

---

# RIOS E FERROVIAS NAS DINÂMICAS URBANAS EM PONTA GROSSA-PARANÁ/BRASIL

## RIVERS AND RAILS IN URBAN DYNAMICS IN PONTA GROSSA-PARANA/BRAZIL

Nisiane Madalozzo<sup>1</sup>  
Edson Belo Clemente de Souza<sup>2</sup>

---

**RESUMO:** A relação entre rios e ferrovias tem se manifestado repetidamente desde o histórico da ocupação urbana à definição do sistema viário e dos circuitos principais de transporte, chegando ao advento da delimitação dos bairros e de seus centros, e da atual tendência vetorial de valorização e expansão urbana. Todos esses marcos têm relação com o relevo e a hidrografia – atributos notáveis de Ponta Grossa-Paraná/Brasil – para os moradores e os visitantes. O artigo se justifica, ainda, devido à carência de estudos acadêmicos que discutam as dinâmicas urbanas locais a partir de elementos físicos como os rios e as ferrovias na ótica da produção social do espaço. Então, para o presente estudo, foram utilizados arquivos em formato *shapefile*, fotografias aéreas e outras bases georreferenciadas fornecidas por órgãos como a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano – SEDU, o PARANACIDADE, dentre outros. Essas bases foram editadas, analisadas e com elas foram compostos cartogramas mediante a utilização do *software* Quantum GIS. Enquanto resultado, comprova-se que o Estado, por meio da atuação do poder público local, é um agente produtor do espaço com enorme alcance.

**Palavras-chave:** Produção social do espaço urbano. Poder público. Segregação.

**ABSTRACT:** The relation between riverbanks and railroad areas has manifested in Ponta Grossa repeatedly. From the historical urban occupation, to the definition of the main circulation axes, or the bounding of neighborhoods, rivers and railroads have influenced urban dynamics. Currently, the tendency of expanding the urban perimeter is noticeable and is intimately related to later railroad vectors, as well as to the ground gradients and hydrography, both remarkable in this city of Paraná-Brazil. This article justifies due to the deficiency of academic studies

---

1 Arquiteta e Doutora em Geografia. Professora do Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG. E-mail: nmadalozzo@gmail.com.

2 Professor Associado da Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG. E-mail: ebelosouza@uepg.br.

Artigo recebido em abril de 2019 e aceito para publicação em maio de 2019.

discussing the urban dynamics considering physical elements such as rivers and railroads, with the prospect of the urban space production. *Shapefile* archives, aerial photographs and other geo-referenced bases have been used, considering sources such as the local Town House and the State Urban Development organs. Such bases have been edited, combined among one another and several visual diagrams have been created, using the *software* Quantum Gis. As a result, the presence of the State has proven potent, especially taking in consideration the local Government power in socially producing the urban space.

**Keywords:** Social Production of the Urban space. Public Authorities. Segregation.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o objetivo de analisar a produção social do espaço urbano de Ponta Grossa/PR a partir dos substratos físicos denominados de rios e ferrovias. O município de Ponta Grossa, atualmente com população estimada em 348.043 habitantes (IBGE, 2010), localiza-se na porção sudeste do estado do Paraná – Brasil (Figura 1). O povoamento da localidade deve-se, em grande parte, à sua localização geográfica, pois, historicamente, foi uma encruzilhada de caminhos iniciada por missões jesuíticas e, posteriormente, de tropeiros e dos sistemas ferroviário e rodoviário.



Fonte: IBGE, 2010.

**Figura 1.** Localização de Ponta Grossa no Estado do Paraná e Brasil.

Além de ser, até os dias atuais, um importante entroncamento rodoferroviário no contexto sul-brasileiro, Ponta Grossa tem características únicas quando comparada a outros centros urbanos. Apresenta áreas com grande declividade, fundos de vale e uma rica rede hidrográfica que acarretaram um sistema viário descontínuo, com muitas curvas, declives e interrupções, dando origem a lotes em formatos irregulares e com tamanhos variados. São características que interferem perceptivelmente na dinâmica urbana, seja através de alterações morfológicas nos lotes e nas vias, seja nos usos e nas atividades que ocorrem nesses espaços em decorrência de sua conformação física.

Nota-se que a desigualdade social em Ponta Grossa tem se manifestado de forma polarizada, pois avançam os problemas relativos ao risco e à periculosidade das moradias irregulares à beira de rios e às margens de ferrovias ativas, o que afeta parte da população

de baixa renda da cidade, em uma dinâmica que persiste desde o início da industrialização ponta-grossense. Ao mesmo tempo ocorre uma dinâmica mais recente, iniciada na década de 1980, segundo a qual classes de alta renda têm ocupado e tirado proveito das vistas, da amplitude e da proximidade com a natureza através de empreendimentos imobiliários horizontais e verticais de luxo. Essas duas dinâmicas acontecem, em algumas situações, em terrenos análogos uns aos outros – relacionados a rios e/ou a ferrovias (ativas ou desativadas).

Metodologicamente, o recorte espacial analisado nos estudos de caso compreende o entorno dos rios e das ferrovias intraurbanos, abrangendo, mais especificamente, a delimitação legal das faixas *non aedificandi*<sup>3</sup> que caracterizam ambos os elementos: rios e suas áreas de preservação definidas por leis de proteção ambiental; ferrovias e as faixas de domínio e áreas não edificáveis definidas por norma de segurança do tráfego. Foram utilizados arquivos em formato *shapefile*, fotografias aéreas e outras bases georreferenciadas fornecidas por órgãos como a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano – SEDU, o Serviço Social Autônomo PARANÁCIDADE, dentre outros. Essas bases foram editadas, analisadas e, com os dados, foram compostos cartogramas mediante a utilização do *software* Quantum GIS. Como base para as análises, foram utilizadas imagens aéreas de diferentes origens. As principais foram a base Google Satellite, disponibilizada gratuitamente, e as ortofotos oriundas de voos realizados em 2012 e em 2015, adquiridas pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em 2015 e cedidas pelo mesmo órgão para a realização desta pesquisa. Teoricamente, a abordagem se baseia na categoria Produção Social do Espaço Urbano, que se dá a partir de dimensões como a desigualdade socioespacial, a segregação socioespacial, o direito à cidade e moradia.

Estruturalmente o artigo está organizado da seguinte maneira: além desta breve introdução, debate-se a relação sociedade e espaço, para isso recorrendo à interface conceitual da produção social do espaço urbano. Em seguida vai elaborada uma caracterização do espaço empírico sob o ponto de vista da industrialização e da periferação em torno de rios e de ferrovias. Finalmente constam considerações finais com alguns resultados e apontamentos da pesquisa.

## **ESPAÇO, SOCIEDADE E PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO**

A discussão do espaço enquanto categoria fundamental para interpretar as dinâmicas urbanas de Ponta Grossa/PR a partir dos rios e das ferrovias vai pautada, essencialmente, na relação entre sociedade e espaço. Souza (2013) defende que seriam geradas sinergias extraordinárias se fosse possível ver a Geografia de forma integral, em vez de tratá-la de forma dicotômica e dualista. Não é razoável, para o autor, “descolar” sociedade e natureza uma da outra, pois estão, processual e historicamente, entrelaçadas de modo complexo (SOUZA, 2013). Nesse sentido, entende-se que a natureza não se confunde inteiramente com a sociedade, mas está, ao mesmo tempo, na sociedade (a materialidade da natureza transformada pelas relações sociais), da mesma forma como a sociedade está na natureza (considerando a ideia de natureza como cultural e historicamente produzida). Esta constatação se aplica ao objeto de estudo apresentado em Ponta Grossa. É necessário que se considere a relação entre a natureza e a sociedade, sendo utilizada a perspectiva da pesquisa socioespacial de Souza (2013). O autor considera o conceito de “espaço social” enquanto uma qualificação do conceito de “espaço geográfico”, podendo o primeiro ser compreendido como mais específico que o último. Ainda, conceitos como a “produção do espaço” são derivados do de “espaço social”.

Carlos (2011), ao defender a ideia de espaço enquanto condição, meio e produto da reprodução social, assume o espaço na qualidade de produto social, resultado de

um processo histórico de relações e de realizações sociais, ao mesmo tempo em que se compreende esse mesmo espaço como alicerce para que tais transformações sociais, políticas e econômicas se materializem.

A produção do espaço, portanto, consiste na realização das próprias condições da existência humana, ao constituir a concretização de tais condições ao longo do tempo. A autora considera, portanto, que a produção do espaço é inerente à produção social de forma geral no contexto da civilização, e ainda que é ela que orienta aquilo que denomina práxis social na construção desse mundo objetivo (CARLOS, 2011).

A discussão da práxis social, notadamente da práxis urbana, vai ao encontro do pensamento lefebvriano. Segundo o autor, são complexas as relações entre a sociedade capitalista, de consumo, e as necessidades do ser humano pertencente a essa sociedade (LEFEBVRE, 2001). Há necessidades criadas por esses seres humanos para acúmulo de capital. Assim, como nos outros autores citados, a visão de Lefebvre acerca do espaço envolve uma noção processual.

A discussão desenvolvida por Limonad (1999) questiona a relação entre a urbanização e o processo de estruturação da sociedade. A autora considera o urbano simultaneamente enquanto produto das relações sociais e como elemento incidente nessas mesmas relações – havendo, portanto, concordância com a leitura de produção do espaço urbano apresentada anteriormente. O diferencial da produção dessa autora se dá acerca da distribuição das diferentes funções urbanas no espaço (como o viver e o trabalhar espacializados na cidade), nas contradições que as estruturas espaciais geram na cidade capitalista e no questionamento da forma de manifestação das insurgências (resistências) características dos trabalhadores (ou das classes dominadas) em relação aos avanços do capital.

É nesse contexto que Lefebvre (2001) propõe que o direito à cidade é fundamental para a reafirmação e a concretização da práxis socioespacial<sup>4</sup>. Lefebvre defende ainda que o planejamento urbano constitui um mecanismo para controle dos iminentes conflitos entre classes nas cidades. Para esse autor, o planejamento é costumeiramente considerado uma máscara ideológica, que leva a classe trabalhadora a crer que a intervenção do Estado no meio ambiente promove de fato a representação de seus interesses na sociedade. Normalmente não é esse o caso. Para Lefebvre (1999), as contradições da intervenção estatal no espaço são tamanhas a ponto de condená-lo mais a exacerbar do que a aliviar os problemas do capitalismo, como será abordado mais adiante, ao tratar do papel do Estado e do alcance das políticas públicas (LEFEBVRE, 1999<sup>5</sup>).

A teoria de Castells (1983), relativa aos espaços de consumo coletivo, vai ao encontro dessas ideias. Para o autor, a cidade é um espaço de consumo coletivo, em que as relações capitalistas de produção são centrais. A concentração da população nas cidades demanda que também sejam expandidos os produtos e os meios de consumo de que esses grupos sociais necessitam. A pressão para a expansão desse conjunto recai sobre os bens de consumo individual, como os produtos distribuídos pelo mercado privado. Trata-se de necessidades criadas pela sociedade, no pensamento de Lefebvre (2001). As demandas pela satisfação dessas necessidades são crescentes, uma vez que elas passam a fazer parte dos ideais e dos desejos de um indivíduo ou de um grupo de indivíduos.

Além dos bens de consumo individual, que costumam ser atendidos pelo mercado privado, a pressão de expansão dos meios de consumo recai também sobre os chamados bens de consumo coletivo (CASTELLS, 1983). São os bens e os serviços classificados pelo autor como indivisíveis que correspondem, em sua maioria, aos serviços urbanos, como o direito de acesso à educação, à moradia, aos transportes, à saúde, ao lazer, à prática de esportes e à cultura. Esses serviços são normalmente vinculados ao Estado,

sendo compreendido que é do poder público a responsabilidade e o dever de permitir a toda a população a satisfação dessas necessidades.

Ocorre, no entanto, que, num contexto em que cresce a interdependência das unidades de produção (o mercado privado) e de gestão (o poder público), é criado um complexo econômico-social. Quando a qualidade dos serviços oferecidos pelo poder público fica aquém das necessidades ou das demandas da população, os mesmos serviços passam a ser realizados pelo mercado privado. Dessa forma, acontece a mercantilização das redes de infraestrutura e dos sistemas de equipamentos básicos de satisfação dos direitos e das demandas da sociedade. O mercado, paulatinamente, se apropria de papéis que, em tese, são do Estado, oferecendo serviços alternativos para atender às demandas de caráter coletivo. Ao mesmo tempo, tira proveito da relação de dependência que passa a ter com a população, conforme ela se habitua a ter aquela necessidade ou desejo atendido por um ente privado.

Para Gottdiener (1980), somente Lefebvre, dentre os marxistas, enxerga o espaço como essencial ao funcionamento das relações sociais capitalistas. O papel do Estado nesse processo, contudo, está permeado de contradições. As intervenções do Estado têm por objetivo preservar as coerências do espaço social em face de sua destruição pelas transformações capitalistas dos valores de uso em valores de troca. Por outro lado, suas ações são explicitadas pela relação de dominação, motivo pelo qual as intervenções do Estado dificilmente resgatam o espaço social. Assim, o Estado estaria aliado não só contra a classe trabalhadora ou mesmo contra frações do capital: “[...] ele é o inimigo da própria vida cotidiana – pois produz o espaço abstrato, que nega o espaço social, que suporta a vida cotidiana e reprodução de suas relações sociais” (GOTTDIENER, 1980, p. 148).

Lefebvre, em “Revolução Urbana” (1999), propõe níveis e dimensões da sociedade no contexto urbano. Para o autor, a sociedade se manifesta em três níveis: global (G), misto (M) e privado (P). No nível denominado global, encontra-se o Estado, com seu poder, a vontade e as estratégias políticas. É uma representação de uma concepção política ideologicamente justificada do espaço. O nível global representa uma dicotomia: o Estado é o agente mais poderoso, de maior alcance, devido ao seu poder e à supremacia nas decisões urbanas; entretanto, tais decisões acabam por favorecer dicotomias como cidade x campo, dominantes x dominados, etc. Isso ocorre devido ao frequente alinhamento do Estado com demais agentes modeladores do espaço presentes nas esferas privadas, como o mercado imobiliário, por exemplo. A divisão social do trabalho passa pelo mercado (através da produção e circulação de produtos, dos capitais e do próprio trabalhador), e essa divisão não ocorre espontaneamente, mas, sim, invoca o controle do Estado como uma potência superior de organização (LEFEBVRE, 1999).

Em resumo: É no nível global que acontecem fenômenos e trocas de grande alcance em relação à população; decisões com grande impacto, tomadas pelo Estado, influenciam em todos os demais níveis da economia e enfatizam a existência, nas cidades atuais, de um Estado que supervisiona e valida decisões tomadas pelo mercado. O Estado, da forma como tem trabalhado, perpetua dicotomias. Assim é demonstrada uma contradição com a ideia de que um Estado forte seria a melhor forma de resolver desigualdades sociais. O nível M (misto, mediador ou intermediário) é especificamente urbano, em que se manifesta a cidade no tocante a seu domínio edificado e não edificado. É nesse nível que se encontra a unidade do real social, do agrupamento de pessoas que compõem uma comunidade e onde se manifestam as formas (malha urbana, edifícios, espaços não edificados), as funções e as estruturas (a serviço da vizinhança, da comunidade, ou mesmo da vida urbana de forma mais ampla).

Embora o nível P (privado) seja o nível mais íntimo, mais próximo, de menor alcance dimensional e com menos padronização (quando em comparação ao nível global, por exemplo), a proposta de Lefebvre (1999) é justamente que, no planejamento urbano responsável, se faça

uma inversão de lógica, em que o nível privado passe a ser considerado central. Afinal, é nele que se manifesta o habitar de cada ser humano ou agrupamento familiar, em contraposição à ideia de *habitat* (como a sugerida pelo planejamento urbano convencional, notadamente aquele da fase modernista, que considerava suficiente o oferecimento de condições mínimas de sobrevivência para a manifestação e manutenção da vida humana). O desafio, ao projetar ou definir a forma do habitar, ao planejar a cidade, por exemplo, é justamente o limite entre a conformação morfológica ideal para o desenvolvimento de todas as etapas da vida humana, sem o controle excessivo, que poderia vir a empobrecer esse processo e a impedir o desabrochar de determinadas características e de determinados vieses da vida.

Em síntese: Muito embora a grande concentração de pessoas seja identificada como principal obstáculo ao atingimento de melhores condições e de igualdade para todos (para Lefebvre, é a grande cidade que leva à desigualdade), as sociedades urbanas hoje demonstram inexistir possibilidade de se destruir a concentração urbana. Se a concentração urbana é inevitável, e hoje a política do espaço implica o alinhamento dos níveis e das dimensões, não tornando claras as prioridades, Lefebvre propõe que, mais além do pensamento utópico que considera a destruição da cidade como a conhecemos atualmente, seja subvertida a ordem de planejamento urbano recorrente: planejar a partir do habitar e não de *habitat*, colocando o nível P como prioritário, inicial e integrador no fazer urbanismo.

## **INDUSTRIALIZAÇÃO E PERIFERIZAÇÃO EM TORNO DE RIOS E DE FERROVIAS**

A produção social do espaço urbano de Ponta Grossa iniciou, na década de 1960, a ocupação das margens dos rios urbanos como alternativa viável de ocupação do solo para fins de moradia. Como consequência desse cenário, pontuado pela concentração da população em cidades e pelo adensamento populacional conseguinte à industrialização local, a percepção dos rios pelas populações – influenciada, desde cedo, pelo papel que eles desempenhavam na cidade – passou a ser de desinteresse ou mesmo de desconhecimento da sua existência (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Os rios foram impactados pelos efeitos do crescimento urbano. Os impactos, em alguns casos, decorreram da alteração da morfologia de seus leitos e, em outros, da ocupação desordenada de margens desprotegidas – em especial desde 1960.

A problemática da hidrografia intraurbana e suas margens, desde aquela época, passou a ser característica da cidade. A proximidade das ocupações urbanas em relação ao leito dos rios passou a se configurar em um grande problema social, seja pela falta de infraestrutura adequada e pelo risco a que se submetem as famílias que ali residem, seja pelos problemas ambientais decorrentes da ocupação desmedida. Trata-se de áreas urbanas que geralmente apresentam baixo valor da terra, sem disponibilização de serviços públicos básicos – como saneamento, transporte e pavimentação –, dentre outros.

A favelização de Ponta Grossa aumentou quando, na transição entre as décadas de 1960 e 1970, a implantação de indústrias se intensificou (LÖWEN SAHR, 2001). O problema se tornou bastante relevante para a cidade a partir daquele momento e, por consequência, os primeiros planos urbanísticos da cidade, assim como os demais projetos desenvolvidos pelo poder público, passaram a contemplar discussões e propostas que levavam em consideração a existência dessas desigualdades socioespaciais, registrando que as ocupações estavam majoritariamente localizadas próximas às margens de rios.

Em 1967 foi desenvolvido o primeiro Plano Diretor de Ponta Grossa. No documento se relata que “[...] a proliferação indiscriminada de loteamentos estendeu a zona urbana além do que seria razoável para abrigar sua população e que, em consequência, os serviços urbanos não puderam acompanhar seu crescimento” (PMPG, 1967, p. 5 - Súmula). Descreve-se, ainda, que,

como a cidade era extensa, porém com baixa densidade, o custo das obras de infraestrutura, como saneamento básico, pavimentação e rede de iluminação pública, já se revelava excessivo, inviabilizando a realização dessas obras a contento. Para os autores do plano, “[...] a própria conformação topográfica da cidade determina sérios problemas de comunicação social, evidenciados mais nitidamente em alguns bairros” (PMPG, 1967, p. 18 – vol. 1).

Na análise realizada pelos autores do plano de 1967, a linha férrea também é mencionada como vetor de problemas sociais, como o desrespeito às faixas de proteção e o bloqueio de edificação e circulação. Nota-se, portanto, que a problemática das ocupações à beira de rios e de ferrovias acontece e é levada em conta pelo poder público desde a década de 1960, assim como a questão do espraiamento da cidade, que gera problemas relativos à ocupação fundiária e ao *deficit* de infraestrutura. Já naquele momento os autores apontavam que “a ausência de uma orientação para a ocupação urbana” e a “precariedade das condições de comunicação social, política e cultural” podem ser considerados responsáveis pela expansão horizontal desordenada (PMPG, 1967).

No Plano de 1967 também é mencionado o isolamento das comunidades mais pobres. Para os autores, inexistiam agregadores desse estrato social, pois as associações de bairro e clubes esportivos não contemplavam as populações mais pobres. Desde as primeiras ocupações irregulares, o seu acesso à cidade tem sido limitado, caracterizando o início de um processo de intensa periferização dessa população, antes mesmo que as favelas estivessem fisicamente distantes do centro da cidade. A concentração populacional no centro da cidade foi acompanhada de adensamento periférico pela primeira vez ao final da década de 1960, com a criação do Núcleo Habitacional “31 de Março”, no bairro Neves. Na mesma década, identificavam-se eixos de concentração populacional ao longo da Av. Ernesto Vilela, D. Pedro II e Francisco Otaviano (Bairro Nova Rússia).

Cabe contextualizar que a inauguração do primeiro conjunto habitacional de casas populares em Ponta Grossa foi permeada pelo contexto do regime militar vigente, motivando inclusive a escolha do nome do conjunto em questão. Segundo a política nacional da ditadura militar, o primeiro conjunto habitacional de Ponta Grossa foi viabilizado pelo BNH (Banco Nacional da Habitação), fundado em 1964 e responsável pelas políticas habitacionais da época. Os conjuntos da época eram realizados juntamente com as Companhias de Habitação (COHABs) locais, e eram destinados ao público de 1 a 3 salários mínimos e construídos segundo uma lógica empresarial, sem haver, naquele contexto, a preocupação em equipá-los com todas as condições necessárias de infraestrutura (FERREIRA, 2005).

No início da década de 1970 começaram as tramitações para a contratação de um Plano Setorial, chamado, inicialmente, de Plano Noronha, depois conhecido como Plano Setorial de Desenvolvimento Industrial – PLADEI (1980). Esse plano foi elaborado com o objetivo de fortalecer o distrito industrial de Ponta Grossa. Depois também foi criado o Programa para o Desenvolvimento Urbano de Ponta Grossa – PRODEUR. Ambos os planos tinham propostas alinhadas às políticas nacionais de industrialização e de desenvolvimento no contexto do governo militar.

O ponto mais relevante do PRODEUR, no que tange à questão da distribuição espacial das diferentes classes sociais, foi a aprovação do chamado Projeto Cura, apoiado pelo Banco Nacional de Habitação – BNH. A partir desse projeto, o Bairro Órfãs recebeu uma série de melhorias: Ginásio Oscar Pereira, calçadas de meio de bairro, praças de lazer locais, implantação de pavimentação e calçadas – melhorias que ainda atualmente são identificáveis na paisagem local, embora se tratasse de soluções focadas em resolver situações específicas de conflitos de circulação. As questões relativas às descontinuidades da malha viária eram as prioridades do programa, que descrevia a cidade como um município



[...] cuja ocupação dos espigões, num sítio de topografia muito acidentada, apresenta, entre suas linhas ocupadas e adensadas, vales profundos que se fendem entre as diversas zonas de ocupação, criando os vazios, marcados pelos grandes divisores naturais. Essas zonas posicionadas com funções neutras, separam os diversos organismos urbanos entre si, preservando os mananciais de água, as áreas verdes e a paisagem natural, com suas perspectivas próprias. A preservação dos vales se faz necessária como manutenção da paisagem, pois os custos de urbanização dessas áreas seriam demasiadamente elevados e inexequíveis aos meios naturais de acesso. (PRODEUR, 1982, p. 14).

Na citação acima transparecem dois fatores. Quanto ao primeiro, comprova-se que, desde os primeiros documentos relativos à cidade, a questão das discontinuidades na ocupação urbana é percebida enquanto dificultante para a atividade de gestão. Quanto ao segundo fator, percebe-se que a atividade de preservação dessas áreas não era prevista por razões ambientais, mas como necessidade para a economia de recursos, em especial daqueles relativos à mobilidade.

Essa mesma descontinuidade da ocupação, interrompida pelos corpos d'água (e pelos fundos de vale adjacentes) ocorrente entre espigões densamente ocupados, serviu de critério de direcionamento da proposta de divisão administrativa dos bairros de Ponta Grossa em fins da década de 1980. Assim, ficaram delimitados os bairros tomando por princípio a concentração do núcleo de cada bairro ao redor dos espigões principais de circulação, com distribuição de equipamentos e de serviços naturalmente concentrada também nesses espigões, e divisores de bairro coincidentes com os corpos d'água existentes, como ilustrado na Figura 2:

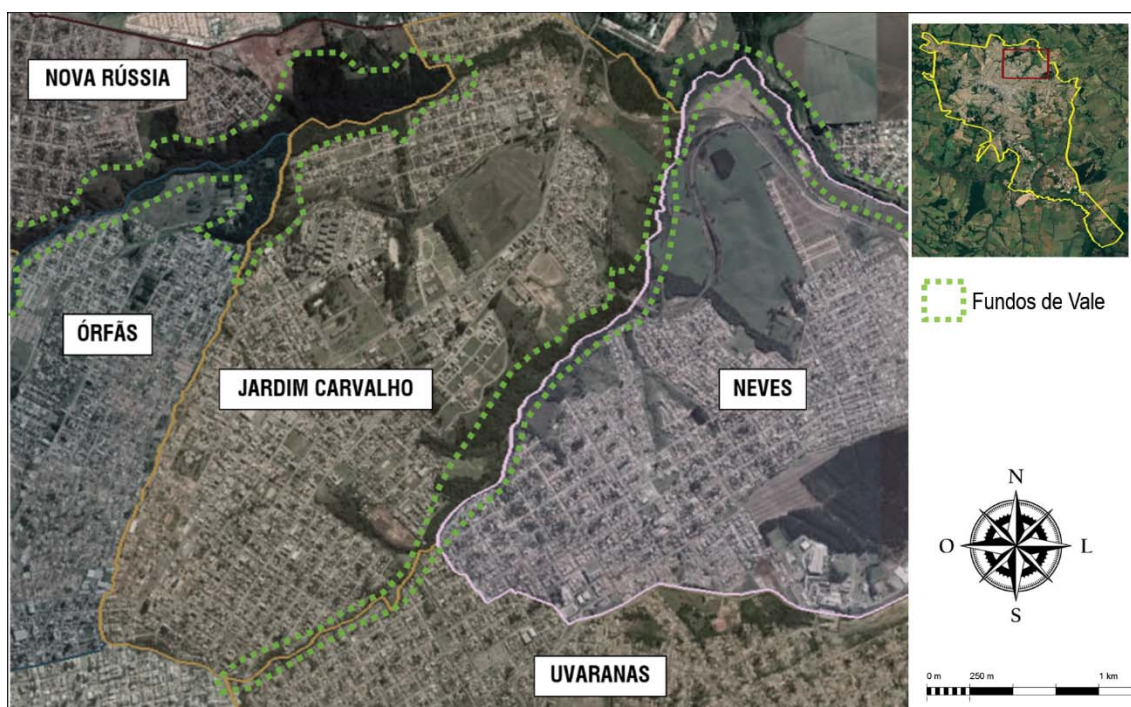


Imagem Aérea: Google Earth, 2019. Edição de Nisiane Madalozzo

**Figura 2.** Hidrografia urbana e a relação com a divisão de bairros de Ponta Grossa.



Grande parte do traçado viário de Ponta Grossa foi concebido como uma série de quadrículas – vias paralelas e perpendiculares (Figura 3). As quadrículas utilizadas para a ocupação do solo urbano, provenientes de um modelo de circulação e de ocupação que desconsidera a topografia original do terreno, precisaram ser adaptadas à situação de relevo acidentado. As consequentes descontinuidades na malha, com vias sem saída ou desencontradas, acabaram por definir trechos da área urbana em que há pouca viabilidade de implantação adequada dos sistemas de pavimentação e de saneamento básico.

As descontinuidades nas diversas malhas perpendiculares são, em sua maioria, fundos de vale: áreas de alto declive, com presença de corpos d’água. E, em Ponta Grossa, como em outras cidades, é notória a alta incidência de ocupações irregulares no entorno dos corpos d’água. Diversas pesquisas<sup>6</sup>, ao longo do tempo, têm identificado a dinâmica de ocupação de espaços considerados residuais pelo mercado imobiliário pontagrossense. Tais ocupações se manifestam em uma matriz linear, que acompanha uma característica topográfica, ao longo de todo o espaço urbano. Na maior parte das situações em que ainda hoje há ocupação das margens em Ponta Grossa, trata-se de edificações autoconstruídas, irregulares e em caráter subnormal, e é por isso que essas pesquisas se concentram nos problemas sociais relativos a esses espaços.



Imagem Aérea: Google Satellite. Edição de Nisiane Madalozzo.

**Figura 3.** Sistema viário interrompido por áreas com corpos d’água.

O padrão de desenho das vias nos espigões de terrenos, isso aliado ao desenvolvimento dos bairros a partir de suas principais vias, fez com que se intensificasse a transformação dos fundos de vale em áreas socialmente frágeis. Além das dificuldades de acesso aos serviços públicos em geral, a invisibilidade dessas áreas é notória em Ponta Grossa: como as principais vias estão nas partes altas do terreno, e não existem muitas vias exceto as principais com conectividade entre bairros, tanto o transporte público quanto o individual se concentram nessas vias. Não se faz necessário, portanto, para a população, circular pelas áreas de entorno de muitos dos fundos de vale. A população que vive a cidade “formal”, “regular”, muitas vezes ignora a existência da situação de extrema pobreza que acontece a poucos metros das áreas mais valorizadas dos bairros.

Outra parte das descontinuidades na malha viária são trechos de ferrovias e suas faixas de domínio. Esses trechos conformam um sistema de forma análoga ao primeiro. Em ambos

os sistemas – de rios e de ferrovias – existe relação clara com a topografia; os rios, nos vales; as ferrovias, de forma geral, nos espigões. Também em ambos se nota a manifestação das desigualdades sociais e da segregação na produção do espaço urbano que margeia esses elementos lineares, notadamente áreas com graves problemas sociais, grande incidência de ocupações irregulares e pouca infraestrutura disponível. Outra semelhança é que a manifestação de tais problemas ocorre justamente nas áreas *non aedificandi*, ou seja, onde a construção de edifícios não é permitida, justamente em razão dos dispositivos legais relacionados à preservação ambiental ou à segurança pública – como já comentado anteriormente.

Desde a década de 1950, portanto, existem ocupações irregulares em diversos pontos centrais da cidade. A periferação da população de menor renda não ocorre necessariamente através da localização de suas casas em pontos muito distantes do centro, mas através do baixo alcance que essas pessoas têm aos serviços públicos. Quanto ao modelo tradicional de uma cidade latino-americana, aquele em que os padrões sociais declinam do centro para a periferia, esse modelo podia ser observado na cidade até os anos 1980 (LÖWEN SAHR, 2001), havendo residências destinadas a famílias de maior renda no centro, enquanto um padrão inferior de loteamentos ocorria nas bordas da cidade. A linha férrea, que passava pelas estações centrais de Ponta Grossa, funcionava como um limite claro da parte “mais valorizada” da cidade, estando o “lado de lá” da linha caracterizado por edificações mais simples, com pouca infraestrutura e ocupada por populações mais pobres (MADALOZZO, 2015).

A partir dos anos 1980, por outro lado, essa lógica começou a ser rompida, tanto pela classe mais alta, cujas residências foram transferidas para bairros periféricos e exclusivamente residenciais, quanto pela classe mais baixa, que intensificou a ocupação irregular às margens dos rios urbanos, mesmo em áreas mais centrais. As antigas residências das famílias mais abastadas, localizadas no centro, transformaram-se gradativamente em estabelecimentos comerciais e a intensa construção de conjuntos habitacionais populares levou a população de renda média baixa a adensar alguns dos bairros (LÖWEN SAHR, 2001). Começaram a acontecer outros adensamentos periféricos, com a implantação de núcleos habitacionais horizontais e verticais em bairros mais afastados.

Em relação às ações do Estado frente ao agravamento paulatino da situação das ocupações irregulares, foi criada, em 1989, a Companhia de Habitação de Ponta Grossa, com o objetivo de equacionar o déficit habitacional da cidade (PROLAR, 2017). Assim, a principal função do órgão foi, até meados dos anos 2000, o atendimento a famílias de baixa renda, direcionando-as a moradias localizadas em loteamentos urbanizados ou conjuntos habitacionais. Assim, portanto, um certo contingente dessas famílias sem moradias e que ocupavam irregularmente o entorno de rios e de ferrovias passou a ser realocado em núcleos habitacionais na década de 1990 (LÖWEN SAHR, 2001). Apesar de terem sido feitos estudos no sentido de criar uma política habitacional efetiva em Ponta Grossa em contraponto às ações isoladas que vinham ocorrendo até então, não foi implantado efetivamente nenhum plano setorial ou programa de alto alcance em relação à organização do processo de distribuição das moradias.

Em Ponta Grossa foram entregues cerca de 5 mil unidades habitacionais entre 1989 e 1993, no entanto, esses programas, que tinham por principal objetivo responder ao *deficit* habitacional, não priorizavam questões urbanísticas, como o oferecimento de infraestrutura e de equipamentos sociais aos novos conjuntos, sendo muitos deles construídos em terrenos distantes, favorecendo a especulação imobiliária pelos loteadores, além da oferta de edificações de baixa qualidade (PMPG, 2010). A expansão urbana, a especulação e o adensamento periférico com habitações precárias estão inter-relacionados.

As primeiras organizações comunitárias ponta-grossenses surgiram também na década de 1980. A partir da instauração da Constituição Federal brasileira em 1988, segmentos da

sociedade buscaram participar mais ativamente da gestão pública, fazendo-o através de instrumentos como Organizações Não Governamentais (ONGs), entidades e movimentos. Lideranças do movimento popular em Ponta Grossa, que já procuravam conquistar melhores condições de vida, passaram a contribuir para a construção de uma central de movimentos populares alinhada à instâncias estadual e nacional dos movimentos. O objetivo era organizar em rede os diversos movimentos preexistentes, com isso buscando para eles fortalecimento e consolidação. Assim, em 1988, foi criada a União das Associações de Moradores de Ponta Grossa – UAMPG. Na época havia 13 associações de moradores na cidade e elas buscavam fortalecer as lutas comuns a diversos bairros e comunidades da cidade. A UAMPG passou a dar apoio jurídico às associações e também a levar as principais demandas, de forma centralizada, aos órgãos competentes do poder público (PORTAL COMUNITÁRIO, 2010). Para Silveira (2018), no entanto, frequentemente essas entidades

[...] apresentavam, em sua forma de agir e de atuar, características de subordinação e de forte vinculação ao grupo político do governo municipal deste período. Além disto, estas entidades, com pouca discussão crítica sobre o seu papel na construção da cidadania, tinham uma forma de mobilização e de representação centrada na figura do presidente da Associação de Moradores, cujas tarefas eram de apenas encaminhar e elaborar ofícios ao Poder Executivo. Não faziam parte da agenda da entidade mobilização, debates e outras iniciativas que apontassem para uma participação efetiva para interferir na gestão de recursos públicos. (SILVEIRA, 2018).

Por não se sentirem representados pela UAMPG ou pelas associações de bairro, moradores de terrenos em situação irregular começaram a se organizar, e o resultado desse movimento foi a fundação da Associação de Mutuários de Ponta Grossa e Região, em 1992 (PORTAL COMUNITÁRIO, 2010).

Questionando a submissão de algumas dessas associações ao poder público, outras entidades comunitárias começaram a se organizar, em boa parte motivadas pelas pressões e por ameaças de despejo vivenciadas pelos quase 32 mil habitantes de terrenos irregulares. A Associação Geral dos Moradores de Terrenos Irregulares de Ponta Grossa – AGEMTI foi criada com o objetivo de lutar pela posse da terra e pelo acesso às redes de infraestrutura, e também realizava capacitações de lideranças locais a fim de fortalecer a entidade no embate com outros segmentos da sociedade.

A relação com o Poder Público sempre foi, no entanto, difícil, havendo dificuldade por parte da AGEMTI em viabilizar reuniões e audiências com a com os agentes da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa ou com os do governo do Estado do Paraná. Por outro lado, boa parte das lideranças da AGEMTI buscou resolver de forma imediatista os problemas relativos aos pedaços de terra ocupados pela comunidade específica que representava, ou seja, mesmo dentro da organização eram poucos os líderes que percebiam a relação entre as situações específicas de regularização ou urbanização e a reforma urbana necessária de maneira sistêmica (SILVEIRA, 2018).

Muitas das ações realizadas na década de 1990 pelo poder público foram voltadas ao desenvolvimento industrial e comercial de Ponta Grossa, sem a priorização de ações de cunho social – o que acentuou a exclusão. A elaboração do chamado “orçamento participativo” nesse contexto foi viabilizada mediante uma metodologia de participação que não dava poder de decisão à comunidade e, ao mesmo tempo, a cultura de submissão e de cooptação fazia com que as próprias associações não manifestassem desejo de mais espaço nas discussões.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A localização das favelas e da população de baixa renda tem íntima relação com a conformação histórico-geográfica, assim como o têm as decisões de implantação de condomínios fechados de casas de luxo ou os novos edifícios de alto padrão. Foi demonstrado neste artigo que, mais do que a espacialização dos problemas sociais de habitação, elementos físicos, como rios e ferrovias, têm se mostrado também elementos de atratividade de outros estratos sociais – populações de alta renda que têm se aproximado e se apropriado das tipicamente desvalorizadas margens de rios e de ferrovias.

O poder público, por outro lado, tem responsabilidade sobre todas as classes sociais que ocupam o espaço urbano. Considerando o contexto capitalista, a resolução completa dos problemas sociais e a completa satisfação do direito à cidade para todos os cidadãos é utópica. O poder público, em tese, é o responsável pela mediação dos conflitos entre as classes sociais inerentes ao sistema capitalista, conforme alguns autores citados neste artigo já o evidenciaram. Num contexto de extremas desigualdades distribuídas por toda a cidade, demandas relacionadas à qualidade de vida (como o direito ao lazer, à contemplação e à prática de esportes relacionados à criação de parques urbanos) são muito menos urgentes que as demandas relacionadas à sobrevivência das classes mais carentes (através da redução das ocupações em áreas de risco e da garantia de acesso à alimentação, ao saneamento básico e ao sistema de saúde, por exemplo).

A cidade se (re)produz conforme a sociedade se relaciona com o espaço geográfico ao longo do tempo. O viés da produção social do espaço urbano permitiu compreender como a sociedade ponta-grossense está organizada.

## NOTAS

3 Faixas *non aedificandi*, ou não edificáveis, são aquelas em que a construção de edifícios e de estruturas fixas é impedida legalmente. Nesta pesquisa, faz-se referência às áreas não edificáveis que compreendem Áreas de Preservação Ambiental, em torno dos corpos d'água, e as correspondentes às faixas de domínio e faixas de segurança relacionadas às ferrovias.

4 Nesta pesquisa, o termo “socioespacial” vai grafado sem hífen, em acordo com a regra prevista no Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa. A aplicação desse termo com e sem hífen vem sendo discutido no âmbito da Geografia. Para Souza (1994, 2007), conforme argumentado pelo autor em diferentes publicações dos anos 2000, haveria uma diferença de entendimento entre as expressões “socioespacial” e “sócio-espacial”, sendo a última preferível. Considerada, no entanto, a discussão trazida por Catalão (2011), a autora emprega o termo na grafia não hifenizada, sem que se pretenda, com essa decisão, desconsiderar a importância de ambos os componentes – espaço e sociedade – naquilo que se entende por “socioespacial”.

5 São utilizadas duas fontes do mesmo autor nesse parágrafo. O enfoque principal do livro “O Direito à Cidade”, de 2001, está nas relações de pertencimento, de apropriação e de satisfação das necessidades da população em meio urbano. Já em “A Revolução Urbana”, nessa obra o autor discorre, mais demoradamente, sobre as diferentes escalas inerentes à cidade e ao papel do Estado na mediação, na compensação ou no agravamento das desigualdades inerentes ao sistema capitalista.

6 Dentre as diversas pesquisas relacionados a esse tema, destacam-se Löwen Sahr (2001), Nascimento e Matias (2011), Oliveira (2012) e Silveira (2018).

## REFERÊNCIAS

- BAPTISTA, M.; CARDOSO, A. Rios e cidades: uma longa e sinuosa história. **Revista UFMG**, v. 20, n. 2, p. 124-153, 2013. Disponível em: [https://www.ufmg.br/revis\\_taufm\\_g/downloads/20-2/05-rios-e-cidades-marcio-baptista-adriana-cardoso.pdf](https://www.ufmg.br/revis_taufm_g/downloads/20-2/05-rios-e-cidades-marcio-baptista-adriana-cardoso.pdf). Acesso em: 22 fev. 2019.
- CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.
- CARLOS, A. F. A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.
- CATALÃO, I. Socioespacial ou sócio-espacial: continuando o debate. **Formação (online)**, v. 2, n. 18, 2011. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/597/1226>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- FERREIRA, J. S. W. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: SIMPÓSIO INTERFACES DAS REPRESENTAÇÕES URBANAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO, 2005. Bauru. **Anais [...]**. Bauru, 2005. Disponível em: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j\\_whitaker/artigos.html](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/artigos.html). Acesso em: 22 fev. 2019.
- GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1980.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Brasil em síntese**. Ponta Grossa. PR: IBGE, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ponta-grossa/panorama>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: sinopse por setores**. 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, H. **Revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte, MG: Editora da UFMG, 1999. 178 p.
- LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 71-91, 1999.
- LÖWEN SAHR, C. L. Estrutura interna e dinâmica social na cidade de Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; LÖWEN SAHR, C. L. **Espaço e cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2001. p. 65-76.
- MADALOZZO, N. **Memória social e cidade contemporânea: o velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR**. Ponta Grossa, 2015. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território / Geociências). Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2015. Disponível em: <http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- NASCIMENTO, E.; MATIAS, L. F. Expansão urbana e desigualdade sócio-espacial: uma análise da cidade de Ponta Grossa (PR). **Raega: O Espaço Geográfico em Análise**, UFPR/Curitiba, v. 23, p. 65-97, 2011.
- OLIVEIRA, A. C. R. de. **A perspectiva mercadófila do planejamento urbano: um estudo sobre a promoção da especulação imobiliária pelo poder público municipal – o caso de Ponta Grossa/PR**. 2012. Dissertação (Mestrado em Gestão de Território). Ponta Grossa. 2012. Disponível em: <http://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/599/1/Ana%20Carolina%20Oliveira.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- PLANO SETORIAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL-PLADEI. **PMPG**, 1980. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/17282969/lei-n-2157-de-13-de-setembro-de-1969-do-municipio-de-ponta-grossa>. Acesso em: 22 fev. 2019.

PMPG. Lei nº 10408, de 3 de novembro de 2010. **Fixa as normas para a aprovação e arruamentos, loteamentos e desmembramentos de terrenos no município de Ponta Grossa.** Ponta Grossa, 2010. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/1992/483/4832/lei-ordinaria-n-4832-1992-dispoe-sobre-a-criacao-das-unidades-de-conservacao-que-menciona-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 22 fev. 2019.

PRODEUR. Programa para o Desenvolvimento Urbano de Ponta Grossa. **PMPG.** Ponta Grossa, 1982.

PROLAR. **Companhia de habitação de Ponta Grossa.** PMPG, 2017. Disponível em: <http://prolarmpg.com.br/>. Acesso em: 22 fev. 2019.

REDE Paraná Notícias. Projeto do Lago de Olarias é apresentado em audiência. **aREDE.** Ponta Grossa, 2018. Disponível em: <https://d.aredo.info/ponta-grossa/200216/projeto-do-lago-de-olarias-e-apresentado-em-audiencia>. Acesso em: 22 fev. 2019.

ROGALA, F. PG tem o 3º maior crescimento do país em novos edifícios. **aREDE.** Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <http://d.aredo.info/ponta-grossa/154467/pg-tem-o-3-maior-crescimento-do-pais-em-novos-edificios>. Acesso em: 22 fev. 2019.

SILVEIRA, G. T. **Associações de mutuários e moradores em terrenos irregulares de Ponta Grossa: uma experiência de participação popular (1993-2000).** Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2018. 98 p. Disponível em: <[http://www.atenaeditora.com.br/wp-content/uploads/2018/04/ASSOCIA%C3%87%C3%95ES-DE-MUTU%C3%81RIOS-EM-MORADORES-EM-TERRENOS-IRREGULARES-DE-PONTA-GROSSA\\_gerverson.pdf](http://www.atenaeditora.com.br/wp-content/uploads/2018/04/ASSOCIA%C3%87%C3%95ES-DE-MUTU%C3%81RIOS-EM-MORADORES-EM-TERRENOS-IRREGULARES-DE-PONTA-GROSSA_gerverson.pdf)>. Acesso em: 22 fev. 2019.

SOUZA, M. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, M. L. de. Urbanização e desenvolvimento: discutindo o urbano e a urbanização como fatores e símbolos de desenvolvimento à luz da experiência brasileira recente. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 56, n. 1/4, p. 255-291, 1994.

SOUZA, M. L. de. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: a “visão (apenas) de sobrevôo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, 2007. Disponível em: <[http://revista.fct.unesp.br/index.php/revista\\_cidades/article/view/573/604](http://revista.fct.unesp.br/index.php/revista_cidades/article/view/573/604)>. Acesso em: 22 fev. 2019.

PORTAL COMUNITÁRIO: Ponta Grossa. **UAMPG completa 22 anos de história em Ponta Grossa.** 2010. Disponível em: <https://portalcomunitario.sites.uepg.br/index.php/uampg/1057-uampg-completa-22->. Acesso em: 22 fev. 2019.