



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

EDUARDO PAIVA HAGUIO

**PAISAGEM CÊNICA NO NORTE PIONEIRO (PR):  
CRIAÇÃO DE UM ITINERÁRIO DE MORROS E SERRAS**

---

Londrina  
2023

EDUARDO PAIVA HAGUIO

**PAISAGEM CÊNICA NO NORTE PIONEIRO (PR):  
CRIAÇÃO DE UM ITINERÁRIO DE MORROS E SERRAS**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa Associado de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina e Universidade Estadual de Maringá como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Humberto Yamaki

Londrina  
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Haguio, Eduardo Paiva.

Paisagem cênica no Norte Pioneiro (PR) : Criação de um itinerário de morros e serras / Eduardo Paiva Haguio. - Londrina, 2023.  
160 f. : il.

Orientador: Humberto Tetsuya Yamaki.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Tecnologia e Urbanismo, , 2023.

Inclui bibliografia.

1. Paisagem - Tese. 2. Paisagem cênica - Tese. 3. Análise cênica - Tese. 4. Itinerário - Tese. I. Yamaki, Humberto Tetsuya. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Tecnologia e Urbanismo. . III. Título.

CDU 711/72

EDUARDO PAIVA HAGUIO

**PAISAGEM CÊNICA NO NORTE PIONEIRO (PR):  
CRIAÇÃO DE UM ITINERÁRIO DE MORROS E SERRAS**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa Associado de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina e Universidade Estadual de Maringá como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Dr. Humberto Yamaki  
Universidade Estadual de Londrina - UEL

---

Prof. Dr. Alex Assunção Lamounier  
Universidade Federal Fluminense - UFF

---

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Juliana Harumi Suzuki  
Universidade Federal do Paraná - UFPR  
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Londrina, 13 de novembro de 2023.

*A meu pai, Isao (in memoriam),  
e minha mãe, Zilda.*

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador, Prof. Humberto Yamaki, por todo o suporte para elaboração deste trabalho, pela dedicação de horas a fio e pronta disposição sempre. Por me ensinar a ver paisagem, e começar assim a entender um pouco deste universo. Este trabalho certamente não existiria sem sua contribuição. Obrigado pela confiança.

À Prof<sup>ª</sup>. Yoshiya Nakagawara Ferreira, pela amizade e incentivo ao meu retorno aos estudos depois de tantos anos.

Ao PPU, pela oportunidade que nos oferece de obter conhecimento e produzir ciência nesta área.

Aos professores da banca de qualificação, Prof. Bruno Frank e André Alves, pelas observações, reflexões e indicações preciosas para a pesquisa.

Aos professores do Programa, que contribuíram com o conhecimento compartilhado, auxílio sempre que solicitado, e suporte quando necessário. Sempre com profissionalismo e compreensão.

A minha tutora, Geane Lopes, pelo suporte e pelas dicas preciosas.

Aos meus colegas, que prestaram contribuição inestimável com ideias, sugestões, dicas, informações, e também apoio nas horas complicadas pelas quais às vezes passamos. Agradeço a todos. Erica Matsuda, Amanda Z. Mensato, Natália de Moraes, Juliana Artuso e Júlia Lopes, obrigado pelo companheirismo e amizade.

Aos profissionais das Prefeituras Municipais que contribuíram com a disponibilização de informações importantes para o desenvolvimento do trabalho. Fabiano Oliveira e Marcela Milanezi (Jacarezinho), Lúcia Helena Tanko (Santo Antônio da Platina), Guilherme Almeida (Joaquim Távora). E ao Diego Paz, de Arapoti, pelas informações preciosas e contatos sobre os caminhos rurais do Norte Pioneiro.

A minha família e amigos, em especial minha mãe, Zilda, e minha filha, Lara, que tanto me apoiaram e respeitaram pacientemente a dedicação necessária para a realização deste projeto.

## RESUMO

HAGUIO, Eduardo Paiva. **Paisagem cênica do Norte Pioneiro (PR)**: criação de um itinerário de morros e serras. 2023. 160 folhas. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Programa Associado de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina e Universidade Estadual de Maringá.

O presente trabalho trata da paisagem cênica do Norte Pioneiro do Paraná. O objetivo é identificar morros e serras importantes da região e localizar vistas a partir de estradas em que são o componente principal. Como produto, analisa vistas e propõe um itinerário que contemple essas vistas. Com base em métodos de análise de corredores cênicos, o estudo mapeou e avaliou vistas de morros e serras a partir de estradas. A avaliação foi feita em duas fases: 1) abordando vistas cênicas de serras, e 2) considerando o *roadscape* – a paisagem vista da estrada. A proposta de itinerário estabelece um percurso em dois níveis, abrangendo as vistas analisadas. O nível 1 permite uma noção geral da paisagem da região, da localização dos morros e serras, e sua relação com cidades. O nível 2 estimula a contemplação pelo deslocamento mais lento e em estradas secundárias, algumas das quais passíveis de circulação por meios de locomoção não-motorizados. Estabelece também ligação com povoados e a ferrovia que cruzava a região. Com isso, o itinerário proposto busca destacar as vistas de morros e serras, resgatando sua importância para o Norte Pioneiro. Pretende-se contribuir assim para o reconhecimento dos laços culturais e históricos que se manifestam na relação entre as pessoas e os lugares.

**Palavras-chave:** Paisagem cênica; morros e serras; avaliação cênica; itinerário; Norte Pioneiro do Paraná.

## ABSTRACT

HAGUIO, Eduardo Paiva. **Scenic landscape in Norte Pioneiro of Paraná**: creating an itinerary of hills and mountains. 2023. 160 p. Master thesis in Architecture and Urbanism. Associated UEM / UEL Postgraduate Program in Architecture and Urbanism – State University of Londrina and State University of Maringá.

The study focuses on the scenic landscape of Norte Pioneiro of Paraná State. Its objective is to identify important hills and mountains in the area and locate views from roads in which they are the main component. As a product, it analyses the views and proposes an itinerary that incorporates those views. The study mapped and assessed views from roads based on scenic corridor analysis methods. The assessment was conducted in two steps: 1) addressing scenic mountain views, and 2) considering the roadscape. The proposed itinerary establishes a route covering the analyzed views in two levels. Level 1 allows a general perception of the landscape, the location of the mountains and their relationship with cities. Level 2 stimulates contemplation through slower travel on secondary roads, some of which accessible to non-motorised vehicles. It also establishes connections with villages and the railway that crossed the region. The proposed itinerary seeks to highlight the views of hills and mountains, rescuing their importance for the Norte Pioneiro region. It intends to contribute to recognizing cultural and historical ties that are manifested in the relations between people and places.

**Key-words:** scenic landscape; hills and mountains; scenic assessment; itinerary; Norte Pioneiro of Parana.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	<i>Diagrama de delineamento da pesquisa</i>	22
Figura 2	<i>Diagrama de definição de paisagem</i>	24
Figura 3	<i>Amplitude da vista. Estrada de Joaquim Távora a Joá</i>	27
Figura 4	<i>Profundidade da vista. Estrada de Platina a Pedra Branca</i>	27
Figura 5	<i>Ponto focal. Estrada de Joaquim Távora a Joá</i>	28
Figura 6	<i>Contraste de elementos: sede de sítio em relação à área circundante. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias, com vista da Pedra Branca.....</i>	29
Figura 7	<i>Contraste de elementos: organização das sedes de sítio em grupos de edificações a meia-encosta. Estrada de Joaquim Távora a Joá, com vista da Serra da Figueira.</i>	29
Figura 8	<i>Diagrama de Caráter de Paisagem e Ferrovia</i>	31
Figura 9	<i>Padrões tradicionais da paisagem: organização de assentamento em sede de sítio. Estrada de Platina a Pedra Branca</i>	36
Figura 10	<i>Padrões tradicionais de paisagem: características de assentamento de sede de sítio. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias</i>	37
Figura 11	<i>Trilhos remanescentes da ferrovia desativada. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias</i>	42
Figura 12	<i>Oratório de beira-de-estrada. Município de Ribeirão Claro</i>	42
Figura 13	<i>Placa com nome de fazenda. Estrada de acesso a Conselheiro Zacarias, a partir da PR-092.</i>	43
Figura 14	<i>Mappa Geral do Estado do Paraná (1921), com delineamento dos limites do Estado e destaque da região Norte Pioneiro.</i>	45
Figura 15	<i>Pedra Branca</i>	47
Figura 16	<i>Fotografia da Serra da Pedra Branca publicada em mídia social</i>	48
Figura 17	<i>Serra da Figueira</i>	48
Figura 18	<i>Frame de vídeo na internet com pintura de paisagem da Serra da Figueira, em óleo sobre tela de José Arantes</i>	49
Figura 19	<i>Morro do Bim</i>	50
Figura 20	<i>Brasão do município de Santo Antônio da Platina, com representação do Morro do Bim (em verde)</i>	50
Figura 21	<i>Três Marias</i>	51

Figura 22	<i>Representação simbólica do Três Marias (no centro do emblema) no interior da Catedral de Jacarezinho. Afresco de Eugênio Sigaud</i>	52
Figura 23	<i>Morro do Gavião</i>	53
Figura 24	<i>Logomarca da fazenda de acesso ao Morro do Gavião, com representação simbólica do morro.</i>	53
Figura 25	<i>Mapa de localização dos morros e serras selecionados</i>	54
Figura 26	<i>Mapa-base do entorno da Pedra Branca</i>	58
Figura 27	<i>Mapa de localização das estradas selecionadas</i>	59
Figura 28	<i>Localização dos trechos de visibilidade da Pedra Branca</i>	60
Figura 29	<i>Mapa de trechos de visibilidade agrupados</i>	61
Figura 30	<i>Mapa de classificação dos pontos avaliados</i>	66
Figura 31	<i>Vista do ponto 4.01. Estrada de Platina a Pedra Branca (estrada vicinal A)</i>	67
Figura 32	<i>Vista do ponto 8.03. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias (estrada vicinal B)</i>	67
Figura 33	<i>Vista do ponto 8.05. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias (estrada vicinal B)</i>	67
Figura 34	<i>Mapa-base, Serra da Figueira</i>	68
Figura 35	<i>Mapa de localização das estradas selecionadas</i>	69
Figura 36	<i>Localização dos trechos de visibilidade da Serra da Figueira</i>	70
Figura 37	<i>Mapa de trechos de visibilidade agrupados</i>	71
Figura 38	<i>Mapa de classificação dos pontos avaliados</i>	76
Figura 39	<i>Vista do ponto 9.01. Estrada de Joaquim Távora a Joá (estrada vicinal D)</i>	77
Figura 40	<i>Vista do ponto 10.02. Estrada de Joaquim Távora a Joá (estrada vicinal D)</i>	77
Figura 41	<i>Vista do ponto 11.02. Estrada de Joá a Serra da Figueira (estrada vicinal E)</i>	77
Figura 42	<i>Estação de trem de Platina. Vista do edifício e da plataforma de embarque</i>	79
Figura 43	<i>Serra da Pedra Rajada e Serra da Catinga</i>	79
Figura 44	<i>Estrada e linha férrea na chegada a Conselheiro Zacarias</i>	80
Figura 45	<i>Estação ferroviária de Joaquim Távora (originalmente Affonso Camargo)</i>	81

Figura 46	<i>Igreja de Joá vista a partir da praça e da rua principal</i>	81
Figura 47	<i>Rua principal de Joá</i>	82
Figura 48	<i>Estrada de Joá para a Serra da Figueira</i>	82
Figura 49	<i>Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados</i>	86
Figura 50	<i>Localização dos trechos de visibilidade – Morro do Bim</i>	87
Figura 51	<i>Classificação das vistas a partir dos pontos – Morro do Bim</i>	91
Figura 52	<i>Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-439 – cidade de Santo Antônio da Platina</i>	92
Figura 53	<i>Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-092 vindo de Joaquim Távora (acesso à BR-153)</i>	92
Figura 54	<i>Morro do Bim. Vista da Rodovia BR-153, cidade de Santo Antônio da Platina</i>	93
Figura 55	<i>Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-092, vindo de Barra do Jacaré</i>	93
Figura 56	<i>Morro do Bim. Vista da Estrada Platina-Santo Antônio da Platina, na chegada à cidade</i>	94
Figura 57	<i>Morro do Bim. Vista da estrada Platina-Santo Antônio da Platina, a partir da saída do povoado</i>	94
Figura 58	<i>Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados</i>	95
Figura 59	<i>Localização dos trechos de visibilidade – Três Marias</i>	96
Figura 60	<i>Classificação das vistas a partir dos pontos – Três Marias</i>	100
Figura 61	<i>Três Marias. Vista da PR-431, trevo de acesso à cidade</i>	101
Figura 62	<i>Três Marias. Vista da PR-431, contornando a cidade de Jacarezinho</i>	101
Figura 63	<i>Três Marias. Vista a partir da PR-431, vindo de Ribeirão Claro</i>	102
Figura 64	<i>Três Marias. Vista do acesso à cidade, no entroncamento das estradas BR-153 e PR-431</i>	102
Figura 65	<i>Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados</i>	103
Figura 66	<i>Localização dos trechos de visibilidade – Morro do Gavião</i>	104
Figura 67	<i>Classificação das vistas a partir dos pontos – Morro do Gavião</i>	108
Figura 68	<i>Morro do Gavião. Vista da estrada Ribeirão Claro – Cachoeira do Espírito Santo</i>	109
Figura 69	<i>Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo</i>	109
Figura 70	<i>Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo</i>	110

Figura 71	<i>Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo</i>	110
Figura 72	<i>Aproximação ao Morro do Gavião, BR-153</i>	112
Figura 73	<i>Vistas do Três Marias a partir dos acessos a Jacarezinho</i>	112
Figura 74	<i>Morro do Gavião e igreja do povoado de Cachoeira do Espírito Santo</i>	113
Figura 75	<i>Serra da Catinga vista da Rodovia PR-431, entre Ribeirão Claro e Jacarezinho</i>	114
Figura 76	<i>Vista do alto do Morro do Bim sobre a cidade de Santo Antônio da Platina</i>	115
Figura 77	<i>Vista do alto do Morro do Gavião com Torre de Pedra em destaque</i>	116
Figura 78	<i>Vista do alto do Morro do Gavião sobre a Represa de Chavantes e Cachoeira do Espírito Santo</i>	116
Figura 79	<i>Vista do alto do Três Marias sobre a cidade, com remanescentes do cruzeiro</i>	117
Figura 80	<i>Vista do “Mirante de Ribeirão Claro” (PR-151, proximidades do povoado de São Sebastião) sobre a Represa de Chavantes</i>	118
Figura 81	<i>Catedral de Jacarezinho. Vista externa e interior com afrescos de Eugênio Sigaud</i>	122
Figura 82	<i>Acessos a fazendas na Rodovia BR-153</i>	122
Figura 83	<i>Vistas das serras pela PR-431, entre Ribeirão Claro e Jacarezinho</i>	123
Figura 84	<i>Vista das serras e do povoado Água da Mula pela PR-151, entre Ribeirão Claro e Carlópolis</i>	123
Figura 85	<i>Serra da Figueira e Pedra Branca vistas a partir da PR-218, entre Carlópolis e Joaquim Távora</i>	124
Figura 86	<i>Povoado de São Roque do Pinhal. Vista da rua principal e praça da igreja</i>	124
Figura 87	<i>Pedra Branca e parte da Serra da Figueira vistas a partir da PR-092</i>	125
Figura 88	<i>Estradas de acesso aos povoados de Joá e Conselheiro Zacarias</i>	126
Figura 89	<i>Pedra Branca e parte da Serra da Figueira vistas das estradas de acesso aos povoados</i>	126
Figura 90	<i>Acesso a Conselheiro Zacarias com vista para a linha férrea</i>	126
Figura 91	<i>Igrejas de Joá e Cachoeira do Espírito Santo em relação à praça</i>	127
Figura 92	<i>Estrada para o Morro do Gavião. Vista da Torre de Pedra</i>	128
Figura 93	<i>Vista do alto do Três Marias sobre fazenda nas proximidades de</i>	

*Jacarezinho*

129

Figura 94 *Mapa de itinerário proposto*

132

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	<i>Relação entre métodos de referência e método proposto</i>	38
Tabela 2	<i>Comparação entre critérios do método de referência e adotados no estudo</i>	40
Tabela 3	<i>Avaliação cênica dos pontos – Pedra Branca</i>	62
Tabela 4	<i>Avaliação cênica de pontos – Serra da Figueira</i>	72
Tabela 5	<i>Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03</i>	88
Tabela 6	<i>Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03</i>	97
Tabela 7	<i>Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03</i>	105
Tabela 8	<i>Avaliação do Morro do Bim como mirante, segundo critérios de Nogueé et al. (2016)</i>	121
Tabela 9	<i>Avaliação do itinerário proposto segundo critérios de Nogueé et al. (2016)</i>	130
Tabela 10	<i>Avaliação cênica do Morro do Bim – pontos de 04 a 14</i>	143
Tabela 11	<i>Avaliação cênica do Três Marias - pontos 04 e 05</i>	154
Tabela 12	<i>Avaliação cênica do Morro do Gavião - pontos 04 a 07</i>	156

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CEP	Convenção Europeia da Paisagem
CMSAP	Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITCF	Instituto de Terras, Cartografia e Florestas do Estado do Paraná
LCA	Landscape Character Assessment [Avaliação de Caráter de Paisagem]
NHOEP	New Hampshire Office of Energy Planning
PDMSAP	Plano Diretor Municipal de Santo Antônio da Platina

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>18</b>
1.1	OBJETIVOS DO ESTUDO .....	18
1.2	JUSTIFICATIVA PARA O ESTUDO .....	19
1.3	DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	20
<b>2</b>	<b>CONCEITOS ADOTADOS</b> .....	<b>24</b>
2.1	PAISAGEM.....	24
2.2	ASPECTOS CÊNICOS.....	25
2.3	ITINERÁRIOS E MIRANTES (VIEWPOINTS) .....	30
<b>3</b>	<b>MÉTODO DE ANÁLISE DE PAISAGEM CÊNICA: VISTAS CÊNICAS A PARTIR DE ESTRADAS</b> .....	<b>31</b>
3.1	FUNDAMENTAÇÃO .....	31
3.2	MÉTODO APLICADO .....	37
<b>4</b>	<b>DEFINIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO</b> .....	<b>44</b>
4.1	O NORTE PIONEIRO DO PARANÁ .....	44
4.2	MORROS E SERRAS SELECIONADOS.....	46
4.2.1	Seleção das serras e morros.....	47
<b>PARTE I</b>		
<b>5</b>	<b>PAISAGEM CÊNICA: VISTAS DE MORROS E SERRAS A PARTIR DE ESTRADAS</b> .....	<b>56</b>
<b>6</b>	<b>ANÁLISE: PEDRA BRANCA</b> .....	<b>57</b>
6.1	MAPA-BASE.....	57
6.2	SELEÇÃO DAS ESTRADAS.....	57
6.3	INVENTÁRIO CÊNICO .....	59
6.4	AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS.....	61
6.5	GRADAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA.....	66
6.6	IMAGENS DAS VISTAS.....	67
<b>7</b>	<b>ANÁLISE: SERRA DA FIGUEIRA</b> .....	<b>68</b>
7.1	MAPA-BASE.....	68
7.2	SELEÇÃO DAS ESTRADAS.....	68
7.3	INVENTÁRIO CÊNICO .....	69
7.4	AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS.....	71
7.5	GRADAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA.....	76

7.6	IMAGENS DAS VISTAS.....	76
<b>8</b>	<b>POTENCIAL PARA ITINERÁRIO: PEDRA BRANCA E SERRA DA FIGUEIRA .....</b>	<b>78</b>
8.1	POSSIBILIDADE 1: TRAJETO ASSOCIADO A ANTIGA FERROVIA .....	78
8.2	POSSIBILIDADE 2: TRAJETO ASSOCIADO A POVOADO RURAL.....	80

## PARTE II

<b>9</b>	<b>PAISAGEM CÊNICA E ROADScape: MORROS E SERRAS.....</b>	<b>84</b>
<b>10</b>	<b>ANÁLISE: MORRO DO BIM .....</b>	<b>85</b>
10.1	MAPA-BASE E SELEÇÃO DAS ESTRADAS.....	85
10.2	INVENTÁRIO CÊNICO .....	86
10.3	AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS.....	87
10.4	CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA.....	91
10.5	IMAGENS DAS VISTAS.....	91
<b>11</b>	<b>ANÁLISE: TRÊS MARIAS .....</b>	<b>95</b>
11.1	MAPA-BASE E SELEÇÃO DE ESTRADAS .....	95
11.2	INVENTÁRIO CÊNICO .....	96
11.3	AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS.....	96
11.4	CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA.....	100
11.5	IMAGENS DAS VISTAS.....	100
<b>12</b>	<b>ANÁLISE: MORRO DO GAVIÃO.....</b>	<b>103</b>
12.1	MAPA-BASE E SELEÇÃO DAS ESTRADAS .....	103
12.2	INVENTÁRIO CÊNICO .....	104
12.3	AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS.....	104
12.4	CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA.....	108
12.5	IMAGENS DAS VISTAS.....	108
<b>13</b>	<b>POTENCIAL PARA ITINERÁRIO: MORRO DO BIM, TRÊS MARIAS, MORRO DO GAVIÃO .....</b>	<b>111</b>
13.1	POSSIBILIDADE 1: MORROS “URBANOS” .....	111
13.2	POSSIBILIDADE 2: RELAÇÃO ENTRE MORRO E POVOADO .....	113
13.3	POSSIBILIDADE 3: OS MORROS COMO MIRANTES .....	114

## PARTE III

<b>14</b>	<b>PROPOSTA DE ITINERÁRIO DE MORROS E SERRAS: MORRO DO BIM, TRÊS MARIAS, MORRO DO GAVIÃO, SERRA DA FIGUEIRA E PEDRA BRANCA .....</b>	<b>120</b>
-----------	--	------------

14.1	NÍVEL 1: ITINERÁRIO DE GRANDE PERCURSO.....	120
14.2	NÍVEL 2: APROXIMAÇÃO AOS MORROS E SERRAS PELOS POVOADOS .....	125
14.3	MORROS COMO MIRANTES .....	127
14.4	DADOS DO ITINERÁRIO PROPOSTO .....	129
<b>15</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>133</b>
15.1	DISCUSSÃO SOBRE OS RESULTADOS OBTIDOS .....	133
15.2	CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	134
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>136</b>
	<b>GLOSSÁRIO.....</b>	<b>140</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>142</b>
	APÊNDICE A: Avaliação cênica do Morro do Bim.....	143
	APÊNDICE B: Avaliação cênica do Três Marias.....	154
	APÊNDICE C. Avaliação cênica do Morro do Gavião.....	156

## 1 INTRODUÇÃO

Diversas iniciativas ao redor do mundo abordam a importância de preservação e valorização de seus recursos cênicos. A designação de estradas de caráter cênico, a proteção de vistas a partir de corredores de circulação e a constituição de itinerários de paisagem são algumas dessas iniciativas. Visam proteger e valorizar as vistas de suas montanhas, vales, áreas agrícolas e naturais.

No Brasil, esta noção ainda é bastante incipiente. O Estado do Paraná, de forte tradição agrícola e amplas áreas rurais, tem explorado pouco seus recursos cênicos. O desconhecimento de seu potencial é provavelmente um dos fatores que levam a essa situação.

A região conhecida como Norte Pioneiro do Paraná é marcada pela presença de morros e serras. Junto a cidades e povoados, ou reconhecíveis no horizonte, estes elementos do relevo constituem importante referência visual e pontos de atratividade.

Os morros e serras são parte da cultura da região. Estão presentes nos relatos de exploradores, são referenciados na história de cidades, nos brasões, hinos e nomes de lugares. Participam da vida das cidades e do campo. Conferem identidade e senso de lugar. Entretanto, sua importância parece estar, pouco a pouco, caindo no esquecimento.

O presente trabalho constitui estudo sobre a paisagem cênica do Norte Pioneiro do Paraná. Através da presença de morros e serras nas vistas a partir de estradas, busca-se resgatar a importância destes elementos para a região. Como consequência, pretende propor um itinerário que promova o reconhecimento de seus aspectos históricos e culturais, valorizando-os e favorecendo sua preservação.

### 1.1 OBJETIVOS DO ESTUDO

A pesquisa pretende destacar a importância dos morros e serras na paisagem cênica do Norte Pioneiro do Paraná. Para isso, propõe como objetivo identificar morros e serras importantes e localizar vistas amplas em que eles são o componente principal. A ideia é abordar as vistas a partir de estradas, produzindo material para a criação de um itinerário de morros e serras.

Como objetivos específicos, propõe-se a:

- Adaptar e aplicar método de avaliação cênica, identificando vistas importantes de morros e serras;
- Propor um itinerário abrangendo as vistas analisadas.

## 1.2 JUSTIFICATIVA PARA O ESTUDO

As vistas cênicas constituem importante recurso de uma região. Elas “contribuem significativamente para a qualidade de vida, adicionam valor à propriedade e aumentam o caráter e a habitabilidade de uma comunidade” (New Hampshire Office of Energy Planning [NHOEP], 1993, p. 1). Entretanto, não são apenas as vistas excepcionais, de especial beleza, que constituem recursos cênicos: as “terras agricultáveis, as áreas naturais, florestas e recursos culturais” que integram a paisagem participam igualmente desse conceito (Lampton, 2006, p. 1). O reconhecimento do valor destes recursos tem motivado iniciativas de preservação e valorização de vistas cênicas ao redor do mundo.

Na visualização da paisagem, as estradas exercem papel fundamental. Para Sala i Martí et al. (2019, p. 18), elas constituem “a grande forma” de ver e ler a paisagem. São o meio pelo qual a maior parte das pessoas têm contato com o território, em deslocamentos para fins de trabalho ou lazer. Aliás, viajar pelas estradas é uma atividade recreativa importante, como mencionam o NHOEP (1993, p. 1) e Sala i Martí et al. (2019, p. 34). Para Mackay et al. (2011, p. 6), as estradas são importantes também porque é através delas que as comunidades manifestam suas “expressões de identidade e patrimônio”.

O Norte Pioneiro é uma região importante do Estado do Paraná. Foi por ela que se iniciou a colonização do Norte do Estado, em fins do século XIX e início do século XX, especialmente com a cultura do café. Como resultado deste processo, estradas foram abertas, ferrovias foram construídas e diversas cidades se estabeleceram. Neste período, os morros e serras constituíam tanto obstáculo ao avanço da colonização quanto marcos de localização ao seu estabelecimento. Relatos de viajantes e exploradores (Bigg-Wither, 1878/1974; Pitanga, 1863) e histórias e lendas sobre a ocupação da região (Wachowicz, 1987, p. 92) atestam este fato.

Na região, morros e serras específicos são representados em símbolos municipais. O Morro do Bim, presente no brasão de Santo Antônio da Platina, e a Serra da Figueira, mencionada no hino municipal de Joaquim Távora, são

alguns exemplos. Este fato evidencia a importância destes elementos na formação da identidade e individualidade de cada uma destas localidades.

Manifestações artísticas diversas, expressas em imagens e vídeos publicados na internet, atestam a popularidade local de morros e serras. Em outra indicação de relevância, a instalação de monumentos, sobretudo religiosos (cruzeiros, estátuas de Cristo), demonstram a dimensão de seu papel cultural e simbólico para a comunidade.

Por outro lado, a ausência de um sistema que exponha a importância desses elementos coloca em risco sua integridade. Percebe-se este fato na transformação gradual do Morro do Bim em “morro das antenas”, por exemplo. Assim, a identificação das qualidades e a investigação de seu potencial constitui um passo importante para sua valorização e conservação.

Entendemos que as vistas cênicas a partir de estradas podem exercer papel relevante neste processo de valorização e conservação. Por meio de seu estudo, buscamos a identificação da paisagem cênica da região, tendo os morros e serras como referência. Como consequência, a formação de um itinerário integrando essas vistas cênicas oferece possibilidades de fruição da paisagem, de educação e de proteção dos recursos por sua importância para a qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável das comunidades relacionadas.

### 1.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A pesquisa teve como ponto de partida a constatação da presença de vários morros e serras na região. Levantamento prévio demonstrou que diversos deles são considerados importantes para as comunidades, com representações nos brasões e hinos. Pesquisa sobre relatos de exploradores e viajantes que passavam pela região também identificou menções a serras da região, como os Agudos citados por Bigg-Wither (1878/1974, pp. 352s). A menção em mapas antigos reforça seu papel de localização no processo de colonização.

A partir dessas constatações, iniciamos um levantamento de morros e serras mencionados em símbolos municipais, mapas antigos, cartas topográficas, relatos de viajantes e episódios históricos. Também foram feitas pesquisas na internet, em sites de turismo, montanhismo e redes sociais, a fim de levantar informações e identificar menções por parte das pessoas a eles. O levantamento indicou uma série

de morros por toda a região, com perfis bastante distintos. Morros próximos a cidades, serras no meio rural, pontos utilizados como mirantes.

O mapeamento indicou que há uma concentração destes morros na faixa próxima aos municípios de Ribeirão Claro, Jacarezinho e Santo Antônio da Platina. Esta foi a área por onde se iniciou uma pesquisa mais aprofundada, buscando compreender a forma como uma investigação sistemática poderia ser empregada para analisar e compreender a importância destes morros na paisagem local. Nesta etapa, buscamos embasamento através de revisão de literatura, com foco na análise de paisagem e na relação de estradas e vistas cênicas.

Para a formatação da pesquisa, assumimos então a proposição de avaliar as vistas de morros e serras a partir das estradas. Esta proposição tem como base a noção de que eles são visíveis de longe, em diversos momentos do deslocamento pela região. Pressupomos que este seja um fator relevante em seu processo de aquisição de importância para as comunidades locais. A partir da proposição, identificamos os métodos que poderiam embasar a investigação. Os escolhidos tratam da análise de corredores cênicos proposta por Lampton (2006) e Mackay et al. (2011). Envolve levantamento de informações básicas de fontes primárias e secundárias, e coleta de dados através de trabalho de campo.

Os resultados da investigação poderiam servir então para a elaboração de um itinerário interligando as vistas avaliadas. A ideia de criação do itinerário parte da literatura que forneceu subsídio à formatação da pesquisa, através de Nogué et al. (2016).

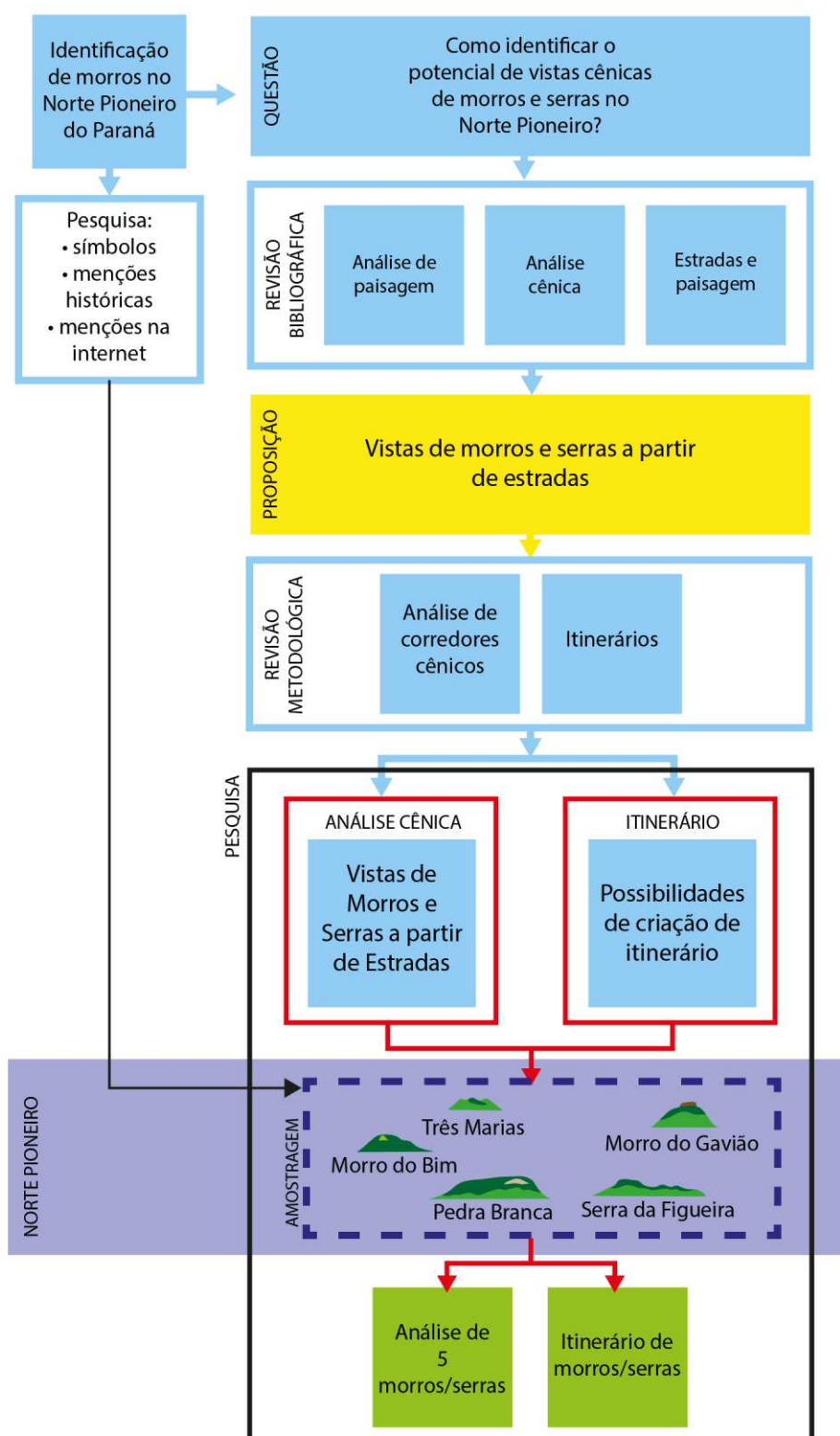
Assim, o estudo busca identificar a paisagem cênica do Norte Pioneiro a partir das vistas amplas que possuem como componente principal serras e morros. A questão de pesquisa que se pretende abordar é: como identificar o potencial de vistas cênicas que têm como ponto focal morros e serras do Norte Pioneiro do Paraná.

A estratégia de pesquisa está baseada em estudo de caso – o Norte Pioneiro paranaense – com a aplicação de métodos de análise de paisagem como tática. Como proposição, adotamos as vistas cênicas a partir de estradas. A contribuição científica do estudo reside na construção de conhecimento sobre uma região importante do Estado, bem como na aplicação e adaptação de métodos de análise de paisagem para a situação proposta específica.

A Figura 1 abaixo representa o encadeamento lógico da pesquisa.

Figura 1

Diagrama de delineamento da pesquisa



Nesta introdução, abordam-se os conceitos adotados e o método proposto, com sua fundamentação e referencial teórico. São apresentados o recorte

territorial e os morros e serras selecionados para o estudo. O desenvolvimento do trabalho é dividido em três partes.

A **Parte I – Paisagem cênica** trata da etapa preliminar do estudo, na qual o método foi aplicado a uma amostragem de duas serras: Serra da Figueira e Pedra Branca. Nesta seção, descrevem-se as etapas empregadas, os resultados do levantamento e análise de dados. Por fim, são traçadas considerações sobre possibilidades de constituição de um itinerário.

A **Parte II – Paisagem cênica e *roadscape*** trata da ampliação do escopo da análise a mais três morros: Morro do Bim, Três Marias e Morro do Gavião. Descrevem-se as etapas, destacando os ajustes em relação à Parte I, e apresentam-se os resultados obtidos. Também são abordadas possibilidades quanto à criação de um itinerário com vistas destes morros.

A **Parte III – Itinerário** trata do itinerário proposto no âmbito deste estudo, considerando os cinco morros e serras analisados.

Por fim, seguem a conclusão do trabalho, as referências bibliográficas, glossário e apêndices.

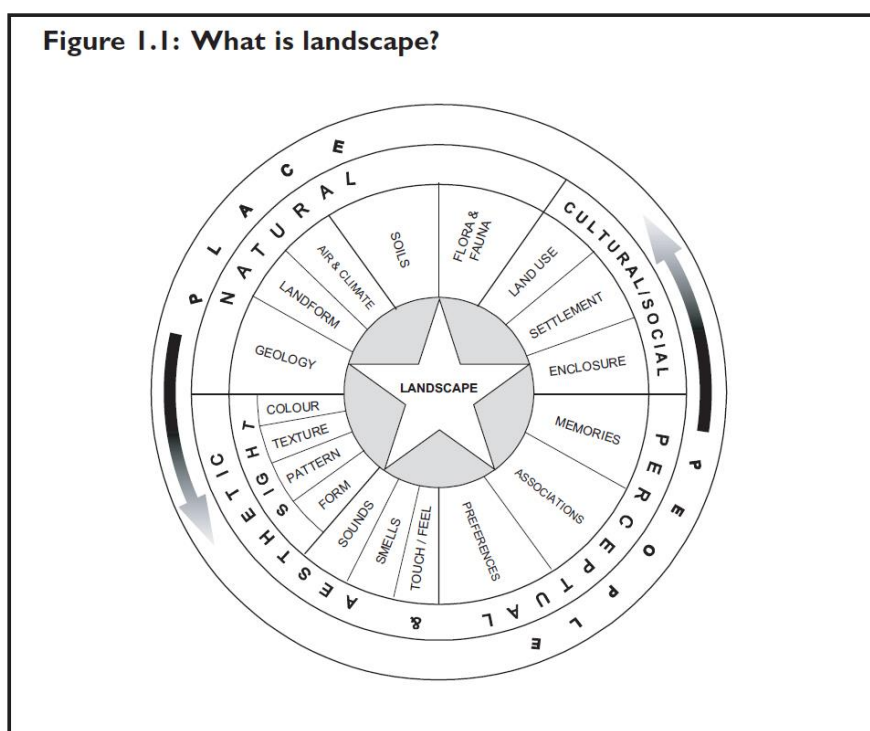
## 2 CONCEITOS ADOTADOS

### 2.1 PAISAGEM

A pesquisa toma como base a compreensão de paisagem como expressa pela Convenção Europeia da Paisagem ([CEP], 2000, Art. 1º, alínea “a”): “uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da ação e da interação de fatores naturais e/ou humanos”. Desta forma, fazem parte da paisagem tanto aspectos naturais quanto culturais e sociais, as relações estabelecidas entre eles, e a forma como eles são percebidos pelas pessoas. A Figura 2 reproduz o diagrama expresso por Swanwick (2002, p. 2) que sintetiza os elementos que configuram a paisagem.

#### Figura 2

*Diagrama de definição de paisagem*



**Nota.** Swanwick (2002, p. 2, Fig. 1.1).

Meinig (1979a, p. 6) afirma que toda paisagem é simbólica, “expressão de valores culturais, comportamento social e ações individuais sobre localidades particulares durante um período de tempo”. Esta afirmação destaca o papel da passagem do tempo na constituição da paisagem. Repositório das ações,

construções, criações de indivíduos e da sociedade, as elas se sobrepõem, interagem, se apagam, se somam. Desta forma, paisagem é uma “conquista da cultura, baseada em conotações emocionais, sociais e estéticas” (Sala i Martí et al., 2019, p. 21). Há, portanto, uma questão fundamental: toda paisagem é composta “não apenas do que está diante dos nossos olhos, mas daquilo que está em nossas mentes” (Meinig, 1979b, p. 34). Neste contexto, a percepção exerce papel importante.

Este aspecto é ressaltado por Swanwick (2002, pp. 2s), que afirma que a “percepção das pessoas é o que transforma uma determinada porção do território no conceito de paisagem”.

Em síntese, a paisagem no âmbito deste estudo é compreendida como uma porção do território sobre a qual se manifestam as relações das pessoas com o meio ao longo do tempo. Esta paisagem emerge da percepção, e carrega em si aspectos culturais e simbólicos passíveis de identificação.

## 2.2 ASPECTOS CÊNICOS

Como exposto no diagrama reproduzido na Figura 2 acima, os aspectos visuais representam uma parte significativa do contato da paisagem. Eles são a principal forma pela qual nos relacionamos com ela. Segundo Swanwick (2002, p. 34), os fatores estéticos compõem parte do caráter da paisagem. São importantes, assim, para sua individualidade, sua identidade, e participam da constituição de um senso de lugar.

Para Lampton (2006, p. 10), as vistas cênicas são aquelas vistas da paisagem que são dotadas de qualidades visuais que a tornam “particularmente distintas ou memoráveis”. Isso significa que certas características visuais da paisagem são responsáveis por causar impacto nos sentidos e na memória das pessoas, individualmente e como coletividade.

Sala i Martí et al. (2019, p. 86) comentam que nossa visão da dimensão cênica da paisagem deriva em boa parte da “ideia romântica de paisagem sublime”. Esta noção de sublime tem como origem a “natureza selvagem e de grande escala” (Sala i Martí et al., 2019, p. 86), e evoca “uma espécie de êxtase que vai além da racionalidade” (Nogué, 2018, citado por Sala i Martí et al., 2019, p. 86). Desta forma, entendemos haver um componente da qualidade cênica que apela à emoção através da experiência visual. Nossa associação geral à noção de amplitude e

profundidade como características cênicas possivelmente derivam desse aspecto.

Mackay et al. (2011, p. 6) definem a qualidade cênica de uma vista como uma medida do apelo visual de um pedaço de terra – seu contraste, profundidade, pontos focais, singularidade e integridade. Há, portanto, características gerais em que as experiências visuais podem ser separadas e categorizadas. Elas podem, dessa forma, ser analisadas e avaliadas. Apesar de tratar de aspectos subjetivos, Lampton (2006, p. 11) defende que o valor cênico das vistas é passível de medição através de um sistema que identifica critérios específicos, aos quais são atribuídos valores comparativos. Estes critérios são, por exemplo:

- Contraste: elementos da paisagem claramente discerníveis e distintos existentes lado a lado;
- Ordem: características naturais e culturais formam padrões que fazem sentido na paisagem;
- Camadas: sucessão de elementos da paisagem que se distanciam e proveem um senso de profundidade;
- Ponto focal: ponto para o qual o olho é atraído e que anima a paisagem por seu domínio;
- Singularidade: características distintivas que são exclusivas ou simbólicas da região;
- Integridade: atributos distintivos, naturais ou culturais, que permaneceram amplamente inalterados ao longo do último século.

Mackay et al. (2011, p.15) destacam ainda o senso de amplitude e profundidade (este último, equivalente às “camadas” mencionadas por Lampton, 2006) como critérios para a avaliação de vistas cênicas. A presença de elementos importantes para a comunidade – seus recursos cênicos – também constitui critério que acrescenta interesse às vistas (Mackay et al., 2011, p. 16).

Os critérios de amplitude e profundidade representam características positivas das vistas, com apelo visual e emocional. Ponto focal agradável é um atributo visual que contribui para o equilíbrio e interesse. O contraste trata da clareza com que os elementos se manifestam, permitindo sua identificação e sua avaliação.

Na foto da Figura 3, a amplitude se manifesta na área horizontal que a vista alcança. A estrada seguindo rumo ao horizonte, serpenteando e ondulando, reforça o sentido de profundidade.

### Figura 3

*Amplitude da vista. Estrada de Joaquim Távora a Joá*

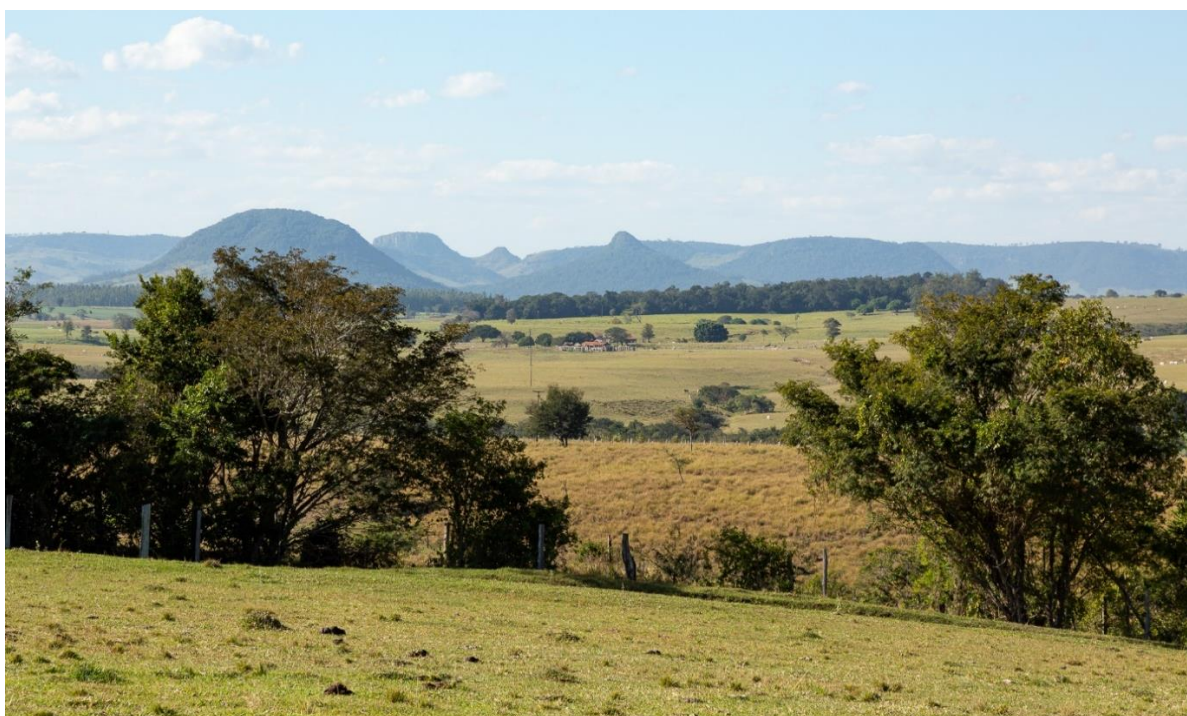


**Nota.** O alcance visual no sentido horizontal caracteriza a amplitude da vista. Nosso interesse por grandes vistas de áreas naturais pode estar relacionado a uma percepção de relação profunda com a natureza.

Na Figura 4, a sucessão de elementos em planos verticais, perpendiculares ao observador, representa profundidade. Permite ao olhar percorrer planos que se afastam em direção ao horizonte distante, um após o outro.

### Figura 4

*Profundidade da vista. Estrada de Platina a Pedra Branca*



**Nota.** A sucessão de planos verticais em direção à linha do horizonte representa profundidade. A presença de elementos distintos pode contribuir para reforçar essa sobreposição de planos. Na imagem acima, campos, árvores, sede de fazenda, mata etc. vão se sucedendo até chegar à serra, que compõe o “pano de fundo”.

Ponto focal é um elemento que atrai o olhar de forma positiva, agradável. Geralmente, por um contraste significativo de forma ou cor. É o caso de

morros e serras, que se destacam no horizonte – Figura 5.

### Figura 5

*Ponto focal. Estrada de Joaquim Távora a Joá*



**Nota.** A serra ao centro atrai o olhar, constituindo ponto focal da vista. O contraste de forma (ou de cor, textura, volume etc.) é uma das características do ponto focal, que se destaca em relação ao padrão visual do restante da vista.

A clareza de distinção de elementos visíveis na paisagem depende de diversos fatores. Na Figura 6, o conjunto que marca a sede do sítio, com uma casa, árvores frutíferas e ornamentais, e a demarcação clara promovida pela cerca se distinguem das linhas de relevo, da mata do vale, da textura da pastagem. Na Figura 7, os assentamentos das sedes de fazenda são claramente identificáveis, a meia-encosta. Os caminhos de acesso são visíveis, seguindo em direção às sedes. A arborização utilizada junto às edificações também torna os grupos distintos.

**Figura 6**

*Contraste de elementos: sede de sítio em relação à área circundante. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias, com vista da Pedra Branca*



**Nota.** O contraste é caracterizado pela facilidade de identificação dos diversos elementos que compõem a vista. Sede de sítio, pastagem, matas, colinas, serra podem ser apontados com facilidade e coexistem lado a lado.

**Figura 7**

*Contraste de elementos: organização das sedes de sítio em grupos de edificações a meia-encosta. Estrada de Joaquim Távora a Joá, com vista da Serra da Figueira*



**Nota.** A clareza com que os elementos se manifestam na vista caracteriza seu grau de contraste. Pasto, mata, plantação, sedes de sítio ajustadas à colina, caminhos de acesso, serra.

Pelos critérios mencionados, percebemos que os aspectos considerados cênicos não tratam apenas de características visuais. Em complemento a elas, aspectos culturais e históricos colaboram para o interesse da vista. Assim, além do estímulo sensorial, o reconhecimento de dados de conhecimento prévio – como a importância de um determinado monumento, ou a integridade de um povoado do ponto de vista histórico – compõem igualmente a qualidade cênica de uma vista.

### 2.3 ITINERÁRIOS E MIRANTES (VIEWPOINTS)

O trabalho de Nogué et al. (2016, p. 104) destaca a importância de estradas, caminhos e mirantes como lugares de interação das pessoas com a paisagem. Constituem um meio importante de fruição e educação. Tal reconhecimento levou ao desenvolvimento de conceitos como os itinerários e mirantes (*viewpoints*).

Segundo Nogué et al. (2016, p. 106), os itinerários são compostos por redes de estradas que conectam paisagens distintas e elementos que são valorizados pelas pessoas. Eles se baseiam em rotas oficiais (definidas ou preparadas pela administração pública) ou popularmente consagradas.

Diferentemente das rotas, de objetivo predominantemente turístico e associado a algum tema (por exemplo: rota gastronômica, religiosa etc.), os itinerários permitem uma experiência mais aberta, ligada à paisagem. Uma das funções do itinerário, por exemplo, está na possibilidade de percepção da transição entre as diversas unidades de paisagens (Nogué et al., 2016, p. 106). A articulação entre itinerários e rotas oficialmente estabelecidas ou reconhecidas popularmente contribui para enriquecer a experiência de seus usuários (p. 106).

Para Nogué et al. (2016, p. 104), os mirantes possibilitam a fruição da paisagem a partir de vistas panorâmicas de um determinado ponto. Alguns desses pontos possuem papel cultural e simbólico, o que contribui para sua relevância como experiência cultural.

A combinação de mirantes e itinerários no trabalho destes autores demonstra a importância que percebem em seu papel educativo e de fruição junto à população. Fica implícita a ideia de que, apesar do interesse pela paisagem ser algo inerente ao ser humano, podemos nos beneficiar de arranjos conscientemente preparados para tal fim.

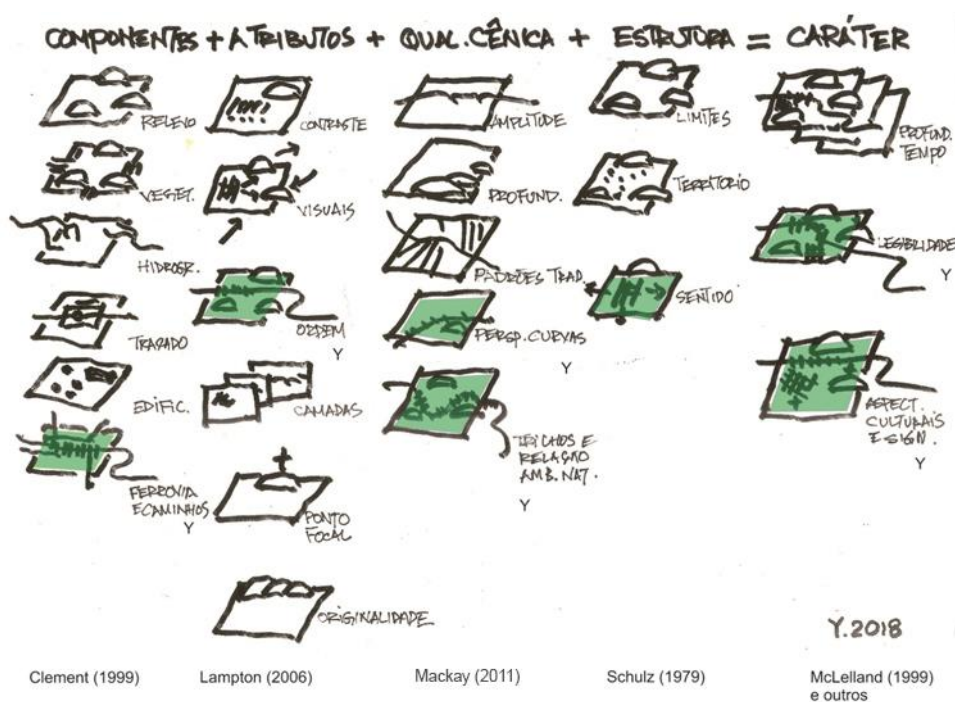
### 3 MÉTODO DE ANÁLISE DE PAISAGEM CÊNICA: VISTAS CÊNICAS A PARTIR DE ESTRADAS

#### 3.1 FUNDAMENTAÇÃO

O método proposto para o estudo baseia-se na abordagem de vistas cênicas a partir de estradas, oriundas da percepção de sua importância na relação das pessoas com a paisagem. Ele parte do método de avaliação cênica do Diagrama de Caráter de Paisagem e Ferrovia (Yamaki, 2018), apresentado na Figura 8.

**Figura 8**

*Diagrama de Caráter de Paisagem e Ferrovia*



**Nota.** Yamaki (2018).

O conceito de mirantes (*viewpoints*) e itinerários adotado por Nogué et al. (2016, p. 104) busca estabelecer percursos e pontos para observar e apreciar a paisagem. Eles configuram uma forma de interação das pessoas com a paisagem, exercendo importante papel educacional no sentido da compreensão de sua evolução e dos seus valores.

As estradas são importantes locais de contato com a paisagem. Como destacam Sala i Martí et al. (2019, p. 18), “[a] imagem que a maior parte das pessoas tem do território é aquela que se vê a partir [delas]”. Desta forma, as estradas se

constituem como “a grande forma de abordar a paisagem e a sua legibilidade” (p. 18).

Para Lampton (2006, p. 1), os corredores viários são a “estrutura em torno da qual as comunidades são formadas”, moldando assim o seu caráter. Ao significar o primeiro contato de moradores e visitantes com as comunidades, os corredores viários são “a expressão externa [de sua] identidade e patrimônio” (Mackay et al., 2011, p. 6).

Os espaços livres entre as áreas urbanizadas, ao redor desses corredores, são importantes na medida em que constituem recursos cênicos: “terras agrícolas, áreas naturais, florestas e recursos culturais” (Lampton, 2006, p. 1). A compreensão da paisagem da estrada parte do reconhecimento das características e padrões destas áreas livres (p. 1).

Os estudos de corredores estabelecem método e critérios para a avaliação dos recursos cênicos das comunidades. Constituem importante ferramenta para identificação dos recursos mais relevantes, bem como sua valorização e proteção (Mackay et al., 2011, p. 6).

O método de avaliação de corredores cênicos proposto por Lampton (2006) busca identificar as características e os padrões que configuram a paisagem ao redor do corredor viário. A avaliação faz parte do processo que visa proteger e preservar a paisagem cênica. As etapas propostas neste método são (Lampton, 2006, p. 3-14):

1. Definição da área de estudo: determinação das “fronteiras lógicas para os esforços de preservação” (Lampton, 2006, p. 3).
2. Criação de um mapa-base: reunião de informações relevantes para o conhecimento da situação atual (Lampton, 2006, p. 5). O mapa deve combinar as informações em camadas digitais, de modo a permitir sua sobreposição.
3. Análise visual do corredor: “uso de imagens para compreender as qualidades visuais do ambiente. Fotografias, mapas e outros materiais gráficos são utilizados para dividir paisagens complexas em componentes manuseáveis” (Lampton, 2006, p. 5). A análise busca compreender a paisagem ao longo do corredor em sua situação atual, sua evolução histórica e como ela pode ser importante. As etapas da análise visual são:
  - a) Inventário de paisagem: pretende identificar “a presença e

localização de características físicas e outros fatores que representam oportunidades e restrições aos loteamentos” (Lampton, 2006, p. 5), os quais podem colocar em risco o aspecto cênico do corredor.

- b) Histórico da paisagem e do uso do solo: estudo das “tendências que conformaram o corredor cênico no passado” e que podem indicar “como ele pode evoluir no futuro” (Lampton, 2006, p. 7). Documentos escritos, histórias orais e informação visual (incluindo fotografias antigas, aéreas ou do nível solo) fornecem um quadro do histórico do corredor.
- c) Inventário cênico: localização dos recursos cênicos ao longo da estrada – ou seja, “mapeamento das melhores vistas” (Lampton, 2006, p. 10). O levantamento é feito viajando pela estrada nos dois sentidos, fotografando as vistas com qualidades cênicas e registrando a localização em mapa. Também são registrados pontos de interesse visual e elementos memoráveis, tanto positivos quanto negativos.
- d) Avaliação cênica: a avaliação do cenário ao longo da estrada é feita a partir das imagens registradas no inventário cênico. A avaliação pode ser conduzida a partir de duas abordagens, uma mais formal e outra mais informal. Ambas as abordagens devem indicar recursos cênicos-chave do corredor. Na abordagem formal, são aplicados critérios pré-definidos às imagens a fim de avaliá-las em termos quantitativos. Os critérios para a avaliação são “as características amplamente reconhecidas como criadoras de valor cênico, tais como contraste, ordem, camadas, ponto focal, singularidade, integridade” (Lampton, 2006, p. 10). São atribuídos pontos para cada categoria, e cada imagem obtém assim um *score* numérico que indica seu valor cênico global. Na abordagem informal, é utilizada a avaliação de preferência de grupo, com a classificação obtida após discussão e avaliação em conjunto.
- e) Análise do sítio: “ferramenta visual composta de mapa ou

diagrama do sítio contendo informações da paisagem. Ele marca as localizações de características específicas e ilustra as relações entre elas, auxiliando na identificação de padrões da paisagem” (Lampton, 2006, p. 12).

A avaliação cênica descrita por Mackay et al. (2011, p. 14-17) é composta por:

1. Identificação dos recursos relevantes, que devem ser protegidos – “aquilo que faz as vistas especiais” (Mackay et al., 2011, p. 14);
2. Seleção das estradas para a avaliação;
3. Avaliação cênica dos segmentos de estradas: os trechos são fotografados (fotografias de ambos os lados da estrada, cobrindo um ângulo de 180 graus em cada lado), e valores são aplicados a cada segmento, de acordo com critérios pré-definidos. Esta pontuação determina um valor geral de qualidade cênica da vista. Segundo Mackay et al. (2011, pp. 15s), os critérios são:
  - a) Amplitude da vista: alcance da vista ao longo da linha do horizonte, a partir de determinado ponto. Indica “quão ‘grande’ é a vista” (Mackay et al., 2011, p. 15) a partir daquele local;
  - b) Senso de profundidade: identificação de “camadas” entre o observador e o horizonte;
  - c) Padrões tradicionais de paisagem: presença de usos do solo tradicionais rurais ou de vilarejos;
  - d) Pontos focais: “características dominantes agradáveis, que atraem o olhar” (Mackay et al., 2011, p. 16);
  - e) Qualidade de elementos naturais: critério subjetivo de qualificação do interesse dos elementos naturais da paisagem;
  - f) Qualidade de elementos edificados: avaliação da “qualidade dos elementos edificados na mesma escala dos elementos naturais” (Mackay et al., 2011, p. 16);
  - g) Outras características naturais relevantes: presença ou não de “características naturais significativas, como linhas de cumeadas, vias navegáveis, prados” etc. (Mackay et al., 2011,

- p. 16);
- h) Características edificadas relevantes: presença ou não de “elementos edificadas significativos, como celeiros históricos, parques etc.” (Mackay et al., 2011, p. 16);
  - i) Vistas dos recursos relevantes identificados na etapa 1.
4. Gradação e mapeamento: os dados levantados são compilados em uma planilha, reunindo os valores da avaliação cênica. Os segmentos das estradas são então classificados em cores no mapa de acordo com a qualidade verificada (segmentos mais cênicos a menos cênicos). Adicionalmente, elementos cênicos específicos são registrados, complementando as informações.

O método de Mackay et al. (2011) baseia-se no de Lampton (2006). A ideia central de ambos é identificar e avaliar em termos quantitativos as vistas cênicas a partir das estradas, no contexto do Estado americano de Vermont. Busca com isso estabelecer prioridades para a preservação.

Em relação aos critérios de avaliação cênica de Mackay et al. (2011, pp. 15s), a identificação de padrões tradicionais requer conhecimento prévio de características culturais, físicas e históricas que moldam a paisagem. A identificação desses padrões parte de certas combinações de relevo, uso do solo, organização dos elementos – como edificações, caminhos, vegetação – que ocorrem de forma recorrente. Como fonte de informação para o caso, utilizamos como base o estudo de Frank (2020, pp. 57-97) sobre a paisagem vernacular do Norte Pioneiro.

Um exemplo pode ser visto abaixo, em relação ao assentamento de sedes de sítios. Na Figura 9, a pequena represa situa-se próxima à sede, com as edificações agrupadas logo abaixo. Aparentemente, a represa fornece peixes, como indica o barco ancorado à margem. Ao fundo do grupo, árvores protegem do vento e podem oferecer sombra e frutas, característica comum na região (Frank, 2020, pp. 63s). Nota-se, na lateral da represa, o caminho de acesso à sede da propriedade.

**Figura 9**

*Padrões tradicionais da paisagem: organização de assentamento em sede de sítio. Estrada de Platina a Pedra Branca*

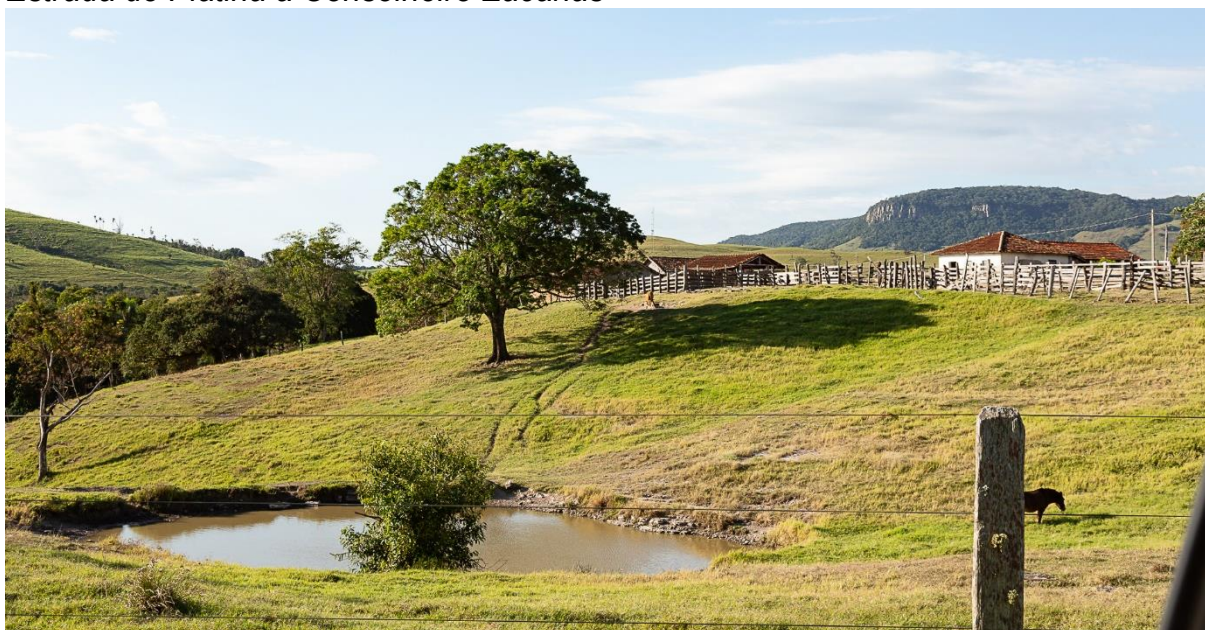


**Nota.** A disposição da sede do sítio, visível a partir de estrada em um alto, representa padrão encontrado com frequência na região (Frank, 2020, p. 89). Proximidade à água, hierarquia de elementos, possibilidade de visuais são algumas das características consideradas nesses assentamentos.

A relação com a água ocorre de forma diferente na Figura 10. O pequeno açude serve de bebedouro para o gado, como indicam as trilhas “riscadas” no pasto em direção ao curral. A árvore frondosa fornece sombra para os animais (Frank, 2020, p. 72). A residência se situa um pouco acima da área de criação dos animais. Este conjunto representa uma forma tradicional de implantação.

**Figura 10**

*Padrões tradicionais de paisagem: características de assentamento de sede de sítio. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias*



**Nota.** O represamento do pequeno açude fornece água para a criação extensiva do gado (Frank, 2020, p. 72). Árvores frondosas oferecem sombra para os animais.

### 3.2 MÉTODO APLICADO

A fim de identificar a paisagem cênica do Norte Pioneiro do Paraná, adotamos método de análise cênica baseado em Lampton (2006) e Mackay et al. (2011) como forma de identificação e classificação de recursos visuais.

O objetivo do método é identificar, mapear, avaliar e qualificar (classificar) as vistas dos morros e serras a partir de estradas. As etapas adotadas foram:

1. Montagem do mapa-base, com fotos de satélite (Google Maps, 2023), identificação de estradas, curvas de nível, povoados e cidades (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], 1992);
2. Seleção das estradas a serem avaliadas;
3. Inventário cênico, identificando trechos em que há vistas dos morros e serras selecionados;
4. Avaliação cênica de pontos das estradas, representativos dos trechos, de acordo com os critérios empregados por Mackay et al. (2011); e
5. Gradação dos pontos, com representação em mapa.

A definição das etapas busca contemplar aspectos dos métodos de referência, conforme Tabela 1 abaixo.

**Tabela 1**

*Relação entre métodos de referência e método proposto*

Método de referência/ Etapa	Detalhe	Etapa proposta correspondente	Observação
<b>Lampton (2006):</b>			
1. Definição da área de estudo	“fronteira lógica dos esforços de preservação” (Lampton, 2006, p. 3)	Seleção dos morros e serras	Vistas das serras e morros são objeto de estudo
2. Mapa-base	Ortofotos aéreas, linhas de propriedades, estradas e vias, limites de municípios, curvas de nível (topografia)	1. Mapa-base	Fotos de satélite, curvas de nível, cursos d’água, estradas e vias, grupos edificados, cidades e povoados
<b>3. Análise visual do corredor:</b>			
a) Inventário de paisagem	Objetivo é determinar dinâmica que resulte em pressão por loteamentos	1. Mapa-base	Pressão por loteamento não foi abordada no estudo
b) Histórico da paisagem	Objetivo é determinar dinâmica que resulte em pressão por loteamentos	N/a	Pressão por loteamento não foi abordada no estudo
c) Inventário cênico	“localização das melhores vistas” (Lampton, 2006, p. 10)	3. Inventário cênico	Trechos com visibilidade das serras e morros
d) Avaliação cênica	Estabelece prioridades de preservação	4. Avaliação cênica	Critérios baseados em Mackay et al., 2011
e) Análise do sítio	Síntese visual dos dados	5. Gradação e mapeamento	Localização e representação em mapa da classificação das vistas
<b>Mackay et al. (2011):</b>			
1. Identificação dos recursos relevantes	Definição do foco de atenção para preservação	Seleção dos morros e serras	Vistas das serras e morros são objeto de estudo
2. Seleção das estradas	Definição do escopo de análise	2. Seleção das estradas	Definição do escopo de análise
3. Avaliação cênica dos segmentos de estradas	Conforme critérios pré-estabelecidos	4. Avaliação cênica	Critérios baseados em Mackay et al., 2011
4. Gradação e mapeamento	Classificação dos segmentos avaliados e localização em mapa	5. Gradação e mapeamento	Localização e representação em mapa da classificação das vistas

**Nota.** Elaborado a partir de Lampton (2006, pp. 3-14), Mackay et al. (2011, pp. 14-17).

A aplicação do método desenvolveu-se em duas fases. A Fase 1 tratou da testagem preliminar a uma amostragem. Nesta etapa, foi feita a análise de duas serras: Serra da Figueira e Pedra Branca. A Parte I trata desta fase do estudo.

Como a abordagem se deu a partir das vistas das serras a partir das estradas, denominamos esta fase de **Paisagem cênica**.

Avaliando o teste efetuado, verificamos a necessidade de ajustes e possibilidades de aperfeiçoamento do método aplicado. Assim, na Fase 2, foi feita análise de mais três morros, ampliando o escopo da abordagem e testando ajustes no método. Os morros analisados foram o Morro do Bim, Três Marias e Morro do Gavião. Aqui, a abordagem foi adaptada para o conjunto das vistas que se tem da estrada, tendo como referência os trechos em que os morros são visíveis. Este conjunto de vistas é referido como *roadscape*, ou “paisagem vista da estrada”. Desta forma, adotamos a denominação da Fase 2 da aplicação do método como **Paisagem cênica e roadscape**. Esta fase é descrita na Parte II deste texto.

Quanto aos critérios utilizados para a avaliação cênica (etapa 4 do método proposto), foram realizadas adaptações em relação à referência. Os critérios foram adotados a partir de Mackay et al. (2011, pp. 15s). São eles: amplitude, profundidade, padrões tradicionais de paisagem, pontos focais, qualidade dos elementos naturais, qualidade dos elementos edificados, outras características naturais relevantes, características edificadas relevantes, vistas dos recursos relevantes.

A primeira adaptação se refere ao critério “vista dos recursos relevantes”. No trabalho de referência, ele trata das vistas dos montes considerados importantes para a região, Camel’s Hump e Monte Mansfield. Este critério não foi considerado para efeito de pontuação neste estudo, uma vez que ele está centrado em vistas de elementos (morros e serras) específicos. Ele foi incorporado ao critério “outras características naturais”.

Outra adaptação foi feita em relação aos critérios “outras características naturais relevantes” e “características edificadas relevantes”. No método de referência, estes critérios são determinados em um sistema de sim/não, indicando presença ou ausência. Na adaptação, para efeito de uniformização, adotou-se o procedimento de avaliação na escala de 1 a 3, como nos demais critérios, estabelecendo a presença de mais de uma característica como escala 3, a presença de uma característica como escala 2, e a ausência de características relevantes, como escala 1.

Também foi feito ajuste conferindo peso 2 aos critérios de maior impacto no aspecto cênico da vista, considerando vistas de morros e serras:

amplitude, profundidade e ponto focal.

Por fim, foi adotada lógica de pontuação para cada critério: pontos mais altos representam maior qualidade.

A gradação dos pontos ou vistas foi feita a partir da pontuação total. Foram definidas 5 classes, de A (mais cênica) a E (menos cênica). Esta classificação corresponde à etapa 4 do trabalho de Mackay et al. (2011, p. 17), de gradação e mapeamento. A pontuação definida para cada classe foi a seguinte:

- Classe A: de 30 a 33 pontos;
- Classe B: de 25 a 29;
- Classe C: de 20 a 24;
- Classe D: de 15 a 19;
- Classe E: de 11 a 14.

A Tabela 2 abaixo resume os ajustes realizados (em destaque) para cada critério nas duas fases do estudo, em relação ao método de referência. Também detalha os aspectos considerados em cada um deles.

## Tabela 2

### *Comparação entre critérios do método de referência e adotados no estudo*

<b>Critério no trabalho de referência (Mackay et al., 2011)</b>	<b>Critério adotado no estudo</b>
<b>AMPLITUDE: quão “grande” é a vista deste local?</b>	<b>Peso 2</b>
1=Vista vasta, de longa distância	3=Vista vasta, de longa distância
2=Vista moderadamente ampla	2=Vista moderadamente ampla
3=Totalmente obstruída, fechada	1=Totalmente obstruída, fechada
<b>PROFUNDIDADE: camadas naturais ou construídas que se afastam à distância</b>	<b>Peso 2</b>
1=Muitas camadas, dos campos às montanhas	3=Muitas camadas, dos campos às montanhas
2=Algumas camadas	2=Algumas camadas
3=Poucas ou nenhuma camada	1=Poucas ou nenhuma camada
<b>PADRÕES TRADICIONAIS DE PAISAGEM: padrões de uso do solo rural ou de vilarejos ainda dominantes</b>	
1=Silos, fazendas, campos, florestas	3=Sedes de fazendas, campos, pomares, florestas
2=Algum loteamento suburbano	2=Características urbanas no meio rural: lotes pequenos
3=Parcelamentos e loteamentos ao longo da estrada (“em fita”)	1=Parcelamentos e loteamentos ao longo da estrada (“em fita”)
<b>PONTOS FOCAIS: características dominantes que atraem o olhar</b>	<b>Peso 2</b>
1=Um único elemento dominante	3=Um único elemento dominante
2=Múltiplos elementos competindo (mas todos agradáveis)	2=Múltiplos elementos competindo (mas todos agradáveis)

<b>Critério no trabalho de referência (Mackay et al., 2011)</b>	<b>Critério adotado no estudo</b>
3=Elemento desagradável ou sem ponto focal	1=Elemento desagradável ou sem ponto focal
<b>QUALIDADE DOS ELEMENTOS NATURAIS</b>	
1=Extraordinário ou exemplar	3=Extraordinário ou exemplar
2=Moderadamente interessante	2=Moderadamente interessante
3=Comum ou ausente	1=Comum ou ausente
<b>QUALIDADE DOS ELEMENTOS EDIFICADOS</b>	
1=Extraordinário ou exemplar	3=Extraordinário ou exemplar
2=Moderadamente interessante	2=Moderadamente interessante
3=Comum ou ausente	1=Comum ou ausente
<b>OUTRAS CARACTERÍSTICAS NATURAIS RELEVANTES</b>	
Sim ou não	De 1 a 3 pontos, 1 ponto para cada elemento visível: linha de cumeada, outra serra/morro reconhecível, cursos d'água, cachoeiras, lagos, florestas amplas
<b>CARACTERÍSTICAS EDIFICADAS RELEVANTES</b>	
Sim ou não	De 1 a 3 pontos, 1 ponto para cada elemento visível: sedes de sítios ou fazendas históricas, placas com nomes de propriedades, monumentos religiosos, trilhos de trem, estradas e caminhos tradicionais
<b>VISTAS DOS MONTES MANSFIELD E CAMEL'S HUMP</b>	
Sim ou não	Incorporado a "Outras características naturais relevantes"
Sim ou não	-

**Nota.** Adaptado de Mackay et al. (2011, p. 91).

Na tabela, as características específicas foram adicionadas ao critério "características edificadas relevantes". Elas estão relacionadas a aspectos históricos da região, como a presença de trilhos de trem remanescentes da ferrovia desativada (Figura 11). Outro aspecto são os monumentos de caráter religioso (Figura 12), e a presença de placas ou letreiros identificando o nome das propriedades e, por vezes, dos proprietários (Figura 13). Este é um costume local que vem caindo em desuso.

**Figura 11**

*Trilhos remanescentes da ferrovia desativada. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias*



**Nota.** Os trilhos pertencentes ao Ramal do Paranapanema da antiga Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande ainda permanecem em diversos trechos, apesar da desativação nos anos 2000. Seguem paralela à estrada de automóveis, e cruzam-na em alguns pontos.

**Figura 12**

*Oratório de beira-de-estrada. Município de Ribeirão Claro*



**Nota.** Pequenos oratórios à beira da estrada são comuns na região. São de dimensões muito pequenas, de modo que não é possível adentrá-las. Abrigam apenas estátuas e outros objetos religiosos. Algumas delas são instaladas para marcar pontos de eventos específicos, ou na entrada de propriedades rurais.

**Figura 13**

*Placa com nome de fazenda. Estrada de acesso a Conselheiro Zacarias, a partir da PR-092.*



**Nota.** As placas indicam o nome da propriedade, e por vezes os proprietários. Em geral, expressam religiosidade (adotando nomes de santos) ou associação a elementos locais (como no nome “Estância Pedra Branca”). Recentemente, elas têm sido removidas por questões de segurança.

Exposto o método adotado, a definição da área de estudo e dos morros e serras é descrita no capítulo 4.

## 4 DEFINIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

### 4.1 O NORTE PIONEIRO DO PARANÁ

O Norte Pioneiro do Paraná é tradicionalmente definido como a região situada entre os rios Itararé (a leste), Paranapanema (a norte), e Tibagi (a oeste). Ao sul, é geralmente aceito o limite dos municípios de Curiúva e Wenceslau Braz (Wachowicz, 1987, p. 5). Sua origem está diretamente ligada ao processo de colonização do Norte do Paraná sobretudo no início do século XX.

O Norte do Paraná era região bastante desconhecida pelo Estado brasileiro até meados do século XIX. Foi referido por Martins (1923/2013) como “um paiz distante, coberto de selvas bravias e onde um ou outro audaz peregrino se estabelecia, frente á frente com as feras, os índios e o mysterio insondavel do sertão sem termo” (p. 23, grafia original reproduzida na republicação). A região só foi de fato integrada à economia nacional com a expansão cafeeira oriunda de São Paulo. Já a partir da virada do século XX, verifica-se a disputa das esferas de influência de São Paulo e a oligarquia do Paraná tradicional (a então elite política e econômica do Estado) sobre a região (Wachowicz, 1987, p. 115-134). Esta dinâmica parece se manifestar até os dias de hoje, com a identificação cultural da região muito ligada ao interior paulista.

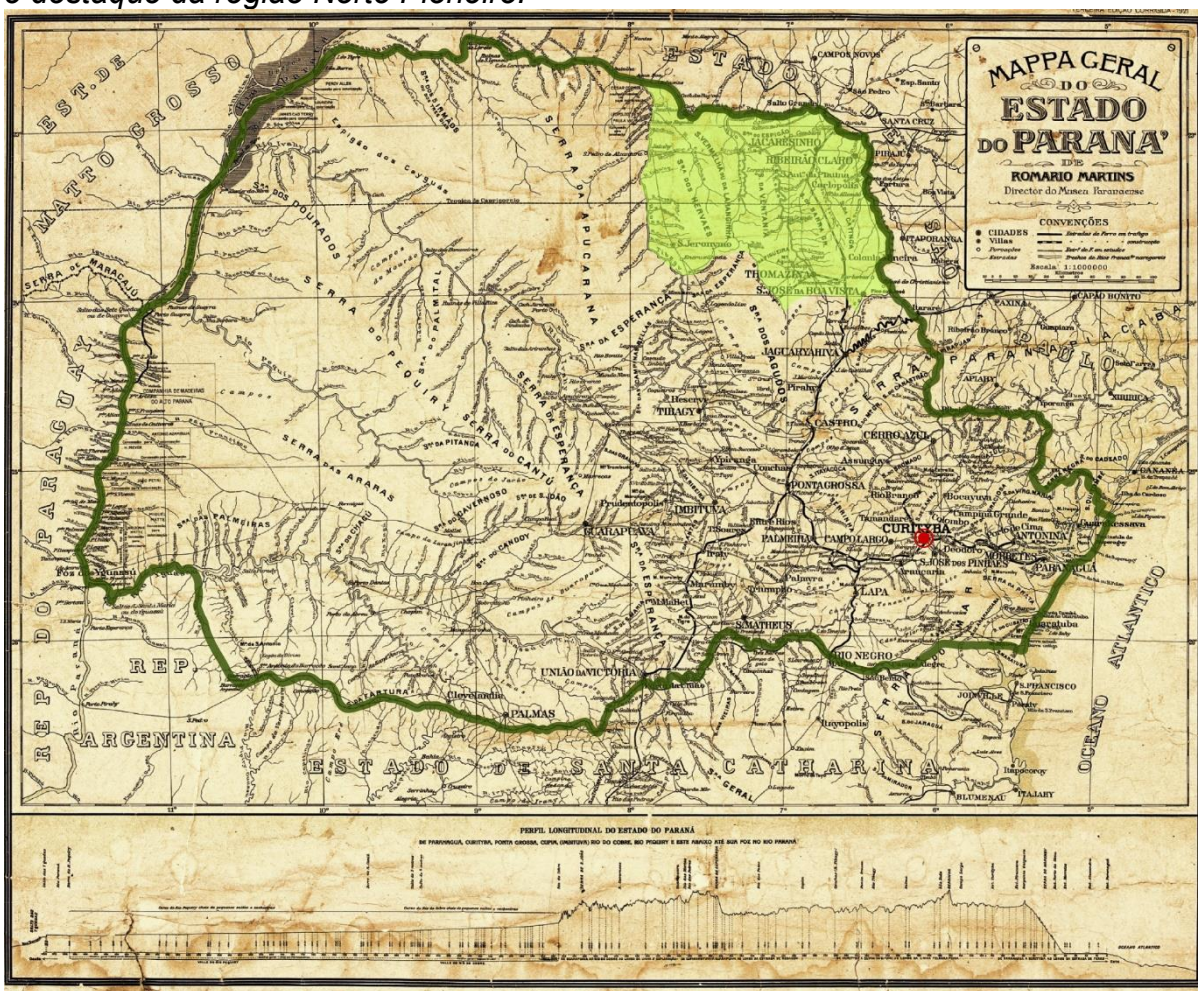
A área por onde se iniciou a colonização do Norte paranaense ficou conhecida como “Norte Velho” (em oposição ao Norte “Novo” e ao “Novíssimo”), sendo posteriormente cunhado e disseminado o termo “Norte Pioneiro” (Wachowicz, 1981, p. 5). Apesar da existência prévia de povoamento, sobretudo de povos originários (Kaingáng, Xetá, Guarani), além de “caboclos” paulistas (Tomazi, 1997, p. 74-104), a região foi referida por muito tempo como sendo “desabitada”. Era, assim, objeto de cobiça pela elite paranaense e por tropeiros e latifundiários mineiros, desejosos de se apossarem das amplas terras existentes (Wachowicz, 1981, pp. 6s).

A ocupação colonizadora da região foi proporcionada por mudanças importantes na economia nacional, sobretudo com o desenvolvimento do ciclo do café. No Norte Pioneiro, este processo de colonização ocorreu inicialmente de forma espontânea, com a migração de paulistas e mineiros em busca de terras para a produção cafeeira. Posteriormente, por volta dos anos 1920, passou a ser impulsionada “quando o Estado decide interferir na organização do espaço e estimular

a colonização” (Serra, 1992, p. 72). Isso imprimiu maior dimensão ao processo, promovendo a substituição da floresta nativa pelas explorações extensivas, como a cultura cafeeira, a exploração “safrista” e a pecuária. A abertura de estradas e ferrovias foi parte deste processo, resultando na constituição das cidades e povoados que hoje caracterizam sua ocupação. O mapa da Figura 14 mostra o Estado do Paraná em 1921, com as estradas, ferrovias (em funcionamento e projetadas) e as cidades estabelecidas. Nessa época, o Paraná “começa a sentir os efeitos da economia cafeeira, pois desde 1920 é crescente o aumento da produção paranaense” (Instituto de Terras, Cartografia e Florestas do Estado do Paraná [ITCF], 2006, p. 28).

**Figura 14**

*Mapa Geral do Estado do Paraná (1921), com delineamento dos limites do Estado e destaque da região Norte Pioneiro.*



**Nota.** Adaptado de ITCF, 2006, p. 29.

Os morros e serras estão presentes em diversas áreas do Norte Pioneiro. Estes pontos elevados foram importantes como marcos de localização e

pontos de visualização do território no processo de colonização. É o que atestam relatos de viajantes e exploradores (Bigg-Wither, 1878/1974; Pitanga, 1863) e histórias e lendas sobre a ocupação da região (Wachowicz, 1987, p. 92). Ressalte-se que até meados do século XIX, todo o Norte do Paraná era coberto pela mata nativa, densa e fechada. Em um contexto como esse, grandes elevações do terreno, cursos d'água e outros elementos naturais constituem os principais pontos de referência de localização.

Diante da quantidade de morros e serras presentes na região, foi necessária uma seleção dos casos a abordar. Como recorte espacial, selecionamos uma área pertencente ao chamado "Valuto", região de importância histórica na fase inicial de colonização do Norte do Paraná.

#### 4.2 MORROS E SERRAS SELECIONADOS

A área do Paraná situada entre os rios Itararé, a leste, e Cinzas, a oeste, era chamada pelos sertanejos paulistas no século XIX de "Valuto". Era reconhecida como área de terras de ótima qualidade (Wachowicz, 1987, p. 88).

O Valuto foi uma das áreas por onde se iniciou a colonização do Norte Pioneiro. A colonização teve início com a migração de paulistas e mineiros em busca das terras férteis para produção latifundiária, a partir de meados do século XIX. Diversos núcleos se estabeleceram na região entre fins do século XIX e as primeiras décadas do século XX. O sucesso de empreendimentos cafeeiros na região estimulou o investimento estatal, especialmente intenso nas décadas de 1910 e 1920.

O estabelecimento de cidades, a abertura de estradas e ferrovias são marcas deste período de colonização. Jacarezinho, Santo Antônio da Platina, Ribeirão Claro, Carlópolis e Joaquim Távora são cidades que se originaram deste período. Uma série de outros povoados também se estabeleceram, dos quais vários permanecem ainda hoje.

A implantação das principais cidades se deu ao redor de uma grande área, ao centro da qual corre o Rio Jacarezinho. Essa área é marcada por diversas serras e morros isolados, muitos dos quais não possuem nome. As formações mais conhecidas são a Serra da Figueira e a Pedra Branca.

#### 4.2.1 Seleção das serras e morros

Com a definição da área, foram selecionados os morros e serras a serem abordados. Foram observadas as menções específicas em símbolos municipais, menções em relatos históricos (sobretudo de Wachowicz, 1987), cartas topográficas na escala 1:50.000 e imagens de satélite, e pesquisas exploratórias na internet – via postagens das pessoas da região em redes sociais, fotografias publicadas, blogs e sites de turismo.

A **Pedra Branca** é uma pequena serra alongada, localizada no município de Santo Antônio da Platina, próxima aos povoados de Platina e Conselheiro Zacarias (Figura 15). É referenciada como marco de identificação da região para as pessoas que por ali habitam, nos povoados ou nas fazendas e sítios (Figura 16). A parede escarpada em pedra clara, que emerge em meio à vegetação, é característica visível a partir de diversos pontos.

#### **Figura 15**

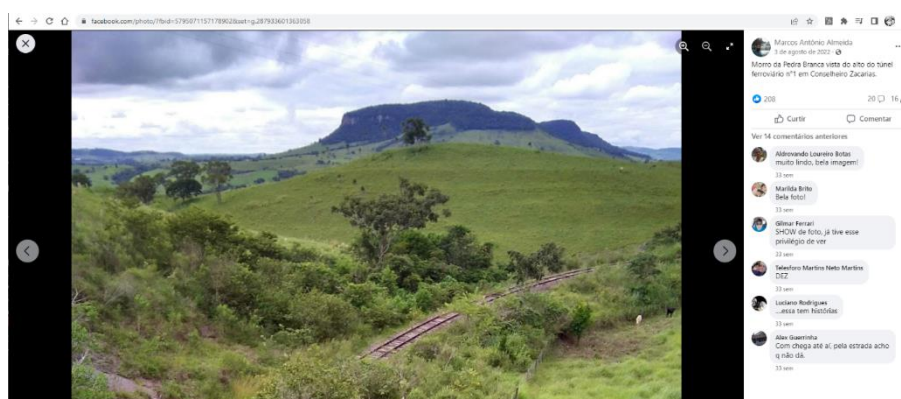
##### *Pedra Branca*



**Nota.** Vista a partir da estrada de Platina a Pedra Branca. A vasta mata de encosta indica como era a cobertura vegetal da área abaixo do morro, anteriormente à substituição pelos cafezais e depois pelas pastagens que a caracterizam atualmente.

## Figura 16

### Fotografia da Serra da Pedra Branca publicada em mídia social



**Nota.** Almeida (2022).

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=5795071157178902&set=g.287933601363058>. Copyright 2022 Marcos Antônio Almeida.

A **Serra da Figueira** situa-se próxima ao povoado de Joá, município de Joaquim Távora. Seu formato característico é dado por um morro tipo mesa (de topo alongado) com outros dois cônicos, mais baixos (Figura 17). O município faz referência a ela em seu hino, de autoria de Sebastião de Lima. Representações artísticas (pintura e fotografia) referenciam vistas da Serra e seu perfil distinto (Figura 18).

## Figura 17

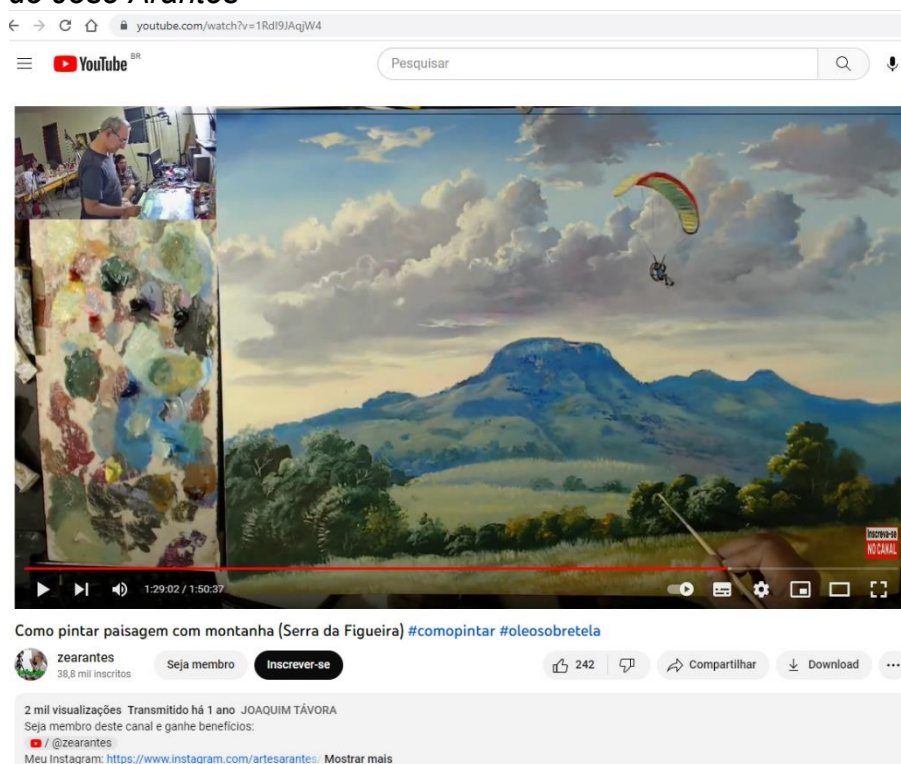
### Serra da Figueira



**Nota.** Vista a partir da estrada de Joá a Serra da Figueira. O estabelecimento da ocupação não se deteve aos pés da serra, avançando até onde era possível.

### Figura 18

Frame de vídeo na internet com pintura de paisagem da Serra da Figueira, em óleo sobre tela de José Arantes



**Nota.** Arantes (2022). Recuperado em 30 jun. 2023 de [www.youtube.com/watch?v=1Rdl9JAqjW4](http://www.youtube.com/watch?v=1Rdl9JAqjW4). Copyright 2022 José Arantes.

Nas proximidades das cidades, alguns morros específicos ganharam importância cultural e simbólica. É o caso do Morro do Bim, em Santo Antônio da Platina, e do Três Marias, em Jacarezinho.

Santo Antônio da Platina foi fundada por volta de 1895, aos pés do **Morro do Bim** (Figura 19). Não é possível precisar os motivos que levaram as pessoas a fundarem um povoado naquele ponto próximo do morro. É provável que condições de salubridade foram as mais relevantes, uma vez que o povoado de Água das Bicas foi abandonado em favor do nascente núcleo situado “nas faldas do Morro do Bim” (Wachowicz, 1987, p. 92). Desde cedo, ele exerce papel importante para a cultura e identidade da cidade, tendo sido incorporado no brasão do município (Figura 20). No projeto de lei que institui o símbolo, o Morro do Bim é referido como “marco natural e monumento histórico que marca o início do povoado de Santo Antônio” (Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina [CMSAP], 2022, abril, 06).

## Figura 19

### *Morro do Bim*



**Nota.** Vista a partir da Rodovia BR-153, trecho urbano de Santo Antônio da Platina. Nem todas as interferências humanas são claramente visíveis, como as antenas. A floresta que hoje recobre o Bim foi plantada em meados do século XX, após a remoção da cobertura original no processo de colonização.

## Figura 20

### *Brasão do município de Santo Antônio da Platina, com representação do Morro do Bim (em verde)*



**Nota.** Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina (2022, abril, 06).

<https://www.santoantoniodaplatina.pr.leg.br/institucional/noticias/2022/brasao-oficial-do-municipio-de-santo-antonio-da-platina>

Nas proximidades de Jacarezinho, um pequeno morro de formato peculiar também foi elevado a status de símbolo. O **Três Marias** é formado por três morretes simétricos e alinhados (Figura 21). Recebeu este apelido em referência às três mulheres de nome Maria que vão ao túmulo de Cristo, no episódio da

Ressurreição. Um cruzeiro foi instalado no topo da elevação mais próxima da cidade, nos anos 1950, e há relatos de que este era o “cartão-postal” mais representativo de Jacarezinho. Eventos sucessivos derrubaram o monumento, do qual restam alguns vestígios – inclusive o nome, “Morro do Cruzeiro”, ainda hoje empregado. Segundo Fabiano Oliveira (comunicação pessoal, 29 de agosto, 2023), outro fato atesta a importância do Três Marias para a comunidade: sua representação simbólica no interior da Catedral de Jacarezinho, considerada a “Capela Sistina do Norte Pioneiro” (Figura 22). É assim conhecida por conta dos afrescos realizados pelo artista Eugênio Sigaud nos anos 1950. O símbolo aparece em diversos pontos, inclusive no vestíbulo do edifício.

## Figura 21

### *Três Marias*



**Nota.** Vista a partir da Rodovia PR-431, próximo à chegada a Jacarezinho por Ribeirão Claro. O morro outrora distante hoje é adjacente à cidade. A formação curiosa assumiu função simbólica em afresco de Sigaud para a Catedral da cidade.

**Figura 22**

*Representação simbólica do Três Marias (no centro do emblema) no interior da Catedral de Jacarezinho. Afresco de Eugênio Sigaud*



**Nota.** O símbolo com representação do Três Marias pode ser encontrado em diversos pontos do interior da Catedral, como o vestibulo e, no caso acima, na nave lateral.

No município de Ribeirão Claro, o **Morro do Gavião** é um dos pontos mais elevados da cadeia de serras da região, no lado paranaense (Figura 23). Constitui atualmente um dos principais pontos turísticos do Norte Pioneiro (Figura 24). Sua situação, próxima à margem do rio Itararé, o coloca como mirante privilegiado com a construção da represa de Chavantes, nos anos 1970. Até então, não há identificação do nome do morro nas cartas topográficas.

**Figura 23***Morro do Gavião*

**Nota.** Vista a partir da estrada de Ribeirão Claro a Cachoeira do Espírito Santo. A linha de avanço da pastagem sobre a mata de encosta revela traços do processo de colonização, como a divisão de lotes independente das características da topografia.

**Figura 24**

*Logomarca da fazenda de acesso ao Morro do Gavião, com representação simbólica do morro.*

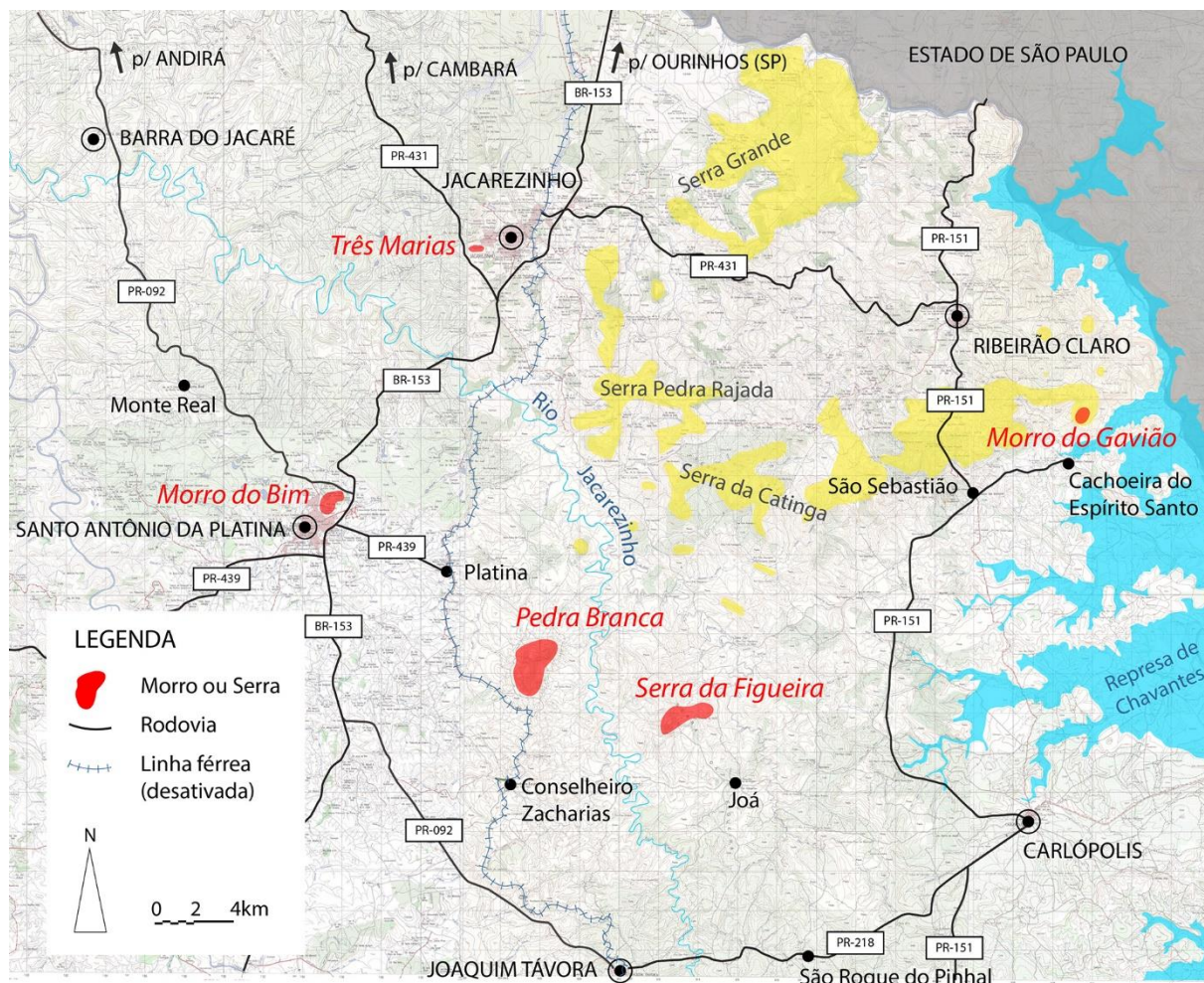


**Nota.** Fazenda São João (2023). Recuperado em 16 out. 2023 de <https://www.facebook.com/photo/?fbid=561530049510739&set=a.561530026177408>

A localização dos morros e serras selecionados se apresenta no mapa da Figura 25.

Figura 25

Mapa de localização dos morros e serras selecionados



**Nota.** Elaborado a partir de cartas topográficas do IBGE (1992) e imagens de satélite do Google Maps (2023).

**PARTE I**  
PAISAGEM CÊNICA

## **5 PAISAGEM CÊNICA: VISTAS DE MORROS E SERRAS A PARTIR DE ESTRADAS**

A abordagem aplicada aos morros e serras nesta fase teve como base as vistas amplas e com profundidade, que possuem os morros como elemento visual. O intuito era localizar e registrar estas vistas para aplicar a avaliação cênica, caracterizando trechos da estrada com vistas cênicas dos morros e serras. Assim, o procedimento envolveu o registro fotográfico panorâmico, pela montagem de diversas fotos, a fim de captar a amplitude visível a partir daquele ponto.

As análises realizadas da Pedra Branca e Serra da Figueira seguiram este procedimento. O levantamento não abordou o conjunto de vistas a partir de determinado ponto da estrada, mas apenas a vista cênica que tem a serra como protagonista.

O desejo de ampliar a visão que se tem da estrada como um todo levou à alteração do processo de registro fotográfico para a sequência do estudo (Parte II).

## 6 ANÁLISE: PEDRA BRANCA

### 6.1 MAPA-BASE

O estudo se inicia com a montagem de mapa com informações básicas para a realização da avaliação cênica. As informações levantadas são: relevo (curvas de nível a cada 20m de altura), cursos d'água, cobertura do solo (áreas de mata, áreas de plantio e pastagem), traçado de estradas, localização de áreas urbanas e de grupos de edificações rurais. O levantamento tem como base cartas topográficas na escala 1:50.000 produzidas pelo IBGE (1992). As informações foram atualizadas e complementadas com dados de imagens de satélite disponíveis no Google Maps (2023) – Figura 26.

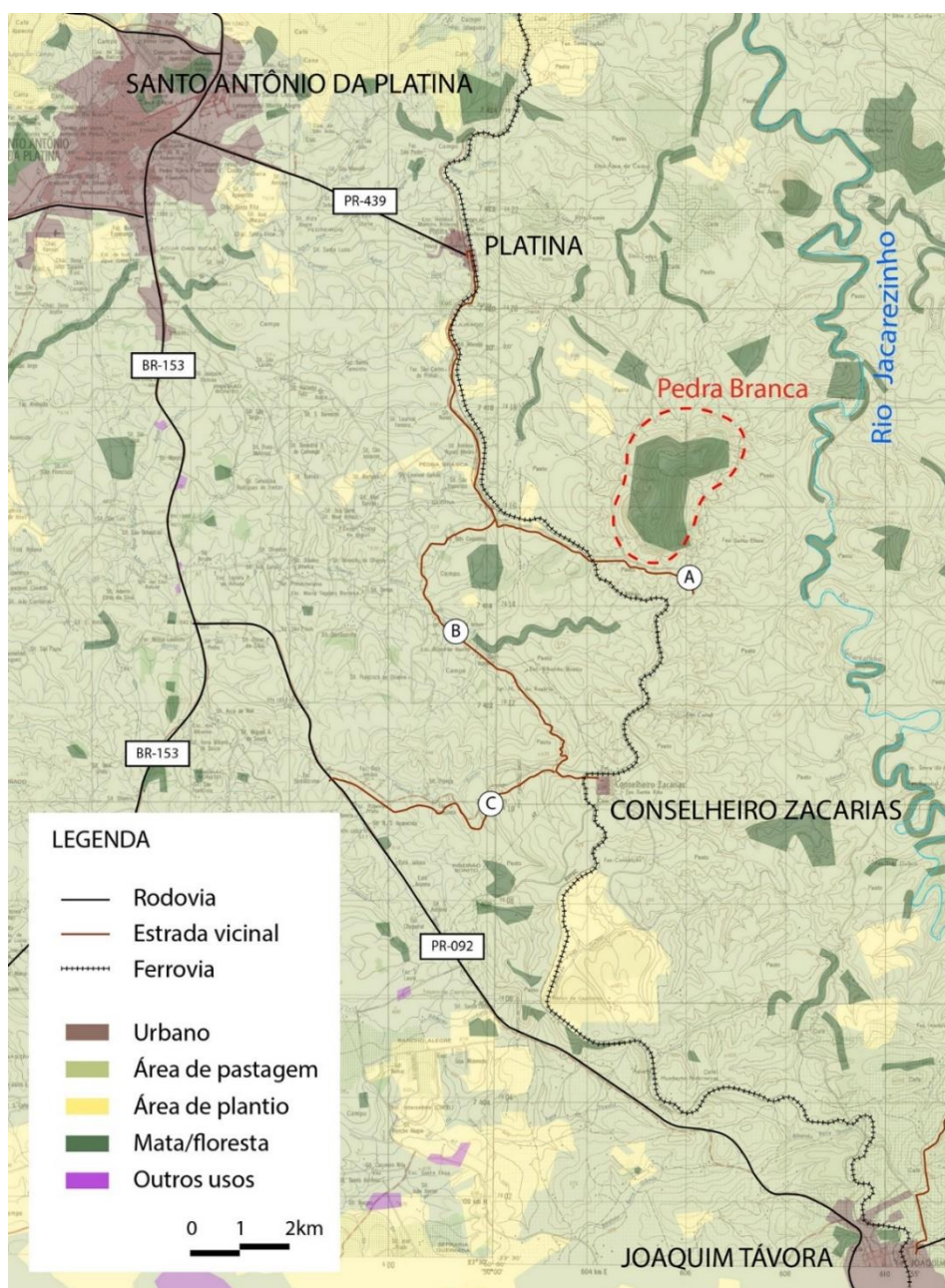
### 6.2 SELEÇÃO DAS ESTRADAS

As estradas selecionadas seguiram como referência (Figura 27):

- Principais rodovias próximas: BR-153, entre Santo Antônio da Platina e o entroncamento com a PR-092 a sul; PR-092, entre o entroncamento com a BR-153 e Joaquim Távora;
- Estradas de acesso aos povoados próximos: PR-439, de Santo Antônio da Platina a Platina; estrada de acesso a Conselheiro Zacarias pela PR-092 (Estrada Vicinal C);
- Estrada de acesso à Pedra Branca, partindo de Platina (Estrada Vicinal A) e de Conselheiro Zacarias (Estrada Vicinal B).

Figura 26

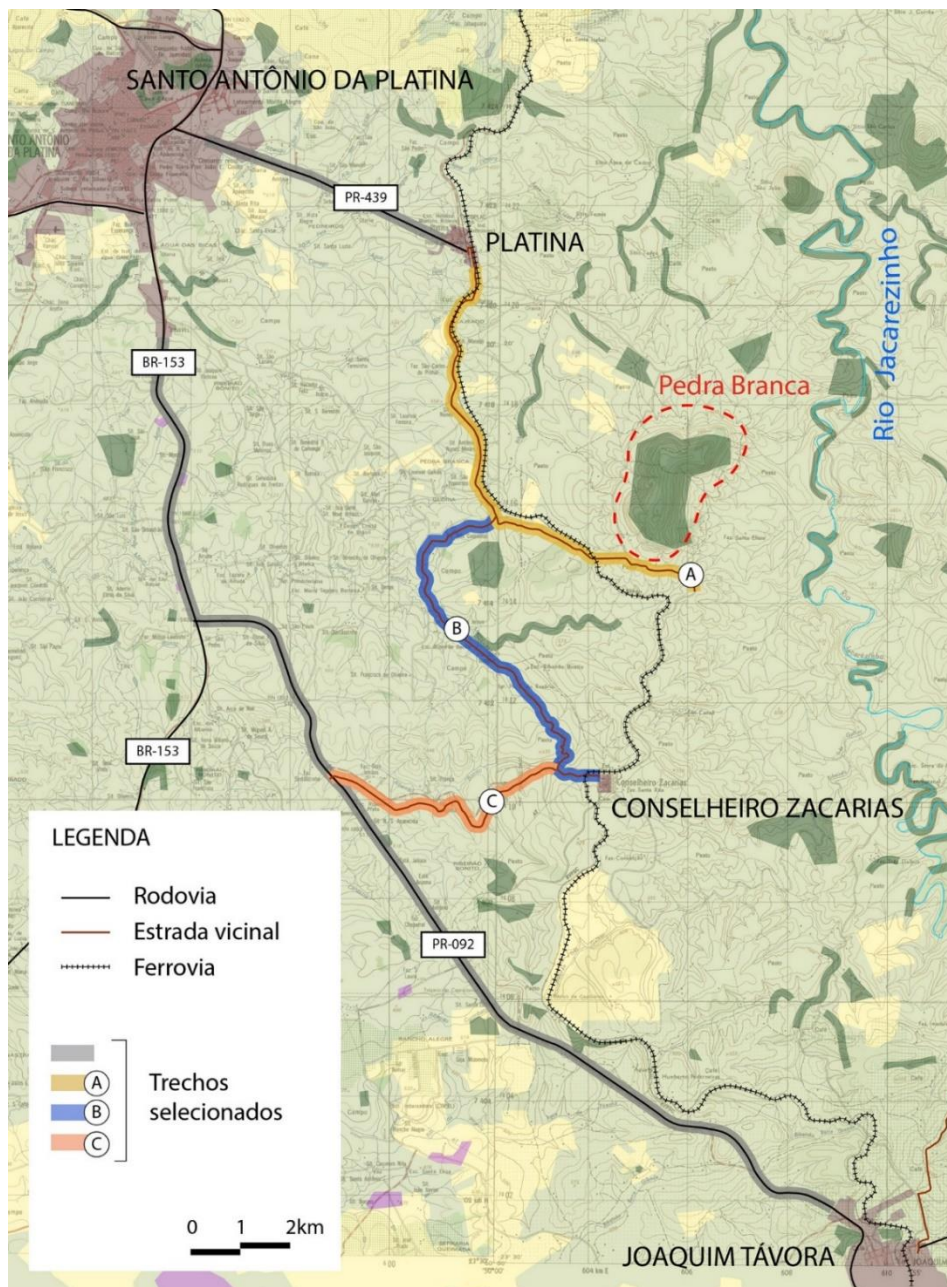
Mapa-base do entorno da Pedra Branca



**Nota.** Elaborado a partir de cartas topográficas (IBGE, 1992) atualizado por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

**Figura 27**

*Mapa de localização das estradas selecionadas*



**Nota.** Elaborado a partir de cartas topográficas (IBGE, 1992) complementado por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

### 6.3 INVENTÁRIO CÊNICO

O inventário cênico trata da identificação dos trechos da estrada em que há vista da Pedra Branca (mapa na Figura 28). Tem como base o levantamento de campo realizado em junho de 2023.

**Figura 28**

*Localização dos trechos de visibilidade da Pedra Branca*

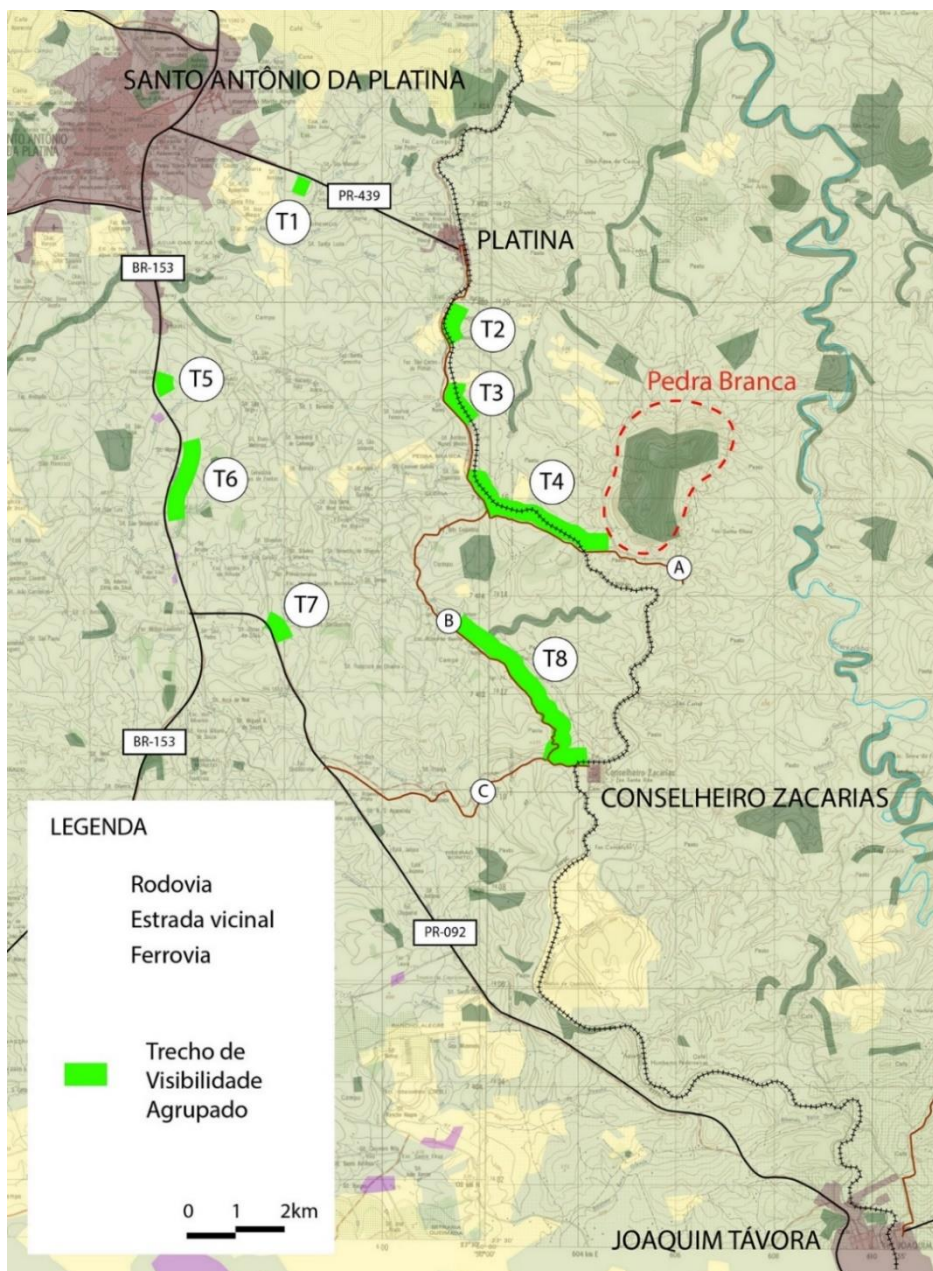


**Nota.** Elaborado a partir de cartas topográficas (IBGE, 1992) complementado por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

Os trechos de vistas foram agrupados em trechos maiores, para fins de análise (Figura 29). Trechos de vistas muito restritas ou curtos foram descartados. Cada trecho agrupado possui ao menos um ponto de vista, representado por uma fotografia panorâmica resultado de montagem de diversas fotos.

**Figura 29**

*Mapa de trechos de visibilidade agrupados*










**Nota.** Elaborado a partir de cartas topográficas (IBGE, 1992) complementado por imagens de satélite (Google Maps, 2023).





#### 6.4 AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS





Os pontos foram avaliados de acordo com os critérios pré-estabelecidos (Parte I, item 3.2). Seguem descritos na Tabela 3 abaixo.

**Tabela 3***Avaliação cênica dos pontos – Pedra Branca*

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
PR-439	T1	1.01	 (1)	3	3	2	3	2	1	2	1	25	C
Estrada Vicinal A	T2	2.01		3	3	2	3	3	2	2	1	27	B
	T3	3.01		3	3	3	3	3	2	2	1	29	B

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
	T4	4.01		3	3	3	3	3	3	2	2	31	A
		4.02		3	3	3	3	3	2	1	1	28	B
		4.03		3	3	3	3	2	3	2	2	30	A
	T5	5.01		3	3	2	3	2	2	1	1	25	C

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
	T6	6.01		2	3	2	3	2	2	2	1	24	C
	T7	7.01		3	3	3	3	2	2	3	2	30	A
Estrada Vicinal B	T8	8.01		3	3	3	3	3	3	1	1	29	B
		8.02		3	3	3	3	3	3	1	1	29	B

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
		8.03		3	3	3	3	3	3	1	2	30	A
		8.04		3	3	3	3	3	3	2	2	31	A
		8.05		3	3	3	3	3	2	2	2	30	A
		8.06		3	3	3	3	2	3	1	2	29	B

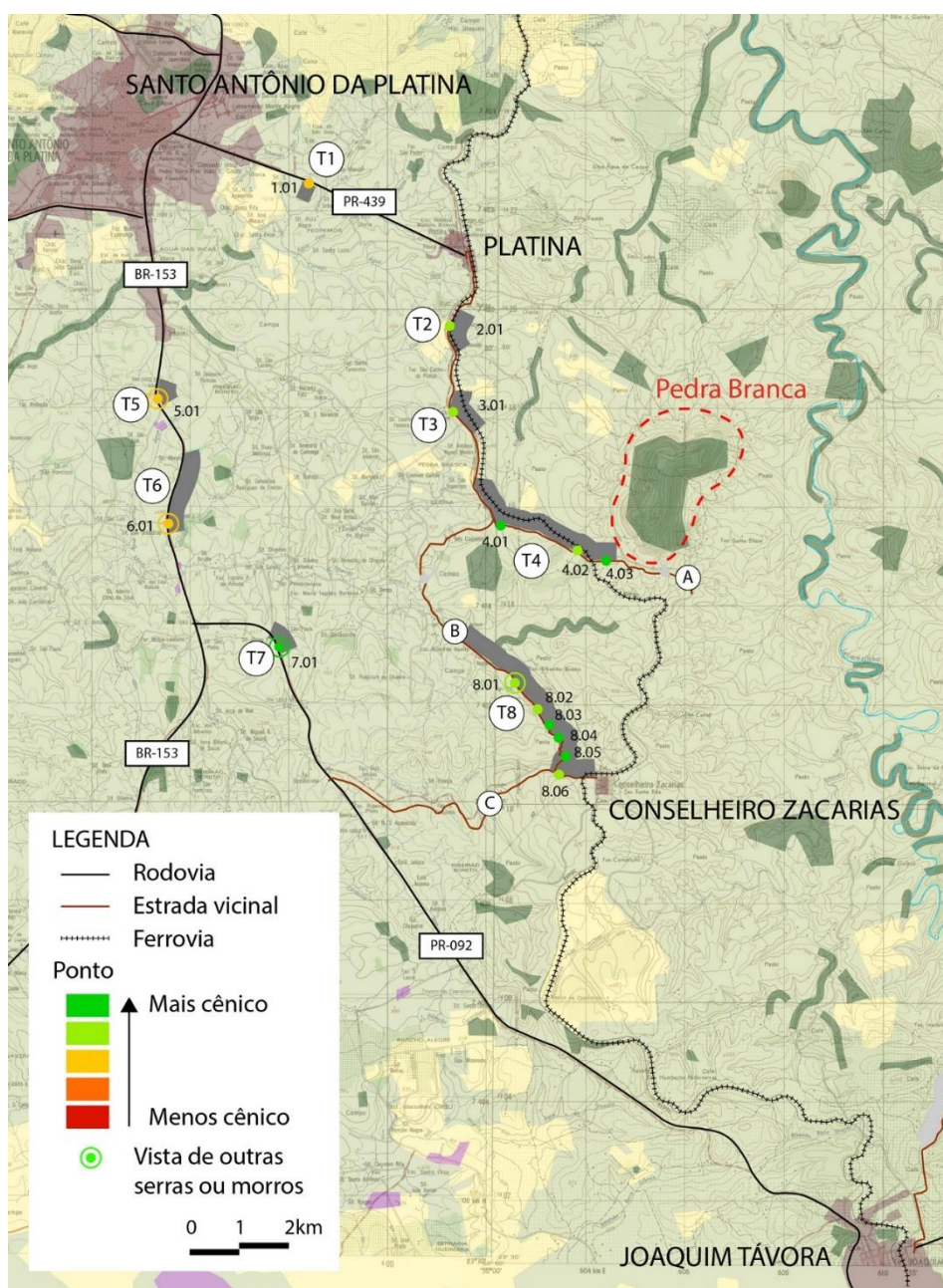
**Nota.** Valores estabelecidos em escala de 1 (mais baixa) a 3 (mais alta) a cada critério. Peso 2 atribuído aos três primeiros critérios, aplicado à soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa). Fotografia (1) Google Street View (2023). Recuperado em 19 out. 2023 de <https://maps.app.goo.gl/XXPob5S8hpqGKquFA>

## 6.5 GRADAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA

A partir da pontuação verificada em cada ponto, foram empregados os critérios de gradação para definição das classes de qualidade cênica. As classes estão indicadas na coluna da direita da Tabela 3. O mapa da Figura 30 indica a classificação de cada ponto, através da escala de cores.

**Figura 30**

*Mapa de classificação dos pontos avaliados*



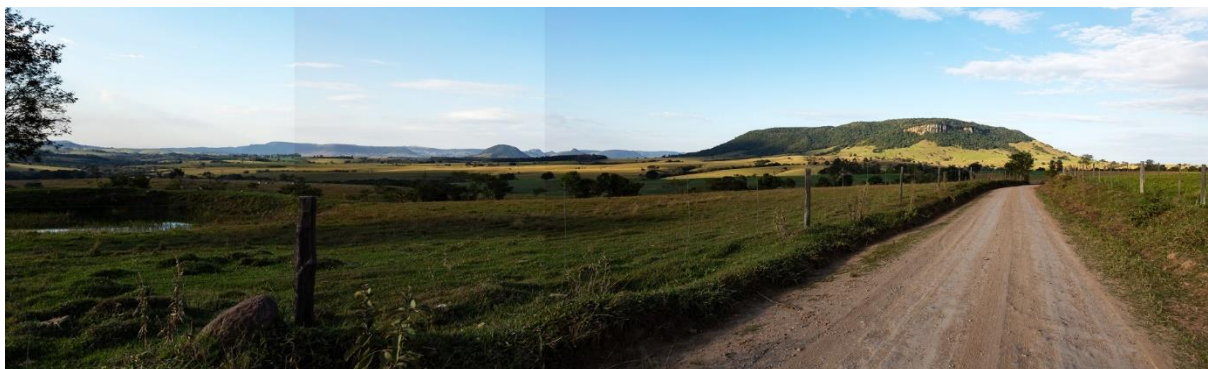
**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 6.6 IMAGENS DAS VISTAS

A fim de ilustrar a análise realizada, destacamos alguns dos pontos bem avaliados na Figura 31, Figura 32 e Figura 33.

### Figura 31

*Vista do ponto 4.01. Estrada de Platina a Pedra Branca (estrada vicinal A)*



**Nota.** Vista de serra ao fundo (Serra da Pedra Rajada) acrescenta interesse à vista.

### Figura 32

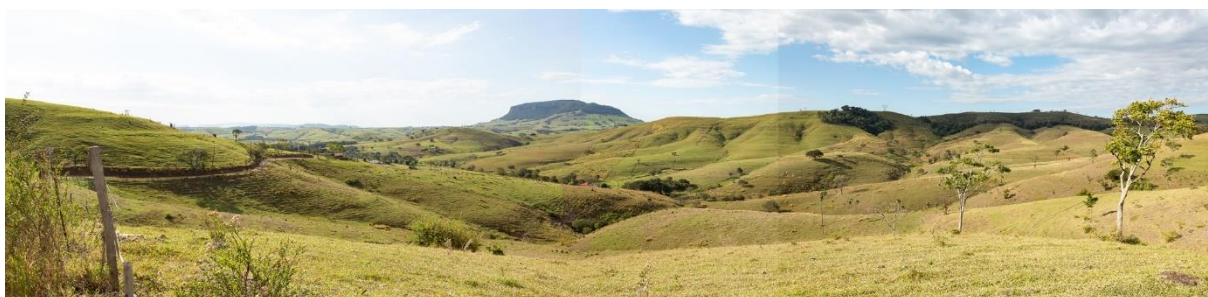
*Vista do ponto 8.03. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias (estrada vicinal B)*



**Nota.** Identificação de arborização funcional, estrada e assentamento de sede de sítio são possíveis na ampla vista.

### Figura 33

*Vista do ponto 8.05. Estrada de Platina a Conselheiro Zacarias (estrada vicinal B)*



**Nota.** Visão do relevo, identificação de estrada, demarcações de limites, sedes de sítios. Vista ampla do vale com a Pedra Branca ao fundo.

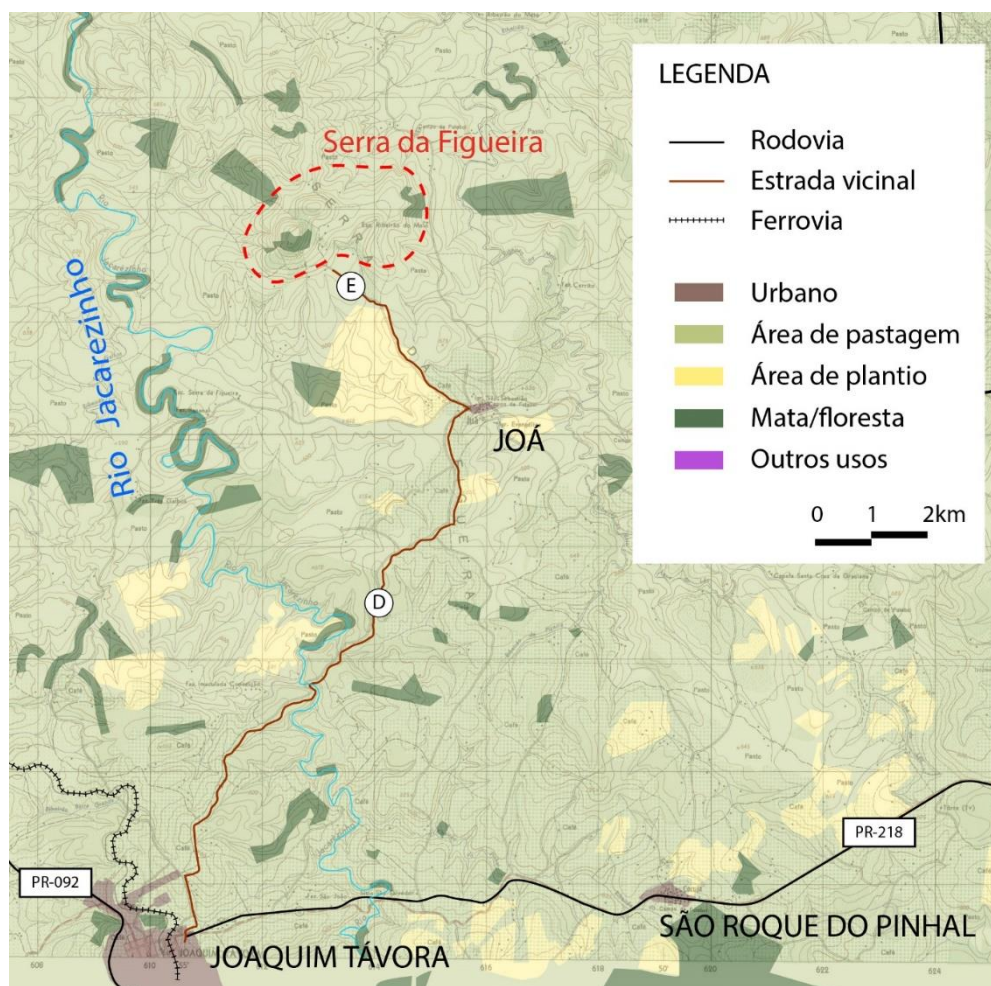
## 7 ANÁLISE: SERRA DA FIGUEIRA

### 7.1 MAPA-BASE

A reunião de informações para montagem do mapa-base para o levantamento da Serra da Figueira foi similar ao processo empregado na Pedra Branca. Foram utilizadas cartas topográficas na escala 1:50.000 do IBGE (1992) atualizadas e complementadas por dados de imagens de satélite (Google Maps, 2023) – Figura 34.

#### Figura 34

Mapa-base, Serra da Figueira



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

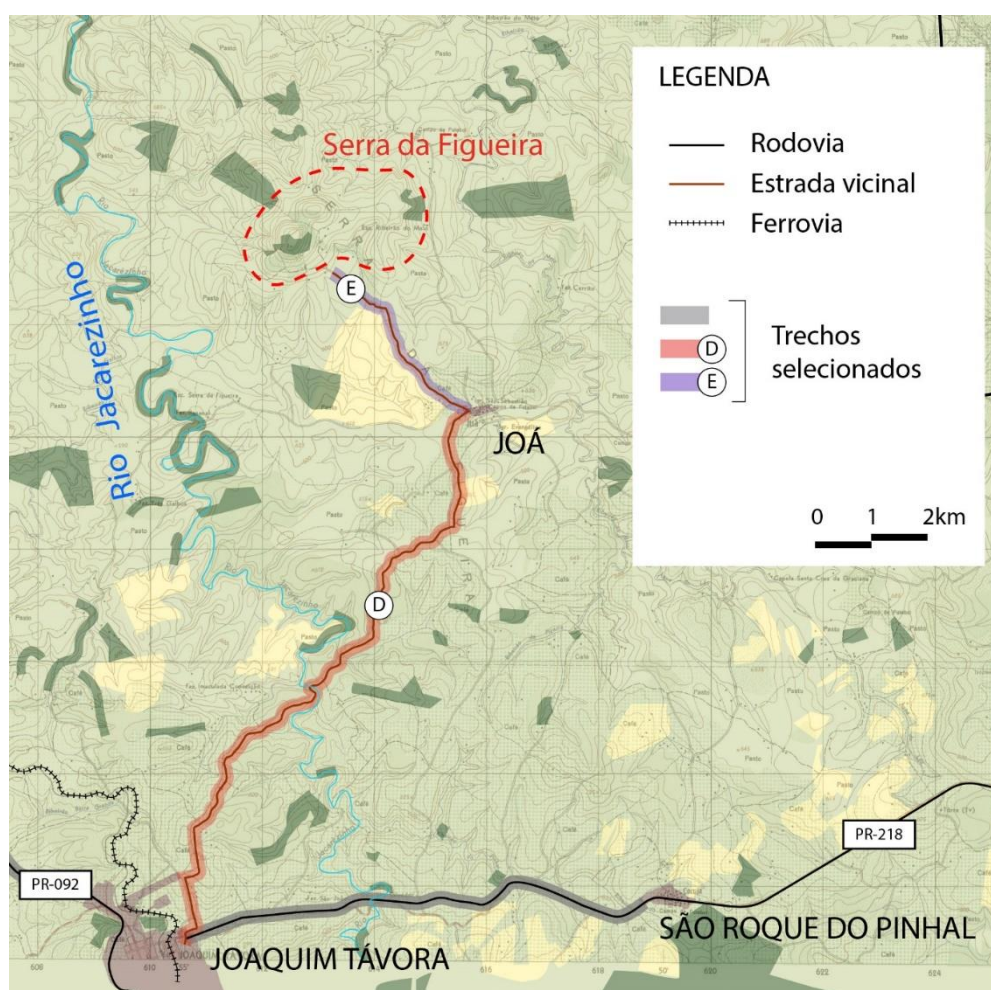
### 7.2 SELEÇÃO DAS ESTRADAS

As estradas selecionadas seguiram como referência (Figura 35):

- Principais rodovias próximas: PR-092, entre a BR-153 e Joaquim Távora; PR-218, entre Joaquim Távora e São Roque do Pinhal
- Estradas de acesso ao povoado de Joá, próximo à Serra da Figueira: estrada de Joaquim Távora a Joá (Estrada Vicinal D)
- Estrada de acesso à Serra da Figueira, partindo de Joá (Estrada Vicinal E).

**Figura 35**

*Mapa de localização das estradas selecionadas*



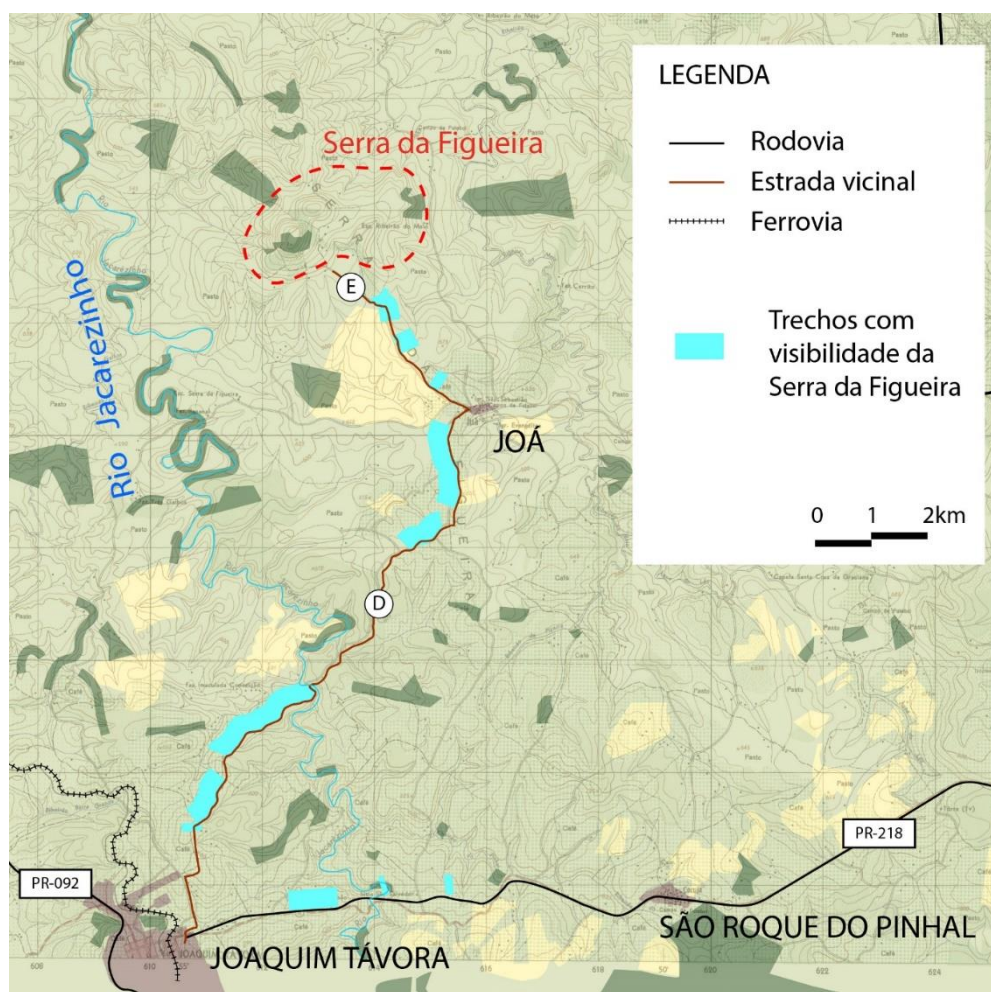
**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

### 7.3 INVENTÁRIO CÊNICO

A identificação dos trechos da estrada em que há vista da Serra da Figueira (mapa na Figura 36) tem como base o levantamento de campo realizado em junho de 2023.

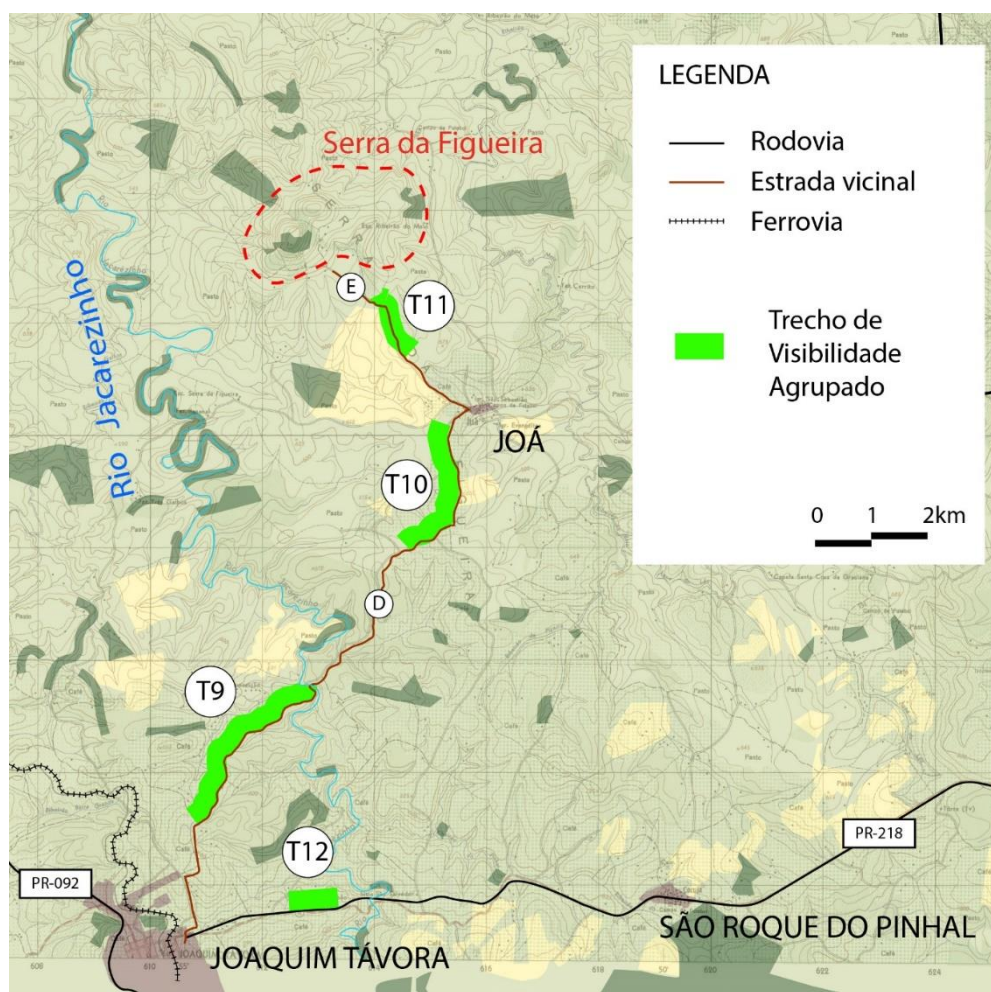
**Figura 36**

*Localização dos trechos de visibilidade da Serra da Figueira*



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

Os trechos foram agrupados em trechos maiores para fim de análise. Trechos muito curtos foram desconsiderados. O mapa dos trechos de visibilidade agrupados está demonstrado na Figura 37.




**Figura 37***Mapa de trechos de visibilidade agrupados*





**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).





#### 7.4 AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS

Os pontos foram avaliados de acordo com os critérios pré-estabelecidos (Parte I, item 3.2). A Tabela 4 abaixo apresenta a avaliação de cada ponto.

**Tabela 4***Avaliação cênica de pontos – Serra da Figueira*

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
Estrada Vicinal D	T9	9.01		3	3	3	3	3	2	3	1	30	A
		9.02		3	3	2	3	3	2	2	1	27	B
		9.03		3	3	2	3	2	3	2	1	27	B

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
		9.04		3	3	2	3	2	1	1	1	24	C
		9.05		2	2	2	3	2	1	1	1	20	D
Estrada Vicinal D	T10	10.01		3	3	3	3	3	1	2	1	28	B
		10.02		3	3	3	3	3	3	3	2	32	A

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
		10.03		3	3	2	3	2	2	2	2	27	B
		10.04		3	3	3	3	2	2	2	2	29	B
Estrada Vicinal E	T11	11.01		3	2	3	3	3	3	2	2	29	B
		11.02		3	3	3	3	3	3	2	3	32	A

Estrada	Trecho de Visibilidade Agrupado	Ponto	Foto	Cênicos (peso 2)			Outros (peso 1)					Total	Classe
				4. Pont. Focal	1. Amplitude	2. Profundidade	3. Padr. Trad.	5. Qual. Elem. Nat.	6. Qual. Elem. Edif.	7. Outr. Caract. Nat.	8. Outr. Elem. Edif.		
Rodovia PR-218	T12	12.01		3	3	3	3	3	3	2	1	30	A

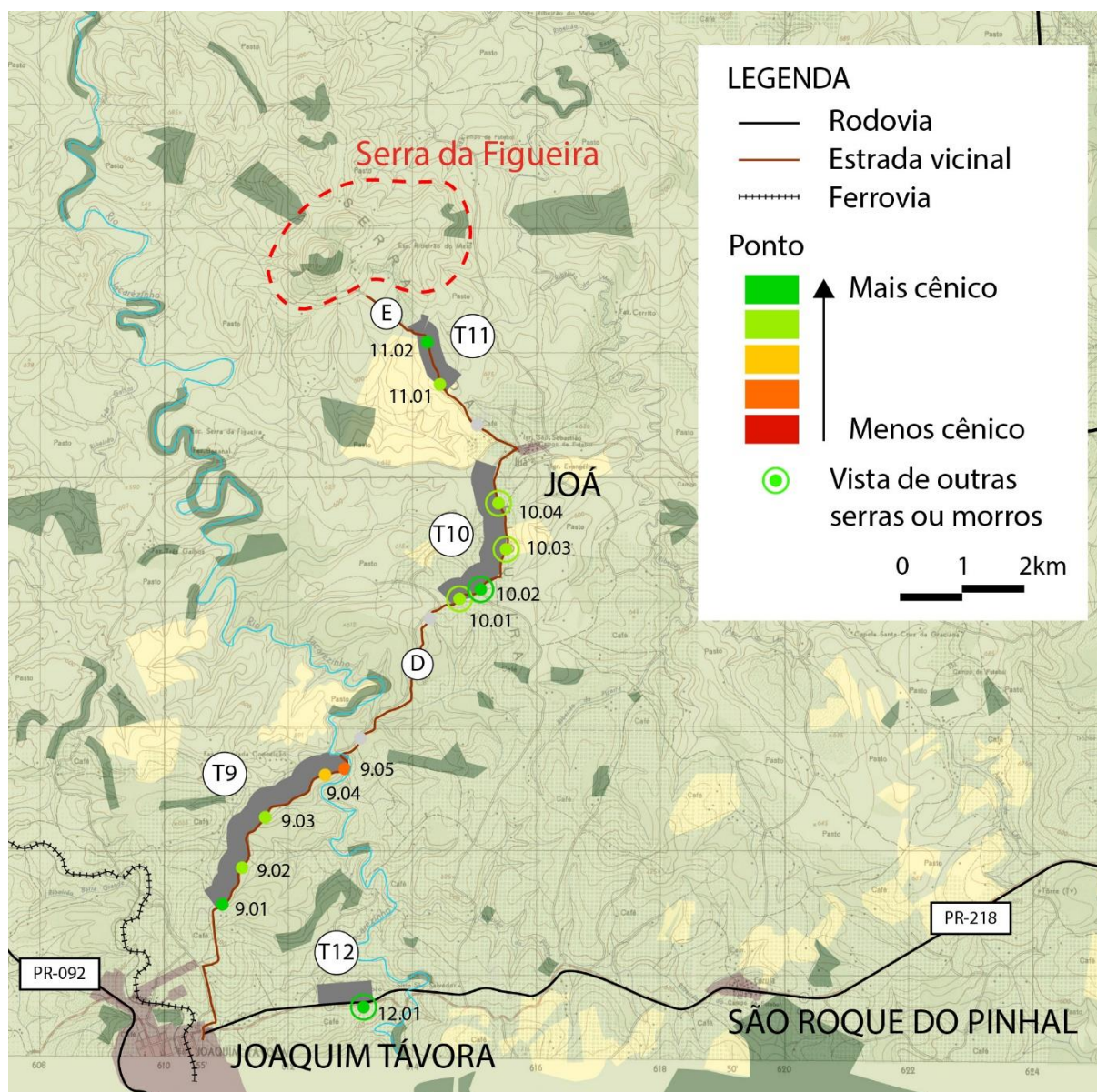
**Nota.** Valores estabelecidos em escala de 1 (mais baixa) a 3 (mais alta) a cada critério. Peso 2 atribuído aos três primeiros critérios, aplicado à soma (Total). Classes de A (mais alta) a E (mais baixa).

## 7.5 GRADAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA

O mapa da Figura 38 indica a classificação de cada ponto, através da escala de cores. As classes estão indicadas na coluna da direita da Tabela 4 acima.

**Figura 38**

*Mapa de classificação dos pontos avaliados*



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 7.6 IMAGENS DAS VISTAS

Do material levantado, destacamos algumas vistas de pontos bem avaliados – Figura 39, Figura 40 e Figura 41.

**Figura 39**

*Vista do ponto 9.01. Estrada de Joaquim Távora a Joá (estrada vicinal D)*



**Nota.** Pedra Branca e outras serras ao fundo constituem pano de fundo à vista ampla sobre áreas de pastagem, manchas de mata e pequenos núcleos de sedes de propriedades. Noção de profundidade elevada.

**Figura 40**

*Vista do ponto 10.02. Estrada de Joaquim Távora a Joá (estrada vicinal D)*



**Nota.** Vista da Pedra Branca e outras serras ao fundo, com área de plantio em primeiro plano. A depender do tipo de cultura plantada, pode gerar sazonalidade (indisponibilidade temporária) da vista.

**Figura 41**

*Vista do ponto 11.02. Estrada de Joá a Serra da Figueira (estrada vicinal E)*



**Nota.** Vista integral da Serra da Figueira, com proximidade que permite identificar detalhes. Caminhos tradicionais, sedes de sítios em arquitetura vernacular tradicional acrescentam interesse à vista.

## 8 POTENCIAL PARA ITINERÁRIO: PEDRA BRANCA E SERRA DA FIGUEIRA

A partir das vistas identificadas, elaboramos avaliação de possibilidades para constituição de itinerário que referencie a Pedra Branca e a Serra da Figueira. Foram verificadas duas possibilidades de abordagem: trajeto associado a antiga ferrovia, e trajeto associado a povoado rural do Norte Pioneiro.

### 8.1 POSSIBILIDADE 1: TRAJETO ASSOCIADO A ANTIGA FERROVIA

Com exceção das rodovias BR-153 e PR-092, as estradas analisadas com vistas da Pedra Branca estão vinculadas à antiga ferrovia que cruzava a região. Elas conectam povoados originados de estações ferroviárias, e em certos momentos os remanescentes da linha férrea ainda são visíveis a partir da estrada.

O Ramal do Paranapanema foi um ramal da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) que ligava o a linha-tronco à porção norte do Estado do Paraná. Foi construído entre os anos 1912 e 1937 (Kroetz, 1985, p. 82; Giesbrecht, 2023), de Jaguariaíva à estação Marques dos Reis, na divisa com São Paulo. Segundo Kroetz (1985, pp. 121s), seu objetivo era atender o “centro agrícola de grande atividade” e conectar “outros já fortemente impulsionados”, contribuindo para o desenvolvimento da cafeicultura na região. O ramal foi definitivamente desativado por volta dos anos 2000 (Giesbrecht, 2023).

Os povoados de Platina e Conselheiro Zacarias se estabeleceram em função das estações de trem ali sediadas. A estação de Conselheiro Zacarias foi demolida, enquanto a de Platina foi preservada e atualmente abriga espaço cultural.

A estrada vicinal analisada (A) segue paralela à antiga linha férrea, cruzando-a em alguns pontos. Pode-se imaginar, de certa forma, que as vistas cênicas identificadas hoje eram próximas daquelas que os passageiros tinham a partir das janelas dos vagões do trem. Havia, provavelmente, importante papel de localização e identidade exercido pelas serras e morros. Boa parte do deslocamento de pessoas era feito pelas ferrovias. Ainda que a ocupação atual ao redor da estação de Platina tenha bloqueado quase toda a vista que se tinha da Serra da Pedra Branca a partir da plataforma (Figura 42), é possível imaginar que ela tenha sido pano de fundo para inúmeras chegadas e partidas. O último trem regular de passageiros circulou em 1979 (Giesbrecht, 2023).

### Figura 42

*Estação de trem de Platina. Vista do edifício e da plataforma de embarque*

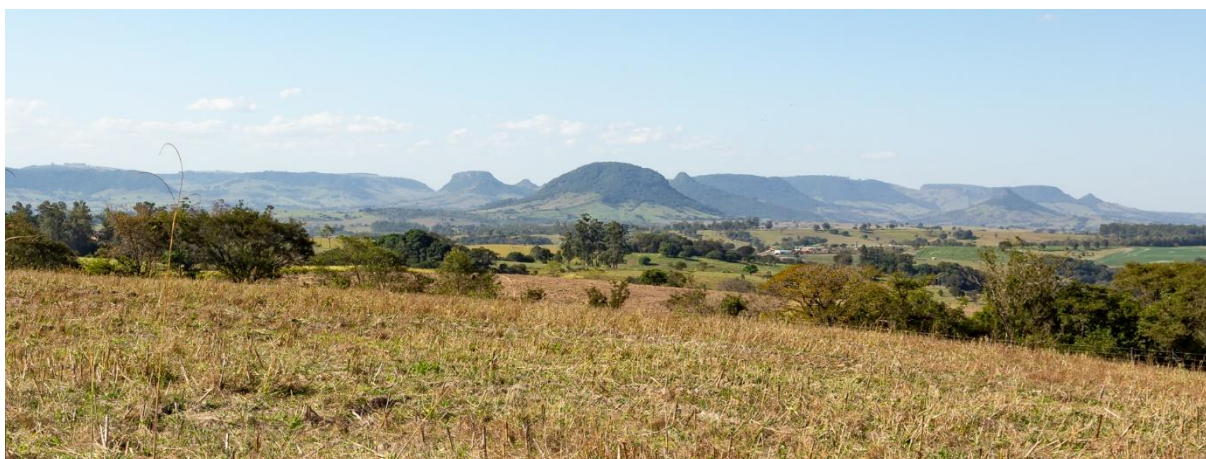


**Nota.** Estação inaugurada em 1927, originalmente em edificação em madeira (Giesbrecht, 2018). Era a estação mais próxima da cidade de Santo Antônio da Platina. Na imagem da direita, ao fundo, percebe-se a linha de cume da Pedra Branca, parcialmente obstruída pelas edificações recentes.

A estrada que liga Santo Antônio da Platina a Platina representa o caminho que se fazia para a estação de trem. Um itinerário pode abranger este caminho, além dos trechos das estradas vicinais A e B. Boa parte da estrada A permite visualização da Serra da Pedra Branca, da Serra da Pedra Rajada e dos vales próximos (Figura 43).

### Figura 43

*Serra da Pedra Rajada e Serra da Catinga*



**Nota.** Vista a partir da estrada de Platina a Conselheiro Zacarias (estrada vicinal A). Diversas formações em morros e serras se sucedem em direção ao horizonte.

A estrada B leva ao povoado de Conselheiro Zacarias. Em sua extremidade sul, há o reencontro com a ferrovia, que segue paralela à estrada de acesso ao povoado (Figura 44).

**Figura 44**

*Estrada e linha férrea na chegada a Conselheiro Zacarias*



**Nota.** Os caminhos seguem paralelos na reta que representa a chegada ao povoado de Conselheiro Zacarias. A estação ferroviária, hoje demolida, situava-se nas proximidades deste local.

## 8.2 POSSIBILIDADE 2: TRAJETO ASSOCIADO A POVOADO RURAL

A colonização da região ocorreu com o estabelecimento de uma série de povoados de apoio à ocupação rural. Estes povoados eram estabelecidos em pontos estratégicos do território, com proximidade de recursos e facilidade de acesso.

O povoado de Joá estabeleceu-se no início do século XX. Já é mencionado no *Mappa Geral do Estado do Paraná* de 1922 (Yamaki & Cabrera, 2017, p. 4). Situa-se no município de Joaquim Távora, cuja cidade-sede desenvolveu-se ao redor da estação de trem do Ramal do Paranapanema inaugurada em 1923 (Figura 45).

**Figura 45**

*Estação ferroviária de Joaquim Távora (originalmente Affonso Camargo)*



**Nota.** Inaugurado em 1923, o prédio original foi destruído por um incêndio em 2013. A reconstrução data de 2016 (Giesbrecht, 2022). Estação possui valor cultural e histórico para a cidade de Joaquim Távora.

Em Joá, a igreja e a praça configuram elemento central no estabelecimento linear do assentamento, ao longo da via principal (Yamaki & Cabrera, 2017, p. 6) – Figura 46. Percebe-se a importância do salão paroquial – aberto para a área lateral da igreja – na vida social e comunitária. A disposição das edificações comerciais sobre o alinhamento predial da rua principal, algumas ainda na arquitetura tradicional em madeira no sistema tábuas/mata-junta, exibe traços históricos presentes na origem e na conformação das cidades da região (Figura 47).

**Figura 46**

*Igreja de Joá vista a partir da praça e da rua principal*



**Nota.** Igreja implantada em frente à praça, que se situa na rua principal. Na imagem da direita, ao fundo, o salão paroquial se abre para a rua principal e para a área lateral da igreja.

### Figura 47

#### *Rua principal de Joá*



**Nota.** Praça localizada na rua principal. Em frente, edificações em madeira no sistema tábua e mata-junta possuem uso comercial.

A estrada que liga Joaquim Távora a Joá possui diversos trechos com boa visualização da Serra da Figueira, bem como pontos de visualização da Serra da Pedra Branca à distância. Na chegada a Joá, um trecho da estrada é pavimentado em pedras irregulares, calçamento artesanal bastante difundido em diversas áreas do Norte Pioneiro. A estrada vicinal D contempla vistas neste ponto, algumas das quais representadas em pinturas e fotografias publicadas na internet.

A partir de Joá, a estrada que leva à Serra da Figueira (vicinal E) tem início ao lado do cemitério do povoado. O trecho final apresenta vista bastante próxima da Serra, que se apresenta subitamente após uma descida ou uma curva. Próximo à ponte que cruza o córrego, existe um pequeno oratório de beira-de-estrada (Figura 48).

### Figura 48

#### *Estrada de Joá para a Serra da Figueira*



**Nota.** Bifurcação da estrada em direção à Serra da Figueira, no cemitério do povoado. À direita, pequeno oratório de beira-de-estrada.

**PARTE II**  
PAISAGEM CÊNICA E ROADScape

## 9 PAISAGEM CÊNICA E ROADSCAPE: MORROS E SERRAS

Esta parte do estudo apresenta a análise feita em relação aos três morros selecionados: Morro do Bim, Três Marias e Morro do Gavião. A abordagem desta análise teve como base o trabalho efetuado na Pedra Branca e Serra da Figueira, adaptando o método para contemplar o conjunto de vistas a partir da estrada – o *roadscape*.

Na Parte I, o registro das vistas das serras foi feito por fotografias panorâmicas, tendo a serra como elemento. Este levantamento não considerou as vistas do outro lado da estrada, a partir daquele mesmo ponto.

Na abordagem representada nesta Parte II, pontos representativos dos trechos de visibilidade dos morros foram registrados com fotografias em três vistas: frontal, e cada lado da estrada. Foi padronizado o enquadramento na proporção 2:3, com distância focal em torno de 35mm. Desta forma, é possível também comparar as imagens em escala aproximada, tanto no mesmo ponto quanto entre pontos diferentes.

## 10 ANÁLISE: MORRO DO BIM

### 10.1 MAPA-BASE E SELEÇÃO DAS ESTRADAS

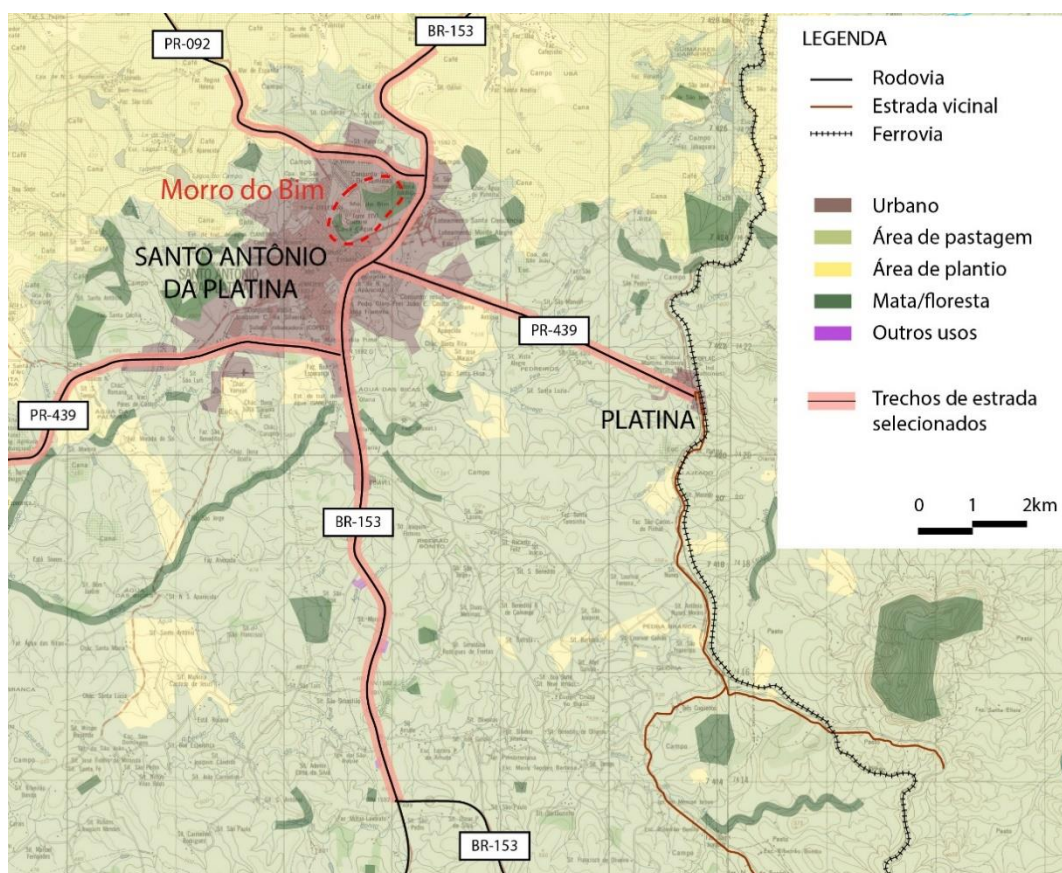
O levantamento do Morro do Bim teve como base o mapa as cartas topográficas na escala 1:50.000 (IBGE, 1992), atualizadas e complementadas por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

Foram selecionadas para a análise as principais estradas de acesso à cidade de Santo Antônio da Platina (Figura 49). Este critério foi escolhido em razão da localização do Morro junto à cidade. Os trechos analisados foram:

- PR-439, entre a ponte sobre o Rio das Cinzas e a BR-153;
- Estrada de Santo Antônio da Platina a Platina;
- BR-153, entre o acesso a Jacarezinho e o entroncamento com a PR-092;
- PR-092, trecho entre Barra do Jacaré e Santo Antônio da Platina, já nas proximidades da cidade.

Figura 49

Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados



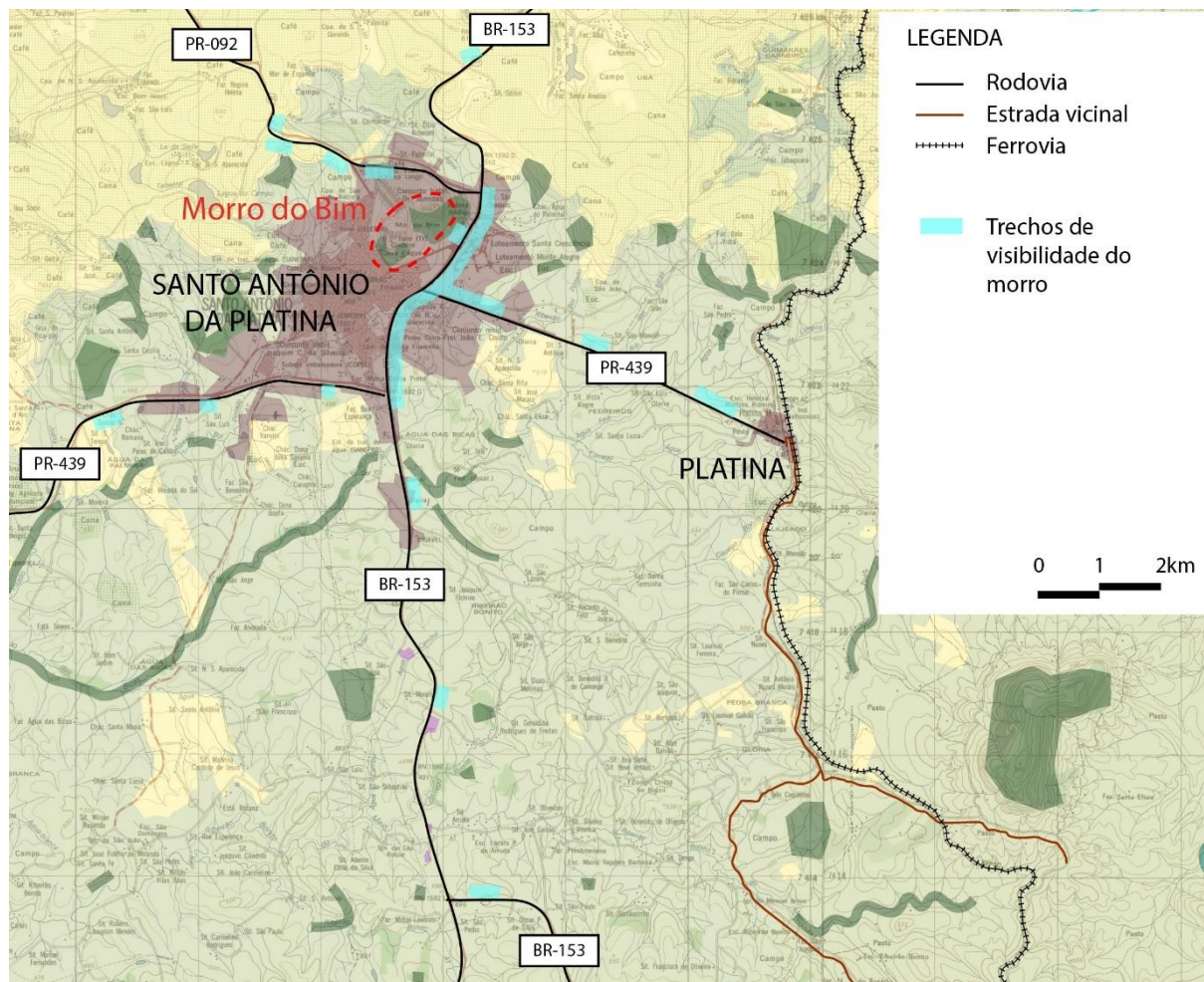
**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 10.2 INVENTÁRIO CÊNICO

Os trechos com visibilidade do Morro do Bim estão representados na Figura 50. Para cada trecho, ou conjunto de trechos próximos, foram escolhidos pontos para a análise do corredor. O inventário foi realizado por meio de levantamento de campo em setembro de 2023.

Figura 50

Localização dos trechos de visibilidade – Morro do Bim



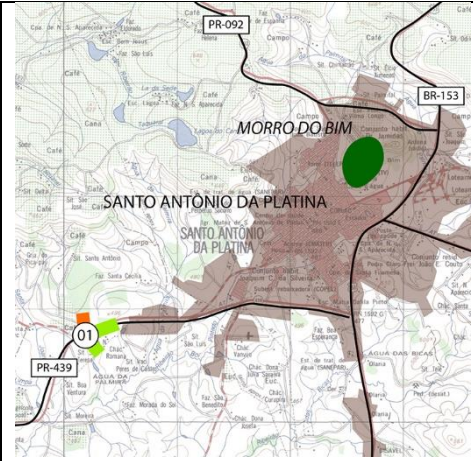



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

### 10.3 AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS

A avaliação cênica foi elaborada em quadros, contendo imagens das vistas de cada ponto e a avaliação de cada critério. Três destes pontos estão apresentados na Tabela 5. O restante segue no Apêndice A.

Tabela 5

Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03

		Ponto de visualização		
		Vista <b>BIM-01 ESQ</b>	Vista <b>BIM-01 FRE</b>	Vista <b>BIM-01 DIR</b>
		Pontuação <b>19</b>	Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>29</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>B</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		2	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	2	2
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		1	3	3
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	1	1
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>29</b>	<b>29</b>

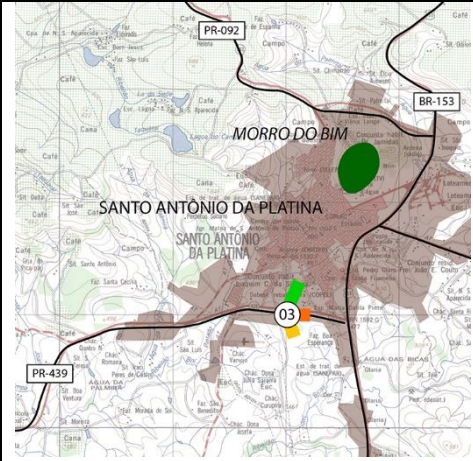



/continua

/continuação da Tabela 5

		Ponto de visualização		<b>BIM-02</b>
		Vista <b>BIM-02 ESQ</b>	Vista <b>BIM-02 FRE</b>	Vista <b>BIM-02 DIR</b>
		Pontuação <b>23</b>	Pontuação <b>25</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>C</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>25</b>	<b>23</b>

/continua

/continuação da Tabela 5

		Ponto de visualização		
		Vista <b>BIM-03 ESQ</b>	Vista <b>BIM-03 FRE</b>	Vista <b>BIM-03 DIR</b>
		Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>17</b>	Pontuação <b>21</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>D</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>17</b>	<b>21</b>

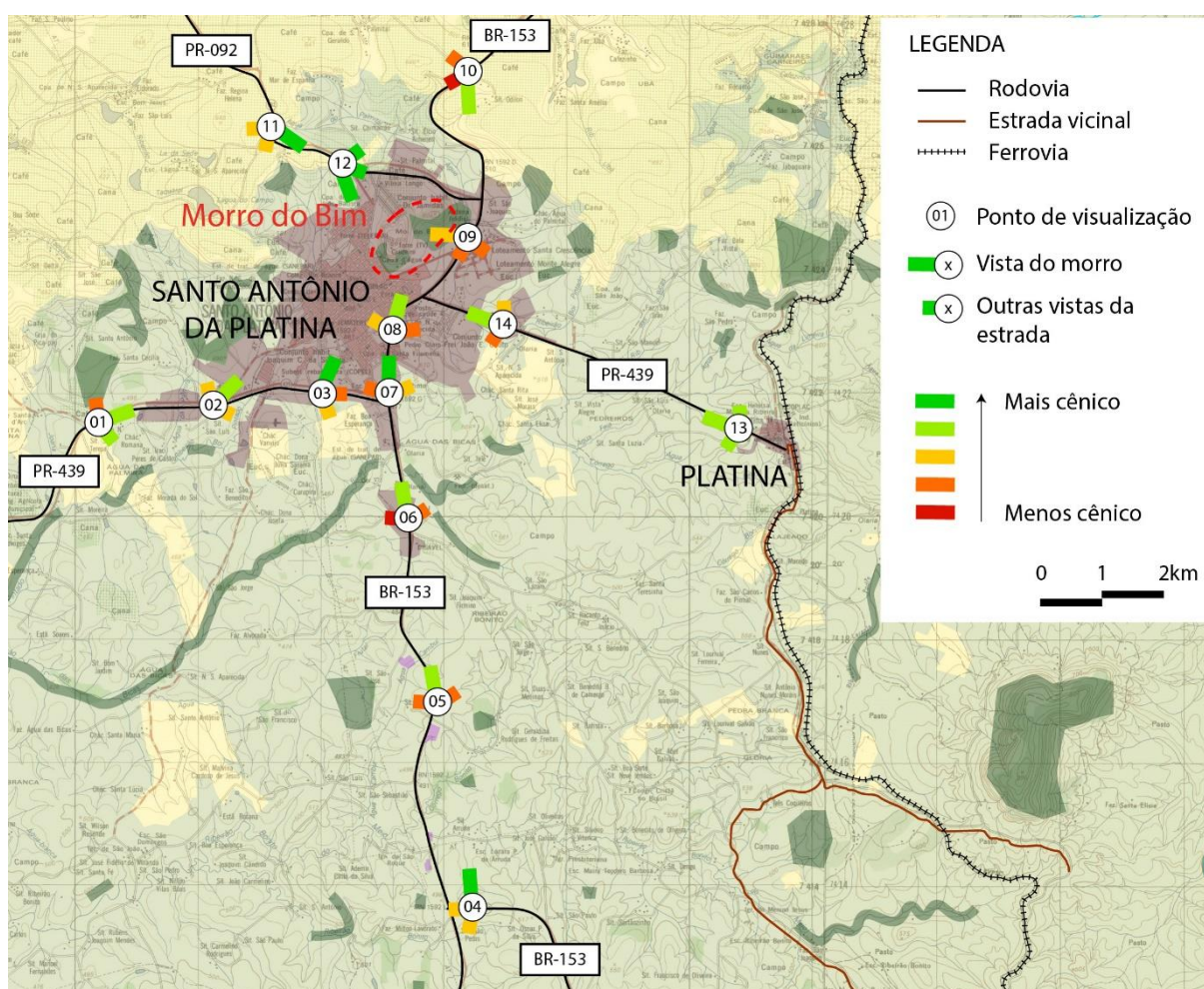
**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa). Demais pontos da avaliação (04 a 14) estão no Apêndice A.

## 10.4 CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA

De acordo com a avaliação realizada, o mapa da Figura 51 apresenta a classe de cada vista, em cada ponto selecionado. A cor do segmento indica a classe obtida pela vista naquela direção. O segmento mais alongado indica a vista onde o Morro do Bim é visível.

**Figura 51**

*Classificação das vistas a partir dos pontos – Morro do Bim*



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 10.5 IMAGENS DAS VISTAS

Abaixo, seguem imagens de vistas do Morro do Bim que obtiveram boa avaliação – Figura 52, Figura 53, Figura 54, Figura 55, Figura 56 e Figura 57.

**Figura 52**

*Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-439 – cidade de Santo Antônio da Platina*



**Nota.** Contraste da cidade com o morro próximo. Um dos poucos pontos desta estrada em que a vista do morro não foi obstruída pelas edificações.

**Figura 53**

*Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-092 vindo de Joaquim Távora (acesso à BR-153)*



**Nota.** Perfil do morro se destaca em relação à serra ao fundo. No plano intermediário, manchas de matas se intercalam com pastagem. Grupos edificados de sedes de fazendas também são visíveis.

**Figura 54**

*Morro do Bim. Vista da Rodovia BR-153, cidade de Santo Antônio da Platina*



**Nota.** Vista da chegada à cidade vindo pelo sul, via BR-153. O contraste entre cidade e morro próximo é impactante, bem como a proximidade do morro no horizonte.

**Figura 55**

*Morro do Bim. Vista da Rodovia PR-092, vindo de Barra do Jacaré*



**Nota.** Serras vão se sucedendo à distância, atrás do Bim. Dentre elas, Pedra Branca e Serra da Figueira.

**Figura 56**

*Morro do Bim. Vista da Estrada Platina-Santo Antônio da Platina, na chegada à cidade*



**Nota.** Morro do Bim está presente em todo o trecho final da estrada. O caminho representava o trajeto entre a estação ferroviária de Platina e a cidade.

**Figura 57**

*Morro do Bim. Vista da estrada Platina-Santo Antônio da Platina, a partir da saída do povoado*



**Nota.** Este caminho representava o trajeto entre a estação ferroviária e a cidade. Morro do Bim ao longe indica a localização de Santo Antônio da Platina.

## 11 ANÁLISE: TRÊS MARIAS

### 11.1 MAPA-BASE E SELEÇÃO DE ESTRADAS

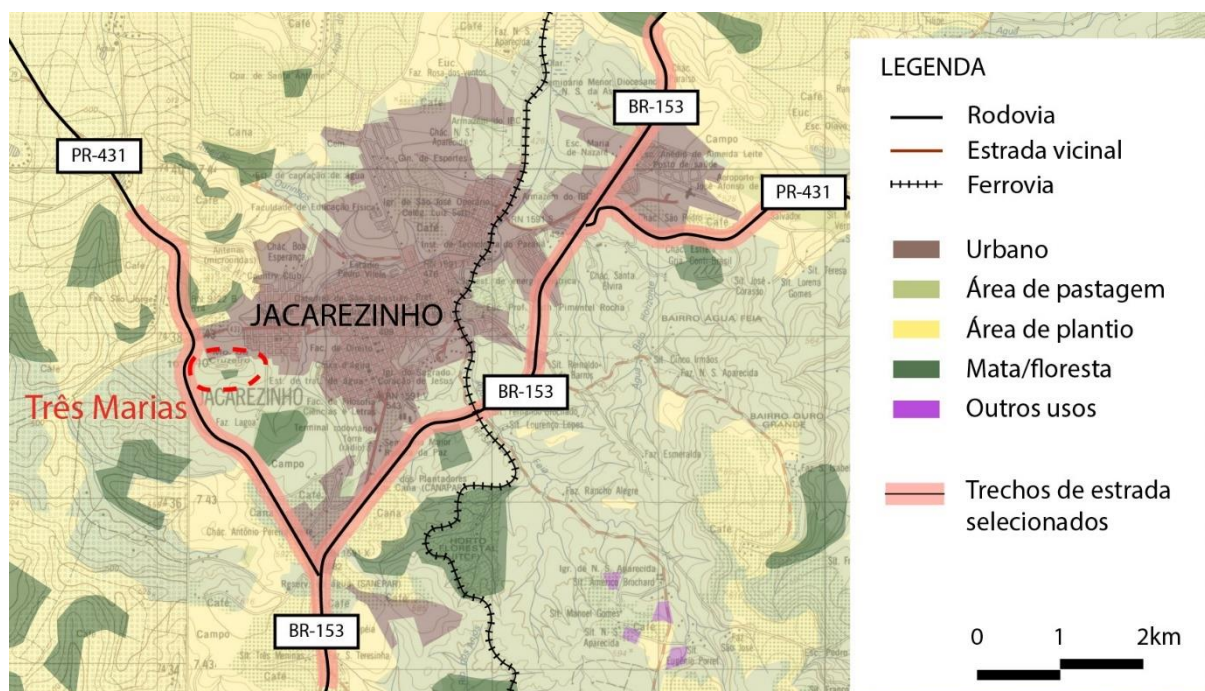
O levantamento do Três Marias teve como base o mapa as cartas topográficas na escala 1:50.000 (IBGE, 1992), atualizadas e complementadas por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

Considerando a localização do Três Marias no limite da cidade de Jacarezinho, as estradas selecionadas para a análise foram os acessos à cidade (Figura 58). O morro é pequeno, visível apenas nas proximidades da área urbana. Os trechos analisados foram:

- BR-153, no trecho urbano;
- PR-431, entre Cambará e Jacarezinho, entre as proximidades do acesso à cidade e o entroncamento com a BR-153;
- PR-431, entre Ribeirão Claro e Jacarezinho, nas proximidades do acesso à BR-153.

**Figura 58**

*Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados*



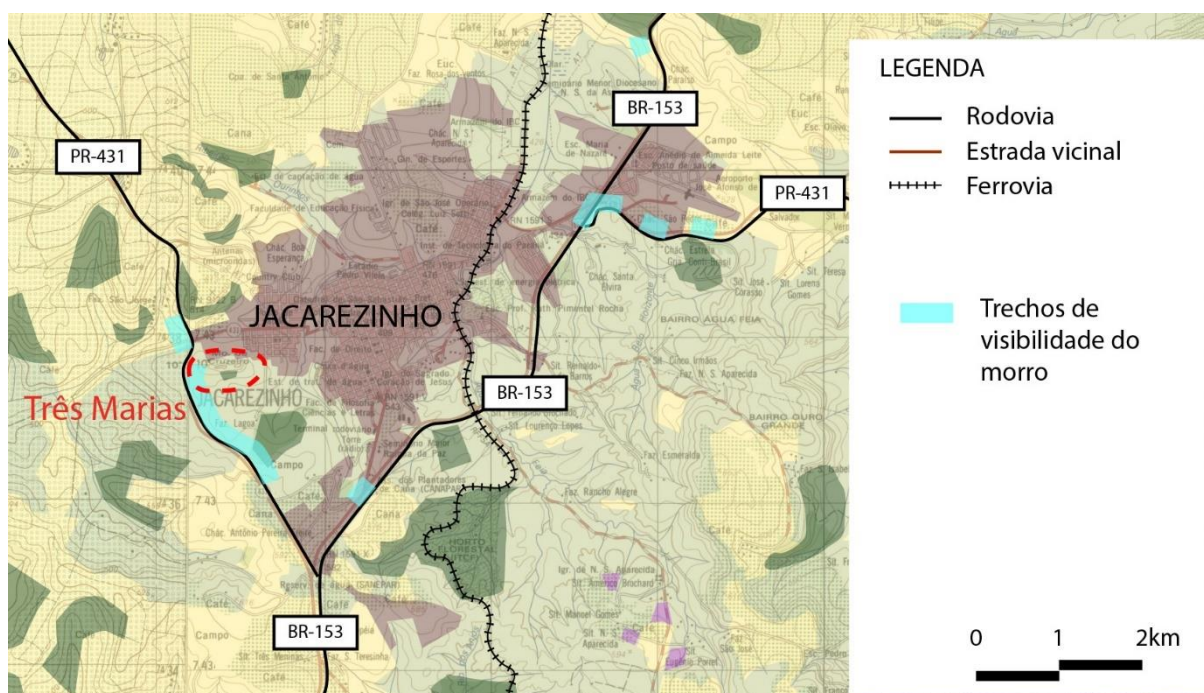
**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 11.2 INVENTÁRIO CÊNICO

Os trechos com visibilidade do Três Marias estão representados na Figura 59. Para cada trecho, foram escolhidos pontos para a análise do corredor. O inventário foi realizado por meio de levantamento de campo em setembro de 2023.

**Figura 59**

*Localização dos trechos de visibilidade – Três Marias*



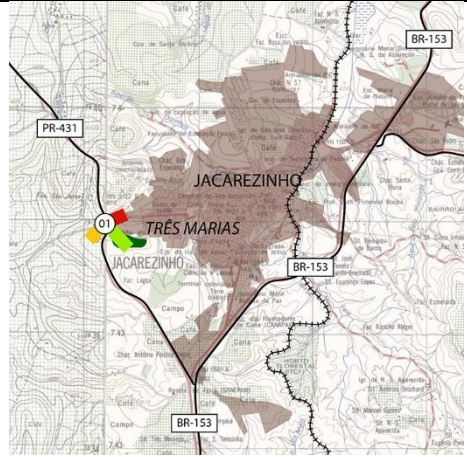



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 11.3 AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS

A avaliação cênica foi elaborada em quadros, contendo imagens das vistas de cada ponto e a avaliação de cada critério. A Tabela 6 abaixo apresenta o resumo de três dos pontos – o restante encontra-se no Apêndice B deste trabalho.




Tabela 6

Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03

		Ponto de visualização		TMA-01
		Vista <b>TMA-01 ESQ</b>	Vista <b>TMA-01 FRE</b>	Vista <b>TMA-01 DIR</b>
		Pontuação <b>12</b>	Pontuação <b>25</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>E</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1. Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2. Amplitude</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3. Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4. Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>5. Qual. Elem. Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6. Qual. Elem. Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7. Outras Caract. Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>8. Outros Elem. Edif.</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>25</b>	<b>23</b>




/continua

/continuação da Tabela 6

		Ponto de visualização		TMA-02
		Vista <b>TMA-02 ESQ</b>	Vista <b>TMA-02 FRE</b>	Vista <b>TMA-02 DIR</b>
		Pontuação <b>18</b>	Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>30</b>	<b>23</b>

/continua

/continuação da Tabela 6

		Ponto de visualização		TMA-03
		Vista <b>TMA-03 ESQ</b>	Vista <b>TMA-03 FRE</b>	Vista <b>TMA-03 DIR</b>
		Pontuação <b>25</b>	Pontuação <b>17</b>	Pontuação <b>12</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>	Classe <b>E</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
4.Padrões Tradicionais	<b>Peso 1</b>	2	2	2
5.Qual.Elem.Nat.		2	1	1
6.Qual.Elem.Edif.		2	1	1
7.Outras Caract.Nat.		2	1	1
8.Outros Elem.Edif.		1	2	1
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>17</b>	<b>12</b>

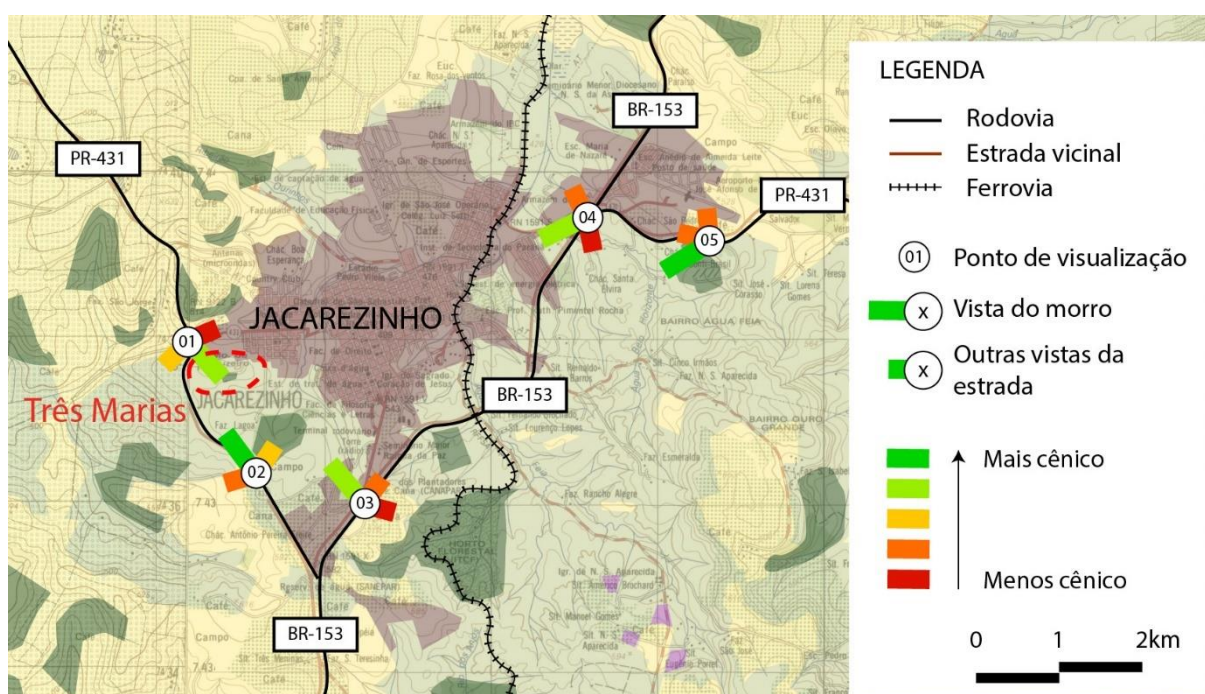
**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa). Demais pontos da avaliação (04 e 05) estão no Apêndice B.

## 11.4 CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA

De acordo com a avaliação realizada, o mapa da Figura 60 apresenta a classe de cada vista, em cada ponto selecionado. A cor do segmento indica a classe obtida pela vista naquela direção. O segmento mais alongado indica a vista onde o Três Marias é visível.

**Figura 60**

*Classificação das vistas a partir dos pontos – Três Marias*



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 11.5 IMAGENS DAS VISTAS

Seguem imagens de vistas do Três Marias com boa avaliação (Figura 61, Figura 62, Figura 63, Figura 64).

**Figura 61**

*Três Marias. Vista da PR-431, trevo de acesso à cidade*



**Nota.** Neste ponto, o Três Marias constitui marco de acesso à cidade. Estrada representa ligação à cidade de Cambará, de importância histórica no processo de colonização.

**Figura 62**

*Três Marias. Vista da PR-431, contornando a cidade de Jacarezinho*



**Nota.** Deste ponto, tem-se a vista da propriedade rural em que se situa o Três Marias, com a cidade próxima (à direita). O trajeto pela estrada promove aproximação gradual ao morro.

**Figura 63**

*Três Marias. Vista a partir da PR-431, vindo de Ribeirão Claro*



**Nota.** Contraste entre a cidade e o pequeno morro ao fundo. A vista revela área rural nas proximidades de Jacarezinho.

**Figura 64**

*Três Marias. Vista do acesso à cidade, no entroncamento das estradas BR-153 e PR-431*



**Nota.** Contraste entre a cidade e o pequeno morro ao fundo. Este ângulo de visão destaca o formato peculiar do Três Marias.

## 12 ANÁLISE: MORRO DO GAVIÃO

### 12.1 MAPA-BASE E SELEÇÃO DAS ESTRADAS

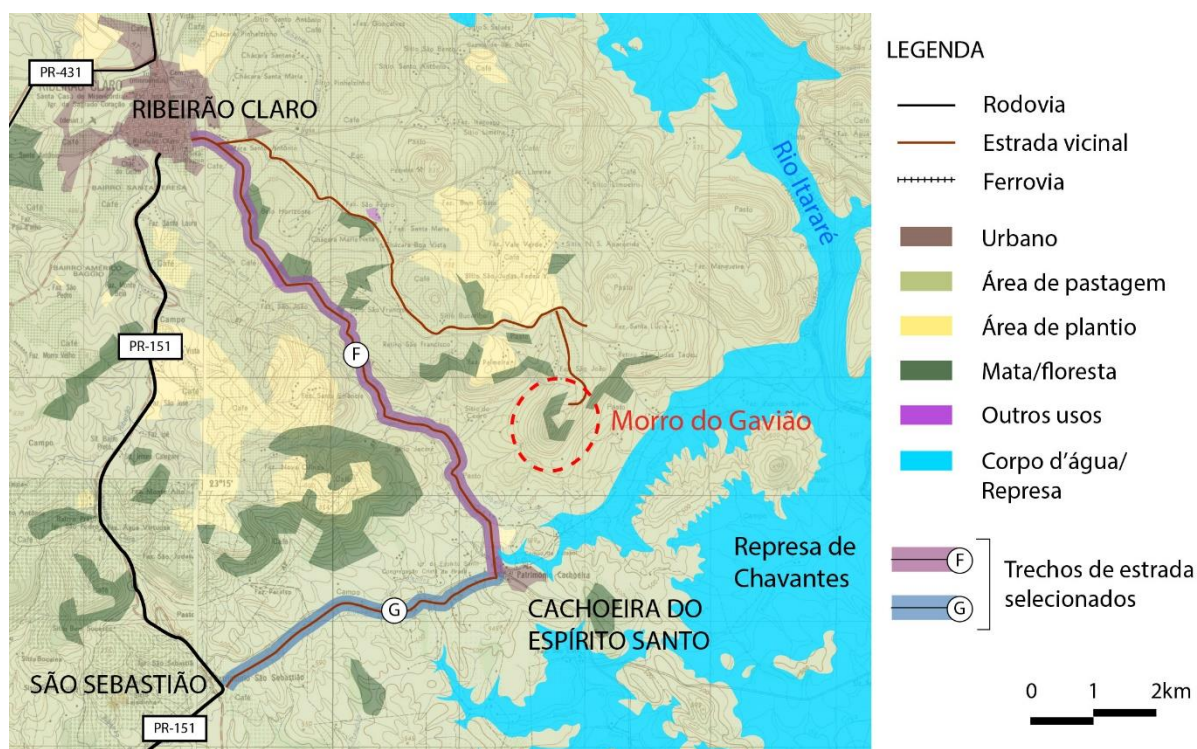
O levantamento do Morro do Gavião teve como base o mapa as cartas topográficas na escala 1:50.000 (IBGE, 1992), atualizadas e complementadas por imagens de satélite (Google Maps, 2023).

O Morro do Gavião está situado próximo às margens do Rio Itararé, divisa com o Estado de São Paulo. O povoado de Espírito Santo do Itararé fica próximo, logo abaixo do Morro. As estradas selecionadas para avaliação foram as mais próximas (Figura 65):

- Estrada vicinal F, de Ribeirão Claro ao povoado de Cachoeira do Espírito Santo;
- Estrada vicinal G, entre a PR-151 (acesso ao povoado de São Sebastião) e o povoado de Cachoeira do Espírito Santo.

**Figura 65**

*Mapa de localização dos trechos de estradas selecionados*



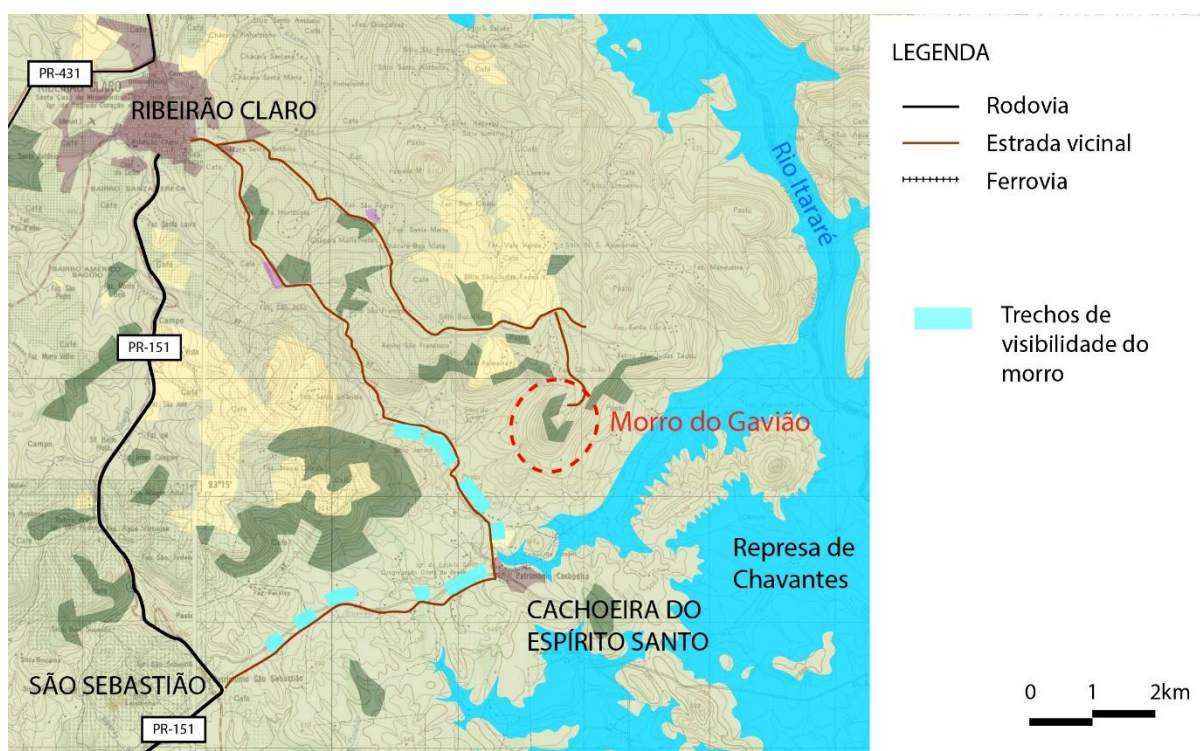
**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 12.2 INVENTÁRIO CÊNICO

Os trechos com visibilidade do Morro do Gavião estão representados na Figura 66. Para cada trecho, ou conjunto de trechos próximos, foram escolhidos pontos para a análise do corredor. O inventário foi realizado por meio de levantamento de campo em setembro de 2023.

### Figura 66

*Localização dos trechos de visibilidade – Morro do Gavião*



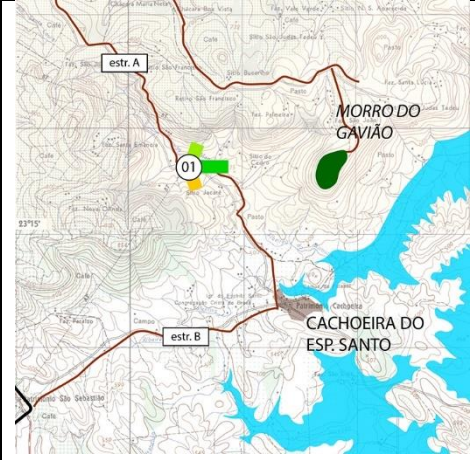



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 12.3 AVALIAÇÃO CÊNICA DE PONTOS DAS ESTRADAS

A avaliação cênica foi elaborada em quadros, contendo imagens das vistas de cada ponto e a avaliação de cada critério. A Tabela 7 abaixo apresenta o resumo de três dos pontos avaliados – o restante encontra-se no Apêndice C deste texto.

Tabela 7

Avaliação cênica das vistas em cada ponto – pontos 01 a 03

		Ponto de visualização		<b>GAV-01</b>
		Vista <b>GAV-01 ESQ</b>	Vista <b>GAV-01 FRE</b>	Vista <b>GAV-01 DIR</b>
		Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>21</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		3	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	3	1
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		2	2	2
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	2	1
<b>Total</b>		<b>29</b>	<b>30</b>	<b>21</b>





/continua

/continuação da Tabela 7

		Ponto de visualização		<b>GAV-02</b>
		Vista <b>GAV-02 ESQ</b>	Vista <b>GAV-02 FRE</b>	Vista <b>GAV-02 DIR</b>
		Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>28</b>	Pontuação <b>15</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>29</b>	<b>28</b>	<b>15</b>

/continua

/continuação da Tabela 7

		Ponto de visualização		<b>GAV-03</b>
		Vista <b>GAV-03 ESQ</b>	Vista <b>GAV-03 FRE</b>	Vista <b>GAV-03 DIR</b>
		Pontuação <b>28</b>	Pontuação <b>22</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>C</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
1.Ponto Focal	Peso 2	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
2.Amplitude		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
3.Profundidade		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
4.Padrões Tradicionais	Peso 1	3	3	3
5.Qual.Elem.Nat.		2	2	2
6.Qual.Elem.Edif.		3	2	2
7.Outras Caract.Nat.		2	1	1
8.Outros Elem.Edif.		2	2	1
<b>Total</b>		<b>28</b>	<b>22</b>	<b>23</b>

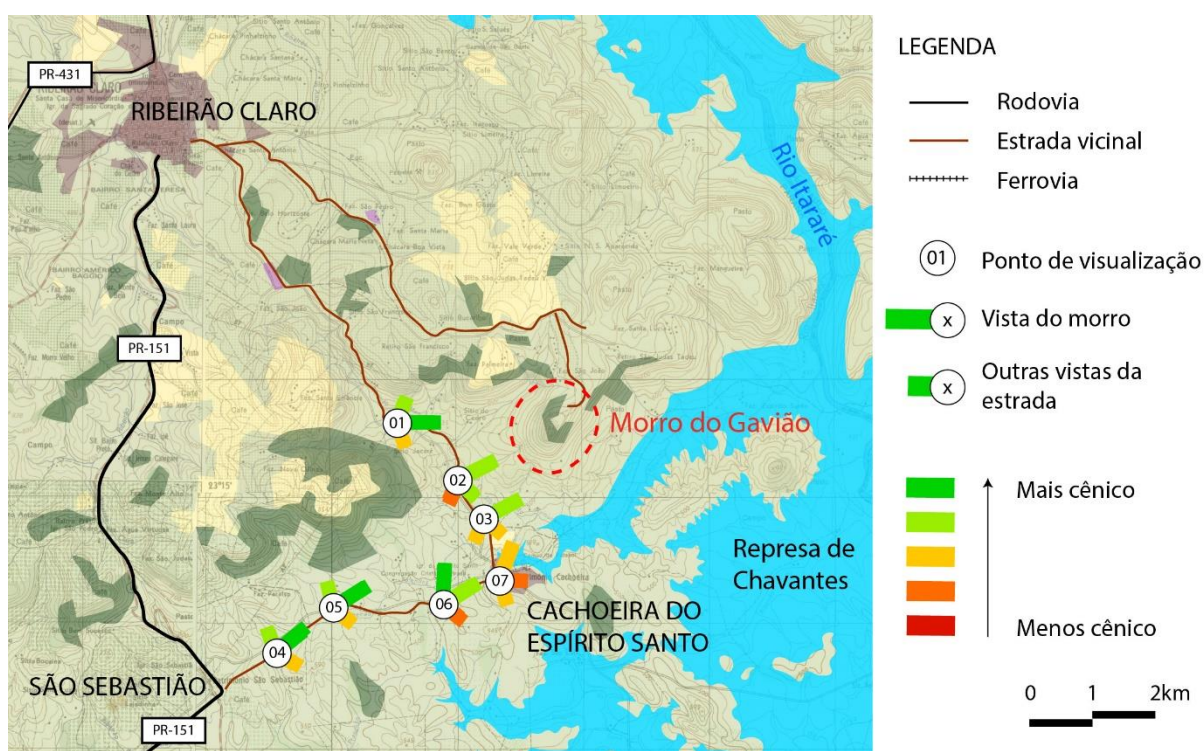
**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa). Demais pontos da avaliação (04 a 07) encontram-se no Apêndice C.

## 12.4 CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS E REPRESENTAÇÃO EM MAPA

De acordo com a avaliação realizada, o mapa da Figura 67 apresenta a classe de cada vista, em cada ponto selecionado. A cor do segmento indica a classe obtida pela vista naquela direção. O segmento mais alongado indica a vista onde o Morro do Gavião é visível.

### Figura 67

*Classificação das vistas a partir dos pontos – Morro do Gavião*



**Nota.** Elaborado sobre cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google Maps, 2023).

## 12.5 IMAGENS DAS VISTAS

Abaixo, seguem imagens de vistas do Morro do Gavião com boa avaliação – Figura 68, Figura 69, Figura 70 e Figura 71.

**Figura 68**

*Morro do Gavião. Vista da estrada Ribeirão Claro – Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** O Morro do Gavião domina a vista por um longo trecho, junto com a serra da qual ele faz parte. A vista destaca o traçado sinuoso da estrada, adaptada à topografia.

**Figura 69**

*Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** Estrada sinuosa indica tratar-se de caminho antigo. Placa de sinalização do trajeto sinuoso constitui elemento de pequena escala da paisagem.

**Figura 70**

*Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** O caminho sinuoso tem destaque com as ondulações do terreno. À direita, portal com indicação do nome da fazenda.

**Figura 71**

*Morro do Gavião. Estrada de São Sebastião a Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** Alternância de áreas de plantio e pastagem configuram característica da ocupação da região (Frank, 2020, p. 75).

## 13 POTENCIAL PARA ITINERÁRIO: MORRO DO BIM, TRÊS MARIAS, MORRO DO GAVIÃO

Considerando as vistas analisadas, tratou-se do potencial para construção de itinerário tendo os morros como referência.

De forma geral, a abordagem via *roadscape* permitiu constatar limitações na qualidade cênica das vistas a partir das rodovias, em especial da BR-153. Alguns fatores contribuem para isso, com destaque para dois. Uma maior ocupação por equipamentos comerciais e industriais ao longo dessas vias, devido à facilidade de acesso. E a própria geometria da via, que por imperativo técnico promove retificações que levam a cortes e aterros em relação ao relevo irregular do entorno.

Apesar disso, nota-se que em alguns casos a rodovia constitui vista importante dos morros, sobretudo do Morro do Bim e do Três Marias. Ambos são morros situados em cidades, e o crescimento delas promove pressões diversas sobre as vistas. Sua importância histórica resiste, contudo, e por isso devem ser resgatadas e protegidas.

Outra constatação possível pela abordagem do *roadscape* foi a das condições das estradas vicinais, tradicionais, sobre a disponibilidade das vistas. Na maioria dos casos, estas estradas seguem a meia encosta, o que gera vistas com boa amplitude de um lado da estrada e vistas mais restritas do outro. É o caso dos pontos analisados no Morro do Gavião. Esta condição não é negativa, ao contrário: ressalta uma característica importante da paisagem local.

### 13.1 POSSIBILIDADE 1: MORROS “URBANOS”

A relação dos morros ditos urbanos – Morro do Bim e Três Marias – com suas cidades torna importante a visualização que reforça esse contraste morro-cidade. Vistas do Morro do Bim muito reconhecidas são aquelas que se têm pela BR-153, vindo do sul em direção à cidade (Figura 72). A vista do morro indica a chegada a Santo Antônio da Platina.

## Figura 72

### *Aproximação ao Morro do Bim, BR-153*

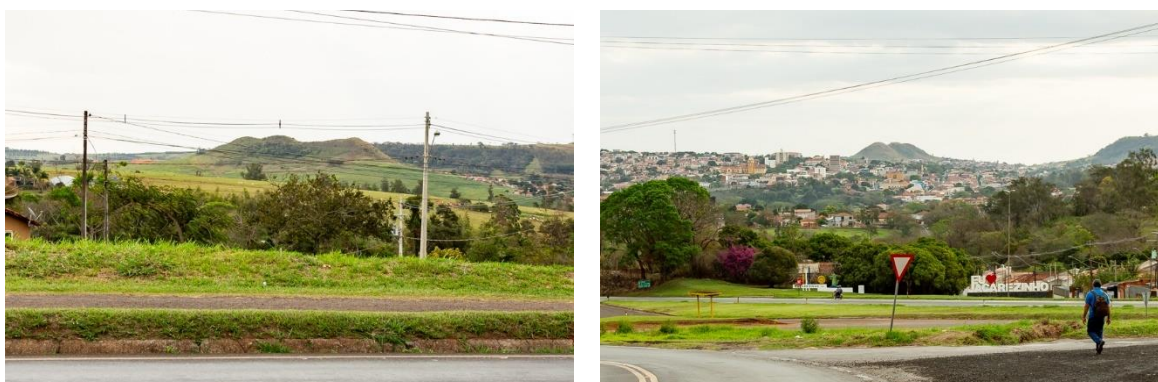


**Nota.** Sequência de curvas na estrada torna a vista do morro intermitente, contribuindo para destacar a aproximação. No último trecho antes da cidade, o impacto da aproximação é significativo. À esquerda, vista do morro junto a placa de referência de localização.

Seguindo essa mesma BR-153 em direção a Jacarezinho, o primeiro trevo de acesso possui uma vista do Três Marias. Mais adiante, a norte, no outro acesso à cidade – aquele próximo ao entroncamento com a PR-431, vindo de Ribeirão Claro – há vistas da cidade com o morro ao fundo, em seu perfil mais conhecido (Figura 73).

## Figura 73

### *Vistas do Três Marias a partir dos acessos a Jacarezinho*



**Nota.** Apesar de pequeno, o morro é visível à distância em dois dos acessos à cidade pela BR-153.

Esta conexão entre as cidades, representada pela rodovia federal, possui relevância histórica. Representou a formação inicial da ocupação dessa área. A comunicação de Santo Antônio da Platina com o dito “Paraná tradicional”, por exemplo, teria sido estabelecida apenas em momento posterior, com a abertura da picada até Tomazina relatada por Wachowicz (1987, p. 92) como condição para o reconhecimento do patrimônio pelo Governo.

Um itinerário que tenha a importância dos morros como foco deve prever este trajeto entre as duas cidades vizinhas, que têm com seus morros forte relação cultural.

### 13.2 POSSIBILIDADE 2: RELAÇÃO ENTRE MORRO E POVOADO

O Morro do Gavião possui um perfil diferente dos demais. Distante da cidade principal, Ribeirão Claro, situado à beira da Represa de Chavantes, é mais conhecido como mirante do que como morro a ser visto. A exceção talvez seja o povoado de Cachoeira do Espírito Santo, de onde o morro é visível a partir de quase todas as ruas. A vista a partir da igreja do povoado possui a serra como pano de fundo e o Morro do Gavião em destaque (Figura 74).

#### Figura 74

##### *Morro do Gavião e igreja do povoado de Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** A implantação da igreja no alto da praça, de frente para a serra, proporciona vista impactante do Morro do Gavião a partir do templo.

O levantamento apontou que vistas significativas do Morro do Gavião estão ligadas às estradas de acesso ao povoado. Há ali duas alternativas: a estrada de Ribeirão Claro, e a que se conecta à PR-151, nas proximidades do povoado de São Sebastião. Esta última opção oferece acesso facilitado pela pavimentação de todo o trecho até o povoado.

A estrada que liga Jacarezinho a Ribeirão Claro possui diversos pontos de vista cênica, com visualização das serras ao redor – Serra Grande ao norte, e as formações exóticas da Serra da Pedra Rajada e da Catinga, ao sul (Figura 75).

**Figura 75**

*Serra da Catinga vista da Rodovia PR-431, entre Ribeirão Claro e Jacarezinho*



**Nota.** Perfil recortado da serra se destaca sobre as amplas áreas de pastagem. Caminhos e sede de fazenda compõem a vista.

### 13.3 POSSIBILIDADE 3: OS MORROS COMO MIRANTES

Outro aspecto relevante é a possibilidade de subida aos morros. Dos três mencionados, dois são amplamente reconhecidos como mirantes: o Morro do Bim e o Morro do Gavião. O Três Marias, mesmo que não seja um mirante “oficial”, reúne qualidades suficientes para tanto.

O Morro do Bim é acessível por carro até o topo, e oferece uma vista excepcional da cidade de Santo Antônio da Platina e das áreas ao redor (Figura 76). O acesso é feito pela cidade, nas proximidades da Av. Frei Guilherme Maria. Do alto, vê-se a Pedra Branca, diversos morros próximos, e uma parte da Serra da Figueira. O povoado de Platina também é visível. Ao sul, é possível ver o Pico Agudo de Japira. O local abriga um templo religioso, um cruzeiro grande (além de inúmeros menores) e a estátua de Cristo. O acesso ao topo é gratuito.

**Figura 76**

*Vista do alto do Morro do Bim sobre a cidade de Santo Antônio da Platina*



**Nota.** O traçado da cidade é ressaltado pela proximidade e perspectiva. Linha de árvores marca a Av. Oliveira Motta, uma das mais importantes. No centro da imagem, vê-se a igreja matriz. À distância, vê-se o “mar de morros”.

A estrada para o Morro do Gavião é sinalizada, e muito utilizada por turistas. No caminho, formações como a Torre de Pedra e o Morro do Morumbi são visíveis com bastante proximidade. A fazenda São João, onde o Morro do Gavião se situa, possui infraestrutura de turismo, com restaurante, estacionamento e sanitários. Há cobrança de ingresso para o acesso ao Morro. A subida ao topo é relativamente simples, com calçamento por boa parte do caminho. Ao longo do caminho, há vistas da represa e das ilhotas que se formaram com o alagamento da área. Veem-se cidades e serras no lado paulista. Do alto, tem-se uma visão extremamente ampla: a represa, por um lado, e o “mar de morros” do outro, com a Torre de Pedra em destaque (Figura 77). Ao lado da represa, o povoado de Cachoeira do Espírito Santo (Figura 78). Essa diversidade de vistas que o morro oferece o qualifica como um dos principais mirantes do Norte Pioneiro. Seu sucesso e popularidade estão associados a campanhas de marketing bem sucedidas, por meios de comunicação de grande alcance. Demonstra o potencial que os morros podem alcançar como atrativo turístico.

**Figura 77**

*Vista do alto do Morro do Gavião com Torre de Pedra em destaque*



**Nota.** O alcance de 360 graus do topo do Morro permite contemplar diversidade de elementos. No alto da serra próxima, veem-se áreas de plantio de café e a mata de encosta.

**Figura 78**

*Vista do alto do Morro do Gavião sobre a Represa de Chavantes e Cachoeira do Espírito Santo*



**Nota.** O relevo ondulado da região deixa sua marca nas ilhotas formadas com o alagamento do Rio Itararé para constituição da Represa de Chavantes.

O acesso ao topo do Três Marias é informal, por meio de uma trilha que se inicia no fim de uma das ruas do loteamento próximo (Rua Rodolfo Ressa). A trilha é curta, seguindo pelo topo de dois dos três picos. No alto do pico mais próximo à cidade, há os remanescentes do cruzeiro ali instalado nos anos 1950, que sofreu diversas intempéries. Do alto, vê-se a cidade de Jacarezinho, em sua porção que avançou em direção ao morro. A porção mais antiga é pouco visível, devido à topografia. Mas percebe-se que o cruzeiro estava voltado para a parte central da cidade, possivelmente para a Catedral (Figura 79). O templo não é visível do topo do Três Marias, atualmente: alguns edifícios encobrem sua vista. Interessante notar que a cidade, originalmente afastada do morro, foi se expandindo a ponto de alcançá-lo. Hoje, empreendimentos novos em instalação ao redor do Três Marias são ameaça a suas vistas.

### Figura 79

*Vista do alto do Três Marias sobre a cidade, com remanescentes do cruzeiro*



**Nota.** Além da estrutura, restam no topo o pedestal e uma pedra que deve ter abrigado uma placa cívica. O alto da colina próxima, hoje ocupada pela cidade, representava os limites da área urbana até meados do século passado, quando o cruzeiro foi instalado originalmente.

Esta possibilidade de subida aos três morros deve ser incorporada ao itinerário, como articulação entre formas diferentes de se relacionar com a paisagem.

Contemplam, assim, a visão expressa por Nogueé et al. (2016, pp. 104-107).

Além dos morros, há outro mirante situado à beira da PR-151, entre Ribeirão Claro e o povoado de São Sebastião. Ele permite uma vista ampla sobre parte da represa e do vale (Figura 80). Um outro mirante importante, mas que se encontra desativado, fica próximo a Santo Antônio da Platina, na estrada que vai para Ribeirão do Pinhal. Chamado de “Mirante do Cinzas”, possui vista sobre o rio e as serras e morros da região. O acesso está impedido provavelmente por questões de segurança, visto que a infraestrutura está em estado de ruína. Sua retomada seria importante, dada sua qualidade e a carência de espaços do tipo.

### **Figura 80**

*Vista do “Mirante de Ribeirão Claro” (PR-151, proximidades do povoado de São Sebastião) sobre a Represa de Chavantes*



**Nota.** O mirante trata de uma área de descanso à margem da estrada. A vista abrange áreas de pastagem, sedes de fazendas, parte da estrada, com a represa ao fundo.

**PARTE III**  
**ITINERÁRIO**

## **14 PROPOSTA DE ITINERÁRIO DE MORROS E SERRAS: MORRO DO BIM, TRÊS MARIAS, MORRO DO GAVIÃO, SERRA DA FIGUEIRA E PEDRA BRANCA**

A partir das possibilidades verificadas nas análises das vistas dos morros, elaboramos uma proposta de itinerário descrita a seguir. Ela se articula em função das possibilidades indicadas na Parte I e Parte II, com vistas das serras e morros.

Com base no conceito de rede de itinerários como forma de promover o contato das pessoas com a paisagem, conforme propõem Nogué et al. (2016), nossa proposta se estabelece em dois níveis.

### **14.1 NÍVEL 1: ITINERÁRIO DE GRANDE PERCURSO**

O primeiro nível trata de um grande percurso, em que é possível ter contato inicial com os morros e serras e com a paisagem da região do “Valuto” do Norte Pioneiro. Este percurso segue um circuito, abrangendo as cidades que circundam a área de serras ao redor do Rio Jacarezinho. Circula pelas principais rodovias, e permite uma compreensão geral da disposição das serras e morros.

O itinerário é constituído pelas rodovias BR-153, PR-431, PR-151, PR-218 e PR-091. Trata-se, portanto, de rota dedicada ao transporte por veículo automotor. Permite vistas dos morros e serras, algumas delas de importância, como apontado pela análise. Um exemplo é o Morro do Bim, visto pela BR-153 no sentido sul-norte.

Um mirante está diretamente associado a essa rota. Encontra-se à beira da estrada, com acessibilidade facilitada: o “Mirante de Ribeirão Claro”, localizado na PR-151 próximo ao povoado de São Sebastião. Este mirante permite visualização da represa e do vale próximo, com grande profundidade. Além dele, o Morro do Bim permite acesso por carro até o topo, sendo necessário apenas desviar-se para a cidade. Do alto do Bim, vê-se Santo Antônio da Platina e boa parte da região situada a leste e a sul da cidade. A Pedra Branca e a Serra da Figueira estão entre os morros e serras visíveis. A Tabela 8 avalia o Morro do Bim como mirante a partir dos critérios de seleção empregados por Nogué et al. (2016, p. 104).

**Tabela 8**

*Avaliação do Morro do Bim como mirante, segundo critérios de Nogué et al. (2016)*

<b>Critério (de acordo com Nogué et al., 2016, p. 104)</b>	<b>Avaliação</b>
Visibilidade: possibilitar vistas panorâmicas amplas	Ponto bastante elevado em relação à área ao redor. Vista bastante ampla.
Proximidade visual: permitir perceber os elementos que caracterizam uma determinada paisagem (unidade de paisagem, decorrente do processo de caracterização)	É possível distinguir detalhes da área urbana, das áreas periurbanas e de aspectos no entorno rural. Estradas, morros e serras são distinguíveis na vista.
Representatividade: possibilitar capturar visualmente a riqueza e diversidade das paisagens (unidades de paisagem), bem como a variedade de componentes de paisagem (urbanos, periurbanos, costeiros, agrícolas etc.)	O alcance permite captar tanto a cidade quanto seu entorno periurbano e a zona rural. Morros e serras próximos de distantes.
Diversidade: permitir perceber os principais valores da paisagem – naturais, estéticos, históricos, sociais, simbólicos etc.	Proximidade à cidade permite identificar características arquitetônicas e urbanísticas, como traçado das vias. Formação do relevo se destaca na vista.
Escopo: estruturados em uma rede, de forma a permitir a percepção de todo o território quando considerados em conjunto	Este ponto representa situação estratégica para o estabelecimento de uma série de mirantes que abrange boa parte do território.
Acessibilidade: permitir acesso por carro ou a não mais de 30 minutos de caminhada	Há acesso para veículos e pequeno estacionamento no topo.
Variedade de locações: situados em diferentes pontos de acesso público: picos, praças, beira de estradas, castelos e conventos, refúgios e outros elementos simbólicos	O Morro constitui elemento simbólico para a cidade de Santo Antônio da Platina.
Popularidade: conhecidos e valorizados pela população	O Morro é um ponto amplamente conhecido pela população local.
Sinergia: possuir acesso e sinalização existente	Há pouca sinalização no local.
Complementaridade: fazer parte, quando possível, de itinerários de paisagem	Pode integrar o itinerário de visitas a serras e morros no âmbito desta pesquisa.

**Nota.** Os critérios de referência são empregados para a seleção de itinerários nos Catálogos de Paisagem da Catalunha. Elaborado a partir de Nogué et al. (2016, p. 104).

As cidades no caminho do itinerário constituem ponto de apoio à viagem, contando com infraestrutura de hospedagem, alimentação, centros de comércio. As praças de igrejas são representativas da cultura local. Em Joaquim Távora, a estação ferroviária é um marco histórico, situado em ponto elevado em relação à igreja e praça. Em Jacarezinho, apesar de não possuir praça adjacente, a Catedral é um ponto turístico referenciado pela arquitetura e pelos afrescos de seu interior (Figura 81).

### Figura 81

*Catedral de Jacarezinho. Vista externa e interior com afrescos de Eugênio Sigaud*

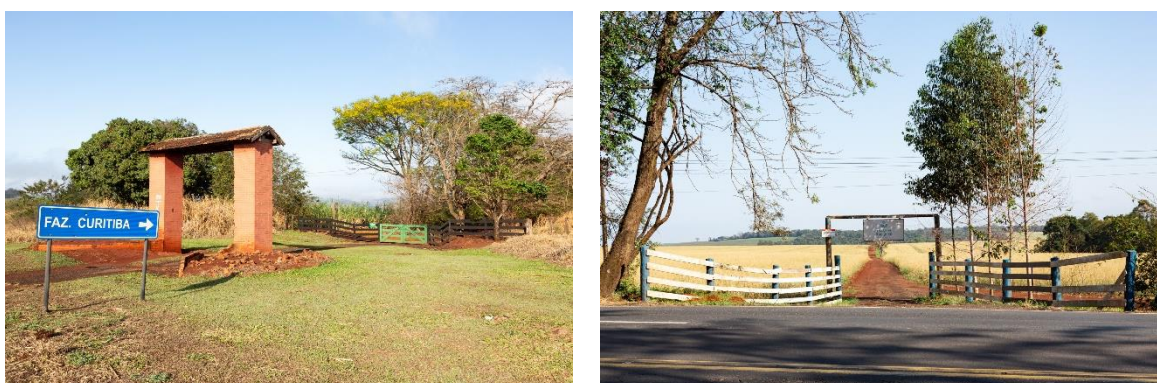


**Nota.** A Catedral foi erguida nos anos 1940. Os afrescos foram realizados por Sigaud nos anos 1950, com diversas referências locais associadas aos motivos religiosos.

A ligação entre Santo Antônio da Platina e Jacarezinho pela BR-153 possui importância econômica e representa relação histórica. Há vistas amplas dos vales, vistas de acessos a grandes fazendas da região (Figura 82), e de sedes de sítios e fazendas. Dois rios são atravessados pela estrada, Ribeirão Ubá e Rio Jacarezinho. No trecho urbano de Jacarezinho, a estrada passa sobre o local da antiga linha férrea do Ramal do Paranapanema. Apesar dos trilhos terem sido erradicados do local, permanece a “ponte sobre linha férrea”.

### Figura 82

*Acessos a fazendas na Rodovia BR-153*



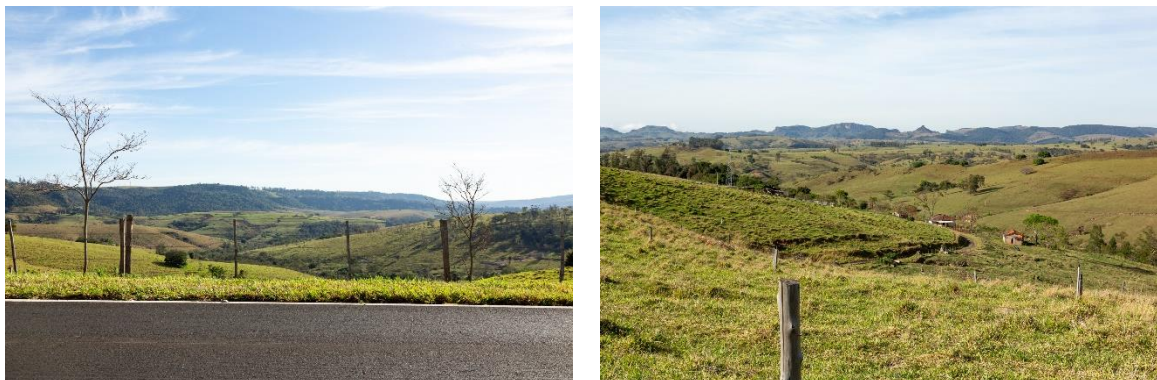
**Nota.** Frank (2020, p. 71) relata serem comuns os portões de acesso a fazendas na região. Alguns, como o da Fazenda São José (à direita), trazem placa com dados como a data de fundação da fazenda – no caso, 1924. Note-se a presença de árvores de grande porte, isoladas ou em grupo, indicando o acesso à fazenda.

O trecho que corresponde à PR-431, entre Jacarezinho e Ribeirão Claro, possui diversas vistas de serras em ambos os lados da estrada (Figura 83). A Serra da Catinga ao sul apresenta perfil recortado, bastante peculiar. Pontos desta

estrada próximos ao entroncamento com a BR-153, em Jacarezinho, possuem vistas relevantes do Três Marias com a cidade logo abaixo.

### Figura 83

*Vistas das serras pela PR-431, entre Ribeirão Claro e Jacarezinho*



**Nota.** Em certos trechos, a estrada corre sobre um espigão, permitindo vistas amplas em ambos os lados. À esquerda, vista da Serra Grande; à direita, vale com a Serra da Catinga ao fundo. Sedes de fazenda se estabelecem a meia-encosta abaixo da estrada, provavelmente em função do acesso a água.

O trecho entre Ribeirão Claro e Carlópolis (PR-151) possui vistas amplas do relevo acidentado, das propriedades rurais e de pequeno povoado estabelecido no cruzamento de caminhos com a rodovia (povoado da Água da Mula – Figura 84). Esta estrada substituiu a antiga ligação entre as duas cidades, parcialmente submersa após a construção da represa de Chavantes. De alguns pontos da estrada, é possível ter vistas da represa, especialmente próximo ao mirante. Na cidade de Carlópolis, uma área de lazer pública próxima à represa permite o contato com a água.

### Figura 84

*Vista das serras e do povoado Água da Mula pela PR-151, entre Ribeirão Claro e Carlópolis*



**Nota.** A estrada foi construída sobre antigo caminho alternativo, após a inundação pela represa da antiga ligação entre Ribeirão Claro e Carlópolis. Diversas serras estão presentes ao longo da estrada.

A estrada entre Carlópolis e Joaquim Távora (PR-218) possui vistas dos vales a sul e das serras ao norte (Figura 85). No caminho, o povoado de São Roque do Pinhal se estabelece com sua praça alinhada à estrada e igreja em ponto elevado (Figura 86). O padrão de implantação é semelhante àquele verificado em Cachoeira do Espírito Santo, aos pés do Morro do Gavião.

### Figura 85

*Serra da Figueira e Pedra Branca vistas a partir da PR-218, entre Carlópolis e Joaquim Távora*



**Nota.** Situação da estrada em um alto possibilita vistas de grande amplitude, alcançando as serras distantes. Áreas de plantio em meio à pastagem formam um “mosaico” de cores característico no período de colheita. Linhas de árvores podem indicar estradas ou divisas de propriedades.

### Figura 86

*Povoado de São Roque do Pinhal. Vista da rua principal e praça da igreja*



**Nota.** A estrada que cruza o povoado constitui sua rua principal. Nela, está situada a praça, com a igreja ocupando a extremidade mais alta (no lado oposto à estrada). Padrão semelhante foi verificado em Cachoeira do Espírito Santo, mas aqui com um desnível menos pronunciado.

O trecho entre Joaquim Távora e Santo Antônio da Platina completa o circuito, permitindo vistas da aproximação do Morro do Bim (a norte) e das serras da Pedra Branca e da Figueira a leste (Figura 87).

**Figura 87**

*Pedra Branca e parte da Serra da Figueira vistas a partir da PR-092*



**Nota.** O ponto elevado marca o cruzamento de caminhos junto à rodovia. Permite visualizar a direção de cada caminho.

## 14.2 NÍVEL 2: APROXIMAÇÃO AOS MORROS E SERRAS PELOS POVOADOS

Caminhos alternativos às rodovias de maior circulação demonstram, a partir das avaliações realizadas, opções mais próximas de visualização dos morros e serras. A possibilidade de fruição por vias secundárias, a menor velocidade e explorando ângulos menos convencionais, produz diversidade de experiências. Desta forma, propomos adotar alguns dos trechos abordados na análise como itinerário de segundo nível.

Estes trechos são em sua maioria constituídos por vias não asfaltadas (Figura 88). Possuem baixo volume de tráfego, sendo possível o trânsito por outros meios que não veículos automotores. Desta forma, constituem opção *offroad* de caminhos para bicicleta ou a pé.

As estradas vicinais A, B, D, E, F e G integram esse itinerário alternativo de aproximação aos morros e serras (Figura 89). Em conjunto com a estrada Platina-Santo Antônio da Platina e a estrada vicinal C, promovem a ligação com povoados de importância histórica na colonização da região. Estes povoados guardam muitos elementos de sua instalação, como linhas férreas (Figura 90), estação ferroviária (Platina), praça de igreja junto à via principal (Joá e Cachoeira do Espírito Santo – Figura 91), igreja em ponto elevado em relação à praça. Possibilitam ampliar o conhecimento sobre a história e a conformação da região.

### Figura 88

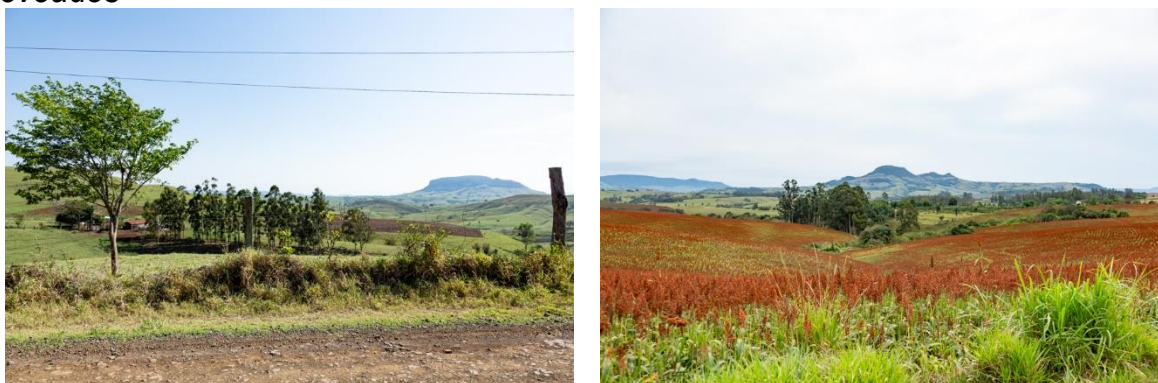
#### *Estradas de acesso aos povoados de Joá e Conselheiro Zacarias*



**Nota.** Parte do acesso a Joá (esq.) é pavimentado em pedras irregulares, calçamento artesanal. A estrada sinuosa e ondulante para Conselheiro Zacarias (dir.) proporciona visuais amplas.

### Figura 89

#### *Pedra Branca e parte da Serra da Figueira vistas das estradas de acesso aos povoados*



**Nota.** As estradas ajustadas ao relevo, geralmente a meia encosta, possibilitam vistas amplas que abarcam áreas de pastagens, sedes de sítios e fazendas, áreas de plantio e vales com mata ciliar.

### Figura 90

#### *Acesso a Conselheiro Zacarias com vista para a linha férrea*



**Nota.** O povoado situa-se logo após a curva da estrada, na imagem à esquerda. Neste ponto, aproximadamente, ficava a estação ferroviária, já demolida. No local, ainda há restos do que deve ter sido a edificação. Na imagem à direita, a sinalização de alerta para ferrovia ainda marca a saída do povoado.

### Figura 91

#### *Igrejas de Joá e Cachoeira do Espírito Santo em relação à praça*



**Nota.** A igreja de Joá fica em frente à praça, em local mais alto, lateralmente à rua principal. Em Cachoeira do Espírito Santo, a igreja está implantada no lado oposto à rua principal, em nível significativamente mais alto. Entre a rua e a igreja, há a praça.

### 14.3 MORROS COMO MIRANTES

A área abordada no estudo não possui grande número de mirantes reconhecidos. O alto dos morros constitui forma tradicional e popularizada de visualização do território como forma de lazer. Reforçar a possibilidade de ver e compreender a paisagem a partir destes pontos passa por esforço de comunicação, atualmente ausente nesses pontos. Não há, nos casos avaliados, painéis interpretativos ou informações importantes para auxiliar o observador nessa leitura. Mesmo assim, o potencial destes locais nos leva a incluí-los na articulação junto ao itinerário como forma de compreender e fruir a paisagem.

Além do já citado Morro do Bim, o Morro do Gavião goza de prestígio e popularidade junto à população. As vistas excepcionais e a facilidade de acesso são fatores fundamentais. Além disso, o caminho até o ponto de subida no morro é sinalizado, e conta com a presença de elementos do relevo interessantes, especialmente o Morro do Morumbi e a Torre de Pedra (Figura 92).

**Figura 92**

*Estrada para o Morro do Gavião. Vista da Torre de Pedra*



**Nota.** A estrada leva à Fazenda São João, onde está situado o Morro do Gavião. A Torre de Pedra é visível também do alto do morro. Em determinados trechos da estrada, é possível ver também o Morro do Morumbi, situado nas proximidades da cidade de Ribeirão Claro.

Sem a mesma infraestrutura, o Três Marias possui potencial de constituir mirante de visualização da cidade de Jacarezinho e arredores. Além do aspecto simbólico do morro, sua importância está vinculada à identificação das transformações e permanências ocasionadas pela expansão urbana de Jacarezinho. Os loteamentos e empreendimentos que se fixam cada vez mais próximos ao morro constituem ameaça, e o resgate de sua importância é etapa importante para sua preservação.

Do alto do morro é possível observar a expansão da cidade naquela direção. Do lado oposto, veem-se as áreas rurais que em breve devem sofrer pressão pela expansão urbana. Como permanência, sedes de antigas fazendas ainda conservam as casas de colonos do período cafeeiro (Figura 93). Hoje, situadas nas proximidades da cidade outrora distante.

**Figura 93**

*Vista do alto do Três Marias sobre fazenda nas proximidades de Jacarezinho*



**Nota.** A fileira de casas alinhadas indica a colônia dos tempos da produção cafeeira. Aos poucos, a cidade se aproxima.

#### 14.4 DADOS DO ITINERÁRIO PROPOSTO

Itinerário de grande percurso: extensão total 141 km. Cidades de Santo Antônio da Platina, Jacarezinho, Ribeirão Claro, Carlópolis e Joaquim Távora. Povoados de Água da Mula, São Sebastião e São Roque do Pinhal.

Aproximação aos morros e serras – extensão por trecho:

- Santo Antônio da Platina – Platina: 6 km
- Platina – Conselheiro Zacarias: 15 km
- Conselheiro Zacarias – PR-092: 7 km
- Joaquim Távora – Joá: 11,5 km
- Cachoeira do Espírito – Santo Ribeirão Claro: 11 km
- São Sebastião – Cachoeira do Espírito Santo: 5,5 km

A Tabela 9 apresenta uma avaliação do itinerário em relação aos critérios de seleção empregados por Nogueira et al. (2016, p. 106).

**Tabela 9**

*Avaliação do itinerário proposto segundo critérios de Nogué et al. (2016)*

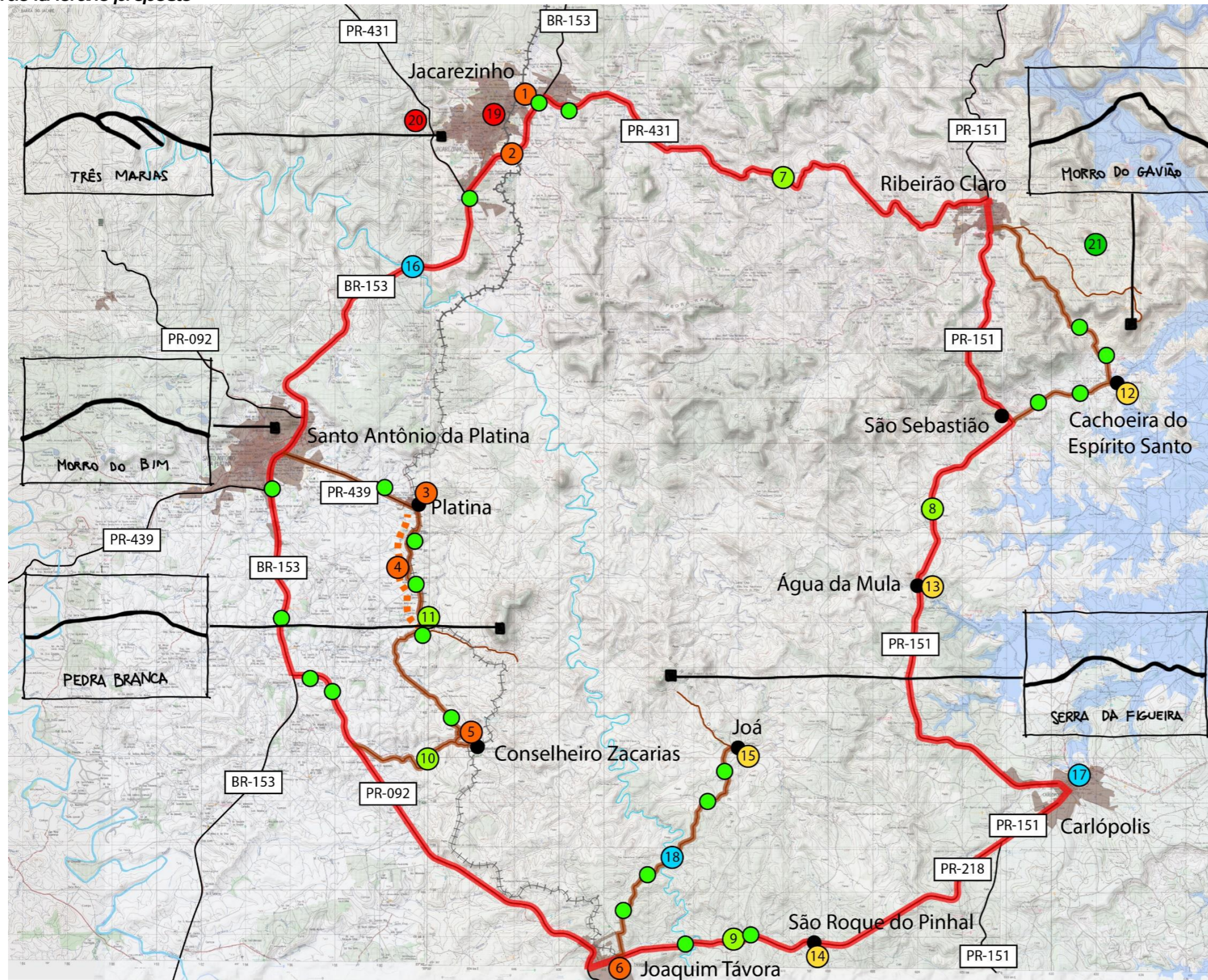
<b>Critério (Nogué et al., 2016, p. 106)</b>	<b>Avaliação</b>
Representatividade: permitir observar a diversidade de componentes da paisagem (urbanos, periurbanos, costeiros, agrícolas etc.), bem como as singularidades de cada unidade de paisagem	O itinerário permite observar componentes urbanos e periurbanos, abrangendo cidades importantes da região, amplas áreas rurais e povoados. Possibilita contato com a represa situada no limite do Estado. Estudo não abordou identificação de unidades de paisagem em seu escopo.
Diversidade: permitir perceber os principais valores da paisagem – natural, estético, histórico, uso social, simbólico etc.	Elementos históricos: antiga ferrovia, povoados tradicionais, organização de sedes de fazendas e sítios, estradas tradicionais. Simbólicos: morros e serras simbólicas, monumentos religiosos. Naturais: relevo, vales e colinas, serras, matas, rios.
Visibilidade: possuir pontos de grande visibilidade cênica	A visibilidade é destacada pelos trechos identificados na avaliação cênica. Na maioria dos pontos analisados, há ao menos uma das vistas com boa qualidade cênica – tanto nas rodovias quanto nas estradas vicinais.
Escopo: possuir grande abrangência territorial, permitindo, no conjunto, uma percepção de toda a área	O itinerário proposto abrange cinco cidades da região, no circuito com extensão de 141 km. O campo visual possível abrange uma extensa área, que possui represa, serras, amplas áreas de pastagem, áreas de plantio.
Acessibilidade: favorecer acesso à paisagem por diferentes modais – pedestre, ciclístico e motorizado	O itinerário de grande percurso é destinado a veículos motorizados. Os trechos de estradas vicinais são adequados a meios de deslocamento <i>off-road</i> : caminhada, bicicleta e cavalgada. Oferecem assim diversidade de opções.
Simbolismo: possuir significado histórico ou simbólico para a população – rotas históricas, caminhos de peregrinação, etc.	As rodovias mais importantes provêm de caminhos antigos, que demonstram as relações entre os núcleos urbanos que deram origem às cidades. Caminhos paralelos à estrada de ferro evocam memórias das viagens de trem. Estrada entre Santo Antônio da Platina e Platina fazia o deslocamento cidade-estação, e significava chegadas e partidas pelo trem. Estrada para povoados representava comunicação importante na colonização da região.
Popularidade: que sejam conhecidos e valorizados pelo público	O itinerário de grande percurso é constituído pelas principais vias daquela região. Fotografias e outras representações artísticas da Serra da Figueira indicam popularidade de trechos das estradas vicinais, como a estrada Joaquim Távora – Joá.
Sinergia: possuir preferencialmente acessos e sinalizações existentes, combinados a trilhas institucionalizadas, por exemplo	Há pouca sinalização dos trajetos, geralmente restritos aos cruzamentos. Não há indicação de trilhas institucionalizadas nos trechos pesquisados, com exceção pontual na Serra da Figueira.
Complementaridade: incorporar pontos de observação prioritários ( <i>viewpoints</i> );	Ao menos dois dos morros pesquisados podem constituir mirantes: Morro do Bim e Morro do Gavião. Ambos podem ser articulados ao itinerário proposto.
Segurança: possuir acesso fácil, ou não muito difícil	Apesar de possuir trechos não pavimentados, as estradas apresentam boas qualidades gerais de deslocamento e segurança.

**Nota.** Os critérios de referência são empregados para a seleção de itinerários nos Catálogos de Paisagem da Catalunha. Elaborado a partir de Nogué et al. (2016, p. 106).

A Figura 94 apresenta o mapa com o itinerário proposto. Estão representados os dois níveis (grande percurso e aproximação) e os elementos de

interesse destacados ao longo do trabalho. Também estão indicados os pontos das estradas com vistas cênicas dos morros, identificados na análise.

**Figura 94**  
**Mapa de itinerário proposto**



**LEGENDA**

**ITINERÁRIO PROPOSTO**

- Itinerário de grande percurso
- Itinerário de aproximação
- Vistas cênicas dos morros e serras

*Lista de pontos referenciados*

- 1. Estação ferroviária de Jacarezinho
- 2. Ponte sobre antiga ferrovia (erradicada)
- 3. Estação ferroviária de Platina
- 4. Trechos de visualização da linha férrea (intermitente)
- 5. Local da antiga estação ferroviária de Conselheiro Zacarias (demolida)
- 6. Estação ferroviária de Joaquim Távora
- 7. Vistas amplas - serras
- 8. Vistas amplas - serras
- 9. Vistas amplas
- 10. Vistas amplas
- 11. Vistas amplas - serras
- 12. Povoado Cachoeira do Espírito Santo
- 13. Povoado Água da Mula
- 14. Povoado São Roque do Pinhal
- 15. Povoado Joá
- 16. Vista do Rio Jacarezinho
- 17. Parque às margens da Represa de Chavantes
- 18. Vista do Rio Jacarezinho
- 19. Catedral de Jacarezinho
- 20. Sede da Fazenda São Jorge - Jacarezinho
- 21. Torre de Pedra - Ribeirão Claro



**Nota.** Elaborado sobre dados de cartas topográficas (IBGE, 1992) e imagens de satélite (Google, 2023).

## 15 CONCLUSÃO

Através da identificação e avaliação de vistas e do itinerário proposto, a pesquisa pretende estimular o conhecimento sobre os morros e serras da região. Com isso, busca resgatar sua importância para o Norte Pioneiro, trazendo o entendimento de que constituem recurso cênico passível de exploração econômica. Os métodos de avaliação cênica, nos quais o trabalho se baseia, indicam a importância que as comunidades dão a seus recursos. Geram para elas qualidade de vida e atividade econômica por meio do turismo.

A pesquisa buscou meios de trazer essa perspectiva para a realidade local do Norte Pioneiro. Para tanto, adaptou os métodos e aplicou-os ao contexto, produzindo dados específicos. Os resultados demonstram a pertinência da abordagem pelas vistas cênicas, evidenciando o potencial que o tema possui.

### 15.1 DISCUSSÃO SOBRE OS RESULTADOS OBTIDOS

Para compreender o valor de morros e serras no Norte Pioneiro, a pesquisa partiu do pressuposto de que estes elementos constituíam relações com os caminhos, cidades e povoados estabelecidos no período de colonização. O desenvolvimento do trabalho tornou possível identificar algumas dessas relações. Por exemplo, ao localizar vistas de serras pontuando o trajeto de estradas e antigas ferrovias. Os resultados permitem compreender, ao menos em parte, como determinados morros e serras vão ganhando importância para as comunidades ao longo do tempo. Reconhecíveis a grande distância, compondo pano de fundo de viagens, sinalizando a chegada ao destino. Presentes em reencontros e despedidas.

O itinerário proposto busca colocar em evidência essas relações. A ideia é que ele possa ser utilizado como ferramenta para estimular o contato das pessoas com a paisagem. Recuperar, assim, a importância dos morros, que vem caindo no esquecimento. Os dados levantados podem ser utilizados para a elaboração de material de comunicação ao grande público, como *folders*, guias e páginas na internet. Também podem subsidiar painéis informativos nos mirantes, por exemplo. O objetivo dessa comunicação é mediar a interação, orientando no sentido de “ver” a paisagem. Ao indicar “o que” ver, ultrapassa-se o sentido usual de apenas

“apreciar” a vista. Torna-se possível destacar relações, padrões, características importantes. Este exercício é uma forma mais profunda de se relacionar com a paisagem, diferente daquela a que as pessoas estão normalmente habituadas.

O itinerário pode também estimular a atividade turística. Ao se estabelecer em duas escalas, ele serve ao turista local, nos percursos de aproximação, e também ao turista de outras regiões próximas – o Norte do Paraná, ou o interior de São Paulo, por exemplo –, no trajeto de grande percurso. Neste quesito, é importante articular um conjunto mais robusto de atrativos que ofereça ao turista diversidade de opções, complementando os dados levantados.

A valorização das vistas torna possível adotar ações e estratégias para sua preservação. Um exemplo é o caso do Morro do Bim, em Santo Antônio da Platina. O contraste estabelecido com a cidade e a proximidade do morro, vistos da rodovia (BR-153), são impactantes. Entretanto, as grandes antenas no topo do Morro e os altos prédios erguidos na área intermediária interferem e prejudicam as vistas. De acordo com o Plano Diretor recentemente revisado (Plano Diretor Municipal de Santo Antônio da Platina [PDMSAP], 2023, p. 514; p. 517), a legislação urbanística permite a expansão de ainda mais prédios altos nessa área. Desta forma, a vista do Bim a partir da rodovia pode ser consideravelmente bloqueada no futuro, podendo vir a ser eventualmente perdida.

Esta constatação pode ser ampliada aos demais morros, uma vez que a preocupação com vistas cênicas não faz parte da cultura de planejamento local. O desafio de se estabelecer uma política que valorize e respeite os recursos cênicos na região passa pelo seu reconhecimento por parte da população. Este reconhecimento é algo que o resultado da pesquisa busca, dentro de seus limites, subsidiar.

## 15.2 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vistas de morros e serras no Norte Pioneiro guardam ainda muitas histórias e significados que nos escapam. Além do impacto visual e na memória, há camadas a serem descobertas, investigadas. Elas demonstram a complexidade e a riqueza de relações que se estabelecem com as pessoas.

A maneira como nos relacionamos com os lugares deixam vestígios diversos. A paisagem é o local onde eles se depositam, acumulam, se sobrepõem,

interagem. Estas “pistas” estão aí para serem descobertas e lidas. Cabe aos “intérpretes de paisagens” a investigação constante, alimentada pelo universo imenso que cada pequena descoberta parece desvendar.

## REFERÊNCIAS

- Arantes, José. (2022). *Como pintar paisagem com montanha (Serra da Figueira)*. [canal do YouTube]. Recuperado em 30 jun. 2023 de [www.youtube.com/watch?v=1Rdl9JAqjW4](http://www.youtube.com/watch?v=1Rdl9JAqjW4)
- Almeida, M. A. (2022). *Morro da Pedra Branca vista do alto do túnel ferroviário n°1 em Conselheiro Zacarias*. [Foto]. Facebook. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=5795071157178902&set=g.287933601363058>
- Bigg-Wither, T. P. (1974). *Novo caminho no Brasil meridional: a Província do Paraná. Três anos em suas florestas e campos, 1872/1875*. (T. Linhares, Trad.). Livraria José Olympio e Universidade Federal do Paraná. (Obra original editada em 1878).
- Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina. (2022, 6 fevereiro). *Brasão Oficial do Município de Santo Antônio da Platina*. Recuperado em 16 out. 2023 de <https://www.santoantoniodaplatina.pr.leg.br/institucional/noticias/2022/brasao->
- Convenção Europeia da Paisagem (European Landscape Convention). (2020). <https://bit.ly/3SdjKBQ>
- Fazenda São João. (2023). [Foto]. Facebook. Recuperado em 16 out. 2023 de <https://www.facebook.com/photo/?fbid=561530049510739&set=a.561530026177408>
- Frank, B. J. R. (2020). *A paisagem vernacular no Norte Pioneiro PR: reconhecimento, interpretação e análise* [Tese de doutoramento em Geografia, UEL – Universidade Estadual de Londrina]. Biblioteca Digital da UEL. <http://www.bibliotecadigital.uel.br/document/?code=vtls000198105>
- Giesbrecht, R. M. (2018, agosto, 29). *Estação Ferroviária de Platina*. Estações Ferroviárias do Brasil. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/platina.htm>
- Giesbrecht, R. M. (2022, fevereiro, 20). *Estação Ferroviária de Joaquim Távora*. Estações Ferroviárias do Brasil. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/joaqtavora.htm>
- Giesbrecht, R. M. (2023). *RVPSC – ramal do Paranapanema*. Estações Ferroviárias do Brasil. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/ramparanap.html>
- Google Maps [Ferramenta on-line]. (2023). <https://www.google.com/maps/@-23.3185664,-49.8927087,64997m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

- Google Street View [Ferramenta on-line]. (2023). Recuperado em 19 out. 2023 de <https://maps.app.goo.gl/XXPob5S8hpgqGKquFA>
- Guerra, A. T. (1993). *Dicionário geológico-geomorfológico*. IBGE. 8ª ed. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=295523>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1992). Cartas topográficas na escala 1:50.000. <https://www.iat.pr.gov.br/Pagina/Dados-geoespaciais-de-referencia>.
- Instituto de Terras, Cartografia e Florestas do Estado do Paraná. (2006). *Coletânea de mapas históricos do Paraná*. ITCF.
- Kroetz, L. R. (1985). As estradas de ferro do Paraná – 1880-1940. [Tese de doutoramento em História, USP – Universidade de São Paulo]. Recuperado em 23 out. 2023 de [http://www.motoronline.com.br/apfmf/downloads/as\\_estradas\\_de\\_ferro\\_do\\_parana-1880-1940.pdf](http://www.motoronline.com.br/apfmf/downloads/as_estradas_de_ferro_do_parana-1880-1940.pdf)
- Lampton, K. (Ed.). (2006). *The Roadscape Guide: Tools to Preserve Scenic Road Corridors*. The Champlain Valley Greenbelt Alliance. <https://vnrc.org/wp-content/uploads/2019/09/The-Roadscape-Guide.pdf>
- Mackay, N., Jensen, S., & Farley, D. (2011). *Views to the Mountain: A scenic protection manual*. Smart Growth Vermont. <https://vnrc.org/wp-content/uploads/2019/09/views-to-the-mountains-1.pdf>
- Martins, R. (2013). *Cafelândia ou Terra das Glebas de Ouro: Impressões de viagens – 1923*. (A. P. Benatte, N. D. Tomazi, edit.). Eduel. (Textos publicados originalmente em 1923).
- McClelland, L. F., Keller, J. T., Keller, G. P., & Melnick, R. Z. (1999). *Guidelines for Evaluating and Documenting Rural Historic Landscapes*. National Park Service, U. S. Department of the Interior. (2nd ed.). (Original work published in 1989). <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/upload/NRB30-Complete.pdf>
- Meinig, D. W. (1979a). *The interpretation of ordinary landscape* (Introduction, pp. 1-6). Oxford University Press.
- Meinig, D. W. (1979b). *The interpretation of ordinary landscape* (The Beholding Eye, pp. 33-48). Oxford University Press.
- New Hampshire Office of Energy and Planning. (1993). *Preservation of Scenic Areas and Viewsheds*. Recuperado em 21 out. 2023 de <https://www.cherryhillsvillage.com/DocumentCenter/View/140/Appendix-F--->

01-NH-Office-of-Energy-and-Planning---Preservation-of-Scenic-Areas-and-Viewsheds-PDF

- Nogué, J., Sala i Martí, P., & Grau, J. (2016). *The Landscape Catalogues of Catalonia. Methodology*. ATLL.  
[http://www.catpaisatge.net/fitxers/publicacions/metodologia\\_catalegs/Document\\_3\\_ENG.pdf](http://www.catpaisatge.net/fitxers/publicacions/metodologia_catalegs/Document_3_ENG.pdf)
- Nogué, J., & Sala i Martí, P. (2019). *Comarques Centrals: catàleg de paisatge*. Observatori del Paisatge de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat de Barcelona.
- Pitanga, E. C. S. (1863). Itinerario do Reconhecimento do Estado da Estrada da cidade de Antonina á colônia militar do Jatahy, na Província do Paraná. *Revista Trimensal do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil. Tomo XXVI* (pp. 537-588). Typ. de Domingos Luiz dos Santos. Recuperado em 21 out. 2023 de  
[https://drive.google.com/file/d/0B\\_G9pg7CxKSsV3J0bEJKSHdhQ2s/view?resourcekey=0-HmWWWhZXSoJo-Q035nAGMuw](https://drive.google.com/file/d/0B_G9pg7CxKSsV3J0bEJKSHdhQ2s/view?resourcekey=0-HmWWWhZXSoJo-Q035nAGMuw)
- Plano Diretor Municipal de Santo Antônio da Platina. (2023). DRZ Geotecnologia e Consultoria, Prefeitura Municipal de Santo Antônio da Platina. Recuperado em 21 out. 2023 de  
<https://santoantonioplatina.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1688409830231&file=93F49DD798A035871B247DB1F5277F35E61BA093&sistema=WPO&classe=UploadMidia>
- Sala i Martí, P., Grau, J., López-Monné, R., & Marinaro, L. (2019). *Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya*. Observatori del Paisatge de Catalunya.  
<http://www.catpaisatge.net/fitxers/docs/politiques/CarreteresPaisatgeITurisme.pdf>
- Serra, E. C. S. (1992). Os primeiros processos de ocupação da terra e a organização pioneira do espaço agrário no Paraná. *Boletim de Geografia UEM, 10-1*, 61-93.
- Simensen, T., Halvorsen, R., & Erikstad, L. (2018). Methods for landscape characterisation and mapping: A systematic review. *Land Use Policy* 75 (2018), pp. 557-569. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.04.022>
- Swanwick, C. (2002). *Landscape Character Assessment: Guidance to England and Scotland*. The Countryside Agency and Scottish Natural Heritage.  
<https://digital.nls.uk/pubs/e-monographs/2020/216649977.23.pdf>
- Tomazi, N. D. (1997). *“Norte do Paraná”: História e fantasmagorias* [Tese de Doutorado em História, UFPR – Universidade Federal do Paraná]. Acervo

Digital UFPR. <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/31883/T%20-%20NELSON%20DACIO%20TOMAZI.pdf?sequence=1>

Tudor, C. (2014). *An approach to Landscape Character Assessment*. Natural England.  
<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5aabd31340f0b64ab4b7576e/landscape-character-assessment.pdf>

Wachowicz, R. C. (1987). *Norte Velho, Norte Pioneiro*. Gráf. Vicentina.

Yamaki, H. (2018). *Diagrama de Caráter de Paisagem e Ferrovia*.

Yamaki, H., & Cabrera, L. (2017, 3 a 7 de outubro). *Paisagem e patrimônio: Morfologia de antigos povoados no Norte Pioneiro do Paraná*. 1 Congresso Nacional para Salvaguarda do Patrimônio Cultural, Cuiabá, MT.  
<https://eventosacademicos.ufmt.br/index.php/cicop/cicop2017ufmt/paper/view/File/2829/1122>

## GLOSSÁRIO

**Camada:** nas *vistas cênicas*, camadas se referem aos planos verticais sucessivos que se seguem entre o observador e o horizonte, transmitindo profundidade à cena (Lampton, 2006, p. 11).

**Caráter de paisagem:** é o “padrão distinto, reconhecível e consistente de elementos” que ocorre repetidamente em um tipo particular de paisagem. “O caráter faz com que cada parte da paisagem seja distinta, e dá a cada uma delas seu senso particular de lugar” (Swanwick, 2002, p. 9).

**Elemento (de paisagem):** é cada objeto individual que integra os componentes da paisagem, tais como árvores e cercas (Swanwick, 2002, p. 8).

**Itinerário:** nos Catálogos de Paisagem da Catalunha (Nogué et al., 2016, p. 106), é uma rede de estradas que conectam paisagens distintas e/ou outros elementos que são valorizados pelas pessoas. Eles permitem compreender o conjunto da paisagem da região, e junto com os *mirantes*, constituem lugares de interação da população com a paisagem contemporânea (p. 104).

**LCA (Landscape Character Assessment):** a avaliação de caráter de paisagem é um dos métodos de avaliação e caracterização de paisagens. É um método holístico, originado nas artes e humanidades, e que tende a valorizar aspectos socioculturais e de percepção visual (Simensen et al., 2018, p. 566). É formado por duas etapas: a caracterização e o julgamento (Swanwick, 2002, p. 9).

**Mesa:** elevação “remanescente de uma antiga superfície, cujos terrenos ao redor foram escavados e retirados pela erosão” (Guerra, 1993, p. 285). É constituída geralmente “por uma forma que lembra no seu topo uma mesa cujas bordas terminam, normalmente, por escarpas de acentuado declive” (p. 285).

**Mirante:** local elevado, de onde se obtém uma visão ampla das áreas ao redor, possibilitando a fruição da paisagem (Nogué et al., 2016, p. 104). Articulados aos *itinerários*, constituem forma de interação das pessoas com a paisagem.

**Monte:** elevação do terreno que surge no relevo (Guerra, 1993, p. 298).

**Morro:** “Monte pouco elevado”, normalmente de altura entre 100 e 200 metros (Guerra, 1993, p. 299).

**Paisagem:** designa uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo caráter resulta da ação e da interação de fatores naturais e/ou humanos (CEP, 2000, Art. 1º, alínea “a”).

**Pico:** ponto culminante de uma montanha ou de uma serra, geralmente com formato pontiagudo (Guerra, 1993, p. 330).

**Recurso cênico:** é composto pelas *vistas cênicas* e pelos elementos que integram essas vistas – elementos de interesse, como montanhas, lagos, campos abertos etc. (NHOEP, 1993, pp. 1s).

**Viewpoint:** ver *mirante*.

**Vista cênica:** é aquela dotada de qualidades visuais que a tornam distinta ou memorável (Lampton, 2006, p. 10).

## APÊNDICES

## APÊNDICE A

Tabela de avaliação cênica do Morro do Bim – pontos de 04 a 14

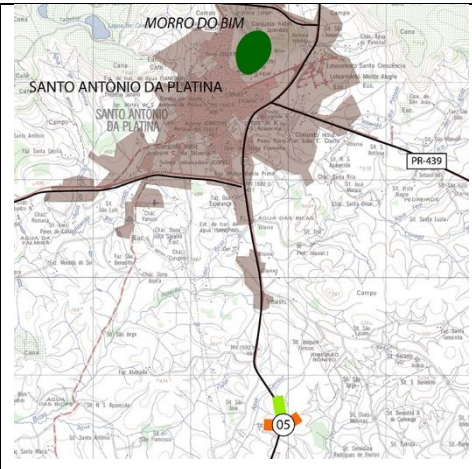



**Tabela 10**

*Avaliação cênica do Morro do Bim – pontos de 04 a 14*

		Ponto de visualização		<b>BIM-04</b>
		Vista <b>BIM-04 ESQ</b>	Vista <b>BIM-04 FRE</b>	Vista <b>BIM-04 DIR</b>
		Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>20</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		3	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	1	1
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		3	1	2
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	1	1
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>20</b>	<b>23</b>

/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-05</b>
		Vista <b>BIM-05 ESQ</b>	Vista <b>BIM-05 FRE</b>	Vista <b>BIM-05 DIR</b>
		Pontuação <b>19</b>	Pontuação <b>26</b>	Pontuação <b>18</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>26</b>	<b>18</b>

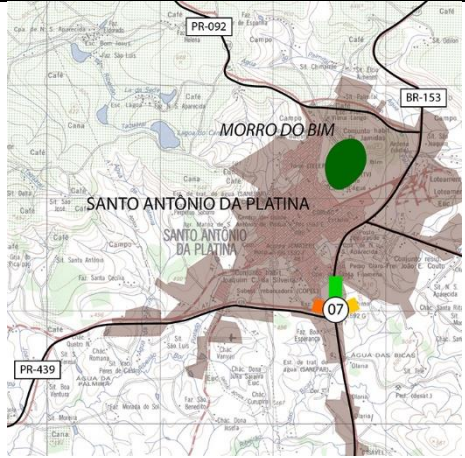



/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-06</b>
		Vista <b>BIM-06 ESQ</b>	Vista <b>BIM-06 FRE</b>	Vista <b>BIM-06 DIR</b>
		Pontuação <b>11</b>	Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>18</b>
		Classe <b>E</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>29</b>	<b>18</b>

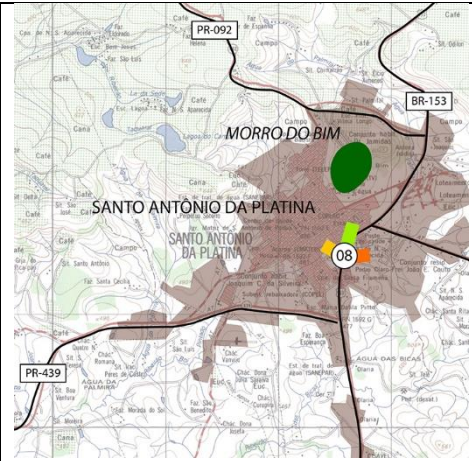



/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-07</b>
		Vista <b>BIM-07 ESQ</b>	Vista <b>BIM-07 FRE</b>	Vista <b>BIM-07 DIR</b>
		Pontuação <b>18</b>	Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>21</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	1	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		2	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	2	2
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		2	2	1
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	3	1
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>30</b>	<b>21</b>

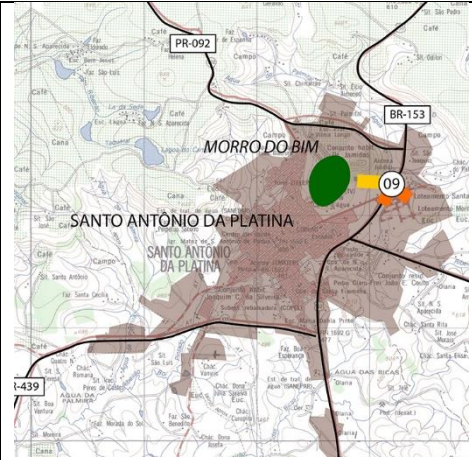

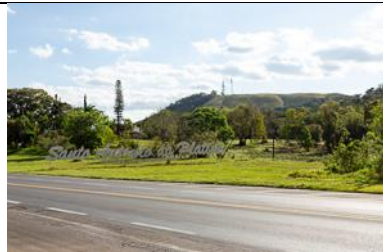
/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-08</b>
		Vista <b>BIM-08 ESQ</b>	Vista <b>BIM-08 FRE</b>	Vista <b>BIM-08 DIR</b>
		Pontuação <b>24</b>	Pontuação <b>26</b>	Pontuação <b>17</b>
		Classe <b>C</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>24</b>	<b>26</b>	<b>17</b>

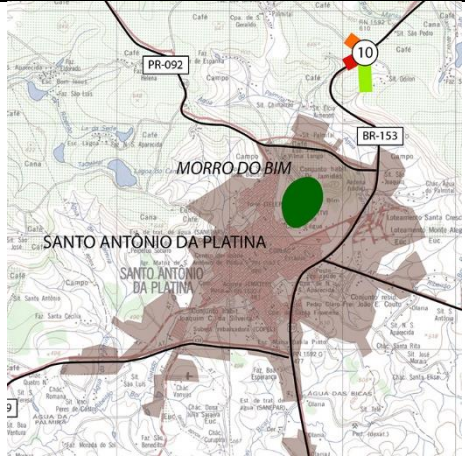


/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		BIM-09
		Vista <b>BIM-09 ESQ</b>	Vista <b>BIM-09 FRE</b>	Vista <b>BIM-09 DIR</b>
		Pontuação <b>16</b>	Pontuação <b>19</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>D</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	2	2	2
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		1	1	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		1	2	1
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		1	1	2
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	1	2
<b>Total</b>		<b>16</b>	<b>19</b>	<b>23</b>

/continua

/continuação da Tabela 10

	Ponto de visualização		<b>BIM-10</b>	
	Vista <b>BIM-10 ESQ</b>	Vista <b>BIM-10 FRE</b>	Vista <b>BIM-10 DIR</b>	
	Pontuação <b>26</b>	Pontuação <b>14</b>	Pontuação <b>19</b>	
	Classe <b>B</b>	Classe <b>E</b>	Classe <b>D</b>	
				
<b>Critério</b>				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>26</b>	<b>14</b>	<b>19</b>

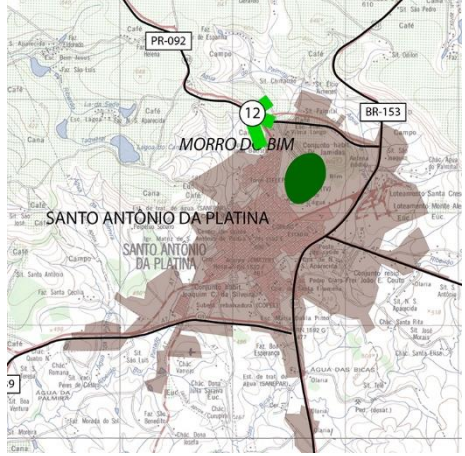


/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-11</b>
		Vista <b>BIM-11 ESQ</b>	Vista <b>BIM-11 FRE</b>	Vista <b>BIM-11 DIR</b>
		Pontuação <b>31</b>	Pontuação <b>23</b>	Pontuação <b>23</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		3	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	2	2
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		3	1	1
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		2	1	1
<b>Total</b>		<b>31</b>	<b>23</b>	<b>23</b>

/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		BIM-12
		Vista <b>BIM-12 ESQ</b>	Vista <b>BIM-12 FRE</b>	Vista <b>BIM-12 DIR</b>
		Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>32</b>	Pontuação <b>32</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>A</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		3	3	3
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		2	3	3
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		2	3	3
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		2	2	2
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>32</b>	<b>32</b>

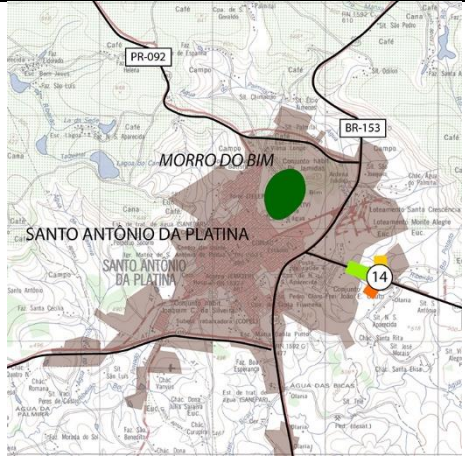



/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-13</b>
		Vista <b>BIM-13 ESQ</b>	Vista <b>BIM-13 FRE</b>	Vista <b>BIM-13 DIR</b>
		Pontuação <b>25</b>	Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>25</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>B</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	3	3	3
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		2	2	2
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		1	2	1
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		2	3	2
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		1	1	1
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>29</b>	<b>25</b>

/continua

/continuação da Tabela 10

		Ponto de visualização		<b>BIM-14</b>
		Vista <b>BIM-14 ESQ</b>	Vista <b>BIM-14 FRE</b>	Vista <b>BIM-14 DIR</b>
		Pontuação <b>18</b>	Pontuação <b>29</b>	Pontuação <b>21</b>
		Classe <b>D</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>29</b>	<b>21</b>

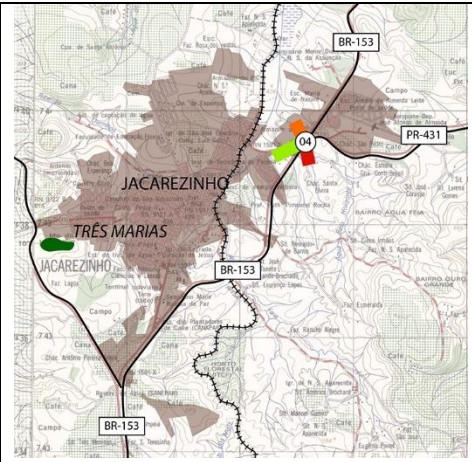

**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa).

## APÊNDICE B

Tabela de avaliação cênica do Três Marias – pontos 04 e 05

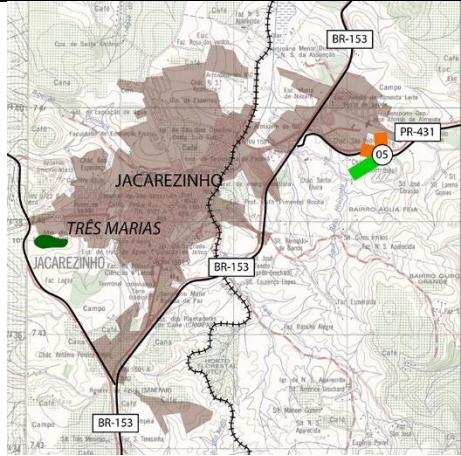



**Tabela 11**

*Avaliação cênica do Três Marias - pontos 04 e 05*

		Ponto de visualização		TMA-04
		Vista <b>TMA-04 ESQ</b>	Vista <b>TMA-04 FRE</b>	Vista <b>TMA-04 DIR</b>
		Pontuação <b>14</b>	Pontuação <b>28</b>	Pontuação <b>19</b>
		Classe <b>E</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>28</b>	<b>19</b>

/continua

/continuação da Tabela 11

		Ponto de visualização		TMA-05
		Vista <b>TMA-05 ESQ</b>	Vista <b>TMA-05 FRE</b>	Vista <b>TMA-05 DIR</b>
		Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>18</b>	Pontuação <b>17</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>D</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>18</b>	<b>17</b>

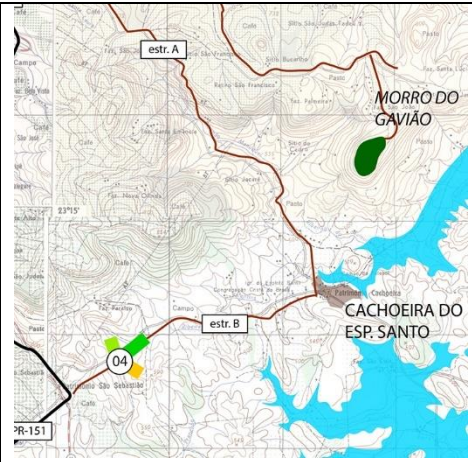



**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa).

### APÊNDICE C

Tabela de avaliação cênica do Morro do Gavião – pontos 04 a 07





**Tabela 12**

*Avaliação cênica do Morro do Gavião - pontos 04 a 07*

		Ponto de visualização		<b>GAV-04</b>
		Vista <b>GAV-04 ESQ</b>	Vista <b>GAV-04 FRE</b>	Vista <b>GAV-04 DIR</b>
		Pontuação <b>27</b>	Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>24</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>27</b>	<b>30</b>	<b>24</b>

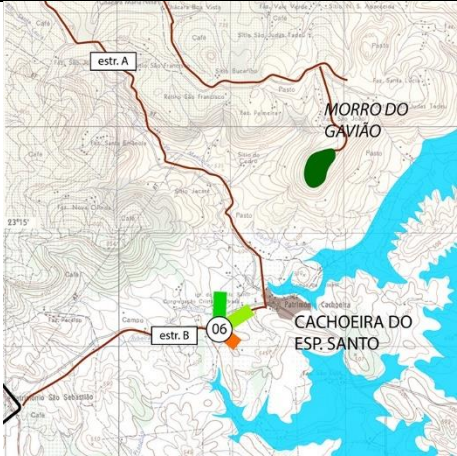



/continua

/continuação da Tabela 12

		Ponto de visualização		<b>GAV-05</b>
		Vista <b>GAV-05 ESQ</b>	Vista <b>GAV-05 FRE</b>	Vista <b>GAV-05 DIR</b>
		Pontuação <b>26</b>	Pontuação <b>30</b>	Pontuação <b>24</b>
		Classe <b>B</b>	Classe <b>A</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
4.Padrões Tradicionais	<b>Peso 1</b>	3	3	3
5.Qual.Elem.Nat.		2	2	2
6.Qual.Elem.Edif.		2	2	2
7.Outras Caract.Nat.		2	2	1
8.Outros Elem.Edif.		1	3	2
<b>Total</b>		<b>26</b>	<b>30</b>	<b>24</b>





/continua

/continuação da Tabela 12

		Ponto de visualização		<b>GAV-06</b>
		Vista <b>GAV-06 ESQ</b>	Vista <b>GAV-06 FRE</b>	Vista <b>GAV-06 DIR</b>
		Pontuação <b>31</b>	Pontuação <b>25</b>	Pontuação <b>18</b>
		Classe <b>A</b>	Classe <b>B</b>	Classe <b>D</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>4.Padrões Tradicionais</b>	<b>Peso 1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>5.Qual.Elem.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>6.Qual.Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>7.Outras Caract.Nat.</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>8.Outros Elem.Edif.</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>31</b>	<b>25</b>	<b>18</b>

/continua

/continuação da Tabela 12

		Ponto de visualização		<b>GAV-07</b>
		Vista <b>GAV-07 ESQ</b>	Vista <b>GAV-07 FRE</b>	Vista <b>GAV-07 DIR</b>
		Pontuação <b>24</b>	Pontuação <b>15</b>	Pontuação <b>20</b>
		Classe <b>C</b>	Classe <b>D</b>	Classe <b>C</b>
				
Critério				
<b>1.Ponto Focal</b>	<b>Peso 2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>2.Amplitude</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>3.Profundidade</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
4.Padrões Tradicionais	<b>Peso 1</b>	2	2	3
5.Qual.Elem.Nat.		2	1	2
6.Qual.Elem.Edif.		2	2	1
7.Outras Caract.Nat.		3	1	1
8.Outros Elem.Edif.		1	1	1
<b>Total</b>		<b>24</b>	<b>15</b>	<b>20</b>

**Nota.** Atribuição de valor em escala de 1 (mais baixo) a 3 (mais alto) a cada critério. Critérios 1, 2 e 3 com Peso 2, atribuído na soma (Total). Classe de A (mais alta) a E (mais baixa).