

TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM URBANA DE CORNÉLIO PROCÓPIO (1920-2014)

Lucas Henrique Campos VASCONCELOS¹

Coaracy Eleutério da LUZ²

RESUMO

Este estudo identificará algumas transformações ocorridas na paisagem urbana de Cornélio Procópio (PR) a partir da década de 1920 do século passado até o ano de 2014. A cidade originária ao longo da ferrovia São Paulo-Paraná, instalada na região do Norte Pioneiro durante as décadas de 1920 e 1930 em função do escoamento da produção cafeeira para o porto de Santos, apresentou nos primeiros decênios do século XX significativo crescimento. Ainda, na segunda metade do século passado as funções desempenhadas pela cidade foram transformadas, e atualmente, esta, que no início pode ser considerada uma cidade de transporte, exerce destacadamente outras atividades do setor terciário. As mudanças na paisagem urbana serão apontadas nessa análise através da interpretação da área de estudo com conceitos e teorias atinentes ao espaço urbano e paisagem urbana. O registro fotográfico evidenciará as alterações em alguns locais da cidade que notadamente aparecem em seus principais relatos históricos de formação, outra fonte bibliográfica consultada.

Palavras chave: Paisagem urbana. Cornélio Procópio. Transformações (1920-2014).

¹ Discente do curso de Geografia da Universidade Estadual do Norte do Paraná, câmpus Cornélio Procópio, e Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária.

² Doutora em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá e Docente do Colegiado de Geografia da Universidade Estadual do Norte do Paraná, câmpus Cornélio Procópio.

TRANSFORMATION OF THE URBAN LANDSCAPE IN CORNÉLIO PROCÓPIO (1920-2014)

ABSTRACT

This study will identify some changes that have occurred in the urban landscape of Cornélio Procópio (PR) from 1920 of the last century until 2014. The town originated along the railroad São Paulo- Paraná, located in the Norte Pioneiro region during the 1920s and 1930s due to the flow of coffee production to the port of Santos city, the town introduced in the early decades of the twentieth century significant growth. Still, the second half of the last century the functions performed by Cornélio Procópio have been transformed, and now this town considered at its beginning as a transport town, prominently performs other activities of the tertiary sector. Changes in the urban landscape will be pointed out in this analysis through the study area interpretation with concepts and theories belonging to urban space and urban landscape. The photographic record shall show the changes in some places in town that mainly appear in its main historical accounts of formation, another bibliographic source consulted.

Keywords: Urban landscape. Cornélio Procópio. Changes (1920-2014).

1 INTRODUÇÃO

O tema a ser tratado no estudo remete-se as transformações ocorridas ao longo do século passado e do presente na paisagem urbana de Cornélio Procópio (PR). Dentre os principais aspectos de suas origens, a referida cidade registra estreita ligação com a abertura da estrada de ferro São Paulo-Paraná, na região do Norte Pioneiro durante as décadas de vinte e trinta, devido à necessidade de escoamento da produção cafeeira.

No decorrer do século passado a importância econômica nacional do cultivo de café, auxiliado por outras mercadorias na região e também o movimento de transporte de passageiros sustentaram tal atividade na cidade, contribuindo para formação de seu espaço e paisagem urbana, assim como para seu consequente desenvolvimento socioeconômico.

Durante a segunda metade do século passado as funções que a cidade desempenhava foram transformadas, e atualmente, esta que no início pode ser considerada uma cidade de transporte, exerce destacadamente outras atividades do setor terciário, ocasionando profundas alterações em seu papel na região e consequente em suas feições paisagísticas.

Para alcançar os objetivos propostos para o estudo, apresenta-se sua estrutura dividida em três itens: “Paisagem urbana: concepções teóricas”; “Composição da paisagem urbana de Cornélio Procópio”; “Desenvolvimento de Cornélio Procópio e transformações na paisagem urbana”.

O primeiro item abordará as concepções teóricas sobre espaço urbano e paisagem urbana, consideradas relevantes para a posterior interpretação da realidade empírica.

O segundo apresentará os principais aspectos históricos e geográficos relativos a gênese de Cornélio Procópio, ressaltando as características do período inicial de formação dessa paisagem urbana.

E, finalmente o terceiro item realizará a articulação entre o conteúdo teórico e empírico explanado nesse artigo para expor os resultados alcançados acerca das transformações ocorridas na paisagem urbana de Cornélio Procópio.

2 PAISAGEM URBANA: CONCEPÇÕES TEÓRICAS

O espaço urbano pode ser caracterizado por aspectos que diferem as áreas no sentido de conteúdo e forma e no processo de mutação, ou seja, um mosaico construído em diferentes momentos da história, contendo paisagens envelhecidas, consolidadas, recentes e renovadas, que de certa forma, estabelecem ligações entre si (CORRÊA, 2013).

Assim, a paisagem urbana surge como um “instantâneo”, como um registro de determinado momento histórico. E, consistindo em uma manifestação formal, esta revela uma dimensão necessária da produção espacial, sendo dimensão aquela do real e do aparente, do imediatamente perceptível, ou seja, representação que necessita intuir. O que é perceptível na paisagem urbana é concretamente visível, tais como os prédios, casas, ruas etc. Pode-se também perceber que essas construções se distinguem do ponto de vista arquitetônico, datando de diferentes tempos, e a dimensão desses diversos tempos está impregnada na paisagem da cidade (CARLOS, 2001).

Contudo, para entender a paisagem é preciso ir além da aparência. Deve-se analisar as forças ocultas como ideologias, valores, costumes, religiões, que as fazem e refazem como tal. Há também que destacar que toda paisagem é construída por algum motivo, nenhuma surge aleatoriamente ou por acaso. Elas se transformam em ritmos diferentes, podem demorar séculos, como por exemplos as naturais, ou mais rapidamente, como as urbanas (PEREIRA; SOARES, 2012).

A paisagem urbana é a expressão da “ordem” e do “caos”, manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e imediato. O aspecto fenomênico coloca-se como elemento visível, como a dimensão do real que cabe intuir, enquanto representação de relações sociais reais que a sociedade cria em cada momento do processo de desenvolvimento. Consequentemente, essa forma apresentar-se-á como histórica, especialmente determinada, logo concreta (CARLOS, 2001, p. 36).

Para Carlos (2001), as linhas sólidas e estáticas da arquitetura urbana escondem o dinamismo das relações sociais, que manifestam-se através do fluxo dos veículos e das pessoas, das operações de carga e descarga, do deslocamento das pessoas para o trabalho, para as praias, compras e lazer, dos pontos de compra estrategicamente localizados em lugares de fácil acesso, da

interação de uma cidade com outra. Essas ações que ocorrem no cotidiano, um dia após o outro cria, renova, transforma, consolida, deteriora e renova o espaço e a paisagem urbana.

A cidade e seus espaços internos apresentam-se em constante movimento revelando permanências, transformações, deteriorações, revitalizações e refuncionalizações de acordo com os valores adotados pela sociedade impostos pelo novo modo de produção capitalista. As atividades urbanas possuem grande capacidade de adaptação de acordo com a demanda, com isso cada momento é marcado por diferentes padrões de produção e consumo, assim como de relações sociais que, por conseguinte, refletem em diferenciações socioespaciais, as quais constituem diferentes paisagens. Nesse contexto, a paisagem viabiliza a apreensão da manifestação formal do urbano, considerando além da aparência, a compreensão do urbano enquanto processo (ALVES, 2010, p. 4).

A paisagem urbana é compreendida por dois elementos fundamentais: i) refere-se ao material ou espaço construído, esse componente chama atenção pelo contraste e desigualdade, reflexo do uso e ocupação do solo, fruto da divisão social do trabalho; ii) consiste no movimento da vida ou nas relações humanas, esse aspecto assenta-se no movimento das pessoas, nos meios de circulação, nas propagandas etc. (CARLOS, 2001).

De acordo com Alves (2010), a paisagem urbana é uma construção humana, como já foi mencionado, nela estão presente símbolos, valores, crenças, ideologias de determinada sociedade, enfim, a identidade cultural do local. Nela também se percebe o dinamismo da reprodução espacial, guarda a história e marca os momentos vividos, que é produto das necessidades convenientes ao grupo social do respectivo momento histórico.

Esse intenso e incansável processo de produção e reprodução humanos se materializa concretamente no espaço geográfico, e é apreendido na paisagem através de uma série de elementos: construções, vias de comunicação, cheios e vazios, etc. Portanto, percebidos e apreendidos em sua manifestação formal: a paisagem (CARLOS, 2001, p. 39).

Diante do exposto, compreende-se que a paisagem não é estática, pronta, imutável ou fisionomicamente acabada; mas pelo contrário, é flexível, dinâmica e está em constante transformação. Seu movimento é ordenado pelo processo de (re)produção do espaço urbano, atendendo as demandas da sociedade de determinado momento histórico, alterando as formas e os conteúdos do espaço (CARLOS, 2001).

3 COMPOSIÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE CORNÉLIO PROCÓPIO

Os primórdios da ocupação no Norte Pioneiro ou Norte Velho se deram na década de 1840. A expansão ocorreu em dois momentos simultâneos e independentes: um diz respeito à necessidade do Império de interligar a Província de Mato Grosso ao litoral e o outro devido à imigração de fazendeiros mineiros, e posteriormente paulistas, atraídos pelas terras férteis do “valuto³” (WACHOWICZ, 2002).

Nesse período, considerava-se o Mato Grosso como um entrave para o Império, pois este território não tinha nenhuma articulação com o Rio de Janeiro que na época era a capital do Brasil. Até que houve as primeiras visitas à província com intuito de interligá-la ao litoral, assim concluiu-se que o melhor trajeto seria com o porto de Antonina, essa integração seria constituída através das redes hidrográficas existentes no estado do Mato Grosso e no Paraná como os rios Tibagi, Paranapanema e Paraná e alguns afluentes. Dessa forma para pôr em funcionamento esse caminho foi preciso fundar uma colônia agro militar que desse apoio e segurança a navegação e a organização de aldeamento indígena ao longo dos rios, a fim de proporcionar maior quantidade de mão de obra, salienta Wachowicz (2002).

De acordo com Wachowicz (2002), durante as primeiras expedições entre as províncias de Mato Grosso e Paraná foi percebido que não havia índios nas margens dos rios Paranapanema e Tibagi, assim sem a colaboração dessa população seria difícil o andamento do projeto. Como alternativa um dos líderes do empreendimento teve a ideia de trazer índios de Mato Grosso para as margens do Tibagi. Concomitantemente dezenas de colonos agrícolas atraídos, fixaram-se nessas terras.

Já na década de cinquenta do século XIX, esse caminho estava sendo utilizado, no entanto, na década seguinte este trajeto começou ser relegado em função da ascensão econômica e política de São Paulo, assim fizeram o Império optar por utilizar o percurso Santos-Rio Tietê para a comunicação com Mato Grosso (WACHOWICZ, 2002).

Wachowicz (2002) destaca que nos primeiros anos do século XX havia projetos de integração do Norte Pioneiro com o restante do Paraná, no entanto, não saíam do “papel”, por outro lado no estado de São Paulo a Estrada de Ferro Sorocabana avança em direção à Ourinhos. Devido

³ Valuto nome dado pelos paulistas para as terras desabitadas do lado esquerdo do rio Paranapanema.

essas questões o Norte Pioneiro ficou ligado quase exclusivamente com São Paulo, fazendo com que o Paraná começasse a construir suas próprias ferrovias, o primeiro trecho foi inaugurado em 1909: Curitiba-Rio Branco.

Dessa forma os paranaenses começaram ter receio da política paulista, que foi denominada por estes de “perigo paulista”. Pois, até mesmo as rodovias que estavam sendo construídas no estado eram alvo de estratégias por parte dos paulistas (WACHOWICZ, 2002).

Para Wachowicz (2002), por esse motivo, mesmo o “valuto” fazendo parte do Paraná, a região sofria mais influência das políticas paulistas, uma vez que essa região encontrava-se segregada do restante do Estado. Porém, nesse período houve um “divisor de águas”, era preciso articular o Norte Pioneiro com o restante do estado.

De acordo com Wachowicz (2002), em 1920, o Governo do estado do Paraná concedeu a um grupo paulista, a exploração de uma estrada de ferro denominada São Paulo-Paraná, por setenta anos, que saísse de uma conexão com a ferrovia Sorocabana em Ourinhos, cortasse o rio das Cinzas e chegasse até a fronteira com o Paraguai e o estado do Mato Grosso. Inicialmente a ideia era que ferrovia ligasse Ourinhos a Cambará, em uma extensão de 29 quilômetros.

Wachowicz (1987) cita que nessa mesma década, com a chegada da Companhia Agrícola Barbosa, iniciou-se uma nova fase de desenvolvimento no Norte Pioneiro do Paraná. As terras férteis, conhecidas como a “famosa terra roxa”, permitia lucro mais rápido mesmo que incerto, produzia-se muito em comparação com outras áreas produtivas do país, além da exploração da madeira. Assim, já com as primeiras lavouras de café, com cerca de oito anos de idade, os cafeicultores viam um futuro agrícola promissor. Simões de Paula (2007) descreve que os cafezais paranaenses em comparação com os paulistas eram maiores, de tão grandes pareciam pés de laranja. Em todo lado só havia café.

Nesse contexto, ainda, na década de 1920, de forma impressionante o café já mostrava crescimento expressivo na economia paranaense. A origem do aumento vinha da região em que se transpassava a ferrovia São Paulo-Paraná. Em julho de 1928, a Companhia de Terras do Norte do Paraná (empresa fundada em Londres sob o nome de *Brazil Plantations Syndicate Ltd.*) comprou quase todas as ações dessa linha férrea, se comprometendo a continuar o andamento da construção, em uma extensão de duzentos quilômetros, escreve Wachowicz (1987). Acerca das habitações e da paisagem:

As primeiras casas existentes na região as dos “posseiros”, geralmente construídas de “pau a pique”, barreadas ou não, cobertas de sapé de chão batido, com suas típicas latas com flores nas janelas, chifres de veados como cabides, canastrão de roupas num canto, cachorros, galinhas e porcos pelo quintal até mesmo dentro de casa, com sua rocinha de milho e de mandioca ao lado, algumas bananeiras e no cabide uma espingarda de dois canos (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 28).

Wachowicz (1987), acerca da paisagem, salienta que entre os anos de 1923 e 1926 que Cornélio Procópio estava se transformando numa espécie de favela, que durante esse período não apresentava nenhum planejamento de crescimento. Até que os ingleses, com a chegada da estação férrea ‘km 125’ em 1º de dezembro de 1930 organizaram o local. Pois, assim, ao redor da estação surgiram as casas dos engenheiros (casas pré-fabricadas), casebres dos operários, quadras de tênis, etc., e de 1931 a 1932 foi construído um hospital.

A partir daí Cornélio Procópio cresceu rapidamente, no entanto, administrativamente dependia de Bandeirantes, até que em 1938, com argumentos plausíveis, surgiram várias discussões com a ideia de emancipação político-administrativa com êxito em 18 de janeiro desse mesmo ano, através da aprovação do Decreto nº 6.212 criando o Município de Cornélio Procópio. A cidade tem esse nome em homenagem ao Coronel Cornélio Procópio de Araújo Carvalho, patrono da estação ferroviária no ‘km 125’, local que atualmente localiza-se a área central do município, destaca Gonçalves (2011).

Simões de Paula (2007) afirma que juntamente com a ferrovia vieram novos modelos arquitetônicos, como as primeiras casas de tábuas, algumas cobertas por telhas, outras por taboinhas, e poucas casas de tijolos, devido à dificuldade de obtenção de areia. Na região encontra-se abundância de rios, no entanto, se fazia necessária a utilização de poços artesianos, uma vez que os encanamentos dos rios não existiam em todas as propriedades.

Segundo Simões de Paula (2007) a população que habitava essa região era composta de indígenas e caboclos que viviam de uma economia de subsistência, a base alimentar se restringia ao milho, mandioca, além da pesca e caça, com a vinda de mineiros e paulista têm-se algumas mudanças na alimentação dessa população, uma vez que produtos manufaturados e farinha de trigo entram para alimentação destes. Com a derrubada das florestas e queda do milho, são apresentadas as primeiras criações de gado, que posteriormente também começou fazer parte da alimentação da população de Cornélio Procópio. A partir daí, a cidade começou exportar alimentos, e a

alimentação tornou-se mais diversificada composta de carnes, arroz, feijão, pão, mandioca, milho, legumes etc.

De acordo com Simões de Paula (2007) alguns quesitos beneficiaram o desenvolvimento da região foram: a presença de médicos, farmácias, máquinas de beneficiar café, cinema etc., outros aspectos contribuinte para o crescimento da cidade consistem na vinda da ferrovia, no clima, na altitude que fica em aproximadamente 620 metros acima do nível do mar, que assim colaboram para a implantação da cultura cafeeira.

A respeito da agricultura e do povoamento Simões de Paula (2007) salienta, que as pequenas propriedades corroboraram para o desenvolvimento da cidade, uma vez que a renda ficava na região e fazia a economia se movimentar, diferente dos latifúndios em que a renda vai para locais distantes. Em contraste com Londrina que apresenta número de colonos tchecos, russos, alemães, polacos, etc.; Cornélio Procópio havia mais presença de japoneses. A população realizava trabalhos temporários, comprava suas terras em prestações, e com o lucro das colheitas quitava suas dívidas.

Nas décadas de 1950 e 1960, a base econômica da cidade consistia na prática agrícola, sobretudo a cafeicultura, cuja cidade ficou conhecida como “capital mundial do café”. Já em 1970, Gonçalves (2011) comenta que a economia de Cornélio Procópio deixou de ser exclusivamente dependente da agricultura, em parte, devido a implantação da Companhia Iguazu de Café Solúvel e a Kanebo Silk do Brasil S.A.

A cultura cafeeira, na década de 1970 apresentava esgotamento, em função de crises climáticas e aquelas de cunho social e político. Assim tem-se o início da substituição das lavouras de café para a produção de *commodities* e pelas pastagens. A “geada negra” da madrugada do dia 18 de julho de 1975 marcou, no Norte Pioneiro como o fim da produção de café, pois as temperaturas “despencaram” na região, conseqüentemente, arruinou as lavouras de café, por esta cultura agrícola não ser resistente a temperaturas baixas (SIMÕES DE PAULA, 2007).

Gonçalves (2011) demonstra que na década de 1970 é presenciado em Cornélio Procópio o processo de verticalização, que em curto espaço de tempo a expansão aconteceu de forma acelerada. Dessa forma, a paisagem da área central foi alterada, e a verticalização tornou-se característica do centro da cidade.

Gonçalves (2011) afirma que a verticalização em Cornélio Procópio ocorreu, sobretudo, na área central, devido a fatores como infraestrutura, disposição topográfica e estratégias da

incorporação imobiliária. De acordo com a autora, durante seu trabalho de campo foi percebido que as áreas com altitudes mais elevadas apresentam maior valorização, e por esse motivo apresenta concentração de edifícios.

Se notam no contexto histórico de Cornélio Procópio várias mudanças na paisagem local. Essas transformações ocorreram acompanhando a lógica de (re)produção do espaço urbano do município, simultaneamente atendendo os anseios políticos, culturais, econômicos etc. dos cidadãos. E, conforme salienta Carlos (2001, p. 38) “a paisagem não só é um produto da história como também produz a história”.

Assim, destaca-se que a paisagem de Cornélio Procópio guarda em seus traços os vários momentos históricos e a importância de cada um deles para a formação socioespacial local. Nela é percebido que a cidade sofreu vários processos que proporcionaram alterações nas formas e conteúdos do espaço. Inicialmente, sua expansão ocorria alicerçada na agricultura e no transporte de passageiros e cargas, enquanto que na atualidade seu desenvolvimento é impulsionado pelo setor terciário.

4 DESENVOLVIMENTO DE CORNÉLIO PROCÓPIO E TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM URBANA

As reflexões subsequentes acerca da constituição da paisagem urbana de Cornélio Procópio desenvolvem-se no sentido de que esta é resultado de um processo de construção histórica que perpassa diferentes momentos e, portanto, expressa em sua forma e conteúdo, paisagens distintas e interligadas. Tal conjuntura conduz e caracteriza o dinamismo da organização espacial capitalista estudada, podendo-se distinguir nitidamente diferentes atividades sociais e econômicas que marcam em cada época o cotidiano urbano ao longo da evolução de suas condições físico-espaciais e histórico-geográficas. Com a finalidade de elucidar esse processo de transformação da paisagem urbana utiliza-se a técnica do registro fotográfico exibindo a mesma cena em períodos distintos. Para cada par de imagens consideradas relevantes na gênese da área de estudo buscou-se uma explicação que contemple o conceito de paisagem empregado na pesquisa e os fatos de ordem empírica que justificam tal transformação.

Na década de vinte a necessidade de comunicação do Norte Pioneiro com o restante do Estado e a posterior concessão para exploração da ferrovia São Paulo-Paraná a iniciativa privada, conectando-a a Ourinhos considerada boca de sertão nesse período contextualiza a principal investida para a formação da paisagem urbana de Cornélio Procópio. Concomitantemente no mesmo período o cultivo de café já mostrava crescimento expressivo na economia paranaense, tal destaque originou-se através da ferrovia que atravessava a região.

A partir desse episódio histórico ressalta-se o motivo que alavancou o surgimento da paisagem urbana de Cornélio Procópio, e as interpretações a seguir demonstram como esta vem se transformando desde esse período até a atualidade.

Na citada década Cornélio Procópio configurava-se numa espécie de “favela”, pois durante esse período não apresentava nenhum planejamento para seu crescimento como cidade. Entretanto, com a chegada da estação férrea (FIGURA 1) no chamado ‘Km 125’ em 1º de dezembro de 1930, o local passou a se organizar. No entorno da estação surgiram casas dos engenheiros (casas pré-fabricadas), casebres dos operários, quadras de tênis, etc., e de 1931 a 1932 construiu-se um hospital.



Figura 1: Estação ferroviária de Cornélio Procópio (sem data)

Nota: ao fundo e à esquerda, algumas casas deixadas pelos ingleses

Fonte: BRASIL, 2014

No transcurso do século passado o movimento ferroviário – transporte de cargas e passageiros – na região se intensificou, por isso vários elementos de sua infraestrutura se adaptaram a esta demanda. Esse foi o caso da estação ferroviária de Cornélio Procópio (FIGURA 2)

substituída por uma instalação maior e mais adequada para tais atividades na cidade. Contudo, na década de noventa os bens operacionais da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) foram transferidos à concessionária América Latina Logística (ALL) por meio de contrato de arrendamento. Após o repasse da malha ferroviária no país ao poder privado, questões de cunho político, econômico, jurídico e técnico influenciaram a tomada de novos procedimentos, sobretudo, na área estudada, para a promoção de uma nova conotação ferroviária.



Figura 2: Estação ferroviária de Cornélio Procópio – atual Museu de História Natural “Mozart de Oliveira Vallim”

Fonte: Pesquisa de campo, jun./2014

Na atualidade, as novas relações entre a ferrovia e a cidade no período posterior a privatização, se expressam pelo uso desse território e sua respectiva área urbana somente como local de passagem, uma vez que suas paradas ocorrem em função de atividades rápidas de manutenção e não acontecem mais no prédio da estação ferroviária. O movimento de transporte de passageiros já não funciona desde a década de oitenta, marco este que inicia o distanciamento entre a ferrovia e a cidade, passível de percepção em sua paisagem de entorno que durante os períodos

diurno e noturno apresenta diferentes usos e significância. Durante o dia predominam as atividades regulares do funcionamento do museu em seu interior e das funções remanescentes da ferrovia em sua área externa, e a noite seus arredores são frequentados por usuários de drogas e prostitutas.

Nesse trecho entende-se a paisagem urbana como uma construção humana, ao mencionar o fato de que um dos símbolos de progresso e desenvolvimento para o local e sociedade em questão – ferrovia e estação ferroviária – passam por significativas transformações que alteram substancialmente suas funções e representatividade na cidade. Daí se percebe como ocorre o dinamismo da reprodução espacial de Cornélio Procópio que guarda a história através da presença das instalações férreas remanescentes em sua paisagem urbana, como produtos das necessidades convenientes ao grupo social que a originou no início do século passado, porém atualmente comportando outra função social e outro movimento avesso ao ferroviário em suas proximidades.

Ao longo da década de trinta, Cornélio Procópio cresceu rapidamente, no entanto, administrativamente dependia de Bandeirantes. Somente em 1938 obteve sua emancipação político-administrativa, quando foi criado o município de Cornélio Procópio. E, com o advento ferroviário construíram-se novos modelos arquitetônicos (FIGURA 3), tais como as casas feitas de madeira com cobertura de telhas e em alguns casos ‘taboinhas’. As construções em alvenaria nessa época eram mais raras devido às dificuldades encontradas para construí-las. Também utilizavam poços artesianos, uma vez que os encanamentos dos rios não se apresentavam em todas as propriedades.

O ângulo e local definido para demonstração das transformações desse fragmento da paisagem urbana corresponde a esquina das ruas Bahia e Quintino Bocaiuva (FIGURA 4). Na imagem atual, diferentemente da antiga não é possível a captura dos elementos da paisagem somente no segundo e terceiro plano, pois o crescimento urbano já impregnou essa área de diversos componentes para seu efetivo funcionamento, de modo que o primeiro plano da cena se sobrepõe aos demais. Nesse primeiro plano, predominante na imagem, está a Praça Brasil contendo coreto, calçamento, bancos, iluminação, arborização e gramado, excepcionalmente no dia de registro fotográfico foram instaladas barracas para realização da Festa Junina, um dos eventos integrantes do calendário cultural do município. No terceiro plano dentre os galhos das árvores percebe-se a presença de alguns edifícios em que outrora existiam somente um aglomerado de casas e a mata.



Figura 3: Praça Brasil, em abril de 1937, com vista da cidade em direção à estação
Fonte: BRASIL, 2014



Figura 4: Praça Brasil, em junho de 2014, com vista da cidade em direção à estação
Fonte: Pesquisa de campo, jun./2014

Nos anos cinquenta e sessenta, a base econômica municipal devia-se a atividade agrícola, sobretudo a cafeicultura, sendo conhecida na época como “capital mundial do café”. Em 1970 a economia procopense deixou de ser exclusivamente dependente da agricultura, em parte devido à implantação da Companhia Iguazu de Café Solúvel e a Kanebo Silk do Brasil S.A. No decorrer da segunda metade do século XX, anseios políticos e econômicos contribuíram para a reestruturação agrícola do Estado. Nesse período, a cultura do café já se encontrava em declínio, e na década de setenta a “geada negra”, significou apenas um impulso para sua erradicação. Este episódio interferiu fortemente na conjuntura socioeconômica da área de estudo.

Após 1960, quando o município perdera 30% de sua população rural em uma década, a área urbana de Cornélio Procópio inchou ao invés de crescer, pois sua população dobrou. Essa inversão trouxe desorganização social, houve um período de estagnação, em que o poder público teve que empreender esforços para a adequação da estrutura urbana as necessidades sociais (PDDU, 1994). Os setores de comércio e serviços apresentam forte concentração em alguns municípios do Norte Pioneiro. E, Cornélio Procópio representa um dos principais polos de concentração desse setor econômico na região. Ainda, esclarece-se que este setor já foi responsável por mais de 60% dos postos de trabalho do município. O comércio local é diversificado e atende a população local e regional (PREFEITURA MUNICIPAL DE CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007) (FIGURAS 5 e 6).

Na imagem antiga tem-se o registro dos primeiros sinais da evolução da paisagem urbana presentes na década de quarenta, tais como o traçado da rua; a eletrificação; tráfego de pedestres e veículos; edificações em madeira e alvenaria; comércio; e locais para expansão do espaço urbano no terceiro plano. Após seis décadas a imagem recente traz os mesmos elementos, todavia demonstrando uma experiência dessa paisagem urbana conduzida por um novo ritmo de vida.

Exibe-se a cidade sob a percepção do que os olhos alcançam, ou seja, como um “instantâneo”, registrando o momento histórico atual. Expressando o pensamento comum de que a cidade é apenas o “material” e concretamente visível – casas, carros, ruas, prédios, transeuntes, etc. – traduzindo assim uma dimensão da produção espacial, sendo aquela do real e do aparente. Na figura 6 percebe-se que as construções (estabelecimentos comerciais e prédios residenciais) se distinguem do ponto de vista arquitetônico, datando de diferentes épocas, diversidade temporal penetra na paisagem da cidade.



Figura 5: Avenida XV de Novembro, em 1941 (vista da altura do Nº 470, aproximadamente)
Fonte: BRASIL, 2014



Figura 6: Avenida XV de novembro, em 2014 (vista da altura Nº 470, aproximadamente)
Fonte: Pesquisa de campo, jun./2014

Porém, a paisagem urbana também manifesta aspectos imateriais intrínsecas ao seu movimento, quais sejam as relações humanas expressadas através do fluxo dos veículos e das pessoas, das operações de carga e descarga, do deslocamento das pessoas para o trabalho, para as compras e lazer, dos pontos de compra estrategicamente localizados em lugares de fácil acesso, da interação de uma cidade com outra cidade de atividades econômicas diferentes. Portanto, a partir dessa interpretação buscou-se entender a paisagem urbana de Cornélio Procópio além de sua aparência, analisando as forças que as fazem e refazem como tal, ou seja, movimento da vida ou das relações humanas.

No terceiro plano das imagens notam-se grandes transformações decorrentes de seu crescimento, modificando totalmente a paisagem urbana. Nesta área desde a segunda metade da década de cinquenta existe a Praça Alto do Cristo Rei juntamente com o Monumento Cristo Rei, erigido em bronze, que representa o principal símbolo da cidade.

Na paisagem urbana atual também se observa a presença de prédios, consequência do processo de verticalização desencadeado na cidade a partir da década de 1970, e que em curto espaço de tempo se intensificou. Assim, a paisagem da área central foi alterada, e a verticalização tornou-se característica dessa área da cidade em função da presença de infraestrutura, disposição topográfica e estratégias da incorporação imobiliária (FIGURAS 7 e 8). Nestas imagens percebe-se a mudança na observação da linha do horizonte, em que na atualidade esta é interrompida pela presença dos edifícios. Ainda é possível se examinar em ambas a presença de elementos naturais e da eletrificação, com a diferença que no cenário atual registra-se a presença de infraestrutura de telecomunicações e do traçado de ruas, além é claro de uma ocupação mais densa e concentrada do solo urbano.

Nesta seção a sequência de imagens expressou a paisagem urbana de Cornélio Procópio, manifestação formal de seu processo de produção do espaço urbano, destacando-a ao nível do aparente e imediato. Ainda está se manifestou como elemento visível e como a dimensão do real passível de interpretação das relações sociais criadas em cada momento do processo de desenvolvimento da mesma. Por conseguinte, a dimensão formal do espaço geográfico analisado apresentou-se como histórica e concreta. Para tanto, as imagens selecionadas visaram expor frações do intenso processo de produção e reprodução humana que se materializou concretamente no espaço geográfico de Cornélio Procópio, sendo possível percebê-lo na paisagem através de seus elementos materiais.



Figura 7: Lado sudoeste, do alto da Av. Portugal
Fonte: BRASIL, 2014



Figura 8: Vista da cidade do alto da rua Portugal
Fonte: Pesquisa de campo, jun./2014

5 CONCLUSÃO

O dinamismo da paisagem analisada deve-se ao desenvolvimento do transporte ferroviário e da agricultura, sobretudo da produção cafeeira, durante as primeiras décadas da formação da cidade. Nesse período surgem os primeiros vestígios de estruturação do espaço urbano procopense através dos loteamentos das antigas fazendas que gradativamente vão adquirindo características urbanas.

Atualmente novas funções urbanas de destaque referentes à prestação de serviços na área de saúde e educação e o desenvolvimento do comércio que configuram o município como referência no Norte Pioneiro Paranaense, exercendo significativa influência nas constantes alterações de sua paisagem urbana. Também no decorrer do século XX, a diversificação agrícola e o pequeno incremento ao setor secundário na cidade, juntamente com o aumento da população urbana contribuíram para a dinâmica da paisagem estudada.

A sequência de imagens expuseram frações do intenso processo de produção e reprodução humana que se materializou concretamente no espaço geográfico de Cornélio Procópio, sendo possível percebê-lo na paisagem através de seus elementos materiais, isto é, através de sua manifestação formal, compreendendo-a enquanto processo. Assim, as linhas sólidas e estáticas da arquitetura urbana demonstrada nas figuras escondem o dinamismo das relações sociais, que despontam através do fluxo dos veículos e das pessoas, do deslocamento dessas para o trabalho, para compras e lazer, dos pontos de compra estrategicamente localizados em lugares de fácil acesso etc. As ações cotidianas exibidas nas imagens possibilitam criar, renovar, transformar, consolidar, deteriorar e renovar a paisagem urbana estudada.

6 REFERÊNCIAS

ALVES, L. A. Representações das transformações espaciais: breves considerações sobre a paisagem urbana. **Revista eletrônica Para onde!?**, Porto Alegre, v. 4, n. 1, p. 1-16, 2010.

BRASIL, A. S. **Cornélio Procópio**: das origens e da emancipação do município. 2. ed. Cornélio Procópio: UENP, 2014.

CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 2001. 98 p.

CORRÊA, R. L. A segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, P. de A.; et al. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. 208 p.

GONÇALVES, A. P. **Uma abordagem sobre a verticalização na área urbana de Cornélio Procópio (PR)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual do Norte do Paraná, Cornélio Procópio, 2011.

PEREIRA, A. J.; SOARES; B. R. Algumas reflexões sobre a paisagem urbana de Araguaína (TO). **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), n. 2, p. 1-14, jan./jun., 2012.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO. Cornélio Procópio. 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CORNÉLIO PROCÓPIO. **Plano diretor municipal – Cornélio Procópio**, 2007.

SIMÕES DE PAULA, E. Cornélio Procópio. In: CARVALHO, Márcia Siqueira de; FRESCA, Tânia Maria. **Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico**. Londrina: Edições Humanidades, 2007. p. 23-48.

WACHOWICZ, R. C. Norte Pioneiro. In: _____: **História do Paraná**. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002. p. 247-266.

_____. A ferrovia São Paulo-Paraná e a Paraná Plantation Co. In _____: **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: [s.n.], 1987. p. 135-148.

_____. Do Km 125 às margens do Tibagi. In _____: **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: [s.n.], 1987. p. 149-160.