



CONCESSÃO DE FERROVIAS NO NORTE DO PARANÁ E A CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

HUMBERTO YAMAKI (1), BRUNO J.R. FRANK (2), JOSEANE PIVETTA (3)

1. Instituição. Laboratório de Paisagem UEL
Campus Universitário, Londrina PR/
E-mail: yamaki@ymail.com

2. Instituição. Doutorado Pós Graduação em Geografia UEL
Campus Universitário, Londrina PR
Docente UNIFIL
E-mail bruno.j.frank@gmail.com

3. Instituição. Doutoranda Pós Graduação em Geografia UEL
Campus Universitário, Londrina PR
Docente UNOPAR
E-mail joseane.pivetta@gmail.com

Resumo

O artigo trata de análise dos elementos que definem o caráter da paisagem ao longo de ferrovias de concessão no Norte do Paraná. As cláusulas de concessão de ferrovias das décadas de 20 e 30 previam uma série de privilégios e direitos aos concessionários. Dentre elas vale destacar, o direito de desapropriação de terras e edificações para a construção do leito da estrada, armazéns, estações e dependências. No relatório geral e memória descritiva era solicitada: o estado, fertilidade e aptidão das terras para as diversas culturas, a possibilidade de instalação de núcleos coloniais, indicação de pontos mais convenientes para a localização de estações, entre outros. Definiam ainda, a cessão gratuita de terras devolutas dentro ou fora de uma faixa de quinze quilômetros de cada lado. Juntamente com as condicionantes técnicas do projeto ferroviário, definiam o traçado. É possível identificar nesse período, estudos e projetos da ferrovia, a partir da barranca do rio Paranapanema a Cambará e seu prolongamento além do rio Tibagi. Visavam adequar aos contratos de concessão e colonização de terras devolutas. O estudo prevê a identificação e análise de áreas com características comuns tais como: áreas de companhias de colonização, áreas particulares, padrões e limites de propriedades rurais, relevo, aguadas e ribeirões, caminhos antigos, povoados e fazendas tradicionais na faixa ao longo dos trilhos. Traz subsídios aos estudos de permanência, na identificação e fortalecimento de paisagens tipo e áreas de paisagem que, juntamente com a linha férrea, conferem personalidade e estrutura à paisagem regional. Avaliar as condicionantes das concessões de ferrovias e a paisagem resultante permite reforçar os estudos para a avaliação do caráter e preservação de qualidades cênicas.

Palavras-chave: caráter de paisagem, caracterização, ferrovia, concessão, Norte do Paraná

Introdução

Uma viagem de trem de Ourinhos a Jatahy, no final da década de 20, durava de oito a nove horas dependendo do tipo de locomotiva. Eram cento e oitenta quilômetros e doze paradas, partindo das barrancas do Paranapanema à margem do Tibagy.

A velocidade média de pouco mais de vinte quilômetros por hora permitia ao passageiro imigrante, observar a paisagem que passava lentamente. Morros, matas, estradas, campinas, rios, plantações, fazendas e estações iam definindo paisagens com características ora familiares ora desconhecidas e surpreendentes. Os trilhos iam contornando os principais espigões, encurtando caminhos quando possível e vencendo os desníveis em longos trajetos.

Trilhos e estradas principais seguiam paralelas ou distantes, conforme as características do relevo e a possibilidade de travessias de rios e ribeirões. Predominava a mata densa, pontuada por fazendas de café e suas plantações.

A modernidade que os trilhos e a locomotiva traziam era evidente nas publicações época. Anunciava o Jornal Parana Norte na data da inauguração da estação ferroviária de Londrina: “Hontem a epocha do trilhar a pé a matta sem caminhos, hoje o silvo agudo das locomotivas echoando pelas encostas das serrarias, e as grandes obras portentosas e atrevidas como a ponte do rio Tibagy.....e outras.....mais outras” (PN 28.7.1935).

A ferrovia e os componentes da ferrovia definiram fortemente a paisagem do Norte do Paraná. “Novas estações, todas pertencentes a centros importantes de vida comercial e cultural intensa” eram interligadas por “material rodante perfeito”. “A terra inigualável do Norte do Paraná é valorizada pela passagem crepitante do Cavalo de Aço. E a fumaceira que as locomotivas vão deixando onde passam, é simbolicamente a demonstração de que a estrada de ferro é e sempre será a razão do adiantamento mundial”. (APF, 1942, p.54)

Os trilhos em longas linhas retas ou em curvas, sobre leito macadamizado, eram margeados por uma faixa continua de arbusto que definia a faixa da ferrovia frente à densa mata.

Oitenta anos depois, a ferrovia de passageiros já não circula pelo Norte do Paraná. Porém suas marcas permanecem gravadas fortemente na paisagem.

Método de Avaliação da Paisagem

O método de avaliação de paisagem aplicado nas áreas de concessão de ferrovias no Norte do Paraná, visa a identificação de componentes da paisagem e suas articulações que a torna reconhecível em relação às outras. Tem como uma das referências, a Avaliação do Caráter de Paisagem, de tradição britânica (Swanwick, 2002, p.8). Visa a identificação de áreas com características semelhantes de paisagem. Finalmente, avalia as qualidades cênicas da paisagem nas suas amplitudes e camadas. (Sangwine, 2007).

A pesquisa é dividida em duas partes: Parte I) Pesquisa bibliográfica sobre os decretos de concessão de ferrovias e identificação de cláusulas definidoras do caráter da paisagem. Parte II) Identificação de Áreas de Caráter de Paisagem Regional sob influência da Ferrovia, Áreas de Caráter de Paisagem Local e Paisagens Tipo.

Parte I. A lei de povoamento de 1907 e as ferrovias

Povoamento e ferrovia

No início do século XX intensificaram-se as tentativas de ocupação de terras devolutas através da introdução de imigrantes. .

O Decreto 6455/1907, denominada_ lei de povoamento do solo nacional, previa a instalação de imigrantes em núcleos coloniais. Um núcleo colonial era definido como “uma reunião de lotes de terras férteis demarcadas para agricultura e pecuária, salubres e com abundância de água e servidos por viação capaz de permitir transporte fácil“. Poderia ser promovida pela União ou empresas de viação férrea ou fluvial. Às companhias que se propusessem ligar as áreas de povoamento em larga escala seria dada subvenção pelo Governo.

Característica semelhante tinha o Decreto 218 de 1907 que definia as bases regulamentares para o serviço de colonização do Estado do Paraná. A localização de núcleos coloniais às margens ou nas proximidades de vias férreas , fluviais ou carroçáveis era a condição primeira.

Para promover a colonização, o Governo realizou dezenas de concessões de ferrovias e estradas, visando o seu desenvolvimento. Todavia, até 1915 o relato era de que nenhuma ferrovia havia iniciado a construção, incorrendo em caducidade de contratos e prorrogações de prazos.

A ferrovia de ligação leste oeste foi importante para a ocupação do Norte do Paraná: a Estrada de fazendeiros (1920), posteriormente Estrada de Ferro Noroeste do Paraná e Companhia Ferroviária São Paulo Paraná (1928).

Ferrovia de Fazendeiros, Decreto 896/1920 posteriormente Estrada de Ferro Noroeste do Paraná. Em agosto de 1920 o Governo assina um contrato com Antonio Ribeiro dos Santos, Antonio Barboza Ferraz Junior, Leovegildo Barbosa Ferraz, Manoel da Silva Correia e Gabriel dos Santos ou empresa que os mesmos organizarem, para a construção de uma ferrovia. De um ponto entre Jacarezinho e a Barranca do Paranapanema, seguia até o povoado de Cambará e segue atravessando os rios Cinzas e Laranginha, na direção do povoado de Jatahy às margens do rio Tibagi. Era uma estrada de cem quilômetros e o grupo tinha preferência para a estrada de ferro ate o rio Samambaia (Mato Grosso).

Companhia Ferroviária São Paulo Paraná, Decreto 450/1928. Os contratos anteriores em que eram titulares a Companhia Ferroviária São Paulo Paraná e a Companhia de Terras Norte do Paraná foram substituídos pelo Decreto 450/1928. Dava continuidade à estrada de ferro construída até Cambará. Tinha a linha tronco que seguia o espigão Paranapanema e Ivahy, mais dois ramais, num total de 280 quilômetros. Tinha preferência de igualdade de condições para o prolongamento até o rio Paraná.

Clausulas definidoras do traçado e paisagem no Decreto 896/1920 e Decreto 450/ 1928

Os decretos de concessões das ferrovias (Decretos 896 e 450) tinham clausulas que definiriam as características da paisagem dos dois lados da ferrovia.

Linhas tronco. A ferrovia do decreto 896 atravessava os rios Cinzas e Laranginha. Não seguia necessariamente o espigão. Num mapa de estudos para a extensão da ferrovia (CTNP, 1927), está identificado o grande espigão (watersheds) que cruza a região numa grande diagonal nas cercanias de Cambará. Por outro lado, a CFSPP seguia como diretriz o espigão entre os rios Paranapanema e Ivahy. Seguir ou não o espigão resultaria em maior ou menor visibilidade dos vales perpendiculares.

Clausulas definidoras. As clausulas definidoras da faixa legal de influência direta da ferrovia, faixa de estudos detalhados, a divisão do projeto em seções, entre outros, marcavam fortemente a estrutura da paisagem.

a) Direito de desapropriar terras para construção da ferrovia, prédio e benfeitorias, estações, armazéns e demais dependências. (Decreto 896, Clausula II) e (Decreto 450, art. 2)

Escolha de rotas que poderiam ser ajustadas e negociadas conforme o interesse de fazendeiros e Companhias de Colonização resultava em inúmeros estudos de exploração e locação. A necessidade de locais planos para possibilitar a construção de estações, pátios e depósitos restringia os locais potenciais para implantação do conjunto ferroviário.

b) preferências para construção do prolongamento da linha tronco. (Decreto 896) e (Decreto 450, art 2)

As diretrizes de prolongamento, previamente avaliados em Planos de Viação, seguiam o espigão da divisa de grandes bacias. Possibilitava antever grandes visuais e panoramas

c) privilegio para a não construção de uma outra ferrovia numa zona de quinze quilômetros para cada lado do eixo da estrada (Decreto 896, Clausula II) e art 2 (Decreto 450, art.4)

A não possibilidade de construção de uma outra ferrovia em faixa próxima possibilitava a negociação com grandes proprietários e companhias de colonização.

d) estudo com detalhamento de oitenta metros de cada lado do eixo da estrada e curvas de nível de dois em dois metros (Decreto 896, Clausula IX) e art 9 (Decreto 450, artigo 9)

Apesar da indicação mínima de oitenta metros, os levantamentos topográficos chegavam até cinco quilômetros, dependendo do interesse nas terras e opções de implantação dos trilhos

e) Apresentação do projeto em Seções. Nas clausulas de seções de serviços de locomotivas, a declividade prevista era de 2% visando uniformizar as condições técnicas para aproveitamento do motor das locomotivas. (Decreto 896, clausula XII). No Decreto 450 art.8 as seções nunca menores de 10 ou de 30 km, estendendo-se de estação a estação, podendo ser excepcionalmente reduzida a distancia entre estações.

A apresentação em seções definia certo ritmo ao conjunto de paradas e estações. As seções eram uma espécie de modulação ajustadas conforme a existência de locais adequados à implantação de estações e povoados.

f) indicação de fertilidade das terras, produção e existência de terras devolutas , caminhos convergentes e pontos convenientes para estações (Decreto 896, clausula IX) e (Decreto 450, art 9)

Resultava no levantamento de extensas áreas que chegavam a dez quilômetros, principalmente nos trechos em que a ferrovia se afastava da estrada de automóveis.

g) possibilidade e conveniência do estabelecimento de núcleos coloniais (Decreto 896, Clausula IX) e (Decreto 450, art.9)

Fazia parte do decreto de concessão a possibilidade de implantação de núcleos coloniais (e suas sedes patrimônios. As distancias entre núcleos coloniais era definida pela disponibilidade de terras devolutas e férteis, e também da acessibilidade.

h) os pontos mais convenientes para estações. (Decreto 896, Clausula IX) e (Decreto 450, art 9)

Pré identificação para a implantação de estações definia também a localização de locais para implantação de patrimônios. Num estudo preliminar verificou-se que o “alto” do lado sul da ferrovia era preferido para a futura implantação de patrimônios.

Parte II. Caráter de Paisagem e Caracterização

Neste estudo, tratamos do caráter, caracterização e tipos de paisagens. O caráter de uma paisagem é uma qualidade resultante de determinada organização articulação de componentes, tais como, hidrografia, relevo, vegetação, tipos de parcelamento e caminhos. Pode ser definido como “um padrão distinto, reconhecível e consistente de elementos e características da paisagem que torna uma paisagem diferente da outra, ao invés de melhor ou pior” (Swanwick, 2002, p.8).

O estudo de caráter “estabelece forte evidencia de ligação com o lugar, identifica características chave que cria o senso de lugar. Consegue integrar características naturais e sócio culturais, favorecendo a percepção e valoração de um lugar pela comunidade”.(Tudor, 2014, p.10).

Segundo Swanwick (2002), a caracterização da paisagem é um “processo de identificação, classificação e mapeamento de áreas com caráter semelhantes. E, tipos de caráter de paisagem são áreas com combinação semelhante de geologia, relevo, drenagem, uso histórico e padrão”.

Definição de Áreas de Caráter

Área de Caráter (Regional) de Paisagem Ferroviária

Tendo a ferrovia como eixo e o processo histórico de ocupação, podemos identificar uma área de caráter de influencia dos trilhos. Denominamos área de caráter de paisagem ferroviária (regional). É uma faixa de trinta quilômetros de largura por trezentos quilômetros de comprimento, de Ourinhos a Apucarana (nesta etapa), tendo a ferrovia como eixo estruturador espacial e paisagístico.

Área de Caráter Local de Paisagem

Áreas de caráter local de paisagem são áreas com características específicas, permitindo a sua diferenciação e denominação reconhecível tais como Cambará, Três Bocas e CTNP. O relevo, parcelamento do solo e caminhos constituem características principais.

Para este estudo foram identificadas três áreas de caráter de paisagem: 1. Área (de caráter local de paisagem) Cambará, 2. Área (de caráter local de paisagem) Três Bocas e 3. Área de caráter local de paisagem) CTNP, doravante denominadas Paisagem Cambará, Paisagem Três Bocas e Paisagem CTNP.

Área de Paisagem Cambará

A área de paisagem Cambará tem como característica um relevo aplainado com a presença de serras esparsas. A partir da serra do Espigão, por onde atravessava a ferrovia, era possível avistar longas distancias. Os lotes rurais têm formas variadas, nem sempre sendo os ribeirões os definidores de seus limites. Resulta numa grande variedade de componentes definidores de suas características.

Em relação à paisagem tipo, podemos identificar paisagem tipo ribeirão e paisagem tipo plano, de acordo com suas características principais.



Figura 1. Detalhe da Planta da São Paulo Paraná Railway (1927) mostrando a ferrovia e o parcelamento de lotes rurais. Acervo UNESP.

Área de Paisagem Três Boccas

A ocupação de extensa área entre a margem esquerda do rio Tibagy, o rio Apucarantina, o ribeirão Três Boccas e o espigão geral, iniciou-se por volta de 1900. Uma “Planta Judicial da Fazenda Três Boccas” com as medições de 1908 e 1941 (Yamaki, 2003) permite identificar inúmeros proprietários com posse de terras devolutas, recortadas em lotes retangulares. A falta de cartografia detalhada, associada às leis de povoamento, resultou na forma de terrenos com limites NSLO. Existia liberdade na definição dos limites de lotes, independentemente de caminhos ou ribeirões. A subdivisão em lotes define, com a sua não homogeneidade, a paisagem desta área situada a leste das terras da CTNP. (ver Figura 2).

Na área de paisagem Três Boccas, podemos identificar basicamente paisagem tipo ribeirão e paisagem tipo caminho, nem sempre obedecendo as condicionantes do relevo.

Área de Paisagem CTNP

A área de paisagem CTNP compreende uma área que, no contrato inicial media 350 000 alqueires. Seguiu o grande divisor de águas entre o Ivaí e o Paranapanema. Existia um padrão de ocupação das terras que, seguia em grande parte as cláusulas das leis de povoamento e de cláusulas de concessão de ferrovias.

O trecho analisado, entre as estações de Arapongas e Apucarana tem altitude entre 815 e 840 metros. Na figura 2 podemos ver o processo de parcelamento de lotes efetivado pela Companhia. Lotes de frente estreita e que iam do espigão ao ribeirão, tinham dimensões entre 10 e 25 alqueires. Pode-se observar que os vales de ribeirões seguem perpendiculares à ferrovia implantada no espigão. Isso permite visibilidade de longas distancias, uma das

características desta área de paisagem. O fracionamento homogêneo e a posterior marcação de limites ou ainda tipos diferentes de culturas, resultam em paisagem com características únicas, se comparamos com as terras das Três Bocas. Em relação às paisagens tipo, podemos identificar paisagem vale e paisagem patrimônio. Uma seqüência de paisagens tipo vale é interrompido pela paisagem tipo patrimônio, sempre a partir da linha férrea.

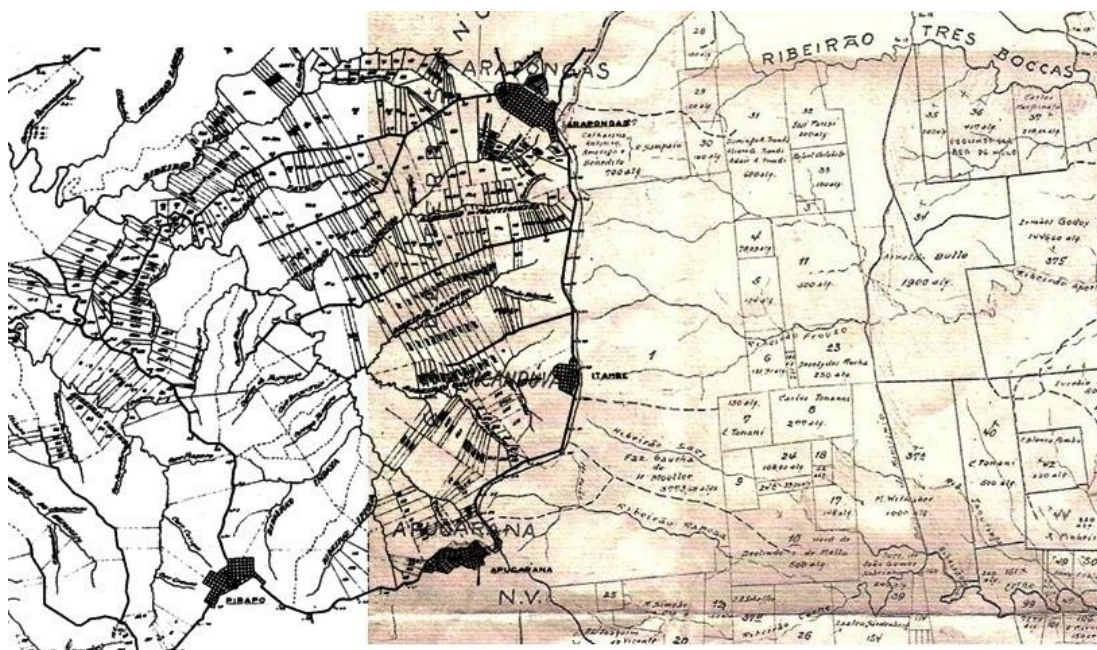


Figura 2. Mapa com montagem área CTNP (1930, esq.) e Três Bocas (1941, dir.), mostrando as diferentes formas de ocupação. (Montagem: Pivetta, 2016)

A partir dos estudos de paisagem baseados na análise de caráter e características da paisagem, podemos concluir sobre a possibilidade de identificação de: Paisagem Tipo Caráter Regional (ferroviário), Áreas de Caráter de Paisagem e finalmente Paisagens Tipo. As Paisagens tipo e as áreas de Paisagem estão diretamente relacionadas à visibilidade: amplitudes visuais e panoramas. São atributos visuais chave na definição e preservação do caráter da paisagem.

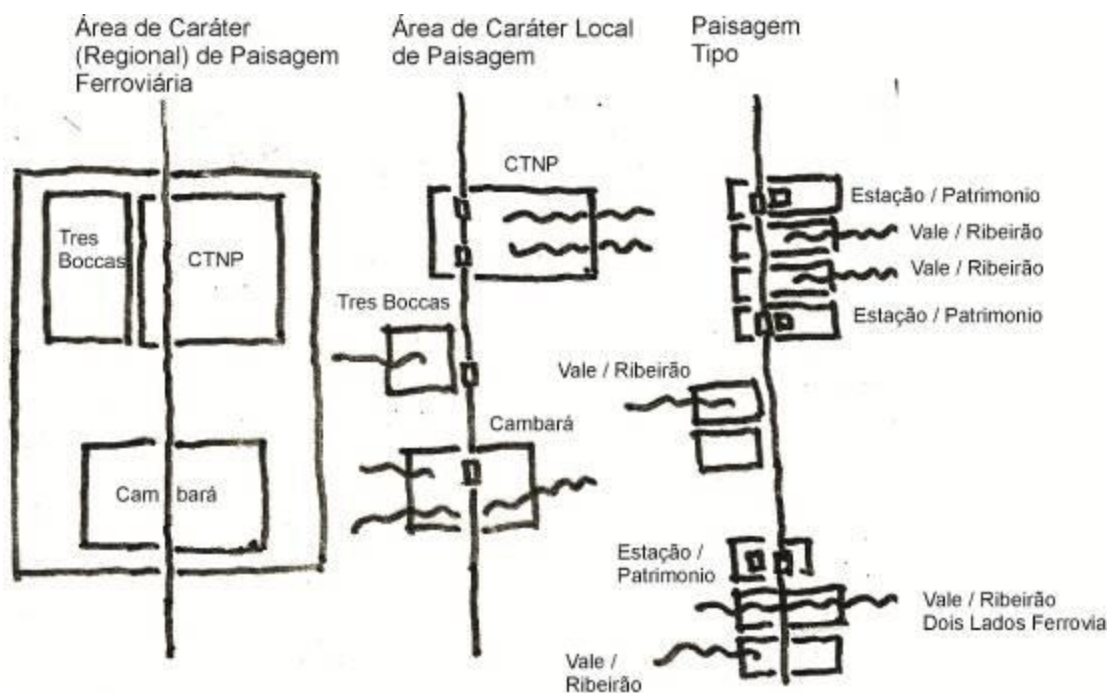


Figura 3. Diagrama de caráter de paisagens (Yamaki, 2016)

Conclusão

As cláusulas dos decretos de concessão de ferrovias definiram a macro estrutura da paisagem norte paranaense. Juntamente com as camadas de ocupação histórica e diferentes arranjos de organização de componentes da paisagem, resultaram em características diversas.

A identificação de paisagens tipo, áreas de caracterização de paisagem e áreas de característica regional da paisagem permite reconhecer e preservar os elementos significativos de cada trecho da ferrovia. Preservar os componentes definidores das características da paisagem.

O caráter da paisagem reforça o senso de lugar e fortalece a identidade. O possível retorno de trens de passageiros ao Norte do Paraná torna importante o estudo pouco conhecido de caracterização e resgate da paisagem.

Referencias

APF, **Revista Ferrovia**, 1942

FRANK, B.; YAMAKI, H. **Paisagem Vernacular norte paranaense: tipologia de fazendas e colônias na bacia do rio das Cinzas** PR. CICOP-XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, Bauru, Outubro 2014. Pp.1-12

JORNAL PARANA NORTE, edição 28 julho 1935, Londrina, 1935

SANGWINE, T.; et alii; **Assessing the Effect of Road Schemes on Historic Landscape Character**, Higways Agency, 2007

SWANWICK, C.; **Landscape Character Assessment**, The Countryside Agency, 2002

TUDOR, C.; **An Approach to Landscape Character Assessment**, The Countryside Agency, 2014

YAMAKI, H. (org.); **Coletânea de Relatórios e Mensagens de Governo 1921-1935**, mimeo, LabPaisagem UEL, Londrina, 2016

YAMAKI, H.; **Iconografia Londrinense Mapas Iniciais 1930-50**, Edições Humanidades, Londrina, 2003

Agradecimentos

Ao CNPq pelo auxílio à pesquisa sobre paisagem.

Ao grupo de pesquisa do Laboratório de Paisagem, pelos desafios.