão e Sra. Josefa Gonçalves de Freitas, Sr. Antônio Narciso de Freitas e Sra. Olinda Falcão de Freitas, Sra. Angelina Dalto Geraldo, Sra. Irene de Oliveira Geraldo e Sr. José de Oliveira Geraldo, Sra. Dirce Gorla, Sra. Maria Bernadete Crociali Tomeleri. E a tantos outros, em pequenas conversas.

À magia, existente nas paisagens históricas e em seus moradores, presentes nos edifícios, nas árvores, nos jardins e naqueles deliciosos almoços, cafés e horas de conversa, que muito contribuíram para este trabalho.

À equipe do Museu de Cambé, da SEPLAN, do Museu Histórico de Londrina pelo apoio com a pesquisa, pelo empréstimo de material e pela contribuição.

À banca de qualificação, Professora Yoshiya Nakagawara Ferreira e Professora Maria del Carmen Calvente, pela sensibilidade e contribuições...

Aos amigos Aline Pitzschk, Cláudia Almeida, Cristiane Kruger, Giovana Weiller, Guilherme Ueda, Jaqueline Milani, Juliana Nonose, Laura Nóbile, Luciana V. Pitoli, Marcela Holzhausen e Rodrigo Poli, que estiveram presentes...

Ao meu primo Luis Paulo, pelas correções e auxílios com o texto.

À Dafne, amiga de muitas horas e quilômetros.

Aos amigos Sandra Pantaleão e Marco Antonio Soares (Tatau), pelo estímulo.

À minha irmã Tuca, meu cunhado Márcio e Prof. Rony Farto pela leitura e correção final.

A Laura Nóbile pelos últimos ensaios da apresentação...

“A paisagem é cultura antes de ser natureza, um constructo da imaginação projetado
na mata, água, rocha.”

SIMON SCHAMAS

ANHESIM, Aline Alves. **O caráter de paisagens:** avaliação da antiga Estrada Mestre em Cambé – PR. 2010. 145f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2010.

RESUMO

Este trabalho enfoca o caráter da paisagem através do estudo de caso da antiga Estrada Mestre nas terras do empreendimento da CTNP - Companhia de Terras Norte do Paraná. Tendo como base metodologias aplicadas em países como a Inglaterra e Estados Unidos, procura identificar atributos como qualidade cênica, estudar a sua transformação, resgatar elementos de caráter e finalmente definir a fragilidade da paisagem. A pesquisa detalha as áreas homogêneas da paisagem da antiga Estrada Mestre, reconhecidas a partir da ordenação de elementos naturais, culturais, históricos e da chamada “visibilidade”, para reconhecer elementos do caráter da paisagem. A identificação de elementos, chamada caracterização, é fundamental para a avaliação da fragilidade, que visa a identificar o quanto robusto é o caráter para absorver mudanças ou se recuperar de danos sofridos. Assim, pode-se concluir que, identificadas as qualidades e os elementos da paisagem, torna-se possível reconhecer o caráter da Estrada Mestre que permite ser diferente de outras estradas. E, com base na avaliação, é possível projetar seu futuro, respeitando-se aquilo que contribui para o seu caráter.

Palavras-chave: Caráter de paisagem. Paisagem de estradas antigas. Estrada Mestre. Companhia de terras Norte do Paraná. Cambé-PR.

ANHESIM, Aline Alves. **The landscape character:** evaluation of the Estrada Mestre in Cambé – PR. 2010. 145f. Dissertação (Mestrado em Geografia Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2010.

ABSTRACT

This paper focuses on the landscape character through the case of study of the “Estrada Mestre” old path in the enterprise of the CTNP. Using methodologies applied in USA and United Kingdom; the study intends to identify attributes such as the scenic resources, to study its transformation, to recognize the character elements and finally to identify the landscape sensitivity. The research details homogeneous areas of the Estrada Mestre, recognized through landscape elements ordination, rely on natural, cultural and historic aspects and on the “visibility” identifying landscape character elements. The elements and areas identification of the landscape, called characterization is fundamental to work out the sensitivity evaluation, which intend to identify how strong is the landscape character to absorb change or restore from damage is. Thus, concludes that the landscape quality and elements identification makes possible to recognize Estrada Mestre landscape character, which turns it different from another roads and paths . And, based on sensitivity evaluation is possible to project its future, considering what contributes to its character.

Key-words: Landscape character. Ancient roadscape. Estrada Mestre. Companhia de terras Norte do Paraná. Cambé-PR.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** – Diagrama que demonstra a relação entre componentes da paisagem, definidos pela relação entre pessoas e lugar. 29
- Figura 2** – Detalhe da *PLANTA PARCIAL COLONISAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, de 1933. Nessa etapa, o parcelamento em lotes rurais havia chegado somente a Nova Dantzig. A oeste pode-se observar apenas a identificação dos córregos e uma linha tracejada sobre os espigões..... 42
- Figura 3** – Mapa esquemático do traçado inicial de Londrina. A relação entre implantação e traçado faz com que as águas tangenciem o plano inicial da cidade. 43
- Figura 4** – Mapa esquemático do traçado inicial de Cambé. Observar a implantação, onde os córregos tangenciam o núcleo urbano inicial..... 43
- Figura 5** – Esboço feito sobre detalhe da *PLANTA PARCIAL COLONISAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, de 1933. Foram destacadas as áreas em que pode ser identificado o parcelamento inicial das terras da região Norte do Paraná. A maior concentração dessas áreas encontra-se próxima ao núcleo inicial de Cambé..... 44
- Figura 6** – Estrada Vlast, pouco antes de chegar a Heimtal; onde predominam elementos naturais, podem ser identificadas mais camadas na paisagem..... 47
- Figura 7** – Proximidades do Ribeirão Jacutinga. Na paisagem, córregos definidos pela mata ciliar em contraste com os novos elementos inseridos pela urbanização, como ruas e postes. 48
- Figura 8** – Estrada Binél. Quando visível, a capela é um ponto focal visto da estrada..... 49
- Figura 9** – Estrada Floresta, no sentido Cambé, em direção a Prata. A substituição da cultura cafeeira permite identificar as camadas da paisagem. 50

- Figura 10** – Estrada do Macuco. Camadas se formam através da sobreposição entre a ocupação recente, de conjuntos habitacionais, a antiga, de lotes rurais, e as áreas verdes. 51
- Figura 11** – Vista da Colônia Lorena, na Estrada Lorena, próximo ao cruzamento com a Estrada do Bule. Em primeiro plano, a plantação; em segundo plano, a comunidade e, ao fundo, na linha do horizonte, a cidade. 52
- Figura 12** – Detalhes da *PLANTA PARCIAL COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, 1933 e 1934. À esquerda, em linha tracejada, os espigões traçados com base nos córregos e ribeirões. No detalhe da direita, o parcelamento já executado..... 55
- Figura 13** – Detalhe do *MAPPA DE ESTRADAS DE RODAGENS DO MUNICÍPIO*, 1938. Observar a relação entre os nomes de estradas e córregos. 56
- Figura 14** – Detalhe da planta *ESTADO DO PARANÁ – MAPPA PARCIAL DA REGIÃO CAFEIRA*, 1933. Das estradas observa-se as curvas de nível nos lotes rurais em declive. 57
- Figura 15** – Detalhe da *PLANTA PARCIAL DE COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCAS, JACUTINGA E VERMELHO*, 1934. Em destaque, a Estrada Mestre. Observar as relações estabelecidas entre as estradas e os núcleos urbanos. Nova Dantzig e Rolândia possuem a Estrada Mestre nos limites. Londrina foi implantada sobre a Estrada Mestre..... 58
- Figura 17** – *PLANTA PARCIAL DA GLEBA PATRIMÔNIO CAMBÉ. CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ*, 1946. Observar que a Estrada Mestre estrutura o núcleo urbano em sentido L-O e a Estrada Bule, em sentido N-S. Os lotes rurais são maiores na parte Norte do núcleo urbano. 61
- Figura 18** – Detalhe do *Jornal Paraná Norte* de 9 de outubro de 1935. Era grande a variedade de produtos comercializados..... 62

- Figura 19** – Croqui feito sobre mapa *MUNICÍPIO DE LONDRINA - MAPA EM OBSERVÂNCIA AO DECRETO LEI NACIONAL N. 311 DE 1938, 1939*. Em Londrina, Nova Dantzig e Rolândia, foram feitos pontos sobre as áreas onde existiam edificações. Em vermelho, Estrada Mestre e, em marrom, estradas secundárias. As áreas pontilhadas parecem acompanhar as estradas. 63
- Figura 20** – Cambé. As linhas pontilhadas representam a ordem da numeração de quadras proposta pela CTNP. Em sentido L-O, a Rua Belo Horizonte e a Avenida Inglaterra. Em sentido Norte-Sul, a Avenida Brasil define a estrutura. 64
- Figura 21** – Detalhe do mapa *MUNICÍPIO DE LONDRINA - MAPA ORGANIZADO EM OBSERVÂNCIA AO DECRETO LEI NACIONAL N. 311 DE 1938, 1939*. Notar a maior concentração de edificações na Rua Alemanha e na Avenida Brasil. 66
- Figura 22** – Mapa com edificações comerciais e institucionais localizadas da década de 30, com base nos documentos pesquisados da década de 1930 e entrevistas feitas com pioneiros de Cambé. Este mapa demonstra o predomínio da ocupação das ruas que estavam na continuidade de estradas. 67
- Figura 23** – Mapa com indicação das edificações institucionais de Cambé. Nesse mapa, identifica-se o predomínio de edificações nas avenidas, polarizadas pela Igreja Matriz e Estação Rodoviária. 69
- Figura 24** – Mapa com edificações comerciais e institucionais das décadas de 1940 e 1950, localizadas com base nos documentos publicados e entrevistas feitas com pioneiros. Há predomínio de edificações identificadas nas avenidas e proximidades da Igreja Matriz e da Estação Rodoviária 70
- Figura 25** – Mapa com edificações históricas encontradas nos documentos levantados. Todas estão na Rua Belo Horizonte, continuidade da Estrada Mestre. 72
- Figura 26** – Esquema representativo da distribuição do patrimônio, gleba-patrimônio e glebas rurais em Cambé. A gleba-patrimônio é

| | | |
|------------------|---|----|
| | definida por área de chácaras e pelo núcleo urbano. | 75 |
| Figura 27 | – Mapa esquemático que destaca os lotes de número 1 e a subdivisão em glebas, feito sobre o <i>MAPA DA COLONIZAÇÃO DA CIA. MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, ANTERIORMENTE CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ</i> , de 1955. A colonização parece avançar em sentido leste-oeste, se for observada a posição dos primeiros lotes de cada gleba. | 83 |
| Figura 28 | – Mapa esquemático com a identificação das glebas, feito sobre o <i>MAPA DA COLONIZAÇÃO DA CIA. MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, ANTERIORMENTE CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ</i> , de 1955. As glebas normalmente coincidiam com microbacias hidrográficas..... | 84 |
| Figura 29 | – Diagrama que demonstra a relação de hierarquia entre caráter, área de caracterização, caráter-tipo e elementos. Em cada área de caracterização, um caráter-tipo sempre será dominante. Além do caráter-tipo, as áreas de caracterização são compostas pelas características e elementos da paisagem. | 85 |
| Figura 30 | – Vista do alto da torre da Igreja Matriz, em Cambé, no sentido leste. As áreas centrais, plano inicial das áreas urbanas, estão em partes mais altas. Ao fundo, centro de Londrina..... | 86 |
| Figura 31 | – Definição de caráter-tipo da Estrada Mestre. O esquema sintetiza as relações de visibilidade presentes na Estrada Mestre..... | 87 |
| Figura 32 | – Esquema mostrando as visibilidades definidoras do caráter-tipo. Observar que, nos trechos onde predomina o fechamento, são áreas predominantemente urbanas. Vistas a grandes distâncias, formam-se em áreas predominantemente rurais em direção aos córregos. E, vistas a curtas distâncias estão presentes naquelas áreas em que se pode “ver através de”..... | 88 |

| | |
|---|----|
| Figura 33 – Panorama da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Observar córrego marcado pela presença da mata ciliar, à direita. Grandes árvores ao centro indicam limites entre lotes e estrada..... | 90 |
| Figura 34 – Área de Caracterização Jacutinga Cambé, delimitada pelo quadro vermelho. O retângulo amarelo indica área onde está a subestação de energia. Predominam amplas vistas em relação ao córrego Jacutinga. | 91 |
| Figura 35 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Amplas vistas marcam a continuidade da Estrada Mestre. | 92 |
| Figura 36 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Retângulos hachurados representam os elementos construídos junto à estrada bloqueiam os panoramas..... | 92 |
| Figura 37 – Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Fechamento reforçado por edificações industriais e árvores de grande porte. A estrada tem o traçado reforçado pelo fechamento lateral. | 93 |
| Figura 38 – Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Os polígonos indicam fechamento. A Estrada Mestre segue paralela ao eixo ferroviário. A visão é direcionada para frente..... | 93 |
| Figura 39 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Predomínio de fechamento realizado por muros associados à vegetação. | 94 |
| Figura 40 – Área de Caracterização Chácara 1. A imagem mostra os conjuntos habitacionais à direita. À esquerda, atividades industriais lindeiras ao leito ferroviário. E, no centro, faixa gramada que marca o eixo entre a Estrada Mestre e leito ferroviário..... | 94 |
| Figura 41 – Área de Caracterização Chácara 1. As setas em arco indicam as vistas à longa distância. As setas, vistas a curtas distâncias. Neste trecho, predominam vistas a curta distância, já que as áreas lindeiras foram ocupadas por conjuntos habitacionais..... | 95 |

| | |
|--|-----|
| Figura 42 – Croqui da Área de Caracterização Chácara 1. Fileira de árvores e vista a longa distância..... | 96 |
| Figura 43 – Panorama do cruzamento entre Estrada Mestre, leito ferroviário e Estrada Binel. A complexa rede de estradas é uma importante característica da paisagem norte-paranaense. | 96 |
| Figura 44 – Croqui da Área de Caracterização Chácara 1. Este trecho da Rua Xavantes, em aclive, representa a subida para Nova Dantzig, mencionada em entrevistas. | 96 |
| Figura 45 – Área de Caracterização Belo Horizonte. As setas em arco representam as vistas sobre o pátio ferroviário. As linhas paralelas representam áreas comerciais, fechamento encontrado em ruas, na continuidade de estradas antigas. As setas demonstram a presença de edificações com jardins com recuos, que permitem vistas a curtas distâncias..... | 97 |
| Figura 46 – Imagem da chegada à Rua Belo Horizonte. Vista do vale do Ribeirão Caçadores. | 97 |
| Figura 47 – Casa com telhado coberto de líquens. Terreno amplo com casarão ao fundo. Grande telhado de quatro águas coberto de líquens, revela a época da construção..... | 98 |
| Figura 48 – Croqui da Área de Caracterização Rua Belo Horizonte. À esquerda, vista para o Ribeirão Caçadores, anúncios publicitários e barracões. | 99 |
| Figura 49 – Entorno imediato da Estação. Árvores <i>flamboyant</i> da Praça e piso em paralelepípedo..... | 100 |
| Figura 50 – Croqui da Área de Caracterização Rua Belo Horizonte. A partir da Estação, as edificações são de uso predominantemente comercial. | 100 |
| Figura 51 – Croqui da Rua Belo Horizonte. Aqui, a representação das fachadas comerciais formando uma espécie de parede contínua. O edifício hachurado no croqui destaca-se devido ao volume e novo uso..... | 101 |
| Figura 52 – Esquina da Avenida Brasil com a Rua Belo Horizonte. À direita, <i>shopping</i> popular, que, apesar de estar no alinhamento, se destaca do conjunto por seu volume e uso. | 101 |

| | |
|--|-----|
| Figura 53 – Fachadas planas com maior número de aberturas voltadas para a rua. Edificações aparentam recente e constante manutenção. Duas árvores marcam a curva. | 102 |
| Figura 54 – Croqui da Rua Belo Horizonte. Saída para a Estrada Floresta, que marca o final do fechamento das edificações comerciais. | 103 |
| Figura 55 – Rua Belo Horizonte. A saída para a Prata. À esquerda, permanência de estabelecimentos comerciais antigos..... | 103 |
| Figura 56 – Imagem do final da Rua Belo Horizonte. Predomínio do verde e de edificações mais esparsas, com recuos e jardins. | 104 |
| Figura 57 – Planta da Rua Belo Horizonte. Edificações definindo o eixo da Rua Belo Horizonte..... | 105 |
| Figura 58 – Planta da Rua Belo Horizonte com a localização das características identificadas. | 106 |
| Figura 59 – Área de Caracterização Chácara 2. A presença do café remete aos primeiros tempos da ocupação da região Norte. | 107 |
| Figura 60 – Área de Caracterização Chácara 2. As setas indicam áreas onde as vistas são possíveis através dos elementos construídos. No lado oposto, o paredão que limita o Estádio Municipal..... | 107 |
| Figura 61 – Vista da Área de Caracterização Chácara 2. À esquerda, exportadora de café. Ao fundo, grande silo. | 108 |
| Figura 62 – Croqui da Área de Caracterização Chácara 2. As fileiras de árvores indicam os limites entre estrada e lotes, definindo o eixo da Estrada Mestre. | 109 |
| Figura 63 – Imagem da Área de Caracterização Chácara 2. Edificações na beira da estrada se destacam negativamente, na paisagem, ao adotarem cores e escala diferentes. | 109 |
| Figura 64 – Área de Caracterização Roland Cafezal. As setas indicam as vistas à curta distância e as setas em arco, as vistas a longa distância. O retângulo evidencia a localização de Porto Seco..... | 110 |
| Figura 65 – Vista do espigão. Vale do Ribeirão São Domingos e ao fundo, a cidade de Cambé..... | 110 |
| Figura 66 – Imagem da Estrada Mestre. Cultivo de café e fileiras de árvores..... | 111 |

| | |
|---|-----|
| Figura 67 – Croqui da Área de Caracterização Roland Cafezal, no sentido leste. Neste croqui, ao fundo, vê-se o centro de Cambé. No segundo plano, o Ribeirão São Domingos. E, em primeiro plano, a estrada. | 111 |
| Figura 68 – Panorama Área de Caracterização Roland Cafezal. A caixa da estrada estreita auxilia na manutenção do caráter. À esquerda, Porto Seco, como barreira à paisagem..... | 112 |
| Figura 69 – Imagem do satélite com a delimitação das áreas de caracterização e listagem de características. | 113 |
| Figura 70 – Corredor M-11 é uma linha de ligação entre os núcleos urbanos em vermelho. Em cor-de-rosa, as áreas de expansão urbana..... | 116 |
| Figura 71 – Imagem de satélite com a Estrada Mestre e os núcleos urbanos iniciais destacados. A estrada funciona como eixo de desenvolvimento dos núcleos urbanos. | 117 |
| Figura 72 – Pontuação das áreas de caracterização sobre desenho esquemático da Estrada Mestre. | 121 |
| Figura 73 – Detalhe de foto aérea, na década de 1960. Identifica-se a Estrada Mestre na aproximação com a área urbanizada, no sentido leste..... | 124 |
| Figura 74 – Detalhe de foto aérea da década de 1980. Lotes rurais estão sendo parcelados para conjuntos habitacionais. A estrada ainda pode ser identificada, de modo menos evidente que na fotografia da década de 1960. | 124 |
| Figura 75 – Detalhe de imagem de satélite, atual. A identificação da estrada, em meio aos conjuntos habitacionais, é mais difícil que nas décadas anteriores..... | 125 |
| Figura 76 – Esquina da Rua Belo Horizonte com a Rua Equador. Em dois momentos: final da década de 1950 e em 2009. Permanência de edificações chave nas esquinas. | 127 |
| Figura 77 – Rua Belo Horizonte, vista no sentido leste, tendo ao fundo a curva. A construção de novas edificações no alinhamento não modifica a rua. fotografada em 2009. | 128 |

- Figura 78** – Rua Belo Horizonte, asfaltada, em 1967. As edificações remanescentes receberam nova pintura e painel na fachada. Observa-se que, na primeira edificação à direita, a logomarca foi pintada na fachada lateral e colocado painel, na fachada principal. 129
- Figura 79** – Após a curva, em sentido oeste. Com o tempo, as fachadas vão adquirindo nova pintura, placas e painéis, mantendo a aparência do conjunto..... 129
- Figura 80** – Mapa com alterações identificadas na Rua Belo Horizonte..... 130

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1 – Tipos de estradas históricas definidos a partir de suas características..... | 30 |
| Quadro 2 – Modificações comumente feitas em estradas | 31 |
| Quadro 3 – Comparação entre associações de preservação de estradas históricas. Cada uma das associações possui estratégias e objetivos diferentes para divulgar e preservar as estradas..... | 32 |
| Quadro 4 – Intervenções e ações em paisagem, com base no estado de conservação..... | 34 |
| Quadro 5 – The Roadscape Guide, fichamento feito a partir do guia para inventário e avaliação da paisagem cênica, em que são analisados itens como contraste, ordem, integridade, camadas, ponto focal e originalidade | 36 |
| Quadro 6 – Avaliação do caráter da paisagem, fichamento com informações sobre a ferramenta para identificação e manutenção do caráter da paisagem, aplicada em Lancashire..... | 37 |
| Quadro 7 – Caracterização da paisagem histórica, fichamento feito com base na proposta aplicada no Corredor M-11, cuja avaliação é feita a partir da sensibilidade | 38 |
| Quadro 8 – Esquema com etapas propostas para estudo da paisagem da Estrada Mestre. São definidos os objetivos e a metodologia a ser aplicada, através de tópicos..... | 39 |
| Quadro 9 – Avaliação da Qualidade Cênica da Paisagem nas estradas. Pontuação estabelecida conforme cada fator pode ser identificado na paisagem | 53 |
| Quadro 10 – Unidades da paisagem em nível regional. Relação entre o Norte do Paraná e as terras colonizadas pela CTNP. A CTNP produziu, a partir do meio ambiente natural paranaense, paisagem diferenciada devido à implantação de seu empreendimento | 77 |
| Quadro 11 – Unidades da paisagem em nível intermediário. Relação entre zonas e módulos da CTNP. As zonas eram subdivisões compostas por módulos da CTNP. A identificação de zonas | |

| | | |
|------------------|---|-----|
| | tinha a intenção de ordenar a ocupação | 79 |
| Quadro 12 | – Unidades da paisagem em nível local. Módulo da CTNP e glebas próximas ao núcleo urbano de Cambé. Cada módulo era formado por núcleo urbano, chácaras e glebas rurais | 80 |
| Quadro 13 | – Nível local. Descrições gerais sobre glebas, em Cambé. As glebas normalmente coincidiam com as bacias hidrográficas | 81 |
| Quadro 14 | – Áreas de caracterização da Estrada Mestre agrupadas por caráter-tipo | 89 |
| Quadro 15 | – Comparação entre fatores adotados para estudo no corredor M-11 e os fatores adotados para a Estrada Mestre | 115 |
| Quadro 16 | – Fatores e critérios de avaliação da fragilidade da paisagem | 118 |
| Quadro 17 | – Classificação da fragilidade, descrição genérica da paisagem, conforme fatores avaliados, e descrição das possibilidades presentes na Estrada Mestre | 119 |
| Quadro 18 | – Fatores de avaliação da fragilidade e áreas de caracterização. Exceto a área Jacutinga Cafezal, todas as áreas possuem pontuação positiva, ou seja, fragilidade média ou alta..... | 119 |
| Quadro 19 | – Fragilidade da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Valores atribuídos a cada um dos fatores, e observações sobre a paisagem..... | 122 |
| Quadro 20 | – Fragilidade da Área de Caracterização Jacutinga Cafezal 1. A observação indica elementos da paisagem que contribuem para a pontuação positiva de cada um dos fatores da fragilidade | 123 |
| Quadro 21 | – Fragilidade da Área de Caracterização Chácaras 1. Elementos que remetem ao passado contribuem positivamente na avaliação da fragilidade | 123 |
| Quadro 22 | – Fragilidade da Área de Caracterização Belo Horizonte. Nesta área, obteve-se pontuação máxima em cada fator | 131 |
| Quadro 23 | – Fragilidade da Área de Caracterização Chácaras 2. Presença de elementos históricos contribui para que a paisagem obtenha maior fragilidade..... | 131 |

| | |
|--|-----|
| Quadro 24 – Fragilidade da Área de Caracterização Roland Cafezal. A referência a elementos históricos contribui para a fragilidade dessa área | 132 |
| Quadro 25 – Ações e intervenções em áreas de caracterização, conforme a fragilidade da paisagem | 133 |

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

| | |
|--------|--|
| CTNP | Companhia de Terras Norte do Paraná |
| CMNP | Companhia Melhoramentos Norte do Paraná |
| IPHAN | Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| ICOMOS | International Council on Monuments and Sites |
| ICAHM | International Committee on Archeological Heritage Management |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| INTRODUÇÃO | 24 |
| PARTE I – PAISAGEM E CARÁTER | 28 |
| CAPÍTULO 1 – SOBRE PAISAGEM CULTURAL | 28 |
| 1 A PAISAGEM CULTURAL – ALGUMAS CONSIDERAÇÕES..... | 28 |
| 2 A PAISAGEM DE ANTIGAS ESTRADAS | 30 |
| CAPÍTULO 2 – CARÁTER DE PAISAGEM | 33 |
| 1 CARÁTER DA PAISAGEM DE ESTRADAS ANTIGAS | 33 |
| 2 POLÍTICAS DE PAISAGEM E SUA APLICAÇÃO ÀS ESTRADAS ANTIGAS..... | 34 |
| 3 FORMAS DE IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PAISAGEM | 35 |
| 3.1 O Guia da Paisagem de Estradas: Ferramentas para a Preservação de Corredores Cênicos de Estradas | 35 |
| 3.2 Avaliação do Caráter da Paisagem | 36 |
| 3.3 Caracterização da Paisagem Histórica | 37 |
| 4 PROPOSTA PARA A ANTIGA ESTRADA MESTRE | 38 |
| PARTE II – ESTRADA MESTRE: INVENTÁRIO E AVALIAÇÃO DA PAISAGEM | 41 |
| CAPÍTULO 3 – AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA | 41 |
| 1 COLONIZAÇÃO E AS BACIAS HIDROGRÁFICAS | 41 |
| 2 LEITURA DA PAISAGEM NORTE-PARANAENSE | 44 |
| 3 AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA | 45 |
| 4 PAISAGEM CÊNICA: AS ESTRADAS E OS CÓRREGOS | 46 |
| 4.1 Estrada Vlast | 46 |
| 4.2 Proximidades do Ribeirão Jacutinga (Córrego Saúde e Bom Sucesso) | 47 |
| 4.3 Estrada Binel | 48 |
| 4.4 Estrada Floresta ou Estrada da Prata | 49 |
| 4.5 Estrada do Macuco | 50 |
| 4. 6 Córrego da Glória | 51 |

| | |
|--------------------------|----|
| 4.7 Estrada do Bule..... | 52 |
|--------------------------|----|

CAPÍTULO 4 – TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM54

| | |
|---|----|
| 1 METODOLOGIA ADOTADA..... | 54 |
| 2 PROJETO DA CTNP | 55 |
| 2.1 A Rede de Caminhos e Vias | 56 |
| 2.2 Os Córregos Definindo os Lotes Rurais | 57 |
| 3 A RELAÇÃO ENTRE OS NÚCLEOS URBANOS E AS ESTRADAS..... | 58 |
| 4 DE ESTRADA MESTRE À RUA BELO HORIZONTE | 59 |
| 4.1 O Sítio Natural e o Traçado..... | 59 |
| 4.2 As Estradas nos Anos 1930 | 60 |
| 4.3 A Ocupação do Espigão..... | 61 |
| 5 A LÓGICA DA OCUPAÇÃO..... | 64 |
| 5.1 O Início: a Década de 1930..... | 65 |
| 5.2 A Afirmação: Décadas de 1940 e 1950..... | 68 |
| 6 A PAISAGEM CONSTRUÍDA: 1930 A 1950..... | 71 |

CAPÍTULO 5 – CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM73

| | |
|---|-----|
| 1 METODOLOGIA ADOTADA..... | 73 |
| 2 CARÁTER E CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM | 74 |
| 3 “UNIDADES” DA PAISAGEM NORTE-PARANAENSE | 75 |
| 4 A ESTRADA COMO ESTRUTURA DA COLONIZAÇÃO | 83 |
| 5 CARÁTER-TIPO, ÁREAS DE CARACTERIZAÇÃO E VISIBILIDADES | 84 |
| 6 DESCRIÇÃO GERAL DO CARÁTER DA ESTRADA MESTRE..... | 89 |
| 6.1 Área de Caracterização Jacutinga Cambé | 90 |
| 6.2 Área de Caracterização Jacutinga Cafezal | 93 |
| 6.3 Área de Caracterização Chácara 1 | 94 |
| 6.4 Área de Caracterização Rua Belo Horizonte..... | 97 |
| 6.5 Área de Caracterização Chácara 2 | 107 |
| 6.6 Área de Caracterização Roland Cafezal | 110 |
| 7 CARACTERÍSTICAS-CHAVE..... | 112 |

| | |
|--|-----|
| CAPÍTULO 6 – FRAGILIDADE DA PAISAGEM | 114 |
| 1 METODOLOGIA ADOTADA..... | 114 |
| 1.1 Fatores que Definem a Fragilidade | 114 |
| 2 A RELAÇÃO ENTRE O CORREDOR M-11 E A ESTRADA MESTRE | 115 |
| 3 A FRAGILIDADE DA PAISAGEM DA ESTRADA MESTRE | 117 |
| 4 ÁREAS DE CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM E DIRETRIZES | 119 |
| 4.1 Área de Caracterização Jacutinga Cambé | 122 |
| 4.2 Área de Caracterização Jacutinga Cafezal | 122 |
| 4.3 Área de Caracterização Chácaras 1 | 123 |
| 4.4 Área de Caracterização Belo Horizonte | 125 |
| 4.5 Área de Caracterização Chácaras 2 | 131 |
| 4.6 Área de Caracterização Roland Cafezal | 131 |
| 5 DIRETRIZES GERAIS PARA A MANUTENÇÃO DO CARÁTER DA ESTRADA MESTRE | 132 |
| 6 NÍVEIS DE AÇÃO A PARTIR DA “SENSIBILIDADE” | 132 |
| | |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 134 |
| | |
| REFERÊNCIAS | 137 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA CONSULTADA | 141 |

INTRODUÇÃO

“A paisagem cultural revela nossa relação com o chão, nos dá senso de lugar e é a expressão da identidade de uma região” (The Cultural Landscape Foundation, 2007).

O estudo da paisagem cultural permite perceber a ação humana sobre o território sendo fundamental para a interpretação das etapas de tempo posteriores que as sociedades viveram e ainda vivem. Revela também aspectos da identidade de um povo e de uma região em constante construção através dos tempos. Dada sua importância, a paisagem tem sido abordada por órgãos de preservação como representativa das identidades e símbolos dos territórios.

O conceito de paisagem vem sendo valorizado e modificado através do tempo. Nas chamadas *Cartas Patrimoniais*, documentos oficiais produzidos por órgãos internacionais de preservação, a preocupação com a paisagem vem de longa data. Partindo da *Carta de Atenas* (SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931) até a mais recente Recomendação nº. R(9) 95 – Paisagem Cultural (COMITÊ de MINISTROS, 1995), a consideração do ambiente sempre esteve presente. Em alguns documentos, é citada como vizinhança ou entorno.

Nesse sentido, o entorno ou a vizinhança é valorizada apenas pela presença do monumento. O que significa dizer, que não é considerado sua importância como representação de uma sociedade e sim como a garantia de contexto para o monumento.

Considera-se a *Carta de Atenas* (SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931) o documento que iniciou a discussão sobre patrimônio nos tempos modernos. Na época, a preocupação com o entorno era basicamente de enriquecimento do monumento, como pano de fundo. Tal ideia vai sendo aprimorada na subsequente *Carta de Veneza* (ICOMOS, 1964), em que são reconhecidos os sítios que testemunham uma civilização, uma evolução particular ou um evento histórico como monumentos. Um outro documento, *Convenção sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural* (UNESCO, 1972) reconhece os sítios e conjuntos de valor universal como patrimônio cultural. Tal conceito é ampliado no *Manifesto de Amsterdã* (ANO EUROPEU DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO, 1975), o qual insere como patrimônio cultural também aqueles que tenham valor histórico-cultural. Na *Carta de Burra* (ICOMOS, 1980), são reconhecidos os elementos compreendidos

no entorno a que pertencem.

A preocupação integral com a paisagem cultural vai se materializando na Recomendação nº. R(9) 95 (COMITÊ de MINISTROS, 1995) que, preocupada com o crescimento das cidades e a rápida transformação do entorno, leva em conta as relações estabelecidas entre homem e seu meio ambiente. Insere como patrimônio cultural a categoria que permite valorizar as especificidades locais, identificar o testemunho do passado e considerar a percepção do indivíduo. Assim, a paisagem passa a ser o foco da discussão onde monumentos, edificações, conjuntos existem em um ambiente vivo, sujeito a transformações e à diversidade de significados contidos em suas peculiaridades e proporcionados pela percepção de cada um que a observa.

Como categoria, a paisagem pode estar relacionada a uma infraestrutura, a uma região, a um povo. Recentes pesquisas voltam-se à paisagem etnográfica, paisagem regional, a paisagem de estradas, entre outras.

A paisagem como representação de uma sociedade guarda aspectos identitários. Nela, está marcada cada parte da história, da natureza de um local. É fundamental que a sua abordagem considere a dinâmica e a complexidade de sua formação e constituição. Dessa maneira, cada estrada molda uma paisagem diferente constituída por meio de elementos que a tornam reconhecível e distinguível de outra; o denominado *caráter da paisagem*.

Nesta pesquisa adotou-se a Estrada Mestre, eixo estrutural do projeto empreendido pela CTNP - Companhia de Terras Norte do Paraná, como objeto de estudo cuja constante transformação desde o início da colonização, em meados da década de 1920, mantém-se até os dias atuais e vem imprimindo marcas de cada época.

Assim, a paisagem da Estrada Mestre representa importante parcela da história, da natureza e da cultura do Norte do Paraná. Observando as plantas iniciais da colonização, pode-se identificar o processo de parcelamento definido pelas estradas e a localização de núcleos urbanos ao longo da Estrada Mestre.

Em Nova Dantzig atual cidade de Cambé, o primeiro trecho da Estrada Mestre, após Londrina permanecem elementos antigos, como a Rua Belo Horizonte e a saída para Rolândia. Por outro lado, existem trechos em que pode ser lembrada pelos remanescentes do traçado.

Apesar de modificada em alguns trechos, a Estrada Mestre se

mantém no imaginário da população de Cambé como o lugar de chegada, de circulação difícil em dias de chuva, da primeira rua de comércio que “tinha até bancos”.

O caráter da Estrada Mestre está presente nas marcas da ocupação, nas características naturais da região Norte do Paraná, nos aspectos culturais de sua população; que a torna única e diferente de outras.

Este trabalho estuda o caráter da paisagem através de seus elementos, suas qualidades e transformações, reconhecendo a sua fragilidade e visando a sua manutenção.

Dessa maneira, espera-se possibilitar a manutenção dos aspectos identitários na paisagem, gerando um ambiente com suas características próprias, diferenciando-se da atual forma de ocupação do território pautadas em paisagens sem personalidade e sem memória.

A paisagem da Estrada Mestre é importante para a compreensão de grande parte da região Norte do Paraná. Nela estão impressas marcas da ocupação, e nela se preservam trechos em que as pessoas e o lugar se relacionam, de forma muito próxima – trechos em que se experimenta a sensação de se chegar ao Paraná nos primeiros anos da colonização, e trechos em que se abrem vistas do espigão à longa distância. O relacionamento entre as pessoas e o lugar fica mais explícito, quando se dialoga com moradores antigos. De forma menos evidente, a relação pode ser vista nos jardins e nas plantações. Este trabalho pretende identificar esses e outros tantos elementos do caráter da Estrada Mestre, os quais a tornam especial.

Foram aplicadas metodologias de estudos de caso de paisagem e caráter para o desenvolvimento de cada um dos capítulos, em que foram levantados e analisados mapas, imagens aéreas e fotos antigas, que contribuíram na identificação de elementos e das transformações na paisagem. Também foram entrevistados pioneiros de Cambé, com a intenção de conhecer aspectos da ocupação da estrada.

Este estudo está dividido em capítulos interdependentes. Cada capítulo trata de uma etapa proposta para a avaliação da paisagem da Estrada Mestre, cuja ordem foi estabelecida através da pesquisa em órgãos internacionais sobre estudos de caso que se atentam à paisagem e ao caráter. Para o estabelecimento de relação entre caráter e qualidade de paisagem, foi utilizado o *Roadscape Guide* (LAMPTON, 2006), em que é feita uma análise da qualidade

cênica da paisagem. Para a identificação de elementos de caráter e avaliação da paisagem, foram empregadas como referência a *Landscape Character Assessment* (SWANWICH, 2002) e a *Historic Landscape Characterization* (WENT et al, 2003), duas metodologias utilizadas para avaliação e gerenciamento da paisagem.

Assim, a primeira parte enfoca a conceituação de paisagem e de caráter, são analisados casos correlatos que subsidiaram a estrutura proposta para este trabalho. A segunda parte trata da aplicação de metodologias em trecho da Estrada Mestre e obedece à seguinte estrutura: avaliação da paisagem cênica, transformação da paisagem, caracterização da paisagem e avaliação da fragilidade da paisagem.

PARTE I – PAISAGEM E CARÁTER

CAPÍTULO 1 SOBRE PAISAGEM CULTURAL

A valorização de paisagem de estradas antigas tem sido desenvolvida em diversos países tais como Inglaterra, Escócia e Estados Unidos da América em seus institutos de pesquisa. Buscam divulgar, proteger trechos de antigas estradas e realizar ações relativas à memória e cultura desse tipo de infraestrutura.

O interesse por esse tipo de paisagem, concebida como um elemento cotidiano está relacionado ao fato de que ele também representa aspectos identitários e possui significados estabelecidos através da relação entre pessoas e lugar.

1 A PAISAGEM CULTURAL – ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A Geografia Cultural tem-se aproximado de questões culturais para “compreender o significado da paisagem” (CLAVAL, 1999, p.34). A paisagem, dentro da geografia humana, está associada “à cultura, à idéia de formas visíveis sobre a superfície da terra e à sua composição” (COSGROVE, 2004). Nesse sentido, a paisagem representa a preocupação da Geografia Cultural em compreender os significados baseada nos elementos culturais e naturais e na forma como são vistos, levando em conta os elementos que a compõem, resultantes da ação humana sobre o seu meio ambiente.

“A cultura serve para dar sentido à existência dos indivíduos e dos grupos em que se inserem”. Dessa afirmação de Claval (1999 p.28), pode-se depreender que a paisagem está carregada de valores e de importância para um povo. A partir dela, podem ser reconhecidas as adaptações feitas a cada nova geração, para que seja mais bem vivenciada e percebida.

O Comitê de Ministros (1995) define a paisagem como a expressão formal dos numerosos relacionamentos existentes, em determinado período, entre o indivíduo e a sociedade. É formada pela combinação de elementos naturais e humanos, capazes de demonstrar a evolução social e o estabelecimento do caráter

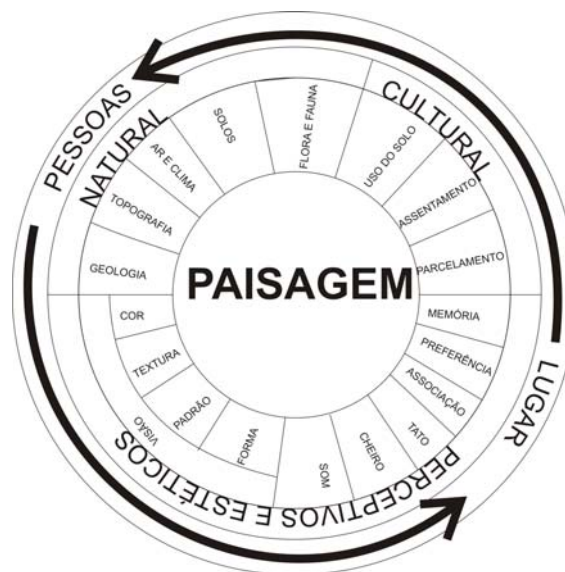
através do tempo e espaço, com associação cultural ou histórica (COMITÉ DE MINISTROS, 1995, p.331-332). Tal definição entende a paisagem cultural enquanto expressão da relação entre homem e meio ambiente, cujos significados são atribuídos na medida em que é percebida e em que representa tempos passados, revelando aspectos da identidade do local.

Acselrad (2001, p.44) afirma que a paisagem histórica possui aspectos da identidade, do caráter, dos valores e da herança construídas ao longo do tempo. Assim evidencia-se o fato de que a paisagem representa aspectos culturais de um grupo humano, contando sobre sua história e evolução.

A paisagem é organismo complexo, resultante da “associação distinta de formas” (SAUER, 2004, p.23). É dinâmica, de sorte que sua estrutura, forma e função podem ser modificadas. É representada por aspectos da associação entre suas formas diversas: físicas e culturais em constante modificação.

Segundo Swanwich (2002 p.02), a paisagem é influenciada por diversos componentes culturais, naturais, estéticos e de percepção, definidos pela relação entre pessoas e lugar. Tal relação pode ser vista no seguinte diagrama (Figura 1).

Figura 1 – Diagrama que demonstra a relação entre componentes da paisagem, definidos pela relação entre pessoas e lugar.



Fonte: Swanwich (2002, p.2).

Claval (1999, p.13) salienta que a cultura é constituída pelo conjunto de artefatos, do conhecimento através dos quais os homens se relacionam ao meio

ambiente. Também afirma que a cultura é

[...] conjunto de formas materiais dispostas e articuladas entre si no espaço como os campos, as cercas vivas, os caminhos, a casa, a igreja entre outras com seus estilos e cores, resultantes da ação transformadora do homem na natureza. (CLAVAL, 1997 p. 289).

Assim sendo, a paisagem é entendida como “construção cultural, que não é um objeto físico, que não pode ser confundida com o ambiente natural, nem com o território ou o país” (BESSE, 2006, p.61). A paisagem representa a cultura e seus significados atribuídos, não se reduzindo apenas às suas formas. Ela é a base para que a cultura seja transmitida entre gerações, de maneira que nela estarão marcados traços de cada grupo humano e de sua ocupação.

2 A PAISAGEM DE ANTIGAS ESTRADAS

Algumas trilhas, caminhos e estradas se transformam em marcas de uma região, por meio de sua forte relação com a história e a evolução.

Sob esse enfoque, a estrada principal que atravessa todo o empreendimento da CTNP, a chamada Estrada Mestre, pode ser considerada antiga. Projetada acompanhando a linha divisora das águas, vai-se amoldando ao relevo, acompanhando a ferrovia e interligando os patrimônios.

Algumas experiências de valorização de paisagens de estradas antigas podem ser observadas em alguns países. Nos EUA, algumas estradas que cortaram o continente, chamadas transcontinentais, são bastante conhecidas. Podemos citar como exemplos, a Rota 66, a Lincoln Highway e a Yellowstone Trail. Segundo a Historic Roads (2010), as estradas históricas podem ser classificadas em: 1) estéticas, 2) projetadas e 3) culturais (Quadro 1).

Quadro 1 – Tipos de estradas históricas definidos a partir de suas características.

| Tipo | Características |
|---------------|--|
| 1. Estéticas | Proporcionam ao viajante uma experiência diferenciada, normalmente adaptada às condições de relevo. Foram criadas para serem observadas em seus detalhes, tais como a paisagem natural do entorno, os edifícios monumentais, as perspectivas, o traçado e outros. |
| 2. Projetadas | Possuem soluções adequadas à engenharia e tráfego. |
| 3. Culturais | Definidas por fatores como as tradições e as necessidades humanas, formadas a partir de trilhas de animais, caminhos de ligação entre vilas e outras formas espontâneas de deslocamento. Para o seu completo conhecimento, é necessário o reconhecimento de pontos, elementos e locais significativos. |

Fonte: Historic Roads (2010)

As antigas estradas eram sinuosas porque iam incorporando em seu trajeto as trilhas pré-existent, resultando em traçados que representavam os acidentes geográficos.

Segundo Historic Roads (2010), os graus de intervenção nas estradas históricas podem ser definidos em quatro tipos: 1) realinhamento, 2) realocação, 3) destruição e 4) modificações regionais (Quadro 2).

Quadro 2 – Modificações comumente feitas em estradas.

| Tipo | Características |
|---------------------------|--|
| 1. Realinhamento | Pode ser um pequeno desvio ou um desvio de milhas, com a intenção de priorizar a segurança do usuário. |
| 2. Realocação | Modificação de elementos da estrada ou sua substituição. |
| 3. Destruição | Pode ser observada na desativação de uma estrada ou retirada de um de seus elementos significativos. |
| 4. Modificações Regionais | Estão relacionados a qualquer mudança que altere a configuração atual de uma rota. |

Fonte: Historic Roads (2010).

Tais modificações têm estimulado a ação de associações de preservação que têm por função identificar e divulgar os trechos perdidos. Para a definição das características, tomam os elementos próximos aos limites das estradas: edificações, núcleos urbanos, parques, vistas e outros (Quadro 3).

Para a divulgação da estrada histórica, cada uma das associações trabalha à sua maneira. A The National Historic Route 66 Federation (2010) por intermédio da criação de guias, mapas, livros, trabalha para a divulgação desta estrada bastante conhecida pelo mundo. The Yellowstone Trail (2010) desenvolve atividades culturais e turísticas na estrada, principalmente a oeste, onde há trechos mais preservados. Lincoln Highway (2010) promove passeios e trilhas.

Pode se concluir que as estradas não são compostas apenas por seus elementos físicos. A ação das associações reforça seus aspectos culturais, incorporando a memória visando a resgatar a importância e a história das estradas, junto ao povo estadunidense.

O Quadro 3 apresenta os objetivos, estratégias e elementos a serem preservados de três associações centenárias de preservação de estradas nos Estados Unidos. Nesse quadro pode-se verificar que, muitas das estratégias estão no nível de ações de valorização das estradas, através da divulgação de informação em diversas mídias, realização de passeios e fomento a atividades turísticas. Os elementos preservados se relacionam ao traçado e edificações e elementos simbólicos e construídos junto às estradas.

Quadro 3 – Comparação entre associações de preservação de estradas históricas. Cada uma das associações possui estratégias e objetivos diferentes para divulgar e preservar as estradas.

| Organização | The Yellowstone Trail | Lincoln Highway | The National Historic Route 66 Federation |
|--------------------------|---|--|--|
| 1. Web site | http://www.yellowstonetrail.org | http://www.lincolnhighwayassoc.org | http://www.national66.com |
| 2. Ano de Criação | 1912 | 1913 | 1926 |
| 3. Localização | Washington a Massachusetts | Nova Iorque a São Francisco | Chicago a Santa Mônica. |
| 4. Comprimento | 3000 milhas | 3400 milhas | 2400 milhas |
| 5. Objetivo | A associação, no início do século XX, fornecia mapas e estimulava campanhas e reivindicações pela ampliação da estrada. Atualmente, preserva e redescobre trechos da rota, para estimular seu potencial turístico. | Promover o uso e desenvolvimento de rodovias por doações de corporações e entidades privadas e, atualmente, políticas de preservação. | Programa de divulgação e preservação da Rota 66. |
| 6. Significado Histórico | Foi a primeira transcontinental americana, a substituir a terra pela autopista. | Em 1913, foi fundada a associação para o levantamento de fundos para a construção da estrada que deveria ser a menor distância entre costas: Nova Iorque a São Francisco. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota 66 possuía a intenção de ligar as pequenas comunidades rurais e urbanas como grande eixo. ▪ Para competir com a ferrovia, seu traçado passava por várias vilas e povoados. |
| 7. Estratégias | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Realiza e fomenta parcerias para a promoção do turismo cultural, ao longo da rota; ▪ Promove divulgações em diferentes mídias; ▪ Realiza pesquisas, faz divulgações, mapeia elementos e outros. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ São realizadas conferências anuais e, nestas, além das discussões, são ofertados passeios de ônibus pela <i>highway</i>; ▪ Divulgação pela internet; ▪ Venda de produtos que divulgam a estrada; ▪ Reservação, mapeamento, identificação e estímulo aos trabalhos de preservação. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Divulgação de Guias: EZ66, Route 66 Dining & Lodging Guide; ▪ Livretos: Route 66 Adventures; ▪ Mapas; ▪ Programas de preservação; premiações, e outros; ▪ Divulgação em diversos tipos de mídia. |
| 8. Observação | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Possui trechos que estão em bom estado de conservação, especialmente a oeste, onde se pode desfrutar de passeios pela estrada. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ No <i>site</i>, os trechos são visualizados em um mapa-índice por Estado; a seleção de determinado Estado permite ver os trechos interessantes. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota 66 não aparece mais nos mapas de estradas de rodagem dos EUA. A associação recupera esses trechos e os divulga. |
| 9. Elementos preservados | <i>Trail Day</i> era um dia de encontro para angariar fundos para a campanha a favor da construção da estrada. Atualmente, a associação tem estimulado essa atividade como reforço e divulgação de uma tradição. | Trechos originais, ruas, monumentos, pontes, construções históricas, alojamentos, <i>markers</i> , sinalização, paisagens, <i>count courthouse</i> , restaurantes, marcos, hotéis, entre outros. | <i>Courts</i> , marcos, edificações representativas e outros. |

Fonte: Adaptado de (YELLOWSTONE TRAIL, 2010; LINCOLN HIGHWAY, 2010; THE NATIONAL ROUTE 66 FEDERATION, 2010).

CAPÍTULO 2

CARÁTER DE PAISAGEM

Em uma paisagem, o arranjo entre seus elementos possibilita sua diferenciação, sua distinção. Esse arranjo é modelado pelas ações culturais e naturais e é chamado de caráter de paisagem.

Neste capítulo, o objetivo é o estudar os chamados guias de paisagem e seus métodos de proteção e gerenciamento de paisagem, a fim de reconhecer a experiência mundial, para a construção de metodologia que considere o caráter da paisagem.

1 CARÁTER DA PAISAGEM DE ESTRADAS ANTIGAS

Para Clark, Darlington e Fairclough (2004, p.10), o caráter é definido por elementos que distinguem uma paisagem da outra: geomorfologia, topografia e associação com o assentamento, processo de desenvolvimento histórico, componentes históricos e arqueológicos, raridade, permanências, evidências da passagem de tempo, potencial para pesquisa histórica e arqueológica, valores e percepções, tendências de mudança, entre outros.

A avaliação de documentos produzidos por órgãos internacionais de preservação, como o ICOMOS – International Council on Monuments and Sites, possibilita observar que, já em 1962, a *Recomendação de Paris relativa às paisagens e sítios* (UNESCO, 1962 p.81) ressalta a importância da beleza e do caráter como condições necessárias à vida humana, ao lado de sua contribuição cultural e artística. Em 1986, a *Carta Internacional para a Salvaguarda de Cidades Históricas* (ICOMOS, 1986 p.282) enfatiza que os valores a preservar são o caráter histórico das cidades e o conjunto de elementos materiais e espirituais que expressam a sua imagem: a forma urbana, a relação entre espaços construídos, abertos e verdes, a forma e o aspecto das edificações, as relações da cidade com seu entorno natural ou criado pelo homem e as diversas vocações das cidades.

O caráter histórico da paisagem compreende os remanescentes físicos do passado e as interpretações que nos permitem entender a paisagem atual, segundo Fairclough e Macinnes (2003, p.01). Eles mostram conexão entre o passado e o presente que se estabelece através da presença de elementos, os

quais permitem reconhecer o respeito à ocupação anterior e o relacionamento entre pessoas e lugar.

De acordo com O'Donnel (2005, p.05), as componentes da paisagem de estrada são: o traçado, a largura, a superfície e as divisas. Ou seja, aqueles elementos que definem sua estrutura, composição e aqueles que estão em suas laterais.

Este trabalho considera que o caráter da paisagem de uma estrada é definido por seu traçado, largura, tipo de pavimentação e também aquilo que pode ser visto da estrada, chamado de “visibilidade”.

2 POLÍTICAS DE PAISAGEM E SUA APLICAÇÃO ÀS ESTRADAS ANTIGAS

Segundo o Comitê de Ministros (1995, p.332) na recomendação sobre a paisagem cultural, a conservação é entendida como a “aplicação dinâmica das medidas apropriadas, dos pontos de vista legal, econômico e operacional, para preservar determinados espólios da destruição e deterioração e salvaguardar seu futuro” (COMITÊ DE MINISTROS, 1995, p.332).

Além de reparar danos sofridos, política de paisagem deve conduzir pesquisas em relação “à identificação e à avaliação, e os meios de intervenção devem permitir uma ação flexível e de larga extensão” (COMITÊ DE MINISTROS, 1995, p.332). Nesse sentido, as ações de preservação estão voltadas à implementação de políticas, à legislação, aos guias de paisagem e às intervenções indiretas realizadas após minucioso estudo de identificação e avaliação da paisagem e seu caráter.

A associação estadunidense *Historic Roads* também tem estimulado ações relativas à paisagem de estradas, que se pautam na intervenção mínima sobre a paisagem com base em seu estado de conservação, propiciando seu desenvolvimento (Quadro 4).

Quadro 4 – Intervenções e ações em paisagem, com base no estado de conservação.

| Intervenção | Estado de conservação | Ações |
|-----------------|-----------------------|--|
| 1. Preservação | Bom | Políticas Públicas |
| 2. Reabilitação | Pouco danificado | Tratamento nas áreas danificadas |
| 3. Restauração | | Necessidade de Intervenção direta sobre o bem |
| 4. Reconstrução | Amplamente destruído | Aplicável apenas sobre elementos extremamente significativos |

Fonte: Historic Roads (2010).

No caso da Estrada Mestre no Norte do Paraná, a aplicação de método é importante para a identificação de seus elementos e para iniciar a discussão com vistas à manutenção de seu caráter.

3 FORMAS DE IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PAISAGEM

Com a intenção de saber sobre a experiência mundial e possibilitar a construção de uma metodologia para a identificação e manutenção do caráter da paisagem, foram avaliados alguns métodos e guias de paisagem. Foram considerados os seguintes itens para o fichamento: 1) ano, 2) autor, 3) órgão responsável, 4) abrangência, 5) definição de paisagem e de caráter de paisagem, 6) critérios, 7) camadas e 8) etapas.

3.1 O Guia da Paisagem de Estradas: Ferramentas para a Preservação de Corredores Cênicos de Estradas¹

Os corredores são muito mais do que caminhos para veículos. Eles são a moldura ao redor das quais as comunidades são formadas e definidores de seu caráter. (LAMPTON, 2006, p.01).

O guia *Roadscape Guide: Tools to preserve scenic corridors* (LAMPTON, 2006) aponta a seguinte ordem para o inventário e a avaliação preliminar da paisagem: 1) definição da área de estudo, 2) confecção de mapas, 3) análise em que são realizados o inventário, a pesquisa histórica, a identificação e a avaliação de vistas cênicas, e 4) organização de dados em mapas. Para a avaliação da paisagem, são considerados: contraste, ordem, integridade, camadas, pontos focais e originalidade (Quadro 5). A aplicação da metodologia proposta por esse guia contribui na identificação de elementos da paisagem norte-paranaense, possibilitado reconhecer suas qualidade cênicas.

¹ Título original, em inglês: *The Roadscape Guide: Tools to preserve scenic road corridors* (LAMPTON, 2006).

Quadro 5 – *The Roadscape Guide*, fichamento feito a partir do guia para inventário e avaliação da paisagem cênica, em que são analisados itens como contraste, ordem, integridade, camadas, ponto focal e originalidade.

| Método | The Roadscape Guide: Tools for preserving scenic corridors |
|------------------------------------|--|
| 1. Ano | 2006 |
| 2. Autor | Kate Lampton |
| 3. Órgão responsável | Champlain Valley Greenbelt Alliance |
| 4. Abrangência | Desenvolvido por americanos para aplicação nas estradas dos Estados Unidos, em estradas com paisagem cênica. |
| 5. Definição de paisagem e caráter | I. Paisagem é a interação entre natureza, cultura e economia. II. Caráter são padrões e formas que definem a paisagem. |
| 6. Outras definições | I. Paisagem de estrada, <i>roadscape</i> , são as vistas de uma estrada, incluindo elementos construídos e naturais. II. Qualidade cênica está presente nas vistas especiais e outros atributos, com valor estético, da paisagem. Pode ser composta por áreas de cultivo, áreas naturais, florestas e artefatos culturais. III. Contraste é estabelecido através de elementos justapostos lado a lado, que se diferenciam na paisagem. IV. Ordem são os padrões característicos da paisagem. V. Integridade está relacionada à presença de elementos distintivos naturais ou culturais que permanecem intactos, ao longo do tempo. VI. Camadas permitem a criação de senso de profundidade. VII. Pontos focais são elementos que atraem o olhar do observador VIII. Originalidade são elementos excepcionais, únicos ou simbólicos de uma região. |
| 7. Camadas da paisagem | A estrada é o marco inicial para as camadas, que serão vistas sempre a partir dela. |
| 8. Etapas | I. Definição da área de estudo II. Criação da base de mapas III. Análise (inventário da paisagem, evolução histórica da paisagem, inventário cênico, avaliação cênica). IV. Organização de dados em mapas. |

Fonte: Adaptado de Lampton (2006).

3.2 Avaliação do Caráter da Paisagem²

O método de avaliação do caráter da paisagem é uma ferramenta de gerenciamento que tem sido implementada na Inglaterra e Escócia. Divide-se em duas etapas: 1) caracterização e 2) avaliação. Na caracterização, são definidas áreas homogêneas da paisagem que contribuem para o reconhecimento de elementos que a diferenciam de outras. A avaliação prossegue com base na identificação dos elementos e características levantados, podendo estar pautada na fragilidade, robustez, capacidade, sensibilidade e em outros aspectos (Quadro 6). Tem sido utilizada para definir informações sobre futuras políticas de planejamento a serem adotadas e estudo de potencialidades para desenvolvimento sustentável, informando aspectos da paisagem para determinadas modificações e contribuindo com estudos da sensibilidade e capacidade da paisagem.

² Título original, em inglês: *Landscape Character Assesment* (SWANWICH, 2002).

No estudo proposto para Lancashire no Reino Unido entende a avaliação do caráter da paisagem como um “guarda-chuva abrangendo todas as diferentes formas de ver, descrever, analisar e avaliar a paisagem” (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000, p.117). Enquanto ferramenta para a identificação e manutenção do caráter da paisagem, a adoção do exemplo britânico de Lancashire (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000, p.117) é fundamental para a elaboração do processo de caracterização. Trata da identificação de áreas homogêneas, levando em conta o processo histórico de formação da paisagem e seus aspectos naturais e culturais.

Quadro 6 – Avaliação do caráter da paisagem, fichamento com informações sobre a ferramenta para identificação e manutenção do caráter da paisagem, aplicada em Lancashire.

| Método | A Landscape Strategy for Lancashire - Landscape Character Assessment |
|------------------------------------|--|
| 1. Ano | 2000 |
| 2. Autor | Environmental Resources Management |
| 3. Órgão responsável | Lancashire County Council |
| 4. Abrangência | Aplicado no distrito de Lancashire, segundo modelo nacional. |
| 5. Definição de paisagem e caráter | I. Paisagem é o produto da interação entre componentes culturais, naturais e perceptivos. II. Caráter é o resultado do arranjo particular entre os componentes da paisagem, e que a diferencia. |
| 6. Outras definições | I. Caráter-tipo – unidade da paisagem relativamente homogênea em caráter. É genérico em sua natureza. II. Áreas de caracterização – são áreas únicas e peculiares, áreas geográficas distintas, dentro de um caráter-tipo. III. Caracterização – etapa em que se identifica, mapeia, classifica o caráter da paisagem. |
| 7. Camadas da paisagem | I. Natureza II. Cultura III. História |
| 8. Etapas | No volume avaliado, estão as etapas da caracterização: I. Descrição das principais forças que modelaram a paisagem, destacando importantes e distintos aspectos de geologia, cultura, história, meio ambiente, II. Classificação da paisagem em caráter-tipo e áreas de caracterização, destacando características raras ou especiais. |

Fonte: Adaptado de Environmental Resources Management (2000).

3.3 Caracterização da Paisagem Histórica³

É uma metodologia de pesquisa e gerenciamento do caráter histórico da paisagem. Prioriza aspectos da evolução e desenvolvimento da paisagem. Com isso, insere a importância da profundidade de tempo (*time depth*), na paisagem, presente através dos remanescentes físicos do passado (Quadro 7).

³ Título original, em inglês: *Historic Landscape Characterization*.

No exemplo utilizado, uma aplicação da ferramenta no *M11-Corridor*, área entre as cidades de Londres-Standed-Cambridge, foi feita a avaliação da sensibilidade da paisagem, a partir dos seguintes fatores: a idade, a raridade ou o interesse especial, o histórico de mudança, a legibilidade e a dominância de elementos que fortalecem o caráter (HIGHWAYS AGENCY, 2006, p.33).

A adoção dessa ferramenta como referência está relacionada à forte presença de elementos históricos que contribuem para o caráter da Estrada Mestre e também por avaliar a sensibilidade da paisagem que contribui para a discussão acerca de seu futuro considerando os seus elementos históricos.

Quadro 7 – Caracterização da paisagem histórica, fichamento feito com base na proposta aplicada no Corredor M-11, cuja avaliação é feita a partir da sensibilidade.

| Método | Assessing the effect of road schemes on historic landscape character |
|------------------------------------|---|
| 1. Ano | 2006 |
| 2. Autor | Jay Carver Nick Mitchard Kate Fox Anita Inight |
| 3. Órgão responsável | Highways Agency |
| 4. Abrangência | <i>M11-corridor</i> é um corredor que liga as cidades de Londres – Standed – Cambridge. Na área remanescem, amplamente intactos na paisagem, elementos antiquíssimos, significativos e palimpsestos. |
| 5. Definição de paisagem e caráter | I. A paisagem histórica possui contribuição de aspectos históricos ao caráter. II. Caráter é aquilo que define a paisagem, ou seja, o conjunto de elementos e características que a compõem. |
| 6. Outras definições | I. Sensibilidade está relacionada à estabilidade do caráter, o grau em que o caráter é robusto o suficiente para continuar e se recuperar de perdas ou danos. II. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) avalia os principais períodos de tempo da paisagem, usos, especial interesse ou raridade dos elementos. III. Histórico de mudanças trata da avaliação do quanto foi modificada uma paisagem. IV. Legibilidade é o grau em que o passado pode ser visto, apreciado, percebido e compreendido na paisagem. V. Caráter local está presente na predominância de elementos que fortalecem o caráter. |
| 7. Camadas da paisagem | I. Natureza II. Ocupação antiga III. Monumentos e elementos listados IV. Ocupação recente |
| 8. Etapas | V. Avaliação preliminar VI. Avaliação VII. Adaptação aos impactos |

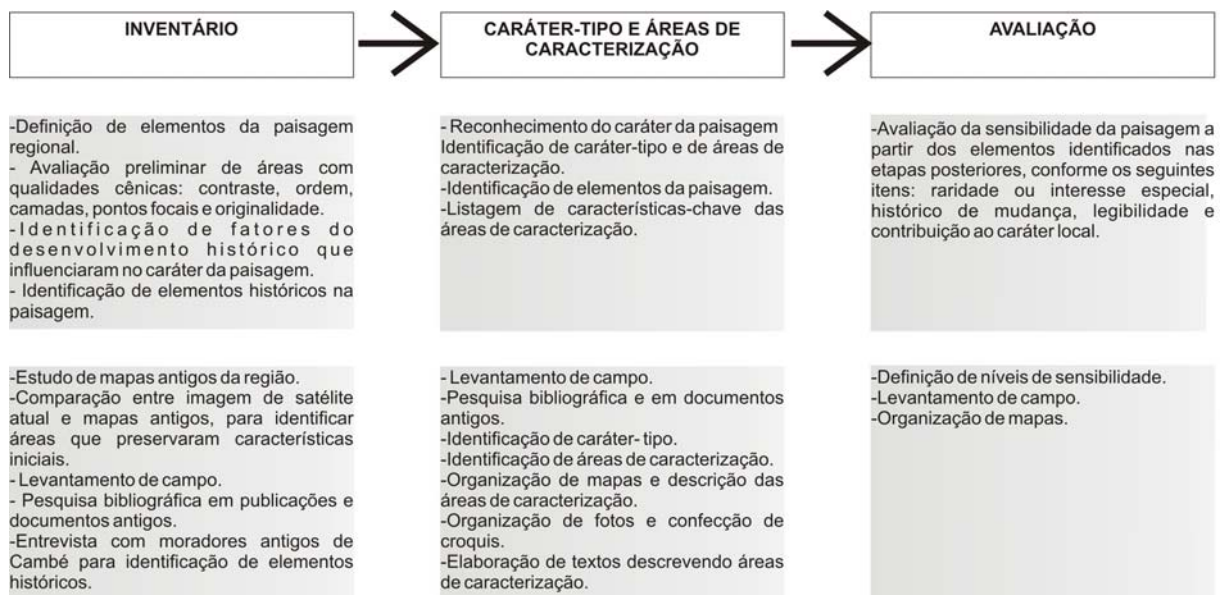
Fonte: Adaptado de Highways Agency (2006).

4 PROPOSTA PARA A ANTIGA ESTRADA MESTRE

A Estrada Mestre foi implantada sobre o espigão que divide as bacias hidrográficas. Como resultado, através dela descortinam-se grandes panoramas que passam a ser um dos componentes de maior importância como elemento na paisagem.

A necessidade de organizar um quadro de leitura da paisagem é uma forma de descobri-la e inventariá-la, a partir de seus elementos (MACIEL, 2002 p.99). Com base nas referências anteriormente apresentadas, foram propostas etapas para o estudo da Estrada Mestre (Quadro 8).

Quadro 8 – Esquema com etapas propostas para estudo da paisagem da Estrada Mestre. São definidos os objetivos e a metodologia a ser aplicada, através de tópicos.



Fonte: Adaptado de Lampton (2006), Environmental Resources Management (2000) e Highways Agency (2006).

São propostas três etapas para o trabalho com a Estrada Mestre: 1) o inventário, 2) a caracterização e a 3) avaliação da sensibilidade da paisagem conforme pode se observar no Quadro 8.

1) O inventário é a etapa inicial em que devem ser feitos os primeiros levantamentos e o reconhecimento da paisagem. Seu produto final deve mostrar alguns elementos e elementos históricos significativos. Deve ser desenvolvido por intermédio da identificação de trechos de estradas projetadas pela CTNP, que possuem qualidades cênicas. Ao levantar áreas com qualidades cênicas, serão identificados elementos da paisagem regional. Sobre a formação da paisagem por meio de seu processo histórico, deve ser conduzida pesquisa em documentos de época que permitam a identificação de elementos históricos na paisagem.

2) A caracterização deve reconhecer elementos que diferenciam a paisagem, através das áreas homogêneas. A caracterização deve ter como produtos

os mapas definindo áreas de caracterização e caráter-tipo, uma breve descrição geral do caráter, imagens e croquis de elementos e uma listagem das características da paisagem. Para tanto, é preciso considerar o processo de formação histórico e os aspectos naturais associados à visibilidade da estrada. O levantamento de campo e estudo de mapas tornam-se fundamentais para a identificação do caráter-tipo e das áreas de caracterização.

3) A avaliação da fragilidade, com efeito, define “o quanto uma paisagem histórica pode absorver mudança de particular tipo ou escala sem inaceitáveis efeitos adversos em seu caráter” (HIGHWAYS AGENCY, 2006, p.58).

PARTE II – ESTRADA MESTRE: INVENTÁRIO E AVALIAÇÃO DA PAISAGEM

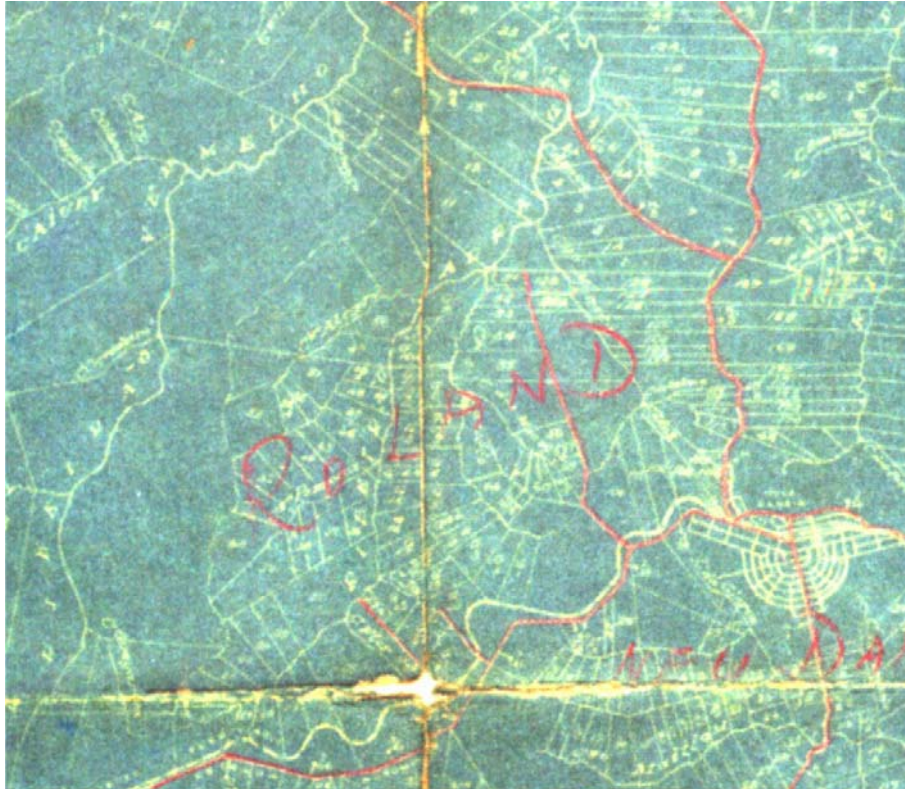
CAPÍTULO 3 AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA

A paisagem testemunha o desenvolvimento de uma região e através dela, podem ser reconhecidos aspectos de sua ocupação. Neste capítulo, a discussão focaliza a paisagem cênica, aquela que possui vistas especiais, dotada de elementos com atributos estéticos e visuais. O processo de colonização do Norte do Paraná, empreendido pela CTNP, possui algumas características marcantes quanto ao parcelamento da área rural e implantação de cidades que resultam em vistas cênicas. Com base na Planta Parcial de 1933, a relação entre águas e estradas, que define vistas cênicas, foi identificada e teve suas qualidades cênicas avaliadas.

1 COLONIZAÇÃO E AS BACIAS HIDROGRÁFICAS

O parcelamento das terras do Norte do Paraná, efetuado pela CTNP, baseou-se em detalhado levantamento topográfico preliminar, baseado no reconhecimento de ribeirões e suas bacias hidrográficas. Tal sistemática está perceptível na *PLANTA PARCIAL – COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, produzida pela CTNP em 1933 (Figura 2).

Figura 2 – Detalhe da *PLANTA PARCIAL COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, de 1933. Nessa etapa, o parcelamento em lotes rurais havia chegado somente a Nova Dantzig. A oeste pode-se observar apenas a identificação dos córregos e uma linha tracejada sobre os espigões.



Fonte: Yamaki (2003, p.53).

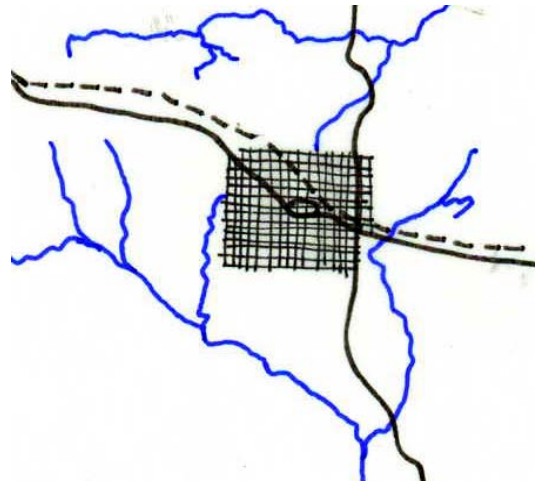
As terras da Companhia foram divididas em glebas, as quais tinham os ribeirões e as bacias como elemento estruturador. A subdivisão das glebas se fazia por lotes rurais de frente estreita, com acesso a água e a estrada. Os núcleos urbanos eram projetados em áreas altas e suas formas definidas a partir do relevo natural, visando sempre a atender às “questões da drenagem e salubridade” (YAMAKI, 2003, p.10).

A leitura dos mapas esquemáticos de Cambé e Londrina, feitos a partir da *PLANTA PARCIAL DA COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE* de 1933, possibilita perceber a existência de córregos definindo a implantação dos núcleos urbanos (Figuras 3 e 4).

A propaganda das terras da CTNP divulgava as boas condições ambientais da região. Tal fato pode ser confirmado no *Jornal Paraná Norte* (1935),

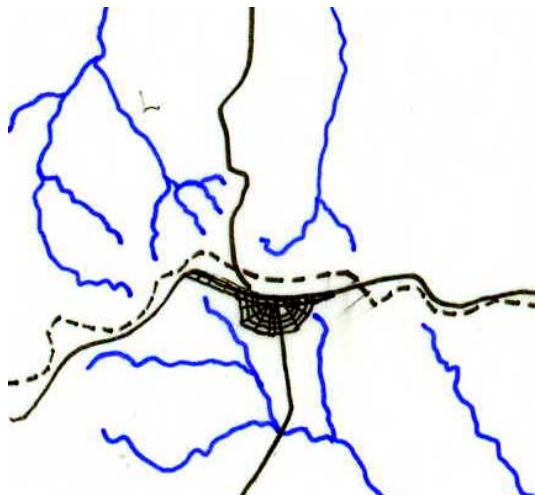
que se refere ao povoado de Nova Dantzig, usando as seguintes palavras: “[...] terras uberrimas, clima ameno e salubre, águas puras e cristalinas”.

Figura 3 – Mapa esquemático do traçado inicial de Londrina. A relação entre implantação e traçado faz com que as águas tangenciem o plano inicial da cidade.



Fonte: Aline Alves Anhesim.

Figura 4 – Mapa esquemático do traçado inicial de Cambé. Observar a implantação, onde os córregos tangenciam o núcleo urbano inicial.



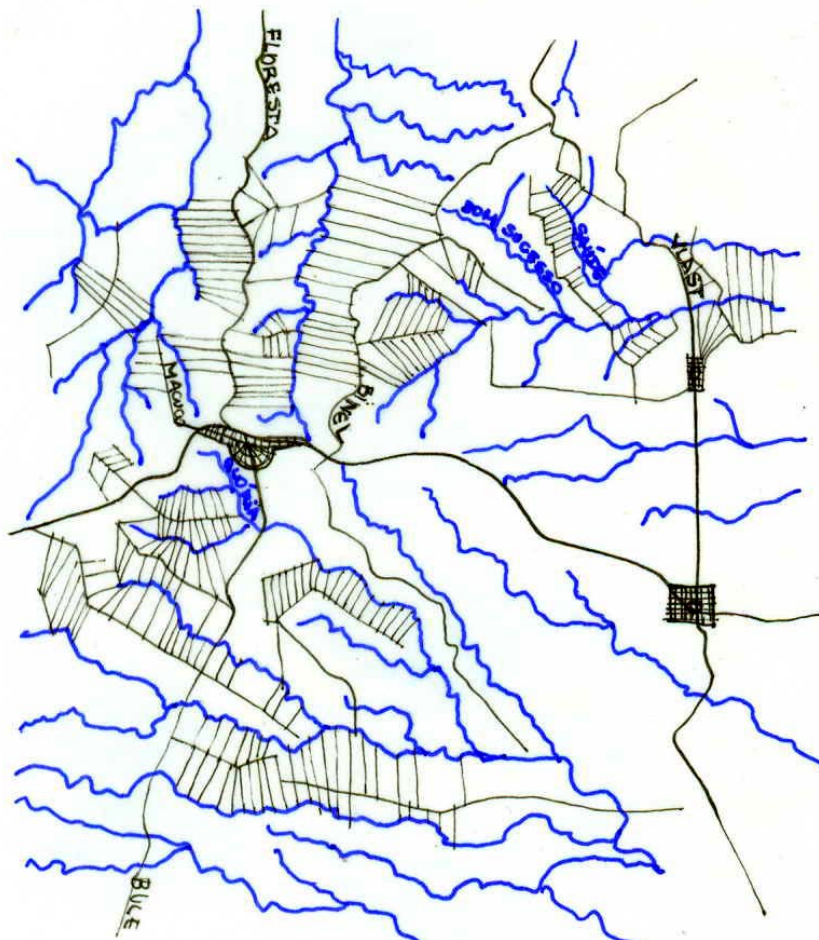
Fonte: Aline Alves Anhesim.

Pela substituição da cultura cafeeira, ao longo de estradas projetadas pela CTNP, podem ser reconhecidos elementos iniciais da colonização: a relação entre córregos e espigão e a localização dos núcleos urbanos em áreas altas.

2 LEITURA DA PAISAGEM NORTE-PARANAENSE

A área rural entre as cidades de Londrina e Cambé preserva características iniciais da ocupação da região: lotes rurais com acesso a estrada e córrego foram identificados com o auxílio da imagem de satélite (GOOGLE EARTH, 2006) e localizados num esboço feito sobre a *PLANTA PARCIAL DA COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE* de 1933. As áreas foram denominadas conforme o nome de córregos e estradas existentes (Figura 5).

Figura 5 – Esboço feito sobre detalhe da *PLANTA PARCIAL COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, de 1933. Foram destacadas as áreas em que pode ser identificado o parcelamento inicial das terras da região Norte do Paraná. A maior concentração dessas áreas encontra-se próxima ao núcleo inicial de Cambé.



Fonte: Adaptado de Yamaki (2003, p.53).

3 AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA

“As vistas especiais e outros atributos cênicos que possuem valor estético” (LAMPTON, 2006, p.65) são o enfoque da paisagem cênica. A qualidade cênica está presente naquela paisagem que atrai a atenção do observador por seus atributos visuais.

As experiências de conservação e preservação de paisagem ao longo de antigos caminhos e estradas têm sido desenvolvidas, sobretudo nas últimas décadas, em países como Estados Unidos e Inglaterra. São consideradas importantes para a identidade de uma região. As medidas de preservação da paisagem cênica se iniciam com o inventário, seguido de análise e avaliação.

Após levantamento de campo e estudo de mapas, a paisagem – objeto de nosso estudo – foi avaliada conforme *Guia da Paisagem de Estradas*⁴, segundo: 1) Contraste, 2) Ordem, 3) Camadas, 4) Pontos focais, 5) Originalidade e 6) Integridade.

1 Contraste: é estabelecido através de elementos lado a lado que se diferenciam na paisagem [...] 2 Ordem: está presente nos padrões característicos naturais e culturais[...] 3 Camadas: quando sobrepostas na paisagem, permitem a criação de senso de profundidade [...] 4 Pontos Focais: são aqueles elementos pontuais que atraem o olhar do observador por sua presença [...] 5 Originalidade: é a excepcionalidade. Elementos que são simbólicos a uma região [...] 6 Integridade: é percebida através da permanência de atributos distintos naturais ou culturais, inalterados no século anterior ou de períodos antigos. (LAMPTON, 2006, p.11).

Baseado nos conceitos preconizados por Lampton (2006), este trabalho propõe que:

1. Contraste seja avaliado a partir de elementos que se diferenciem na paisagem, em relação à forma de ocupação e ao tipo de cultura desenvolvida.
2. Ordem seja considerada através de elementos que se repetem na paisagem norte-paranaense colonizada pela CTNP.
3. Camadas sejam avaliadas por meio dos planos que se formam na paisagem, criando senso de profundidade.

⁴ *Roadscape Guide: Tools for Preserving Scenic Road Corridor* (LAMPTON, 2006).

4. Pontos focais sejam identificados através de elementos que captam o olhar do observador, em sua maioria, elementos verticais.

5. Originalidade seja avaliada por aqueles elementos que se caracterizam por sua excepcionalidade e importância para a região.

6. Integridade seja dimensionada pela presença de elementos históricos na paisagem.

4 PAISAGEM CÊNICA: AS ESTRADAS E OS CÓRREGOS

A rede de estradas analisadas está baseada no Mappa de Estradas de Rodagens do Município, 1938 (YAMAKI 2003 p.63). A qualidade cênica da paisagem de cada estrada foi analisada segundo os seis parâmetros de Lampton (2006 p.11).

4.1 Estrada Vlast

1. *Contraste*: existe entre o traçado do Heimtal de quadras quadradas com os conjuntos habitacionais de quadras retangulares. A dimensão dos lotes e a ocupação tradicional no meio do lote, com pomares e jardins, contrasta com os conjuntos habitacionais ao redor

2. *Ordem*: presente nos elementos como a estrada cortando o núcleo urbano, parcelamento de lotes rurais e plantações de café, que são representativos do projeto empreendido no Norte do Paraná.

3. *Camadas*: vistas através de grandes panoramas que se abrem sobre o espigão, nas áreas rurais em que diversas tonalidades e texturas de vegetação criam senso de profundidade (Figura 6).

4. *Pontos focais*: não foram identificados elementos focais ao longo da Estrada.

5. *Originalidade*: presença do núcleo urbano de Heimtal, primeiro núcleo urbano da CTNP no empreendimento.

6. *Integridade*: presente nas edificações antigas e no núcleo urbano de Heimtal que são remanescentes históricos dos primeiros tempos da ocupação da região.

Figura 6 – Estrada Vlast, pouco antes de chegar a Heimtal; onde predominam elementos naturais, podem ser identificadas mais camadas na paisagem.



Fonte: Anhesim (2007).

4.2 Proximidades do Ribeirão Jacutinga (Córrego Saúde e Bom Sucesso)

1. *Contraste:* estabelece-se entre as propriedades rurais com edificações a meia encosta e conjuntos habitacionais (Figura 7). Duas formas de ocupação que marcam períodos e formas diferentes de uso do solo e atividades da região Norte.

2. *Ordem:* esta área é definida por dois córregos e cortada por uma estrada, que são elementos da paisagem norte-paranaense.

3. *Camadas:* formadas nas vistas até a linha do horizonte, por intermédio dos córregos, vegetação e topografia. Se reforça pelas diferenças da topografia da área.

4. *Pontos focais:* não foram identificados pontos focais.

5. *Originalidade:* os córregos são afluentes do Ribeirão Jacutinga, demonstrando a forma de parcelamento proposta pela CTNP.

6. *Integridade:* as antigas propriedades rurais que remanesceram e que inclusive mantêm atividades predominantemente rurais.

Figura 7 – Proximidades do Ribeirão Jacutinga. Na paisagem, córregos definidos pela mata ciliar em contraste com os novos elementos inseridos pela urbanização, como ruas e postes.



Fonte: Anhesim (2007).

4.3 Estrada Binel

1. *Contraste:* estabelece-se entre conjuntos habitacionais e áreas rurais, nos limites da Estrada Binel.

2. *Ordem:* na área rural, predominam lotes alongados e de frente estreita, como proposto pela CTNP.

3. *Camadas:* são formadas pelas diversas tonalidades de verde da paisagem e pela topografia.

4. *Pontos focais:* o centro de Londrina e de Cambé; há também uma capela rural, na face leste da rodovia PR-445 (Figura 8).

5. *Originalidade:* Fazenda Binel, uma das poucas grandes propriedades existentes, uma excepcionalidade nas terras da CTNP, a qual ainda pode ser identificada, pois, em seus limites, foram implantados os conjuntos habitacionais de Cambé.

6. *Integridade:* presença de elementos antigos dentro das propriedades rurais: construções e vegetação.

Figura 8 – Estrada Binel. Quando visível, a capela é um ponto focal visto da estrada.



Fonte: Anhesim (2007).

4.4 Estrada Floresta ou Estrada da Prata

1. *Contraste*: pode ser identificado na diferença de usos e atividades entre a área de expansão urbana de Cambé e a área rural.

2. *Ordem*: vista no parcelamento proposto pela CTNP e na presença de comunidades rurais.

3. *Camadas*: são identificadas devido à substituição da cultura cafeeira, proporcionada principalmente pela diferença entre cultivos e matas ciliares (Figura 9).

4. *Pontos focais*: são os povoados a cada três quilômetros, com escola, silos, centro comunitário e igreja.

5. *Originalidade*: comunidade da Jurema, o KM-9 e o Distrito da Prata.

6. *Integridade*: presença de elementos antigos, como as comunidades rurais e suas capelas na beira da estrada.

Figura 9 – Estrada Floresta, no sentido Cambé, em direção a Prata. A substituição da cultura cafeeira permite identificar as camadas da paisagem.



Fonte: Anhesim (2007).

4.5 Estrada do Macuco

1. *Contraste*: é identificado entre os conjuntos habitacionais e a paisagem rural (Figura 10).

2. *Ordem*: estabelecida pelos lotes rurais, córrego, estradas, edificações antigas e cultivo de café.

3. *Camadas*: estabelecidas pela topografia, diversos tipos e texturas de vegetação e cultivo.

4. *Pontos focais*: não há pontos focais.

5. *Originalidade*: Córrego Macuco e Estrada Macuco, nomes idênticos que indicam a importância dos córregos e estradas nas terras da CTNP.

6. *Integridade*: identificada por meio de propriedades e edificações rurais antigas.

Figura 10 – Estrada do Macuco. Camadas se formam através da sobreposição entre a ocupação recente, de conjuntos habitacionais, a antiga, de lotes rurais, e as áreas verdes.



Fonte: Anhesim (2007).

4.6 Córrego da Glória

1. *Contraste*: a cor da cerâmica dos telhados do centro de Cambé contribuem para destacar a massa verde formada nas margens do Córrego da Glória.

2. *Ordem*: presente em alguns lotes rurais com acesso ao córrego e à estrada.

3. *Camadas*: não há identificação de camadas, no vale.

4. *Pontos focais*: centro de Cambé.

5. *Originalidade*: o Córrego da Glória, reforçado pela mata ciliar, torna-se uma excepcionalidade, pois era um dos limites propostos pela CTNP ao núcleo urbano.

6. *Integridade*: pouca presença de elementos antigos.

4.7 Estrada do Bule

1. *Contraste*: estabelece-se nas diferentes formas de ocupação que a estrada atravessa - áreas rurais, comunidades rurais e área de expansão urbana.

2. *Ordem*: presente no parcelamento rural e comunidades: Bratislava, Lorena, Saltinho, Caramuru.

3. *Camadas*: formam-se pela alternância entre vales e espigões e pelas diferentes tonalidades de verde, na paisagem (Figura 11).

4. *Pontos focais*: As comunidades rurais e o núcleo urbano.

5. *Originalidade*: é uma estrada usada como passeio por turistas e ciclistas, por sua beleza e amenidades.

6. *Integridade*: predominam elementos antigos, na paisagem.

Figura 11 – Vista da Colônia Lorena, na Estrada Lorena, próximo ao cruzamento com a Estrada do Bule. Em primeiro plano, a plantação; em segundo plano, a comunidade e, ao fundo, na linha do horizonte, a cidade.



Fonte: Anhesim (2007).

Com base no que foi observado em cada uma das estradas e córregos, foi elaborado um quadro com critérios de avaliação em cada uma das áreas identificadas (Quadro 9). A maior pontuação indica que as áreas possuem

maiores qualidades cênicas. A pontuação dos itens descritos varia de 1 a 3, conforme o grau em que são percebidos, na paisagem.

Foi adotada a pontuação variando de 1 a 3, seguindo o modelo proposto no Roadscape Guide (LAMPTON, 2006). Dessa maneira, ao adotar três parâmetros pode se construir uma análise em que identifica os critérios conforme a clareza na visualização.

Quadro 9 – Avaliação da Qualidade Cênica da Paisagem nas estradas. Pontuação estabelecida conforme cada fator pode ser identificado na paisagem.

| | Estrada Vlast | Ribeirão Jacutinga: Córrego da Saúde e Bom Sucesso | Estrada Binel | Estrada Floresta | Estrada do Macuco | Córrego da Glória | Estrada do Bule |
|------------------|---------------|--|---------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| 1. Contraste | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 |
| 2. Ordem | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| 3. Camadas | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 |
| 4. Ponto Focal | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 5. Originalidade | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 |
| 6. Integridade | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| TOTAL | 12 | 10 | 13 | 16 | 11 | 9 | 17 |

Fonte: Adaptado de Lampton (2006, p.11).

A qualidade cênica da paisagem colabora na identificação da personalidade de uma paisagem. Possuem qualidades cênicas aquelas áreas marcadas pelo contraste, por elementos de ordem, pela presença de camadas, pontos focais, originalidade e integridade.

Observando as estradas analisadas e suas respectivas pontuações, pode-se notar que as estradas com maiores qualidades cênicas são aquelas em que predomina o senso de abertura e amplas vistas. Tomando a Estrada do Bule e a Estrada Floresta, que obtiveram maior pontuação no que concerne às qualidades cênicas, verifica-se que são estradas nas quais as vistas são mais amplas, pois são divisores de grandes bacias hidrográficas, onde se encontram elementos naturais e culturais da região colonizada pela CTNP. Dessa maneira, pode-se afirmar que quanto maior a qualidade cênica, maior a personalidade, maior o caráter.

CAPÍTULO 4

TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

A paisagem, em razão de sua natureza e cultura, está em constante transformação. No empreendimento da Companhia de Terras Norte do Paraná, a implantação de cidades mantinha relação com as estradas e, a partir delas, eram ocupadas.

Este capítulo propõe estabelecer relação entre a ocupação de Nova Dantzig com as estradas projetadas pela CTNP, identificando as permanências.

1 METODOLOGIA ADOTADA

Esta pesquisa foi construída com base em documentos antigos de 1930 a 1950; mapas; filmes e publicações⁵. Estes foram apresentados e discutidos com moradores antigos de Cambé que auxiliaram com informações sobre a formação de Cambé.

Por meio dos documentos antigos e entrevistas foram construídos mapas com a localização das edificações comerciais e institucionais identificadas, que posteriormente serviram de base à análise e identificação do processo de formação da paisagem.

⁵ Os documentos utilizados foram:

1. Brasil: Moradores Alemães no Norte do Paraná, de Dr. Karl Otto Müller, filmagem feita por um médico alemão sobre a região Norte do Paraná, em 1934 e 1935. Mostra o início da colonização (MORADORES Alemães do Norte do Paraná. Produção e direção de Karl Otto Müller. Cambé, 1934-1935).
2. Suplemento Especial do *Jornal Paraná Norte* de 1935, edição comemorativa de um ano de Nova Dantzig (Suplemento Especial de *Paraná Norte*: Nova Dantzig, 1935).
3. *Álbum do Município de Londrina*, publicado em 1938, trazia anúncios publicitários e dados referentes ao município de Londrina e a região Norte do Paraná (GOMES, 1938).
4. FAZENDA SANTA LINA, filme feito na década de 1950, que apresenta cenas da cidade de Cambé. Mostra a afirmação de Cambé como município (FAZENDA SANTA LINA. Produção e direção de Mellito. Cambé: Rilton Filmes, 1950).

2 PROJETO DA CTNP

Figura 12 – Detalhes da *PLANTA PARCIAL COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, 1933 e 1934. À esquerda, em linha tracejada, os espigões traçados com base nos córregos e ribeirões. No detalhe da direita, o parcelamento já executado.



Fonte: Yamaki (2003, p.55).

A comparação dos detalhes da *PLANTA PARCIAL COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCCAS, JACUTINGA, VERMELHO E BANDEIRANTES DO NORTE*, de 1933-1934, permite identificar premissas do projeto para a colonização da região Norte do Paraná, empreendido pela CTNP. Antes do parcelamento em lotes rurais, as terras da CTNP foram divididas em “glebas delimitando bacias de ribeirões” em sua maioria (YAMAKI, 2003, p.70). Portanto, é possível afirmar que as glebas possuíam limites estabelecidos pelas estradas que estavam sobre os espigões.

O mapa de 1933 revela ribeirões e a demarcação dos espigões. Já no mapa de 1934, podem ser observados os espigões como estradas e os lotes rurais parcelados. A comparação entre mapas leva à conclusão de que a identificação de córregos definia uma ordem e o parcelamento. O que permite concluir que a implantação de estradas definia o parcelamento (Figura12).

2.1 A Rede de Caminhos e Vias

Figura 13 – Detalhe do *MAPPA DE ESTRADAS DE RODAGENS DO MUNICIPIO, 1938*. Observar a relação entre os nomes de estradas e córregos.



Fonte: Yamaki (2006 p.63).

O traçado das estradas obedecia a uma hierarquia. Mombeig (2007, p.121). ressalta que, sobre o espigão das bacias do Paranapanema e do Ivaí, a Estrada Mestre estruturou a implantação de núcleos urbanos principais, precedeu a circulação de trens e dela partiam estradas sobre espigões de bacias menores.

A Estrada Mestre definia o eixo principal da colonização e os núcleos ficavam à distância de aproximadamente quinze quilômetros, na seguinte ordem: Londrina, Nova Dantzig, Rolândia, Arapongas e Apucarana.

O *Mappa de Estradas e Rodagens do Municipio*, de 1938 (YAMAKI, 2006, p.21), apresenta a rede de estradas existentes. As estradas de bacias menores possuíam nomes de córregos e fazendas, enquanto a Estrada Mestre levava o nome dos núcleos urbanos, a cada trecho (Figura 13).

2.2. Os Córregos Definindo os Lotes Rurais

Figura 14 – Detalhe da planta *ESTADO DO PARANÁ – MAPPA PARCIAL DA REGIÃO CAFEIEIRA*, 1933. Das estradas observa-se as curvas de nível nos lotes rurais em declive.



Fonte: Yamaki (2003, p.86)

A identificação de córregos precedia o parcelamento. Os lotes eram parcelados com acesso ao córrego e a estrada. Os lotes rurais ficavam em declive, dessa maneira. Atualmente, a mata ciliar vista no fundo dos lotes permite identificar os córregos e ribeirões (Figura 14).

3 A RELAÇÃO ENTRE OS NÚCLEOS URBANOS E AS ESTRADAS

Figura 15 – Detalhe da *PLANTA PARCIAL DE COLONIZAÇÃO DAS GLEBAS DOS RIBEIRÕES TRÊS BOCAS, JACUTINGA E VERMELHO, 1934*. Em destaque, a Estrada Mestre. Observar as relações estabelecidas entre as estradas e os núcleos urbanos. Nova Dantzig e Rolândia possuem a Estrada Mestre nos limites. Londrina foi implantada sobre a Estrada Mestre.



Fonte: Adaptado de Yamaki (2003, p.55) .

A análise do mapa (Figura 15) elaborado pela CTNP, em 1934, leva a observar como elemento estruturador a Estrada Mestre, com a ferrovia correndo paralelamente. Além da implantação de núcleos urbanos a distâncias regulares, evidenciam-se duas situações quanto às estradas secundárias, duas ou três estradas secundárias partiam dos núcleos urbanos e definiam seu traçado. No espaço entre cada núcleo urbano, outras estradas eram implantadas. Propiciavam o acesso ao interior das glebas. Dessa maneira, Estrada Mestre, estradas secundárias, ferrovia e patrimônios iam definindo a paisagem das terras da CTNP.

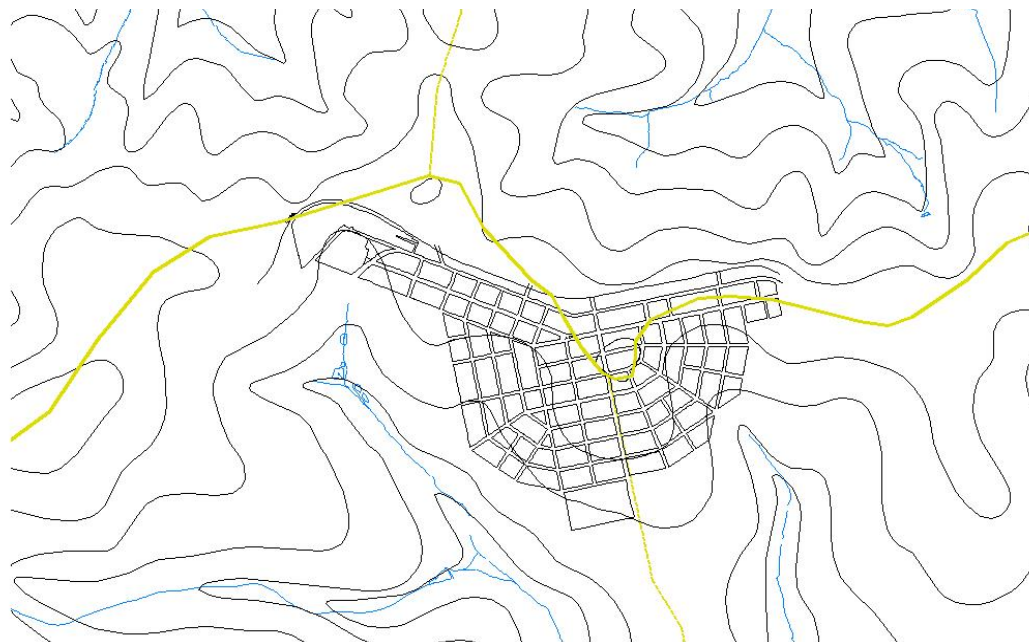
4 DE ESTRADA MESTRE À RUA BELO HORIZONTE

No trecho em que atravessava os núcleos urbanos, a Estrada Mestre recebia outras denominações, em consonância com os nomes de ruas locais. Assim, a Estrada Mestre, dentro do núcleo urbano de Nova Dantzig, recebeu originalmente o nome de Rua Alemanha. Na Segunda Guerra Mundial, teve seu nome modificado para Rua Belo Horizonte. Permanece no imaginário da população mais antiga a denominação de “estrada”.

As estradas eram estruturadoras nas primeiras décadas da colonização. Em Nova Dantzig, no segundo momento de sua colonização, nas décadas de 1940 e 1950, a ocupação das estradas foi substituída pela das avenidas. Tal processo é observado nos itens a seguir

4.1 O Sítio Natural e o Traçado

Figura 16 – Mapa do núcleo inicial projetado. Observar que as ruas estão em concordância com as curvas de nível. Em amarelo, os espigões.



SÍTIO NATURAL E TRAÇADO

— CORREDO
 — ESPIGÃO ANGLO-ALIENÍGENO
 — ESPIGÃO DE ENGENHEIROS

Escala Gráfica

0 1000



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

Uma das principais tarefas dos topógrafos era a escolha do local relativamente plano e adequado à implantação de cidades. Ainda assim, havia a necessidade de escolher um local alto com drenagem satisfatória. A análise do plano de Nova Dantzig mostra que o traçado se amolda ao relevo natural. O cruzamento em “T”, formado pelos espigões, estrutura o núcleo urbano (Figura 16).

Além da forma urbana definida pelos espigões em “T”, nesse mapa podem ser identificadas duas estradas saindo do núcleo urbano sobre os espigões das microbacias, um em sentido Norte e outro em sentido Sul.

4.2 As Estradas nos Anos 1930

A importância das estradas para o núcleo urbano de Nova Dantzig pode ser notada em algumas publicações da época. Por exemplo, o *Jornal Paraná Norte* (1935), ao reportar sobre Nova Dantzig, aponta que havia jardineiras, Estação da Estrada de Ferro em construção, em cujas linhas “já correm os trens de lastro”. E também a propaganda da *Empreza Rodoviária Garcia & Garcia*, que afirmava a existência de 7 viagens diárias Londrina – Nova Dantzig – Rolândia (GOMES, 1938).

Em Nova Dantzig, da Estrada Mestre, partiam duas outras estradas em sentido N-S: Estrada do Bule e Estrada Floresta (Figura 17). No cruzamento da Estrada Mestre com as vicinais, predominava o uso comercial.

1. Estrada do Bule⁶, em sentido sul, ligando São Roque a Nova Dantzig, área urbana era denominada Avenida Brasil.

2. Estrada Floresta⁷, que ligava Nova Dantzig à área rural norte e posteriormente, ao Distrito da Prata.

⁶ Bule é o nome de uma fazenda localizada nessa estrada.

⁷ Floresta é o nome de uma fazenda localizada nessa estrada.

Figura 16 – PLANTA PARCIAL DA GLEBA PATRIMÔNIO CAMBÉ. CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ, 1946. Observar que a Estrada Mestre estrutura o núcleo urbano em sentido L-O e a Estrada Bule, em sentido N-S. Os lotes rurais são maiores na parte Norte do núcleo urbano.



Fonte: CTNP (1946).

4.3 A Ocupação do Espigão

No *Jornal Paraná Norte* (1935), foram listados diversos estabelecimentos comerciais já existentes em Nova Dantzig, em 1935. Existia grande variedade de comércio, produtos e serviços (Figura 18). Máquinas de

beneficiamento, mecânicas e oficinas; farmácia e médicos; três escolas; agência bancária e, para receber os recém-chegados, 5 pensões e 1 hotel. Definiam o núcleo urbano em formação. A Estação de Trem ainda estava em construção, em 1935.

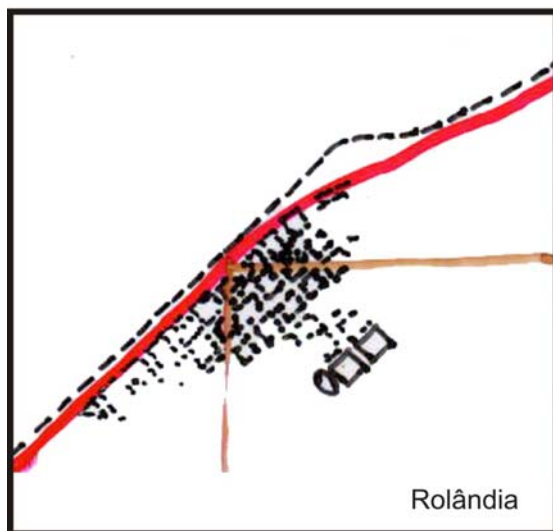
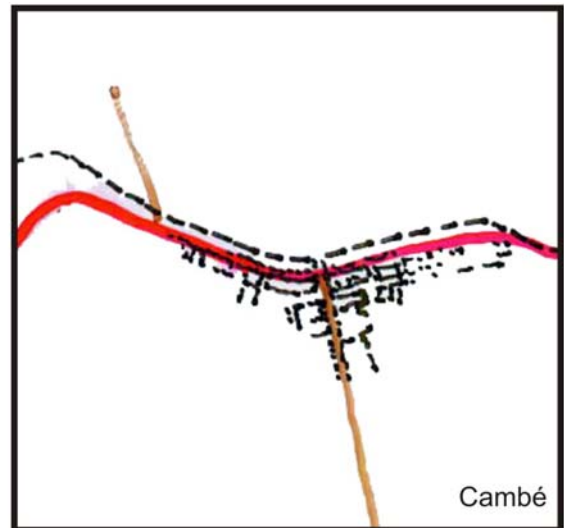
Figura 17 – Detalhe do *Jornal Paraná Norte* de 9 de outubro de 1935. Era grande a variedade de produtos comercializados.

| | |
|--|--|
| <p>Loja de Fazendas Armarinho e roupas feitas - DE - José Garcia Gonzalez A mais barateira de Nova Dan- tzig</p> | <p>Casa Preferida - DE - Bartholomei & Krug (Matriz em Londrina) Ferragens - Louças - Armarinhos - Bebidas nacionais e estrangeiras. Preços vantajosos</p> |
| <p>OUGUE - DE - Rudolpho Neudan Carne de 1ª. qualidade Preços sem competencia</p> | <p>Casa Oldemberg - de - Oscar Oldemberg Bebidas nacionais e estrangeiras, Conservas finas das melhores pro- cedencias. Artigos bons e baratos.</p> |
| <p>Pensão Internacional -de- Antonio Cardoso Lopes Tratamento de 1ª. ordem—Instal- ação confortavel—Fornece comi- da a domicilio</p> | <p>Hotel do Commercio Sob a direção de Vicente Boscolo & Filho Quartos arejados e bem mobilia- dos - Menú variado e feito à es- mero—Diarias modicas</p> |

Fonte: Acervo Museu Histórico “Pe. Carlos Weiss”.

A importância da Estrada Mestre, como eixo de desenvolvimento das cidades, pode ser observada nas plantas de Londrina, Nova Dantzig e Rolândia. No primeiro momento, as construções iam sendo implantadas ao longo da estrada (Figura 19).

Figura 18 – Croqui feito sobre mapa *MUNICÍPIO DE LONDRINA - MAPA EM OBSERVÂNCIA AO DECRETO LEI NACIONAL N. 311 DE 1938, 1939*. Em Londrina, Nova Dantzig e Rolândia, foram feitos pontos sobre as áreas onde existiam edificações. Em vermelho, Estrada Mestre e, em marrom, estradas secundárias. As áreas pontilhadas parecem acompanhar as estradas.



Fonte: Adaptado de Yamaki (2003 p.81).

5 A LÓGICA DA OCUPAÇÃO

Figura 19 – Cambé. As linhas pontilhadas representam a ordem da numeração de quadras proposta pela CTNP. Em sentido L-O, a Rua Belo Horizonte e a Avenida Inglaterra. Em sentido Norte-Sul, a Avenida Brasil define a estrutura.



Fonte: Adaptado de CMNP, sem data.

Com base na numeração das quadras, presente nos mapas da CTNP, foram traçadas as linhas que indicam a ordem proposta pela Companhia. A primeira linha, com as quadras de 0 a 9, está sobre o espigão (Figura 20). Na Rua Alemanha e na Avenida Inglaterra, as quadras possuíam a testada com menor número de lotes, evidenciando uma tentativa de fortalecer as ruas em sentido Norte-Sul.

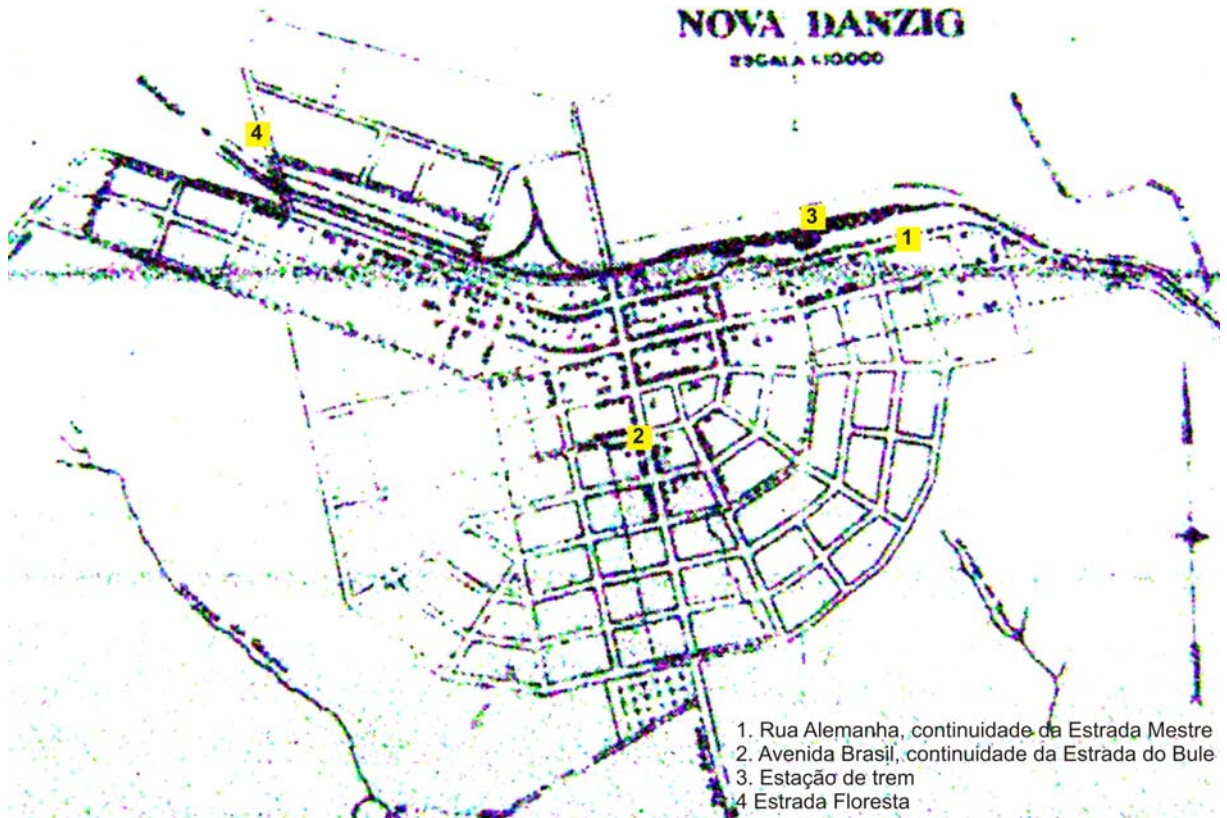
5.1. O Início: a Década de 1930

Algumas anotações {1936} do acervo do Museu Histórico de Londrina, atribuídas a George Craig Smith, funcionário da Companhia de Terras, trazem elucidativa tabela de custos das construção CASA DE PALMITO [...]20\$000 o m² CASA DE MADEIRA COM 4 QUARTOS [...]36\$000 o m² CASA DE TIJOLO COBERTA COM TELHAS FRANCESAS [...]140\$000 o m² [...]160\$000 o m² [...] CUSTO DE VIDA Calculamos uma média de 3\$000 por pessoa/dia ou seja 90\$000 por mês [...] (YAMAKI, 2006, p.26).

Publicação de 1935 o suplemento do *Jornal Paraná Norte* informa que Nova Dantzig possuía 135 casas, sendo 7 de tijolos, 70 de madeira serrada e 55 de madeira tosca, todas cobertas por telhas francesas. Em construção, havia 3 prédios. Três anos depois, o *Álbum do Município de Londrina* (GOMES, 1938) informa a existência de 460 edificações. O número de edificações havia triplicado em três anos.

Na década de 1930, o entorno da Estação e a esquina da Rua Alemanha com a Avenida Brasil constituíam ponto com maior ocupação. Havia comércio até a esquina com a Estrada Floresta (Figura 21).

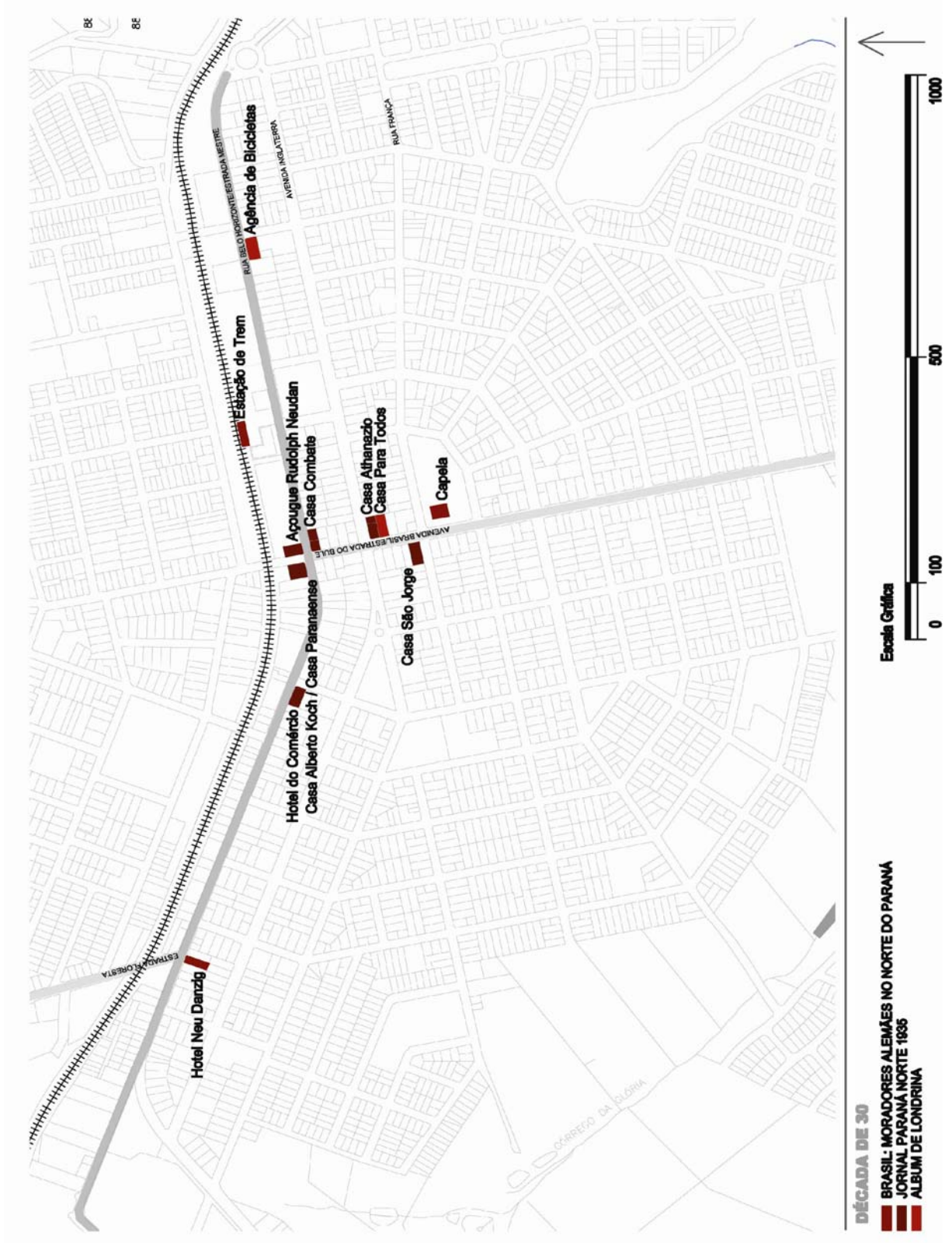
Figura 20 – Detalhe do mapa *MUNICÍPIO DE LONDRINA - MAPA ORGANIZADO EM OBSERVÂNCIA AO DECRETO LEI NACIONAL N. 311 DE 1938, 1939*. Notar a maior concentração de edificações na Rua Alemanha e na Avenida Brasil.



Fonte: Adaptado de Yamaki (2003, p.81)

Um mapa de Nova Dantzig de 1938 traz a implantação de edificações, concentradas na Rua Alemanha (antiga Estrada Mestre), na Avenida Brasil e imediações (Figuras 21 e 22). A capela (1934), a Estação (1935) e as estradas definiam a estrutura de Nova Dantzig.

Figura 21 – Mapa com edificações comerciais e institucionais localizadas da década de 30, com base nos documentos pesquisados da década de 1930 e entrevistas feitas com pioneiros de Cambé. Este mapa demonstra o predomínio da ocupação das ruas que estavam na continuidade de estradas.



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

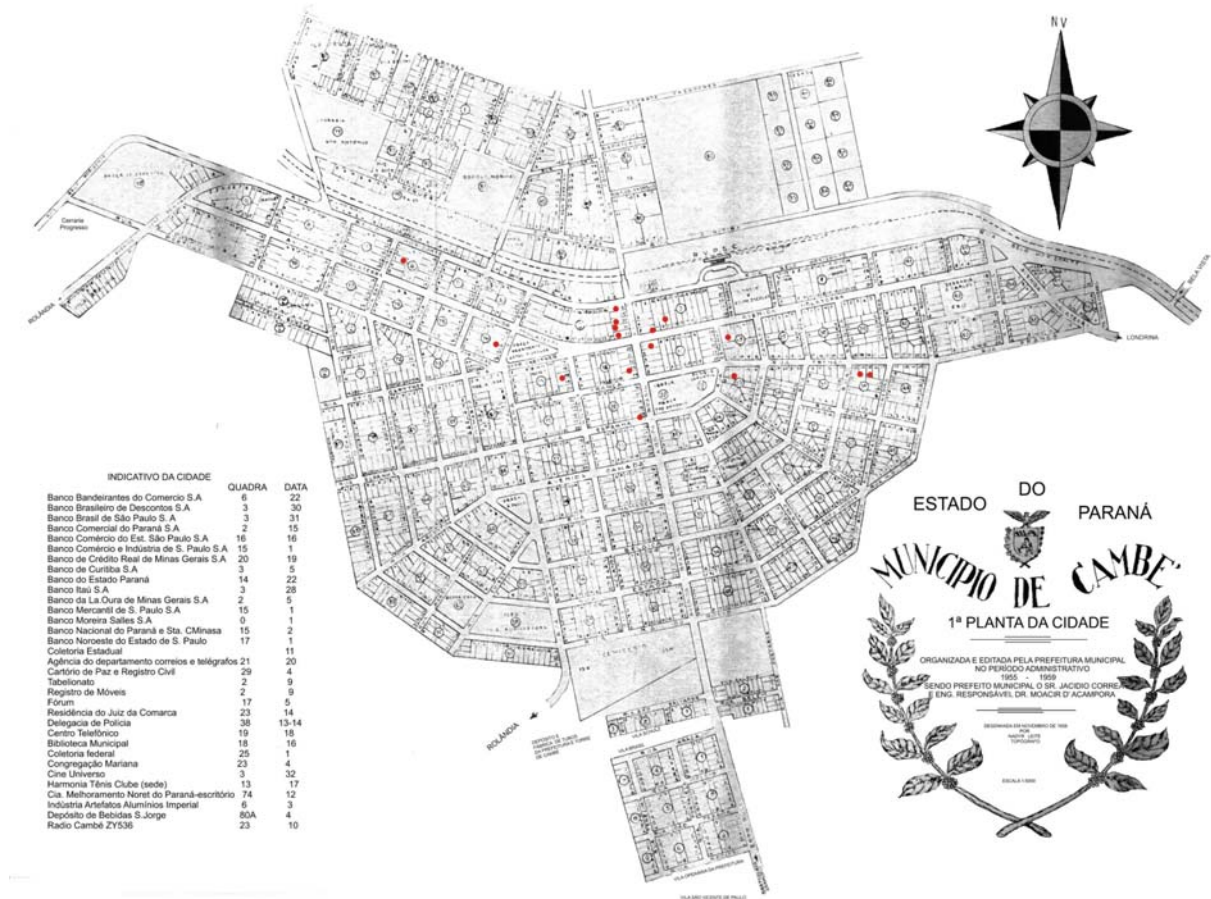
5.2. A Afirmação: Décadas de 1940 e 1950

Nova Dantzig passa a ser chamada de Cambé, na década de 1940. A razão da mudança era a retaliação aos países do eixo, durante a Segunda Guerra Mundial, sendo o nome uma referência à cidade de Danzig, na Polônia, de onde vieram os primeiros imigrantes, cuja língua era alemã. O patrimônio é elevado à categoria de município em 1947.

Entre as décadas de 1940 e 1950, as avenidas eram os locais mais importantes da cidade. Um filme patrocinado pela Fazenda Santa Lina (1950) tem como foco as avenidas Brasil e Inglaterra. Já eram vias pavimentadas. Além das avenidas, as novas edificações comerciais em alvenaria, a Estação Rodoviária (1944) e a nova Igreja Matriz (1945) eram apresentadas.

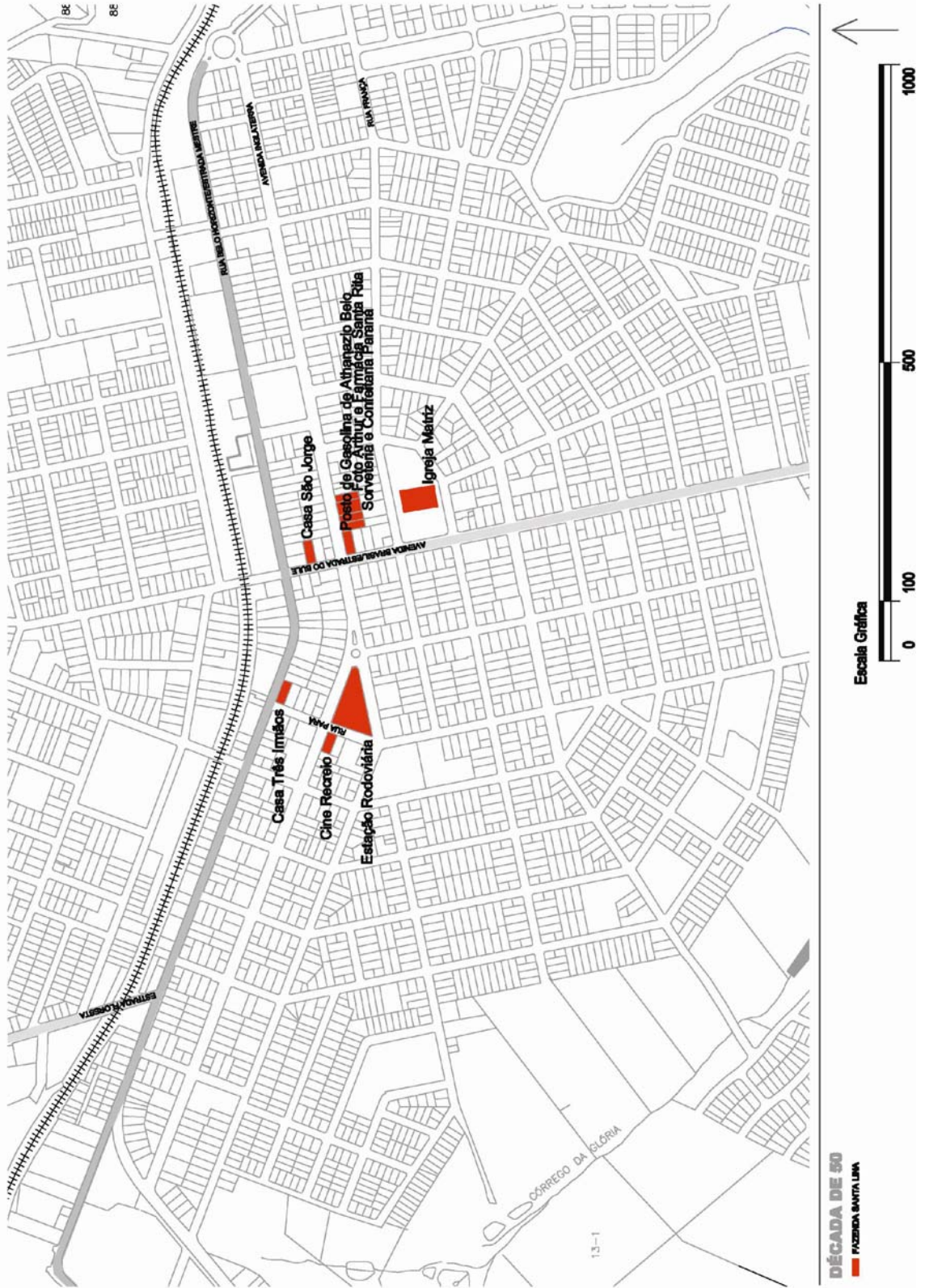
A planta da cidade de Cambé confirma a importância das avenidas ao trazer as indicações de edificações institucionais que se concentravam se nas avenidas Brasil e Inglaterra e no entorno da Matriz e da Estação Rodoviária (Figuras 23 e 24).

Figura 22 – Mapa com indicação das edificações institucionais de Cambé. Nesse mapa, identifica-se o predomínio de edificações nas avenidas, polarizadas pela Igreja Matriz e Estação Rodoviária.



Fonte: Adaptado de Cambé (1955)

Figura 23 – Mapa com edificações comerciais e institucionais das décadas de 1940 e 1950, localizadas com base nos documentos publicados e entrevistas feitas com pioneiros. Há predomínio de edificações identificadas nas avenidas e proximidades da Igreja Matriz e da Estação Rodoviária



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

6 A PAISAGEM CONSTRUÍDA: 1930 À 1950

Entre as décadas de 1930 e 1950, Nova Dantzig sofreu grande transformação. As construções em madeira foram cedendo lugar àquelas feitas em alvenaria. A Avenida Brasil experimentou essa mudança, pois suas primeiras edificações da década de 1930 foram sendo substituídas. Na Rua Belo Horizonte, as antigas permaneceram, porque a rua se manteve como estrada (Figura 25).

Na década de 1950, as avenidas Inglaterra e Brasil tiveram essa alteração na paisagem, fato que não ocorreu na Rua Belo Horizonte, onde ainda hoje predominam edificações antigas. No mapa, são apresentadas as construções das primeiras décadas, identificadas dos documentos analisados, existentes ainda na atualidade (Figura 26).

Figura 24 – Mapa com edificações históricas encontradas nos documentos levantados. Todas estão na Rua Belo Horizonte, continuidade da Estrada Mestre.



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

CAPÍTULO 5

CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

Este capítulo trata da caracterização feita com base na *avaliação do caráter da paisagem*⁸ aplicado em Lancashire. Tal estudo de caso possibilita o reconhecimento do que diferencia uma determinada paisagem através da identificação de áreas homogêneas.

O que diferencia uma paisagem de outra, resultante da forma particular de como os elementos se distribuem na paisagem, é o chamado de caráter de uma paisagem. Sendo o que a faz reconhecível.

Elementos de caráter da paisagem são os componentes de cultura, de natureza, da história, que marcam a intervenção do homem sobre seu meio ambiente.

1 METODOLOGIA ADOTADA

A avaliação do caráter da paisagem está ligada à proteção ambiental e ao uso racional de recursos, conforme estratégia governamental para a melhoria da qualidade de vida⁹, no Reino Unido. Divide-se em duas etapas: 1) caracterização e 2) avaliação¹⁰. A primeira etapa propõe o reconhecimento do caráter da paisagem, através da identificação de elementos significativos em cada uma das áreas de caracterização e caráter-tipo definidos. É a etapa a ser desenvolvida neste capítulo, na qual se identifica, mapeia e classifica o caráter da paisagem.

O objetivo é compreender como a paisagem “foi modelada em relação às forças físicas e humanas”; classificá-la; descrever o caráter-tipo e áreas de caracterização para subsidiar a sua avaliação (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000, p.02).

Da mesma maneira, em Lancashire, foi aplicada a avaliação do caráter da paisagem, em que foram associados elementos naturais e culturais com a história, o desenvolvimento e ocupação do local. Para tanto, estabelece as seguintes

⁸ Título original, em inglês: *Landscape Character Assesment*.

⁹ A Better Quality of Life.

¹⁰ *Making Judgements*, no original, em inglês.

etapas:

Familiarização com a área de estudo [...] levantamento de campo [...] pesquisa sobre a evolução geológica, física e sobre influências humanas [...] descrição de tipos, áreas e a influência física e humana que deram forma ao caráter. (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000, p.03).

Considerando como referência a estrutura do trabalho desenvolvido em Lancashire (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000), esta pesquisa deve se desenvolver através de:

1. Definição de unidades da paisagem, reconhecendo o processo de formação histórica e natural, pela análise bibliográfica e pesquisa em mapas antigos.
2. Definição de visibilidades ao longo da estrada, por meio de levantamento de campo, pelas vistas permitidas ao longo da estrada, para a identificação e descrição do caráter-tipo.
4. Relacionamento das unidades da paisagem com as visibilidades apontadas em campo, para a identificação de áreas de caracterização.
6. Descrição geral do caráter da paisagem e listagem de características por áreas de caracterização.

Da mesma maneira como em Lancashire, este trabalho se propõe a se familiarizar com a área de estudo, reconhecendo as influências que modelaram a paisagem em uma primeira etapa. A partir daí, com a contribuição de trabalho de campo, pesquisa bibliográfica e iconográfica sobre a Estrada Mestre desenvolver a identificação de áreas homogêneas que compõem o caráter da paisagem.

2 CARÁTER E CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

Uma paisagem é sempre única. Seus elementos se organizam tornando-a reconhecível, distinta de outras. O que permite reconhecer uma paisagem por suas especificidades, é chamado de caráter, é definido como:

[...] distinto e reconhecível padrão de elementos que ocorre coerentemente em um particular tipo de paisagem e como é percebido pelas pessoas. Reflete particular combinação de geologia, topografia, solos, vegetação, uso do solo e assentamento humanos. E cria particular senso de lugar nas diferentes áreas da paisagem. (ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT, 2000, p.57).

A caracterização possibilita a identificação dos elementos que compõem cada tipo particular de paisagem, os quais estão relacionados à geologia, topografia, solos, vegetação e outros componentes e permite a identificação e as combinações entre os elementos que a tornam reconhecível, ou seja, seu caráter.

3 “UNIDADES” DA PAISAGEM NORTE-PARANAENSE

A região norte-paranaense é uma expansão da cultura cafeeira do interior do Estado de São Paulo e foi colonizada por diversas companhias estrangeiras (Quadro 10). A CTNP realizou o empreendimento imobiliário colonizador de forma bastante particular, estruturada através da Estrada Mestre, que gera complexa rede de estradas, que definiam o parcelamento em glebas rurais e glebas patrimônios (Figura 26).

Figura 25 – Esquema representativo da distribuição do patrimônio, gleba-patrimônio e glebas rurais em Cambé. A gleba-patrimônio é definida por área de chácaras e pelo núcleo urbano.



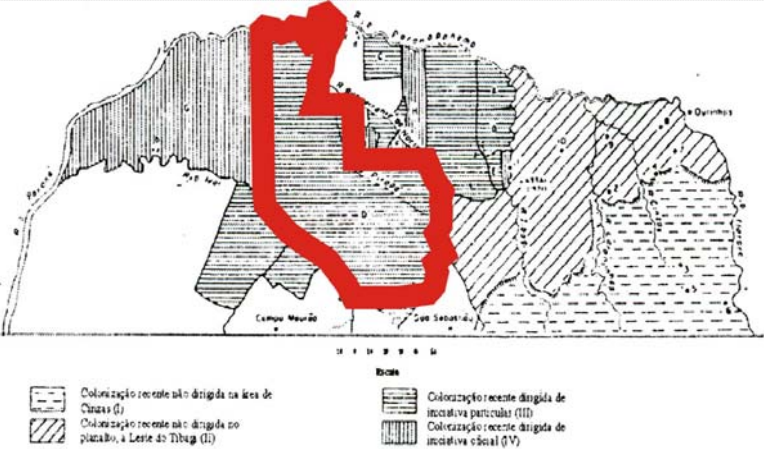
Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Para o parcelamento, as terras foram divididas em zonas, compostas por módulos da CTNP. Cada módulo possuía um diâmetro aproximado de 15 quilômetros, constituído por glebas rurais, gleba-patrimônio e patrimônio (QUADRO 11). O centro de cada módulo era quase sempre a Estação de Trem.

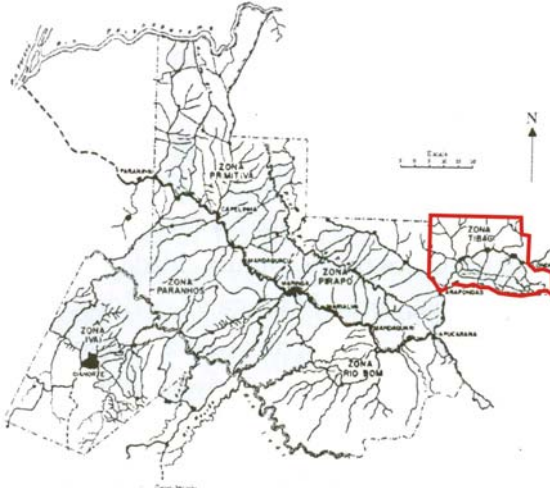
Cada gleba patrimônio tinha um núcleo urbano e área de chácaras de 5 alqueires, “num raio de 5 quilômetros a partir do núcleo urbano” (NAKANISHI, apud YAMAKI, 2003, p.09). As glebas rurais normalmente coincidiam com bacias hidrográficas (QUADRO 11). A gleba rural possuía as características naturais da bacia a que pertencia. Em cada núcleo urbano, o traçado era definido conforme condições ambientais, priorizando a qualidade sanitária do ambiente urbano (Quadro 12).

Quadro 10 – Unidades da paisagem em nível regional. Relação entre o Norte do Paraná e as terras colonizadas pela CTNP. A CTNP produziu, a partir do meio ambiente natural paranaense, paisagem diferenciada devido à implantação de seu empreendimento.

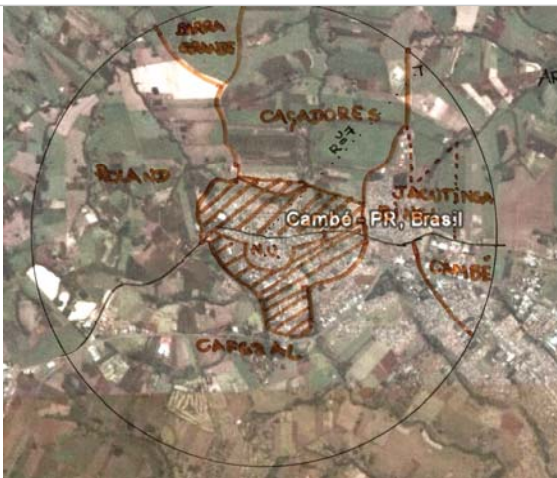
| | Unidades da paisagem | Características-chave | Elementos importantes na paisagem da Estrada Mestre | Observação |
|----------------|----------------------|---|---|------------|
| Nível Regional | 1. Norte do Paraná | <ol style="list-style-type: none"> 1. Expansão da cultura cafeeira. 2. anchas de terra roxa. 3. inclinação suave para oeste, em sentido calha do Paraná (CAMBIAGHI, 2007). 4. espigões aumentam de leste para oeste, diminuindo próximo ao rio Paraná (CAMBIAGHI, 2007). 5. regime de clima de transição, com domínio de mata latifoliada que varia conforme pedologia (Na terra roxa: pau d'alho, figueira branca e timbaúva. Na terra branca: peroba, jequitibá, cedro. E, ao sul, em transição para vegetação subtropical, em maiores altitudes, araucária) (MÜLLER, 1956). | <p>Café Terra roxa Espigões Planos</p> | |

| | | | | |
|--|--------------------------|---|--|--|
| | <p>2. Terras da CTNP</p> | <p>1. colonização proposta pela Companhia de Terras Norte do Paraná, que se estruturava através do espigão do Ivaí e Paranapanema, para implantação de ferrovia, rodovia e núcleos urbanos principais (MÜLLER, 1956).</p> <p>2. lotes <i>alongados</i>.</p> <p>3. hácaras ao redor de núcleos urbanos</p> <p>4. traçados urbanos e áreas de expansão previamente definidos.</p> <p>5. malha densa de estradas, que permitia a ligação entre áreas urbanas e rurais (MOMBEIG, 2007).</p> <p>6. as cidades foram projetadas com respeito ao sítio natural</p> <p>7. A área rural possuía paisagem formada por cafezais até meia vertente, seguida por cultivos variados e moradia (MÜLLER, 1956).</p> | <p>Lotes rurais de frente estreita</p> <p>Córregos</p> <p>Parcelamento em tamanhos mediano e pequeno</p> <p>Estradas</p> |  <p>Fonte: Adaptado de MÜLLER, 1956p70. .</p> |
|--|--------------------------|---|--|--|

Quadro 11 – Unidades da paisagem em nível intermediário. Relação entre zonas e módulos da CTNP. As zonas eram subdivisões compostas por módulos da CTNP. A identificação de zonas tinha a intenção de ordenar a ocupação.

| | Unidades da paisagem | Características-chave | | Elementos importantes na paisagem da Estrada Mestre | Observação |
|---------------------|----------------------|--|---|--|---|
| Nível Intermediário | 1. Zona Tibagi | <ol style="list-style-type: none"> 1. mais antigo das terras da Companhia. 2. como principal núcleo urbano. 3. principal corta o meio da zona, definindo as glebas. | <p>Trecho</p> <p>Londrina</p> <p>Estrada</p> | Londrina, Cambé, Rolândia, Araongas, separadas por áreas rurais. |  <p>Fonte: Adaptado de MÜLLER, 1956p78.</p> |
| | 2. Módulo da CTNP | <ol style="list-style-type: none"> 1. 7,5 quilômetros, definido a partir da Estação de Trem. 2. por núcleo urbano, chácaras e glebas. 3. como definidora da estrutura fundiária e Estação como definidora da localização das áreas urbanas (MOMBEIG, 2007). 4. urbano como centro de abastecimento e exportação a uma média de 7,5 quilômetros, para permitir que o colono se deslocasse a pé ou a cavalo (MOMBEIG, 2007). | <p>Raio de</p> <p>Composto</p> <p>Estrada</p> <p>Núcleo</p> | Distribuição das Estações de Trem | |

Quadro 12 – Unidades da paisagem em nível local. Módulo da CTNP e glebas próximas ao núcleo urbano de Cambé. Cada módulo era formado por núcleo urbano, chácaras e glebas rurais.

| | Unidades da paisagem | Características-chave | Elementos importantes na paisagem da Estrada Mestre | Observação |
|-------------|--|---|--|--|
| Nível Local | 1. Glebas rurais e gleba-patrimônio: núcleo urbano e chácaras. | <ol style="list-style-type: none"> 1. alongados: espigão e estrada com tamanho aproximado de 10 a 15 alqueires. 2. de 1 a 5 alqueires, com cultivos variados, destinados à área de expansão. 3. Núcleos urbanos com estradas e águas como limites. | <p>Lotes</p> <p>Lotes</p> |  |
| | 2. Jacutinga Caçadores Roland Cafezal Gleba Patrimônio de Nova Dantzig | Observar definições no Quadro 13. | <p>Lotes</p> <p>Datas</p> <p>Vegetação</p> <p>Usos e atividades</p> <p>Parcelamento</p> <p>Hidrografia</p> <p>Elementos históricos</p> |  |

Quadro 13 – Nível local. Descrições gerais sobre glebas, em Cambé. As glebas normalmente coincidiam com as bacias hidrográficas.

| Unidades da paisagem | Características-chave | Elementos importantes na paisagem da Estrada Mestre |
|----------------------|---|---|
| 1. Gleba Jacutinga | <ol style="list-style-type: none"> 1. Jacutinga no meio da gleba e com sentido L-O. 2. sentido L-O. 3. perpendiculares à estrada. 4. gleba a ter lotes vendidos. | <p>Córrego</p> <p>Espigões em</p> <p>Lotes</p> <p>Segunda</p> <p>Lotes rurais Predomínio de vegetação Córregos</p> |
| 2. Gleba Caçadores | <ol style="list-style-type: none"> 1. Caçadores no meio da gleba. 2. definidos pela antiga estrada Binel e antiga Estrada Floresta. 3. perpendicular à Estrada Mestre. 4. onde se pode ver o parcelamento inicial do pátio ferroviário e do entorno da Estação. | <p>Córrego</p> <p>Limites</p> <p>Córrego</p> <p>Vistas, de</p> <p>Lotes rurais Agrupamentos de edificações antigas Predomínio de vegetação Córrego</p> |
| 4. Gleba Cafezal | <ol style="list-style-type: none"> 1. Domingos. 2. Cafezal 3. Mestre como limite da gleba. 4. rurais. 5. de lotes rurais estreitos. 6. Bule 7. ao sul de Cambé – o parcelamento em lotes pequenos e médios pode ser percebido ainda hoje. 8. são vistas plantações de café. | <p>Ribeirão São</p> <p>Ribeirão</p> <p>Estrada</p> <p>Comunidades</p> <p>Predomínio</p> <p>Estrada do</p> <p>Grande gleba</p> <p>Da estrada</p> <p>Lotes rurais Comunidades rurais Predomínio de vegetação Grupos de grandes árvores Córregos Estrada do Bule</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>5. Gleba-Patrimônio: Chácaras e Núcleo Urbano de Nova Dantzig</p> | <p>1. Fazenda Binel. 2. Encontro entre antiga Estrada Binel, antiga Estrada Mestre e leito ferroviário. 3. Há remanescentes próximos à área urbana, ao norte da Estrada Mestre. 4. Remanescentes próximos ao Córrego da Glória. 5. Nas proximidades de Cambé, pela Estrada Mestre, o parcelamento rural não está visível, devido ao crescimento e expansão da cidade.</p> | <p>Lotes rurais Edificações antigas Mancha verde Grandes árvores</p> |
| | <p>1. inicial proposto pela CTNP. 2. ferro como limite norte. 3. entre Estrada Mestre, Estrada do Bule e Estrada Floresta. 4. Horizonte, por estar bastante preservada, permite reconhecer uma rua comercial antiga marcada pela presença da Estação, de comércio diversificado, atacadista e agropecuário.</p> | <p>Traçado Estrada de Cruzamento Rua Belo</p> <p>Uso do solo e atividades Edificações Antigas Vegetação em espaços livres Comunidade</p> |

4 A ESTRADA COMO ESTRUTURA DA COLONIZAÇÃO

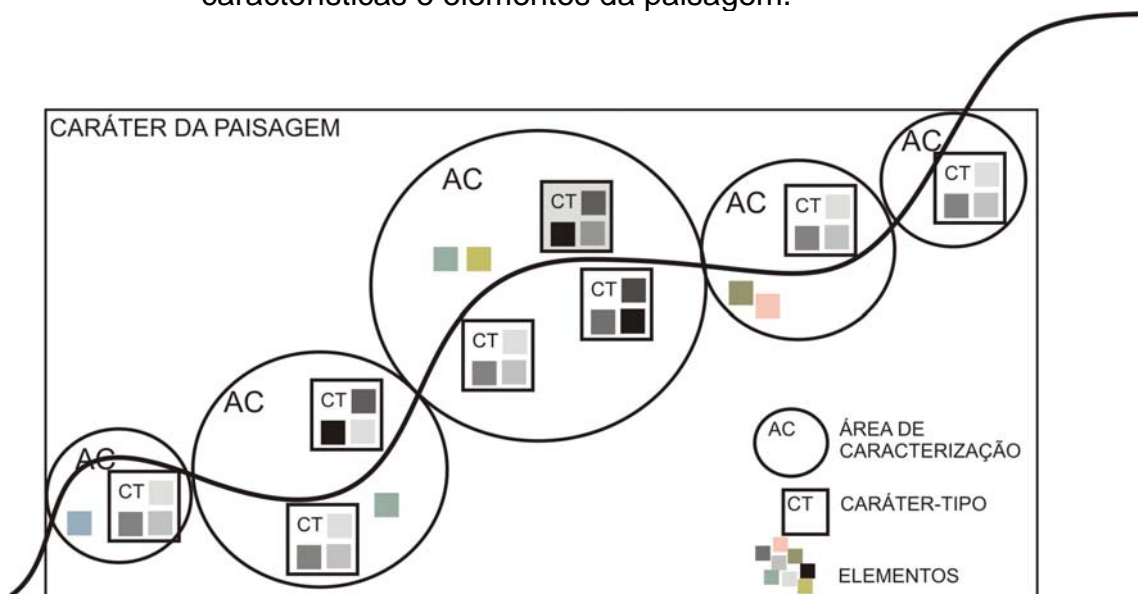
A Estrada Mestre forma um eixo pelo qual se alternam trechos urbanos e rurais. A estrada marca os limites de cada gleba. É possível identificar que o primeiro lote de cada gleba parece induzir a colonização no sentido oeste, sempre obedecendo à estrutura da Estrada Mestre (Figuras 27 e 28).

Figura 26 – Mapa esquemático que destaca os lotes de número 1 e a subdivisão em glebas, feito sobre o *MAPA DA COLONIZAÇÃO DA CIA. MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, ANTERIORMENTE CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ*, de 1955. A colonização parece avançar em sentido leste-oeste, se for observada a posição dos primeiros lotes de cada gleba.



Fonte: Adaptado de Yamaki (2003, p. 73)

Figura 28 – Diagrama que demonstra a relação de hierarquia entre caráter, área de caracterização, caráter-tipo e elementos. Em cada área de caracterização, um caráter-tipo sempre será dominante. Além do caráter-tipo, as áreas de caracterização são compostas pelas características e elementos da paisagem.



Fonte: Aline Alves Anhesim e Humberto Yamaki

O projeto de colonização adotado pela CTNP previa a implantação de estradas no espigão. Tal fato resulta na possibilidade de visibilidade a longas distâncias a partir das estradas (Figura 30).

Figura 29 – Vista do alto da torre da Igreja Matriz, em Cambé, no sentido leste. As áreas centrais, plano inicial das áreas urbanas, estão em partes mais altas. Ao fundo, centro de Londrina.

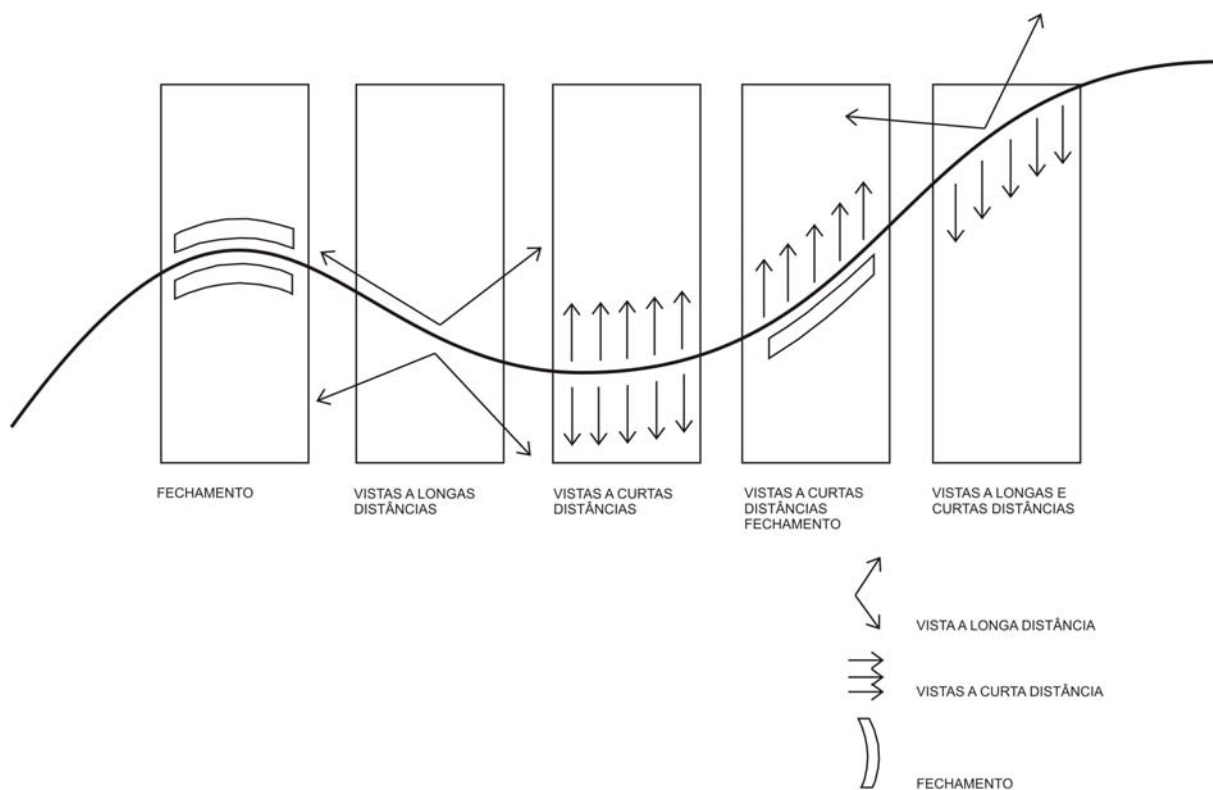


Fonte: Anhesim (2008).

O caráter da paisagem de uma estrada pode ser definido pelo “alinhamento, largura, superfície e tratamento lateral e materiais” (O’DONNELL, 2005, p.05). Além dos aspectos citados anteriormente, existe o que pode ser visto a partir da estrada, a chamada visibilidade.

Através da visibilidade, é possível observar aspectos da topografia, da vegetação, da ocupação e de outros elementos da paisagem. Com base nela, foram definidos categorias de caráter-tipo (Figura 31).

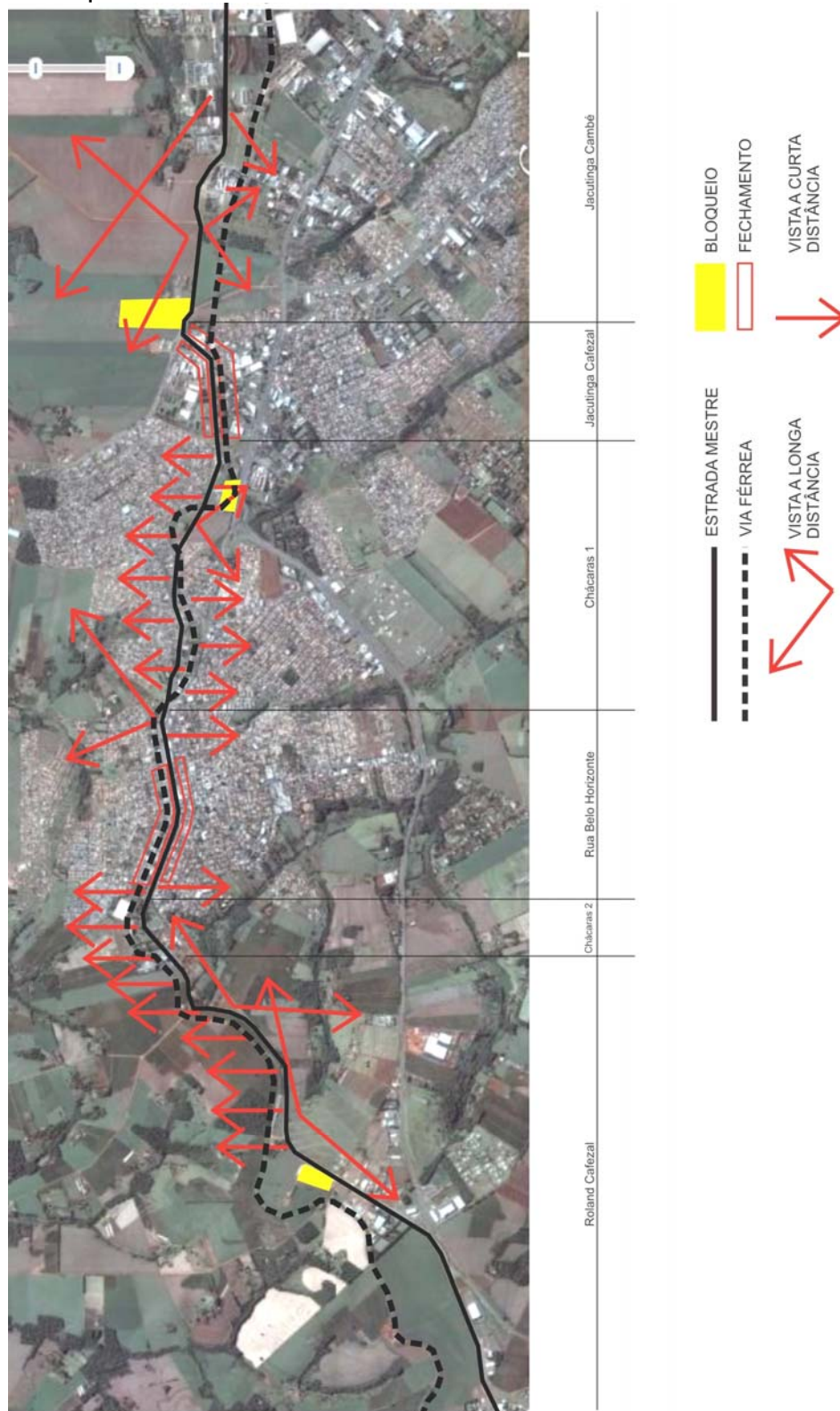
Figura 30 – Definição de carácter-tipo da Estrada Mestre. O esquema sintetiza as relações de visibilidade presentes na Estrada Mestre.



Fonte: Aline Alves Anhesim.

As áreas de caracterização foram definidas com base no projeto da CTNP e dados do trabalho de campo que identificou também as visibilidades na extensão da Estrada Mestre (Figura 32).

Figura 31 – Esquema mostrando as visibilidades definidoras do caráter-tipo. Observar que, nos trechos onde predomina o fechamento, são áreas predominantemente urbanas. Vistas a grandes distâncias, formam-se em áreas predominantemente rurais em direção aos córregos. E, vistas a curtas distâncias estão presentes naquelas áreas em que se pode “ver através de”.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

O caráter-tipo define as questões relacionadas a visibilidade, identificadas a partir do que pode ser visto da estrada. As áreas de caracterização são únicas marcadas por particularidades que as diferenciam. Podem ter sua composição um ou mais caráter-tipo, entretanto, um irá predominar definindo um aspecto marcante da cada área.

A partir desses dados, foi construído um quadro onde pode ser observada a relação entre o caráter-tipo e as áreas de caracterização da Estrada Mestre (Quadro 14).

Quadro 14 – Áreas de caracterização da Estrada Mestre agrupadas por caráter-tipo.

| Caráter-tipo | Descrição geral | Áreas de caracterização |
|--|---|-------------------------|
| 1. Fechamento | Fechamento é resultante de edificação ou vegetação densa, não permitindo a visualização através da estrada. | Jacutinga Cafezal |
| | | Belo Horizonte |
| 2. Vistas a longa distância | Vistas a longa distância são dadas em função das características do relevo, permitem a visualização de modo que se abram panoramas. | Jacutinga Cambé |
| 3. Vistas a curta distância | Vistas a curta distância são representadas pela visualização restrita definida através das edificações e vegetação esparsa. | Chácaras 1 |
| 4. Vistas a distâncias longas e curtas | Vistas a longa e curta distância existem em áreas que um dos lados permite a visualização restrita e outro, panoramas. | Chácaras 2 |
| | | Roland Cafezal |

Fonte: Aline Alves Anhesim

6 DESCRIÇÃO GERAL DO CARÁTER DA ESTRADA MESTRE

A Estrada Mestre, junto à ferrovia, era o eixo principal de todo o empreendimento da CTNP. Tangenciava as glebas e ia definindo os patrimônios.

No momento em que predominava a cultura de café, normalmente havia fileiras de árvores de grande porte ao longo de estradas, que protegiam a plantação da geada. Hoje, a substituição dessa cultura por outras de menor porte,

propicia a vista a longa distância, a identificação dos córregos pelas matas ciliares e o parcelamento de lotes pelas diferentes tonalidades de verde e também a visão das construções históricas rurais e remanescentes edificados da cultura cafeeira.

Pode ser identificada a transição entre as glebas rurais e patrimônios pela presença de chácaras com lotes rurais menores. No núcleo inicial das cidades, também é possível notar essa transição, uma vez que as extremidades da Estrada Mestre, a chegada e a saída, se caracterizavam pela presença de residências com jardins e recuos. As áreas urbanas antigas, ao longo da Estrada Mestre, são definidas pela presença da Estação de Trem e de edificações comerciais antigas, no alinhamento.

O traçado da Estrada Mestre segue sinuoso e estreito pelo espigão, no sentido leste-oeste. Permanece até mesmo no traçado de ruas em que foram implantados conjuntos habitacionais, que em outrora eram áreas rurais.

Observando a Estrada Mestre, com base na sistematização usada para a caracterização, é possível identificar uma paisagem marcada pela alternância de áreas homogêneas, as chamadas áreas de caracterização.

6.1 Área de Caracterização Jacutinga Cambé

Figura 32 – Panorama da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Observar córrego marcado pela presença da mata ciliar, à direita. Grandes árvores ao centro indicam limites entre lotes e estrada.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 33 – Área de Caracterização Jacutinga Cambé, delimitada pelo quadro vermelho. O retângulo amarelo indica área onde está a subestação de energia. Predominam amplas vistas em relação ao córrego Jacutinga.



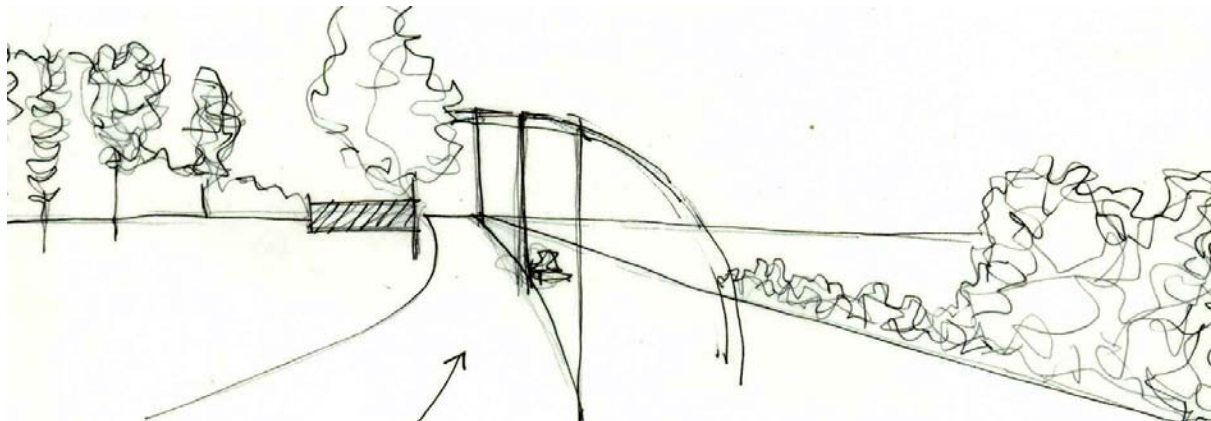
Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Área que permanece predominantemente rural em que predominam atividades relacionadas ao cultivo. O parcelamento rural pode ser visualizado através das divisas e carreadores, bem como pela diversidade de cultivos e fases do crescimento da vegetação.

Em direção ao Córrego Jacutinga, formam-se vistas a longa distância. Em direção ao Córrego Cambé, está o leito ferroviário (Figuras 34 e 35).

A construção e a presença de elementos lindeiros à estrada prejudicam vistas a longa distância. As torres da subestação e muros de grandes construções tornam-se interferências negativas na paisagem (Figura 36).

Figura 34 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Amplas vistas marcam a continuidade da Estrada Mestre.



Fonte: Anhesim (2010).

Figura 35 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Retângulos hachurados representam os elementos construídos junto à estrada bloqueiam os panoramas.



Fonte: Anhesim (2010).

6.2 Área de Caracterização Jacutinga Cafezal

Figura 36 – Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Fechamento reforçado por edificações industriais e árvores de grande porte. A estrada tem o traçado reforçado pelo fechamento lateral.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 37 – Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Os polígonos indicam fechamento. A Estrada Mestre segue paralela ao eixo ferroviário. A visão é direcionada para frente.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Área em que predomina uso industrial e de grandes estruturas, limitadas por altos muros e árvores grevíleas (Figuras 37 e 38), onde predomina o fechamento (Figura 39).

Figura 38 – Croqui da Área de Caracterização Jacutinga Cafezal. Predomínio de fechamento realizado por muros associados à vegetação.



Fonte: Anhesim (2010).

6.3. Área de Caracterização Chácaras 1

Figura 39 – Área de Caracterização Chácaras 1. A imagem mostra os conjuntos habitacionais à direita. À esquerda, atividades industriais lindeiras ao leito ferroviário. E, no centro, faixa gramada que marca o eixo entre a Estrada Mestre e leito ferroviário.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 40 – Área de Caracterização Chácaras 1. As setas em arco indicam as vistas à longa distância. As setas, vistas a curtas distâncias. Neste trecho, predominam vistas a curta distância, já que as áreas lindeiras foram ocupadas por conjuntos habitacionais.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Área de caracterização marcada pela presença de conjuntos habitacionais implantados na década de 1980, que evidencia a maior mudança na paisagem da Estrada Mestre.

A Estrada Mestre torna-se o limite dos conjuntos habitacionais e seu traçado é reforçado pela área verde da faixa de domínio da ferrovia e por grandes árvores remanescentes (Figura 40).

As vistas ficam a curta distância, quando se olha para os conjuntos habitacionais. E, na faixa de domínio da ferrovia, vistas a longa distância desvelam barracões, o desnível em sentido Córrego Cambé e o centro da cidade (Figuras 41 e 42).

O cruzamento da Estrada Mestre, com a Estrada Binel, outra estrada antiga e a ferrovia é um importante elemento de identificação (Figura 43). Além disso, há uma subida, na Rua Xavantes que antigamente, em tempos de chuva, tornava-se quase intransitável¹¹ (Figura 44).

¹¹ Citada em entrevistas com pioneiros da cidade de Cambé.

Figura 41 – Croqui da Área de Caracterização Chácaras 1. Fileira de árvores e vista a longa distância.



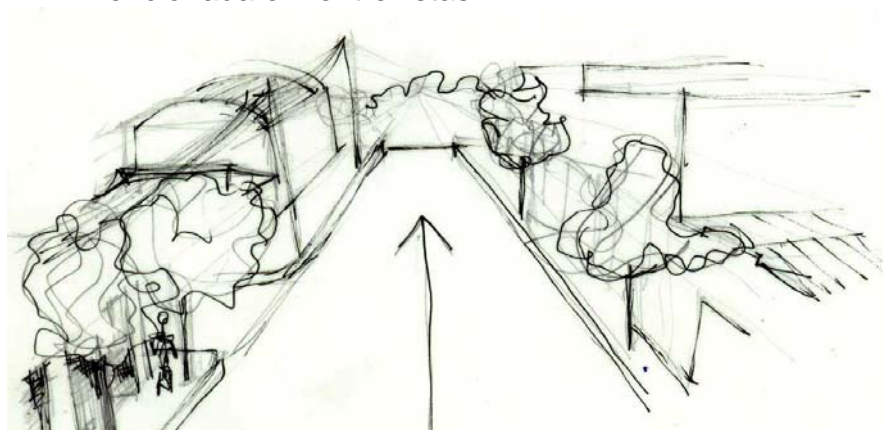
Fonte: Anhesim (2010).

Figura 42 – Panorama do cruzamento entre Estrada Mestre, leito ferroviário e Estrada Binel. A complexa rede de estradas é uma importante característica da paisagem norte-paranaense.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 43 – Croqui da Área de Caracterização Chácaras 1. Este trecho da Rua Xavantes, em auge, representa a subida para Nova Dantzig, mencionada em entrevistas.



Fonte: Anhesim (2010).

6.4 Área de Caracterização Rua Belo Horizonte

Figura 44 – Área de Caracterização Belo Horizonte. As setas em arco representam as vistas sobre o pátio ferroviário. As linhas paralelas representam áreas comerciais, fechamento encontrado em ruas, na continuidade de estradas antigas. As setas demonstram a presença de edificações com jardins com recuos, que permitem vistas a curtas distâncias.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Figura 45 – Imagem da chegada à Rua Belo Horizonte. Vista do vale do Ribeirão Caçadores.



Fonte: Anhesim (2009).

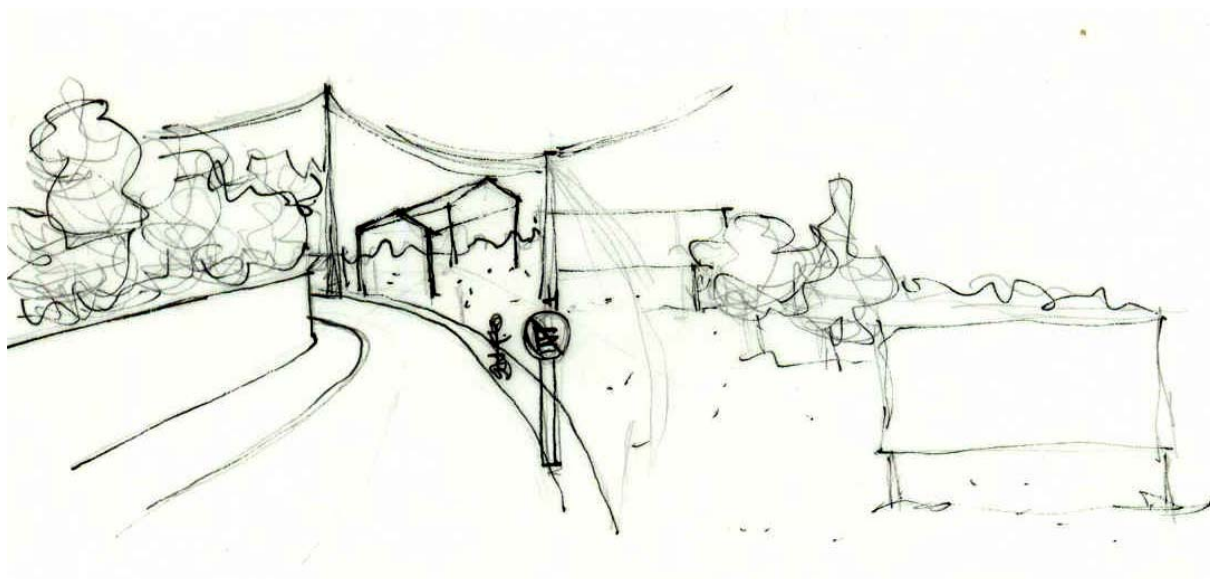
Na estreita faixa que separa a Rua Belo Horizonte e a ferrovia tem sido construído barracões de uso institucional, como por exemplo: o Corpo de Bombeiros. Apesar da escala da edificação não interfere na visualização do vale do Ribeirão dos Caçadores (Figuras 46 e 47). Do outro lado da rua, grandes casarões residenciais em madeira e alvenaria de tipologia tradicional demonstram: 1) intrincadas sobreposições de áreas, 2) cobertura com quatro águas com forte caimento e varandas anexadas (Figura 47). Assim, o horizonte de um lado e casarões definem este trecho inicial da Rua Belo Horizonte.

Figura 46 – Casa com telhado coberto de líquens. Terreno amplo com casarão ao fundo. Grande telhado de quatro águas coberto de líquens, revela a época da construção.



Fonte: Yamaki (2008).

Figura 47 – Croqui da Área de Caracterização Rua Belo Horizonte. À esquerda, vista para o Ribeirão Caçadores, anúncios publicitários e barracões.



Fonte: Anhesim (2010).

Seguindo em sentido oeste, a partir da Estação, prevalecem edificações de uso comercial (Figura 49). As vistas são direcionadas pela linha constituída pela fachada de edificações. Predominam edificações geminadas, que dão unidade ao conjunto (Figura 50).

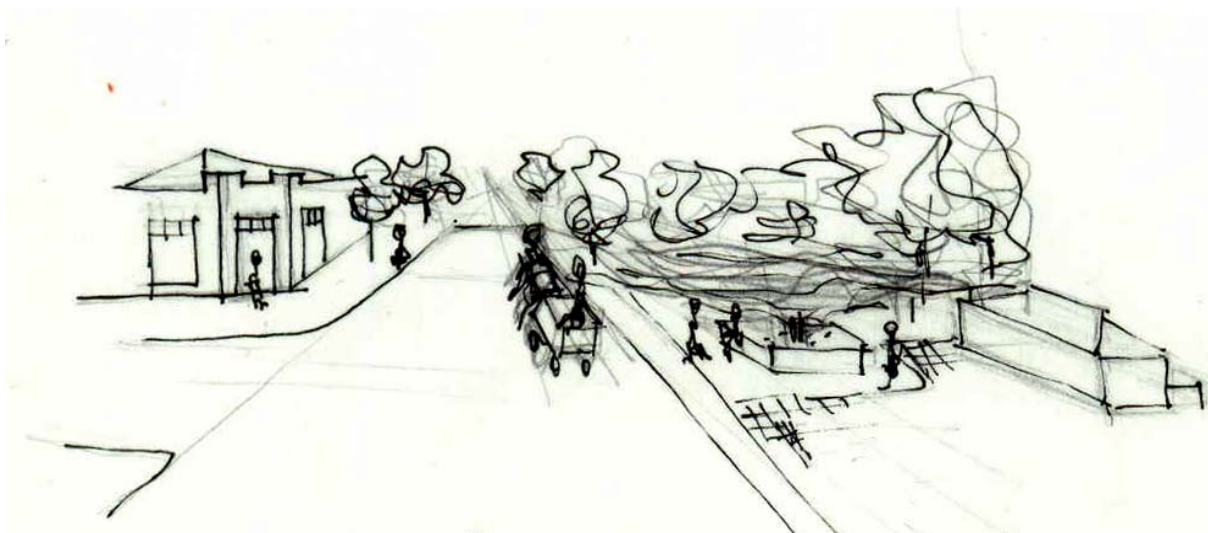
A antiga praça da Estação foi ocupada pela Escola Olavo Bilac em 1949. O que restou da praça é marcada pela presença de dois grandes flamboyants e piso de paralelepípedos e é utilizada como estacionamento para caminhões.

Figura 48 – Entorno imediato da Estação. Árvores *flamboyant* da Praça e piso em paralelepípedo.



Fonte: Yamaki (2008).

Figura 49 – Croqui da Área de Caracterização Rua Belo Horizonte. A partir da Estação, as edificações são de uso predominantemente comercial.

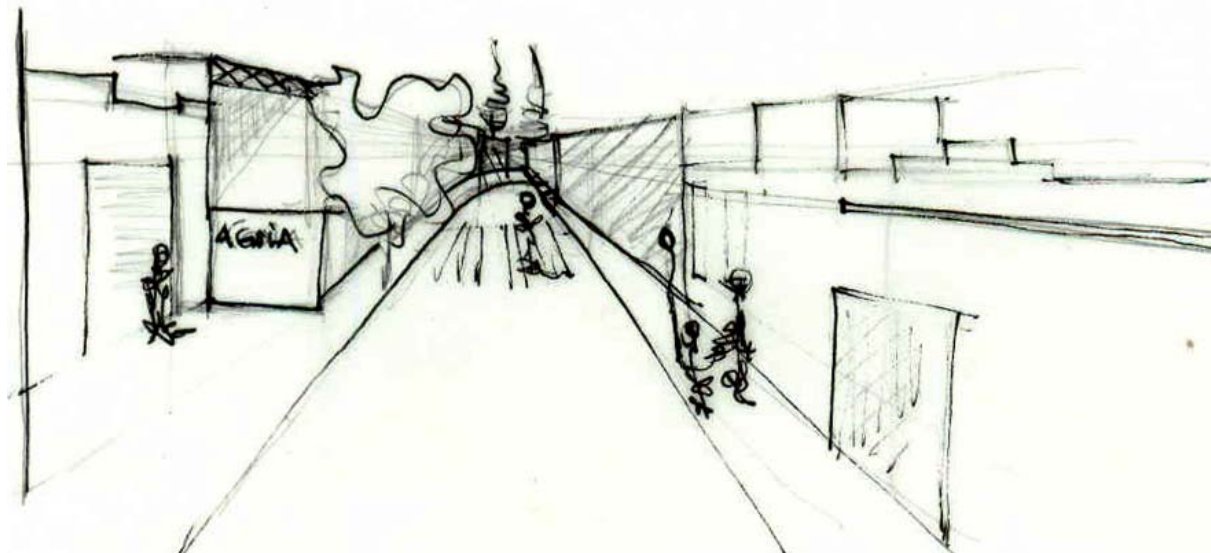


Fonte: Anhesim (2010).

A esquina com a Avenida Brasil destaca-se pela presença de três edificações comerciais remanescentes que apesar da interferência negativa da construção de um novo *shopping* popular, de pouca relação com os elementos

existentes, predomina o caráter histórico dos remanescentes (Figuras 51 e 52).

Figura 50 – Croqui da Rua Belo Horizonte. Aqui, a representação das fachadas comerciais formando uma espécie de parede contínua. O edifício hachurado no croqui destaca-se devido ao volume e novo uso.



Fonte: Anhesim (2010).

Figura 51 – Esquina da Avenida Brasil com a Rua Belo Horizonte. À direita, *shopping* popular, que, apesar de estar no alinhamento, se destaca do conjunto por seu volume e uso.



Fonte: Anhesim (2009).

Neste trecho as edificações comerciais são geminadas, térreas e de pé-direito alto. As platibandas com ornamentos geométricos definem uma linha contínua (Figura 53). As portas de correr ocupam quase toda a fachada das edificações.

Nos dois lados da rua podem ser observados grandes telhados de forte caimento, enegrecidos pelo tempo e cobertos de líquens.

Figura 52 – Fachadas planas com maior número de aberturas voltadas para a rua. Edificações aparentam recente e constante manutenção. Duas árvores marcam a curva.

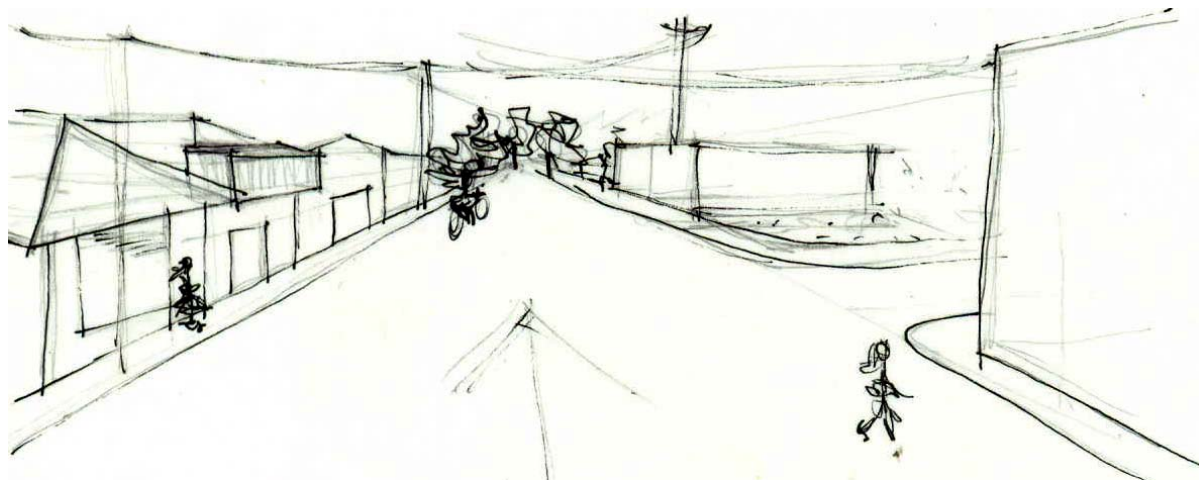


Fonte: Anhesim (2009).

A saída para a Estrada Floresta é marcada por armazéns localizados entre a Estrada Mestre e a ferrovia (Figuras 54 e 55). Do lado esquerdo permanecem edificações de grandes telhados com forte caimento já presentes no mapa *MUNICÍPIO DE LONDRINA - MAPA ORGANIZADO EM OBSERVÂNCIA AO DECRETO LEI NACIONAL N. 311 DE 1938, 1939* (YAMAKI, 2003 p.81).

A partir deste ponto as construções no alinhamento dão lugar as residências com jardins e recuos laterais (Figura 56).

Figura 53 – Croqui da Rua Belo Horizonte. Saída para a Estrada Floresta, que marca o final do fechamento das edificações comerciais.



Fonte: Anhesim (2010).

Figura 54 – Rua Belo Horizonte. A saída para a Prata. À esquerda, permanência de estabelecimentos comerciais antigos.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 55 – Imagem do final da Rua Belo Horizonte. Predomínio do verde e de edificações mais esparsas, com recuos e jardins.



Fonte: Anhesim (2009).

Um forte senso de comunidade pode ser observado na “estrada”, principalmente no trecho do comércio tradicional e no trecho de chácaras na saída da cidade para Rolândia (Figuras 57 e 58).

Nas quadras onde o relacionamento entre membros da comunidade possui uma rede mais complexa, as edificações parecem melhor conservadas. Os moradores mais antigos são, de fato, conhecidos por todos os moradores da rua.

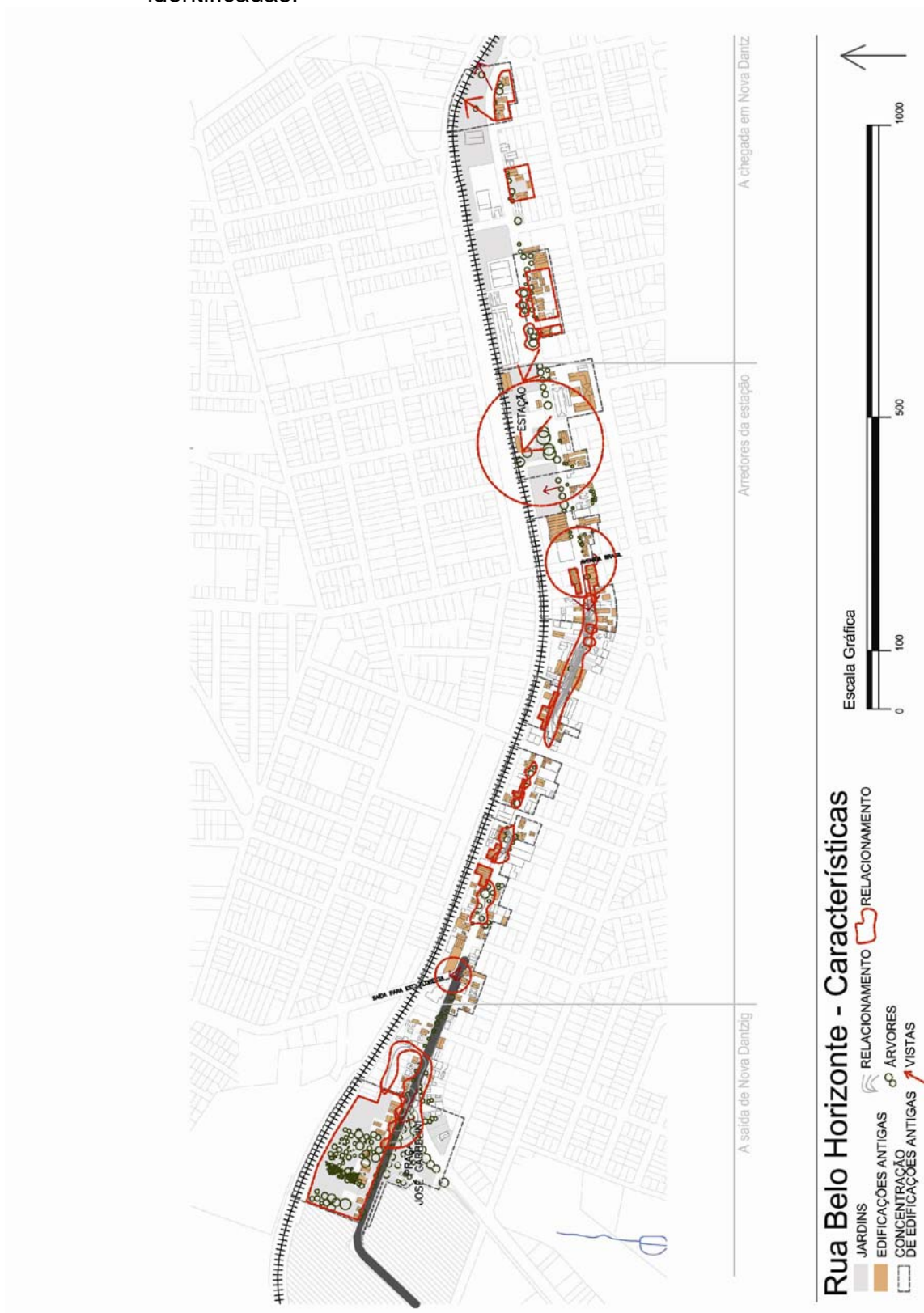
Na Rua Belo Horizonte, é comum ouvir o trem passando diversas vezes ao dia. Antigamente, com o transporte de passageiros, os moradores marcavam as horas pelo barulho do trem. Apesar de não marcar as horas do dia, o som do trem permanece como som característico de toda a área central de Cambé, principalmente na Rua Belo Horizonte de onde pode se ouvir até o estralar dos trilhos.

Figura 56 – Planta da Rua Belo Horizonte. Edificações definindo o eixo da Rua Belo Horizonte



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

Figura 57 – Planta da Rua Belo Horizonte com a localização das características identificadas.



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

6.5 ÁREA DE CARACTERIZAÇÃO CHÁCARAS 2

Figura 58 – Área de Caracterização Chácara 2. A presença do café remete aos primeiros tempos da ocupação da região Norte.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 59 – Área de Caracterização Chácara 2. As setas indicam áreas onde as vistas são possíveis através dos elementos construídos. No lado oposto, o paredão que limita o Estádio Municipal.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Área de caracterização que é conhecida como “Estrada Velha”, pois trata-se de uma área da estrada que sofreu um desvio rodoviário. Predomina um aspecto antigo, reforçado pelas edificações, pelos sítios de café, pelo trecho de pavimentação em pedra basáltica e terra batida. As vistas a oeste tornam-se a curta distância, em meio às plantações de café, enquanto, a leste, vistas a longa distância para o centro de Cambé (Figuras 59 e 60).

Além de ser conhecida como “Estrada Velha”, essa área que possui a presença marcante de elementos antigos, como sítios de café, máquinas de grãos e também elementos novos como silos (Figuras 61 e 62).

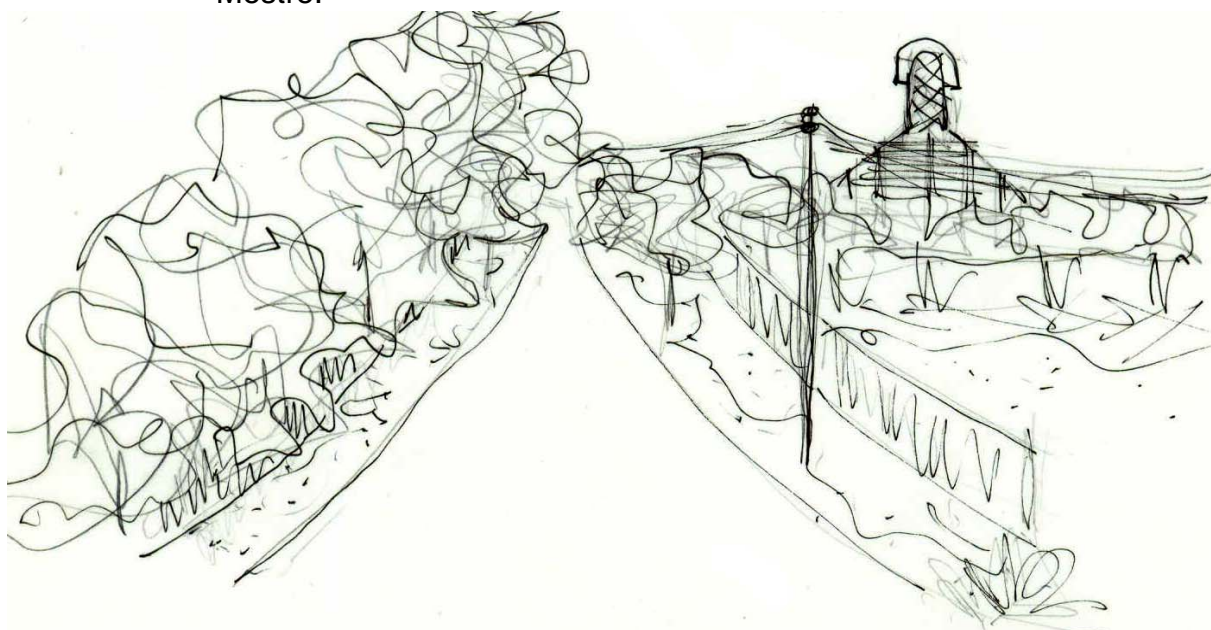
Construções recentes têm bloqueado as vistas para o centro de Cambé, além de modificar as cores e os padrões das edificações existentes nas margens da Estrada Mestre (Figura 63).

Figura 60 – Vista da Área de Caracterização Chácaras 2. À esquerda, exportadora de café. Ao fundo, grande silo.



Fonte: Anhesim (2009).

Figura 61 – Croqui da Área de Caracterização Chácaras 2. As fileiras de árvores indicam os limites entre estrada e lotes, definindo o eixo da Estrada Mestre.



Fonte: Anhesim (2010).

Figura 62 – Imagem da Área de Caracterização Chácaras 2. Edificações na beira da estrada se destacam negativamente, na paisagem, ao adotarem cores e escala diferentes.



Fonte: Anhesim (2009).

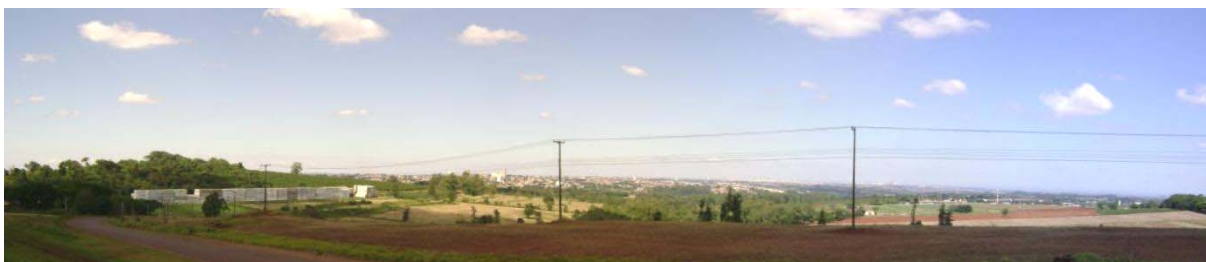
6.6 Área de Caracterização Roland Cafezal

Figura 63 – Área de Caracterização Roland Cafezal. As setas indicam as vistas à curta distância e as setas em arco, as vistas a longa distância. O retângulo evidencia a localização de Porto Seco.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Figura 64 – Vista do espigão. Vale do Ribeirão São Domingos e ao fundo, a cidade de Cambé.



Fonte: Anhesim (2009).

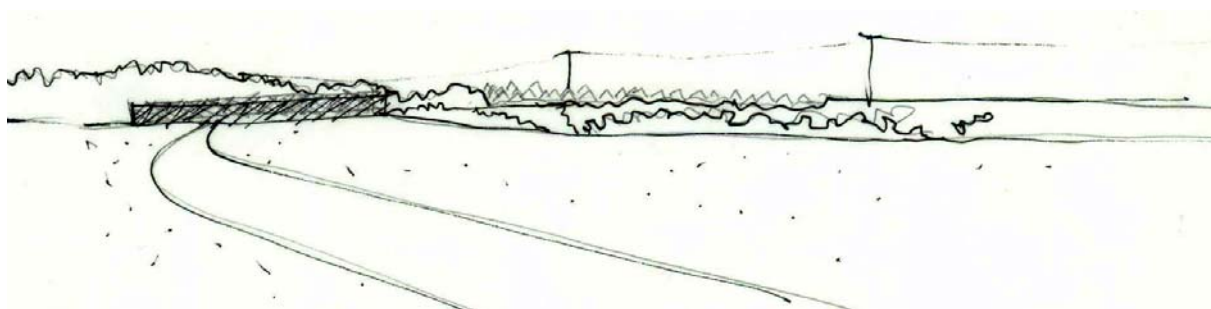
Figura 65 – Imagem da Estrada Mestre. Cultivo de café e fileiras de árvores.



Fonte: Anhesim (2009).

Trecho da estrada entre Cambé e Rolândia, onde se mantêm atividades rurais. Manchas de cultivo de café e fileiras de árvores de grande porte são remanescentes do parcelamento inicial, que permite a identificação de lotes rurais (Figuras 66 e 67).

Figura 66 – Croqui da Área de Caracterização Roland Cafezal, no sentido leste. Neste croqui, ao fundo, vê-se o centro de Cambé. No segundo plano, o Ribeirão São Domingos. E, em primeiro plano, a estrada.



Fonte: Anhesim (2010).

São proporcionadas vistas a longa distância da bacia do Cafezal, devido à diferença entre a altura do espigão e o vale do córrego (Figuras 64 e 65).

A pavimentação é asfáltica e a estrada manteve sua caixa estreita, que não foi duplicada. No final dessa área, o Porto Seco é uma interferência grande, pois a deposição de contêineres bloqueia a paisagem (Figura 68).

Figura 67 – Panorama Área de Caracterização Roland Cafezal. A caixa da estrada estreita auxilia na manutenção do caráter. À esquerda, Porto Seco, como barreira à paisagem.

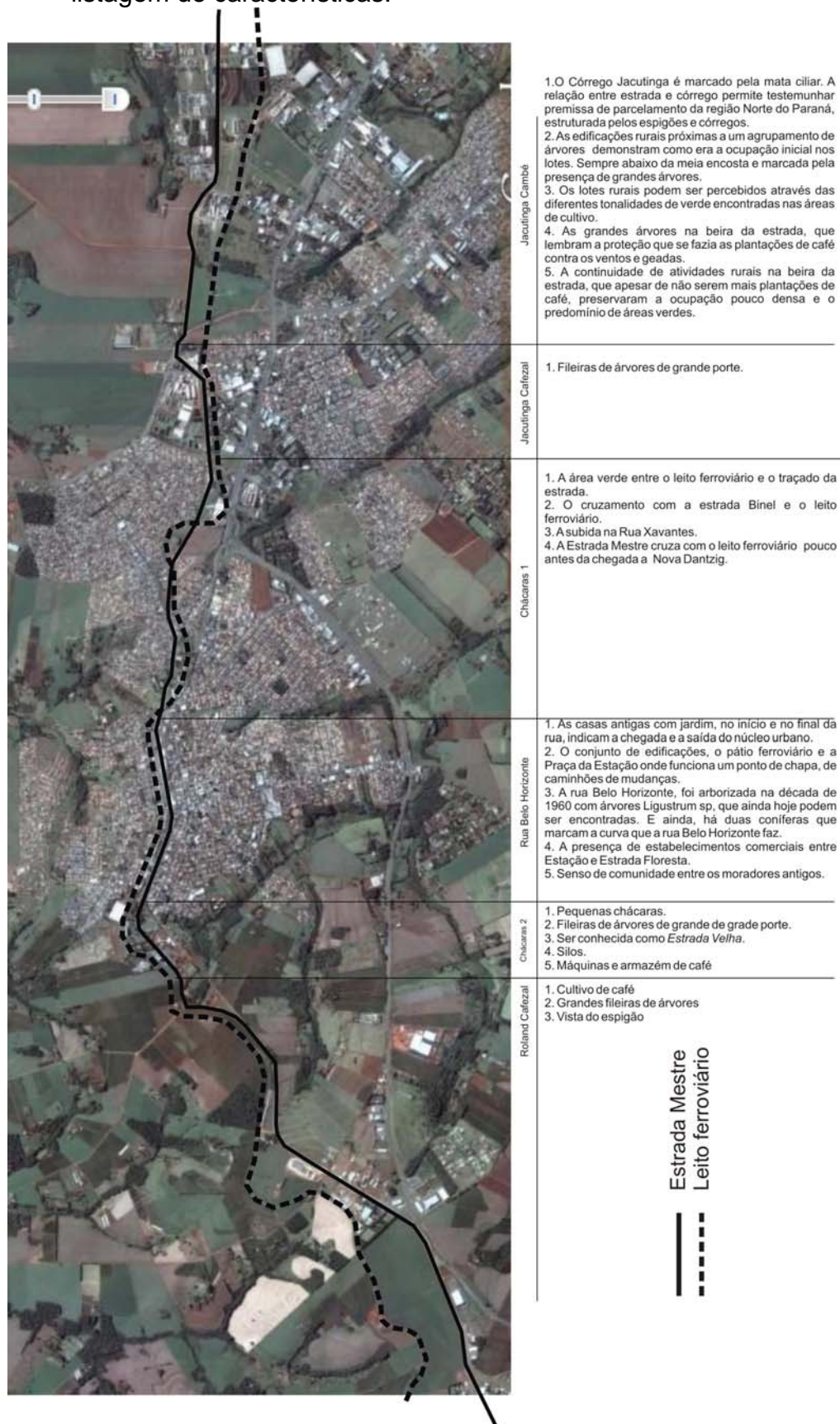


Fonte: Anhesim (2009).

7 CARACTERÍSTICAS-CHAVE

Cada área de caracterização possui características importantes que as diferenciam das demais. Podem ser elementos ou grupos de elementos contribuindo a formação do caráter. O conjunto de áreas de caracterização está na Figura 69.

Figura 68 – Imagem do satélite com a delimitação das áreas de caracterização e listagem de características.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

CAPÍTULO 6

FRAGILIDADE DA PAISAGEM

A fragilidade de uma paisagem está relacionada à habilidade em suportar modificação. Segundo a caracterização da paisagem histórica¹², tal habilidade é chamada de sensibilidade.

Retomando as áreas de caracterização e os elementos da paisagem da Estrada Mestre, este capítulo trata da avaliação da sensibilidade, com o objetivo de direcionar ações futuras para a manutenção do caráter da paisagem.

1 METODOLOGIA ADOTADA

A fragilidade da paisagem refere-se à estabilidade do caráter, o grau em que o caráter é robusto o suficiente para a sua continuidade e capaz para se recuperar de perda ou dano. Uma paisagem com um caráter de alta fragilidade é aquela em que uma vez perdido é difícil restaurar e necessita receber particular cuidado e consideração para sua sobrevivência [...] (SWANWICH, 2003, p.02).

Um estudo de caso adotado para esta pesquisa foi o do Corredor M-11, eixo que liga Londres a Cambridge, que vem sofrendo constante transformação. Foi desenvolvido por Went et al. (2003, p.03), visando ao desenvolvimento do Corredor M-11 sem prejuízo de seu caráter.

De acordo com Went et al. (2003, p.03), todo desenvolvimento está associado à instalação de infraestrutura e sempre gera muitos desafios em relação ao impacto sobre o ambiente, principalmente no seu aspecto histórico.

1.1 Fatores que Definem a Fragilidade

Um conjunto de fatores pode influir na avaliação da fragilidade de uma paisagem. Segundo Highways Agency (2006, p.33) na avaliação do efeito da implantação de estradas em paisagens históricas, são os seguintes fatores: 1) profundidade de tempo (idade, raridade ou interesse especial), 2) histórico de mudança, 3) legibilidade e 4) caráter local.

Para a compreensão e aplicabilidade do método desenvolvido por Went et al. (2003) comparou-se o Corredor M-11 e a Estrada Mestre no quadro 15.

Quadro 15 – Comparação entre fatores adotados para estudo no corredor M-11 e os fatores adotados para a Estrada Mestre.

| Fatores | Corredor M-11 | Estrada Mestre |
|---|--|--|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>): Idade, raridade ou interesse especial | "Identifica os principais períodos presentes na unidade da paisagem e o porquê são significativos, ou seja, está relacionado à profundidade de tempo" (HIGHWAYS AGENCY, 2006, p.34). | Na Estrada Mestre, observaram-se os elementos históricos e, a partir deles, foram identificadas as camadas de tempo na paisagem. |
| 2. Histórico de mudança | O histórico de mudança pode ser classificado em: "áreas que se mantiveram estáticas"; "áreas que suportaram diversas mudanças", dinâmicas; áreas em que as modificações foram radicais e, por fim, áreas cujas mudanças se consolidaram ao lado de elementos históricos e resultaram em paisagens paralinguísticas (WENT et al, 2003, p.14). | Por meio de análise visual, foi verificado o quanto cada uma das áreas de caracterização da Estrada Mestre foi modificada, classificando-as da seguinte forma: áreas que permaneceram com características do parcelamento inicial, áreas com poucas mudanças, áreas em que as mudanças se consolidaram ao lado de elementos antigos e áreas que se modificaram radicalmente. |
| 3. Legibilidade | Trata-se do "grau em que o passado pode ser visto, percebido e compreendido na paisagem [...] Não é exatamente a preservação ou sobrevivência de remanescentes, com o que está bastante relacionado" (HIGHWAYS AGENCY, 2006, p.34). | A legibilidade na Estrada Mestre foi considerada como presente nas áreas em que as características propostas para a colonização da região Norte do Paraná pela CTNP podem ser identificadas. |
| 4. Caráter local | "O caráter, a distinção e a percepção local são uma verificação do que faz uma paisagem histórica diferente, distinta para sua população" (HIGHWAYS AGENCY, 2006, p.35). | Considerou-se na Estrada Mestre, como caráter local, a presença de elementos que para ele contribuem. |

Fonte: Adaptado de Highways Agency (2006) e Went et al. (2003).

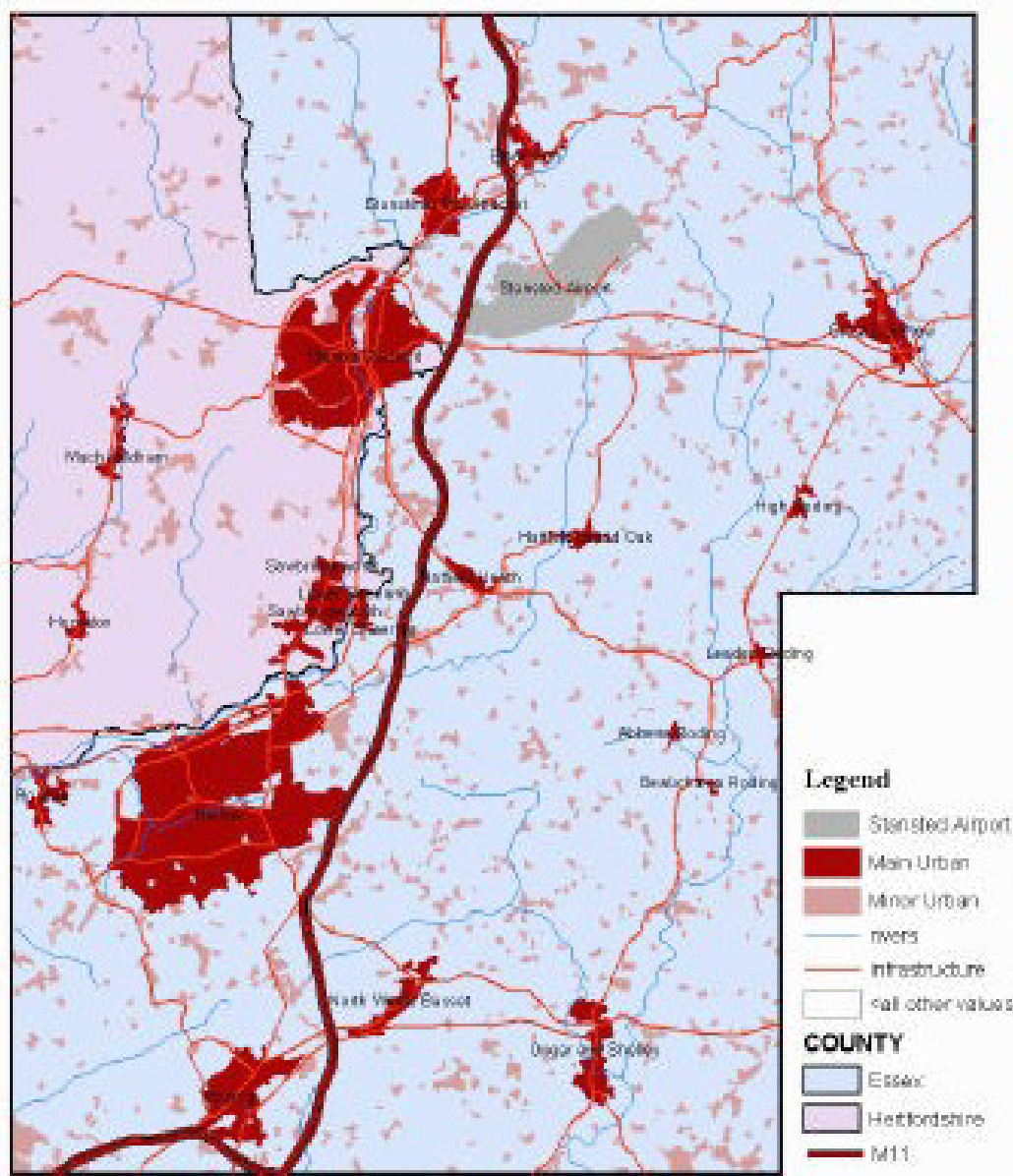
2 A RELAÇÃO ENTRE O CORREDOR M-11 E A ESTRADA MESTRE

O chamado Corredor M-11 foi implantado ao longo da rodovia que liga a cidade de Londres a Cambridge. Entre os núcleos urbanos, há uma tendência de conurbação, pois é uma área em crescimento (Figura 70).

A área escolhida para o estudo do Corredor M-11 possui remanescentes da ocupação romana, da era medieval, do período pós-guerra, em meio à ocupação recente. A paisagem apresenta fragmentação devido à mecanização agrícola, que fez perder importantes limites de cercamentos, feitos durante o período medieval. Outra consideração relevante é que a área está entre os limites administrativos dos distritos de Hertfordshire e Essex, de sorte que a paisagem não é uma unidade definida por limites arbitrários e locais.

¹² Em inglês, *Historic Landscape Characterization*.

Figura 69 – Corredor M-11 é uma linha de ligação entre os núcleos urbanos em vermelho. Em cor-de-rosa, as áreas de expansão urbana.



Fonte: Went et al. (2003, p.16).

Figura 70 – Imagem de satélite com a Estrada Mestre e os núcleos urbanos iniciais destacados. A estrada funciona como eixo de desenvolvimento dos núcleos urbanos.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2009).

Em menor escala e com núcleos urbanos menores, a Estrada Mestre é o eixo de ligação entre as cidades projetadas pela CTNP (Figura 71). A paisagem da Estrada Mestre apresenta igualmente remanescentes de diversos períodos da ocupação da região: núcleos urbanos da década de trinta, lotes rurais que permaneceram como propostos pela CTNP, lotes rurais com produção agrícola intensiva e áreas de expansão urbana.

3 A FRAGILIDADE DA PAISAGEM DA ESTRADA MESTRE

As áreas de caracterização foram delimitadas tendo por base o processo histórico e o que é visível a partir da Estrada. As áreas coincidiram com as microbacias hidrográficas que deram origem às glebas parceladas pela CTNP.

O quadro 16 foi construído considerando os fatores que definem a fragilidade da paisagem, estabelecendo-se critérios de avaliação e a respectiva pontuação. Os fatores que determinam a fragilidade obedecem à escala de valor

compreendida entre -1 a +2. Valores negativos indicam que os fatores pouco contribuem para o caráter da paisagem. Valores positivos contribuem com o caráter da paisagem.

Quadro 16 – Fatores e critérios de avaliação da fragilidade da paisagem.

| Fatores | Crítérios | Pontuação |
|---|------------------------------------|-----------|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>): Idade, raridade ou interesse especial | Predomínio de elementos históricos | +1 |
| | Alguns elementos históricos | 0 |
| | Nenhum/Poucos elementos históricos | -1 |
| 2. Histórico de mudança | Estática | +2 |
| | Palimpsesto | +1 |
| | Dinâmica | 0 |
| | Radical | -1 |
| 3. Legibilidade | Legível | +1 |
| | Razoavelmente legível | 0 |
| | Ilegível | -1 |
| 4. Caráter local: contribuição | Grande contribuição | +2 |
| | Média contribuição | +1 |
| | Pouca/Nenhuma contribuição | 0 |
| | Detrações | -1 |

Fonte: Adaptado de Highways Agency (2006) e Went et al. (2003).

O quadro 17 demonstra os critérios adotados para cada um dos fatores que influenciam na fragilidade da paisagem e a respectiva pontuação para a avaliação da fragilidade da Estrada Mestre. Os valores maiores estão para as áreas de fragilidade alta, ao passo que os valores menores definem a fragilidade baixa. A fragilidade alta revela área em que o caráter bastante evidente na paisagem não é suficientemente forte para suportar mudança. As áreas de fragilidade baixa são aquelas em que o caráter não é facilmente reconhecível, onde se faz necessário seu fortalecimento ou criação.

Quadro 17 – Classificação da fragilidade, descrição genérica da paisagem, conforme fatores avaliados, e descrição das possibilidades presentes na Estrada Mestre.

| | | | |
|-----------------------|---|--|---|
| 6 < fragilidade < 4 | 1. Fragilidade alta: quando os valores dão soma entre 6 e 4. | Muitos ou alguns elementos de interesse especial. Paisagem pouco modificada. É bastante legível. Faz grande contribuição ao caráter local. | Áreas que mantiveram as atividades e usos do solo conforme proposto pela CTNP – Companhia de Terras Norte do Paraná. |
| 3 < fragilidade < 0 | 2. Fragilidade média: quando os valores dão soma entre 3 e 0. | Há poucos ou alguns elementos de interesse especial. Paisagem pouco modificada, em que o caráter se faz reconhecível. Possibilita legibilidade ou certa legibilidade. Faz contribuição ao caráter local. | Áreas imediatas aos núcleos urbanos projetados pela CTNP. Foram ocupadas basicamente para a expansão urbana. Tiveram a substituição das atividades rurais por atividades urbanas. |
| -1 < fragilidade < -4 | 3. Fragilidade baixa: quando os valores dão soma entre -1 e -4. | Não há elementos raros ou de interesse especial. Paisagem muito modificada. Pouca ou nenhuma relação entre passado e presente. Inexistem ou existem poucos elementos do caráter local, portanto, sua contribuição é pequena ou desprezível. | Áreas em que a paisagem foi bastante modificada e tiveram usos alterados. Foram ocupadas basicamente para conjuntos habitacionais bastante adensados. |

Fonte: Aline Alves Anhesim

4 ÁREAS DE CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM E DIRETRIZES

O capítulo anterior deste trabalho, que trata da caracterização, desenvolveu a identificação de elementos que diferenciam a paisagem através de áreas de caracterização, baseado no processo histórico e na visibilidade.

A fragilidade é avaliada pela soma da pontuação obtida a partir de seus diversos fatores. Com os resultados da Estrada Mestre, foi elaborado um quadro contendo a pontuação de cada uma das áreas de caracterização, em relação à fragilidade (Quadro 18).

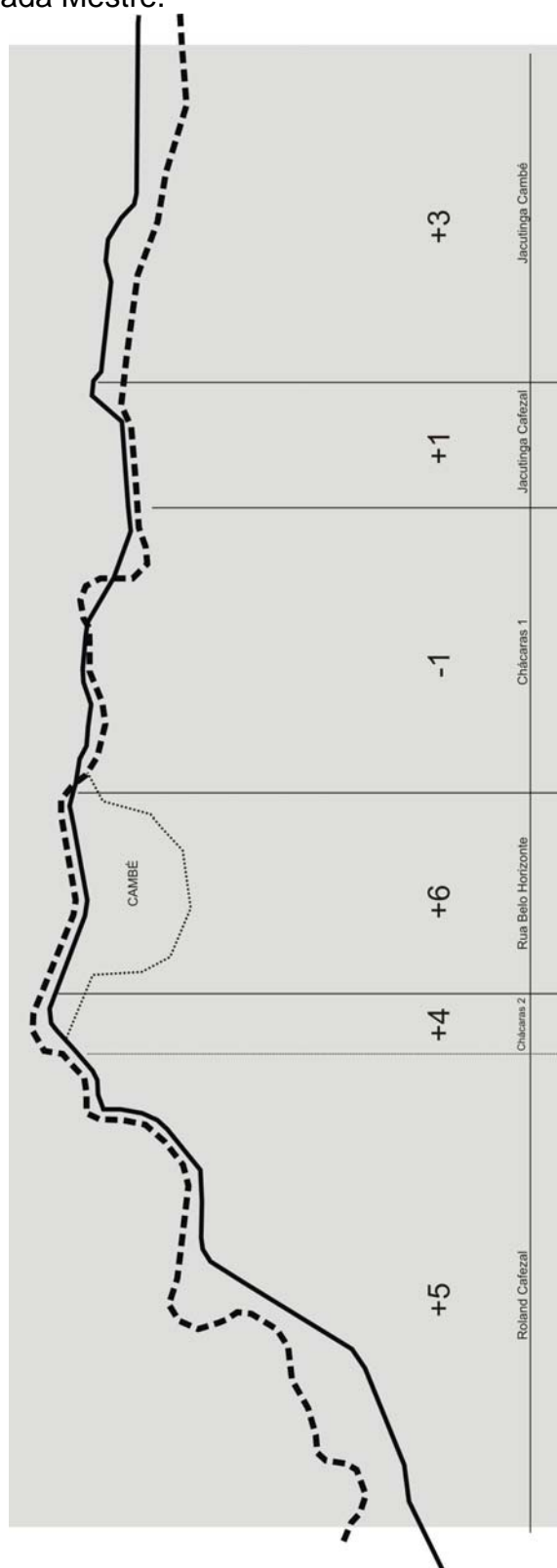
Quadro 18 – Fatores de avaliação da fragilidade e áreas de caracterização. Exceto a área Jacutinga Cafezal, todas as áreas possuem pontuação positiva, ou seja, fragilidade média ou alta.

| | Jacutinga Cambé | Jacutinga Cafezal | Chácaras 1 | Belo Horizonte | Chácaras 2 | Roland Cafezal |
|--|-----------------|-------------------|------------|----------------|------------|----------------|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | 0 | 0 | 0 | +1 | +1 | +1 |
| 2. Histórico de mudança | +1 | 0 | -1 | +2 | +1 | +1 |
| 3. Legibilidade | +1 | 0 | 0 | +1 | +1 | +1 |
| 4. Contribuição ao caráter | +1 | +1 | 0 | +2 | +1 | +2 |
| Total | +3 | +1 | 0 | +6 | +4 | +5 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

Ao longo da Estrada Mestre, verifica-se o predomínio de áreas com fragilidade média e alta, o que significa dizer que são áreas nas quais o caráter, uma vez modificado, dificilmente se recupera. Isso torna o momento propício para a discussão, pois entende-se que é hora de iniciar políticas e ações para a preservação do caráter da paisagem da Estrada Mestre (Figura 72).

Figura 71 – Pontuação das áreas de caracterização sobre desenho esquemático da Estrada Mestre.



Fonte: Aline Alves Anhesim.

4.1 Área de Caracterização Jacutinga Cambé

Observa-se a permanência de elementos e atividades rurais do início da colonização: sítios, cultivo, casas próximas ao córrego. As mudanças da paisagem foram construções lindeiras à estrada e modificações do tipo de cultivo nos campos.

Aqui também é importante conservar a relação de visibilidade mantida com o córrego Jacutinga e com o leito ferroviário. É igualmente relevante que as construções lindeiras à estrada não obstruam as vistas a longa distância. Outro elemento que precisa ser preservado são os pequenos lotes rurais, remanescentes do parcelamento inicial (Quadro 19).

Quadro 19 – Fragilidade da Área de Caracterização Jacutinga Cambé. Valores atribuídos a cada um dos fatores, e observações sobre a paisagem.

| Fatores | Jacutinga Cambé | Observação |
|--|-----------------|---|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | 0 | Presença de edificações rurais e mata ciliar. Grupos de grandes árvores de porte. |
| 2. Histórico de mudança | +1 | Modificações geradas por novas construções à beira da Estrada: Subestação da Copel, depósitos e outros. |
| 3. Legibilidade | +1 | Contribuem as vistas e panoramas do espigão e a presença do leito ferroviário. Predominam características rurais. |
| 4. Contribuição ao caráter | +1 | Preserva parcelamento rural proposto pela CTNP. Possui vistas e panoramas. Presença do leito ferroviário. |
| Total | | +3 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

4.2 Área de Caracterização Jacutinga Cafezal

Este trecho da Estrada Mestre não é usado como estrada desde a construção da Avenida Roberto Conceição na década de 1960. Permanecem atividades industriais e o predomínio de áreas verdes e fechamento pelos muros das edificações industriais precisam ser mantidos (Quadro 20).

Quadro 20 – Fragilidade da Área de Caracterização Jacutinga Cafezal 1. A observação indica elementos da paisagem que contribuem para a pontuação positiva de cada um dos fatores da fragilidade.

| Fatores | Jacutinga Cafezal | Observação |
|--|-------------------|--|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | 0 | Fileiras de árvores de grande porte. Leito ferroviário paralelo à Estrada Mestre |
| 2. Histórico de mudança | +1 | A manutenção de árvores de porte nos limites da Estrada Mestre mascarou a mudança. |
| 3. Legibilidade | +1 | Predominam características rurais, o que remete aos primeiros tempos de ocupação da área. |
| 4. Contribuição ao caráter | +1 | Preserva alguns elementos propostos para o parcelamento rural da região Norte do Paraná. Lembra o aspecto das áreas onde se cultivava café. |
| Total | | +3 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

4.3 Área de Caracterização Chácaras 1

Área em que a Estrada Mestre segue pavimentada, cuja paisagem foi alterada pela transformação dos lotes rurais em conjuntos habitacionais. Alguns trechos e vistas remetem ao fato de se estar no espigão.

É importante manter o traçado da Estrada que é reforçado pela faixa de domínio da ferrovia (Quadro 21).

Quadro 21 – Fragilidade da Área de Caracterização Chácaras 1. Elementos que remetem ao passado contribuem positivamente na avaliação da fragilidade.

| Fatores | Chácaras 1 | Observação |
|--|------------|---|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | 0 | Grupos de árvores grandes e antigas. Elementos históricos isolados. |
| 2. Histórico de mudança | 0 | Houve mudança do uso rural para o uso urbano. |
| 3. Legibilidade | 0 | Apesar de modificada, a presença de área verde remete à ocupação de chácaras. |
| 4. Contribuição ao caráter | 0 | Elementos históricos isolados. Predomínio de áreas verdes. Cruzamento com o leito ferroviário. “Subida” da Rua Xavantes. Estrada Binel. |
| Total | | 0 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

A sequência de imagens demonstra o quanto a paisagem da Estrada Mestre foi modificada e o quanto mudaram as atividades e usos, ao longo dos últimos anos. Com base nelas, é possível compreender como se deu a ocupação das áreas lindeiras à estrada. Na década de 60, apesar de a Avenida Roberto Conceição ser mais evidente, a estrada ainda se mantinha como limite dos lotes

rurais (Figura 73). Na década de 80, a estrada define o limite dos conjuntos habitacionais recém-implantados (Figura 74). Hoje, por fim, em meio ao conjunto habitacional, a faixa de domínio reforça o quase apagado traçado da Estrada Mestre (Figura 75).

Figura 72 – Detalhe de foto aérea, na década de 1960. Identifica-se a Estrada Mestre na aproximação com a área urbanizada, no sentido leste.



Fonte: IBC, data aproximada: 1960. Acervo: Laboratório de Aerofotogrametria do CCE-UEL.

Figura 73 – Detalhe de foto aérea da década de 1980. Lotes rurais estão sendo parcelados para conjuntos habitacionais. A estrada ainda pode ser identificada, de modo menos evidente que na fotografia da década de 1960.



Fonte: ITC, 1980. Acervo: Laboratório de Aerofotogrametria do CCE-UEL.

Figura 74 – Detalhe de imagem de satélite, atual. A identificação da estrada, em meio aos conjuntos habitacionais, é mais difícil que nas décadas anteriores.



Fonte: Google Earth (2009).

4.4 Área de Caracterização Belo Horizonte

Este trecho é marcado pela grande quantidade de edificações comerciais, Estação de Trem e cruzamento com outras estradas. É citada em documentos históricos das primeiras décadas da ocupação. Existe senso de comunidade, especialmente entre os moradores mais antigos.

Na Rua Belo Horizonte, as edificações definem os limites laterais da rua e reforçam sua largura estreita e o traçado. Na rua também se identifica o baixo gabarito das edificações, que contribui para que se tenha sempre, no final da tarde, o pôr-do-sol. Nota-se, ainda, que no conjunto de edificações não há alguma que se destaque por sua escala, por seus detalhes. No entanto, é necessário prevenir para que mudanças não alterem o conjunto e as relações entre comércio antigo, estradas e Estação de Trem.

A comparação entre figuras leva a perceber as camadas do tempo, na paisagem, através da inserção de elementos, como as árvores e painéis metálicos nas fachadas (FIGURAS 76, 77, 78, 79). Entretanto, painéis e letreiros pouco interferem no caráter da rua. Eles possibilitam que as edificações sejam mantidas e adaptadas a novos usos.

Considerando-se que a fragilidade dessa área é a maior, ao longo da Estrada Mestre, antes de qualquer intervenção, estudos detalhados serão necessários para dimensionar possíveis danos ao caráter (Quadro 22).

Um essencial elemento da paisagem da Rua Belo Horizonte e da Estrada Mestre é a estação de trem. Está em construção uma trincheira sobre a Praça da Estação. O projeto modifica a configuração da rua e um espaço bastante importante para a cidade, marcado pela presença de atividades culturais, como o Ponto de Chapa e de Caminhões, além das edificações ferroviárias e históricas. Há ainda a contribuição feita ao caráter pela estrada de ferro, uma componente fundamental da Estrada, que, apesar de não ser vista da rua, é ouvida, por intermédio do apito dos trens que por ali circulam.

Um importante aspecto da Rua Belo Horizonte é a idéia de conjunto, pois sua arquitetura não possui excepcionalidades. Algumas modificações como atividades com influência negativa como frigoríficos. Ainda existem as demolições e reconstruções que precisam se adequar ao conjunto, não se diferenciando em relação a forma, volume e cores. Tais modificações e atividades com influência negativa podem modificar o caráter da rua, e é isso que deve ser evitado (Figura 80).

Figura 75 – Esquina da Rua Belo Horizonte com a Rua Equador. Em dois momentos: final da década de 1950 e em 2009. Permanência de edificações chave nas esquinas.



Fonte: EIDAN, década de 1950. Anhesim (2009)

Figura 76 – Rua Belo Horizonte, vista no sentido leste, tendo ao fundo a curva. A construção de novas edificações no alinhamento não modifica a rua. fotografada em 2009.



Fonte: EIDAN, década de 1950. Anhesim (2009).

Figura 77 – Rua Belo Horizonte, asfaltada, em 1967. As edificações remanescentes receberam nova pintura e painel na fachada. Observa-se que, na primeira edificação à direita, a logomarca foi pintada na fachada lateral e colocado painel, na fachada principal.



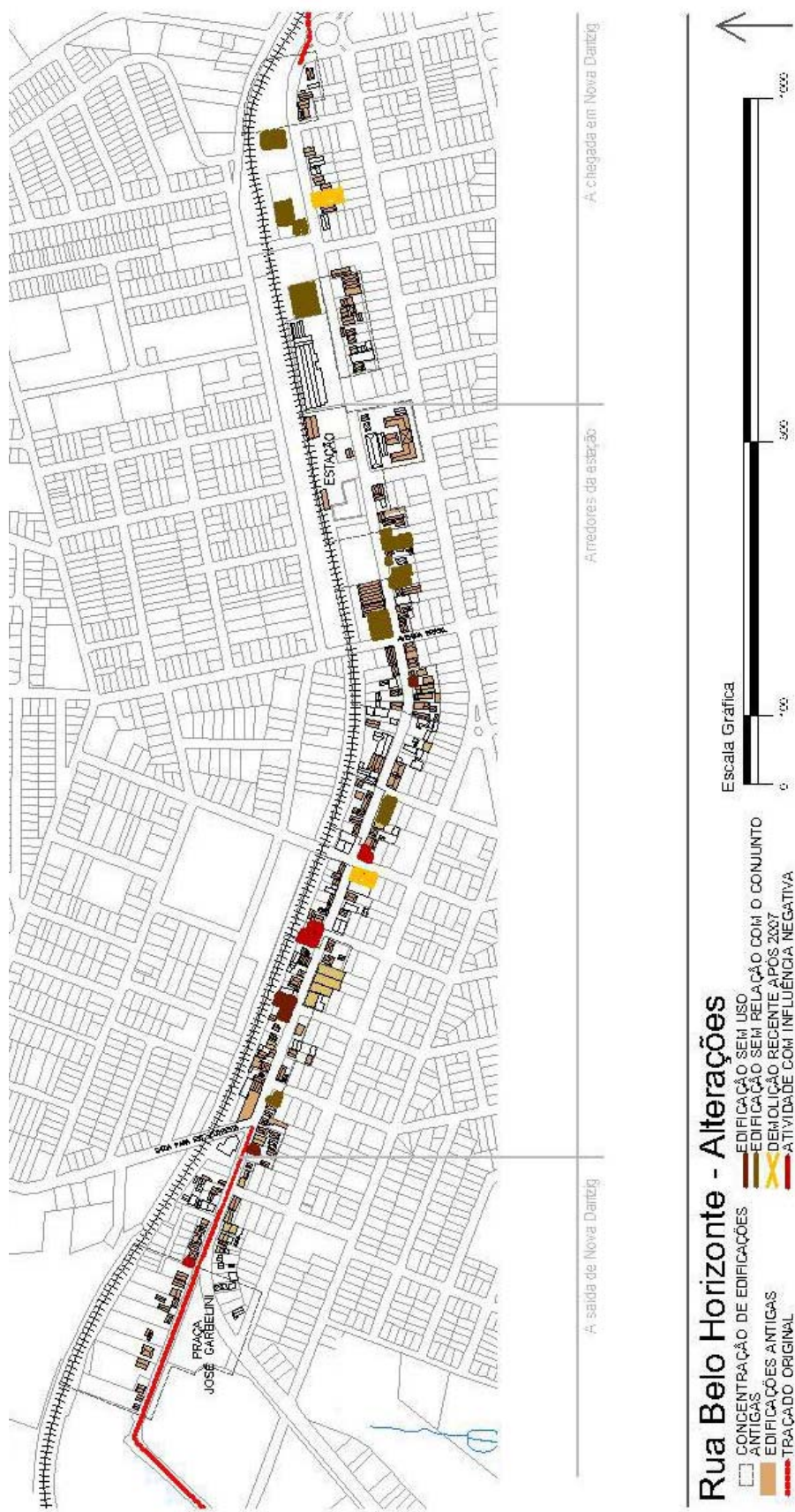
Fonte: EIDAN, 1967. Anhesim (2009).

Figura 78 – Após a curva, em sentido oeste. Com o tempo, as fachadas vão adquirindo nova pintura, placas e painéis, mantendo a aparência do conjunto.



Fonte: EIDAN, década de 1960. Anhesim (2009).

Figura 79 – Mapa com alterações identificadas na Rua Belo Horizonte.



Fonte: Adaptado de Cambé (2004).

Quadro 22 – Fragilidade da Área de Caracterização Belo Horizonte. Nesta área, obteve-se pontuação máxima em cada fator.

| Fatores | Belo Horizonte | Observação |
|--|----------------|---|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | +1 | A rua representa bem a relação estabelecida nas primeiras décadas entre estrada e núcleo urbano. No centro, a Estação de Trem; a leste, a chegada ao núcleo urbano; a oeste, a saída. Há a forte presença de elementos históricos. |
| 2. Histórico de mudança | +2 | A rua pouco se modificou até os anos 2000, quando começaram demolições e alterações. |
| 3. Legibilidade | +1 | Como poucas modificações foram feitas, é possível visualizar o tempo passado na Rua Belo Horizonte. |
| 4. Contribuição ao caráter | +2 | Possui muitos elementos históricos. Foi amplamente noticiada em jornais e documentos de época. Presença da Estação de Trem. Dela, partem muitas estradas sobre espigões de bacias menores. Senso de comunidade. |
| Total | | +6 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

4.5 Área de Caracterização Chácara 2

Área próxima ao centro da cidade que manteve a pavimentação em paralelepípedo. Permanecem chácaras que oferecem vistas para o centro da cidade. Nessa área, é importante que se preservem as vistas para o centro da cidade, chácaras, toda a arquitetura relacionada ao café e à produção agrícola (Quadro 23).

Quadro 23 – Fragilidade da Área de Caracterização Chácara 2. Presença de elementos históricos contribui para que a paisagem obtenha maior fragilidade.

| Fatores | Chácara 2 | Observação |
|--|-----------|---|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | +1 | Presença de pequenos sítios de café. Grupos e fileiras de árvores antigas. |
| 2. Histórico de mudança | +1 | Poucas mudanças, entretanto, há novas construções lindeiras à estrada. |
| 3. Legibilidade | +1 | Representa bem a área de chácaras proposta pela CTNP. |
| 4. Contribuição ao caráter | +1 | Vistas e panoramas para o centro de Cambé. Traçado original ainda hoje conhecido como Estrada Velha. |
| Total | | +4 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

4.6 Área de Caracterização Roland Cafezal

Segundo trecho da Estrada Mestre entre as cidades de Cambé e Rolândia. Nessa área, predominam vistas do espigão.

Devem ser mantidas as vistas a longas e curtas distâncias. Também deve ser pensada a preservação de atividades relacionadas ao café, que estão presentes nessa área (Quadro 24).

Quadro 24 – Fragilidade da Área de Caracterização Roland Cafezal. A referência a elementos históricos contribui para a fragilidade dessa área.

| Fatores | Roland Cafezal | Observação |
|--|----------------|--|
| 1. Profundidade de tempo (<i>time depth</i>) | +1 | Fileiras de árvores antigas e cultivo de café. |
| 2. Histórico de mudança | +1 | A construção de elementos à beira da estrada modificou a paisagem. |
| 3. Legibilidade | +1 | Há remanescentes de áreas rurais com plantações de café, típicas das estradas antigas nessa região. |
| 4. Contribuição ao caráter | +2 | É o segundo trecho da Estrada Mestre, entre Nova Dantzig e Rolândia. Manutenção da pista simples no espigão. Grandes panoramas para Cambé. |
| Total | | +5 |

Fonte: Aline Alves Anhesim.

5 DIRETRIZES GERAIS PARA A MANUTENÇÃO DO CARÁTER DA ESTRADA MESTRE

O traçado e sua relação com o revelo, o chão é a base da definição do caráter da Estrada Mestre. A continuidade e a identificação de nomes dados as estradas antigas é uma forma de manter viva a memória de cada um desses trechos.

No traçado original, a Estrada Mestre seguia paralela ao eixo ferroviário. Essa relação é estabelecida principalmente pelo barulho do trem, quando não é visual. A relação entre ferrovia e estrada é um importante componente da paisagem e também precisa ser mantido.

A manutenção de vistas para o vale dos córregos deve ser mantida através de estudos que possibilitem minimizar o impacto de grandes construções, principalmente nos lotes lindeiros a Estrada Mestre.

A manutenção da escala e tipologia das edificações através da harmonização com as construções remanescentes dentro das áreas em que predominam edificações antigas torna-se fundamental.

E por fim, a implantação de grandes edificações deve obedecer ao critério de visibilidade da estrada. Também há a necessidade de continuar as atividades e usos do solo, principalmente usos rurais, que possibilitam as vistas a longa distância.

6 NÍVEIS DE AÇÃO A PARTIR DA “SENSIBILIDADE”

As faixas definidas para a fragilidade da paisagem da Estrada Mestre conduzem ao estabelecimento de níveis de ação (Quadro 25). As ações

estão baseadas em proposta da *Historic Roads*.

Quadro 25 – Ações e intervenções em áreas de caracterização, conforme a fragilidade da paisagem.

| | | |
|----------------------|-----------------------------|---|
| 1. Fragilidade alta | Preservação | Políticas públicas |
| 2. Fragilidade média | Reabilitação | Tratamento de áreas danificadas |
| 3. Fragilidade baixa | Reconstrução Restauração | Ações diretas sobre o bem, apenas sobre elementos significativos. |

Fonte: Historic Roads (2010)

Birnbaum (1994) apresenta um conjunto de definições, úteis para a compreensão dessas intervenções:

Preservação é definida como o ato ou processo de aplicar medidas necessárias para manter a forma existente, a integridade [...] Reabilitação é definida como o ato ou processo de possibilitar um uso compatível a uma propriedade através de reparo, alterações e adições enquanto preserva aquelas poucas que transmitem seus valores históricos e culturais [...] Restauração é definida como o ato ou processo de acurada representação de formas, elementos e caráter de um determinado tempo através da remoção de elementos de outros períodos da história e da reconstrução de elementos faltantes do período da restauração [...] Reconstrução é definida como o ato ou processo de acurada representação, significando a nova construção de formas, elementos e detalhes de um sítio, paisagem, construção, estrutura ou objeto que não permaneceu, com o objetivo de replicar sua aparência em determinado local e tempo histórico [...] (BIRNBAUM, 1994, p.09).

Nas áreas com alta fragilidade devem adotar medidas de *preservação*, ou seja, ações que protejam os elementos existentes, mediante a implementação e o desenvolvimento de políticas públicas e desenvolvimento de guias de paisagem.

As áreas de média fragilidade deverão receber tratamento sobre áreas danificadas, de forma a minimizar o impacto sobre o caráter da paisagem, visando à sua *reabilitação*.

E, por fim, com intervenção direta sobre a paisagem, que deve incidir sobre os elementos significativos deve-se buscar a *reconstrução* e a *restauração* do caráter histórico, nas áreas de fragilidade baixa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As estradas são paisagens culturais que podem ser vistas através da associação de formas culturais e naturais e ser experimentadas por aqueles que por elas transitam. Na região Norte do Paraná, a Estrada Mestre, eixo da colonização, permite identificar sobreposições das diversas camadas do tempo que marcam a ação humana sobre o território – a Paisagem Cultural.

Este trabalho foi desenvolvido com base na experiência contemporânea em relação à paisagem que permitiu a definição da seguinte estrutura: 1. inventário e avaliação preliminar da paisagem cênica, aplicados para a identificação de elementos da paisagem norte-paranaense e de áreas com recursos cênicos e pesquisa sobre a formação histórica; 2. caracterização, na qual foram identificados elementos do caráter da paisagem, por intermédio de seu agrupamento em áreas de caráter homogêneo; e 3. avaliação, onde foi definida a fragilidade da paisagem.

Por meio do inventário foi identificada a organização do projeto da CTNP baseado na presença de córregos e estradas para o parcelamento de terras. Áreas que preservam essa relação são aquelas em que se identificaram recursos cênicos, estabelecendo-se, com isso, ligação entre o caráter e as qualidades da paisagem.

Pela pesquisa em documentos históricos, foi possível observar que as estradas foram as definidoras da divisão das terras em glebas, principalmente a Estrada Mestre, que ordenou inclusive a implantação de núcleos urbanos. Os núcleos urbanos principais mantêm sempre relação com a Estrada Mestre, que pode ser confirmada através da identificação de permanências da década de 1930 sobre a Rua Belo Horizonte, continuidade da antiga estrada, em Cambé. O processo de formação e de ocupação coopera igualmente para o caráter da paisagem.

Sendo a paisagem de estrada complexa, seus elementos importantes podem ser agrupados em áreas homogêneas, para a sistematização do estudo e trabalhos de gerenciamento. A caracterização da Estrada Mestre foi feita a partir das bacias hidrográficas e da “visibilidade”. As bacias foram definidoras das glebas propostas pela CTNP e a visibilidade foi estabelecida com base na topografia e no arranjo dos elementos lindeiros à estrada. Ambas refletem aspectos naturais, culturais e históricos da paisagem do Norte do Paraná. A Estrada Mestre torna-se o

estruturador da paisagem, marcada pela alternância de áreas de ocupações recentes e antigas, rurais e urbanas, que definem as áreas de caracterização e caráter-tipo. Tal alternância pode ser vista em diversas estradas sobre o espigão. Todavia, na Estrada Mestre, torna-se reconhecível pela associação entre meio ambiente paranaense, cultura e história daqueles que a habitam e que a habitaram.

Nas áreas onde predominam vistas a longa distância, na paisagem existe a forte presença de elementos naturais. Em áreas urbanas e industriais, predomina o fechamento por muros, edificações e árvores de grande porte. Nas áreas de ocupação recente por conjuntos habitacionais, a via férrea e os barracões retomam aspectos de locais próximos à chegada e à saída de cidades. Dentro do núcleo urbano inicial, a Rua Belo Horizonte reflete conjunto comercial de estabelecimentos geminados antigos, implantados no alinhamento que vai sendo substituído, em suas extremidades, por residências com recuos e jardins, os quais vão dando a ideia de saída e de chegada do núcleo urbano. O conjunto comercial fica compreendido no espaço entre o cruzamento com estradas vicinais e a Estação de Trem.

Além das áreas homogêneas identificáveis, o caráter da Estrada Mestre se define pela sinuosidade do estreito trajeto que acompanha a topografia local, no sentido leste-oeste. Como contribuições silenciosas estão a memória de moradores antigos, nomes de estabelecimentos comerciais, arquitetura vernacular, histórias contadas e atividades culturais que permanecem na Praça da Estação. Dessa maneira, pode-se afirmar que a classificação da paisagem em áreas homogêneas e a identificação de características facilitam o reconhecimento de elementos da natureza local, da cultura, do processo histórico e da atual conformação.

A transformação da paisagem da Estrada Mestre através da presença de elementos e do modo como eles são lidos, permitiram definir a fragilidade, que possibilita a manutenção do caráter. A definição de níveis de fragilidade possibilita que a paisagem possa continuar sua evolução, preservando os elementos que contribuem para a sua diferenciação. Nesse sentido, é possível estabelecer também níveis de intervenção para cada uma das áreas: algumas precisam apenas de implementação de políticas públicas, como medida para sua preservação; outras precisam de reparos e reabilitação, para o fortalecimento do caráter, através de intervenções diretas sobre a Estrada Mestre e seus elementos

significativos.

Atualmente, a contribuição que se pode dar à Geografia Cultural são meios para identificar e possibilitar a manutenção das paisagens culturais. Neste momento, as propostas metodológicas podem somar à experiência, viabilizando meios para a construção de uma “grade comum de leitura”, conforme afirma Maciel (2002 p.99). Este estudo procura identificar o caráter da paisagem, através da aplicação de metodologias para compreender o caráter-tipo, as áreas de caracterização e os elementos da paisagem.

Dada a sua constante transformação, a manutenção do caráter deve ser feita por intermédio de pesquisa e levantamento contínuos, como suporte ao seu permanente gerenciamento. A cada nova intervenção, novos estudos serão requeridos, em escala adequada.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- ANHESIM, Aline A.. **Croquis da Estrada Mestre**. Cambé, 2010. Desenho feitos com nanquim e grafite. Acervo pessoal.
- ANHESIM, Aline A. **Fotografias da Estrada Mestre**. Cambé, 2006, 2007, 2008,2009. Fotografias digitais.
- ANO EUROPEU DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO. Manifesto de Amsterdã. Amsterdã, 1975. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.
- BERQUE, Augustin. Paisagem-Marca, paisagem matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORREA, Roberto Lobato. **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.
- BESSE, Jean-Marc. **Ver a terra**. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- BIRNBAUM, Charles A. **NPS 36 – Protecting cultural landscapes: planning, treatment and management of historic landscapes**. Washington: NPS, 1994.
- CAMBÉ. **1ª Planta da Cidade**. Cambé: Prefeitura Municipal de Cambé. 1955. Escala 1:5000.
- CAMBÉ. **Base cartográfica da área urbana**. Cambé: Prefeitura Municipal de Cambé, 2004. Arquivo digital do tipo CAD.
- CAMBIAGHI, Salette Magdalena. O povoamento do norte do Paraná. In: FRESCA, Tania Maria CARVALHO; Márcia Siqueira (Org.). **Geografia e norte do Paraná: um resgate histórico**. Londrina: Humanidades, 2007. v 2.
- CLARK, J.; DARLINGTON, J.; FAIRCLOUGH, G. **Using historic landscape characterisation**. English Heritage & Lancashire County Council, 2004. Disponível em: <<http://www.english-heritage.org.uk/server/show/nav.1293>>. Acesso em: 01 mar. 2009.
- CLAVAL, Paul. "A volta do Cultural" na Geografia. **Mercator**. Revista de Geografia da UFC, ano 01, número 01, 2002.
- CLAVAL, Paul. Los fundamentos actuales de la geografia cultural. **Doc. Anal. Geograf.** 34, 1999. Disponível em: <<http://ddd.uab.es/pub/dag/02121573n34p25.pdf>>. Acesso em: 25 dez. 2009.
- CMNP. **Cambé**. Planta da área urbana. Cambé-PR, [sem data]. Escala 1:5000. Acervo Prefeitura Municipal de Cambé.
- COMITÊ DE MINISTROS. Recomendação nº R(95) 9. 1995. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

CORREA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSGROVE, Denis. A Geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORREA, Roberto Lobato. **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.

CTNP. **Planta parcial da Gleba do patrimônio Cambé**. Cambé-PR, 1946. Escala 1:20000. Acervo Prefeitura Municipal de Cambé.

EIDAN, Arthur. **Fotografias de Cambé**. Cambé-PR, década de 1930 a 1950. Acervo fotográfico do Museu Histórico de Cambé. 1 conjunto de fotografias.

ENVIRONMENTAL RESOURCES MANAGEMENT. **A landscape strategy for Lancashire: landscape character assessment**. Lancashire County Council & The Countryside Agency, 2000. Disponível em: <www.lancashire.gov.uk/environment/landscape/landcharcass/cover.asp>. Acesso em: 04 jan. 2010.

FAZENDA SANTA LINA. **Produção e direção de Mellito**. Cambé: Rilton Filmes, 1950. 1 filme. Acervo Museu Histórico de Cambé.

FAIRCLOUGH G.; MACINNES, L. **Understanding historic landscape character**. LCA Topic Paper 5. Countryside Agency/ Scottish Natural Heritage, 2003. Disponível em: <<http://www.countryside.gov.uk/LAR/Landscape/CC/landscape/LCATopicPaper.asp>>. Acesso em: 21 ago. 2009.

GOMES, A. M. **Álbum do município de Londrina**. Londrina, 1938. 1 conjunto de fotografias.

GOOGLE Earth. 2009. Disponível em: <<http://www.earth.google.com.br>>. Acesso em: 23 jun. 2009.

HIGHWAYS AGENCY. **Assessing the effect of road schemes on historic landscape character**. 2006. Disponível em: <<http://www.helm.org.uk/upload/pdf/Road-Schemes.pdf>>. Acesso em: 21 mai. 2009.

HISTORIC ROADS. **Dedicated to identification, preservation and management of historic roads**. 2010. Disponível em <<http://www.historicroads.org/index.htm>>. Acesso em: 21 mai. 2010.

HOLZER, Werther. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. **Revista Território**, Rio de Janeiro: ano 2, n. 3, p. 77-85, jul/dez, 1997.

IBC. **Fotografia aérea**. [Data aproximada: 1960>. Escala 1:70000. Acervo: Laboratório de Aerofotogrametria do CCE-UEL.

ICOMOS. Carta de Veneza. 1964. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

ICOMOS. Carta de Burra. 1980. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

ICOMOS. Carta de Washington. 1987. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

ITC. **Fotografia aérea**. 06/05/1980. Escala 1:2500. Acervo: Laboratório de Aerofotogrametria do CCE-UEL.

JORNAL PARANÁ NORTE. **Suplemento especial**: nova Dantzig. Londrina, 9 de outubro de 1935. Acervo Museu Histórico “Pe. Carlos Weiss”.

LAMPTON, Kate. **Roadscape guide**. Champlain Valley Greenbelt Alliance, 2006. Disponível em: <<http://www.smartgrowthvermont.org/Resources/publications/roadscapeguidemain.htm>>. Acesso em: 13 set. 2009.

LINCOLN HIGHWAY. **Celebrating the first road across America**. 2010. Disponível em < <http://www.lincolnhighwayassoc.org/>>. Acesso em: 21 mai. 2010.

MACIEL, C. A. A. Morfologia da paisagem e imaginário geográfico: uma encruzilhada onto-gnosiológica. **GEOgraphia**, Niterói, v. ano 3, n. Nº 6, p. 99-117, 2002.

MOMBEIG, Pierre. A zona pioneira do Norte do Paraná. In: FRESCA, Tânia Maria; CARVALHO, Márcia Siqueira. **Geografia e norte do Paraná**: um resgate histórico. Londrina: Humanidades, 2007. Volume 2.

MORADORES ALEMÃES DO NORTE DO PARANÁ. **Produção e direção de Karl Otto Muller**. Cambé, 1934-1935. 1 filme. Acervo Museu Histórico de Cambé.

MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. **Boletim Paulista de Geografia**. nº 22, março de 1956.

O'DONNELL, Patricia M. et al. The evolving concept of cultural landscapes as setting: from the Athens and Venice Chartes to the 2004 combined world heritage criteria. In: **ICOMOS**. II Section: vulnerabilities within the settings of monuments and sites – understanding the threats and defining appropriate responses. Xi'an-China: ICOMOS General Assembly, 2005.

SAUER, C. O. A morfologia da paisagem. In: CORREA, R. L.; ROSENDHAL, Zeni (Org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.

SOCIEDADE DAS NAÇÕES. Carta de Atenas. 1931. In: CURY, Isabelle (org.) **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

SWANWICH, Carys. **Landscape character assessment**: Guidance for England and Scotland. The Countryside Agency and Scottish Natural Heritage, 2002. Disponível em: <<http://www.landscapecharacter.org.uk/lca/guidance>>. Acesso em: 25 jan.2009.

SWANWICH, Carys. **Topic paper 1: recent practice and the evolution of landscape character assesment.** The Countryside Agency and Scottish Natural Heritage, Cheltenham and Scottish Natural Heritage, Edinburg, 2002. Disponível em: <www.landscapecharacter.org.uk/lca/topicpapers>. Acesso em: 16 abr. 2009.

SWANWICH, Carys. **Topic 6: Techniques and Criteria for Judging Capacity and Sensitivity.** The Countryside Agency and Scottish Natural Heritage, Cheltenham and Scottish Natural Heritage, Edinburg, 2003. Disponível em: <www.countryside.gov.uk/Images/LCA%20Topic%20Paper%206_tcm2-18220.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2009.

The Cultural Landscape Foundation. **What are Cultural Landscapes.** 2007. Disponível em <<http://tclf.org/landscapes/what-are-cultural-landscapes>>. Acesso em: 28. mai. 2009.

THE NATIONAL ROUTE 66 FEDERATION. **Preserving the mother road.** 2010. Disponível em < <http://www.national66.org/>>. Acesso em: 21 mai. 2010.

THE YELLOWSTONE TRAIL. **The Yellowstone Trail.** 2010. Disponível em <<http://yellowstonetrail.org/>>. Acesso em: 21 mai. 2010.

UNESCO. Convenção sobre a salvaguarda do patrimônio arquitetônico mundial, cultural e natural. 1972. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

UNESCO. Recomendação relativa à salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios. 1962. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

WENT, D.; DYSON-BRUCE, L.; VINDEDAL, K. **Historic environment issues in the proposed London-Standed-Cambridge growth area.** English Heritage, 2003. Disponível em: <www.english-heritage.org.uk/upload/pdf/hist_env_issues_Iscreport.pdf>. Acesso em: 10 out. 2008.

YAMAKI, Humberto. **Labirinto da memória: paisagens de Londrina.** Londrina: Humanidades, 2006.

YAMAKI, Humberto. **Iconografia londrinense.** Londrina: Humanidades, 2003.

YAMAKI, Humberto. **Rua Belo Horizonte.** Londrina, 2008. Fotografia em arquivo digital.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ACSELRAD, Henry (Org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: informação e documentação – referências – elaboração. Rio de Janeiro: ABNT, ago. 2002.

_____. **NBR 10520**: apresentação de citações em documentos. Rio de Janeiro: ABNT, ago. 2002.

BARROSO, Vicente. **O famoso norte do Paraná**: terra onde se anda sobre o dinheiro. Caxias do Sul: São Miguel, 1956.

BENJAMIN, Walter. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. In: _____. **Obras escolhidas** v.3. Tradução José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989.

_____. Documentos de cultura e documentos de barbárie. In: _____. **Escritos Escolhidos**. São Paulo: Cultrix: Editora da Universidade de São Paulo, 1986.

BERTRAND, Georges; BERTRAND, Claude. **Uma geografia transversal e de travessias**: o meio ambiente através dos territórios e das temporalidades. Maringá: Manssoni, 2007, p. 211-217.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna**: representação da história em Walter Benjamin. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CABE. **Creating Successful Neighbourhoods**. Lessons and actions for Housing Market Renewal. 2005. Disponível em: <<http://www.cabe.org.uk/publications/creating-successful-neighbourhoods>>. Acesso em: 04 jan. 2010.

CALVENTE, Maria del Carmem; GONÇALVES, Martha (Org.). **Turismo em pequenos municípios**: Jataizinho – Paraná. Londrina: Humanidades, 2004.

_____. **Turismo e Excursionismo Rural**. Londrina: Humanidades, 2005.

CAMBÉ. **Projeto de complementação de infra-estrutura urbana**. Cambé: SEPLAN. PROCINUR, 1988.

CHRIS BLANDFORD ASSOCIATES. **Landscape capacity of settlement fringes in Colchester Borough**. Colchester Borough Council, 2005. Disponível em: <colchester.gov.uk/servedoc.asp?filename=Landscape_Capacity_of_Settlement_Fringes_in_Colchester.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2010.

CLARK, J.; DARLINGTON, J.; FAIRCLOUGH, G. (Ed.). **Pathways to Europe's Landscape**. EPCL, 2003. Disponível em: [<http://www.english-heritage.org.uk/server/show/nav.1293>]. Acesso em: 22 dez. 2009.

CLAVAL, Paul. **A geografia cultural**. Tradução de Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

CMNP. **Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná**: depoimentos sobre a maior obra do gênero realizada por uma empresa privada. Publicação Comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Setembro, 1975.

CONTI, Alfredo. **The route and its setting, changing relations over time**: a case study. Disponível em: <<http://www.icomos.org/xian2005/papers/4-12.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2009.

CORREA, José L.; ROSENDHAL, Rose (Org.). **Geografia cultural**: um século (1), (2) e (3). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000.

_____. **Introdução à geografia cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. **Geografia – Temas sobre cultura e espaço**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2005.

_____. **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2004.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

GEERTZ, Cliford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

_____. **O saber local**. Petrópolis: Vozes, 2001.

GONZALES NETO, José Garcia. **Cambé**: confronto e composição política 1947-1968. Cambé: Prefeitura Municipal de Cambé, 1987.

GROUNDWORK SOUTH EAST LONDON. **Managing the marshes**: Landscape Character Assessment. 2006. Disponível em: <<http://www.bexley.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=1156&p=0>>. Acesso em: 04 jan. 2010.

HOLTORF, Cornelius. **The past in the Landscape**. Disponível em: <<https://tspace.library.utoronto.ca/citd/holtorf/6.2.html>>. Acesso em: 18 jun. 2007.

HOLZER, Werther. **Memórias de viajantes**: Paisagens de lugares de um novo mundo. Disponível em: <www.uff.br/geographia/rev_03/werther%20holzer.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2007.

KERSTEN, Maria Scholz de Andrade. **Os rituais de tombamento e a escrita da história**: bens tombados no Paraná entre 1830 – 1990. 1998. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1998.

KUHL, Beatris Mugayar. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LINAZOSORO, José Ignacio. **Permanências y arquitetura urbana**. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução de Jefferson Luis de Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **De qué tiempo es este lugar?** Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

_____. **La buena forma de la ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

MAIA, Doralice Sátyro. A Geografia e o estudo dos costumes e tradições. **Terra Livre**. São Paulo. v. 16. p. 71-98, 2001.

MAXIMIANO, L. A. Considerações sobre o conceito de paisagem. **R. RÁE GA**, Curitiba, n. 8, p. 83-91, 2004.

MCCLELLAND, Linda F. et al. Guidelines for Evaluating and Documenting Rural Historic Landscapes. **National Register Bulletin 30**. Washington, 1990. Revised 1999. Disponível em: <<http://www.nps.gov/nr/publications/bulletins/nrb30/>>. Acesso em: 27/08/2007.

MONBEIG, Pierre. **Novos estudos de geografia humana brasileira**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1957.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros, fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MÜLLER, Mary Stela. **Normas e padrões para teses, dissertações e monografias**. 5 ed. atual. Londrina: Eduel, 2003.

NIGRO, Cinthia. Territórios do patrimônio: tombamentos e mobilizações sociais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

PANERAI, Phillippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

QUEENSTOWN LAKES DISTRICT COUNCIL. Existing urban character appraisal. **Queenstown and Wanaka**. Final Report R6, junho, 2008. Disponível em: <<http://www.qldc.govt.nz/portals/qldc/Planning%20and%20Growth/Plan%20Change%2023/1%20introduction%20and%20appraisal%20methodology.pdf>>. Acesso em: 04 jan. 2010.

RAPOPORT, Amos. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

RELPH, Edward. As bases fenomenológicas da Geografia. **Geografia**. Rio Claro: AGETEO, v.4, nº. 7, abril 1979.

ROSENDAHL, Zeni. Cultura e cidade: para uma geografia das relações entre espaço, religião e política. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SAHLINS, Marshall. **Ilhas da História**. Rio de Janeiro: Tavares e Tristão, 1994.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Paisagem e geografia. **Finistera**, XXXVI, 72, p. 37-53, 2001. Disponível em: <http://www.ceg.ul.pt/finistera/numeros/2001-72/72_04.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2008.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SCHAMAS, Simon. **Paisagem e memória**. Tradução Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SIRIZAK, T.; AKAGAWA, N. **Cultural landscape in world heritage list**: understanding on the gap and categorization. *City & Time*. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide05-annex3-em.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003.

STECCA, Lucinéia Cunha; FLORES, Mariléia Dias. **História do Paraná**: do século XVI à década de 1950. Londrina: Ed. UEL, 2002.

TUAN, Yi Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

_____. **Topofilia**: um estudo de percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: DIFEL, 1980.

WACHOWICZ, Ruy. **História do Paraná**. IX edição. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001.

_____. **Norte velho, norte pioneiro**. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1987.

WENT, Dave. Characterization: Strategic Development Sustainable Communities. New strategic projects require new application of historic Characterization to help plan for the future. **Conservation Bulletin**. Issue 47, Winter 2004-2005.

WESTPHALEN, Cecília M.; MACHADO, Brasil Pinheiro; BALHANA, Altiva P. Nota

prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno. **Boletim da Universidade Federal do Paraná**. Departamento de História, Curitiba, v.7, p. 1-52, 1968.

YAMAKI, Humberto; VASCONCELOS, Gustavo Bruski. Plano Inicial de Londrina e sua relação com as águas. In: CARVALHO, Márcia Siqueira. **Geografia, meio ambiente e desenvolvimento**. Londrina: UEL, 2003.

YAZIGI, Eduardo. **A alma do lugar**: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.