

A FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ E A PAISAGEM URBANA DE CORNÉLIO PROCÓPIO (PR)¹

SAAB, Thiago Bueno ²; LUZ, Coaracy Eleutério da³

RESUMO

Nas primeiras décadas do século passado, a ligação ferroviária São Paulo-Paraná se estendeu até o Norte Pioneiro Paranaense, a partir da "boca do sertão", Ourinhos, e a estrada de ferro Sorocabana, ambos no estado de São Paulo. Tal empreendimento contou com a iniciativa privada paulista e conduziu os avanços da frente pioneira cafeeira na região, atingindo, durante a década de trinta, a área em que, posteriormente, se constituiu o município de Cornélio Procópio. Assim, a presente análise visa compreender os principais efeitos causados pelo transporte ferroviário e sua contribuição para a formação do espaço e da paisagem urbana de Cornélio Procópio. Para tanto, se identificam os efeitos causados pela linha férrea na dinâmica da cidade através de estudos sobre a história da implantação da ferrovia no município, compreendendo como a integração entre a ferrovia e a paisagem urbana ocorreu ao longo do tempo. Em função desses escopos, realizaram-se levantamentos teórico-conceituais e histórico-regionais, entrevistas e registro fotográfico. Finalmente, este estudo justifica-se pela relevância histórica e geográfica que a ferrovia apresenta para a cidade e região, ampliando assim a escassa bibliografia científica a respeito do assunto.

Palavras-chave: Ferrovia São Paulo-Paraná, Norte Pioneiro Paranaense, Cornélio Procópio, Espaço Urbano, Paisagem Urbana.

EL FERROCARRIL SÃO PAULO-PARANÁ Y LA PAISAJE URBANO DE CORNÉLIO PROCÓPIO (PR)

RESÚMEN

En las primeras décadas del siglo pasado, la conexión ferroviaria São Paulo-Paraná si amplia a la Norte Pionero Paranaense desde de la "boca do sertão", Ourinhos, y el ferrocarril Sorocabana, ambos en estado de São Paulo. Esta empresa tenido la iniciativa privada paulista y llevó los avances de la frente pionera do café en la región, alcanzando durante los años treinta de la zona en la que, después si constituye el municipio de Cornélio Procópio. Por lo tanto, este análisis busca entender los mayores efectos causados por el ferrocarril y su contribución a la formación del espacio y el paisaje urbano de Cornélio Procópio. Por lo tanto, identificar los efectos causados por la línea de ferrocarril en la dinámica de la ciudad a través de estudios sobre la historia de la implantación del ferrocarril en la ciudad que comprende como lo hace en el tiempo la integración entre el ferrocarril y el paisaje urbano. Debido a estos ámbitos se llevó a cabo encuestas teóricas y conceptuales y histórico regional, entrevistas y registro fotográfico. Por último, este estudio se justifica por la importancia histórica y geográfica que el ferrocarril tiene para la ciudad y la región, aumentando así la escasa literatura científica sobre el tema.

Palabras clave: Ferrocarril São Paulo-Paraná, Norte Pionero Paranaense, Cornélio Procópio, Espaço Urbano, Paisaje Urbano.

THE RAILROAD SÃO PAULO-PARANÁ AND THE URBAN LANDSCAPE CORNÉLIO PROCÓPIO (PR)

ABSTRACT

The coastal shipping (cabotage), as a modal transport system, is a constitutive element of the dynamic movement of goods flows in the country. In this way, this paper has the objective to analyze some aspects of the current situation of coastal shipping cargo in Brazil, aiming to expand the discussions about the

¹ Este artigo é fruto do trabalho de conclusão de curso, intitulado "A linha férrea São Paulo-Paraná e sua contribuição para a formação do espaço e da paisagem urbana de Cornélio (PR)", apresentado ao curso de Licenciatura Plena em Geografia do Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade Estadual do Norte do Paraná (*Campus de Cornélio Procópio*).

² Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina.
E-mail: thiagobuenosaab@hotmail.com

³ Docente do Colegiado do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Norte do Paraná e Doutora em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá.
E-mail: coaracyluz@uenp.edu.br

relationship between the use, regulation and organization of the territory. In view of this it is based on the movement of goods, emphasizing the role of the circulation and its importance in the structuring of the territory, the recent governmental actions for this transportation modal, statistics contemporary of goods movement, fixed and flows, private agents, as well as the main spatial circuits of production which uses the modal.

Mots-Clé: circulation, fixed, flows, water transportation, cabotagem

1. Introdução

A linha férrea São Paulo-Paraná teve uma grande relevância no processo histórico de desenvolvimento da região, uma vez que promoveu profundas mudanças na organização espacial da região analisada, alterando não só o modo de escoamento da produção, mas também os espaços urbanos pelos municípios que transpassava.

O município de Cornélio Procópio tem atualmente uma população de aproximadamente 48 mil habitantes (IBGE, 2016), e apesar da maior parte da riqueza municipal ser gerada pelo setor terciário, o município possui uma relação muito próxima com o setor primário da economia. Também é oportuno destacar que a linha férrea em questão corta este município, bem como sua sede urbana, tendo em seu processo histórico remodelado a cidade de Cornélio Procópio

Destarte, o objetivo geral do presente artigo busca compreender a relação entre a linha férrea São Paulo-Paraná e a cidade de Cornélio Procópio, entendendo qual foi a contribuição da ferrovia para a formação do espaço e da paisagem urbana de Cornélio Procópio, uma vez que a linha férrea foi de grande relevância para a cidade foco da investigação, assim como para toda a mesorregião do Norte Pioneiro do Paraná.

Este trabalho divide-se em três itens, de modo que no primeiro, intitulado de “Algumas concepções sobre espaço e paisagem urbana”, são levantadas questões em torno da temática que envolve os conceitos de ‘paisagem’ e ‘espaço’ urbano, conceitos estes que norteiam a pesquisa, e tornam possível a interpretação da realidade estudada. A segunda parte, “Histórico da formação de Cornélio Procópio”, descreve o início da ocupação na mesorregião geográfica do Norte Pioneiro Paranaense, e as características socioespaciais presentes nesse processo.

Por fim, o item intitulado “A ferrovia São Paulo-Paraná e a paisagem urbana em Cornélio Procópio”, aborda a realidade atual da área analisada, ou seja, como esta se configura atualmente, relacionando assim o conteúdo do primeiro item (conceitos), com o do segundo (a origem da ocupação na região), a fim de compreender como se manifesta o processo de (re)produção do espaço em Cornélio Procópio.

Assim, mediante a observação dos diferentes dos agentes da produção espacial, denotam-se as marcas e singularidades geradas neste uso do solo. Pela análise de algumas variáveis, tais como a valorização do solo urbano, condições infraestruturais e socioeconômicas dos diferentes bairros estudados, é possível apreender os possíveis motivos que causaram esta diferenciação. Também faz parte da pesquisa a coleta de informações junto aos moradores dos bairros cortados pela ferrovia, no intuito de entender a opinião destes a respeito dessa.

2. Algumas concepções sobre os conceitos de espaço e paisagem urbana

Os conceitos de “espaço” e “paisagem” urbana adequam-se à análise das transformações ocorridas nas cidades, as quais decorrem da própria dinâmica a que elas estão submetidas, pois as modificações que acontecem são mais perceptíveis na paisagem urbana, em seus aspectos estéticos e visuais, além de sua organização, ou seja, no espaço urbano. Contudo, como não se insere no escopo do presente artigo realizar um debate aprofundado dos conceitos supracitados, pretende-se apenas de modo breve e genérico apontar algumas considerações sobre o espaço e a paisagem urbana.

No tocante ao espaço geográfico, Santos (1996) indica que o espaço deve ser considerado como um conjunto de fixos e fluxos, que são os elementos constitutivos do espaço, e podem ser entendidos como:

[...] os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (SANTOS, 1996, p. 36).

Portanto, há uma interação entre o sistema de objetos e o sistema de ações, pois

[...] de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 1996, p. 39).

Para outro autor, Corrêa (1995), o espaço geográfico é fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas, sendo assim, a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais. Nesta seara, o mesmo autor elenca os agentes produtores do espaço urbano, que são os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;

os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos.

No tocante ao último grupo, o qual se configura como um importante elemento do trabalho, Corrêa (1995) afirma que os grupos sociais excluídos são aqueles que não possuem renda para pagar o aluguel de uma habitação digna ou comprar um imóvel. Destarte, além deste fator, pode-se citar o desemprego, as doenças e a subnutrição delineando a situação social dos grupos excluídos, de modo que a estas pessoas restam como moradia: cortiços, sistemas de autoconstrução, conjuntos habitacionais fornecidos pelo agente estatal e as favelas.

Dessa maneira, Santos (1990) indica que estes contrastes existentes nas cidades fazem com que a paisagem urbana se estenda mais depressa do que o atendimento da infraestrutura urbana. Ainda, o autor supracitado lembra que embora seja em menor proporção, esta realidade também ocorre em cidades médias.

Assim, pode-se afirmar que o espaço e a paisagem urbana estão entrelaçados, em um processo de trocas. No que versa sobre o segundo conceito, Corrêa (1995) apregoa que a paisagem urbana não é apenas uma forma, mera morfologia, mas processo e forma, ou movimento e pausa, cujo ritmo tende a ser de duração relativamente longa, tornando mais evidentes as formas e menos os processos.

Ainda, Santos (1996) descreve a paisagem como:

Cada tipo de paisagem é a reprodução de níveis de diferentes forças produtivas; a paisagem atende a funções sociais diferentes, por isso ela é sempre heterogênea; uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que tem idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos; ela não é dada para sempre, é objeto de mudança, é um resultado de adições e subtrações sucessivas, é uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas, ela não mostra todos os dados, que nem sempre são visíveis [...] (SANTOS, 1996, p. 61).

Indo ao encontro da ideia supracitada, entende-se que,

[...] a paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade (SANTOS, 1997, p. 37).

Desta maneira, pode-se entender que a paisagem resulta sempre de um processo de acumulação, mas é, ao mesmo tempo, contínua no espaço e no tempo é uma sem ser totalizante; é compósita - pois resulta sempre de uma mistura - um mosaico de tempos e objetos datados. A paisagem pressupõe, também, um conjunto de formas e funções em constante transformação, bem como seus aspectos “visíveis”, entretanto, as formas e as

funções indicam também a estrutura espacial, em princípio “invisível”, e que é resultado do casamento da paisagem com a sociedade (SERPA, 2010).

Logo, para a compreensão do urbano, os conceitos de “espaço” e “paisagem” se mostra imprescindível em uma análise que contemple a realidade de forma holística, haja vista que é graças à apropriação feita no espaço com fins já estipulados, que ocorre como resultado o constante processo de metamorfose da paisagem. Neste sentido, devido ao caráter histórico tanto do espaço quanto da paisagem, o próximo item de análise versará sobre o caráter histórico da formação da cidade de Cornélio Procópio.

3. A história da formação de Cornélio Procópio

O município de Cornélio Procópio situa-se na mesorregião geográfica do Norte Pioneiro Paranaense (Figura 1), e para a compreensão da formação desta cidade, faz-se necessária uma análise do processo histórico de ocupação que se deu na região em que o município estudado se localiza.

Para o entendimento das dinâmicas espaciais passadas e atuais na cidade analisada, é fundamental pontuar alguns fatos importantes quanto à colonização da região, assim como do próprio município de Cornélio Procópio. Dessa maneira, Wachowicz (1987, p. 249) aponta que a ocupação do Norte Pioneiro teve início na década de quarenta do século XIX, e tinha o objetivo de ligar o litoral brasileiro com a distante província do Mato Grosso.

Para o mesmo autor, neste mesmo período, começaram as vindas, inicialmente realizadas por mineiros, para o “valuto”, cuja denominação deriva do nome atribuído pelas populações sertanejas de São Paulo às terras desabitadas da margem esquerda do Paranapanema. Este fenômeno migratório de paulistas e mineiros ocorria em razão da decadência da pujança econômica das fazendas do estado de Minas Gerais. Quando constituída a ocupação, Wachowicz (1987) assinala que a mão-de-obra agrícola foi predominantemente paranaense, recrutada principalmente nos Campos Gerais.

Depois de compostos os primeiros núcleos do Norte Pioneiro, veio à tona um problema, a falta de articulação com São Paulo e principalmente com o restante do Paraná, como exemplifica o trecho seguinte:

O grande problema desses núcleos era a comunicação com o mundo exterior. Praticamente não havia comunicação com o restante do território paranaense. Para São Paulo só havia péssimos picadões que davam passagem às tropas. Os preços dos produtos agrícolas eram aviltantes e vendiam-se a base da troca. Até os salários eram em grande parte pagos em espécie. Dinheiro só para comprar alguma roupa, calçado ou remédio (WACHOWICZ, 1987, p. 258).

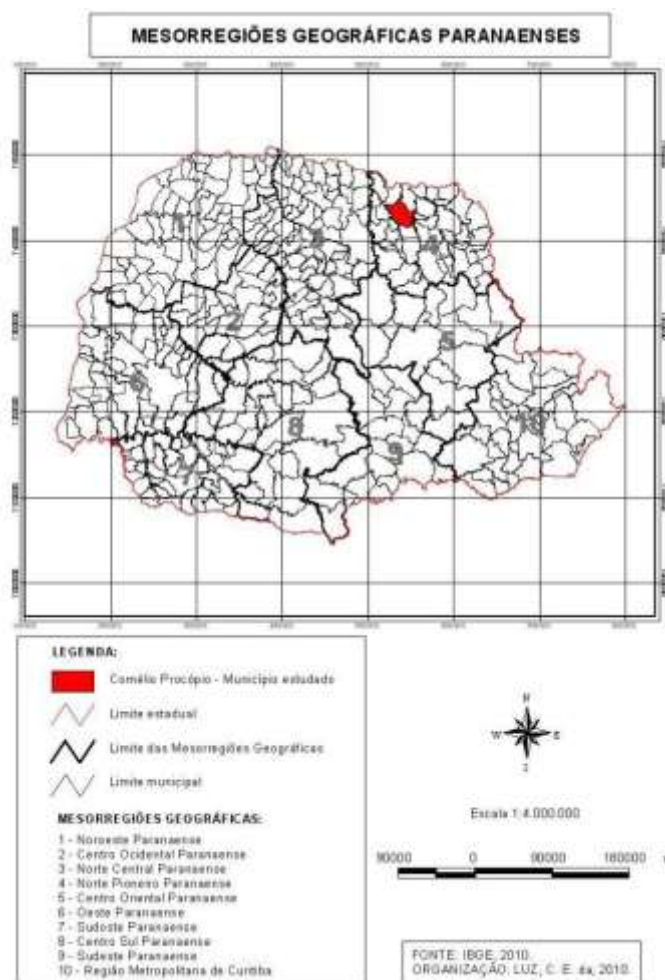


FIGURA 1: Localização de Cornélio Procópio e mesorregiões paranaenses. Fonte: LUZ, Coaracy Eleutério (2010).

De acordo com Wachowicz (1987), o estado de São Paulo, no início do século XX, já possuía diversas cidades, e o avanço da Estrada de Ferro Sorocabana trouxe algumas modificações para o Norte Paranaense, de modo que a população começou a plantar e comercializar milho, ainda que não houvesse um mercado consumidor bem delineado do produto. Para o referido autor, com o crescente anseio de integração do Norte Pioneiro do Paraná com outras áreas, o estado de São Paulo ficou receoso de perder sua proeminência no controle da produção desta região, e articula um boicote aos projetos cujos objetivos eram ligar esta região com o restante do Paraná, e assim,

[...] ficaram então os núcleos do Norte Pioneiro quase que ligados exclusivamente a São Paulo. Para contrabalancear essa desproporcionada influência paulista, o Paraná começou a construir a ferrovia Curitiba-Rio Branco-Cerro Azul-Jaguariaíva, como nome de Estrada de Ferro Norte do Paraná. Em 1909, foi inaugurado seu primeiro trecho: Curitiba-Rio Branco. A construção dessa ferrovia não ultrapassou ao núcleo de Rio Branco. (WACHOWICZ, 1987, p. 260-261).

Mediante as considerações de Wachowicz (1987), com essa interrupção do trecho que ligaria o Norte Pioneiro à capital, a Sorocabana continuava a atrair a produção do

Norte Pioneiro, que levava a colheita ao porto de Santos. A chegada da Sorocabana em Ourinhos, fez com que a região de Jacarezinho produzisse mais café, além de ter contribuído para a instalação de uma linha telegráfica e uma ponte metálica no rio Paranapanema que ligava o Norte Pioneiro ao estado de São Paulo. Porém, esse mesmo café ainda era raro em Curitiba.

O cafeicultor paulista Antônio Barbosa Ferraz, que adquiriu terras na região de Jacarezinho (Cambará) e organizou a Sociedade Agrícola Barbosa, em conjunto com outros fazendeiros da região, iniciou a construção de uma ferrovia que, *a priori*, tinha o objetivo de ligar Cambará a Sorocabana, além de também ampliar a ferrovia até o Paraguai, passando por Guaíra. Contudo, Wachowicz (1987) aponta que algumas personalidades do estado do Paraná não aprovaram tal construção, pois se de fato ela saísse do papel, o norte e o oeste paranaense ficariam sob o ‘controle’ paulista, já que São Paulo era aliado de Minas Gerais e estava habituado a ditar as diretrizes ao Governo Federal.

São Paulo havia adotado uma política expansionista, e era regida sob o seguinte lema: “[...] Onde há café, aí deve estar São Paulo” (WACHOWICZ, 1987, p. 262). Os representantes do estado do Paraná viam com receio a política expansionista de São Paulo, o que é explicitado na seguinte fala: “Essa política expansionista foi denominada pelos paranaenses de *perigo paulista*. Até mesmo a rodovia que o Paraná estava construindo entre Guarapuava e Foz do Iguaçu foi motivo de análise estratégica pelos paulistas”. (WACHOWICZ, 1987, p. 262, grifo do autor).

Ainda, nesse contexto, Martins apud Wachowicz (1987, p. 262, grifo do autor) indica que, “Era preciso *paranizar* o norte, onde as populações viviam segregadas do restante do Estado”.

Uma provável causa deste esquecimento da região pelo estado do Paraná deriva da

[...] problemática do Contestado Paraná-Sta. Catarina que desviaram a atenção do governo paranaense do Norte do Estado. Por muitas décadas a preocupação máxima do governo do Paraná foi a questão dos limites do com Sta. Catarina. O conflito social e bélico da região, mais conhecido por *Guerra do Contestado*, ajudou a desviar as atenções governamentais da problemática do norte. As atenções econômicas do estado continuavam girando em torno da erva mate, madeira e do criatório dos campos paranaenses. (WACHOWICZ, 2002, p. 109-110).

O domínio da região era importante para ambos os estados, uma vez que,

[...] o norte do Paraná é um presente ao imigrante estrangeiro, muitos tem ambição de adquirirem lotes de terra e se tornarem pequenos proprietários, e com a propaganda feita pela Companhia de Terras Norte do Paraná (*Paraná Plantations*) para incentivar a compra de lotes nessa região, faziam a propaganda de que a região que ia de Londrina a Ourinhos que tinha a extensão de 184 quilômetros, tinha boas estradas de rodagem e mesmo estando no coração da mata, a região abrigava cidades com relativo conforto. (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 25, grifo do autor).

No tocante à ferrovia, seu primeiro trecho teve uma extensão de vinte e nove quilômetros no sentido Ourinhos-Cambará, sendo que em junho de 1924 foi inaugurado em Ourinhos o primeiro trecho com vinte e dois quilômetros que ligava Ourinhos a Leoflora. Em abril de 1930, chegaram a Ingá, atual Andirá, e em julho, no chamado ‘Km 82’, área essa ocupada atualmente pelo município de Bandeirantes, seguido por Santa Mariana em 1º de Dezembro, e no ‘Km 125’, que atualmente pertence ao município de Cornélio Procópio (LUZ; PERDÃO, 2011). Sobre isto, sabe-se que

[...] os primeiros vagões e locomotivas utilizados pelos ingleses nos trilhos da São Paulo-Paraná, foram trazidos diretamente da África. Os primeiros trens de passageiros eram constituídos de uma pequena locomotiva que puxava apenas dois vagões. O primeiro dos vagões era dividido em três partes. Na primeira parte ia o correio, na segunda os valores, guardados inclusive num cofre de aço. Na terceira parte eram colocados os doentes graves que iam até Ourinhos, para serem tratados ou operados. O segundo vagão também era dividido em 1ª e 2ª classe, todo ele destinado aos passageiros. (WACHOWICZ, 2002, p. 145).

Em Cornélio Procópio, a estrada de ferro chegou em 1º de dezembro de 1930 e pode-se perceber o espírito da época, em que

[...] não existia então a vida atual, somente barracões e ranchos dos engenheiros e operários construtores. Enquanto Cornélio Procópio ficou como “fim de linha”, ali permaneceram os engenheiros, as barracas, os ranchos, existindo até hotéis, como o “Luxemburgo” que se mudou mais tarde para Londrina. Mas assim que os trilhos começaram a ser assentados mais para diante, viu-se Cornélio Procópio do dia para a noite privado de quase totalidade de sua população, que emigrou em massa para as estações mais distantes. Ficou somente o ponto de parada, o km 125, donde se originou mais tarde a atual estação, no divisor de águas do Congonhas e do Laranjinha (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 32-33)

Sobre a cidade de Cornélio Procópio, que na época ainda não havia sido emancipada politicamente, tem-se as seguintes descrições:

As matas virgens da região de Cornélio Procópio e Santa Mariana são idênticas às de São Paulo. A terra é particularmente fértil; é a famosa terra “roxa”, da qual o nosso caboclo diz pitorescamente: “Deus perdeu a receita!” A ausência da “saúva” torna-a mais desejada pelos colonos vindos de São Paulo e Minas que conhecem as agruras do combate a essa formiga (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 23).

Acerca do fluxo na região, o qual passou a ser intenso, tem-se que “isto é o movimento da estrada de ferro. Pelas estradas de rodagens chegam diariamente inúmeras pessoas [...]” (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 25). Ainda, “[...] o ritmo de crescimento de passageiros para a região passou de aproximadamente 69 mil em 1931 para aproximadamente 99 mil em 1933, o que representa um aumento de aproximadamente 43% em apenas dois anos” (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 25).

Os loteamentos iniciais em Cornélio Procópio e Santa Mariana deram-se a partir da seguinte lógica:

Lotearam 2.000 alqueires em Santa Mariana em pequenas porções, em Cornélio Procópio dividiram 600 alqueires em datas. Tanto das datas como os lotes foram vendidos a prestações com 10% de entrada e o resto em prestações anuais de 20% do total. Algumas datas ao redor de Cornélio Procópio foram agrupadas para servirem de pequenas chácaras. Criaram um patrimônio e o doaram ao Estado (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 33).

Quanto à questão estrutural da época da formação, “Cornélio progride, pois já possui médicos, farmácias, máquinas de beneficiar café, cinema, etc. Está a 620 metros acima do nível do mar, o que explica a razão da preferência dos agricultores de café” (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 34).

A respeito do povoamento, Simões de Paula (2007) considera que a formação de aglomerados humanos se deve à vinda da estrada de ferro, e ressalta a importância das pequenas propriedades que dão vida ao lugar, já que a renda fica na região, diferente dos grandes latifúndios, em que os lucros vão para outros locais e estacionam-se. Cornélio Procópio, Santa Mariana e Londrina têm grandes fazendas, porém têm pequenas propriedades também, sendo que partes dessas propriedades foram adquiridas em maior proporção pelos japoneses, uma vez eles tinham fortes ligações com a agricultura desde o Japão.

Sobre as características do povoamento de Cornélio Procópio, tem-se que “o número de colonos tcheques, russos, alemães, polacos é diminuto, contrastando com o de Londrina, onde há forte concentração desses elementos, si bem que a maioria seja nacional” (SIMÕES DE PAULA, 2007, p. 39).

Descreve-se a cronologia da construção da via férrea São Paulo-Paraná, a fim de se entender a sequência de formação dessa infraestrutura e como esta adentra no município de Cornélio Procópio (GIESBRECHT 2008, apud LUZ; PERDÃO, 2011, p. 13):

Complementando o presente relato histórico o trecho estudado possui um total de 21 estações ferroviárias localizadas de modo desigual espacialmente e temporalmente nos oito municípios abordados. Sendo as seguintes estações com suas respectivas datas de inauguração: Marques dos Reis (1937), Presidente Munhoz (data ignorada) e Leoflora no município de Jacarezinho (1925); Cambará (1925) e Meirelles no município de Cambará (1930); Niepso da Silva (1948), Andirá (1930) e Timburi no município de Andirá (1939); Cinzas (1939), Bandeirantes (1930) e Ibiúna no município de Bandeirantes (1940); Laranjinha (1940) e Santa Mariana (1948) no município de Santa Mariana; Guapuruvu (1949), Cornélio Procópio (1930), Catupiri (1941) e Congonhas (1932) no município de Cornélio Procópio; Uraí (1936) e Serra Morena (1939) no município de Uraí; Frei Timóteo (1932) e Jataizinho (1932) no município de Jataizinho. A ferrovia São Paulo-Paraná não auferiu seu objetivo original de alcançar as margens do rio Paraná, chegando até Apucarana em 1942 e posteriormente no ano de 1972 tem seu destino final na cidade de Cianorte.

Assim, para efeito de compilação, entende-se que com a expressiva presença da elite paulista que já se encontrava nas cidades vizinhas, como Jacarezinho, o plantio do café em Cornélio Procópio possibilitou o desenvolvimento da cidade e tornou atrativo seu processo de ocupação, o qual ocorreu de duas formas: com a gênese a partir das fazendas, quando com a crise de 1930 os fazendeiros optaram por vender parcelas de suas propriedades, e com o processo de loteamento convencional.

Em seguida, após 1960, com o início da erradicação do café, a área destinada à pastagem e cultura temporária aumentou, de modo que a produção pecuária destinava-se em primeiro lugar para o corte e em segundo para a produção de leite, com destaque para a inserção da ciência de tecnologia para ampliação da produção e reprodução do capital. No entanto, é a produção de grãos (soja e trigo) que se destacava no uso de tecnologias e mecanização para o melhoramento da produção. Um fator relevante para esta realidade é a proximidade com Londrina (60 km), centro urbano que comporta o Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR) e a Embrapa soja, referências em pesquisas e melhoramento de sementes (FRESCA, 2004).

A autora supracitada indica que, com o processo de modernização da agricultura, a cidade também se modernizou e alterou sua divisão social do trabalho: se antes a cidade possuía um comércio simples para atender os anseios dos agricultores, hoje é bem equipada para atender este público, com casas especializadas na venda de insumos, sementes, produtos veterinários, máquinas agrícolas, entre outros.

Na atualidade, Cornélio Procópio possui cooperativas que comercializam a produção de grãos desde o tempo áureo do café, como a Cooperativa de Cafeicultores da Zona de Cornélio Procópio (Coprocáfé) criada em 1960, e sua sucessora a Cooperativa Agropecuária do Médio Paranapanema (Campal), criada em 1997.

No que diz respeito à comercialização do trigo e da soja, a produção destinava-se ao mercado externo, sendo importante pontuar que no município também se destaca o cooperativismo de crédito, como o Sistema de Crédito Cooperativo (Sicredi), fundado na década de 1980 (FRESCA, 2004).

A indústria possuía grande importância para a economia da cidade, pois de acordo com Fresca (2004), a grande evidência é a Cia. Iguazu de Café Solúvel (Café Iguazu), inaugurada em 1962 por cafeicultores da região, e que posteriormente, em 1972, passou para a administração de uma “trading company”, a *Marubeni Comportion*, de capital japonês, a qual inseriu o produto no mercado internacional.

No final da década de 1990, a *Panfoods Co. Limited*, importadora e exportadora inglesa iniciou a venda de café beneficiado na Europa, Austrália, África do Sul, Malásia,

dentre outros , e assim, a Cia Iguazu de Café Solúvel passa a ser controlada por dinâmicas externas ao município. Outra indústria que estava em situação semelhante era a Kanebo Silk do Brasil S.A., a segunda maior fiação de seda do país, também de capital japonês, com fundação em Cornélio Procópio, em 1975 (FRESCA, 2004).

4. Uma breve discussão sobre a linha férrea São Paulo-Paraná e Cornélio Procópio

Seguindo a cronologia de sua construção, pode-se afirmar que a linha férrea São Paulo-Paraná penetra no município de Cornélio Procópio pela zona rural, no limite com o município de Santa Mariana, e sai do município de Cornélio Procópio, quando avança pela zona rural em direção ao município vizinho de Uraí (Figura 2).

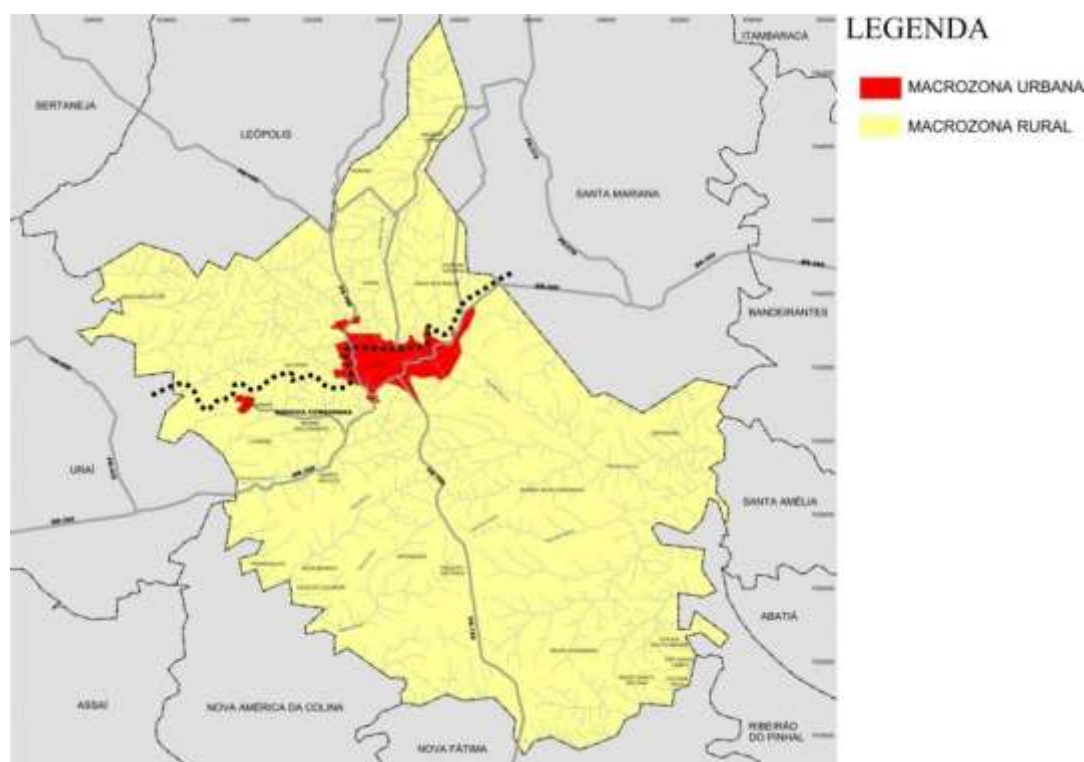


FIGURA 2: Delimitações das macrozonas de Cornélio Procópio. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

A expansão da cidade ocorreu impulsionada pela necessidade de expansão do próprio capital, o qual locou-se em certos pontos, determinando o uso do solo desse local, ou seja, ordenando e ressignificando a função que lhe foi atribuída. Deste modo, é notável a mercantilização do solo, e o processo de obtenção deste se dá por meio do dispêndio de capital, o que de certa forma definirá quem habitará determinado tipo de espaço, e quais funções serão atribuídas a este, demonstrando que as elites sempre usarão as áreas mais

caras, e as classes menos abastadas se instalarão em locais que foram rejeitados pela primeira.

Sobre este processo, Santos (1990) indica que a especulação imobiliária e a expansão do perímetro urbano - cujos interesses dos diferentes agentes produtores culminam na implantação de loteamentos regulares ou irregulares em áreas distantes, onde os terrenos são mais baratos - fez com que parcelas significativas da população tenham que residir em áreas distantes do centro, marcadas pela presença de moradias precárias e inacabadas e pela ausência ou insuficiência de meios de consumo coletivo.

Esta ação supracitada pode ser ratificada ao evidenciar-se que, inicialmente, em Cornélio Procópio, as classes mais favorecidas se concentravam na área central da cidade, dispersando-se posteriormente, ao ocuparem as áreas mais planas do sítio urbano. Assim, a infraestrutura também acompanhou o movimento dos estratos sociais mais abastados, e pode-se exemplificar este fato pelo fácil acesso à farmácias, escolas, hospitais, mercados, lojas, enquanto a população das áreas periféricas dispõem desses serviços e estabelecimentos comerciais em menor quantidade.

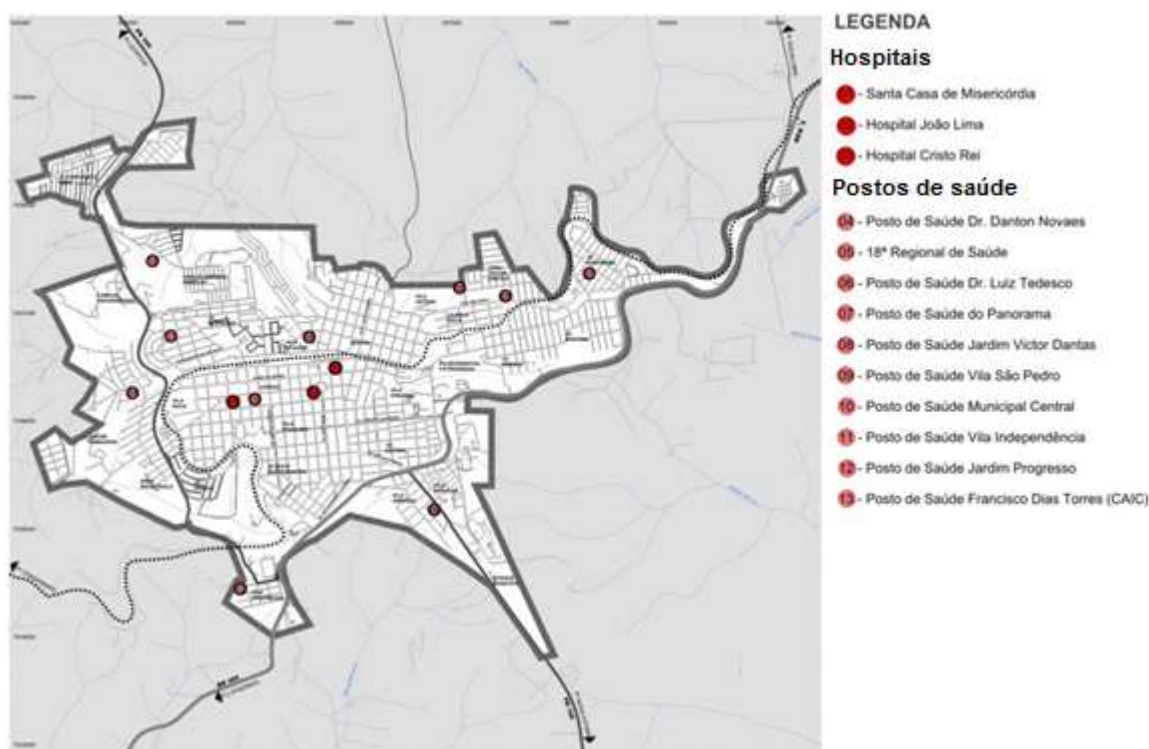


FIGURA 3: Equipamentos Sociais de Saúde. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

As condições socioeconômicas dos bairros, evidenciadas na Figura 3, refletem a maneira como são instalados os equipamentos públicos de saúde (realidade que também aplica-se para os equipamentos de educação e lazer). Fica claro que os equipamentos públicos (os hospitais, as escolas, áreas de lazer e universidades), situam-se na área central

da cidade, enquanto as áreas mais afastadas não possuem os mesmos recursos, endossando o que Santos (1996) afirma que não se nega apenas o direito à cidade, mas também o direito ao urbano.

Diante da problemática da produção desigual do espaço urbano, Sposito (2007) pontua que, nas cidades latinoamericanas, em muitos casos, a ocupação da periferia ocorreu irregularmente, no século XX. Muitas vezes, a iniciativa privada se incumbiu de implantar loteamentos sem atender às exigências da legislação urbana (tamanho mínimo dos lotes, largura mínima das vias, definição de áreas verdes e de uso institucional, incorporação de infra-estruturas mínimas etc) e, portanto, sem aprovar seus projetos, inviabilizando a legalização da aquisição de seus lotes.

Para a realização do trabalho de parcelamento da cidade, os bairros foram divididos em áreas de planejamento (Figura 4): Central, Industrial, Leste, Noroeste e Sul. Na Área de Planejamento Central, encontram-se o Centro, a Vila Nova e o Jardim Novo Bandeirantes; na Área Leste, encontram-se os bairros Jardim Panorama, Jardim Pérola, Conjunto Victor Dantas e parte do Parque Residencial Vitória Régia. Na área Industrial localiza-se o Parque Residencial Vitória Régia, sendo que a maior parte deste bairro situa-se em uma área próxima às rodovias que cercam a cidade, corroborando com Lencioni (2007), o qual ratifica que esta é uma característica típica do fator clássico de localização industrial. Por fim, o bairro Jardim Veneza não se encontra em nenhuma das subdivisões.

A divisão da cidade nessas diferentes unidades de planejamento leva em conta as próprias finalidades a que o zoneamento se propõe, de modo que as variadas características de uso do solo justificarão tais diferenciações. Percebe-se que a linha férrea corta a cidade ao meio de forma intensa, delineando os bairros e até os limites entre as unidades de planejamento. Tal fato também se explica pela própria característica do terreno, no qual a sede do município está assentada.

É oportuno afirmar que a administração da ferrovia São Paulo-Paraná (desde o ano de 1997) foi concedida à iniciativa privada por um período de trinta anos, e, portanto, a relação que a ferrovia tinha com o espaço urbano da cidade de Cornélio Procópio foi ressignificada, de modo que a cidade tornou-se somente um ponto de parada, não se constituindo como um local de embarque de mercadorias, nem de passageiros, uma vez que desde meados da década de 1980, a plataforma já não possuía mais essa função.

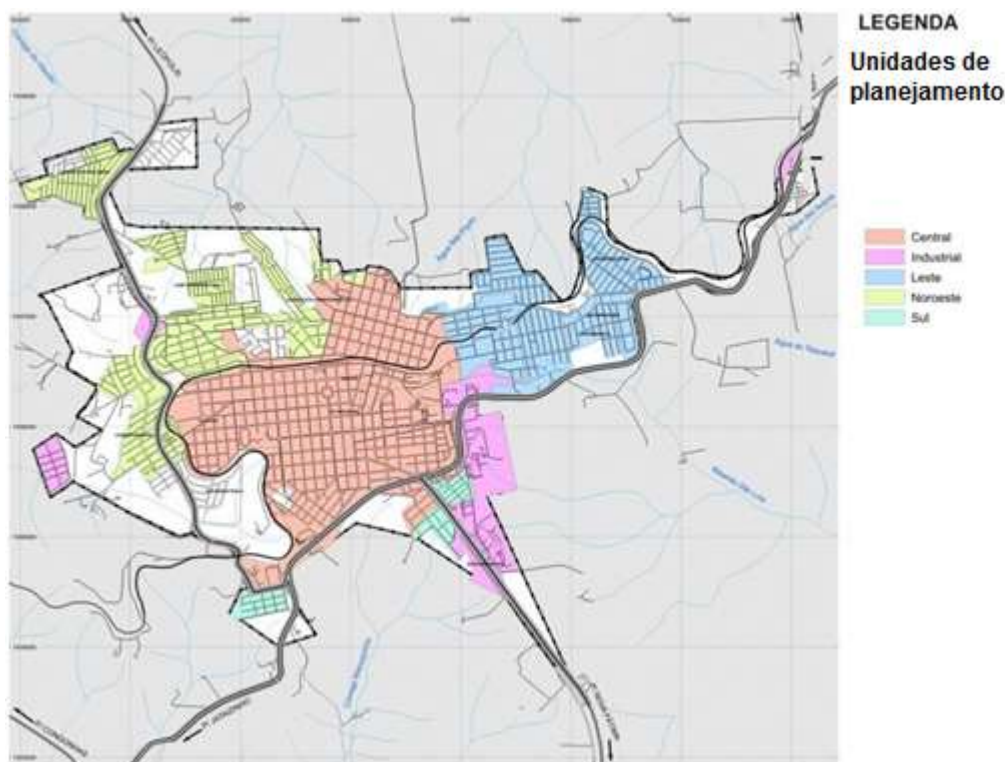


FIGURA 4: Unidades de Planejamento. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

No tocante à ocupação das áreas, conforme indica a Figura 5, a ocupação inicial do centro (o que corresponde ao centro da cidade na atualidade) da sede urbana do município deu-se na década de 1930, a ocupação do bairro Jardim Bela Vista e a Vila Nova, na década 1960 e do Jardim Panorama, Jardim Pérola e parte do Parque Residencial Vitória Régia na década de 1970. Nos anos de 1980, a ocupação ocorreu no bairro do Conjunto Víctor Dantas, em 1990 ela teve o início no bairro do Jardim Novo Bandeirantes, e nos anos 2000, no bairro do Jardim Veneza.

A análise da produção espacial da cidade de Cornélio Procópio deve ser feita à luz das proposições de Santos (1990), o qual afirma que a relação centro-periferia não exemplifica a totalidade, haja vista que há dois tipos de periferia: a primeira, em que a ausência do estado se faz presente, e a segunda, marcada pela presença dos condomínios fechados, ocupados por outro típico de público. Sobre o último, cabe lembrar que na cidade de Cornélio Procópio ele ainda é uma manifestação recente, marca específica da última década, portanto, um elemento que revela a ascensão socioeconômica presenciada nos últimos anos no Brasil.

Sobre a utilização conceitual de Santos (1990), é oportuno frisar que o mesmo teceu suas considerações a fim de explicar a realidade de uma metrópole, contudo, também determina que este processo ocorre em dinâmicas e espacialidades distintas desta. Assim, o autor chama a atenção para os contrastes entre o centro e periferia, fazendo referência à existência de uma “oposição entre a cidade visível e a invisível”. A partir desta perspectiva,

pode-se considerar a noção de periferia urbana muito precisa para caracterizar as formas de expansão territorial das cidades latinoamericanas, formas essas que foram os eixos orientadores do crescimento dessas cidades na segunda metade do século XX.

Contudo, como já citado anteriormente, em função de sua clara associação à compreensão das cidades brasileiras, há a necessidade de se notar a forma polissêmica como o termo periferia vem sendo utilizado nas últimas décadas.

Por conseguinte, a modificação das cidades, ou melhor, a produção do espaço urbano remodelou-se a partir do emprego das técnicas que agem no próprio espaço. As técnicas empregadas no espaço criam diferenciações no espaço geográfico, pois,

[...] o espaço é formado de objetos técnicos. O espaço do trabalho contém técnicas que nele permanecem como autorizações para fazer isto ou aquilo, desta ou daquela forma, neste ou naquele ritmo, segundo esta ou outra sucessão (SANTOS, 1996, p. 34).

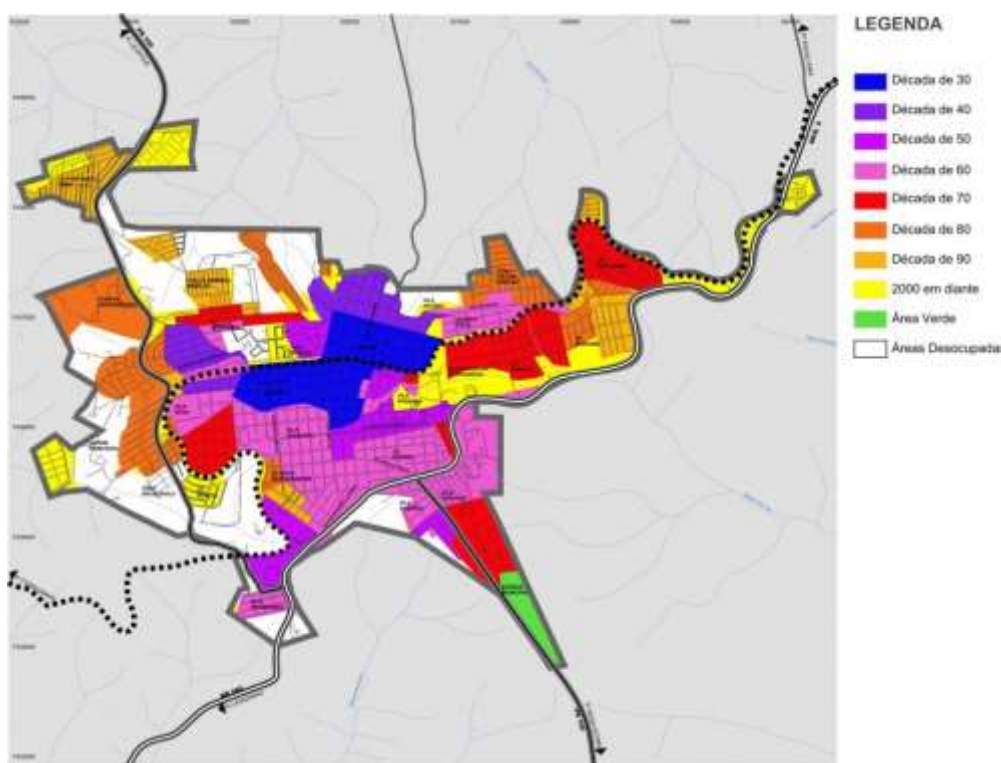


FIGURA 5: Evolução da ocupação urbana. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

Deste modo, percebe-se que o emprego da técnica (SANTOS, 1996) ocorre com maior ênfase nos espaços em que a figura do poder público é mais acentuada, enquanto este mesmo poder público e o espaço tecnificado são diminutos em áreas periféricas caracterizadas pela ocupação de estratos sociais mais pauperizados.

É visível que, inicialmente, a população da cidade estudada se concentrou na área central, porém, com o índice crescente de novos habitantes, a elite permaneceu na área central da cidade, devido aos privilégios de se morar próximo às áreas com maior

infraestrutura. A população mais pobre, no entanto, porque não podia pagar pelo mesmo preço da terra, ocupou as áreas em expansão, o que acarretou a diferenciação dos preços da terra.

Até a década de 1980, a expansão urbana acompanhou o trajeto da ferrovia, porém, após a década de 1990 e, principalmente, dos anos 2000, a ocupação passa a seguir tanto para nordeste, quanto à para noroeste da cidade (Figura 6).

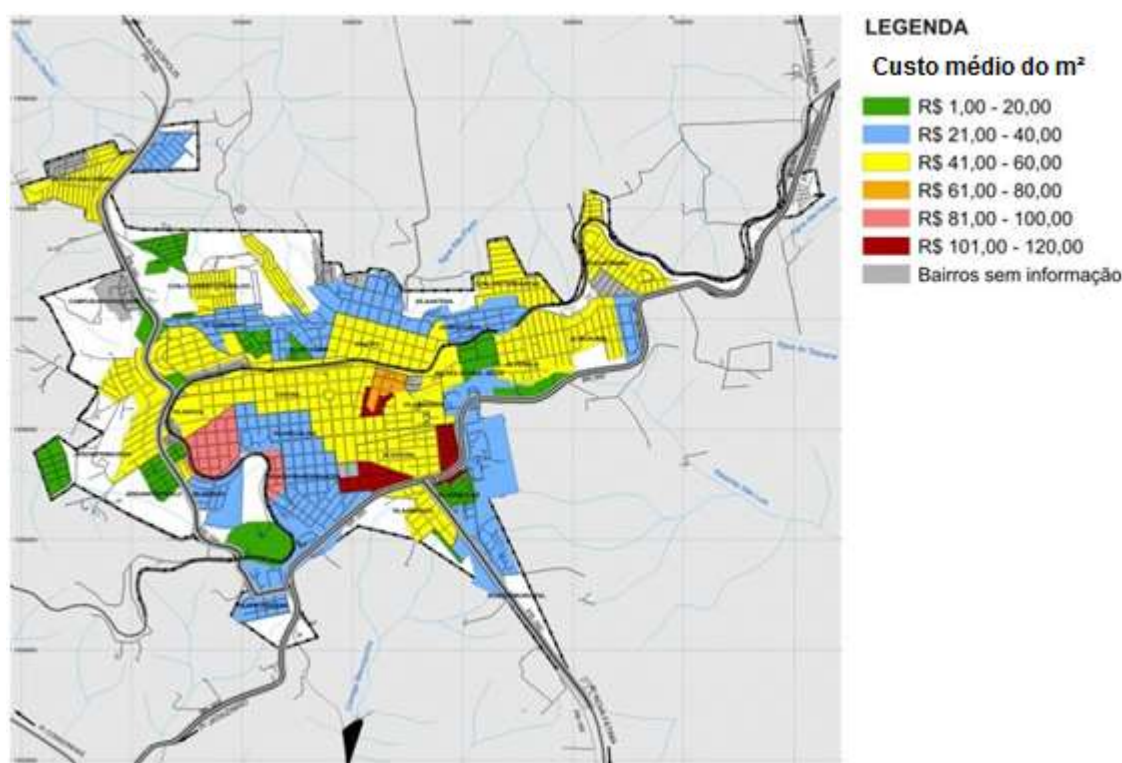


FIGURA 6: Preço da Terra. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

Faz-se fundamental também a lembrança de que a ocupação do solo urbano da cidade de Cornélio Procópio passou a preencher os vazios urbanos presentes no entorno da área já ocupada, porém, há ainda a presença maciça desses vazios, os quais contribuem para a política de especulação imobiliária e para o encarecimento do preço do solo urbano, o que ajuda a criar o processo de segregação sócio espacial, levando à ocupação de bairros não possuidores de integração com os outros bairros, propiciando a constituição de favelas, por exemplo.⁴

Partindo destes pressupostos, pode-se sugerir que os bairros segregados assumam uma forma semelhante ao caso do bairro Jardim Fortunato Sibim⁵, e do Conjunto Airton Senna, locais que o estado teve de dotar com infraestrutura básica, uma vez que estas áreas passariam a abrigar majoritariamente a classe trabalhadora, sendo esta prática de

⁴ Ao termo favela, assume-se neste artigo o significado de moradias que estejam em áreas urbanas que não possuem a regularização fundiária.

⁵ Estes dois bairros não fizeram parte da análise geral do presente artigo.

especulação imobiliária um traço característico da apropriação privada capitalista do espaço urbano.

No tocante a este fenômeno, Sposito (2007) também sugere que a falta de condições econômicas para a aquisição de moradias na cidade "formal" explica a ocupação de áreas não loteadas, gerando favelas, caracterizadas pela posse ilegal das terras ocupadas. Desta realidade surge a problemática da segregação residencial, a qual, para Corrêa (1995), pode ser considerada como uma expressão espacial das classes sociais.

Este autor advoga que a produção segregacionista do espaço urbano dá-se por meio da ação estatal, bem como da classe dominante ou algumas de suas frações, as quais promovem a auto segregação, na medida em que estas podem, efetivamente, selecionar para si as melhores áreas, isolando-as do restante da população. Deste modo, a expressão desta segregação da classe dominante é a existência de bairros suntuosos e, mais recentemente, dos condomínios exclusivos e com muros e sistemas próprios de vigilância, dispondo de áreas de lazer.

Côrrea (1995) aproveita para afirmar que a dinâmica da segregação é própria do capitalismo, não sendo típica da cidade pré-capitalista, esta última caracterizada por forte imobilismo sócio espacial. Assim, pode-se afirmar que a segregação possui forte dinamismo, pois uma determinada área social pode ser adequada durante um período de tempo para um grupo social, e a partir de um dado momento, ser ocupada por outro grupo de status inferior ou, em alguns casos, superior, através do processo de renovação urbana.

Quanto ao preço do solo urbano, as áreas mais valorizadas estão em espaços distantes do trecho da ferrovia, em posições relativamente planas do centro da cidade. É importante expor que a ferrovia transpassa a cidade no sentido nordeste-sudoeste e vice-versa, de modo que o trem divide Cornélio Procópio, obedecendo às características do relevo, pois a linha férrea não pode se fixar em áreas com aclives e declives superiores a 30 graus de inclinação. Deste modo, a linha férrea propicia uma divisão entre o norte e o sul da cidade, sendo que as áreas em que o preço da terra é mais elevado (ocupadas pela população mais abastada) localizam-se na parte sul, com o terreno plano, ao passo que ao norte da cidade (habitado por populações menos abastadas, e algumas até em condição de vulnerabilidade social) encontram-se as porções de terra mais rebaixadas e menos planas, e, portanto, mais baratas.

Dentre os bairros analisados, se torna importante mencionar que na faixa entre 21 e 40 reais estão os bairros Jardim Veneza e parte do Conjunto Victor Dantas; já na faixa de custo do metro quadrado entre 41 e 60 reais, se encontram os seguintes bairros, Centro da cidade, o Jardim Panorama, Jardim Bela Vista, Parque Residencial Vitória Régia, Jardim

Pérola, parte do Conjunto Victor Dantas e a Vila Nova; e entre 81 e 120 reais está o bairro Jardim Novo Bandeirantes (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007)

Acerca do uso do solo urbano (Figura 7), a subdivisão das funções de uso do solo procopense encontra-se da seguinte forma: residencial, comercial/serviços, institucional, praças e áreas verdes, industrial, habitações subnormais e áreas de expansão urbana, podendo um mesmo bairro, abrigar mais de um tipo de classificação.

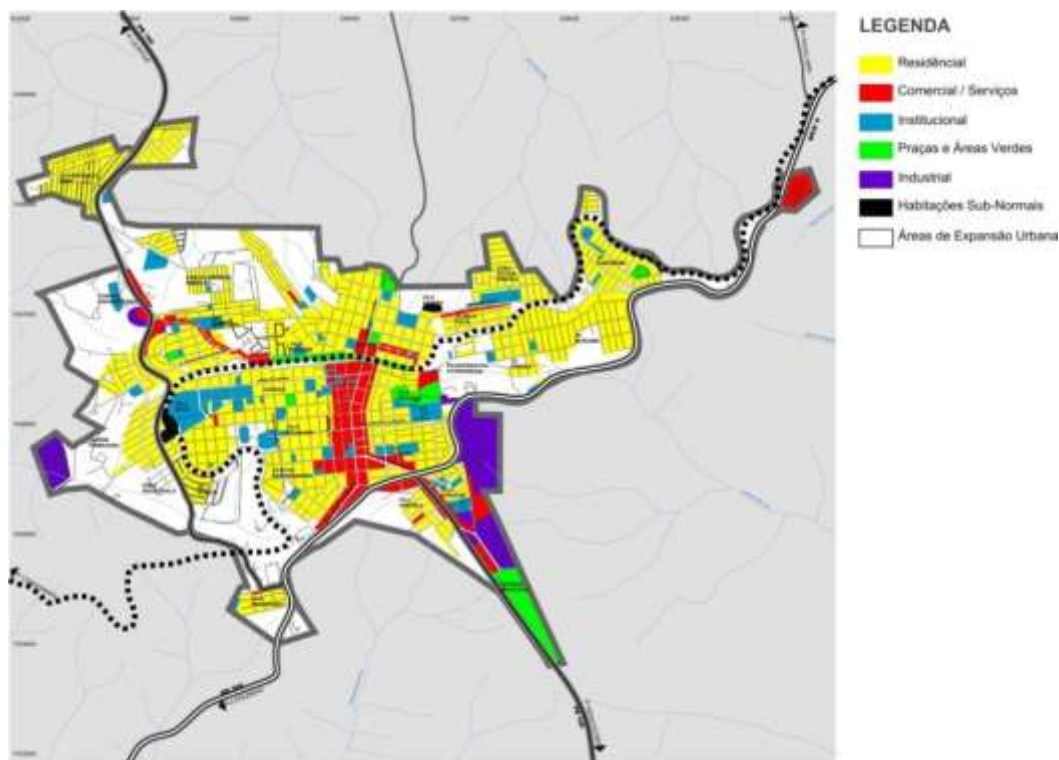


FIGURA 7: Uso atual do solo. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

A formação da área Central da cidade de Cornélio Procópio ocorreu por volta de 1934, sendo que hoje concentra a maior parte das funções de prestação de serviços e comércio existentes na cidade. Esta região acolhe também a função residencial, abrigando praças, áreas verdes e diversas instituições. A partir da área central, percebe-se que expansão da cidade foi se dando paulatinamente.

O bairro Jardim Bela Vista (1963), por estar em uma área limítrofe com a área central da cidade, possui além da função residencial, uma função comercial e de serviços, e o Parque Residencial Vitória Régia encontra-se na faixa de expansão urbana. Os dois bairros supracitados têm características próprias de bairros residenciais. (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

No bairro Jardim Panorama (1979), encontra-se três tipos de uso de solo, sendo estes, residencial, institucional, praças e áreas verdes, constituindo, portanto, quase a função de um sub-centro, pois além da rodoviária da cidade estar nesta área, ela abriga

também a principal avenida que corta o bairro, onde se situam uma gama considerável de estabelecimentos comerciais e de prestadoras de serviço. No Conjunto Victor Dantas (1987) e no Jardim Pérola (1978), tem-se a função residencial e institucional, sendo estes, bairros tipicamente residenciais, os quais contam com pouquíssimos comércios (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

Na Vila Nova (1987), devido às condições socioeconômicas de sua população residente (condições estas marcadas pela extrema vulnerabilidade social e pela ausência quase que total do Estado, salvo pela presença de energia elétrica, do direito à água tratada, e por um dos componentes do aparelho repressivo do Estado, a polícia), apresenta o uso do solo para habitações subnormais e institucional, e dentre todos os bairros, é neste que a ferrovia, positiva ou negativamente, se fez mais próxima da vida dos habitantes, pois além de seu percurso permear de forma muito próxima o bairro, ocasionando uma constante poluição sonora, a ferrovia, em muitos casos, constituiu-se como uma ameaça à segurança da população, já que na falta de espaços voltados para o lazer, a linha férrea se torna o palco de brincadeiras de crianças.

Outra relação de proximidade existente entre a ferrovia e a população do bairro é que a segunda utiliza a primeira como um espaço para a destinação do lixo produzido pela comunidade (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007). As áreas correspondentes aos bairros do Jardim Novo Bandeirantes (1988) e o Jardim Veneza (1992), por apresentarem uma ocupação do solo mais recente, apresentam também a função residencial, além ainda de uma porção destes bairros encontrarem-se em uma área de expansão da cidade. De modo geral, nos outros bairros é possível perceber um grande distanciamento entre a ferrovia e a população, que em grande parte, enfatiza o aspecto negativo dessa relação, como o desconforto propiciado pela poluição sonora e principalmente pela redução da mobilidade urbana em certos períodos do dia.

Quanto à natureza das habitações, percebe-se na Figura 8 que há duas classificações além da convencional: habitações subnormais, conjuntos habitacionais e conjuntos habitacionais em construção. Deste modo, o bairro Vila Nova apresenta habitações subnormais, sendo palco da total falta de amparo do Estado, de modo que o traçado das ruas inviabiliza o trânsito de carros, bem como são inexistentes os equipamentos de educação, da promoção da saúde, e de lazer. (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

No Jardim Panorama há a presença de habitações subnormais em parte de sua área, porém, o que predominam são as habitações de conjuntos habitacionais. Este bairro data da década de 1980, mas na atualidade percebe-se que o público que o ocupa pouco se difere da década em que sua ocupação teve início. Todavia, é factível que as habitações em

nada se parecem com as idealizadas e concretizadas inicialmente, pois a maioria considerável das residências passou por ampliações da área construída, bem como em alguns casos há a presença de verticalização de algumas habitações (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

Quanto à densidade demográfica dos bairros, tem-se a seguinte subdivisão, em intervalos de classe: 8,93 - 20,00; 20,01 - 40,00; 40,01 - 58,08; 58,09 - 80,00; 80,01 - 120,00 e 120,01 - 165,00/ habitantes por quilômetro quadrado.

Assim, elaborou-se o Quadro 1, o qual contém a densidade demográfica de cada bairro, de modo que a partir das variáveis de renda, anos de estudo, alfabetização, e da própria infraestrutura que estes espaços contêm, é possível observar um breve panorama socioeconômico da população que os habita, além de permitirem a compreensão do desenvolvimento do processo de divisão social do espaço na cidade de Cornélio Procópio.

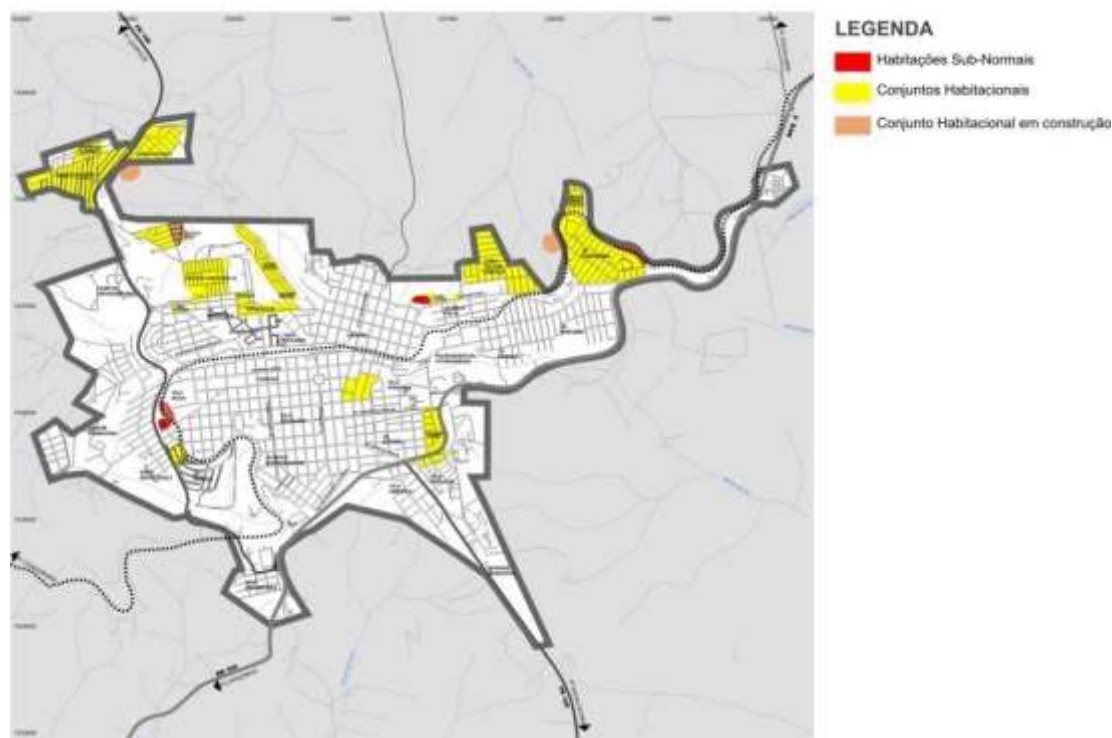


FIGURA 8: Habitações subnormais e conjuntos habitacionais. Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

Quadro 1
Densidade demográfica dos bairros em análise

Densidade Demográfica (Hab/km ²)	Bairros
8,93 - 20,00	Vitória Régia, Jardim Veneza e Jardim Novo Bandeirantes
20,01-40,00	Centro, Víctor Dantas e o Jardim Panorama
40,01 - 58,08	Jardim Panorama, Jardim Pérola, Centro e Vila Nova

58,09 - 80,00	Jardim Bela Vista e Jardim Novo Bandeirantes
80,01 - 120,00	Victor Dantas e Jardim Bela Vista
120,01 - 165,00	Nenhum dos bairros da análise apresenta esta realidade.

Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007.

Em relação aos anos de estudo (Figura 9), a escolaridade predominante dos bairros são: terceiro grau na área central e no Parque Residencial Vitória Régia; segundo grau nos bairros do Jardim Panorama, Conjunto Victor Dantas e parte do Jardim Novo Bandeirantes; e primeiro grau que nos bairros da Vila Nova, Jardim Bela Vista, Jardim Veneza e parte do Jardim Novo Bandeirantes (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

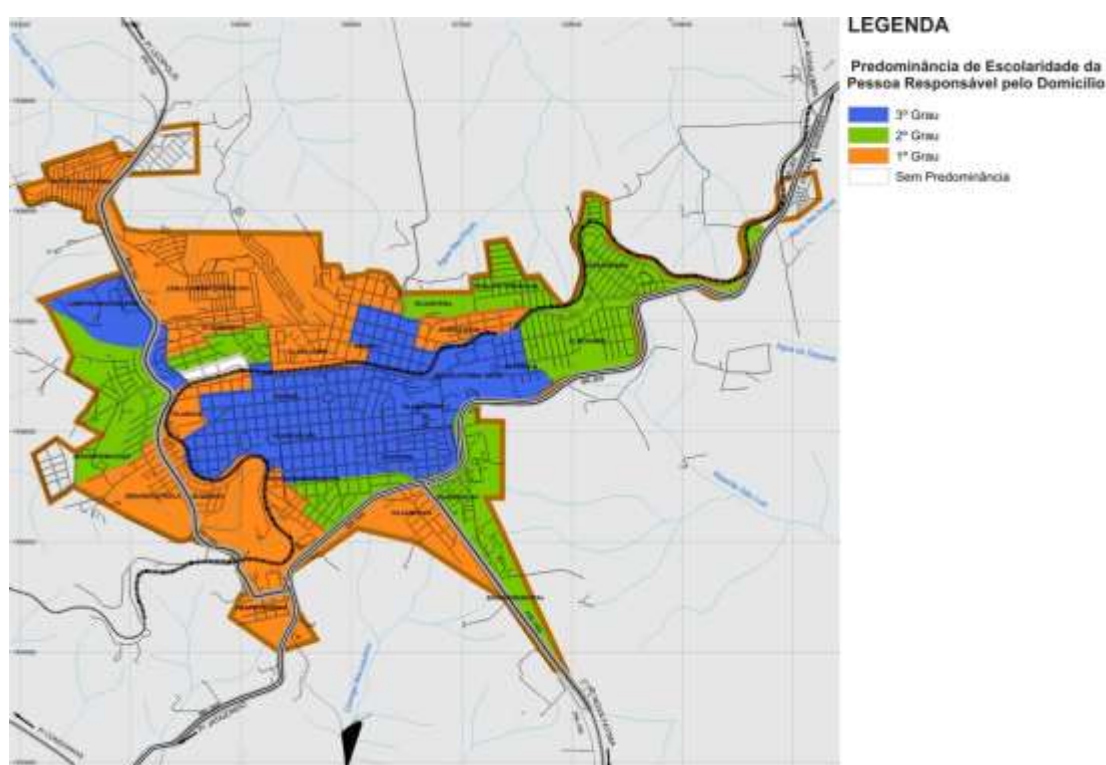


FIGURA 9: Predomínio de escolaridade (Pessoa Responsável por Domicílio). Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

A taxa de alfabetização oscila entre os bairros, assim como outras variáveis, e percebe-se que os fatores socioeconômicos e educacionais tendem a apresentar resultados menos satisfatórios se comparados aos dos bairros mais elitizados. Na Vila Nova, por exemplo, a taxa de alfabetização entre os maiores de 20 anos fica na faixa de 45-50%, enquanto nos bairros Vitória Régia, Jardim Veneza, Jardim Novo Bandeirantes, Jardim Pérola, Jardim Bela Vista e uma porção dos bairros do Conjunto Victor Dantas e o Jardim Panorama se encontram na faixa de 50-60%. No Centro, e em uma porção dos bairros do Jardim Panorama e do Conjunto Victor Dantas, tem-se a faixa de 60-75% de alfabetização (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

Sobre a renda (Figura 10), somente uma porção da área central em toda a cidade apresenta a predominância de renda alta; no Parque Residencial Vitória Régia, Conjunto Victor Dantas e parte do Jardim Panorama há o predomínio de renda média; e nos bairros da Vila Nova, Jardim Bela Vista, Jardim Pérola, Veneza e Novo Bandeirantes tem-se a preponderância de renda baixa. Apenas uma área situada na parte central da cidade não teve predominância de nenhum estrato de renda (PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, 2007).

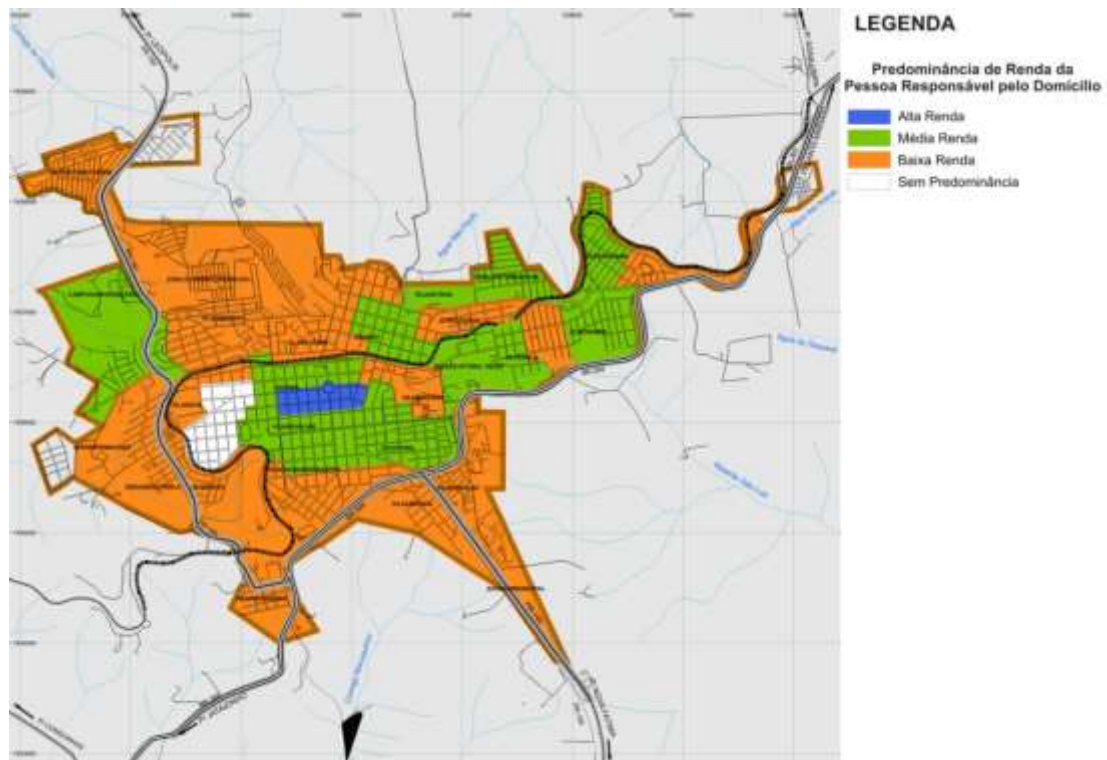


FIGURA 10: Predominância de Renda (Pessoa Responsável por Domicílio). Fonte: PDDU CORNÉLIO PROCÓPIO, (2007).

A elite procopense foi se distanciando da ferrovia e ocupando as áreas mais afastadas desse eixo de transporte, ao passo que a ferrovia transpassa os bairros ocupados por uma população com menor renda, e assim, vai imprimindo suas marcas no espaço e acaba por afetar o ritmo de vida das pessoas. Em tempo, a respeito do remodelamento que a ferrovia exerceu sobre a paisagem, Lefebvre (2013) indica que estas, incontestavelmente, desempenharam um papel primordial no capitalismo industrial, na organização de seu espaço nacional (e internacional), bem como em uma escala regional e local (o escopo do artigo).

Por conseguinte, com o intuito de compreender como as pessoas percebem a ferrovia em suas vidas, foram aplicados 100 questionários junto à população dos bairros estudados, e a interpretação dos resultados foi realizada bairro a bairro, na tentativa de se compreender a integração da ferrovia com cada um destes. Durante o trabalho empírico,

observou-se que o arranjo espacial da ferrovia caracteriza de maneira distinta os bairros percorridos por ela, implicando em diferentes leituras deste objeto técnico por parte dos moradores.

E desta relação (ferrovia x população) se extrai um fator que contribui para a diferença de percepção dos moradores sobre a ferrovia, inclusive, os impactos considerados negativos se alternam, já que, enquanto nas áreas mais elitizadas o problema mais citado refere-se ao fato da ferrovia prejudicar a mobilidade do trânsito, juntamente com a poluição sonora, nas áreas mais empobrecidas, parte considerável dos entrevistados aponta que um dos principais impactos negativos consiste no risco de acidentes, devido à proximidade da ferrovia com as casas dos moradores, além da ausência do Estado, sentida a partir da falta de equipamentos e infraestruturas voltadas para o bairro.

Observam-se no Quadro2, os principais problemas relativos à presença da ferrovia, apontados na pesquisa: a poluição sonora e os transtornos causados pela ferrovia no tocante a fluidez do trânsito, sendo que 43% dos entrevistados consideram que a ferrovia causa impactos, e 38% a consideram relevante na atualidade.

Durante a realização das entrevistas, constatou-se que dentre os entrevistados de uma faixa etária acima dos 60 anos, havia uma considerável estima e afetividade pelos assuntos relacionados à ferrovia, em função da ligação histórica deste meio de transporte com a formação da cidade de Cornélio Procópio e, logicamente, porque essa parcela da população vivenciou a época do transporte ferroviário de passageiros.

Por outro lado, entre os questionários aplicados à população mais jovem, desprovida da vivência de outras épocas, - quando a ferrovia era mais ativa e seu envolvimento na dinâmica funcional da cidade era mais óbvio - nota-se que os mesmos a consideram irrelevante para a atualidade, fato que pode ser explicado a partir do entendimento do contínuo processo do fazer e refazer da cidade, o qual causa uma produção do espaço urbano desprovida de sentido para muitos cidadãos.

Quadro2

Questionário aplicado nos bairros estudados para entender a integração entre os moradores e a ferrovia

Bairro	Amostragem de entrevistados	Entrevistados que consideram que a ferrovia ocasiona impactos (%)	Principais impactos destacados de acordo com o número de indicações	Entrevistados que consideram a ferrovia relevante atualmente (%)
Centro	20	60	Atrapalha o trânsito; poluição sonora.	40
Conjunto Victor Dantas	10	20	Atrapalha o trânsito e perigo de acidentes.	30

Jardim Panorama	10	10	Atrapalha o trânsito.	60
Jardim Pérola	10	40	Poluição sonora; atrapalha o trânsito e perigo de acidentes.	40
Jardim Novo Bandeirantes	10	80	Poluição sonora e danos à estrutura física das casas.	30
Jardim Veneza	10	70	Poluição sonora; atrapalha o trânsito e perigo de acidentes.	10
Parque Residencial Vitória Régia	10	30	Poluição sonora; atrapalha o trânsito e danifica a estrutura física das residências.	80
Vila Nova	10	60	Poluição sonora; atrapalha o fluxo de pessoas; acidentes.	50
Total	100	43	Poluição sonora e atrapalha o trânsito.	38

Fonte: Pesquisa de campo, Outubro/2011.

A relação da cidade com a ferrovia, atualmente, modificou-se, e de certo modo foi reduzida, motivada por uma tendência nacional de predileção pelo 'rodoviarismo', adotada pelos governos ao longo da segunda metade do século passado em detrimento do transporte ferroviário. E, basicamente, Cornélio Procópio, que outrora possuía o transporte de passageiros e cargas provenientes do município, agora apresenta apenas um ponto de parada para a troca de maquinista, o que repele e torna a ligação com a população cada vez mais frouxa.

A partir da análise dos resultados dos questionários e devido aos problemas citados pela população, optou-se por realizar uma entrevista com o Secretário de Planejamento da Prefeitura Municipal de Cornélio Procópio (gestão 2009-2012), a fim de se levar as queixas da população ao seu conhecimento. Seu posicionamento sobre o assunto foi informar que já existe projetos com a finalidade de solucionar os problemas ocasionados pela ferrovia na área urbana, os quais, na época, já estavam sob a jurisdição do DNIT (*Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes*). O Secretário alegou também que tudo o que cabia à Prefeitura Municipal de Cornélio Procópio já foi finalizado.

Segundo o referido projeto de alteração do trajeto da ferrovia na cidade de Cornélio Procópio, as mudanças previstas se dão em relação ao rebaixamento dos pontos mais críticos, ou revitalização da linha férrea com sensor e cancelas eletrônicas.

5. Considerações finais

A linha férrea São Paulo-Paraná foi, indubitavelmente, um marco para a Mesorregião do Norte Pioneiro Paranaense, tendo aos poucos alterado a realidade da região originalmente marcada pela figura dos safristas e fazendeiros oriundos dos estados de Minas Gerais e São Paulo. Sua instalação, que tinha como propósito de escoar a produção agrícola da região, já trazia profundas mudanças por onde seus trilhos passavam. É oportuno destacar também que a ferrovia impulsionou a economia no município de Cornélio Procópio, a qual, até então sem a presença desta infraestrutura, apresentava uma população pouco significativa, realidade que foi alterada a partir do advento da ferrovia, que modificou o aspecto ocupacional e estrutural procopense.

O (atual) centro da cidade foi sendo ocupado por toda a população, porém, com a expansão da própria cidade, e do fato do acesso ao solo se dar por meio do dispêndio de capital, as pessoas mais abastadas permaneceram nas áreas centrais da cidade, uma vez que estas são providas dos recursos básicos para a vida, como mercados, farmácias, hospitais, escolas, e acesso ao lazer. No entanto, a população menos provida de recursos financeiros teve que acompanhar o avanço da cidade, pois estas áreas eram mais baratas, porém, não detém os recursos infraestruturais como no centro, fato que contribuiu para a diferenciação socioeconômica entre os bairros.

Também é possível constatar que, graças ao fato da ferrovia poder construir seu trajeto em áreas possuidoras de declives e aclives de no máximo 30º graus de inclinação, e considerando-se o relevo do sítio da cidade de Cornélio Procópio ser bastante acidentado, a ferrovia acabou por contribuir para a criação de uma linha divisória de segregação na cidade, haja vista que os espaços mais planos coincidem com as habitações da população que possui maior rendimento salarial, enquanto as áreas com relevo mais acidentado se destinaram ao atendimento dos estratos populares, já que o preço do solo urbano nestes espaços é mais barato devido à própria condição natural de declividade.

Não menos importante, se faz mister relatar que a ferrovia contribuiu para a política de especulação imobiliária, tendo em vista que por ter se tornado um inconveniente para boa parcela da população procopense, estimulou a não ocupação de vazios urbanos em áreas mais baratas da cidade, bem como atalhou que políticas de urbanização de alguns loteamentos irregulares, as favelas, fossem urbanizadas e regularizadas, tendo em vista que estas áreas eram praticamente contíguas às da ferrovia, inviabilizando tal procedimento.

Percebe-se que os bairros que possuem um maior contingente de pessoas empobrecidas acompanharam o traçado da ferrovia, enquanto os novos bairros criados

próximos às áreas centrais foram se afastando da ferrovia na tentativa de repelir os efeitos que essa causava. A paisagem da cidade foi alterada restando pequenas porções na área central da cidade que guardam poucas características da época da formação da cidade, pois a cidade foi sendo remodelada conforme a ótica do capital, o que resultou em um intenso e constante processo de modificação das estruturas espaciais ou formas de organização espacial, que pode ser percebido na arquitetura das casas, lojas, dentre outros., que assumem características vanguardistas, e tornam cada vez mais distante a relação da cidade que teve seu *boom* de crescimento graças à ferrovia.

Assim, entende-se que com a extinção do transporte de passageiros e também por na atualidade a cidade ter se tornado só um trecho de ligação com outros locais de parada e carregamento, as pessoas têm uma relação de estranhamento com a ferrovia, pois o que pode ser percebido com a aplicação dos questionários, é que a maioria dos entrevistados considera que a linha férrea na cidade de Cornélio Procópio passa por uma fase de obsolescência. Para finalizar, é impossível dissociar a cidade de Cornélio Procópio da ferrovia, pois apesar do distanciamento atual, a cidade deve seu crescimento ao advento da ferrovia.

Referências

CORNÉLIO PROCÓPIO, Prefeitura Municipal de. **Plano diretor de desenvolvimento urbano**, 2007.

CORRÊA, R.L. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

FRESCA, T; M. **A rede urbana do Norte do Paraná**.1.ed. Londrina: Eduel, 2004.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cornélio Procópio**. Disponível em: <[http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=410640&search=para na|cornelio-procopio](http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=410640&search=para%7Ccornelio-procopio)>. Acesso em: 24 fev. 2016.

LEFEBVRE, H. Prefácio - a produção do espaço. **Estudos Avançados**, São Paulo: Universidade de São Paulo, v. 27, n.79, s.p. 2013.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova**, Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 11, n. 245, s.p, ago. 2007.

LUZ, C.E. da; PERDÃO, T. M. **Ferrovia São Paulo-Paraná no Norte Pioneiro: rede, poder e território**. Disponível em: <http://www.nilsonfraga.com.br/anais/LUZ_Coaracy_Eleut_rio_da.pdf>. Acesso em: 15 set. 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço - técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo.** São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **Pensando o espaço do homem.** 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997

SERPA, A. Milton Santos e a paisagem: parâmetros para a construção de uma crítica da paisagem contemporânea. **Paisagem Ambiente**, São Paulo: Universidade de São Paulo, n.27, p.131-138, 2010.

SIMÕES DE PAULA, E. Cornélio Procópio. In: CARVALHO, M. S. de; FRESCA, T. M. (Org.). 1. ed. **Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico.** Londrina: Humanidades, 2007.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova**, Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 11, n. 245, s.p. ago. 2007.

WACHOWICZ, R.C. **História do Paraná.** 10. ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

WACHOWICZ, R.C. **Norte Velho, Norte Pioneiro.** Curitiba: [s.n.], 1987.

Recebido em 07/11/2014
Aceito em 20/03/2016