



CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM AO LONGO DE FERROVIAS: O Caso dos Patrimônios Birigui (Linha Noroeste) e Guaruaia (Linha Sorocabana)

FINATI, GABRIELA IASSIA. (1); YAMAKI, HUMBERTO. (2)

1. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas, Departamento de Geociências. Laboratório de Paisagem. Campus Universitário - Rod. Celso Garcia Cid (PR-445), km 380, CEP: 86051-990, Londrina, PR.
gabriela.iassia@gmail.com

2. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Tecnologia e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Laboratório de Paisagem. Campus Universitário - Rod. Celso Garcia Cid (PR-445), km 380, CEP: 86051-990, Londrina, PR.
yamaki@ymail.com

RESUMO

O artigo trata de núcleos coloniais e respectivos patrimônios planejados ao longo de estradas de ferro no Estado de São Paulo. Eram empreendimentos de companhias colonizadoras e seguiam as diretrizes de leis de colonização e povoamento. A pesquisa enfoca as terras da “*The São Paulo Land, Lumber and Colonization Company*” e da Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, localizadas, respectivamente, ao longo da Ferrovia Noroeste do Brasil e Ferrovia Sorocabana. Neste estudo serão analisados os patrimônios Birigui e Guaruaia (atual Presidente Bernardes) sob o enfoque da paisagem. Birigui e Guaruaia possuem como característica do traçado, a junção de duas malhas xadrez em ângulo. Apresentam uma morfologia peculiar onde o tensionamento das malhas ortogonais resulta em quarteirões e espaços livres de contornos irregulares. A hipótese da não independência do plano do patrimônio conduz à investigação das características do Núcleo Colonial como um todo, incluindo Birigui e Guaruaia como sedes. Assim, a localização geográfica, relevo, hidrografia, ferrovia, caminhos antigos, edificações preexistentes e outras referências passam a ser considerados como componentes definidores das características da paisagem regional. O estudo visa, portanto, reconhecer os componentes que definiram o caráter da paisagem e analisar a morfologia desses núcleos iniciais de modo a identificar áreas e tipos de paisagem que caracterizam essa região e avaliar as permanências e significados. A caracterização da paisagem permite definir diretrizes à sua conservação.

Palavras-chave: Caracterização de Paisagem; Ferrovia; Morfologia Urbana

INTRODUÇÃO

Este artigo trata de parte das terras do Núcleo Colonial Eldorado da Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo, localizado às margens da Ferrovia Noroeste do Brasil e o Núcleo Colonial Lins de Vasconcellos da Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio Sociedade Anônima. Foram avaliadas as sedes de patrimônio Birigui e Guaruaia (atual Presidente Bernardes), respectivamente.

O objetivo é analisar a morfologia dessas duas sedes de núcleo colonial a partir das condicionantes pré-existentes e reconhecer os componentes que permitem a identificação e caracterização da paisagem local.

A caracterização de paisagens permite identificar além das características locais, os componentes que permitem conexão entre diferentes núcleos. Antes de ser uma comparação de soluções utilizadas para a colonização do noroeste e oeste paulista é principalmente uma constatação das soluções definidas em ambos os projetos e do modo como cada um de seus componentes físicos conecta-se entre si ao longo do traçado férreo.

CARACTERIZAÇÃO DE PAISAGENS

O método de avaliação e caracterização das paisagens ao longo das Ferrovias Noroeste do Brasil e Sorocabana abordado nessa pesquisa tem como principal referência a Avaliação do Caráter da Paisagem (LCA) desenvolvida principalmente para análise e caracterização de paisagens da Inglaterra e Escócia.

Esse método propõe a identificação e análise dos componentes como forma de caracterização da paisagem. Determina a partir das análises quais os componentes ou combinação dos mesmos responsáveis por diferenciar cada tipo ou área de paisagem. Ou seja, essa técnica de análise não busca catalogar as paisagens e diferenciá-las em melhores ou piores, mas dar a cada uma o resultado do que a difere das demais.

As áreas e tipos de paisagens possuem diferenciações em significados e formas. O princípio dos tipos de paisagem é a presença de homogeneidade do caráter pois possuem combinações de geologia, vegetação, topografia e uso de ocupação das terras semelhantes. O que irá distinguir as áreas dos tipos de paisagem, é que um mesmo tipo pode estar presente em diversas áreas, ao mesmo passo que em uma só área podem existir mais de um tipo de paisagem (SWANWICK, 2002).

A paisagem, nesse estudo é vista , portanto, como sendo originada e resultante a partir do modo como diferentes componentes do ambiente interagem entre si e são vistos e interpretados por cada um dos observadores. Esses componentes podem ser tanto naturais, como solos, clima, flora e fauna, quanto culturais, incluindo o impacto histórico, uso atual da terra e outras intervenções humanas relevantes para a formação da mesma (SWANWICK, 2002).

No caso dessa pesquisa, em que a ferrovia é o eixo principal na delimitação das sedes dos dois núcleos, o espigão é um dos componentes do relevo responsável pela determinação e caracterização da paisagem.

A fim de realizar a caracterização foi feita a análise em duas etapas. A primeira consiste na análise de decretos e leis vigentes na época da colonização, responsáveis pela divisão das glebas em lotes rurais que originaram os núcleos e suas sedes (YAMAKI, 2017). A segunda é uma identificação dos principais componentes definidores da paisagem e conseqüentemente a definição de áreas e tipos das duas paisagens influenciadas pela ferrovia.

DECRETOS E LEIS

Embora as Companhias de Colonização bem como as empresas de viação férrea ou pluvial pudessem ser as responsáveis pela fundação de núcleos coloniais, tais ações deveriam ser equivalentes às leis e decretos de concessões de terras vigentes na época. Com a SPLLCC e Cia Marcondes não foi diferente. Para essa análise trataremos da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850, que dispõe sobre as Terras devolutas do Império e do Decreto n. 6.455 de 19 de abril de 1907, que aprova as bases regulamentares para o povoamento no solo nacional (YAMAKI, 2017).

Trata-se, nesse caso, de averiguar os procedimentos constantes nas mesmas que foram adotados e cumpridos pelas duas Companhias e que permitiram a configuração existente na paisagem atualmente. No caso da SPLLCC pode-se analisar o antigo Núcleo Colonial Eldorado, de onde surgiu Birigui e ao longo da Sorocabana, fundado pela Cia Marcondes o Núcleo Colonial Lins de Vasconcellos, de onde surgiu o patrimônio Guaraucaia.

A lei 601/1850 determinava a respeito da divisão das terras devolutas, a realização de uma prévia medição, divisão e demarcação visando uma descrição das terras a serem vendidas. De acordo com as circunstâncias locais as divisões deveriam ser feitas utilizando-se como base as coordenadas norte-sul e retas que permitissem a formação de ângulos de 90 graus. Tal demarcação deveria formar lotes de 500 braças em cada lado. Quando não fosse

possível a divisão detalhada dessas terras e no caso de sobras de terras, estas deveriam ser vendidas sobre o preço mínimo, definido antecipadamente. (BRASIL, 1850)

Ainda sobre a mesma lei a respeito da compra de terras contiguas, teriam preferência os possuidores de terra de cultura e criação, de modo que comprovassem possuírem os meios para aproveitá-las de maneira adequada. Os compradores das terras teriam, entre os deveres, o de ceder parte do terreno necessária à destinação de estradas públicas de um povoado a outro ou porto de embarque (BRASIL, 1850).

A colonização e conseqüentemente a fundação de núcleos coloniais nessas terras deveria ser realizado pela União, Estado e/ou companhias de viação férrea, pluvial ou particular. A determinação descrita no decreto 6455/1907 que regulamentava o povoamento do solo nacional era que independentemente do responsável pela formação dos núcleos coloniais, estes deveriam, de acordo com o Artigo 5, possuir terras apropriadas para a agricultura ou agropecuária, possuir acesso à água e viação responsável pelo acesso facilitado.

Devido essa pesquisa tratar de núcleos coloniais que surgiram a partir das ações de companhias de colonização ligadas a ferrovia, serão abordados os requisitos exigidos em especial por elas para a determinação desses núcleos. Para que essas companhias tivessem, portanto, o apoio da União no estabelecimento do núcleo elas deveriam seguir algumas regras principais descritas no artigo 80 do decreto 6455/1907. Entre os requisitos exigidos estavam a necessidade de área suficiente para a determinação de 50 lotes rurais, sendo contíguos ou não, desde que não ultrapassem a distância máxima de 12 km, destinados a famílias de imigrantes. Além disso, o mesmo artigo determinava que as terras deveriam ser férteis, localizadas em zonas salubres, de fácil acesso a água tanto para consumo quanto para irrigação, bem como fácil acesso por vias de ferro ou de rodagem aos centros comerciais (BRASIL, 1907).

Birigui e Gaurucaia se enquadram nesses requisitos determinados, pois cumprem a distância máxima de um raio de 12km de distância de uma sede a outra, além de ser parte de um conjunto colonial em que os lotes tinham acesso a água e estradas, tanto férrea quanto de rodagem.

COLÔNIAS E PATRIMÔNIOS EM ÁREAS DE COLONIZAÇÃO

A colonização das regiões noroeste e oeste paulista foram definidos a partir de diretrizes das Companhias responsáveis pela divisão e ocupação das terras associada às leis de

terras e colonização vigentes na época. Essas determinações permitiram a configuração das glebas destinadas ao estabelecimento de cidades.

Embora Birigui e Guarucaia sejam patrimônios coloniais pertencentes a companhias de colonização distintas apresentam como característica do traçado a junção de duas malhas xadrez em ângulo que se adaptam a gleba em formato triangular. Essa morfologia peculiar caracteriza-se pelo tensionamento das malhas ortogonais que resulta em quarteirões e espaços livres de contornos irregulares. Grande parte disso deve-se ao relevo e ao modo como os elementos citados anteriormente se relacionaram entre si, influenciados, claro, pela ação humana.

Essa etapa do trabalho consiste em verificar o modo como as malhas urbanas se adequaram ao traçado determinado pelas companhias para a criação do conjunto colonial o qual fazem parte.

GUARUCAIA

Os núcleos urbanos fundados no início do século XX na região da Alta Sorocabana tinham a função de ser um apoio para o estabelecimento da cultura cafeeira, colonização de glebas e especulação dessas áreas. O patrimônio Guarucaia foi uma ação realizada na Alta Sorocabana pelo Coronel Marcondes, idealizador e um dos sócios da Companhia Marcondes de Colonização. O projeto de divisão de glebas idealizado pela companhia permitiu que todos os lotes rurais possuíssem acesso e saída independente de suas terras e que estas pudessem ser terras destinadas tanto ao café quanto ao pasto (ABREU, 1972).

Guarucaia surge a partir da estação de mesmo nome pertencente ao Núcleo Colonial Lins de Vasconcellos. A gleba destinada a Estação de Guarucaia contempla a premissa de acesso independente pela margem da esplanada. É, portanto, um patrimônio projetado em apenas uma das margens da ferrovia e apresenta uma malha irregular, proveniente de seu próprio formato, que se desenvolve a leste da estrada de ferro Sorocabana.

O patrimônio Guarucaia tem a forma de triângulo onde a face maior acompanha a ferrovia (Figura 1). É basicamente duas malhas xadrez que se sobrepõem nos arredores da Igreja. Esta característica foi definida pelo relevo, um morro na porção norte. No encontro das duas malhas regulares são originados quarteirões triangulares onde foram instaladas a Igreja, cadeia e fórum ao norte do plano. A estação localizava-se no extremo sul do plano.

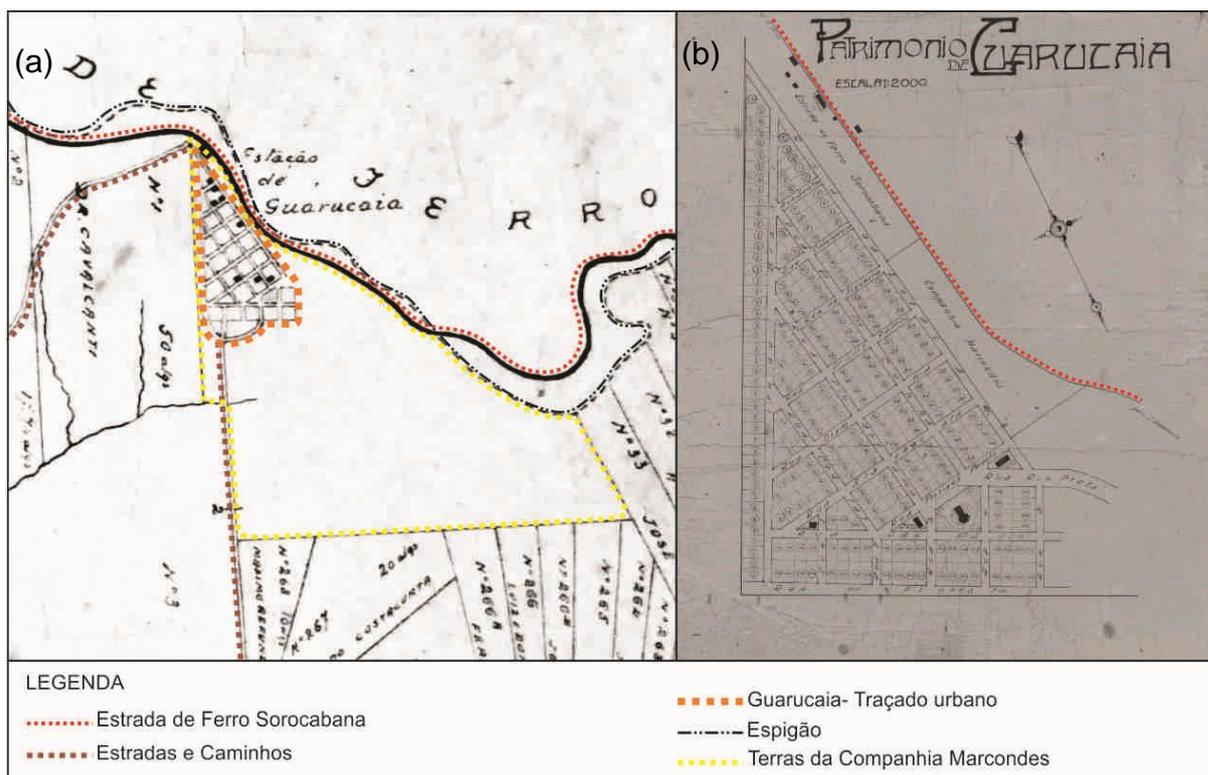


Figura 1: Patrimônio Guarucaia. (a) Núcleo Colonial Lins de Vasconcellos - Estação de Guarucaia – Sorocabana (sem data). Acervo do Museu Antônio Sandoval Netto - Museu Municipal de Presidente Prudente, digitalizado por Beatriz Emboaba da Costa, 2017. (b) Patrimônio de Guarucaia (sem data). Acervo do arquivo público do Estado de São Paulo – Memória pública. Modificado pelos autores, 2017.

O patrimônio Guarucaia tinha como um dos limites, lado oposto a Ferrovia, a Fazenda Cavalcanti de 50 alqueires. Junto ao limite, em etapa posterior foi inserido um quarteirão estreito e de cerca de um quilômetro de comprimento. Não se sabe ao certo a intenção deste tipo de solução. Um das hipóteses era o ajuste da malha projetada aos limites da fazenda.

Esse quarteirão não aparece no mapa geral do Núcleo Colonial Lins de Vasconcellos e a divisa com o lote n. 1 se faz por uma rua. Atualmente esta quadra foi dividida em quadras menores: em torno de 210 a 250 metros cada uma.

A forma predominante de quadras é a regular quadrada de aproximadamente 80x80m que se subdivide em lotes de 20x40m. O parcelamento dos lotes é realizado de acordo com o mesmo parâmetro que a divisão de ruas, é perpendicular às curvas de nível e isso permite que o mesmo possua uma declividade maior na frente ou fundo de lote. Essa configuração definida a partir de vias e lotes perpendiculares as curvas de nível proporciona também uma declividade necessária para o escoamento das águas pluviais.

Os principais acessos ao patrimônio ocorrem pela Rua N.1 e Rua da Estação. Há nessas duas plantas de Guarucaia três componentes visíveis que possuem entre suas funções a de limite: a ferrovia, a quadra trapezoidal e as ruas.

A cadeia, Grupo Escolar e paço municipal se localizam nas quadras irregulares e menores. Onde não seria vantajoso deixar essa parcela para lotes residenciais ou comerciais para venda, destina-se para os serviços públicos e municipais. A igreja é destinada a quadra com cinco lados, sendo originada do corte de uma quadra regular quadrada.

O pátio ferroviário é dividido entre a Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia Marcondes, cada parcela de terras pertence a uma dessas empresas. Nas terras da Estrada de Ferro Sorocabana localiza-se a estação ferroviária. Prolongando-se o traçado que divide essas duas parcelas de terras é possível perceber o patrimônio com três elementos marcantes, três conjuntos de quadras. Essas três divisões separadas formam três camadas distintas de divisão de lotes e essas três parcelas se diferenciam na irregularidade e repetição de suas quadras.

A igreja, embora distante da estação, possui uma das localizações mais altas, a uma altitude aproximada de 425 metros, com maior visibilidade para o edifício. Já a estação localiza-se em uma altitude aproximada de 439 metros. A matriz, portanto, não é voltada para a estação, elas se distanciam entre si em mais de 700 metros. A matriz localiza-se próxima ao Grupo Escolar e Câmara Municipal, além de ser tangenciada pela Rua Rio Preto, que daria acesso à área de futura expansão da cidade. A Igreja está distante da estação, mas próxima a rotas principais de acesso ao patrimônio.

As ruas e avenidas estão ligadas ao modo como foram distribuídas as quadras. A largura mantém-se padronizada, distinguindo apenas a da Rua Rio Preto, que apesar de receber o nome de rua pode ser uma estrada antiga que daria acesso a outros lotes rurais. Ela é também a ligação entre o patrimônio Guarucaia e a expansão da cidade. As ruas mais extensas são Avenida Brasil, Rua da Floresta, Rua da Estação e Rua n. 1, a qual se prolonga para fora de Guarucaia por mais de 20 km a margem de outros lotes rurais.

É importante destacar a questão simbólica dos nomes dados a cada rua na planta de Guarucaia. O nome carrega em si um possível significado da hierarquia e importância delas. Ou seja, o nome dado a cada rua diz sobre sua importância para determinada cidade na época em que foi nomeada. Rua da Floresta é a última rua ao norte e possui proximidade com a divisa entre o urbano e área rural.

A Rua da Estação era a principal ligação de Presidente Bernardes as terras que hoje correspondem a Álvares Machado e Presidente Prudente.

Cinco ruas são denominadas com os nomes de cidades da linha Estrada de Ferro Araraquara: Catanduva, Cedral, Pindorama, S. J. Rio Preto e Araraquara. As quatro primeiras pertencem à região administrativa de São José do Rio Preto. A Rua rio Preto é a mais larga de todas, mas ao mesmo tempo uma das de menor comprimento, que se torna interrompida. Ela liga as duas 'fases' da construção da cidade.

Há uma rua em homenagem ao agrimensor Francisco Cunha, um dos responsáveis pela demarcação das terras e outra rua em homenagem a Luiz Ramos, um dos proprietários da empresa Ramos e Cia, uma das empresas proprietárias de terras da região.

A Rua São Paulo abrigava três dos principais edifícios do núcleo: a cadeia, a igreja e Câmara municipal. A rua n. 1 a qual é um dos principais acessos dos lotes rurais a Guaruaia e onde se localiza a cadeia. A cadeia, portanto ficava próxima ao limite da cidade e próximo a um dos principais acessos.

Apesar dos lotes próximos a estação serem perpendiculares à esplanada e ferrovia, percebe-se que a área do patrimônio não é. A divisão dos lotes resultante em quadras irregulares ocorre devido à adequação necessária ao lote maior do patrimônio, um triângulo irregular de lados medindo aproximadamente 943x664x1150 metros.

A formação do patrimônio Guaruaia inicia-se, portanto, a partir de um lote rural não regular. Ou seja, Guaruaia é parte de um lote maior o qual foi sendo ocupado ao longo do crescimento urbano da cidade. Os limites presentes com o lote n. 1 não permitiram que a cidade crescesse a leste. Além disso, o espigão, praticamente paralelo a ferrovia delimita a formação de lotes rurais nesse conjunto e é um dos principais responsáveis pelo modo como o loteamento se organizou.

BIRIGUI

O loteamento realizado na região correspondente a Birigui, no início do século XX, segundo Soares (2003) permitiu a venda de aproximadamente 60.000 alqueires de matas virgens, as quais foram divididas em lotes de 10, 20, 50, 100 e 200 alqueires. O parcelamento realizado permitiu que, independentemente de seu tamanho, todos os lotes tivessem, de um lado, divisa com um rio que garantisse o suprimento de água e de outro, com uma estrada de rodagem ou férrea que permitisse fácil e livre acesso à propriedade.

Tais características e ações realizadas no parcelamento dessas terras atendem as premissas previstas na lei 6455/1907 vista anteriormente.

Birigui surge a partir das terras da antiga Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo e se desenvolve como um patrimônio de um lado da ferrovia (Figura 2). Embora a companhia fosse proprietária de terras nas duas margens, somente uma foi ocupada inicialmente. A margem escolhida para a ocupação na primeira etapa de Birigui corresponde ao início de um topo de morro, com a altitude aproximada de 400 metros próxima a localização da estação e de 413 metros no local de implantação da Igreja Católica. Além disso, o local escolhido para implantação de Birigui é curvo e a malha incorpora a ferrovia como limite.



Figura 2: Patrimônio Birigui. (a) Núcleo Colonial Eldorado, 1920. Acervo Museu Histórico" Dr Renato Cordeiro". Digitalizado por Gabriela Iassia Finati (b) Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – III Divisão – Espianada de Birigui, 1913. Acervo Museu Histórico" Dr Renato Cordeiro". Digitalizado por Gabriela Iassia Finati. Modificado pelos autores, 2017.

Os acessos ao patrimônio se dão a partir dos lotes lindeiros a ele e pelas estradas e caminhos. Estas últimas tem o papel de conectar o patrimônio e a estação aos lotes que não

estão próximos. Duas estradas principais conectam-se ao núcleo pela ferrovia, outra é incorporada ao interior das terras não ocupadas da Companhia a leste.

Outra característica de cidades que surgiram como núcleos ou cidades coloniais e que pode ser verificado nas plantas acima apresentadas são as ruas pouco curvas. Quando era necessária a existência da curva, principalmente, para acompanhar o traçado da ferrovia era feito a junção de pequenos segmentos retilíneos (CONZEN, 1980). No detalhe de 1913, no início do projeto do núcleo urbano, pode-se verificar a união de pequenos segmentos de retas que acompanham o traçado da Noroeste do Brasil.

Os lotes rurais do entorno de Birigui não possuem um padrão de tamanho e forma, eles são organizados de modo a utilizar como elemento central o traçado inicial da cidade e se ligam a ele e a ferrovia.

Os limites da malha originam-se a partir da Ferrovia Noroeste do Brasil, caminhos/estradas e Córrego Biriguizinho. Os limites da malha são também os condicionantes e definidores do traçado. O traçado interno de lotes urbanos que se desenvolve não tendo como determinante a própria ferrovia, mas a esplanada.

As quadras imediatas à ferrovia, próximas a estação se adaptam a esplanada e não seguem o traçado da ferrovia, somente mais ao sul é que as quadras são desenhadas de acordo com o percurso da ferrovia. Assim como em Bernardes o loteamento em Birigui inicia-se a partir de um lote maior em formato assemelhando um triângulo. Daí se dá as formas irregulares de quadras e conseqüentemente de lotes. Dois dos lotes triangulares são deixados para espaços públicos e municipais. Os dois destinam-se a praças, sendo um a praça em frente à igreja matriz e a outra o Paço municipal.

O parcelamento realizado nas terras da SPLCC é realizado de modo a tornar quadras e ruas perpendiculares as curvas de nível. As quadras se desenvolvem com dimensões distintas e formam um traçado não uniforme. Algumas dimensões de quadra se repetem como é o caso da quadra retangular 87x93m e a quadra retangular 83x129.

Esse processo de parcelamento resultante a partir da declividade do terreno permite que a Igreja Católica ocupe lugar de destaque, embora sua localização no interior da quadra não seja central como em P. Bernardes e sim é destinada a um recorte de uma quadra retangular. No entanto, uma quadra irregular para uma praça é destinada a sua frente. A praça nesse caso tem como função atender as necessidades da Igreja, principalmente a de contemplação de sua edificação.

Na planta inicial de 1913 há apenas a indicação da Rua dos Fundadores, o qual ainda possui o nome atualmente e da rua abaixo da esplanada, Rua Roberto Clark, homenagem dada a um dos fundadores da Companhia de Terras responsável pela colonização de Birigui e parte da noroeste paulista.

A área destinada à estação e esplanada nos dois casos é a área mais alta do plano inicial. Bem como a localização das igrejas. A sua localização não se deu apenas nas quadras irregulares, por ser uma sobra, mas nas quadras em que a altitude fosse semelhante a da estação. Reforçando o local de destaque dado a igreja mesmo que distante do local de chegada. Em alguns pontos da cidade de Birigui, em um raio de até 1 km é possível ver a torre da matriz, mesmo ainda com a construção de alguns edifícios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de caracterização de paisagem permite a análise de um plano em suas diferentes escalas. Nesse estudo buscou-se verificar primeiramente o Núcleo Colonial como um todo, considerando sua configuração e conexão entre as sedes. Em segundo lugar, analisaram-se dois patrimônios/sedes de núcleo de acordo com as configurações que elas apresentam e se moldaram na malha do conjunto. Por último, a análise da configuração interna do patrimônio, considerando nesse caso também o reajuste dos lotes rurais imediatos a ele.

A visão e análise do conjunto, núcleo e patrimônio, tanto separadamente quanto em conjunto permitem identificar os módulos que se formam a partir da conexão entre os componentes predominantes. São os módulos, tendo as sedes como elementos centrais e a ferrovia, lotes rurais e estradas/caminhos como componentes de limite que definiram a paisagem de empreendimentos de Companhias de Colonização nas linhas Noroeste e Sorocabana.

Os módulos possuem, portanto os mesmos componentes definidores que se repetem ao longo da ferrovia a uma distância de dez a quinze quilômetros. Ambos são triangulares e isso resulta em quadras triangulares que se adaptam ao traçado presente. Resultam em sobras, quarteirões triangulares quando a malha regular se ajusta aos limites do patrimônio.

As Companhias Ferroviárias procuravam definir características próprias a cada patrimônio, identificando locais com relevos favoráveis e definindo morfologias distintas. O conjunto núcleo colonial e patrimônio definem, em conjunto, uma paisagem regional.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente.** Presidente Prudente: FFCL, 1972. 339 p.

BRASIL. **Decreto nº 6.455, de 19 de abril de 1907.** Approva as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6455-19-abril-1907-502417-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 01 de Fev de 2017.

BRASIL. **Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850.** Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm. Acesso em 01 de Nov de 2016.

CONZEN, M. "The Morphology of Nineteenth-Century Cities in the United States." *Urban History Review* (1980): 119– 141.

SOARES, F. J. C. X. **Roberto Clark: meu avô.** São Paulo: F. J. C. X. Soares, 2003.

SWANWICK, C. **Landscape Character Assessment: Guidance for England and Scotland.** The Countryside Agency: Cheltenham, 2002

YAMAKI, H.; **Terras do Norte: Paisagem e Morfologia,** UEL, Londrina, 2017