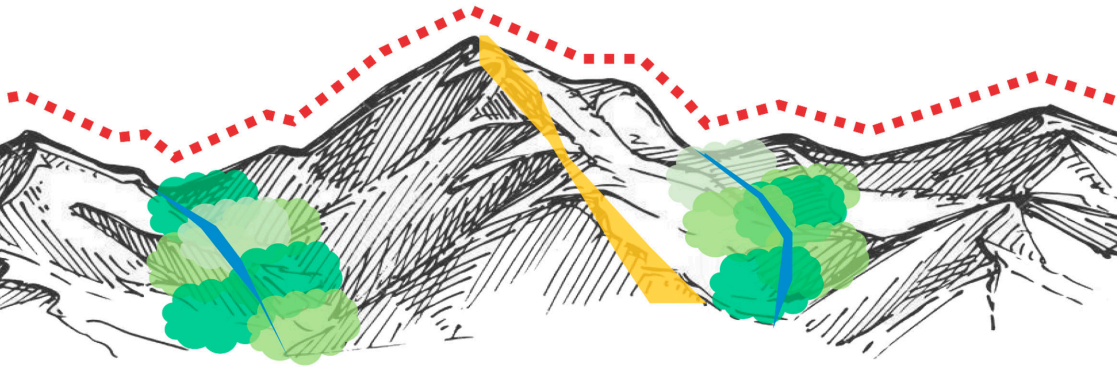




Nisiane Madalozzo



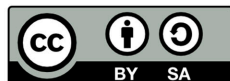
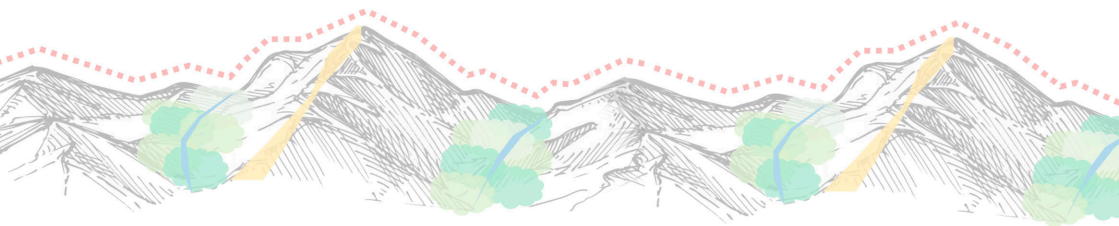
Rio & Ferrovia

A Produção Social do
Espaço Urbano em
Ponta Grossa - PR



Didaticamente, o texto está estruturado da seguinte maneira: dividido em duas partes. A primeira delas trata da base que emergiu de um passado natural em Ponta Grossa – os rios, inerentes ao terreno, e as ferrovias, parte de uma história de desenvolvimento econômico e social local. É nessa primeira parte que se geografiza o estudo de caso, ou seja, são apresentados os dois substratos da produção do espaço urbano. Cabe explicitar nessa primeira parte os dois capítulos. O primeiro mais teórico, tendo como centro a *Produção do Espaço Urbano* ou *Produção Social do Espaço Urbano* – um conceito inicial, com o qual outros conceitos interagem e se complementam. Já no segundo capítulo, são caracterizados os rios e as ferrovias sob o ponto de vista do seu uso, representados em termos de infraestrutura e meio ambiente. A segunda parte se alinha em três capítulos, sendo que o primeiro deles se dedica a revelar as dinâmicas urbanas e o urbanismo em Ponta Grossa. Busca-se compreender seus usos, sob o ponto de vista da formação urbana; da influência da industrialização; da periferização e do desmanche das ferrovias; da consciência ambiental e do consequente processo de gentrificação identificados em Ponta Grossa. Na sequência, são demonstrados e discutidos as fragilidades e potencialidades dos rios e ferrovias; por último, é feita uma análise de estudos de casos a fim de comprovar, ao longo do texto, a pertinência e a aplicação dos procedimentos teóricos metodológicos. A obra que ora se faz presente exigiu um longo caminho, de muita reflexão e pesquisa, que são inerentes ao processo de construção e de aprendizagem.

Edson Belo Clemente de Souza



Rio e Ferrovia



Diretores da Série

Prof. Dr. Niltonci Batista Chaves
Departamento de História, UEPG

Profa Dra. Valeria Floriano Machado
Departamento de Teoria e Fundamentos da Educação-UFPR

Comitê Editorial Científico

Prof. Dr. Cezar Karpinski
Departamento de Ciência da Informação/UFSC

Prof. Dr. Charles Monteiro
Departamento de História, PUC-RS

Prof. Dr. Cláudio DeNipoti
Departamento de História, UEL

Prof. Dr. Cláudio de Sá Machado Júnior
Departamento de Teoria e Fundamentos da Educação, UFPR

Profa. Dra. Daniela Casoni Moscato
SEED PR

Prof. Dr. Erivan Cassiano Karvat
Departamento de História, UEPG

Prof. Dr. Fabio Nigra
Departamento de História, Universidad de Buenos Aires

Profa. Dra. Georgiane Garabely Heil Vázquez
Departamento de História, UEPG

Prof. Dr. José Damião Rodrigues
Centro de História, Universidade de Lisboa

Profa. Dra. Méri Frotscher Kramer
Departamento de História, UNIOESTE

Profa. Dra. Patrícia Camera Varella
Departamentos de Artes, UEPG.

Prof. Dr. Robson Laverdi
Departamento de História, UEPG

Profa. Dra. Rosângela Wosiack Zulian
Departamento de História, UEPG

Rio e Ferrovia

A Produção Social do Espaço Urbano em Ponta Grossa - PR

Nisiane Madalozzo



Diagramação: Marcelo A. S. Alves

Capa: Lucas Margoni

Imagem de Capa: Nisiane Madalozzo

Revisão: Lucas Ben

O padrão ortográfico e o sistema de citações e referências bibliográficas são prerrogativas de cada autor. Da mesma forma, o conteúdo de cada capítulo é de inteira e exclusiva responsabilidade de seu respectivo autor.



Todos os livros publicados pela Editora Fi estão sob os direitos da [Creative Commons 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR)
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

MADALOZZO, Nisiane

Rio e Ferrovia: a Produção Social do Espaço Urbano em Ponta Grossa - PR [recurso eletrônico] / Nisiane Madalozzo -- Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2022.

356 p.

ISBN - 978-65-5917-459-1

DOI - 10.22350/9786559174591

Disponível em: <http://www.editorafi.org>

1. Espaço Urbano; 2. Cidade; 3. Ponta Grossa - PR; 4. Estado; 5. Brasil; I. Título.

CDD: 372.89

Índices para catálogo sistemático:

1. Geografia / História

372.89

Agradecimentos

(...) que vai em frente sem nem ter com quem contar.

Chico Buarque de Holanda

Este livro é resultado de minha tese apresentada para obtenção do título de Doutora na Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG, Área de Geografia Humana, em 2019, e que não seria possível sem o apoio, o trabalho e a dedicação de outras pessoas, às quais aqui ofereço meu carinho e admiração.

Muito obrigada,

Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza, por ser um verdadeiro Orientador, me oferecendo suporte teórico e acadêmico e, acima de tudo, vendo potencial nas minhas ideias e me mostrando a melhor forma de executá-las;

Prof. Dr. Horácio Capel, por me receber em Barcelona, permitindo que eu absorvesse uma parcela de seu enorme conhecimento, ao mesmo tempo em que me acolhia com surpreendente simplicidade e apontava direcionamentos fundamentais para que este trabalho tivesse a configuração apresentada hoje;

Pesquisadores Núria Benach (Universitat de Barcelona), David Saurí i Pujol (Universitat Autònoma de Barcelona), Ana Brandão (IST-Lisboa) e Pedro Brandão (Universidade de Lisboa), sou muito grata pelo enriquecimento que suas ideias trouxeram para este trabalho e para o período no exterior;

Membros da banca avaliadora, Prof^a. Dr^a. Ângela Maria Endlich, Prof^a. Dr^a. Cicilian Luiza Löwen Sahr, Prof. Dr. Leonel Brizolla

Monastirsky e Prof. Dr. Rogério Leandro Lima da Silveira, pela generosidade em compartilhar seus conhecimentos e em contribuir com esse momento marcante da minha trajetória acadêmica;

Entrevistados: gestores, empresários, construtores e, especialmente, cidadãos que concordaram em participar desta pesquisa, amplificando minha compreensão a partir de suas vivências e visões de mundo; e técnicos da PMPG e IBGE, distintamente John Góes, Karla Gonzales, César Petrônio e Henry Mazer;

Todos os professores, colegas, alunos que estiveram ao meu redor nos últimos anos... Cada experiência que vivi, antes e durante esse período, foi importante para que este trabalho se concretizasse;

Todas as pessoas que compreenderam quando priorizei esta pesquisa em detrimento de outros compromissos profissionais e pessoais, principalmente minha sócia Patrícia e meus colegas de DENGE e PROPLAN;

Martha Batista, muito mais do que uma fotógrafa, uma pesquisadora com técnica e sensibilidade ímpares para concretizar minhas ideias de uma forma que eu mesma não seria capaz;

Minha família de pesquisadores, pelo apoio incondicional, do âmbito pessoal ao acadêmico, em que foram meus revisores;

Meus alunos Aline, Bárbara, Flávia, Heloísa, Jean, Julia, Lucas, Luiz, Natália, Victor e tantos outros, que tornaram a operacionalização deste trabalho possível, em exaustivas idas a campo e produções de bases cartográficas em laboratório;

E, sobretudo, quem segue ao meu lado. Não olhando para mim, mas olhando junto comigo, na mesma direção.

Lista de Siglas

AGEMTI	Associação Geral dos Moradores de Terrenos Irregulares de Ponta Grossa
APA	Área de Preservação Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
BNH	Banco Nacional de Habitação
BRF	BrazilFoods
COHAB	Companhias de Habitação
COMPAC	Conselho Municipal de Patrimônio Cultural
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CUNMAD	Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa
IST-ID	Instituto Superior Técnico para a Investigação e o Desenvolvimento
ONG	Organização Não Governamental
PDM	Plano Diretor Municipal
PLADEI	Plano Setorial de Desenvolvimento Industrial
PLHIS	Plano Local de Habitação de Interesse Social
PMPG	Prefeitura Municipal de Ponta Grossa
PRODEUR	Programa para o Desenvolvimento Urbano de Ponta Grossa
PSSS	Public Space's Services System / Serviço do Espaço Público como Sistema Urbano
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SAE	Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos
SEDU	Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano
UAMPG	União das Associações de Moradores de Ponta Grossa
UB	Universitat de Barcelona
UC	Unidade de Conservação
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

Sumário

Prefácio 13

Edson Belo Clemente de Souza

Apresentação 16

Nisiane Madalozzo

Introdução 22

Parte 1

Rios e Ferrovias: Substratos da Produção do Espaço Urbano

Capítulo 1 37

Produção Social do Espaço Urbano

- 1.1 Espaço, Sociedade e Produção Social do Espaço Urbano 37
- 1.2 Cidade, Desigualdade e Segregação 44
- 1.3 Estado, Políticas Públicas e Mercado 52
- 1.4 Agentes Produtores do Espaço Urbano 55
- 1.5 A Metodologia “Public Space’s Services System” 59

Capítulo 2 66

Rios e Ferrovias na Cidade: Meio Ambiente e Infraestrutura

- 2.1 Corpos D’água, Ocupação e Expansão Urbana 69
- 2.2 De Polo a Parada, de Parada a Polo: as Ferrovias e as Dinâmicas Urbanas 78
- 2.3 Rios, Ferrovias e a Produção Social do Espaço Urbano 86
- 2.4 O Estado e Outros Agentes: Marketing Verde, Gentrificação, Mercado Imobiliário e Resistências 95

Parte 2

Ponta Grossa: Ocupação às Margens e a Cidade (In)acessível

Capítulo 3 105

Dinâmicas Urbanas e Urbanismo em Ponta Grossa

- 3.1 Formação Urbana, Rios e Ferrovias 106
- 3.2 Industrialização e Periferização em Torno de Rios e Ferrovias 111

3.3 Conscientização Ambiental e Desmanche das Ferrovias: Entorno de Rios e Ferrovias e Gentrificação.....	123
3.4 Agentes Conflitantes: o Aprofundamento das Desigualdades às Margens de Rios e Ferrovias.....	132

Capítulo 4	148
-------------------	------------

A Ambivalência da Proximidade: Rios e Ferrovias, Fragilidades e Aproveitamento de Potenciais	
---	--

4.1 Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais	158
4.2 Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados	179

Capítulo 5	197
-------------------	------------

Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa	
--	--

5.1 A Lacuna do Local: Alternativas para a Leitura de Ocupações Urbanas de Pequeno Porte	198
5.1.1 Indicadores sociais e as possibilidades de leituras a partir de Setores Censitários	198
5.1.2 Metodologia PSSS: uma alternativa para a leitura de ocupações urbanas de pequeno porte	219
5.2 Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais: Ocupações Irregulares no Campo do Fubá e na Boca da Ronda	221
5.2.1 Comunidade do Campo do Fubá, às margens da ferrovia	222
5.2.2 Comunidade às margens do parque Boca da Ronda.....	243
5.3 Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados: Loteamentos Fechados no Bairro Estrela e Edifícios de Luxo em Olarias e Oficinas.....	271
5.3.1 Loteamentos fechados Spazio Verde e Vila Toscana, às margens do fundo de vale	274
5.3.2 Edifícios de luxo no entorno da Avenida dos Vereadores, antiga ferrovia	301

Considerações Finais	324
-----------------------------	------------

Referências	336
--------------------	------------

Apêndice A	352
-------------------	------------

Registro de Entrevistas e Consultas Informais	
--	--

Apêndice B	354
-------------------	------------

Aglomerados Subnormais Categorizados	
---	--

Prefácio

Edson Belo Clemente de Souza

É com muita satisfação e honra que aceitei o privilégio do convite de realizar este prefácio. Foram muitas reflexões que a Nisiane e eu compartilhamos no decorrer da construção de sua tese de doutoramento em Geografia pela Universidade Estadual de Ponta Grossa, tese essa que ora se torna um livro de referência para aqueles que pretendem compreender o espaço urbano e conhecer a história e a geografia da cidade de Ponta Grossa.

Assim que iniciamos nossas orientações, a empatia por Henri Lefebvre foi mútua - percebemos que o que foi escrito por ele na década de 1970 fazia muito sentido para interpretar o fenômeno urbano de uma cidade que teve como eixos de desenvolvimento os rios e as ferrovias na dinâmica territorial urbana. A abordagem da *produção do espaço urbano* de Henri Lefebvre foi o que norteou a construção do trabalho, pois é de fundamental importância a escolha de um conceito de grande envergadura teórica como este para estudar o espaço geográfico de Ponta Grossa ao longo de sua história.

Uma teoria é reveladora de uma realidade, o que demonstra a interdependência entre teoria e prática e, assim, toda teoria, atualizada no seu tempo, possui força explicativa. *Tempo* é uma categoria de análise, assim como *Espaço*, demonstrados neste texto como imprescindíveis na compreensão da realidade histórica pontagrossense. Como diria David Harvey, para entender a sociedade atual é preciso se atentar para as relações entre espaço e tempo – e o que melhor representa o tempo e o espaço é a cidade.

Doravante, as sociedades organizam-se em torno das cidades; ou ainda, como nos ensina Ruy Moreira, cada sociedade se identifica por sua forma geográfica de organização.

No intuito de dar voz aos atores sociais, a autora desta obra buscou ouvi-los, e, no conjunto deles, evidenciar o papel de cada um na produção do espaço urbano. São vozes de diferentes percepções da realidade urbana, com variados usos e interesses do solo. Cabe destacar o papel do Estado enquanto agente modelador do espaço, em conjunto com outros agentes.

A relação entre os agentes produtores do espaço e os consumidores é de significativa interdependência, assim como a produção e o consumo. Afinal, a “produção do espaço” *produz* determinado tipo de *espaço* para determinado tipo de *consumidor*, corroborando Neil Smith – que discute que o desenvolvimento no capitalismo é desigual e combinado.

As desigualdades sociais nos remetem à segregação socioespacial. Essa segregação que é a negação do próprio princípio da vida urbana: uma parcela da sociedade, que não é pequena, é privada de seu “direito à cidade” enquanto projeto utópico, pois como bem nos mostra Ana Fani Alessandri Carlos, o espaço é obra da realização humana, de acesso a todos os serviços essenciais que necessitamos.

Para Roberto Lobato Corrêa, a cidade é fragmentada e articulada. Fragmentada, pela regionalização dos usos e da funcionalidade em termos do morar, trabalhar, serviços, lazer, preservação, mobilidade e de viver o cotidiano. Articulada, sob o ponto de vista do alcance do conjunto produzido para o bem estar de todos. Porém, se essa articulação não for para todos, ocorre a negação da cidade e da cidadania aos indivíduos que nela vivem. Assim, temos que pensar a utopia enquanto ideal de justiça social, para que todos tenham qualidade de vida e vivam com dignidade.

Didaticamente, o texto está estruturado da seguinte maneira: dividido em duas partes. A primeira delas trata da base que emergiu de um

passado natural em Ponta Grossa – os rios, inerentes ao terreno, e as ferrovias, parte de uma história de desenvolvimento econômico e social local. É nessa primeira parte que se geografiza o estudo de caso, ou seja, são apresentados os dois substratos da produção do espaço urbano.

Cabe explicitar nessa primeira parte os dois capítulos. O primeiro mais teórico, tendo como centro a *Produção do Espaço Urbano* ou *Produção Social do Espaço Urbano* – um conceito inicial, com o qual outros conceitos interagem e se complementam. Para tanto, a autora faz uso da metodologia de “*Public Space’s Services System*” (PSSS), pois esta é a perspectiva de uma visão sistêmica, que aproxima os corpos d’água das linhas férreas. Já no segundo capítulo, são caracterizados os rios e as ferrovias sob o ponto de vista do seu uso, representados em termos de infraestrutura e meio ambiente.

A segunda parte se alinha em três capítulos, sendo que o primeiro deles se dedica a revelar as dinâmicas urbanas e o urbanismo em Ponta Grossa. Busca-se compreender seus usos, sob o ponto de vista da formação urbana; da influência da industrialização; da periferização e do desmanche das ferrovias; da consciência ambiental e do consequente processo de gentrificação identificados em Ponta Grossa. Na sequência, são demonstrados e discutidos as fragilidades e potencialidades dos rios e ferrovias; por último, é feita uma análise de estudos de casos a fim de comprovar, ao longo do texto, a pertinência e a aplicação dos procedimentos teóricos metodológicos.

A obra que ora se faz presente exigiu um longo caminho, de muita reflexão e pesquisa, que são inerentes ao processo de construção e de aprendizagem. Cabe ao leitor descobrir o que vos espera. Boa jornada de leitura!

Apresentação

Nisiane Madalozzo

Não consigo precisar quando comecei a entender e estudar a cidade. Desde que me lembro, sempre gostei das particularidades do espaço urbano de Ponta Grossa. Meus espaços de vivência e brincadeira eram cheios de cantinhos surpreendentes – ruas sem saída cheias de vegetação, prontas para serem exploradas, mirantes e escadarias com vistas bonitas que me habituei a observar cotidianamente.

Quando comecei a cursar Arquitetura e Urbanismo (não lembro exatamente por qual motivação), em algum momento me deparei com esta realidade: havia pessoas que pensavam a cidade! Que se dedicavam a entender quais eram as particularidades do meio urbano, e mais do que isso: que ousavam modelar de que forma era a cidade que queriam, buscando exaustivamente os meios para tornar a cidade real mais próxima daqueles ideais.

Logo no início da graduação, graças à presença de pessoas especiais, engajadas e humanas, que pareço ter a sorte de sempre encontrar nos lugares que frequento, me aproximei das pesquisas que envolviam o *Pensar a Cidade*, mas sem abrir mão da imprescindível escala humana. Essas pessoas, desde o começo de minha trajetória acadêmica, me afastaram do urbanismo “de gabinete”. A preocupação genuína com as *pessoas*, primordialmente, me levou a desenhar um parque urbano para o centro da cidade de Ponta Grossa, como trabalho de conclusão de curso. Contudo, logo, mesmo após finalizar esse trabalho, percebi que havia naquele espaço

contradições e complexidades muito maiores do que eu tivera sido capaz de compreender.

Depois de sete anos fora da minha cidade, voltei para Ponta Grossa e me surpreendi ao perceber como a minha leitura do espaço onde eu havia vivido por anos tinha mudado tanto. No Mestrado em Gestão do Território, fui orientada pelo professor (e, hoje, amigo) Leonel Brizolla Monastirsky, que me apresentou a Geografia. Nesse momento, tornou-se mais nítido para mim quais eram as complexidades e contradições daquele lugar especial da cidade, vinculado às questões de memória e às particularidades dos sujeitos. Pela primeira vez, pude relacionar à cidade onde eu crescera o patrimônio ferroviário. Ainda me pergunto como eu não enxergava o óbvio, quando caminhava pelas ruas que um dia foram ferrovias, em todas as minhas tardes de adolescência.

Enquanto estudava as ferrovias, sua memória e sua história, comecei a atuar como Coordenadora de Projetos no IPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, vinculado à Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. Foi outra experiência enriquecedora. Vi caírem por terra alguns ideais acadêmicos, que aprendi serem idealistas demais para aplicar na “vida real”. Passei a valorizar, no entanto, outros interlocutores, outros métodos. Comemorava cada pequena conquista da nossa equipe de arquitetos recém-formados e cheios de vontade de mudar a cidade. Aprendi muito, me decepcionei outro tanto. E nos dois anos e meio em que estive no órgão, uma das coisas que mais me marcaram foi perceber o quanto o Poder Público, a academia e a sociedade atuam de maneira isolada. O tanto de potencial humano, acadêmico e econômico que se perde devido ao ego individual e ao medo de compartilhar descobertas me levou a prometer para mim mesma que, atuando em qualquer das esferas que minha formação como arquiteta me permitisse, jamais me prenderia a preocupações que eu considero mesquinhas. Tenho tentado, desde então, articular cada pessoa ou

órgão que estão ao meu alcance e se mostram abertos a pensar a cidade de forma colaborativa.

Deixei o IPLAN, parcialmente, para poder me dedicar às atividades de docência. Digo parcialmente por ver que havia ali interesses pessoais e políticos aos quais eu não queria mais me vincular. A minha experiência, embora de poucos anos, acumulando funções como arquiteta autônoma, urbanista no poder público e docente de Planejamento Urbano e Regional, foi, sem dúvidas, o maior motivo para que eu pudesse formular a problemática que levou ao desenvolvimento da tese.

Se durante o mestrado eu tivera como foco principal as questões culturais, em especial o patrimônio e a memória social – temáticas pelas quais continuo encantada –, logo ao final daquela pesquisa eu já percebia que mais uma vez deixava escapar outras complexidades do recorte urbano (que eu insisto em estudar, desde a graduação). As representações e valores que meus entrevistados, à época, atribuíram ao Parque Ambiental e ao centro da cidade não eram sempre relacionadas às questões de memória. Pensando sobre isso e sobre as descontinuidades, declives e outras particularidades de Ponta Grossa que se descortinaram quando trabalhei no IPLAN, a questão social veio à tona, acompanhada de uma ideia: *Rios e Ferrovias*, sistemas lineares que eu me habituei a identificar rapidamente nos mapas e fotos aéreas, me pareceram ser fortes o bastante na cidade de Ponta Grossa, como a motivar a construção de uma tese de doutorado.

Junte-se a isso os pensamentos – que, para mim, apenas começavam a se delinear – a respeito da atuação do mercado imobiliário, as discussões nos Conselhos, cuja participação popular era apenas protocolar, a percepção de que uma mesma pessoa ora era empresário, ora planejador, ora membro de uma associação ou ONG... E, especialmente, junte-se a isso a oportunidade de trabalhar sob a orientação do Prof. Edson Belo Clemente de Souza.

A atuação do professor Edson como orientador é um aspecto que nunca conseguirei descrever completamente. Ele é, sem dúvida, um dos grandes responsáveis pelo meu crescimento profissional e pessoal nos últimos quatro anos (acredito que ele não saiba o quanto). Meu Orientador me levou ao aprofundamento das ideias que eu conhecia com brevidade. O conceito de produção social do espaço urbano e a discussão dos agentes modeladores do espaço se mostraram muito adequados àquilo que eu buscava entender – ainda que não soubesse, na época, das teorias que estudavam os temas que eu identificava pouco a pouco, empiricamente.

Começamos a pesquisa pensando na relação que os rios e ferrovias estabelecem com os problemas sociais em Ponta Grossa. Ao longo do processo, descobrimos que a dualidade rio-ferrovia poderia ser alinhada à dicotomia fragilidades-potencialidades, pois identificamos que não eram apenas os problemas urbanos que se localizavam no entorno dessas áreas: o mercado imobiliário propunha, também, os produtos mais luxuosos da cidade em espaços desse tipo. Ao identificar essa questão, a tese tornou-se maior, e hoje parece refletir o que, de fato, percebo na cidade.

Ao mesmo tempo em que iniciava o período de desenvolvimento do doutorado, tornei-me docente da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Após dois anos de UEPG, tive a oportunidade de me tornar Diretora de Planejamento Físico da instituição. Minha atuação prática em planejamento continua forte, e eu, firme em meu propósito de buscar, nos diferentes âmbitos em que tenho o privilégio de conviver, pessoas que pensem como eu. Tenho encontrado muita gente – no poder público, na Universidade e na esfera privada – disposta a integrar suas realidades, cedendo seu tempo e suas qualidades em projetos que visam à melhora da qualidade de vida urbana. Sigo, de certa forma, recém-formada e idealista.

Uma grande oportunidade que se fez presente em meados de 2017 foi a possibilidade de passar um mês na cidade de Barcelona, na Universitat

Barcelona, acompanhando o Prof. Horácio Capel. Entre janeiro e fevereiro de 2018, me surpreendi repetidas vezes com a imensurável bagagem que esse pesquisador carrega – bagagem esta, arrisco dizer, ainda mais humana que intelectual (o que realmente surpreende, considerando seus imensuráveis conhecimento e sabedoria). O Prof. Capel me apresentou a ideias e teorias que eu não conhecia e a autores de carne e osso, que muito produziram e seguem produzindo. O professor David Saurí i Pujol, da Universitat Autònoma de Barcelona, foi tão receptivo quanto Capel, e devo a ele boa parte das leituras que trago acerca da relação entre rios e cidades.

Além das oportunidades acadêmicas que Capel proporcionou nesse curto período em que estive em Barcelona, também fui apresentada por ele a essa cidade, que já tenho como uma favorita. Guardei o mapa do metrô que ele me entregou logo no dia em que tive o prazer de conhecê-lo – um mapinha que ele rabiscou todo, enquanto me explicava cada trajeto, buscando garantir que eu não tivesse dificuldade de chegar aos principais pontos da capital. Ademais, sua contribuição com a estrutura da tese (que foi desmontada e montada novamente, como um quebra-cabeça, e que depois disso passou a fazer muito mais sentido) foi realmente um divisor de águas, servindo como uma injeção de ânimo nos poucos meses em que estive um tanto desanimada com o trabalho.

O convite estratégico que o Prof. Capel me fez, para participar de um evento onde estariam os idealizadores da metodologia PSSS (coincidentemente, no exato primeiro dia de minha estada em Barcelona), também foi marcante. Minha identificação com os pesquisadores de Portugal, os professores Ana e Pedro Brandão, foi além da língua materna. A aplicabilidade da metodologia idealizada por eles e seu grupo na pesquisa que apresento hoje me anima, de forma que imagino outras aplicabilidades para ela no futuro. Da minha parte, é certo que a troca com o grupo de Lisboa não termina aqui.

Este texto de apresentação (que eu não pretendia tão emocional) comprova que o produto que marca essa importante etapa da minha trajetória acadêmica, profissional e, sobretudo, pessoal é uma construção coletiva. Quando penso nas belas oportunidades que tive, e que tornaram densos os primeiros anos da minha carreira, não vejo uma experiência sequer que não tenha contribuído de forma marcante para o texto que produzo hoje.

Minha trajetória um tanto sinuosa e repleta de interrupções, mudanças de rumo e ajustes de rota se parece um pouco com aqueles rios e ferrovias. Ou com as ruas sem saída que eu achava bonitas, quando era pequena.

Que meu caminho continue sendo assim, diverso e surpreendente.

Introdução

O Município de Ponta Grossa, hoje 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, historicamente uma encruzilhada de caminhos, inicialmente das missões jesuíticas e posteriormente de tropeiros e dos sistemas ferroviário e rodoviário.

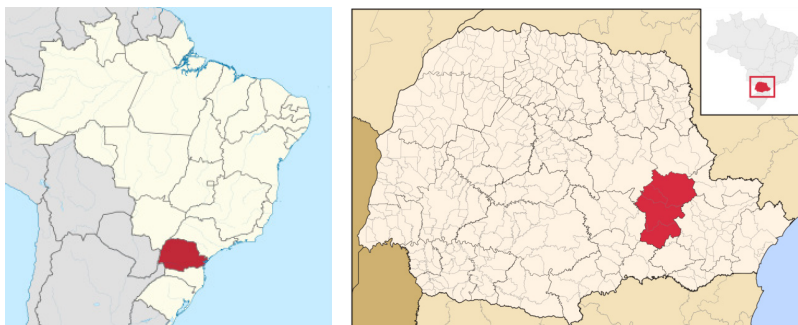


Figura 1 – Localização de Ponta Grossa no Estado do Paraná e Brasil (IBGE, 2010).

Além de ser, até hoje, um importante entroncamento rodoferroviário no contexto sul brasileiro, Ponta Grossa tem características únicas, quando comparada a outros centros urbanos. Áreas com grande declividade, fundos de vale e uma rica rede hidrográfica acarretaram um sistema viário descontínuo, com muitas curvas, declives e interrupções, dando origem a lotes em formatos irregulares e tamanhos variados. São características que interferem perceptivelmente na dinâmica urbana, seja através de alterações morfológicas nos lotes e vias, seja nos usos e 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: 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 pontagrossense. Ao mesmo tempo, como uma dinâmica mais recente, iniciada na década de 1980, 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), o que motivou a realização desta pesquisa.

Seu objetivo central é “Analisar de que forma a presença de rios e ferrovias é um condicionante na produção do espaço urbano de Ponta Grossa – PR”. Estudos envolvendo a gestão urbana, a produção social do espaço e a distribuição da desigualdade socioespacial no ambiente urbano, considerado o suporte físico natural dos rios e do relevo¹, além das vias de circulação de diferentes modais, são de fundamental importância no caso deste município. A localização das favelas e da população de baixa renda tem íntima relação com a conformação histórico-geográfica, assim como a têm as decisões de implantação de condomínios fechados de casas de luxo, ou os novos edifícios de alto padrão. Pretende-se demonstrar neste trabalho 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

¹ Nesta pesquisa, faz-se referência à rede hidrográfica urbana através de termos como rios, arroios, fundos de vale, córregos, cursos d'água e corpos d'água. Esses termos são empregados intercambiavelmente. Não é objetivo desta pesquisa discorrer acerca de questões ambientais, como a qualidade da água, ou de tipologias dos corpos d'água a partir do ponto de vista da geografia física, mas manter o enfoque na questão social recorrente às margens de quaisquer destes corpos d'água, independentemente de suas dimensões ou categorização.

renda que têm se aproximado e se apropriado das tipicamente desvalorizadas margens de rios e ferrovias.

A temática mostra-se relevante devido à vinculação estratégica que existe, em Ponta Grossa, entre os estratos da sociedade e o espaço físico (ou base territorial). 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 para os moradores e os visitantes. O trabalho justifica-se, 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, considerando os diferentes agentes produtores do espaço.

Finalmente, esta pesquisa se legitima porque pretende demonstrar que as chamadas descontinuidades de Ponta Grossa – dadas pelo relevo irregular (que cria vistas mutáveis e vias interrompidas) e conhecidas pelo seu viés negativo, enquanto desafio para a atividade do planejamento urbano – podem ser analisadas por uma perspectiva estratégica, que considere apropriar-se dessas características inerentes à paisagem local para promover projetos e ações táticas (portanto, efetivas). É verdade que a marginalização da população pontagrossense acontece não apenas nas bordas da cidade, no sentido *espacial de margem*, mas no sentido da *periferização do acesso* à cidade, manifestando-se ao longo de toda a malha urbana em áreas não edificáveis. Mas é igualmente verdadeiro que existem exemplos na cidade de empreendimentos de luxo e padrão elevado, que se utilizam das mesmas descontinuidades e interrupções como atrativos e pontos fortes.

Assim, tendo em vista o objetivo central de “Analisar a produção do espaço urbano nos arredores de ferrovias e arroios intraurbanos em Ponta Grossa – PR” e seus pressupostos, os objetivos específicos se estabelecem com base nas seguintes proposições:

- a) apresentar a configuração das áreas de entorno das ferrovias e dos rios intraurbanos pontagrossenses, os usos e ocupações dessas áreas;
- b) identificar os diferentes agentes modeladores do espaço urbano de Ponta Grossa, seus papéis e suas atuações na produção do espaço;
- c) discutir as dinâmicas urbanas relacionadas às áreas de ferrovias e rios intraurbanos pontagrossenses.

A fim de viabilizar todas as análises pretendidas nessa pesquisa, optou-se por partir de um panorama geral – contextualizando a problemática discutida, tendo como recorte espacial o perímetro urbano de Ponta Grossa – e avançar até a escala local, aproximando o recorte espacial de estudos de caso locais, que permitiram análises mais aprofundadas e específicas. Assim, o primeiro dos recortes espaciais utilizado foi mesmo o perímetro urbano de Ponta Grossa. Foram analisados normas, planos, projetos e ações de cunho urbanístico relacionados à toda a extensão da área urbana, sendo que todas as análises tiveram por enfoque a relação dos rios e ferrovias urbanos com cada temática levantada. Posteriormente, foram elencados quatro estudos de caso de ocupações urbanas em áreas de entorno de rios e ferrovias, em que foram realizadas análises mais específicas, chegando à escala das vias e espaços públicos adjacentes aos rios e ferrovias.

Cabe contextualizar o leitor em relação aos dados e bases cartográficas utilizadas como referência neste trabalho: seria possível basear-se nas informações contidas no Plano Diretor Municipal (PDM) vigente quando da realização deste trabalho – o Plano Diretor aprovado em 2006 (PMPG, 2006). No entanto, muitas informações utilizadas aqui, como mapas, cartogramas, planilhas etc., são informações dinâmicas, ferramentas utilizadas cotidianamente pelos órgãos gestores do Município e por eles atualizadas constantemente.

A Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (PMPG) realizou, no ano de 2015, uma atualização do sistema interno de gestão, o que permitiu que, entre 2015 e 2016, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN) passasse a sistematizar os dados provenientes das diversas secretarias, autarquias e demais órgãos da PMPG, processo do qual a autora deste trabalho tomou parte, enquanto vinculada ao IPLAN. Assim, ao iniciar os levantamentos de dados para a realização desta tese, era de conhecimento da autora que, embora ainda não houvesse dados e análises publicadas oficialmente em Plano Diretor, a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa detinha uma série de informações mais atualizadas e precisas que aquelas existentes em 2006, abrangendo ortofotos aéreas datadas de 2015, arquivos georreferenciados (formato *.shp* – *shapefiles*) e planilhas com as informações então atualizadas. Todas essas informações foram cedidas sem custo pelo Cadastro Técnico Municipal da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa e pelo IPLAN em julho de 2016 para utilização, pela autora, nesta pesquisa. Com o uso desses dados como base oficial para as leituras realizadas na tese, foram trazidas para este trabalho as informações mais atuais disponíveis.

O perímetro urbano pontagrossense foi escolhido como recorte espacial para a primeira etapa do trabalho por se tratar de uma delimitação oficial do alcance da maior parte das normas estudadas, como aquelas dispostas na lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, por exemplo. Tem-se em consideração que o perímetro urbano é uma delimitação territorial dinâmica: embora seja um perímetro definido oficialmente através do Plano Diretor Municipal, e do último Plano Diretor vigente até a conclusão dessa etapa operacional datar de 2006 (PMPG, 2006), no caso específico de Ponta Grossa há um histórico de alterações de pe-

rímetro urbano ocorridas entre o ano de 2006 e a atualidade. Por esse motivo, como alternativa à utilização de dados oficiais provenientes do Plano Diretor de 2006, optou-se por realizar todos os estudos deste trabalho tendo como referência o material disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em julho de 2016.

O recorte espacial analisado nos estudos de caso compreende o entorno dos rios e ferrovias intraurbanos, abrangendo, mais especificamente, a delimitação legal das faixas *non aedificandi*² que caracterizam ambos os elementos: a) rios e suas áreas de preservação definidas por leis de proteção ambiental; e b) ferrovias e as faixas de domínio e áreas não edificáveis definidas por norma de segurança do tráfego. Em algumas das situações levantadas, embora a proibição legal de edificação em alguns desses recortes tenha sido já revogada (seja por se tratar de áreas de margens de rios com ocupações regularizadas, sobre as quais a norma ambiental já não mais vale, seja pela remoção dos trilhos de trem aos quais estava vinculada a faixa não edificável), optou-se por manter esse recorte de estudo, por considerar que a existência, um dia, de uma faixa *non aedificandi* foi imprescindível para que o espaço fosse produzido conforme ocorreu naquele caso específico. Em termos de temporalidade, o recorte de maior interesse é a atualidade, alimentada por acontecimentos históricos que remontam ao início da ocupação local.

A escolha em trabalhar primeiramente com um recorte mais amplo, para só depois realizar as aproximações escalares, tem por objetivo garantir que a temática seja verdadeiramente significativa no perímetro urbano pontagrossense, recorrente em toda essa área. Para que ficasse comprovado que as situações identificadas em beiras de rios e ferrovias são mais do que uma manifestação em um ponto específico da cidade, a análise do perímetro como um todo foi fundamental para comprovar que há, de fato, diferenciação na produção social do espaço urbano de Ponta Grossa nesse recorte. A escolha da escala mais ampla, então, permitiu à autora

² Faixas *non aedificandi*, ou não edificáveis, são aquelas em que a construção de edifícios e 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. No *Capítulo 2 – Rios e Ferrovias na Cidade: Meio Ambiente e Infraestrutura* serão descritos os dispositivos legais que delimitam essas faixas, bem como suas dimensões.

compreender a dinâmica urbana como um todo e a relação dos rios e ferrovias como vetores de determinadas dinâmicas.

A abordagem teórico-metodológica desenvolvida para a tese envolve um enfoque da 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 à moradia, e os agentes modeladores do espaço. Foram discutidas, também, as relações entre rios e cidades, e entre redes de infraestrutura e cidades.

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), Paraná Cidade, dentre outros. Essas bases foram editadas, analisadas, e foram compostos cartogramas, utilizando-se 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.

Tradicionalmente, para a realização de diagnósticos e posterior caracterização de espaços urbanos, tanto pesquisadores quanto gestores urbanos têm se utilizado de dados estatísticos. Os indicadores sociais levantados, registrados e divulgados por órgãos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) permitem diversas pos-

sibilidades de leitura, e costumam ser uma das principais bases utilizadas quando se trata de questões urbanas.

Assim, foram feitas análises de pontos específicos da área urbana de Ponta Grossa, que consistiram na seleção, levantamento e comparação de dados estatísticos referentes à renda e à qualidade dos domicílios localizados dos setores em questão. Contudo, ao realizar essas análises, o uso de dados que são coletados e analisados em agrupamentos por setor censitário provou não ser completamente adequado às leituras aqui propostas³.

³ Em Madalozzo e Souza (2018), estão publicados testes comparativos realizados entre dados provenientes de diferentes setores censitários. A limitação dos resultados é discutida na mesma publicação.

Apesar de haver resultados significativos que podem ser levados em consideração para tratar da problemática discutida nesta pesquisa, constatou-se que os dados estatísticos concernentes a uma escala muito pequena, ou a um universo de poucas quadras, domicílios ou habitantes, escapam aos registros desse modelo de indicador. Além disso, a questão da produção social do espaço urbano e os diferentes agentes modeladores do espaço têm complexidades que não se resumem àquelas identificadas através de dados objetivos.

Por essa razão, para as análises relativas ao recorte espacial mais específico, que engloba quatro Estudos de Caso, relacionados respectivamente às fragilidades e ao aproveitamento dos potenciais dos rios e ferrovias, foi proposta a utilização da Metodologia PSSS, na grafia original portuguesa “Serviço do Espaço Público como Sistema Urbano”, ou, na grafia que dá origem à sigla, “*Public Space’s Services System*”⁴. Essa metodologia será detalhada mais adiante, para que se possa compreender sua aplicabilidade e suas limitações a fim de atender aos objetivos deste trabalho.

Anteriormente, foram apresentados os objetivos, a justificativa e a problemática deste trabalho de pesquisa, bem como os seus recortes de análise, linha teórico-conceitual e opções operacionais e metodológicas. Este trabalho, como agora veremos de forma mais detalhada, foi organizado em duas partes, cinco capítulos, sendo a Parte 1, denominada **Rios e Ferrovias: Substratos da Produção do Espaço Urbano**, referente à discussão teórico-conceitual e às dinâmicas relacionadas a rios e ferrovias em cidades de forma geral. Na Parte 2, intitulada **Ponta Grossa: Ocupação às Margens e a Cidade (In)acessível**, estão concentradas todas as discussões, diagnósticos urbanos e análises específicas desse contexto urbano.

⁴ A autora desta pesquisa teve contato com a metodologia PSSS durante o período de estágio junto ao Prof. Dr. Horácio Capel, na Universitat Barcelona, em janeiro e fevereiro de 2018.

A Parte 1 é composta por dois capítulos. No *Capítulo 1 – Produção Social do Espaço Urbano*, discute-se a relação entre a produção social do espaço e outros conceitos geográficos. A organização desse capítulo abrange os itens “Espaço, Sociedade e Produção Social do Espaço Urbano”, “Cidade, Desigualdade e Segregação”, “Estado, Políticas Públicas e Mercado”, “Agentes Produtores do Espaço Urbano” e “A Metodologia ‘Public Space’s Services System’”.

No *Capítulo 2 – Rios e Ferrovias na Cidade: Meio Ambiente e Infraestrutura*, são apresentados conceitos relacionados à representatividade dos rios e das redes de infraestrutura, tais como as linhas férreas, nas dinâmicas de desenvolvimento urbano nas cidades. No primeiro item deste capítulo, 2.1, “Corpos D’água, Ocupação e Expansão Urbana”, discorre-se acerca da evolução temporal das relações entre rios e cidades, abrangendo desde a importância dos cursos d’água enquanto vetores para a orientação das primeiras ocupações urbanas até as relações que os rios estabelecem com as cidades atuais. De forma análoga, é realizada a discussão sobre o papel das ferrovias, desde a época em que funcionavam como vetores do desenvolvimento urbano até a atualidade, verificada no item seguinte, 2.2: “De Polo a Parada, de Parada a Polo: as Ferrovias e as Dinâmicas Urbanas”. O título desse item, inclusive, remete ao momento em que localidades de relativa importância como polos locais ou regionais foram cotadas para receber um ponto de parada ferroviário, e também ao crescimento e expansão dessas localidades com o apogeu do sistema de transporte sobre trilhos. No item 2.3, “Rios, Ferrovias e a Produção Social do Espaço Urbano”, são tecidas conexões entre as discussões teóricas desenvolvidas ao longo do capítulo 1 e as considerações a respeito do papel dos rios e ferrovias nas cidades discutidas no capítulo 2. No último item do segundo capítulo, 2.4, chamado “O Estado e Outros Agentes: *Marketing* Verde, Gentrificação, Mercado Imobiliário e Resistências”, a discussão precedente é

acrescida de questões mais específicas em relação aos agentes modeladores do espaço urbano.

Na Parte 2, dos capítulos 3 ao 5, a realidade específica de Ponta Grossa é abordada. No *Capítulo 3 – Dinâmicas Urbanas e Urbanismo em Ponta Grossa*, é abordada a caracterização morfológica da cidade, bem como as suas principais dinâmicas urbanas e o fazer urbanismo na cidade. Para tanto, foi proposta a organização dos itens deste capítulo de forma a destacar marcos temporais na relação entre rios, ferrovias e a cidade de Ponta Grossa. A vinculação dos marcos históricos (portanto, temporais) ao desenvolvimento espacial da cidade faz sentido no âmbito dessa pesquisa, pois, na ótica da produção social do espaço urbano, o tempo é uma categoria essencial para se definir o espaço. Dessa forma, o item 3.1, chamado “Formação Urbana, Rios e Ferrovias”, trata do período de ocupação urbana, sendo discutido o papel que os rios e as ferrovias tiveram como orientadores da forma de ocupação da cidade. O item 3.2, “Industrialização e Periferização em Torno de Rios e Ferrovias”, engloba o período da industrialização de Ponta Grossa, em que ocorreram as primeiras ocupações irregulares às margens de rios e ferrovias na cidade. No item 3.3, “Conscientização Ambiental e Desmanche das Ferrovias: Entorno de Rios e Ferrovias e Gentrificação”, são tratadas as questões relativas ao período em que a preocupação com a preservação ambiental tornou-se pauta recorrente no contexto brasileiro, ao mesmo tempo em que o sistema de transporte ferroviário teve sua decadência, com a desativação e desmanche dos trilhos. No contexto desses acontecimentos, foi dado início à dinâmica de hipervalorização de áreas de entorno de rios e ferrovias, de forma oposta à dinâmica de desvalorização típica do período anterior. Finalmente, no item 3.4, “Agentes Conflitantes: o Aprofundamento das Desigualdades às Margens de Rios e Ferrovias”, trata-se da situação atual das margens de rios e ferrovias, em que o agravamento dos problemas

sociais acontece em paralelo à propagação de produtos imobiliários de luxo na cidade.

O Capítulo 4 – A Ambivalência da Proximidade: Rios e Ferrovias, Fragilidades e Aproveitamento de Potenciais desde o título explicita a característica dicotômica que se salienta nesta pesquisa. Rios e ferrovias são entendidos como elementos análogos, e no entorno de ambos são identificadas duas dinâmicas urbanas opostas: em alguns casos, a concentração de problemas sociais e ambientais; em outros, o aproveitamento pleno de seus potenciais enquanto elementos de valorização perante o mercado imobiliário. Dessa forma, no item 4.1, “Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais”, discute-se a periferação dos fundos de vale e beiras de ferrovias, que datam da década de 1960. Já no item 4.2, “Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados”, é descrita a forma como o mercado imobiliário tem sido capaz de aproveitar os melhores aspectos desses mesmos elementos de paisagem, de forma a ressignificar os espaços relacionados a rios e ferrovias no imaginário das classes de mais alta renda, que passam a investir em produtos imobiliários dessas localizações.

Finalmente, no *Capítulo 5 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*, são realizadas análises de espaços de entorno de rios e ferrovias, utilizando-se dos respectivos dados estatísticos e da aplicação da metodologia PSSS. No item 5.1, “A Lacuna do Local: Alternativas para a Leitura de Ocupações Urbanas de Pequeno Porte”, são discutidas as ferramentas metodológicas disponíveis para a caracterização de recortes espaciais de pequeno porte e baixa densidade. Essa discussão é relevante, conforme demonstram as possibilidades e limites do uso dos indicadores sociais provenientes dos censos e levantamentos demográficos para ocupações urbanas de pequeno porte no subitem “Indicadores sociais e as possibilidades de leitura a partir de setores censitários”. Por haver certa limitação nas informações que se pode inferir tomando por base os Setores

Censitários, no subitem seguinte, “Metodologia PSSS: uma alternativa para a leitura de ocupações de pequeno porte”, essa nova metodologia é apresentada. A aplicação desse método é realizada nos quatro estudos de caso selecionados para representar a realidade de Ponta Grossa. Assim sendo, os casos relacionados aos problemas sociais e ambientais dos aglomerados subnormais à beira de rios e ferrovias são apresentados no item 5.2, “Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais: Ocupações Irregulares no Campo do Fubá e na Boca da Ronda”. Já a dinâmica oposta, relacionada aos benefícios que o mercado imobiliário extrai das margens de rios e ferrovias, é apresentada e exemplificada no item 5.3, chamado “Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados: Loteamentos Fechados no Bairro Estrela e Edifícios de Luxo em Olarias e Oficinas”. O trabalho se encerra com as Considerações Finais, em que são apresentadas as conclusões e apontamentos sobre as temáticas discutidas ao longo do livro.

Parte 1

Rios e Ferrovias: Substratos da Produção do Espaço Urbano

O que melhor representa o espaço-tempo é a cidade, pois o acúmulo do tempo histórico, permeado por tramas de relações sociais, produz concretamente o espaço.

Edson Belo Clemente de Souza

Capítulo 1

Produção Social do Espaço Urbano

Ao tratar da produção social do espaço urbano, é necessário teorizar em torno de algumas temáticas. Além dos apontamentos relativos ao contexto temporal da sociedade capitalista em relação às condições espaciais, ou seja, acerca do contexto espaço-temporal em que se estabeleceram as relações sociais, é necessário tratar também das desigualdades produzidas e da consequente segregação socioespacial; da práxis urbana e do significado de cidade no contexto atual; das lutas sociais e insurgências na perspectiva do papel dos agentes sociais; dentre outras temáticas, buscando uma teoria de suporte adequado ao objeto dessa pesquisa – o entorno dos rios e ferrovias urbanos pontagrossenses. A Produção Social do Espaço Urbano é central a essa tese, relacionando-se a esse conceito toda a discussão relativa às dinâmicas urbanas e aos rios e ferrovias nas cidades.

1.1 Espaço, Sociedade e Produção Social do Espaço Urbano

A discussão do espaço enquanto categoria fundamental para trabalhar com esse objeto de estudo será pautada, essencialmente, na relação entre sociedade e espaço. No tocante à interpretação da realidade apresentada pela autora, é essencial a presença de diferentes agentes modeladores do espaço urbano. O Estado, os proprietários de meios de produção, os proprietários imobiliários, os habitantes de cada bairro e inúmeros outros agentes pesquisados possuem em comum o fato de representarem ou comporem a sociedade e as comunidades locais. Sendo assim, a análise da

relação entre sociedade e espaço resulta como estratégia adequada ao que se pretende nesta pesquisa.

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, muito ao contrário, devem se configurar como dinâmica, 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 sustentar 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 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, assim, consiste na realização das próprias condições da existência humana, ao constituir a concretização de tais condições ao longo do tempo. A autora (Ana Fani A. Carlos) considera, portanto, que a produção do espaço é inerente à produção social de forma geral no contexto da civilização, e, ainda, que é ela quem 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 Lefebvrino. 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 desta autora está na discussão 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 do trabalhador (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 socioespacial¹. Lefebvre defende ainda que o planejamento urbano constitui um

¹ Nesta pesquisa, será utilizado o termo “socioespacial”, sem hifenização, em acordo com a regra prevista no Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa. A aplicação desse termo com e sem hífen vem sendo discutida no âmbito da Geografia. Para SOUZA (2007, 2008 e 2009), 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. No entanto, considerada a discussão trazida por Catalão (2011), a autora empregará 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”.

mecanismo para controle dos iminentes conflitos entre classes nas cidades. Para este 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, 1999²).³

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 desejos de um indivíduo ou de um grupo de indivíduos.

Segundo Castells (1983), 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

² 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, apropriação e satisfação das necessidades da população em meio urbano. Já em “A Revolução Urbana”, o autor discorre mais demoradamente sobre as diferentes escalas inerentes à cidade e sobre o papel do Estado na mediação, compensação ou agravamento das desigualdades inerentes ao sistema capitalista.

³ A discussão de que o Estado não neutraliza os problemas do capitalismo, e sim que desde a formatação do Estado o mesmo é contraditório, é vastamente discutida por outros autores, como Poulantzas, que defende que o capital responde sempre ao capital (em *O Estado, O Poder, O Socialismo*, 1985; *Poder Político e Classes Sociais*, 1977; *As Classes Sociais no Capitalismo de Hoje*, 1975, e outros textos).

coletivo. São os bens e 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 à toda a população a satisfação dessas necessidades.

No entanto, 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 demandas da população, os mesmos 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 demandas da sociedade. O mercado, paulatinamente, se apropria de papéis que, em tese, são do Estado, oferecendo serviços alternativos para atender a 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 manifesta-se 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 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); funções e 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 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 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 no alinhamento dos níveis e dimensões, não tornando claras as prioridades, Lefebvre propõe que, mais além do pensamento utópico que considera a destruição da cidade como a conhecemos hoje, seja subvertida a ordem de planejamento urbano recorrente: planejar a partir do *habitar* e não do *habitat*, colocando o nível P como prioritário, inicial e integrador no fazer urbanismo.

1.2 Cidade, Desigualdade e Segregação

Rolnik (1988) considera que as edificações, as vias, tudo que é concreto e definido fisicamente enquanto “cidade”, é ao mesmo tempo continente e registro da vida social. Para a autora, desde sua origem, “cidade” significa uma maneira de organizar o território e uma relação política. A cidade moderna pauta-se, em primeiro lugar, pela questão da mercantilização do espaço (com a transformação da terra urbana em mercadoria); segundo, pela divisão da sociedade em classes e a organização do trabalho; finalmente, pelo surgimento de um poder centralizado, o Estado. Assim, é na cidade que todas as dinâmicas discutidas acima se manifestam com mais intensidade, muito embora haja as pertinentes discussões sobre a cidade enquanto negação da natureza. Em termos ambientais, as cidades nunca gozaram de uma imagem positiva. Inclusive, constituíram um componente-chave na construção dos tradicionais dualismos que acompanham a relação entre natureza e sociedade (GÓMEZ *et al*, 2009). Contudo, é essencialmente na cidade que a relação entre Estado e outros agentes aparece com mais força na produção social do espaço.

Além da dispersão residencial planejada e idealizada, típica dos modelos urbanos do urbanismo modernista, uma explicação que se pode dar ao fenômeno contemporâneo da dispersão residencial é o domínio daquilo que é privado no planejamento territorial, devido à proximidade entre o mercado privado e o poder público enquanto provedores de serviços básicos. Assim, a lógica do movimento se impõe à lógica do lugar. Para Gómez *et al*, a cidade dispersa deixa de ser cidade (em seu significado tradicional, que pressupõe trocas e relações sociais), passando a ser mera urbanização. O crescimento da forma urbana dispersa é associada, por vários autores, à atual etapa do capitalismo, baseada nos postulados neoliberais no âmbito

econômico, e ao aumento dos valores individualistas no âmbito social (GÓMEZ *et al*, 2009).

Santos (2002) atualiza a Teoria Marxista, ao adicionar ao clássico ciclo “produção-distribuição-troca-consumo” à questão da circulação. O autor propõe que a circulação seja compreendida como um componente de igual importância nessa lógica. A agilidade em todas as relações, no contexto atual, é um componente extremamente importante, vinculado à competitividade, ao lucro e ao sucesso de qualquer transação, e é a partir dessa realidade que Santos propõe os conceitos de fluidez e porosidade. A fluidez física (através de sistemas bem planejados e executados de infraestrutura urbana, por exemplo), a fluidez de informações (através de tecnologias adequadas e atualizadas, por exemplo) e a fluidez política (através de alinhamentos ideológicos, por exemplo) são todos tipos de circulação igualmente importantes para a eficiência das transações urbanas atuais.

Devido ao caráter especializado da circulação e dos demais conceitos referentes às transações e relações sociais discutidos na geografia, essa teoria poderá dar suporte à práxis urbana do objeto de pesquisa em questão. Pode-se agregar ainda o conceito de compressão tempo-espço proposta por Harvey e Sobral (1992), o ideal da ação em tempo real como expressão máxima de poder, de Raffestin (1993), e, finalmente, o arrefecimento da velocidade pelo imperativo da fluidez, colocado por Santos (2002). Na cidade atual, a mobilidade e o acesso são fundamentais, tanto física quanto virtualmente, e não se dá com igual intensidade ou facilidade por todos os grupos sociais. Por isso, a relevância dessa leitura para tratar do espaço urbano de uma cidade como a estudada neste trabalho.

Considerada toda a discussão anterior, vale pontuar que a questão da produção do espaço, quando referente ao urbano, transcende a ideia de produção material conforme compreendida pelos marxistas no referente

às demais mercadorias. Estende-se no sentido da (re)produção das relações sociais e da sua materialização enquanto relações temporais e espaciais, da mesma forma que a discussão sobre circulação apresentada anteriormente transcende o âmbito material. Para Carlos (2011), à especificidade da produção do espaço capitalista, quando analisada em relação à produção de outros bens materiais, soma-se ainda a contraposição entre produção social e apropriação privada. Segundo a autora, a alienação do espaço em relação ao sujeito que o produz é consequência dessa contradição.

Essa alienação estende-se ao direito à reprodução da vida urbana em todas as suas dimensões, manifestando-se através da segregação socioespacial tão identificável nas cidades brasileiras, e mesmo latino-americanas. As desigualdades, manifestadas através da segregação, são consequentes dos processos de expropriação do espaço e ampliados pela lógica da propriedade privada vivida pela sociedade capitalista – tais processos ocorrem, mas existem resistências. As resistências e lutas de classe apontadas pela autora desdobram-se em lutas pelo espaço, ao se realizarem em torno da distribuição espacial da riqueza social gerada pelo produto social do trabalho (CARLOS, 2011).

As políticas e intervenções públicas urbanas envolvem diversos aspectos. Para Rodrigues (2016), uma das questões a se ter em conta é a relação do direito à cidade com o contexto capitalista em que essas cidades estão inseridas. Apesar de todos os cidadãos serem considerados iguais perante a Constituição, muito tem se estudado acerca das injustiças sociais nas cidades brasileiras. No contexto capitalista, e devido às pressões do mercado neoliberal já discutidas anteriormente, nem todas as classes sociais têm, efetivamente, acesso a todos os tipos de infraestrutura urbana (saneamento, pavimentação etc.), ou mesmo a políticas de educação, saúde ou transporte (RODRIGUES, 2016).

As políticas públicas no contexto capitalista são (ou deveriam ser) desenvolvidas com o objetivo de tornar essa disparidade menor, ou seja, a fim de dar acesso à maior parcela possível da população a uma vida digna – ainda que seja impossível, justamente devido ao contexto, garantir igualdade plena na satisfação das necessidades de todas as camadas da população (LEFEBVRE, 2001). No tangente à propriedade da terra urbana, seu valor de troca tem crescentemente suplantado o valor de uso das mesmas, como já discutido, e algumas ações buscando mitigar esse problema têm sido tomadas pelo Estado Brasileiro. A Agenda Habitat 1 foi pioneira nesse sentido, em 1976, ação à qual seguiram determinados artigos do texto da Constituição de 1988, em especial os artigos 182 e 183, em que é cunhado o termo “função social da propriedade” (BRASIL, 1988). A viabilização prática de ações regulamentadas pelo Estado com o objetivo de aumentar o controle do mercado imobiliário surgiu em 2011, com a criação do Estatuto da Cidade e dos Instrumentos Urbanísticos nele previstos, conforme discutido por Villaça (1999) e Ferreira (2005).

Para Rodrigues (2016), as lutas, movimentos sociais e insurgências representam o potencial e a concretização mais frequente da conversão do valor de uso dos espaços urbanos. É no contexto das classes sociais mais carentes que a cidade é efetivamente produzida pelas mãos da população, que, justamente devido à falta de alcance das políticas projetadas por um Estado ineficaz, tem necessidade de se organizar de forma independente para viabilizar sua sobrevivência no contexto urbano.

Nesse contexto, Rodrigues pontua que as ações estatais relacionadas ao suprimento de necessidades básicas da população mais carente – como implantações de redes de infraestrutura e equipamentos urbanos básicos, por exemplo – tendem a ser vistas como “despesas” por uma parte da população, enquanto as ações relacionadas aos anseios das classes dominantes ou às demandas de mercado são frequentemente

propagandeadas e interpretadas como “investimentos” fundamentais para o “progresso” (RODRIGUES, 2016). Nessa dinâmica, também, investimentos como a instalação de redes de infraestruturas em áreas de baixa densidade, por exemplo, ou construção de parques públicos, revitalizações de “embelezamento” e obras viárias que provocam valorização fundiária são bem recebidas pela população. A mercantilização da moradia e de serviços decorrente dessas práticas é discutida por Castells (1983) em sua teoria do consumo coletivo.

Assim, a sociedade compreende as ações do Estado de forma distorcida, e tende a atribuir juízo de valor às intervenções. O juízo de valor atribuído por determinado indivíduo às ações estatais é referente ao seu contexto de classe social, havendo tendências a desconsiderar aspectos negativos de determinadas ações quando há favorecimento do grupo em que esse indivíduo se insere. Lefebvre (2001) descreve esse fenômeno como “campos cegos”, em que o contexto dos grupos sociais interfere na invisibilização, pelos mesmos, de problemas decorrentes das ações que esses grupos consideram benéficas.

Investimentos de caráter de embelezamento, como os descritos acima, se enquadram nessa realidade. Trata-se de intervenções que, ainda que tragam benefícios (potencialmente para toda a população), tendem a intensificar as diferenças sociais. No entanto, nem toda a população percebe que as desigualdades sociais são intensificadas por esse tipo de ação. A gentrificação decorrente das melhorias urbanas realizadas em áreas degradadas é ignorada por boa parte da população, e, frequentemente, pelos gestores. Os mesmos, que em sua maioria estão acostumados às dinâmicas de mercado e compartilham dos interesses das classes hegemônicas, interpretam o aumento do valor da terra urbana como fator positivo, sem atentar para o fato de que há grupos sociais excluídos, expulsos do convívio social, como consequência dessa valorização repentina.

As diferenças fundamentais entre a aceitação das políticas públicas econômicas e sociais têm a ver, portanto, com a forma como são apreendidas pela população. As econômicas têm um caráter mercantil, voltado ao progresso e ao desenvolvimento local, e estão muito claramente ligadas ao funcionalismo e à morfologia da cidade. Soam integradas, efetivas, são perceptíveis pelos cidadãos acostumados às dinâmicas do mercado privado. As políticas sociais frequentemente passam a impressão de ineficazes, assistencialistas, meros paliativos, pois nem toda a população consegue reconhecer o alcance desse tipo de ação, e também devido ao frequente isolamento dessas ações no espaço urbano (RODRIGUES, 2016). Isso se soma ao fato de que as ações do Estado têm alcance limitado, sendo incapazes de solucionar definitivamente todas as diferenças estruturais das cidades capitalistas, sobretudo aquelas voltadas às questões sociais (LEFEBVRE, 1999). Fica clara a falta de compreensão, conhecimento ou preocupação dos cidadãos, muitas vezes alienados em relação ao contexto em que as cidades se encontram e em relação ao papel do Estado, no sentido de controlar ações mercadológicas nocivas a determinados grupos sociais. O Estado, dessa forma, acaba por reforçar situações de segregação, gerando mais diferenciação socioespacial no contexto urbano.

Para Arroyo (2008), a cidade permite e até mesmo pressupõe a convivência de grupos com diferenças culturais, econômicas, ideológicas. No relativo às classes sociais, Arroyo defende que é nos chamados interstícios da cidade que se manifesta o circuito alternativo, as estratégias de sobrevivência daqueles grupos segregados (ARROYO, 2008). Se a cidade formal não é capaz de abrigar todos os grupos e cidadãos, surge a necessidade da informalidade, das estratégias anteriormente mencionadas, a fim de suprir de forma alternativa as demandas existentes e que o Estado não é capaz de prover. A ideia de que existem interstícios na cidade, e de que a cidade formal não ocorre para todos, conforme previsto nas normas e em

tudo que pertence à lógica “oficial” (ou do nível Global, se a partir da leitura de Lefebvre), é especialmente interessante neste trabalho, em que são analisados usos e ocupações regulares e irregulares de espaços não edificáveis ao longo da malha urbana da cidade de Ponta Grossa.

Ainda para a autora, além de diferenças como a oficialidade ou formalidade do espaço em que as trocas comerciais e relacionais acontecem, os atores são mais homogêneos ou diversos de acordo com o circuito econômico; há predomínio de normativas e regras ou de liberdade e cultura; predomina o poder Estatal ou das lutas e da força comunitária para garantir a satisfação das necessidades ou anseios de cada grupo (CARLOS, 1994). A visão da autora, quando posta em perspectiva com os níveis e dimensões de Lefebvre (1999), aponta que nos espaços intersticiais, extraoficiais, improvisados e intransigentes se manifesta efetivamente o nível Privado com maior riqueza, e onde existe autenticidade, cultura e luta de forma genuína, ainda que isso ocorra por necessidade e enquanto estratégia de sobrevivência de comunidades compulsoriamente segregadas.

Carlos (1994) dá foco a questões como essa, fazendo um contraponto entre segregação e urbanidade. Se o espaço contempla lazer, convívio, trocas de experiência e muitos outros usos e significados que transcendem sua configuração enquanto elemento estrutural na definição das cidades, é nesse mesmo espaço que se manifestam e materializam as desigualdades e as lutas de resistência a elas. A respeito da lógica da segregação espacial, a autora descreve um ciclo recorrente em que uma determinada porção espacial da cidade, antes desvalorizada e segregada das dinâmicas urbanas (devido ao baixo alcance da população local a equipamentos, infraestrutura e, portanto, sem possibilidade de exercer o direito à cidade), é objeto de determinada ação, em geral, de uma política pública estatal. Implantadas as benfeitorias necessárias, ganha-se visão e reconhecimento pelos outros habitantes da cidade, havendo, como consequência, maior

competitividade por porções de terra aí localizadas. Tal competitividade leva à valorização fundiária, que conduz à gentrificação, com a expulsão da população original, que irá ocupar novas áreas desvalorizadas e reiniciar o ciclo. Poder-se-ia dizer que a intervenção estatal, direta ou indiretamente, desconfigura as organizações intransigentes (ou intersticiais, ou alternativas), homogeneizando a cidade a partir do momento em que permite o ingresso de certas áreas, até então desvalorizadas, no mercado imobiliário formal (CARLOS, 1994).

Para Rolnik (1988), a segregação é o movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano. Essa separação pode acontecer de forma delimitada fisicamente ou não: territórios acessíveis para apenas uma parte da população, devido ao custo de vivenciar aquele espaço específico, são territórios segregados. Da mesma forma, os são os espaços destinados especificamente à habitação de uma camada social mais pobre, como as ocupações irregulares sem acesso à infraestrutura urbana, ou mesmo os condomínios fechados de luxo, com acesso restrito e controlado (ROLNIK, 1988). Há a segregação compulsória, em que parte da população não tem direito a acessar determinada área urbana por questões que não controla, e há também a autosegregação, em que determinado grupo escolhe estar separado da convivência social em determinados contextos.

Smith (1988) busca espacializar a economia política capitalista, atrelando a ideia de produção do espaço ao mecanismo das escalas, demonstrando o caráter geográfico do desenvolvimento desigual. O autor parte de leituras clássicas do pensamento marxista, que demonstram que o capitalismo se desenvolve conforme a hierarquização das diferenças, pois se manifesta através do aumento das desigualdades. Para Smith, o capitalismo incorpora as diferenças geográficas, tornando-as premissas para seu desenvolvimento – cuja evolução histórica constitui, ao final, uma geografia do capitalismo (SMITH, 1988).

Como ponto relevante para esta pesquisa, coloca-se a lógica do espaço geográfico de Smith, que o considera “produto e premissa da divisão sócio territorial do trabalho” (SMITH, 1988, p. 163). Ou seja, atribui ao espaço a característica de produto, mas também de parte do processo do desenvolvimento da desigualdade. O autor contribui com o que chama diferenciação do espaço geográfico, destacando diversas escalas em que tal diferenciação social ocorre. O desenvolvimento desigual inerente ao capitalismo tem um caráter espacial inegável, especialmente considerando que “a renda do solo é o motor através do qual se produz a diferenciação geográfica do espaço urbano” (I PUJOL, 1987, p. 142). Daí, a relação tão íntima entre o capital e o espaço; aí a comprovação de quão geográfica é a discussão deste trabalho: metodologicamente, a ênfase à escala de aproximação com a comunidade considera o enorme potencial que a escala local tem para a realização de análises de relações socioespaciais urbanas.

1.3 Estado, Políticas Públicas e Mercado

Quando se trata de desenvolvimento social nas cidades, tanto para compreender as desigualdades quanto para discutir estratégias para combatê-las, é necessário aprofundar o debate acerca do Estado e de seu papel no contexto atual das cidades brasileiras. Lojkin (1981) discute a forma de organização das cidades capitalistas e as contradições inerentes ao processo de manutenção do capitalismo, em que uma sociedade hierarquicamente distribuída se espacializa em classes sociais, distribuídas no espaço urbano. Para o autor, as contradições características desse modo de produção ficam mais claras ao se analisar o Estado: por ser responsável pelo desenvolvimento e aplicação de políticas que atingem a sociedade como um todo, ele representa altíssima cota de poder político, ao centralizar a aplicação dessas políticas. O autor volta-se aos textos clássicos marxistas para, através dos conceitos deles provenientes, discutir a

sociedade capitalista, o funcionamento do Estado, o urbano e, integrando todas essas temáticas, a formação do espaço urbano.

Lojkine (1981) demonstra, em seu texto, a enorme carga de poder desse Estado, considerado por ele o maior encarregado da organização da sociedade no espaço, expondo diferentes dimensões da política urbana, defendendo que não apenas políticas públicas complexas, como as atividades cotidianas do fazer urbanístico, interferem na vida da sociedade capitalista e na intensificação das desigualdades a ela inerentes. Ao defender que a intervenção estatal na política urbana vai além das políticas públicas propriamente ditas, por estar presente em quaisquer ações urbanísticas e meramente operacionais do poder público, Lojkine demonstra que em toda e qualquer ação estatal existe maior ou menor grau de interferência na questão da distribuição socioespacial das desigualdades – novamente, a questão do poder materializa-se no espaço enquanto território. O Estado é um agente com vasto alcance e poder. Nem por isso, se desconsidera a presença e importância de outros agentes produtores do espaço – o que aumenta a complexidade das relações sociais (manifestadas espacialmente), e que será discutido no item seguinte, 1.4 Agentes Produtores do Espaço Urbano.

Finalmente, considera-se a discussão realizada a respeito das condições ambientais e de infraestrutura na cidade, levando em conta: 1) a forma como a natureza interfere e interferiu nas dinâmicas de ocupação e expansão urbana; e 2) a forma como o ideário de “natureza” é utilizado na lógica de valorização da cidade, e como isso se reflete na distribuição espacial das classes sociais. Conectando essa discussão àquela apresentada acima, sobre a diferenciação espacial, a segregação, o papel dos diferentes agentes e o contexto neoliberal do mercado imobiliário, pode-se dizer que os parques, praças e espaços livres em geral apresentam condições aos incorporadores de auferirem uma renda diferencial, pois sua imagem –

simulacro da natureza, rara e escassa – passa a ser vendida como parte dos projetos imobiliários. Da mesma forma, é apropriada pelo poder municipal (pelo Estado) para se projetar como um empreendedor que procura atender às necessidades de todos, aumentando o índice de verde na área urbana, melhorando a qualidade de vida (GOMES, 2013).

Como os parques (ou quaisquer investimentos relacionados à infraestrutura, em especial os vultosos, como pavimentação de grandes vias, revitalização de corpos d'água, criação de parques lineares e outros que serão comentados especificamente no caso de Ponta Grossa, na Parte 2 deste trabalho) valorizam a terra e as edificações se seu entorno, mas não são vendidos e comprados no mercado, ou seja, não são objetos de troca direta, não têm um valor de troca mensurável. A terra pública não é comprada e vendida no mercado. A interferência, no caso, é nas imediações. Projetados como obra pública e coletiva, os parques não têm valor de troca em si, mas aumentam o valor de troca das proximidades onde estão instalados (GOMES, 2013, p. 92). Ou seja, o Estado, ainda que tenha argumentos técnicos e justificativas para realizar determinados investimentos, ao realizá-los contribui nas dinâmicas de um mercado imobiliário, que, se estiver atento às demandas das classes sociais mais altas, será beneficiado de tais intervenções. Será possível verificar também na Parte 2 deste trabalho, que trata do caso de Ponta Grossa, o valor de uso sendo refletido enquanto valor de troca, especialmente nas áreas priorizadas pelo mercado imobiliário – acima de tudo, naquelas voltadas às classes sociais mais altas.

Os parques se relacionam ao valor de troca dos espaços que podem ser comprados e vendidos. Entretanto, no discurso oficial, são criados com a finalidade de serem incorporados como valor de uso. Tem sido cada vez mais comum os incorporadores imobiliários criarem valores de uso para determinadas classes sociais, a exemplo dos bairros ajardinados, dos

parques públicos, do sistema de segurança privado etc. Apropriam-se privadamente da produção coletiva para aumentar suas estratégias de ganhos de capital (GOMES, 2013). A intenção do Estado (mesmo quando é legítima) em aumentar a qualidade de vida da população de forma geral, através da oferta de obras de remodelação, requalificação e revitalização urbanas, pode acabar levando à apropriação de determinados espaços por apenas um grupo social específico. Daí, a origem de situações de expulsão populacional e gentrificação, que pode acontecer com ou sem o consentimento do Estado. A gentrificação pode acontecer devido à aproximação entre mercado e Estado, ou simplesmente devido à desconsideração e desconhecimento do segundo em relação às dinâmicas que regem o primeiro.

1.4 Agentes Produtores do Espaço Urbano

Como discutido há pouco, a intervenção do Estado na sociedade civil em qualquer nível é complexa e contraditória. Devido ao contexto capitalista, por mais que tenha o objetivo genuíno de corrigir a natureza desigual do processo privado de desenvolvimento das cidades, a intervenção estatal nunca é suficiente para tanto. Considerando a aproximação do mercado privado aos serviços básicos de satisfação das necessidades coletivas, como colocado anteriormente por Castells (1983), Capel (2013) identifica que o mercado imobiliário tem estreita relação, especificamente, com as atividades da produção habitacional. Faz-se presente a dimensão espacial inerente ao processo de urbanização da cidade, que expressa o modo como os agentes econômicos disputam e participam das dinâmicas de produção e consumo imobiliários.

A força e a presença de outros agentes, e mesmo a relação entre agentes como o mercado imobiliário e o próprio Estado, ficam claras no contexto atual das cidades. Afinal, segundo a lógica neoliberal, a produção da cidade e de seus equipamentos se faz através da privatização do espaço

público, ainda que essa privatização não seja explícita. A submissão de muitos dos espaços públicos aos interesses do grande capital, ou mesmo a apropriação de determinados espaços por apenas um grupo social, já configura submissão dos mesmos à lógica de mercado, de forma que os equipamentos e os serviços urbanos se voltam àqueles que podem pagar, ampliando a exclusão da população mais empobrecida.

A atuação do Estado deixa de “afirmar o desenvolvimento das políticas públicas e obedecer à lógica da inversão de prioridades, visando atender as camadas que mais se pauperizam em decorrência de ajustes estruturais”, supostamente sua função original (GOMES, 2013, p. 81). Adiante, no *Capítulo 5 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*, será possível discutir se, em Ponta Grossa, no tocante às áreas *non aedificandi* em torno de rios e ferrovias, o Estado assume esse papel de controlar, fiscalizar, mitigar e compensar os problemas gerados pelo mercado neoliberal, ou se é costumeiramente aliado do mesmo.

Segundo Capel (1974), um dos primeiros geógrafos a discutir a presença dos agentes modeladores do espaço nas cidades, eles podem ser distribuídos em quatro categorias. A primeira delas engloba os **proprietários dos meios de produção**. Estão consideradas nesse grupo as grandes empresas industriais e de prestação de serviços. As indústrias têm enorme impacto nas dinâmicas urbanas. Há muitos fatores envolvidos na implementação de novas plantas industriais nas cidades, motivo pelo qual o poder público tende a incentivar a sua instalação⁴. Os prestadores de serviços análogos àqueles originalmente executados pelo Estado também se enquadram nessa categoria. Como colocado anteriormente, é criada uma relação de dependência da população, que utiliza os serviços oferecidos por

⁴ Em “Guerra dos Lugares”, Rolnik (2017) traz à tona a situação de competitividade em que as cidades se colocam, a fim de disputar a instalação de grandes empresas devido ao potencial impacto positivo dessa ação para o mercado de trabalho local e o fomento de serviços de apoio nas proximidades.

eles (CASTELLS, 1983). A presença cada vez mais forte desses prestadores de serviços é demandada pelos próprios indivíduos, que se habituariam à satisfação de suas novas necessidades pelo mercado privado; como essa relação de dependência implica em aumento do poder dos prestadores de serviço, trata-se de um agente bastante relevante.

O segundo tipo de agente identificado por Capel (1974) são os **proprietários fundiários**. Nessa categoria, o autor destaca os pequenos proprietários. Conforme já discutido, o valor de troca da terra urbana é evidenciado, em detrimento do valor de uso, por determinadas camadas da população. Os proprietários de pequenas porções de terra, usualmente, entendem o imóvel urbano como um investimento financeiro estável. Capel considera relevante essa categoria de investidor, em muito, por sua presença numerosa. No contexto atual, a terra urbana continua sendo um investimento atrativo, e muitos membros das classes média e alta realizam a conversão do valor de uso pelo valor de troca como forma de assegurar seu patrimônio pessoal. A especulação imobiliária promovida por esses agentes, embora seja individualmente mais tímida que aquela incitada por grandes incorporadores, está espalhada ao longo de toda a cidade, no caso de Ponta Grossa, e é realizada por pessoas que raramente compreendem a dinâmica do mercado de terras, não sendo familiarizadas com aspectos coletivos das propriedades privadas.

Já os **grandes proprietários de terra** compõem a terceira categoria criada por Capel (1974). Para o autor, se confundem com os promotores imobiliários e construtores. É frequente que detentores de grandes extensões de terra urbana (ou rural, com potencial para incorporação ao perímetro urbano), conforme crescem no mercado imobiliário, passem a exercer a construção civil como atividade fim. É o caso de muitas das construtoras mais atuantes no campo dos edifícios de luxo em Ponta Grossa, como será discutido também no capítulo 5.

Finalmente, o autor menciona o **Estado** como agente primordial na modelação do espaço urbano, através da complexidade singular do Poder Público (CAPEL, 1974). Fazem parte dessa categoria organismos públicos de todos os gêneros, pois é a sua caracterização enquanto parte do Estado que os diferencia dos demais tipos de agentes. Souza (1994) traz a ideia de que um mesmo agente pode assumir múltiplos papéis na produção do espaço urbano. Este autor propõe categorizações desses agentes ligeiramente diferentes, da mesma forma que Gottdiener (1997), Corrêa (2014)⁵ e outros autores. No entanto, a categorização proposta por Capel (1974) é bastante adequada aos objetivos desta pesquisa, em que se pretende compreender os diversos espaços urbanos a partir de diferentes agentes, e dos valores, fragilidades e potenciais que cada um deles atribui a esses espaços.

Nota-se a ausência dos movimentos sociais, lutas e insurgências dessa categorização de agentes. É inegável a força potencial dessa população, bem como a sua adequação para a promoção de um cenário menos desigual nas cidades por conta das diversidades culturais relacionadas a esse grupo social (RODRIGUES, 2016), já discutida no item 1.2, “Cidade, Desigualdade e Segregação”. No entanto, na efetivação das dinâmicas urbanas, esse grupo ainda tem sua voz abafada, perante o alcance e o poder dos demais agentes. Ao discutir as dinâmicas específicas de Ponta Grossa, no *Capítulo 4 – A Ambivalência da Proximidade: Rios e Ferrovias, Fragilidades e Aproveitamento de Potenciais*, ficará evidente que os agentes dominantes reprimem as demandas das organizações sociais.

Finalmente, cabe a contribuição de Gottdiener (1997), que reitera que a proximidade entre os agentes dominantes pode ser tamanha a ponto de

⁵ Também a discussão relativa à circulação urbana, trazia por Roberto Lobato Corrêa, em “Posição Geográfica de Cidades” (2004) e em diversos outros textos do autor, é relacionável a este, embora não tenha sido explorada profundamente neste livro.

um grupo seletivo de indivíduos formar uma rede. Em realidades de porte pequeno ou médio, como no caso de Ponta Grossa, os mesmos cidadãos chegam a ocupar papéis de diferentes agentes, de forma a se transcendem os limites do que é privado e do que é público, tornando indistinguíveis esses dois setores. A proximidade do mercado privado ao Estado pode chegar a esse ponto, em que a função de regulador do Estado é neutralizada pelos interesses de “quem compõe” a gestão pública – um cenário preocupante, que pode ser identificado em algumas situações na cidade de Ponta Grossa.

1.5 A Metodologia “Public Space’s Services System”

Colocados os principais pontos da discussão teórica acerca das cidades e da produção social do espaço urbano, pretende-se, neste item, discorrer brevemente sobre a metodologia PSSS, que, como ficará claro ao longo do texto, foi utilizada pela autora para realizar análises de pontos específicos da área urbana de Ponta Grossa, buscando contemplar a questão da produção social do espaço urbano e dos diferentes agentes modeladores do espaço. Trabalho este realizado através da sistematização de dados objetivos e subjetivos em quadros temáticos que apresentam um panorama geral dos espaços relacionados aos estudos de caso desta pesquisa.

Trata-se de um método desenvolvido no âmbito do projeto de pesquisa “Valor de Serviço do Espaço Público como um Sistema Urbano, Uma Metodologia de Avaliação Integrada”. Esse projeto de pesquisa, proposto pela Associação do Instituto Superior Técnico para a Investigação e o Desenvolvimento (IST-ID – Lisboa), e com participação da Universitat de Barcelona (UB), foi iniciado em

Optou-se por discorrer acerca desta metodologia no primeiro capítulo do livro porque entende-se que em pesquisas com diferentes proposições, relacionadas a cidades com portes diversos e características variadas, há aplicabilidade deste método, especialmente por se tratar de uma ferramenta bastante flexível, adaptável a diferentes objetos de estudo.

2014, tendo sua conferência final em outubro de 2018. O PSSS propõe um método para interpretar e avaliar os serviços do espaço público e o valor por ele produzido (BRANDÃO; BRANDÃO, 2018). Através desse método, busca-se evidenciar os problemas, destacar os valores potenciais e integrar diferentes perspectivas dos diversos agentes relacionados a determinado espaço público.

Assim, nas análises dos estudos de caso pontagrossenses, foi utilizado como referência o Guia de Implementação da metodologia PSSS (BRANDÃO; BRANDÃO, 2018). Apesar da metodologia ter sido desenvolvida em âmbito europeu, tem um caráter de adaptabilidade e flexibilidade que a torna viável de aplicar em contextos diferentes daquele em que foi originalmente desenvolvida. Ao longo do período experimental de aplicação desse método, os organizadores realizaram pesquisas-piloto em cidades da América Latina, com realidade semelhante à das cidades brasileiras. É, portanto, uma ferramenta bastante recente, pois trata-se do resultado de pesquisas realizadas nos últimos anos, cujos resultados foram publicados apenas no segundo semestre de 2018. Dessa forma, algumas considerações acerca de sua aplicação devem ser feitas quanto à própria ferramenta PSSS e quanto à sua aplicabilidade para o presente trabalho.

Sobre a decisão de utilizar esta metodologia para um trabalho em um contexto não europeu, cabe comentar que em janeiro e fevereiro de 2018, quando a autora deste trabalho teve contato com os idealizadores da metodologia PSSS, discutiu-se a possibilidade de adaptar os princípios norteadores da ferramenta, a fim de aplicá-la em contextos diferentes daqueles nos quais a mesma fora concebida. Por se tratar de uma ferramenta nova, não existem ainda outras teses de doutorado, no contexto brasileiro, em que a aplicação deste método é proposta. Houve trabalhos de menor duração em que se utilizou a metodologia PSSS na intenção de testar seus limites e possibilidades no contexto latino-americano, mas a autora

encontrou, no presente trabalho, oportunidade de avaliar o alcance do método na realidade das cidades médias brasileiras.

Como já descrito anteriormente, foram identificados limitantes em outros métodos de leitura da realidade, havendo dificuldade em encontrar, nos métodos mais tradicionalmente empregados, opções que fornecessem uma leitura plena e completa da realidade dos remanescentes ferroviários e das margens de rios pontagrossenses. Assim, encarou-se como oportunidade utilizar os quadros de análise e síntese de informações propostos na metodologia PSSS para organizar, ordenar e sistematizar dados subjetivos relacionados aos rios e ferrovias de Ponta Grossa. Absorveu-se, portanto, aquilo que se identificou como frutífero dos produtos propostos pelos desenvolvedores da PSSS, adaptando-se o que foi necessário para que a ferramenta de análise em questão pudesse fornecer, de forma ordenada, mas não limitante, um panorama de determinados aspectos dos entornos de rios e ferrovias da cidade.

A respeito do fundamento teórico que embasa a metodologia PSSS, trata-se de uma abordagem sistêmica, por se tratar de ferramenta que busca levantar dados objetivos acerca de diferentes realidades, com o principal intuito de embasar políticas públicas para os diversos contextos urbanos em que pode ser inserida. Aqui, neste livro, no entanto, como fica claro ao considerar os diversos aspectos levantados pela autora, a abordagem é crítica, de forma que uma simples sistematização de informações não é o suficiente para dar conta de toda a complexidade de interações pessoais identificada no espaço urbano.

A metodologia PSSS foi considerada útil para que se pudesse suprir parte das necessidades desta pesquisa. O foco da análise, tanto na proposta metodológica da PSSS quanto no caso da pesquisa, está nos espaços públicos, o que a torna atrativa e interessante enquanto método de organização de dados e informações a respeito dos espaços públicos também no

contexto brasileiro. No entanto, ela não seria suficiente, da forma como foi concebida, para dar conta da subjetividade de algumas das situações encontradas neste trabalho. Por esse motivo, a autora utiliza uma ferramenta auxiliar: trechos de entrevistas e diálogos com os diversos agentes produtores do espaço urbano, trazidos como complemento aos dados objetivos organizados através da metodologia PSSS, permitem demonstrar determinados comportamentos e acontecimentos identificados pela autora e por ela relacionados ao objeto aqui estudado.

O PSSS foi proposto em um contexto em que os espaços públicos têm sido cada vez mais reconhecidos relativamente às suas várias dimensões físicas, de uso e de significado. Cada vez mais, têm sido feitos investimentos no espaço público, que é visto como um sistema que presta serviços à cidade e aos seus utilizadores, proporcionando benefícios. O objetivo do PSSS é evidenciar **para que** serve o espaço público, e **de que forma** serve os seus utilizadores, tornando mais claro **que valores** ele representa. O método busca, ainda, afastar-se de abordagens baseadas em abstrações, como a estética dos lugares; por exemplo, buscando métodos de avaliação menos subjetivos e mais claros.

Dessa forma, uma das principais finalidades do PSSS é contribuir para a compreensão das dinâmicas de utilização de um determinado espaço público, a fim de detectar conflitos e potencialidades. A metodologia se pretende adaptável, de forma que, conforme o avaliador, ela possa ser aplicada em espaços de variadas dimensões. A lógica do PSSS utiliza-se de quatro principais pontos: o Sistema, o Serviço, os Atores e o Valor. O Sistema é a forma como o espaço público analisado se relaciona com o entorno. O Serviço é referente à finalidade e funcionalidade daquele espaço público. E é conforme os diferentes Atores que os Valores dos espaços públicos são definidos.

Ao iniciar a análise de um espaço público através da metodologia PSSS, leva-se em consideração o contexto urbano. Busca-se identificar e caracterizar o Sistema de que faz parte o espaço público em questão, tendo em mente o que os autores chamam *hardware* – a estrutura – e o *software* – o que lhe dá conteúdo. Os espaços públicos estão organizados de forma sistêmica, sendo as relações entre partes responsáveis por manter o funcionamento da cidade. Para descrever esse Sistema, é necessário levantar os elementos que o estruturam e lhe atribuem conteúdo. E para a organização desses elementos, propõe-se um quadro conceitual, em que o sistema de espaços públicos é formado por componentes (os diversos sistemas), as dinâmicas (ligações internas e externas entre os componentes) e as interações, nominalmente a paisagem, a infraestrutura e a comunicação possíveis dentre esses diversos componentes (figura 2):

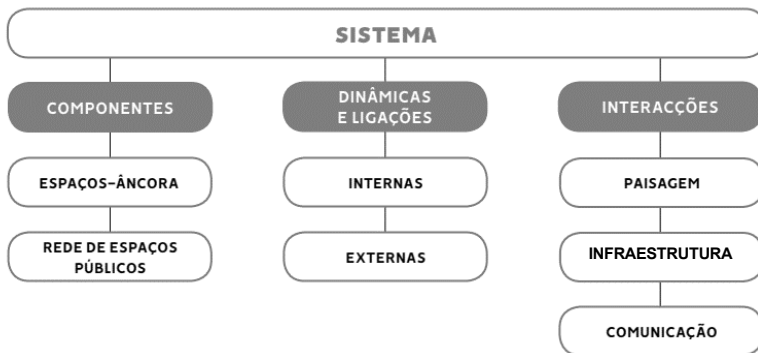


Figura 2 – Quadro conceitual dos componentes e dinâmicas propostos na PSSS (Brandão e Brandão, 2018).

Após a primeira aproximação com o Sistema em que o espaço público em questão está inserido, está previsto que o pesquisador identifique o Serviço daquele espaço – para que o mesmo serve – quem são os Atores e quais os Valores que o espaço em questão pode assumir (para um ou mais grupos de atores). São elencados diferentes tipos de serviços que um espaço pode oferecer. Pode-se identificar serviços de suporte (acesso,

provisão de infraestrutura, acolhimento, regulação ambiental etc.), de interação (função de encontro, de mobilidade, de gestão) ou de referência (função imagética ou cultural/simbólica). Da mesma forma, dentre os Atores, é possível identificar os usuários ou utilizadores (pessoas que vivenciam o espaço, usufruem do mesmo cotidianamente), produtores (especialmente os construtores e participantes dos processos decisórios em relação ao espaço em questão) e os reguladores (vinculados diretamente ao controle e regulação do espaço público, através de atividades de planejamento, fiscalização, gestão etc.). Os Atores podem ser, ainda, públicos, privados ou coletivos, ou seja, associações ou entidades que representam comunidades inteiras.

Para enriquecer este trabalho e a leitura diversa e complexa proposta pela Metodologia PSSS, foram coletadas falas de representantes de diversos segmentos da sociedade. Agentes modeladores do espaço, como o poder executivo e o poder legislativo, os construtores e proprietários de imóveis, os agentes imobiliários, a sociedade organizada e os usuários e moradores dos estudos de caso analisados foram consultados. As entrevistas foram conduzidas a partir de tópicos-guia, com a discussão das percepções de cada um dos grupos entrevistados acerca das dinâmicas urbanas que a autora julgou terem maior relação com cada um dos agentes. Dependendo da atuação do interlocutor, com maior ou menor grau de influência nas dinâmicas urbanas, as entrevistas foram mais ou menos estruturadas, havendo casos em que a população foi consultada informalmente (no intuito de verificar a percepção dos moradores das ocupações irregulares visitadas, por exemplo). Como requisito para a obtenção de falas confiáveis, e a pedido de parte dos entrevistados, que se mostraram pouco à vontade para discutir questões potencialmente controversas, todas as pessoas consultadas foram mantidas em anonimato. A organização das entrevistas e consultas informais consta do **Apêndice B** deste trabalho.

Finalmente, ao tratar dos diferentes Valores que se pode encontrar em um espaço público, a metodologia PSSS se refere a tipos diversos de valores. Valor econômico, de uso, social, ambiental, cultural e de imagem estão dentre as possibilidades existentes nos espaços públicos. Cabe ao pesquisador analisar os espaços a partir de todos os componentes apresentados para que, na fase de síntese das leituras realizadas, seja possível relacionar Serviços, Atores e Valores, a fim de compreender de forma

sistêmica o papel de um determinado espaço público no contexto urbano.

Com essa breve caracterização da metodologia PSSS, fica notório que se trata de um método qualitativo de análise, porém criterioso, a ponto de permitir a organização em matrizes das complexidades e especificidades encontradas nos casos que se pretenda estudar. Nesta pesquisa, a metodologia PSSS foi aplicada em quatro estudos de caso, tendo por objetivo compreender, com maior profundidade, cada uma dessas situações, consideradas relevantes para a cidade de Ponta Grossa.

Capítulo 2

Rios e Ferrovias na Cidade: Meio Ambiente e Infraestrutura

Neste capítulo, pretende-se discutir a relação entre as ocupações urbanas e os dois sistemas enfocados neste trabalho – rios e de ferrovias. O objetivo deste capítulo é identificar pontos comuns e diferenças entre os trechos urbanos de cursos d'água e de linhas férreas no que se refere à relação dos mesmos com o espaço urbano. Para tanto, entende-se o relevo enquanto um elemento fundamental do espaço urbano, estando o mesmo presente como determinante para a localização dos corpos d'água e também como influenciador da posição escolhida para a instalação de redes de infraestrutura urbana (sobretudo de sistema viário, como é o caso das ferrovias).

Assim, os rios e ferrovias urbanas serão abordados pela perspectiva de produção social do espaço urbano, consideradas as discussões apresentadas anteriormente acerca da função dos agentes modeladores do espaço. Portanto, o principal interesse da autora é a leitura desses dois elementos como parte do espaço urbano. Ou seja, não é objetivo deste trabalho discutir de forma aprofundada as características hidrológicas ou geomorfológicas dos rios, assim como não o é discutir a fundo as questões técnicas das redes de transporte ferroviário pela perspectiva da engenharia de tráfego, por exemplo. Compreende-se que rios e ferrovias têm características semelhantes e diversas, em relação à trajetória histórica e em relação às dinâmicas atuais das cidades em que estão presentes.

Parte-se da perspectiva de Lefebvre (2001), abordada no *Capítulo 1 – Produção Social do Espaço Urbano*, segundo a qual a vida urbana, pela sua

definição, compreende mediações originais entre a cidade, o campo e a natureza. Quando se trata da relação cidade-natureza, é intuitivo pensar a respeito de corpos d'água, como costas e rios – elementos naturais. Por outro lado, parques, praças e jardins têm sido presentes nos núcleos urbanos desde o início da urbanização, evocando aspectos como a coletividade, o lazer, a natureza, o poder. Ao longo do tempo, foram se alterando em suas formas e proposições, adquirindo novos contornos e significações em vista das novas dinâmicas das cidades (GOMES, 2013).

Quando se considera que esses parques, praças e jardins projetados artificialmente (muitas vezes de forma totalmente diferente do ecossistema originalmente presente no espaço em questão) também são representações da natureza dentro da cidade, pode-se afirmar que áreas de ferrovias também precisam ser analisadas levando em consideração a questão ambiental – pois tem sido frequente, no urbanismo contemporâneo, que linhas férreas sejam convertidas em parques lineares. Adiante, será discutida a variedade de relações que pode haver entre rio e cidade, e entre ferrovia e cidade. A relação dos cursos d'água com o meio urbano é variável: conforme o curso d'água esteja melhor ou pior conservado; conforme a classe socioeconômica que ocupe suas áreas de entorno; ou conforme esteja visível ou não na paisagem. Da mesma forma: ferrovias ativas ou inativas; trilhos abandonados ou transformados em parques lineares; linhas férreas com alta integração à malha urbana (como nos VLTs¹), como barreiras a essa mesma malha ou sem vestígios presentes na paisagem – em cada uma dessas situações, a relação das ferrovias com o meio urbano varia. Por haver parques e espaços públicos que imitam a natureza, mas existirem também trilhos abandonados que são tomados

¹ Os Veículos Leves sobre Trilhos, uma modalidade de transporte sobre trilhos em que os carros são de pequeno porte, e os trilhos praticamente imperceptíveis, podendo ser instalados em áreas com vegetação rasteira e áreas pavimentadas para o uso de pedestres, por exemplo.

pela vegetação e transformados em espaços residuais em meio à cidade, neste trabalho opta-se por discutir também as ferrovias urbanas considerando a perspectiva ambiental.

A teoria do desenvolvimento desigual de Smith (1988) propõe integrar a geografia à prática política, natureza e espaço. Ao mesmo tempo em que Smith faz o esforço de integrar à teoria marxista a relação com a natureza, há teorias ecológicas que consideram apenas as relações homem-natureza, e não as relações dos homens entre si. Segundo Gomes (2013), é necessário que se tenha em conta “as contradições de classes sociais para compreender a problemática ambiental em sua complexidade, pois os problemas ambientais dizem respeito às formas como o homem em sociedade apropria-se da natureza” (GOMES, 2013, p. 72).

A partir da aproximação das teorias que enfocam as relações humanas às teorias que tratam das relações homem-natureza, faz-se necessário levar em consideração as diferenças entre as expectativas, necessidades e apropriações de determinados espaços por pessoas de diferentes grupos sociais. Da mesma forma, a ação de agentes modeladores do espaço, como o Estado, responsável pelo arcabouço legal e normativo do espaço urbano, está em muitos aspectos relacionada a elementos como os rios e ferrovias, como, por exemplo, através da definição de áreas não edificáveis em torno desses dois elementos lineares.

Com base nisso, discute-se, a seguir, a influência dos rios e das ferrovias na evolução das ocupações e em demais dinâmicas urbanas, articulando, em seguida, os rios e ferrovias com os agentes produtores do espaço urbano, considerando-se o papel do Estado enquanto regulamentador e gestor das áreas de proteção desses elementos e a vinculação do Estado com o mercado imobiliário e com a população.

2.1 Corpos D'água, Ocupação e Expansão Urbana

As relações entre rios e cidades são dinâmicas. Existem processos de interação e vínculos funcionais entre corpos d'água e cidade que permanecem ao longo do tempo; mas, conforme as fases do desenvolvimento urbano, esses processos vão se modificando (PENNING-ROWSELL, 1997). As funções de rios e suas margens vão dos aspectos simbólicos aos estéticos, topoceptivos, bioclimáticos, afetivos e sociológicos. Quando valorizadas e bem tratadas, as margens de rios urbanos tornam-se espaços de convívio social. A fácil identificação desses elementos na malha urbana – o que pode acontecer, também, com as ferrovias e outros elementos – facilita a legibilidade da cidade, por permitir a orientação e a identificação de lugares pelos transeuntes sem a necessidade de ferramentas como placas e mapas. Além de facilitar a legibilidade, a presença de elementos naturais quebra a monotonia da paisagem urbana, contribuindo também para a formação de lugares com identidades específicas, passíveis de apropriação pelas pessoas que as vivenciam (MELLO, 2008).

A compreensão das margens de corpos d'água como *locus* privilegiado para a implantação das cidades – como no caso de cidades à beira-mar ou às margens de rios expressivos – pode ser evidenciada pela toponímia, inclusive no Brasil (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Contudo, a percepção dos rios pelas populações é influenciada pelo papel que os mesmos desempenham na cidade – e de forma geral, no Brasil, os rios urbanos são desvalorizados pela sociedade, muito em razão de decisões urbanísticas cartesianas, que buscam adaptar a natureza aos interesses econômicos, através da proposta de malhas viárias reticuladas e retificação de leitos de rios. É um paradigma urbanístico e de engenharia originário dos princípios higienistas, como será discutido adiante, mas que perdura até hoje no imaginário e nas atuações do poder público. A própria sociedade, com frequência, nega os elementos naturais, dando-lhes as costas em lugar de

valorizá-los pelo seu potencial paisagístico e de regulação natural (ALMEIDA, 2010).

A relação de pertencimento ou alheamento entre cidades e rios não está necessariamente atrelada ao porte dos corpos d'água. No entanto, é característico de cidades mais novas considerá-los entraves para o desenvolvimento urbano, ignorando, canalizando ou mesmo cobrindo-os. De qualquer forma, tanto em cidades antigas quanto nas mais recentes, o crescimento urbano foi responsável pela contaminação, deterioração e desvalorização de corpos d'água, mesmo em situações em que a presença do rio fora determinante para o surgimento dessas cidades (BAPTISTA; CARDOSO, 2013).

Downs e Gregory (2014) organizam cronologicamente, em seis períodos, as relações entre rios e cidades. Desde o processo de sedentarização das populações, os corpos d'água têm sido relevantes para o crescimento e o desenvolvimento das ocupações urbanas, havendo relações entre rios e cidades desde o surgimento das mesmas.

Assim, o **primeiro período** corresponde ao início do processo de sedentarização das populações, entre o 6º e o 5º milênio a.C. No contexto, a localização das pequenas vilas era, invariavelmente, junto aos rios. Estes eram explorados por sistemas de irrigação, que se converteram nas primeiras intervenções humanas no sentido de controlar e sistematizar o acesso à água (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). A relação entre rios e cidades era estritamente funcional, tendo como principais objetivos o consumo da água pela população, seu uso para a higiene, para o desenvolvimento de atividades agrícolas e artesanais e ainda para a realização de comércio ou para a defesa e proteção das cidades. Essas civilizações podem ser denominadas civilizações hidráulicas, devido à grande importância atribuída à água e às numerosas intervenções que desenvolveram, a fim de melhor aproveitar os recursos hídricos, como, por exemplo, os métodos de

drenagem, a construção de diques e desvios dos rios, buscando controlar as cheias e irrigar áreas adjacentes para torná-las viáveis às atividades agrícolas (DOWNS; GREGORY, 2014).

Conforme as ocupações urbanas se desenvolviam, os rios começaram a sofrer com impactos relativos à urbanização. Na **segunda fase**, ainda anterior à Revolução Industrial, foram construídos novos canais e realizadas intervenções mais invasivas, como a dragagem dos canais (DOWNS; GREGORY, 2014). Além dessas intervenções, cargas sanitárias e resíduos de atividades comerciais e manufatureiras passaram a ser lançados nos leitos dos rios.

Conforme seus leitos e margens foram sendo degradados, os rios foram perdendo gradativamente seu papel como elemento marcante da paisagem. Para Penning-Rowsell (1997), os córregos foram demasiadamente explorados. Sem ter-se em conta os custos da ocupação inadequada das áreas fluviais, buscando recolher apenas os benefícios, como a acessibilidade e fertilidade do solo das localidades fluviais, essa exploração acabou acarretando no que o autor chama de “imposto natural” sobre a forma de ocupação realizada (PENNING-ROWSELL, 1997, p. 28).

A estratificação social implicou, desde o início, que as áreas baixas da cidade, próximas às margens dos córregos e sujeitas à instabilidade dos períodos de cheia e seca, fossem ocupadas por classes menos favorecidas. Apesar das condições sanitárias precárias, o acesso direto à água – fosse para consumo, fosse para destino de resíduos – tornava a ocupação das margens atrativa para esse grupo social (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Anguelovski destaca que, no Sul Global, é ainda mais clara a estratificação social no relativo à relação deteriorada entre rios e cidades: as terras das populações marginalizadas tendem a ser desproporcionalmente mais impactadas por cheias e inundações e a sofrerem com a insalubridade das áreas contaminadas (ANGUELOVSKI, 2013). Desde antes da

industrialização global, portanto, é notória a relação entre as disputas de classes sociais e os corpos d'água urbanos.

O **terceiro período** histórico que trata das relações rios-cidades corresponde à Revolução Industrial, no final do século XVIII. Nessa etapa, os sistemas de geração de energia, irrigação, resfriamento e abastecimento de água eram baseados na exploração dos rios, e intensificou-se a execução de obras de desvios, represas e canalizações (DOWNS; GREGORY, 2014). A salubridade deteriorou-se ainda mais, com a utilização dos rios simultaneamente como fontes de abastecimento e como receptores de águas residuais (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Além dos resíduos sólidos e efluentes domésticos e de pequenos comércios, a situação se agravou nessa época devido à utilização dos corpos d'água para a destinação, em larga escala, de resíduos industriais, ainda mais tóxicos e problemáticos, enquanto se intensificava a ocupação desenfreada das margens, tanto por indústrias quanto por populações periféricas.

Essa intensificação nas ocupações e o aumento do uso dos leitos de rios para escoamento de resíduos fez com que, ao final do século XIX e começo do século XX, a **quarta etapa**, definida por Downs e Gregory (2014), fosse caracterizada pela alta demanda de controle de cheias. A frequência das inundações e alagamentos fez com que o modelo de aglomeração urbana vigente se tornasse completamente inviável. No século XIX, com o crescimento da população em situação insalubre, e o consequente aumento das epidemias em toda a Europa, surgiram os preceitos higienistas, que viriam a ser amplamente difundidos no Brasil até o século seguinte. Os sistemas *tout à l'égout* tinham por regra a execução de todas as redes de tubulação de forma subterrânea, incluindo, nessa lógica, a canalização dos rios e córregos (por já estarem, na época, convertidos em esgotos a céu aberto), e essa forma de gerir os corpos d'água levou à

perda progressiva do papel dos rios e córregos na paisagem das cidades (BAPTISTA; CARDOSO, 2013).

No Brasil, essas ideias estavam em sintonia com o ideal positivista dominante na época, e ainda hoje são princípios que continuam a vigorar, ainda que com certas modificações decorrentes do aporte científico e tecnológico aos dos sistemas de saneamento. A eficiência dos princípios higienistas, em termos de saúde pública, é inquestionável, tendo havido significativa redução nas taxas da mortalidade à época, o que permitiu um crescimento intenso na população mundial. As cidades concentravam cada vez mais a população, devido ao contexto industrial ascendente, o que acabou por intensificar os impactos da urbanização sobre o meio natural em geral, particularmente sobre as águas (BAPTISTA; CARDOSO, 2013).

Com o apogeu da industrialização, os negócios cada vez mais passaram a ser realizados no ambiente urbano. No intuito de remodelar as cidades, tornando-as atrativas para os negócios e incentivando a reprodução do capital, surgiu o movimento “*City-Beautiful*” (GOMES, 2013). Esse movimento aconteceu a partir da primeira metade do século XX, e foi através dele que muitas grandes cidades europeias sofreram significativas reformas e atualizações, como passeios públicos e *boulevares* (GOMES, 2013). Os princípios empregados nas obras, que visavam ao embelezamento das cidades e ao resgate bucólico dos ares rurais e campestres, foram bastante reproduzidos ao redor do mundo. No Brasil, cidades importantes da transição do século XIX para o século XX, como o Rio de Janeiro e São Paulo, foram submetidas a mudanças profundas, com a criação de parques, praças e jardins, no período conhecido como *Belle Époque*. Terrenos antes considerados inaproveitáveis, como áreas de várzeas, fundos de vale e áreas junto ao mar, foram aproveitados, sempre com o objetivo de “embelezar a cidade moderna” (GOMES, 2013, p. 67).

Apesar de as intervenções realizadas nesse contexto exaltarem, muitas vezes, as paisagens rurais, reproduzindo-as ou representando-as de forma idealizada através de parques, praças e jardins cuidadosamente projetados, a potencialidade do uso da água em seus múltiplos aspectos foi se perdendo progressivamente nesse contexto (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). As obras, que desconsideravam as dinâmicas naturais dos rios e suas áreas de entorno, tiveram reflexos diretos sobre a qualidade e quantidade dos recursos hídricos disponíveis à época.

A cidade moderna, ao se desenvolver a partir de preceitos racionais e paradigmas da engenharia, não levava em conta as características geoambientais do sítio urbano, ignorando a dinâmica peculiar das bacias hidrográficas ao impor sua própria dinâmica (ALMEIDA, 2010). A fixação por modelos de cidades, com tendências a um urbanismo cartesiano de vias paralelas e perpendiculares requeria modificações significativas do terreno natural. Terraplanagens, aterramentos, cortes de terra e a retificação e canalização dos rios eram amplamente realizados, sendo bem aceitos como forma de interferência humana, buscando o controle do ambiente natural. Essa modificação de condicionantes geoambientais foi responsável por graves perdas (ALMEIDA, 2010).

No entanto, no contexto da época, as políticas públicas eram direcionadas para o saneamento urbano e o embelezamento da cidade, num contexto em que a ciência, a técnica e a organização do trabalho eram vistas como bases para o progresso (ALMEIDA, 2010). As metodologias da engenharia eram tomadas como base para a realização de intervenções urbanas que comumente desconsideravam a situação natural de elementos como os rios e as bacias hidrográficas, mas isso não era questionado, e sim desejável naquele contexto (ALMEIDA, 2010).

Até hoje, no Brasil, a compreensão da ciência enquanto cartesiana ainda é bastante influente no tocante à aceitação por políticas e ações

públicas de cunho positivista e desenvolvimentista. Na própria cidade de Ponta Grossa, como será apresentado adiante, há prevalência de profissionais da engenharia nas ações de planejamento urbano; e obras de infraestrutura urbana são bastante apreciadas pela sociedade, quando em comparação com aquelas de cunho social ou cultural.

A urbanização intensa das cidades brasileiras a partir da década de 1960, marco para a industrialização efetiva em muitas das cidades médias, como é o caso de Ponta Grossa, levou à ocupação clandestina e inadequada de muitos ambientes fluviais naturais, num contexto em que vários desses corpos d'água já foram artificializados através de canalizações e retificações (ALMEIDA, 2010). Em especial, nas metrópoles brasileiras, foi a partir dessa década que se intensificou a presença de migrantes pobres, culminando na proliferação de favelas em situação insalubre, fortemente expostas a riscos de inundação e alagamento. Esse processo se deu inicialmente nas periferias urbanas de grandes metrópoles, expandindo-se, posteriormente, às novas metrópoles e às cidades médias, como no caso de Ponta Grossa.

A partir da segunda metade do século XX, começa a haver ao redor do mundo correntes de pensamento preocupadas com a necessidade de uma gestão conservacionista dos rios. É a **quinta fase**, definida por Downs e Gregory (2014), em que se começa a realizar estudos a fim de mitigar os problemas e restaurar a qualidade das águas e das margens dos rios, que a essa época já se encontravam bastante deteriorados (DOWNS; GREGORY, 2014). A atitude pública frente às localizações fluviais tem mudado, com a descontaminação de vários rios, especialmente aqueles vultosos, nas grandes cidades europeias, nos últimos anos do século XX. Por serem o foco das atividades industriais e econômicas, muitos rios urbanos encontravam-se contaminados e dominados pelas infraestruturas comerciais, não estando abertos e acessíveis ao público. Com a chegada de

tecnologias e investimentos em plantas de tratamentos de resíduos domésticos e industriais, a fim de controlar a contaminação dos rios, iniciou-se uma mudança na relação entre rios e cidades: as cidades atuais normalmente se dirigem aos rios, em uma tentativa de aproveitar as possibilidades de criação de novos espaços, inclusive zonas verdes e arejadas de contemplação e lazer (PENNING-ROWSELL, 1997).

Finalmente, a **sexta fase** definida por Downs e Gregory (2014) compreende a transição do século XX para o século XXI, em que a principal preocupação são os projetos de uso sustentável dos recursos hídricos e a requalificação dos corpos d'água. São desenvolvidas técnicas de planejamento integrado e multidisciplinar para as áreas de entorno dos mananciais, buscando regular novamente os sistemas de rios, muitas vezes completamente desregulados e descaracterizados (DOWNS; GREGORY, 2014). É nessa última fase que se colocam em questão os modelos de urbanização tradicionais, devido aos danos ambientais e socioeconômicos decorrentes dos mesmos. A questão da restauração fluvial passou, nesse contexto, a integrar as pautas de reivindicações da sociedade, as agendas do meio científico e as plataformas e planos governamentais (BAPTISTA; CARDOSO, 2013).

As consequências da gestão inadequada dos recursos hídricos, durante décadas, podem ser divididas em dois casos: as situações em que os corpos d'água foram completamente canalizados, e tiveram seu traçado modificado ou retificado; e os casos em que os rios tiveram suas margens naturais ocupadas sem restrições, transformando-se em esgotos a céu aberto, repletos de resíduos em seus leitos. Na maior parte das vezes em que se identifica o primeiro caso – a canalização e retificação dos leitos –, se refletem as condições da *cidade formal*, ou seja, trata-se de áreas cobertas por infraestrutura urbana, em que comumente se pode identificar canalizações fluviais ladeadas por ruas e avenidas. O segundo caso,

contudo, “representa um cenário mais grave, uma vez que, de forma geral, está associado à ocupação de assentamentos precários, reconhecidos como *a cidade informal*” (BAPTISTA; CARDOSO, 2013, p. 135).

Novamente, séculos depois, é possível identificar que as relações com os rios são diversas, tendo como variável o estrato social da população que vive ao redor do córrego em questão, muito mais do que o porte de tal corpo d’água. Embora se trate de dois problemas ambientais, o segundo é claramente mais complexo, pois representa também um grave problema do ponto de vida social / urbano (PENNING-ROWSELL, 1997).

Atualmente, a canalização dos corpos d’água não é mais considerada uma opção adequada para resolver ameaças de inundação ou reduzir a contaminação fluvial. Tais intervenções são vistas, hoje, como degradantes, pois resumem os corpos d’água a suas funções utilitárias, acabando com as oportunidades de cunho ambiental, social, recreativa, cultural e econômica (MELLO, 2008). Contudo, ainda é possível detectar, em cidades brasileiras como Ponta Grossa, que intervenções com essa característica seguem acontecendo. E nas situações em que se leva em consideração as necessidades dos rios através dessa perspectiva mais atualizada, integral, com frequência se trata de uma preocupação direcionada àqueles corpos d’água apropriados e utilizados pelas elites, expondo novamente as desigualdades sociais relacionadas aos rios urbanos.

Tendo em consideração as diferentes fases da relação entre rios e cidades, fica claro que o Sul Global² apresenta, mesmo nos dias atuais, a permanência de determinados comportamentos e ações considerados superados em teoria. Além disso, a relação da cidade com os corpos d’água varia significativamente conforme o estrato social e o contexto urbano. Para que se possa realizar paralelos entre as situações acima descritas,

² Discute-se mais acerca da relação de (de)colonialidade, entre o Norte e o Sul Global, em Madalozzo e Vilar (2018).

referentes aos rios urbanos, e aquelas relativas às ferrovias urbanas, serão apresentadas, a seguir, as dinâmicas urbanas relacionadas às linhas férreas, para posteriormente trazer para a discussão aspectos comuns e diversos aos dois elementos, rios e ferrovias, em sua relação com a cidade e os agentes modeladores do espaço urbano.

2.2 De Polo a Parada, de Parada a Polo: as Ferrovias e as Dinâmicas Urbanas

Assim como a hidrografia, as redes de infraestrutura urbana (aquelas relacionadas ao transporte e à comunicação, por exemplo) também podem ser lidas como elementos que exerceram e exercem inegável influência na forma como o espaço urbano é produzido. Diferente dos rios, no entanto, as ferrovias e outros elementos antrópicos têm seu surgimento posterior à existência das cidades, e pressupõem a preexistência de algum atrativo urbano destacado para o advento de sua concretização. As redes – de gás, elétricas, de abastecimento de água e saneamento urbano, de comunicação (como a telegráfica e a telefônica), e de transporte ferroviário ou rodoviário – promovem e permitem o traçado da urbanização como a conhecemos (CAPEL, 2011).

Dessa forma, o surgimento dessas redes de infraestrutura, e a forma de implantação que se deu em diferentes cidades do mundo, foi impulsionada por atrativos preexistentes nas localidades em que as mesmas se estabeleceram. Paralelamente, foi a implantação desses sistemas que fez com que muitas localidades se desenvolvessem de forma mais efetiva. É o caso de Ponta Grossa: tratava-se de um polo local de atratividade de pessoas, já relevante devido à sua localização geográfica, tornou-se parada estratégica de comboios ferroviários de alcance internacional e, com o estabelecimento de infraestrutura ferroviária de apoio, devido à sua localização estratégica, evoluiu para um polo regional, e até nacional, com

o passar das décadas³. As estruturas ferroviárias de Ponta Grossa foram implantadas devido à sua localização estratégica, logicamente preexistente; foram responsáveis, no entanto, por reforçar essa característica, dotando o pequeno povoado de outros atrativos que, à época, o alavancaram a uma posição hierarquicamente superior (MADALOZZO, 2015). Tal como os rios, que transformaram espaços em pontos diferenciados e estratégicos para o desenvolvimento urbano, as ferrovias são lidas, neste trabalho, como vetores de dinâmicas urbanas variadas ao longo do tempo.

A promoção de infraestruturas de transporte e comunicação foi fundamental para promover o crescimento e desenvolvimento de aglomerações urbanas. O surgimento e a evolução de muitas dentre as grandes cidades do mundo teve relação com o estabelecimento de algum tipo de rede de infraestrutura. Em países subdesenvolvidos, essa realidade continua bastante presente (ALVAREZ-PALAU, 2016). Para Capel (2011), as redes de transporte ferroviário têm um papel transcendental na configuração do espaço urbano, desde seu aparecimento, há 150 anos, até a atualidade (CAPEL, 2011).

As linhas férreas transformaram a comunicação nas cidades, tornando-as mais eficazes e lhes permitindo interação com áreas longínquas (CAPEL, 2011). A chegada da ferrovia a pequenos povoados produzia uma sensação de pertencimento a um mundo mais amplo; descortinava possibilidades. Chegava, por vezes, a gerar a mitificação de todo o sistema, como relatado no caso de Ponta Grossa (MONASTIRSKY, 1997).

As primeiras linhas férreas tiveram enorme impacto territorial nos meios urbanos. A chegada do trem deu abertura a uma nova forma de cidade expandida, uma cidade móvel e motorizada. Somada a outros

³ É a essa sequência de acontecimentos que remete o nome do item 2.2, “De Polo a Parada, de Parada a Polo: as Ferrovias e as Dinâmicas Urbanas”. **2.2 De Polo a Parada, de Parada a Polo: as Ferrovias e as Dinâmicas Urbanas**

serviços urbanos, as redes de transporte, eletricidade e água, na transição dos séculos XIX e XX, podem ser vistas como uma segunda revolução industrial que impulsionou o crescimento das cidades. Para Capel, a linha férrea foi, por vezes, impulsora e freio do desenvolvimento urbano, tornando-se também barreira, por vezes promovendo a segregação social. A rede ferroviária gerou hierarquia aos lugares, condicionou o mercado imobiliário, e a acessibilidade a ela incidiu diretamente sobre a valorização ou desvalorização de áreas da cidade, tendência essa que se mantém até a atualidade (CAPEL, 2011).

A fim de categorizar a relação entre as linhas férreas e as cidades, é apresentada a proposta de Alvarez-Palau, em que seis etapas cronológicas representam o fenômeno ferroviário através de diferentes momentos. Essa proposta considera a análise realizada em 25 cidades médias catalãs (ALVAREZ-PALAU, 2016). Muito embora a proposta cronológica eurocêntrica se diferencie da realidade do Sul Global, sobretudo a brasileira, em alguns aspectos, é possível identificar marcos temporais comuns ou análogos entre as duas realidades, motivo pelo qual optou-se por apresentar dessa forma as diferentes fases das relações entre rios e ferrovias.

A **primeira etapa** trata da implantação das linhas férreas, em centros urbanos preexistentes, ainda que se tratasse, devido ao contexto temporal, de aglomerações de pequeno porte, mononucleadas e bastante compactas. Já nesse primeiro momento, os gestores se deparavam com duas opções: a implantação da rede em áreas centrais, mais acessíveis, porém mais caras, devido ao custo dos terrenos urbanos consolidados e com maiores impactos para as estruturas preexistentes; ou em áreas periféricas, intervenções estas mais baratas, menos práticas para a população, porém com menos impactos para as edificações já estabelecidas (ALVAREZ-PALAU, 2016). Em Ponta Grossa, como na maior parte dos casos, a implantação das ferrovias se deu nas periferias das ocupações urbanas existentes,

sendo as cidades costumeiramente margeadas pela ferrovia quando de sua implantação.

A implantação das ferrovias modificou o cotidiano da vida nas cidades, alterando o modo de se apreender o tempo, pela rapidez com que, a partir de então, era possível se locomover (PEREIRA, 2004). Modificou a face das cidades, a noção de tempo, pressa, pontualidade: “(...) a ferrovia representava a porta para o desenvolvimento, aproximava o Brasil das nações já desenvolvidas, reduzia as fronteiras” (MADALOZZO, 2015, p. 34).

Após a implantação da infraestrutura ferroviária, ocorre a **segunda etapa** categorizada por Alvarez-Palau (2016), em que a cidade reage à implantação dos trilhos. Com a implantação de ferrovias em áreas periféricas das cidades, os terrenos periurbanos, dispostos entre o centro da cidade e a estação, foram valorizados, dando lugar a novas expansões urbanas. A intensidade de crescimento de cada localidade variou conforme a demografia, condições físicas como, por exemplo, o relevo, e também conforme a estrutura de propriedade de terra de cada uma das cidades. Em todos os casos, boa parte do crescimento e desenvolvimento urbano imediatamente posterior à chegada da linha férrea localizou-se nos terrenos contíguos à ferrovia (ALVAREZ-PALAU, 2016).

No momento histórico em que a ocupação das cidades preencheu todos os espaços disponíveis entre a mancha urbana preexistente e a nova estação, deu-se início a **terceira etapa**, de caráter diverso das duas primeiras: a linha férrea, antes isolada e periférica, tornou-se próxima da malha urbana, limitando o crescimento da cidade e sendo pressionada pela mesma. Ocorreram os primeiros extravasamentos da centralidade urbana para as imediações da estação (ALVAREZ-PALAU, 2016). Em cidades pequenas e médias, como Ponta Grossa, a linha férrea funcionou, até esse momento, como vetor para o espraiamento da cidade, havendo, inclusive, a caracterização de áreas de entorno das estações ferroviárias na

composição de um novo centro urbano, diferente do centro original (MADALOZZO, 2015).

A **quarta etapa** se caracteriza pela ocupação dos primeiros terrenos do outro lado dos trilhos. Normalmente, essas ocupações eram de atividades econômicas de caráter industrial, que pretendiam aproveitar a acessibilidade regional da linha férrea. A mobilidade e acessibilidade urbanas dos moradores da cidade, por outro lado, continuaram condicionadas pelo efeito barreira exercido pelas linhas férreas: apesar do espraiamento da cidade, a linha férrea tornou-se um elemento limitador; simbolicamente, uma barreira que separava as atividades “do lado de lá da linha” das atividades da cidade (ALVAREZ-PALAU, 2016).

Com a facilitação do acesso aos automóveis individuais e a gradual substituição dos trens como modo de transporte preponderante, as relações urbanas e regionais mudaram significativamente. Ainda que o contexto brasileiro seja diferente do espanhol, estando a substituição do referente ferroviário pelo modelo rodoviário intimamente relacionada a um afastamento ideológico dos ideais europeus pelo governo brasileiro da época (FERREIRA, 2005), é fato que em ambos os contextos houve um momento em que foi priorizada a construção de uma grande quantidade de ruas e estradas. Foram construídas passagens transversais com desníveis, reduzindo o efeito barreira e consolidando setores de crescimento do outro lado das vias (ALVAREZ-PALAU, 2016).

No contexto brasileiro, foi com o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo, a partir da segunda metade do século XX, que o investimento no sistema ferroviário foi diminuindo em todo o Brasil, bem como a quantidade de carga e o número de passageiros transportados pelo sistema. Com a redução dos investimentos na ferrovia, o território nacional começou a se organizar de outra forma, mas as instalações relacionadas à ferrovia não desapareceram. Resquícios, como chaminés,

edifícios, vias, cabos, trilhos, sinais de todo tipo, frequentemente abandonados, formaram uma nova paisagem, decadente, porém proveniente da promissora paisagem anterior (VIÑUALES, 2007).

Muitas cidades apresentam dificuldades em lidar com as áreas e edificações que restaram. Em diversos casos, com a redução do uso do trem, a absorção do complexo pela malha urbana crescente pressionou para a transferência da linha para a periferia. Ponta Grossa é um dos municípios que exemplifica essa transmutação física da ferrovia, quando na década de 1980 o tecido urbano passou a pressionar a faixa de domínio da ferrovia (MONASTIRSKY, 2006).

Da mesma forma que a implantação das ferrovias o fizera, décadas antes, a construção de estradas fomentou a expansão das cidades, e o automóvel deu lugar a uma urbanização extensa, que transformou a cidade tradicional, antes centralizada e compacta (CAPEL, 2011). Assim como as linhas férreas, também as rodovias representam, ao mesmo tempo, barreiras que se tenta transpor com passagens em nível, passarelas e túneis, e vetores de uma expansão urbana que cada vez mais torna as cidades espalhadas. Essa nova fase foi marcada pela facilidade de acesso aos veículos automotores a partir dos anos 1940. Como ela acontece de maneira desigual, Capel (2011) identifica que há uma crise iminente no modelo de transporte individual.

De forma concomitante a essa **quinta fase**, em que as ferrovias tornam-se secundárias, com a supremacia do transporte rodoviário, e inclinação à preferência pelos transportes individuais, aparece uma diferença contextual importante entre as ações de países europeus e as ações brasileiras no sentido da promoção da continuidade do fomento ao transporte, sobretudo de passageiros, pelas linhas férreas. Por um lado, no contexto europeu entende-se ser necessária uma mudança de perspectiva, de forma a fortalecer as redes de transporte público pelo bom

funcionamento das cidades e metrópoles (CAPEL, 2011) – o que de fato se efetiva na sexta fase pontuada por Alvarez-Palau (2016). Percebe-se, no entanto, que em cidades brasileiras, como ficará explícito mais adiante ao analisar o caso de Ponta Grossa, a partir dos anos 1980, a pressão pelo desmanche do sistema ferroviário de passageiros em prol dos investimentos no sistema de transporte rodoviário prevaleceu (FERREIRA, 2005). Não houve, como houve na Europa, uma mudança de paradigma a fim de garantir a atualização e consequente permanência do sistema de transporte ferroviário de forma ativa, eficiente e prevalente nas cidades brasileiras.

Na Europa, a **sexta fase** se caracteriza pela implementação de projetos de integração urbana. As soluções urbanísticas adotadas visam, atualmente, a maximizar a integração. Segundo Capel (2011), o sistema de transporte coletivo, desde que seja ágil, é considerado vantajoso por boa parte dos usuários quando comparado ao transporte individual.

A competição dos automóveis com as linhas férreas se consolidou depois da Segunda Guerra Mundial, devido à flexibilidade e baixo custo por não haver necessidade de redes pré-determinadas para circulação desse modal de transporte. No entanto, na Europa, existe uma adaptação do trem à mobilidade urbana moderna, de forma a competir com os automóveis. Na realidade, com a modernização de vias, estações e carros, as redes ferroviárias da Europa competem até mesmo com o transporte aeroviário, e, para Capel, no futuro da cidade, que deverá estar sustentado por redes técnicas, a linha férrea será o meio mais apropriado, sendo o renascimento do transporte público por linhas férreas cada vez mais tecnológicas a melhor opção para dar suporte ao policentrismo da cidade dispersa (CAPEL, 2011).

A realidade específica das cidades brasileiras, sobretudo cidades pequenas e médias, como Ponta Grossa, que descontinuaram seus serviços

de transportes de passageiros sobre trilhos, não contando com sistemas de metrô ou trem com essa finalidade, têm total supremacia do transporte particular sobre o transporte coletivo, considerando que ambos ocorrem sobre a mesma rede de infraestrutura (ruas e estradas). É devido a essa característica das ferrovias brasileiras, em específico, que neste trabalho se incorpora ao sistema de rios urbanos a discussão relativa às ferrovias urbanas. Uma das questões é a existência recorrente, inclusive em outros países, de ferrovias ativas com conflitos relevantes e sérios acerca da ocupação irregular das faixas marginais das linhas férreas, gerando riscos. De forma análoga, a beira das ferrovias, como a beira dos leitos de rios, tem se convertido em um vetor importante de problemas sociais relacionados à habitação e moradia precários em cidades como Ponta Grossa.

A segunda questão diz respeito, mais especificamente, à situação brasileira de governança, experimentada pelos conflitos de posse e responsabilidade fundiária das áreas referentes às faixas de domínio de ferrovias urbanas. Com o desmanche do sistema de transporte ferroviário de passageiros, muitas dessas áreas residuais têm se convertido, tanto na cidade de Ponta Grossa como em outras cidades brasileiras, em espaços ocupados irregularmente. Esses mesmos espaços, após a resolução dos imbróglis legais, ao serem disponibilizados para uso público ou para o mercado privado de terras têm participado de processos de valorização análogos aos vistos em arredores de rios urbanos requalificados. Dessa forma, por identificar a possibilidade de traçar paralelos entre as áreas ocupadas por rios urbanos e aquelas ocupadas por ferrovias urbanas em cidades brasileiras, a seguir serão tratadas temáticas relativas ao Estado e aos demais agentes produtores do espaço urbano, buscando discutir, no âmbito das ações (de tais agentes), os casos de rios e ferrovias urbanas.

2.3 Rios, Ferrovias e a Produção Social do Espaço Urbano

Como discutido anteriormente, pode-se enxergar rios e ferrovias urbanos como dois sistemas análogos, um deles natural, o outro antrópico, mas ambos intimamente relacionados com o relevo, com a evolução urbana e com a distribuição desigual das camadas sociais no espaço. A forma como isso acontece será debatida e exemplificada através do caso da cidade de Ponta Grossa, no *Capítulo 5 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*.

Nesta seção, serão discutidos o rio e a ferrovia enquanto paralelos, considerando que a presença do Estado, a forma como atua em relação às margens de rios e leitos de ferrovias e a relação entre ele e os demais agentes na produção do espaço urbano, é análoga. A presença do Estado enquanto legislador e o arcabouço legal para proteção de ambos os sistemas é semelhante; a gestão de ambos é igualmente complexa, sendo, os dois, palco de dificuldades por parte do Estado e demais órgãos relacionados a essa gestão; as funções atribuídas aos remanescentes de ambos passa pelas mesmas questões de distribuição desigual das classes sociais, gentrificação, valorização e desvalorização de terra; os mesmos agentes e grupos sociais interferem e são interferidos, de forma análoga, por rios e ferrovias em situação de precariedade ou de hipervalorização. A discussão será iniciada a partir da apresentação do arcabouço legal existente no Brasil para tratar de rios e ferrovias urbanos.

A gestão de corpos d'água é influenciada pelo contexto legal e político dos mesmos. É o conjunto de normativas existentes que definirá quais as formas de gestão possíveis para aquele objeto. Da mesma forma, quando se trata de ferrovias, devido à trajetória do sistema ferroviário no Brasil, que passa pela gestão pública, privatizada e por um contexto de redução de investimentos e desmanche parcial, muitos são os dispositivos legais

que se relacionam à gestão das porções do espaço urbano ocupadas por elas.

O caso dos rios é particularmente complexo, quando definem fronteiras políticas. Desde o final do século XX, muitos países adotaram leis baseadas em abordagens ambientalistas, que requerem a gestão dos corpos d'água a fim de responder aos objetivos conservacionistas, além da preocupação com a água enquanto recurso natural e com os sistemas de controle e mitigação de riscos de desastres naturais (DOWNS; GREGORY, 2014).

O Código Florestal de 1934, através do Decreto nº 23.793, já tratava das Unidades de Conservação (UCs). As áreas vegetadas no entorno de corpos d'água eram então chamadas “florestas protetoras”, com funções de conservação do regime das águas, prevenção contra a erosão e outras. Com o Código Florestal de 1965 (BRASIL, 1965), foram estabelecidas as Áreas de Preservação Permanente. As APPs tinham por objetivo principal proteger e preservar os recursos hídricos, a paisagem e a biodiversidade.

Foi a Lei de Parcelamento do Solo, nº 6766/1979, que estabeleceu que ao longo das

“águas correntes e dormentes e faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa *non aedificandi* de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências de legislação específica” (BRASIL, 1979).

Como é perceptível pelo texto da lei, esse é o ponto em que corpos d'água, ferrovias e mesmo outras redes de infraestrutura podem ser interpretados legalmente de forma análoga, e, adiante, será possível discutir situações derivadas desses dispositivos legais e da forma de apropriação de áreas descritas como “não edificáveis” por diferentes grupos sociais e agentes modeladores do espaço.

Ainda tratando do arcabouço legal especificamente relacionado aos corpos d'água, foi apenas através da Lei nº 9985, de 18 de julho de 2000 (BRASIL, 2000) que as Unidades de Conservação definidas anteriormente passaram a ser institucionalmente consideradas como sistema, através da regulamentação do artigo nº 225 da Constituição Federal. No contexto da criação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, de acordo com a lei, “o parque nacional, de posse e domínio público, criado mediante ato do poder público, tem o objetivo de preservar a natureza, permitindo apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, pois integra o grupo das Unidades de Proteção Integral” (GOMES, 2013, p. 75). É do Poder Público, segundo a Constituição (BRASIL, 1988), o dever de definir os espaços a serem especialmente protegidos por questões ambientais, sendo, portanto, realizada pelos gestores a delimitação das áreas públicas ou privadas sobre as quais incidem esses dispositivos. Nesse contexto, muitos dos trechos urbanos de rios, embora localizados em áreas tipicamente ocupadas pela mancha urbana, ao terem definidas suas margens como áreas *non aedificandi*, tornam-se desinteressantes ou inviáveis para o mercado de terras, ficando em grande parte sob posse e propriedade do poder público.

Na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente em Estocolmo (1972) e na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CUNMAD), ocorrida em 1992, no Rio de Janeiro, também se tratou direta e indiretamente das relações entre cidades e rios. Na última, foi lançada a Agenda 21, um plano de ação firmado internacionalmente de forma pública e participativa com o objetivo de promover um novo padrão de desenvolvimento para o Século XXI, mais sustentável e igualitário. Esse foi um importante marco em que a premissa do desenvolvimento sustentável entrou em voga, junto à necessidade de erradicação da pobreza como forma de proteção ao meio ambiente – ambas temáticas diretamente relacionadas à gestão dos rios urbanos.

Segundo a recomendação da Agenda 21, que tem direcionado políticas públicas em relação aos parques, bosques e outros espaços livres de edificação nas cidades brasileiras, os mesmos devem ter como função a promoção do lazer para a população, ao mesmo tempo em que atuam como áreas de arborização, necessárias aos espaços urbanos. Não ficam definidos, no entanto, como devem ser concebidos e para que públicos devem estar destinados os espaços arborizados, não entrando no mérito de discutir como a criação desses espaços “requer a compreensão das necessidades de grupos socialmente distintos que se apropriam de diferentes maneiras dos equipamentos públicos existentes no espaço urbano” (GOMES, 2013, p. 78). No contexto da composição da Agenda 21, os gestores tornam-se sensíveis à temática ambiental e ao discurso conservacionista em voga, sendo mais pressionados a cumprir com as disposições relacionadas à questão ambiental que a mitigar os problemas sociais, ainda que relacionados aos anteriores.

É no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) que essa questão começa a ser melhor delimitada legalmente, quando o equilíbrio ambiental se torna um dos parâmetros para que se considere cumprida a função social das áreas de propriedade pública. Tanto o equilíbrio ambiental quanto a função social efetiva das áreas públicas dependem da gestão participativa e socialmente justa de áreas conflituosas, como as beiras de rios (e também de ferrovias, como será apontado adiante), e é a partir da publicação do Estatuto da Cidade que agentes como as instituições, a sociedade organizada e outras entidades passam a cobrar o poder público mais vigorosamente acerca das estratégias de gestão desse tipo de espaço público.

O marco legal mais recente que trata das áreas de preservação é o Novo Código Florestal (BRASIL, 2012), que define que uma Área de Preservação Permanente é aquela “protegida, coberta ou não por vegetação

nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas” (art. 3º, II). É também no Novo Código Florestal que são estabelecidas novas dimensões para as faixas marginais dos cursos d’água, sendo que agora as mesmas são estabelecidas em razão de sua largura. É definido ainda, nesse momento, que esses espaços serão considerados APPs tanto em situações urbanas quanto rurais, sendo sempre regidos pela legislação federal. No que tange aos dispositivos legais relacionados às ferrovias, cabe comentar que boa parte das ferrovias brasileiras estão confrontadas com terrenos de propriedade particular, o que faz com que, assim como acontece com os rios, sejam muitas vezes desrespeitados os limites de faixas *non aedificandi* também nos casos de ferrovias.

Antes ainda da Lei de Parcelamento do Solo Urbano (BRASIL, 1979), já discutida anteriormente, foi definida em 1963, através do Decreto Municipal nº 2089 (CÂMARA, 1963), uma faixa mínima para circulação de trens, com 6 metros de largura a partir do trilho exterior. Segundo o texto do decreto, a faixa de segurança visa a impedir de expor a riscos quaisquer terceiros, tendo o órgão concessionário o direito e o dever de cercar a faixa ocupada pelas linhas a fim de evitar ocupações irregulares dentro da margem de segurança.

O contexto em que esse decreto foi publicado era de gestão dos sistemas de ferrovias brasileiras integralmente por concessões a empresas privadas. Dessa forma, em 1963, são definidas as faixas de segurança descritas há pouco, com 6 metros de largura para cada lado dos trilhos, sendo as mesmas consideradas Bens Públicos, ou seja, de propriedade federal. Já as faixas *non aedificandi*, não edificáveis ou faixas de domínio das ferrovias, descritas na Lei nº 6766/1979 (BRASIL, 1979), são limitações administrativas, ou seja, uma intervenção do Estado sobre a propriedade

privada das terras cortadas por ferrovias, não havendo, nesse caso, mudança da posse de terra das faixas de 15 metros para cada lado das linhas férreas. Assim, a faixa de domínio como um todo é responsabilidade da União, e em toda ela há restrição para a edificação de estruturas permanentes, mas a posse das terras só é pública dentro da faixa de segurança de 6 metros de largura para cada lado dos trilhos.

Essa situação faz com que existam diversos conflitos de governança: a faixa de segurança, sendo bem público, não está sujeita a processos de usucapião, não podendo, portanto, haver concessão de uso da terra a eventuais ocupantes da faixa imediatamente mais próxima aos trilhos. Por outro lado, essa mesma faixa foi concedida, e sobre ela incidem direito e dever de manutenção, incluindo de vedação por cercas, e dever de garantir a segurança, através da limpeza e manutenção dos trilhos, pelas empresas concessionárias que realizam o transporte de passageiros e cargas sobre trilhos. Por outro lado, sobre a faixa que vai dos 6 aos 15 metros de cada lado dos trilhos, considerada apenas faixa de domínio, e não faixa de segurança, não incide a característica de bem público, estando ela sujeita a processos de usucapião. De qualquer forma, prevalece o impedimento à edificação, ainda que a posse possa vir a ser privada.

O imbróglgio decorrente do fato de que existem, hoje, diversas faixas com gestão dividida entre o poder público (federal) e as concessionárias privadas, cortando terrenos ora públicos (municipais) ora também privados, é agravado pelo fato de que há muitos trechos de ferrovias recém-desativados ou em vias de desativação. A seguinte situação é recorrente: em determinados trechos, a concessionária deixa de cumprir seu dever legal de manutenção e cercamento das faixas de segurança, por não estarem sendo utilizadas; ao mesmo tempo, as faixas de domínio vão sendo ocupadas por pessoas em situações precárias, que passam a construir edificações de forma irregular; eventualmente, essas edificações irregulares se

alastram para a faixa de segurança das vias. O poder público municipal, responsável pela gestão e solução dos problemas relativos à habitação, procura realocar as famílias, removendo as ocupações irregulares. Não pode, no entanto, realizar obras de urbanização, regularização fundiária ou quaisquer investimentos nas faixas de segurança: como se trata de área federal concedida a um ente privado, não é de competência municipal a desapropriação dessa área para a efetivação de tais investimentos. Essa dinâmica está presente em Ponta Grossa, e será discutida no *Capítulo 4 – A Ambivalência da Proximidade: Rios e Ferrovias, Fragilidades e Aproveitamentos de Potenciais*.

No próprio texto da Constituição, é estabelecido o princípio de Função Social da Propriedade Urbana, que relativiza o direito à propriedade. Esse princípio é reforçado posteriormente, na redação do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988). Assim, o poder público tem autonomia para condicionar o exercício do direito à propriedade à exigência do bem estar social. Nesse contexto, para garantir o cumprimento da função social da propriedade, que visa ao bem coletivo, pode-se suprimir determinados direitos individuais. A limitação administrativa que tal ato representa não almeja a pretensão de realizar obras ou serviços, mas sim a de regular a essência da função social da propriedade em prol da coletividade. Por esse motivo, nos casos em que as linhas férreas cruzam terrenos privados, as ocupações irregulares das faixas de domínio poderiam ser regularizadas através de processos como a usucapião, por exemplo (em imóveis urbanos, regulamentada através do Estatuto da Cidade). Mas limitar o avanço das ocupações, irregulares ou regularizadas, por sobre o terreno público federal é complexo. Não há condições de garantir que novas ocupações aconteçam, visto que o poder público municipal é impossibilitado de desapropriar áreas de posse federal ou ainda de implantar redes de

infraestrutura ou quaisquer ações que caracterizem investimento municipal em áreas que não pertencem ao município. Especialmente em casos nos quais a concessão continua vigente: por haver parte dos trechos concedidos ainda em atividade e parte com linhas desativadas, essa situação é bastante complexa.

Enquanto o modelo de gestão das ferrovias não propicia a resolução desse problema, as ocupações irregulares e usos inadequados dessas áreas permanecem e se multiplicam. Se, no entanto, a concessão for finalizada, o município conseguir a posse da área antes da propriedade federal e optar pela venda do referido terreno, outras dinâmicas podem acontecer. Em áreas consolidadas, a súbita oferta de um terreno novo, infraestruturado, no mercado de terras acarreta grandes modificações na dinâmica urbana local, como será exemplificado no item 4.2, “Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados”.

Se é notória, em contextos urbanos, a permanência de ocupações irregulares em faixas *non aedificandi* de ferrovias ativas e inativas, a mesma coisa acontece no entorno de corpos d’água. Apesar de haver, desde 1979, com a Lei de Parcelamento do Solo Urbano (BRASIL, 1979), restrições legais quanto à edificação em áreas marginais de rios e de ferrovias – restrições essas atualizadas e novamente parametrizadas em 2012, pelo Novo Código Florestal (BRASIL, 2012), e por eventuais decretos que determinam faixas de proteção mais largas em situações específicas –, partes consideráveis das cidades brasileiras foram construídas ao longo das últimas décadas sobre faixas que deveriam ter sido reservadas para a manutenção do adequado ambiente ecológico urbano. São situações de dois gêneros: existem ocupações regulares, normatizadas segundo o que se permitia, na época, pelos gestores municipais, acerca da edificação sobre margens anterior à definição das mesmas enquanto não edificáveis. São intensas e muito mais numerosas, por outro lado, as ocupações

posteriores aos dispositivos legais que, teoricamente, impedem a edificação. Essas últimas estão normalmente relacionadas a classes sociais que, sem possibilidade de acessar o mercado formal de terras, ocupam irregularmente essas áreas. Há, contudo, situações em que proprietários de terras às margens de leitos desrespeitam a legislação e executam obras de forma irregular, desafiando a capacidade ou mesmo o rigor da fiscalização do poder público municipal.

Em áreas em que já se perdeu a função ambiental da faixa *non aedificandi*, assim como naquelas de ferrovias já inativas, é necessária uma interpretação sistêmica, através de uma análise interdisciplinar. Não faz sentido proibir a edificação em áreas em que a função ecológica comprovadamente já não existe mais, como é o caso de áreas em que os rios foram canalizados e as margens ocupadas com edificações antes mesmo da definição de APPs pelas leis. Nesses casos, tanto em APPs descaracterizadas e irreversíveis quanto em linhas férreas desativadas, o Estatuto da Cidade oferece dispositivos legais que priorizam a garantia do direito fundamental à moradia, através do direito à regularização fundiária e à urbanização das áreas ocupadas. No que concerne aos corpos d'água, antes regidos apenas pelos Códigos Florestais, a Resolução CONAMA nº 369/2006 (CONAMA, 2006), que trata da regularização fundiária sustentável de área urbana, flexibiliza o anterior impedimento de realizar regularizações fundiárias em áreas de APPs. Os municípios hoje têm mais autonomia legal para licenciar sobre áreas de APPs, mas a melhor solução deve ser discutida em âmbito interdisciplinar, pois se trata de questões complexas, tendo em vista que buscam o menor prejuízo ambiental e social para cada caso.

Contudo, uma grande dificuldade na realidade da gestão urbana municipal é que a questão ambiental e a questão urbana frequentemente são analisadas de forma isolada. Para proteger ao mesmo tempo os recursos ambientais e a qualidade de vida, é importante integrar esses dois

aspectos, num contexto de gestão participativa (MELLO, 2008). Enquanto a visão estritamente ambientalista tende a considerar somente os aspectos ambientais na gestão dos corpos d'água, de forma alheia às particularidades do meio urbano, a visão estritamente urbanística apresenta como imposição a ação do homem, à revelia das condicionantes da natureza. De forma análoga, as questões relativas a potenciais desapropriações, realocações, regularizações ou eliminações de favelas à beira de linhas férreas devem ser amplamente discutidas, e as decisões tomadas considerando os diversos aspectos do direito à cidade e à propriedade.

2.4 O Estado e Outros Agentes: Marketing Verde, Gentrificação, Mercado Imobiliário e Resistências

O desenvolvimento de políticas públicas e privadas, em muitas cidades, tem sido pautado no ideário ecológico. A materialização do ideal de “retorno à natureza”, muito em voga devido ao contexto de conscientização ambiental presente na atualidade, por vezes acaba se convertendo em estratégia política para a projeção dos gestores e/ou em veículo facilitador para a reprodução ampliada do capital no espaço urbano (GOMES, 2013). Esse ideário é elitista, pois, muito embora o problema ambiental seja inquestionável e atinja a todos os segmentos da sociedade, o discurso da qualidade de vida e da redução de impactos tem sido amplamente utilizado para difundir a imagem da cidade. No entanto, “junto às noções de ‘boa governança’ e de ‘eficiência ecoambiental’ da cidade-modelo, têm-se a segmentação e a fragmentação de seu território, evidenciando as desigualdades socioeconômicas”, como colocado por Gomes (2013, p. 103).

Ações visando ao resgate da ideia de natureza dentro da cidade têm proposto projetos de parques, praças, bulevares e jardins que não necessariamente têm uma função ambiental clara, nem são ecologicamente adequados ao ecossistema original da localidade. Muitas vezes, trata-se de projetos de embelezamento, que estão de acordo com as expectativas das

classes sociais mais altas, que valorizam a melhora da qualidade de vida através da acessibilidade a recintos com arborização intensa, espaço para a prática de atividades físicas e de lazer ao ar livre, contemplação e permanência, independentemente se aquele recinto é natural ou projetado. Esse ideário é elitista e típico dos habitantes da cidade formal. De modo contrário, a população de classes de renda inferior, que circulam e vivem na cidade informal (informalidade econômica, de moradia, infraestrutura urbana etc.) tem preocupações mais urgentes, a fim de viabilizar sua sobrevivência no contexto de inacessibilidade em que se encontram, não sendo, portanto, tão diretamente tocadas por discursos do “*marketing verde*”. Ironicamente, como defendido anteriormente neste trabalho, é

Como coloca Gomes,

“o grande apelo “ambiental” vivenciado ao longo da segunda metade do século XX se reporta, entre outros, ao aumento da qualidade de vida nas cidades. Este apelo, intensificado pela deterioração do meio físico, poluição excessiva dos rios, do ar, redução dramática da cobertura vegetal, etc., está ligado também às ideias, noções de conservação ambiental como um dos pressupostos do desenvolvimento sustentável. A criação e implantação de parques, em muitas cidades, se relacionam ao conjunto de diretrizes imposto, em um período correspondente à ampliação do discurso ambiental, em especial de 1970 em diante, com a realização das grandes conferências das Nações Unidas sobre meio ambiente” (GOMES, 2013, p. 68).

justamente essa a camada populacional mais diretamente relacionada aos corpos d’água e áreas de fragilidade ambiental, por sua presença frequente em espaços que não deveriam ser ocupados.

Por serem condição e parte do processo de (re)produção do espaço enquanto mercadoria, as riquezas naturais entram em foco, no contexto neoliberalista enquanto política econômica vigente. Sobre as mesmas, são articulados discursos que ocultam e modulam a compreensão do espaço pela sociedade.

Apesar de ser inquestionável que a preservação dos recursos naturais no contexto urbano melhora significativamente diversos aspectos da vida na cidade, surgem dificuldades de cunho político e financeiro para

viabilização das intervenções de recuperação e readequação de áreas ambientalmente frágeis. Como discutido no item 1.3, “Estado, Políticas Públicas e Mercado”, a aceitação de políticas de desenvolvimento econômico tende a ser facilitada em detrimento de políticas de cunho estritamente ambiental ou social. Restrições orçamentárias e o imediatismo de algumas políticas públicas podem levar à não consideração da devida importância do viés ambiental (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). É frequente que as análises custo-benefício adotadas para políticas públicas sejam insuficientes e simplistas para a compreensão das necessidades, ganhos e implicações em situações relativas a áreas ambientalmente relevantes. Por esse motivo, nem sempre se viabiliza a realização de obras ambientalmente satisfatórias. Como no Brasil as questões hídricas, urbanas e de saneamento são tratadas por órgãos independentes, é comum que as políticas setoriais sejam desarticuladas da totalidade do contexto urbano (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Essa afirmação se comprova no caso de Ponta Grossa, em que existe pouca relação entre propostas, projetos e obras dos diferentes órgãos gestores.

A gestão do território, principalmente no que se refere ao controle do uso e da ocupação do solo, tem muito a ver com o gerenciamento dos recursos hídricos. Em muitas situações, corpos d’água são utilizados como fronteiras políticas, seja em delimitações de bairros ou mesmo como divisas entre cidades ou estados (GOMES, 2013). Esse fato dificulta a gestão através das bacias hidrográficas. As localizações fluviais, no entanto, representam importantes potencialidades às cidades (PENNING-ROWSELL, 1997). Assim como as faixas ao redor de linhas férreas desativadas, as margens de rios podem funcionar como vetores para o desenvolvimento comercial e residencial, como para a implantação de redes de transporte urbano e de sistemas de parques lineares, aliando soluções ambientalmente responsáveis às demandas por lazer e contemplação.

Segundo Gomes, os parques têm possibilidade de ofertar recreação e lazer a grupos sociais que normalmente não dispõem de alternativas desse gênero, pela falta de acessibilidade a esse tipo de equipamento ou por não as considerarem prioritárias frente às muitas outras necessidades mais urgentes. São lugares potenciais no sentido da utilização democrática do espaço público, em paralelo às possibilidades de uso para a drenagem urbana, ventilação e melhora da qualidade do ar, além do desenvolvimento de práticas de educação ambiental (GOMES, 2013).

Grandes avenidas arborizadas, costas beira-mar turísticas, e mesmo condomínios residenciais de luxo são influenciados pelo discurso do “ecologicamente correto”, mesmo que a gestão urbana de forma geral não esteja de fato alinhada aos princípios da sustentabilidade. Como colocado por Baptista e Cardoso, “das intervenções em rios presentes nas agendas governamentais e no setor privado, muitas visam à simples expansão urbana e das atividades econômicas” (BAPTISTA; CARDOSO, 2013, p. 137). Os rios só são considerados positivos para as cidades enquanto proporcionem e contribuam para a produção e acumulação de capital, ou que incrementem a qualidade da vida urbana, sendo que esses dois aspectos estão inter-relacionados, ou seja, a população beneficiada pelo aumento da qualidade de vida urbana frequentemente é a mesma que produz ou acumula capital a partir da exploração ou recuperação desses recursos naturais (PENNING-ROWSELL, 1997).

A expectativa das classes mais altas em relação à melhora da qualidade ambiental do espaço urbano muitas vezes permeia a cidade de forma parcial. Há partes da cidade que a elite não vivencia com frequência – bairros ocupados por classes de menor renda, córregos escondidos em meio a grandes áreas habitadas, ocupações distantes dos centros econômicos da cidade. No caso de Ponta Grossa, como será descrito no capítulo 4, as áreas mais degradadas da cidade são pouco acessíveis, inclusive visualmente,

pelas camadas que se restringem à cidade “formal”. O circuito inferior da economia urbana localiza-se espacialmente de forma que se invisibiliza ainda mais para as camadas de maior renda, e até mesmo para os gestores públicos, que por esse motivo tendem a ignorar os problemas e as realidades dessa população em específico.

Quando não são de interesse do mercado imobiliário, áreas marginais aos corpos d’água frequentemente são comprometidas por resíduos sólidos e esgoto, sendo ocupadas irregularmente da mesma forma que outras áreas proibidas, como beiras de ferrovias, rodovias e redes de infraestrutura. As classes de baixa renda são constantemente culpabilizadas pela deterioração das áreas que ocupam, sendo apontadas como responsáveis pela situação de degradação sem considerar os motivos pelos quais elas vieram a se estabelecer naquele local e daquela forma.

Já quando essas margens de rios estão presentes em áreas valorizadas pelo mercado, todas as ações são permitidas (MARICATO, 2001). É possível encontrar edificações de todos os tipos – comerciais, industriais, residenciais – destinando incorretamente seus dejetos e efluentes. Muitas áreas são exploradas por seu potencial ambiental, e mesmo que não se trate de intervenções ecologicamente responsáveis ou corretas, as ideias de preservação, conservação e valorização da natureza são utilizadas como *marketing* por construtoras e incorporadoras que vendem não apenas um imóvel, mas um novo estilo de vida (MARICATO, 2001). Com frequência, essas ações fazem parte de um processo que torna alguns grupos sociais, já historicamente em desvantagem (como as classes sociais de menor renda e grupos minoritários), mais vulneráveis e sujeitos ao deslocamento de suas habitações como resultado dos investimentos feitos. O caminho pelo qual obras de requalificação tornam-se vetores de deslocamento populacional chama-se **gentrificação**.

Dentro dessa realidade, nas últimas décadas identifica-se o espectro da gentrificação verde – quando a gentrificação é relacionada à requalificação de áreas ambientalmente relevantes ou à proposta de equipamentos percebidos como naturais pela população, entrando nessa categoria os parques e áreas vegetadas em geral. Anguelovski *et al* identificam que, conforme as cidades implementam agendas ecológicas, não necessariamente a distribuição das intervenções de requalificação de áreas verdes se torna mais equitativa (ANGUELOVSKI *et al*, 2018). Pelo contrário – a infraestrutura verde serve como catalisador para a gentrificação, sendo esse processo escondido e facilitado pelo contexto sustentável. A quantidade, tamanho e qualidade dos espaços verdes oferecidos tornam os bairros e localidades mais atrativos e desejáveis para o mercado imobiliário, favorecendo o deslocamento de grupos minoritários em direção a áreas indesejadas – frequentemente menos verdes (ANGUELOVSKI *et al*, 2018).

O discurso do desenvolvimento sustentável dissemina a ideia de que parques ecológicos e áreas de preservação são importantes espaços da conservação da biodiversidade, tanto por documentos oficiais, como a Agenda 21, quanto por gestores nacionais, estaduais e municipais, adeptos da “onda ecológica” (GOMES, 2013, p. 72-73). No entanto, a criação de áreas sem função efetivamente ecológica é acompanhada por um discurso ilusório, que faz com que esses espaços sejam vistos como importantes para toda a cidade. Difunde-se que estes equipamentos “contribuem para a proteção da fauna e flora, são importantes para o aumento dos índices de áreas verdes, além de estarem voltados ao uso das massas e, consequentemente, à melhoria das condições de vida do homem urbano, independentemente de sua classe social” (GOMES, 2013, p. 72-73). A população que ocupa irregularmente as áreas de preservação é culpabilizada pela destruição dessas áreas, da mesma forma que, em nível internacional, os países centrais atribuem ao crescimento populacional dos países mais

pobres a culpa pelos problemas ambientais. São omitidos, em diversas escalas (da local à internacional), os maiores responsáveis pela destruição de recursos – grandes indústrias, latifundiários e incorporadores imobiliários inescrupulosos, quando estes deixam de lado a preocupação efetiva com a compensação e mitigação dos danos causados com seus empreendimentos.

O conceito de justiça ambiental conecta-se a outras demandas mais amplas das cidades. Esse conceito leva em consideração o direito à cidade, onde é premissa básica a participação dos cidadãos na produção cotidiana da cidade. Através de suas ações de moradia, uso e cumprimento de seus deveres enquanto cidadãos, tornam-se ativos, inclusive na tomada de decisões com potencial influência nas relações socioespaciais (ANGUELOVSKI, 2013). As abordagens mais recentes que tratam da justiça à cidade consideram os aspectos econômico e ambiental, afinal os residentes lutam contra a privatização de espaços comunitários e demandam o seu direito à propriedade urbana. Essa

As injustiças socioespaciais identificadas na cidade, de forma geral, se originam da falta de reconhecimento de identidades e diferenças entre grupos e indivíduos, e da falta de atenção ao contexto social em que essa distribuição injusta acontece. Consideradas as dinâmicas descritas anteriormente, faz-se necessário que o Estado atue em busca da justiça espacial, trabalhando para a melhora da qualidade de vida para todos os cidadãos. A busca pelo aumento da qualidade ambiental e pela melhora do acesso aos bens ambientais por residentes pobres e de grupos minoritários costuma ser discutida a partir do conceito de “qualidade de vida urbana”. No entanto, no contexto das cidades em desenvolvimento, é raro que se discuta a forma como os habitantes de comunidades marginalizadas cumprem seu papel e exercem sua participação em projetos de sustentabilidade urbana (ANGUELOVSKI, 2013).

conexão com temáticas urbanas é o mais importante da discussão de Justiça Ambiental.

Apesar das dificuldades percorridas no item 1.4, “Agentes Produtores do Espaço Urbano”, as populações marginalizadas têm procurado fazer-se cada vez mais presentes enquanto agentes ativos na produção das cidades. A organização dos bairros marginalizados mostra que a preocupação com

a qualidade de vida comunitária e com o ambiente de forma geral não é proporcional à riqueza. Mas, devido à precariedade da qualidade de vida das populações marginalizadas, essa preocupação tende a se manifestar, nesses ambientes, em situações extremas, como na exposição desproporcional a riscos ambientais ou para a saúde (ANGUELOVSKI, 2013). Articular os diferentes agentes produtores do espaço urbano, compreendendo suas demandas, interesses, desejos e necessidades, é fundamental para que se possa propor políticas públicas adequadas, e efetivamente promover melhoras em todo o contexto urbano.

Parte 2

Ponta Grossa: Ocupação às Margens e a Cidade (In)acessível

*Ponta Grossa é como o Rio de Janeiro...
mas de cabeça para baixo.*

Leonel Brizolla Monastirsky

Capítulo 3

Dinâmicas Urbanas e Urbanismo em Ponta Grossa

Neste capítulo e nos dois capítulos finais, que conformam a Parte 2 deste trabalho, discute-se especificamente o caso de Ponta Grossa. As cidades representam o espaço-tempo, pois o espaço urbano é composto a partir da materialização das sucessivas relações sociais. Por entender que a evolução temporal das cidades é intimamente relacionada à forma como cada um dos agentes atua ao longo do tempo, nesta seção, serão mesclados diferentes marcos do desenvolvimento urbano de Ponta Grossa, desde seu surgimento. São abordadas, também, decisões econômicas e políticas, como os incentivos à industrialização ou à expansão urbana, marcadas por projetos, programas e planos ou por simples ações pontuais, que interferem diretamente no desenvolvimento urbano. Será apresentada, neste capítulo, uma leitura da produção social do espaço urbano de Ponta Grossa, através de seus rios e ferrovias e dos marcos históricos que permearam essas relações ao longo do tempo.

Como os agentes modeladores do espaço são centrais nesta pesquisa, suas opiniões e visões foram levadas em conta em todo o texto, tanto através de suas ações quanto da apresentação de algumas de suas falas, recorrentes dentre representantes de um mesmo grupo, concedidas através de entrevistas à autora¹. Nesta seção, um enfoque maior será dado ao Estado, pois entende-se que os planos e projetos urbanísticos elaborados pelo Poder Público não só têm extrema relevância enquanto ferramentas de controle de uso do espaço, como também refletem o contexto temporal

¹ A relação de entrevistas e consultas realizadas aos diferentes grupos sociais está disponível no Apêndice B.

em que são elaborados, tanto em relação ao pensar urbanístico quanto às pressões e demandas prioritárias do momento em questão.

3.1 Formação Urbana, Rios e Ferrovias

O histórico da localidade onde hoje se encontra o município de Ponta Grossa remonta das ocupações indígenas, momento em que já existia ali um cruzamento de caminhos. A mesma localidade integrou, posteriormente, os caminhos das tropas, e, mais tarde, converteu-se em importante entroncamento ferroviário (MADALOZZO, 2015). Hoje, além de permanecer um polo importante de circulação ferroviária, Ponta Grossa caracteriza-se como ponto fundamental para a circulação rodoviária do sul do país. Mais do que uma encruzilhada de caminhos, o município atuou e atua como uma encruzilhada de “culturas, povos e oportunidades de vivência” (MONASTIRSKY, 2006, p. 3).

A ocupação urbana de Ponta Grossa, como em diversas outras cidades brasileiras, começou pela área ao redor do largo da Matriz. Os primeiros registros da região onde hoje se encontra o Município de Ponta Grossa, para além da presença indígena, provêm dos viajantes castelhanos em trânsito para o Paraguai. No começo do século XVI, os jesuítas também passaram pela região, e, em meados do século XVII, os tropeiros chegaram ao segundo Planalto e começaram a povoar a região, já conhecida como Campos Gerais, devido à abundância de água e pasto (CHAMMA, 2007).

Os caminhos mais comumente praticados pelos jesuítas, e posteriormente tropeiros, eram caminhos que se adaptavam às condições do relevo – passavam, preferencialmente, pelos espigões² do terreno, aproveitando-os para criar as rotas de circulação e desviando de porções de terreno de

²As principais vias de circulação historicamente se concentraram em forma de eixos aproximadamente radiais em relação ao centro da cidade, sendo a maior parte delas coincidente com os divisores de água do terreno. Assim, o centro dos bairros, via de regra, é localizado em porções mais altas do terreno – os espigões –, enquanto a divisão entre bairros é coincidente com os fundos de vale.

grandes dimensões, correspondentes a fundos de vale, com declividade alta e pouca viabilidade para estabelecimento de vias e edificações.

Como consequência, o sistema viário de Ponta Grossa, tanto ferroviário como rodoviário, desenvolveu-se em torno dos espigões do terreno, eixos aproximadamente radiais em relação ao centro da cidade. Ainda hoje, essa situação se reflete na circulação de pessoas e veículos pelo centro urbano: as principais vias (chamadas Vias-Eixo no Plano Diretor Municipal vigente, composto em 2006) são todas aproximadamente radiais em relação ao centro urbano, conectando-o aos bairros através de espigões do terreno. Há coincidência de traçado de algumas dessas vias com as linhas férreas. Essa relação pode ser observada na figura 3, em que as linhas vermelhas representam essas vias principais e os trechos de ferrovias ativas estão representados com linhas tracejadas. Devido à rede hidrográfica intensa e à dificuldade em transpor arroios e outros acidentes topográficos (figura 4), há poucas ligações entre bairros. Como Ponta Grossa é uma cidade mononucleada, com um centro urbano de grande atratividade, as mesmas vias são visadas por todos os modais de transporte, e a malha viária heterogênea e subdimensionada dificulta a mobilidade.

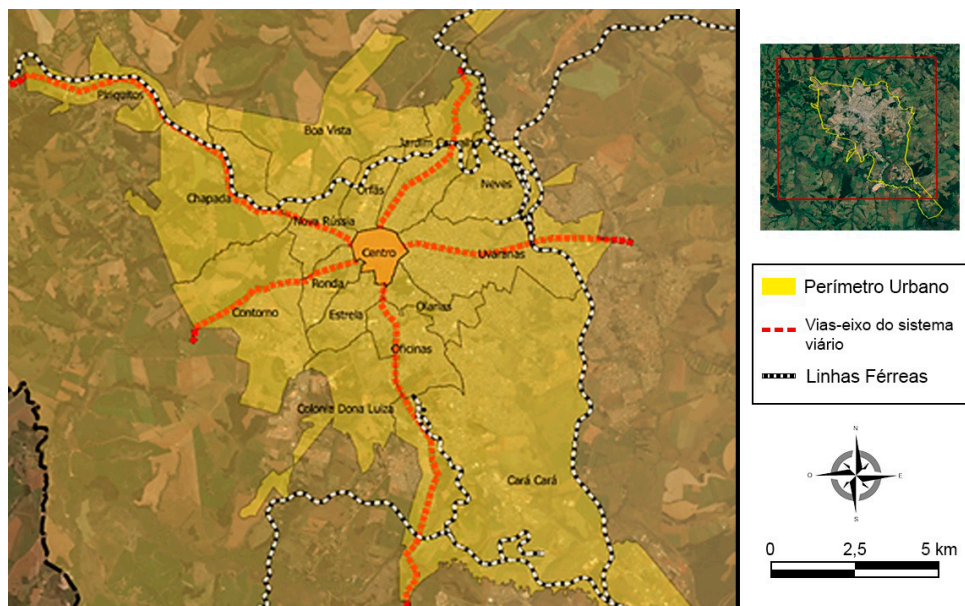


Figura 3 – Localização do centro e das principais vias (Dados e imagem aérea: PMPG, 2016. Elaboração da autora).

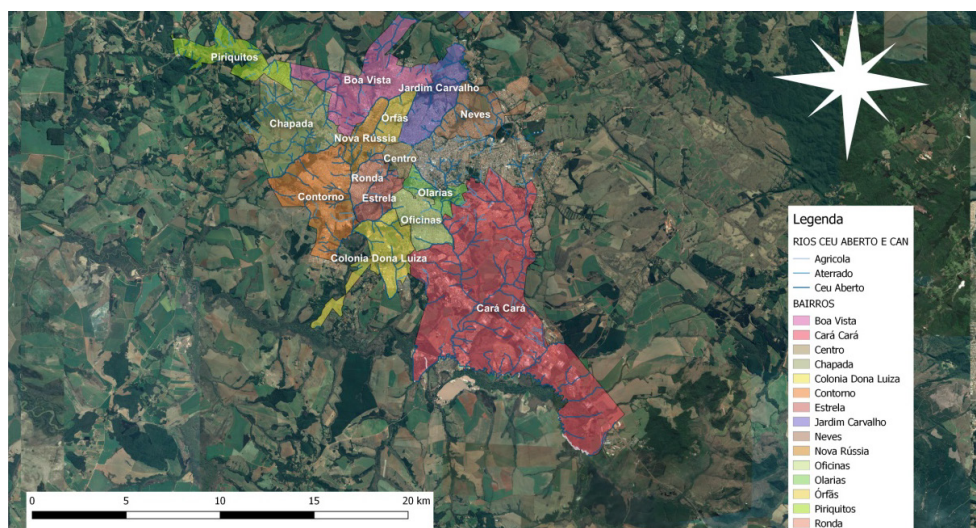


Figura 4 – Perímetro Urbano e Hidrografia Urbana de Ponta Grossa (Dados e imagem aérea: PMPG, 2016. Elaboração da autora).

Ao direcionar a localização das principais vias, a hidrografia e relevo locais têm influenciado significativamente na definição do traçado da

malha urbana em geral, inclusive o formato e tamanho dos lotes e, principalmente, ao propiciar determinados padrões de ocupação, uso do solo e qualidade de vida urbana para cada trecho da cidade. Conforme a cidade foi se desenvolvendo, foram construídos novos núcleos habitacionais, e a expansão horizontal da cidade foi acompanhada pela verticalização, com a construção de edifícios de apartamentos, e pela formação de focos de favelas. A forma como o adensamento da cidade tem ocorrido é influenciada pelos rios e ferrovias urbanos.

Em 2001, LöwenSahr analisou a expansão urbana de Ponta Grossa, destacando em cartogramas os loteamentos e conjuntos habitacionais presentes em cada momento. Com o apoio de *softwares* de georreferenciamento e registros oficiais cadastrados pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, foi possível recriar e atualizar essas bases cartográficas. Na figura 5, estão destacados os loteamentos aprovados para execução pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em cada década. É possível identificar que, conforme descrito pela autora, até a década de 1950, a lógica urbana era a concentração populacional no centro da cidade, sem haver ainda quaisquer pontos de adensamento populacional na periferia da cidade (LÖWEN SAHR, 2001).



Figura 5 - Loteamentos existentes em Ponta Grossa até o ano de 1950 (Dados: LöwenSahr, 2001; PMPG, 2017. Imagem Aérea: PMPG, 2017. Elaboração: MADALOZZO, 2019).

3.2 Industrialização e Periferização em Torno de Rios e Ferrovias

Dado o contexto da formação e expansão das áreas urbanizadas em Ponta Grossa, é proveniente da década de 1960 o início da 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 consequente 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 ignorância de sua existência (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Os rios foram impactados pelos efeitos do crescimento urbano, em alguns casos pela alteração da morfologia de seus leitos, em outros, pela ocupação desordenada de margens desprotegidas – como majoritariamente tem ocorrido em Ponta Grossa desde 1960.

A problemática da hidrografia intraurbana e suas margens, desde aquele ponto, passou a ser característica da cidade. A proximidade das ocupações urbanas em relação ao leito dos rios configura um grande problema social, seja pela falta de infraestrutura adequada e o 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, pavimentação, dentre outros. É uma paisagem recorrente ao longo de toda a área urbana, com atributos identificáveis em diversos pontos da cidade, como exemplificado na figura 6:



Figura 6 – Arroio da Ronda, um dos grandes fundos de vale pontagrossenses (Martha Batista, 2019).

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 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. O Departamento de Assistência Técnica dos Municípios, correspondente, hoje, ao órgão estatal Paraná Cidade (parte da SEDU – Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano), foi responsável pela contratação do Plano Diretor para Ponta Grossa. No documento, relata-se que “a proliferação

indiscriminada de loteamentos estendeu a zona urbana além do que seria razoável para abrigar sua população, e que, consequentemente, 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 bloqueio de edificação e circulação. Nota-se, portanto, que a problemática das ocupações à beira de rios e 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 déficit 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 Avenida 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 da ditadura 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 ditadura. 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 PLADEI – Plano Setorial de Desenvolvimento Industrial. Esse plano foi elaborado com o objetivo de fortalecer o Distrito Industrial de Ponta Grossa, assim como o PRODEUR – Programa para o Desenvolvimento Urbano de Ponta Grossa – ambas propostas alinhadas às políticas nacionais de industrialização e desenvolvimento no contexto do governo militar.

O ponto mais relevante do PRODEUR, no que tange à questão da distribuição espacial das diferentes classes sociais, tema desta pesquisa, foi a aprovação do chamado Projeto Cura, apoiado pelo Banco Nacional de

Habitação (BNH). Nele, o bairro Órfãs recebeu uma série de melhorias: Ginásio Oscar Pereira, calçadões de meio de bairro, praças de lazer locais, implantação de pavimentação e calçadas, ainda hoje 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 ineqüíveis aos meios naturais de acesso (PRODEUR, 1982, p. 14).

No texto anterior, transparecem dois fatos: no primeiro, comprova-se que desde os primeiros documentos relativos à cidade a questão das descontinuidades na ocupação urbana é percebida enquanto dificultante para a atividade de gestão. No segundo, 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 fundos de vale adjacentes) ocorrente entre espigões densamente ocupados, direcionou a 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 serviços naturalmente concentrada também nesses espigões, e divisores de bairro coincidentes com os corpos d'água existentes, como ilustrado na figura 7:



Figura 7 – Hidrografia urbana e a relação com a divisão de bairros de Ponta Grossa (Imagem Aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

Grande parte do traçado viário de Ponta Grossa foi concebido como uma série de quadrículas – vias paralelas e perpendiculares. As quadrículas utilizadas para a ocupação do solo urbano, provenientes de um modelo de circulação e ocupação que desconsidera a topografia original do terreno, precisaram ser adaptadas à situação de relevo acidentado (figura 8). 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 saneamento básico.



Figura 8 – Sistema viário interrompido por áreas com corpos d'água
(Imagem Aérea: Google Satellite. Edição da autora).

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 pesquisas¹, 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.

O padrão de desenho das vias, aliadas ao fomento ao desenvolvimento dos bairros a partir de suas principais vias, nos espigões de terrenos, fez com que se intensificasse a transformação dos fundos de vale em áreas socialmente frágeis. Além das dificuldades de acesso aos serviços

¹ Dentre as diversas pesquisas relacionadas a esse tema, destacam-se LöwenSahr, 2001; Nascimento e Matias, 2011; Oliveira e LöwenSahr, 2012; e Silveira, 2018.

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, como ilustrado através do bairro Uvaranas na figura 9.



Figura 9 – Edifícios comerciais de luxo e ocupações irregulares, a apenas algumas quadras de distância
(Martha Batista, 2019).

Outra parte das discontinuidades na malha viária são trechos de ferrovias e suas faixas de domínio. Estes 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, nota-se 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, devido aos 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 periferização 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. No entanto, o modelo tradicional de uma cidade latino-americana, aquele em que os padrões sociais declinam do centro para a periferia, podia ser observado na cidade até os anos 1980 (LÖWEN SAHR, 2001), através da presença de residências destinadas a famílias de maior renda no centro, e de loteamentos de padrão inferior 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. 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 irregulares², 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. Portanto, parte das famílias sem moradias, que ocupavam irregularmente o entorno de rios e ferrovias, passaram a ser realocadas 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 foram implantados 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 déficit habitacional, não priorizavam questões urbanísticas, como o oferecimento de infraestrutura e equipamentos sociais aos novos conjuntos, sendo muitos deles construídos em terrenos distantes, favorecendo a especulação imobiliária pelos loteadores, e com

² Para embasar as informações aqui disponibilizadas, além do *website* das Associações mencionadas e da publicação de Silveira (2018), foram levantados dados faltantes com os entrevistados nº 21 (Antigo Gestor da PROLAR), nº 23 (Gestor Público da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa) e nº 36 (Membro de Associação de Moradores). O contato com os representantes da UAMPG e AGEMTI não foi possível, e, segundo os entrevistados, essas duas associações encontram-se inativas desde meados da década de 2010.

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 pontagrossenses surgiram também na década de 1980. A partir da instauração da Constituição Brasileira em 1988, segmentos da sociedade buscaram participar mais ativamente da gestão pública, 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 às instâncias estadual e nacional dos Movimentos. O objetivo era organizar os diversos movimentos preexistentes em rede, buscando seu fortalecimento e sua consolidação. Assim, em 1988, foi criada a UAMPG – União das Associações de Moradores de Ponta Grossa. Na época, havia 13 Associações de Moradores na cidade, buscando 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 (UAMPG, 2010). No entanto, para Silveira (2018), 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 (UAMPG, 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 ameaças de despejo vivenciadas pelos quase 32 mil habitantes de terrenos irregulares. A AGEMTI – Associação Geral dos Moradores de Terrenos Irregulares de Ponta Grossa – foi criada com o objetivo de lutar pela posse da terra e pelo acesso às redes de infraestrutura, além de capacitar lideranças locais a fim de fortalecer a entidade no embate com outros segmentos da sociedade.

No entanto, a relação com o Poder Público sempre foi difícil, havendo dificuldade por parte da AGEMTI em viabilizar reuniões e audiências com a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa ou com o 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 ações realizadas na década de 1990 pelo Poder Público foram voltadas ao desenvolvimento industrial e comercial de Ponta Grossa, sem priorização de ações de cunho social, o que acentuou a exclusão. A elaboração do Orçamento Participativo, realizada no contexto, foi elaborada através de uma metodologia de participação que não dava poder de decisão à comunidade, e, ao mesmo tempo, a cultura de submissão e cooptação fazia com que as próprias associações não manifestassem desejo de mais espaço nas discussões.

3.3 Conscientização Ambiental e Desmanche das Ferrovias: Entorno de Rios e Ferrovias e Gentrificação

Como mencionado anteriormente, as dificuldades relativas ao aumento das ocupações irregulares, em especial a falta de infraestrutura e de segurança dos ocupantes, era vivida também pelos moradores das faixas de domínio de ferrovias. Na década de 1990, com o incentivo ao transporte rodoviário em todo o Brasil, o investimento no sistema ferroviário foi sendo reduzido, assim como a quantidade de carga e o número de passageiros transportados. Os remanescentes ferroviários, em muitas cidades, transformaram-se em problemas urbanos, como no caso de Ponta Grossa. A necessidade de expansão da área urbana, aliada ao desprestígio que as ferrovias começavam a ter na opinião popular, devido a pontos negativos como o ruído e os acidentes, pressionou para que houvesse a transferência das linhas mais centrais para a periferia, fazendo com que, de 1990 em diante, mais áreas de ferrovias inativas estivessem presentes na malha urbana.

Ocorreu a transmutação física da ferrovia, em Ponta Grossa, devido à pressão que o tecido urbano passou a fazer sobre a faixa de domínio das ferrovias centrais (MONASTIRSKY, 2006). Já em 1986, a administração municipal de Ponta Grossa começou a negociar o desvio do trecho da ferrovia que cortava o centro da cidade. Apesar da resistência de alguns segmentos da população³, em especial da comunidade universitária, o

³Como consta em Madalozzo (2015), “A decisão de remover os trilhos foi bastante questionada. Já em abril de 1990, quando tal ideia era ainda discutida, o Jornal Gazeta do Povo publicou uma matéria a respeito da tendência daquela década em retirar a ferrovia do centro das cidades brasileiras, intitulada “Ferrovia sempre relegada a segundo plano – O Brasil à margem dos grandes países (GAZETA DO POVO, 22/04/1990). Contrariamente à celeridade dos gestores em remover os trilhos como medida para liberação do tráfego de veículos particulares, o periódico registra aquilo que, informalmente, seria lamentado pelos profissionais da área da engenharia pontagrossense: que a remoção completa de remanescentes ferroviários talvez tenha significado a perda de uma oportunidade de aproveitamento do sistema sobre trilhos, além de um desserviço à memória ferroviária em Ponta Grossa” (MADALOZZO, 2015).

desvio Ribas-Tibagi⁴ passou a ligar por fora da cidade os dois extremos da linha, que antes atravessava a sua porção central. Um novo pátio, na periferia da cidade, substituiu o pátio central (MADALOZZO, 2015).

Em 1990, foi inscrito o processo de tombamento estadual das estações de passageiros da estrada de ferro de Ponta Grossa (SEEC/CPC, 1990. Inscrição nº 100, processo nº 04/90). Consequentemente, foram definidos parâmetros urbanísticos para a área envoltória imediata e para a área de paisagem urbana do antigo Pátio Central de Manobras Ferroviárias. Essa determinação consolidou-se de maneira concreta na cidade quase uma década depois, através da construção do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, um parque urbano no local do antigo pátio de manobras de locomotivas – vide Monastirsky (1997) e Madalozzo (2015). No contexto da elaboração desse parque, a menção aos remanescentes da linha férrea é de conotação negativa, classificando os equipamentos da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) como entraves ao desenvolvimento urbano. Como resultado da remoção dos trilhos e da pouca valorização dada aos remanescentes ferroviários do centro de Ponta Grossa, a maior parte da população não reconhece mais aquela área da cidade como paisagem ferroviária, conforme discutido com mais profundidade em textos com enfoque na questão do patrimônio industrial ferroviário, e como, também, em Monastirsky (1997) e Madalozzo (2015).

A implantação do Parque Ambiental, após a retirada dos trilhos do centro da cidade, foi a primeira ação em que houve melhorias e renovações urbanas em áreas de remanescentes ferroviários em Ponta Grossa. Desde então, percebe-se uma nova dinâmica urbana: os arredores de ferrovias são historicamente locais de manifestação de problemas urbanos

⁴ Foram retirados os trilhos do trecho sul da cidade, onde hoje se encontra a Avenida dos Vereadores, e do trecho leste, onde foi aberta a Avenida Dom Geraldo Pellanda, além do pátio de manobras, onde foi implantado o Parque Ambiental Governador Manoel Ribas. Essas áreas serão melhor descritas e ilustradas no item 4.2, “Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados”, e no Capítulo 3 – *Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*.

(especialmente relativos à demanda habitacional, e típico das populações de menor renda). No entanto, dos anos 1990 em diante, alguns dos trechos de linhas férreas (especialmente as desativadas) passaram a funcionar como elementos de valorização dos terrenos lindeiros.

Assim, a atratividade das classes altas no entorno de ferrovias passou a acontecer como fenômeno mais recente (a partir de 1990) do que a atratividade das classes em estado de pobreza, que se manifesta desde a industrialização de Ponta Grossa (1950-60) e que continuou se intensificando com o aumento da população urbana. No caso do Parque Ambiental, a apropriação do espaço por um novo público ocorreu devido à mudança de uso proposta com o projeto: uma área de caráter funcional, utilizada e vivenciada apenas por operários e usuários do sistema de transporte ferroviário, e lida pela população como um entrave e um limitador da cidade, passou a ser uma área de caráter recreativo, voltada ao lazer, projetada com o fim de atrair pessoas de diferentes idades e classes sociais. Aquela porção do território urbano passou a ser utilizada e apropriada por segmentos da população que antes não a frequentavam, e na qual passaram a ter interesse. Ao longo do tempo, outras áreas como essa, até então desvalorizadas e consideradas desinteressantes para o mercado imobiliário, passaram a ser valorizadas enquanto mercado potencial (tema que também será discutido adiante).

Foi também na década de 1990 que se iniciou o processo de autossegregação da população de classes média e alta. Isso ocorreu através de dois processos: o direcionamento da classe média para pontos semiperiféricos da cidade – distantes do centro, mas próximos a vias-eixo, ou vias principais – e da suburbanização da classe de mais alta renda em Ponta Grossa, através dos loteamentos fechados⁵. Contrariamente aos loteamentos

⁵ Tecnicamente, em empreendimentos em que uma gleba é subdividida, é realizada a urbanização e a implementação de áreas de lazer; mas os lotes que são vendidos vazios (sem edificação) se enquadram como Loteamentos Fechados.

abertos de alto padrão preexistentes, os loteamentos fechados foram executados em pontos mais distantes do centro, em áreas de baixa densidade.

Os loteamentos fechados podem ser descritos como estruturas habitacionais formadas por unidades unifamiliares horizontais, de alto padrão construtivo, completamente muradas e dotadas de áreas de lazer, segurança interna e de acesso exclusivo de moradores (GOMES, 2013). Esses condomínios horizontais foram regulamentados apenas em 1999, através da Lei nº 6.326 (PMPG, 1999), motivada pela construção dos primeiros loteamentos fechados e de consequências como o entrave de interligações viárias, e a criação de paisagens de diversos metros seguidos completamente murados.

Dentre os primeiros loteamentos fechados de Ponta Grossa, está o Loteamento Portal da Boa Vista (1980), localizado em um terreno ao lado de faixas de domínio de ferrovia e rodovia urbanos. Mas foi a partir da década de 1990 que a modalidade de moradia se intensificou, sendo exemplos dessa época os Condomínios Garden Park, Parque dos Príncipes (1995) e Green Park (1997), os três localizados em terrenos bastante próximos, em frente a uma via de grande importância como interligação de bairros. As glebas dos três loteamentos são contíguas à mesma linha férrea (figura 10). No item 4.2, “Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados”, será discutida a forma como as ferrovias e os corpos d’água funcionam como vetores, em Ponta Grossa, também dos loteamentos fechados, tipicamente ocupados pela população com a maior faixa de renda.

Condomínios são empreendimentos em que os lotes são vendidos com a edificação já executada. No entanto, é comum referir-se aos mesmos como “condomínios fechados”, como são conhecidos coloquialmente, e como consta de boa parte dos nomes comerciais desses empreendimentos. Nesta pesquisa, a diferença terminológica não é relevante, sendo ambos os termos empregados para tratar do mesmo objeto.

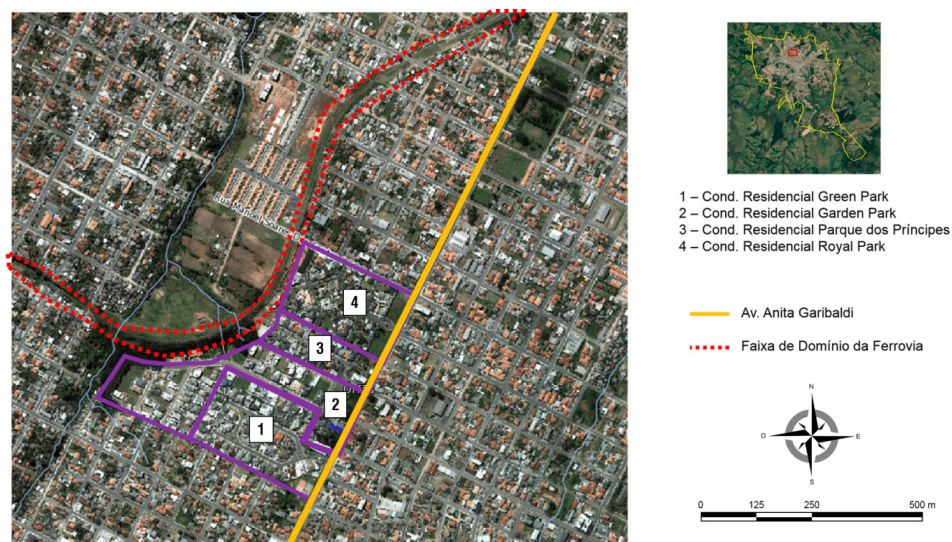


Figura 10 – Linha férrea e condomínios Garden Park, Parque dos Príncipes e Royal Park

(Imagem Aérea: GEOWEB, 2019. Edição da autora).

Com a regulamentação de 1999, a dimensão máxima dos loteamentos fechados foi fixada em 50.000 m^2 , visando a permitir que as vias principais da cidade pudessem ter continuidade, apesar do fechamento do acesso a vias de menor porte. Além disso, foram definidos parâmetros acerca das distâncias entre loteamentos fechados, não sendo permitidas construções de condomínios contíguos, e o sistema viário interno passou a ser analisado, para que fosse viável reconectar as vias privadas ao sistema de circulação pública, se necessário. Ocorreram diversas modificações nas leis que regulamentam os loteamentos fechados, e os rios e ferrovias continuaram a funcionar como elementos de influência sobre a localização dos mesmos.

Consta do Plano Diretor desenvolvido no início da década de 1990 que o crescimento populacional na época coincidia com os espigões do terreno, priorizando os terrenos mais planos aí encontrados (PMPG, 1992). Destaca-se, no texto do Plano, a existência preocupante de loteamentos

isolados, que “apresentam dificuldades de interligação por se localizarem na periferia. O comércio e os demais serviços estão concentrados no centro da cidade e nos corredores viários ou partem, em sua maioria, da área central” (PMPG, 1992, p. 14). Percebe-se, portanto, que os problemas identificados hoje em relação à expansão urbana periférica, em contraponto à concentração de infraestrutura e serviços no centro e nos corredores viários localizados sobre os espigões do terreno, já haviam sido detectados anteriormente. Nota-se que, considerados o contexto histórico da elaboração do plano e a pressão pela apresentação de dados estatísticos concretos, questões como o pleno atendimento às demandas de saúde pública, educação e assistência social são tratadas apenas estatisticamente, sem a realização de análises que demonstrem a espacialização dos problemas identificados.

Ao referenciar os problemas habitacionais e o baixo poder aquisitivo dos cidadãos, não existe qualquer tentativa em demonstrar onde tais problemas acontecem no município. É notório que a abordagem desse plano é enfocada em estatísticas e levantamentos quantitativos em relação aos serviços ofertados e às carências dos mesmos na cidade, em especial quando se analisa o documento tendo em vista a abordagem atual do planejamento urbano, que é participativo e considera primordiais princípios como a função social da propriedade e o direito à cidade (conforme discutido mais largamente no subitem 1.3 Estado, Políticas Públicas e Mercado). No entanto, assim como algumas das propostas de Planos mais antigos, há diretrizes do Plano de 1992 que são perfeitamente adequadas aos problemas urbanos lidos atualmente na cidade. Novamente, isso aponta as falhas na conversão de tais propostas em ações práticas de planejamento urbano em Ponta Grossa.

Na lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano proposta em 1992, foi criada a Zona Verde Especial, a primeira vez em que foram

atribuídos parâmetros urbanísticos específicos para as áreas de fundos de vale, com topografia muito acidentada e inadequada à ocupação da forma tradicionalmente conhecida. Até hoje, consta do Plano Diretor vigente a classificação de zonas com essa nomenclatura.

No entanto, como discutido anteriormente, é contraditório que o poder público determine critérios de cunho urbanístico, quando boa parte das áreas delimitadas por essa zona é formada por áreas *non aedificandi*, ou seja, espaços em que a lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo não permite ocupações. Trata-se de áreas preenchidas por ocupações que, por serem irregulares – ou seja, por não pertencerem à cidade “oficial” –, não são controladas por nenhum dispositivo legal em Ponta Grossa, pois estão localizadas em um espaço em que nem o Código Florestal (BRASIL, 2012), nem a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano preveem edificações.

O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.527/2001 (BRASIL, 2001) foi um marco extremamente importante para o pensar urbanístico. O Plano Diretor desenvolvido no começo dos anos 2000 foi o primeiro elaborado segundo as (então) novas exigências, caracterizando-se por ser “Participativo”. A gestão que ocupou a Prefeitura durante o período de elaboração do Plano, que seria aprovado anos mais tarde, em 2006, posicionava-se de forma mais receptiva à participação da sociedade civil organizada, sendo aprovada, nesse contexto, a Lei do Fundo Nacional de Moradia Popular. A AGENTTI e a UAMPG também estiveram mais presentes nesse momento político, sendo realizadas algumas parcerias entre a PMPG e a UAMPG, que duraram apenas os primeiros anos da década de 2000.

A forma como foram organizados os espaços de participação popular previstos em lei para o Plano de 2006 demonstra as consequências da forma como os rios foram historicamente vistos pelos planejadores e pela população – como limites ou “fundos”, e não como objeto central na

organização espacial – para a gestão urbana e para a vivência na cidade. Nesta cidade, congregações de comunidades distintas para a realização de audiências públicas ou para a implantação de equipamentos de grande alcance, por exemplo, sempre foram realizadas considerando a proximidade entre comunidades de um mesmo bairro. Isso significa que é costumeiro reunir, em um mesmo grupo, moradores de bacias hidrográficas diferentes, mas do mesmo bairro. Durante os diagnósticos para o Plano Diretor de 2006, decidiu-se tentar, pela primeira vez, em 2006, definir os grupos de acordo com a bacia hidrográfica sobre a qual a população residia. Apesar da tentativa, percebeu-se que, no caso de Ponta Grossa, seria infrutífero tentar seguir a lógica dos corpos hídricos enquanto centrais. Isso devido aos problemas logísticos que dificultaram a aproximação de populações pertencentes a dois lados de um mesmo rio, e também devido à forte influência cultural do histórico da divisão administrativa que centralizou nos espigões do terreno cada um dos bairros. O engajamento da população era maior quando se reuniam representantes de um mesmo bairro, já próximos, devido ao histórico das associações de bairro na cidade. Relatar essa experiência é considerado relevante, por apontar uma razão pela qual outras políticas, ações e programas desenvolvidos pelo poder público não têm priorizado a gestão urbana por bacias hidrográficas, como poderia se pensar lógico apenas ao observar o suporte natural de Ponta Grossa, com todas as peculiaridades de relevo e hidrografia.

O diagnóstico apresentado no texto do Plano de 2006 é bastante aprofundado, havendo complexidade significativamente maior em relação às análises apresentadas nos Planos anteriores. Sobre a questão da habitação e das ocupações irregulares existentes, destaca-se que 17 % da população municipal estava abrigada irregularmente na época, estando a maior parte das ocupações localizada nas áreas de muito declive e também na periferia urbana, registrando-se, também, a tendência de adensamento

das ocupações irregulares com o abrigo de mais de uma família por unidade (PMPG, 2006). Além do problema de acessibilidade e saneamento levantado no Plano, ressaltam-se os processos ambientalmente críticos, como a erosão das encostas, remoção de mata ciliar, contaminação da água etc., ao passo em que é questionada a existência dos muitos vazios urbanos que coexistem com tais ocupações.

Acerca da infraestrutura de sistema viário, o Plano destaca exatamente o que já se havia tratado no documento de 1967 – uma expansão caracterizada pela forma não planejada da ocupação, com proliferação de maneira indiscriminada de loteamentos. A sobrecarga da malha viária devido à ausência de ligações entre ocupações de diferentes microbacias é tida como um dos problemas graves (PMPG, 2006).

Importante destacar que nas diretrizes e propostas do PDM 2006 há grande recorrência de ideias já colocadas no Plano de 1992. Sabe-se que isso se deve não a uma inadequação do proposto pelos autores do Plano Diretor de 2006, mas sim devido à pequena quantidade de medidas propostas nos planos anteriores, que foram efetivamente implantadas. Assim como o Plano de 1967 já previa problemas que se efetivaram em 1992, por não terem sido seguidas as recomendações de 1967, o mesmo voltou a ocorrer na transição 1992-2006. Nota-se que, sistematicamente, os Planos Diretores de Ponta Grossa têm sido elaborados com qualidade, mas, por outro lado, que o planejamento urbano não é visto, ainda, como um processo. O momento da revisão dos Planos Diretores tem sido participativo, colaborativo e frutífero, mas tem havido dificuldade por parte do Poder Público em efetivar a implementação das medidas, mesmo que conste do caderno do Plano um cronograma com as prioridades e um Plano de Ações e Investimentos.

3.4 Agentes Conflitantes: o Aprofundamento das Desigualdades às Margens de Rios e Ferrovias

A lei principal do Plano Diretor foi aprovada em 2006 pela Câmara de Vereadores (Lei Ordinária nº 8.663/2006 – PMPG, 2006), sem, contudo, serem aprovadas as leis específicas propostas pela equipe contratada. Esse é outro problema grave a se registrar em relação à atividade de Planejamento Urbano em Ponta Grossa. A força das leituras técnicas não tem sido suficiente a ponto de suplantar interesses políticos: sem legislação específica aprovada, diversos instrumentos urbanísticos, regulamentados conforme as exigências do Estatuto da Cidade, nunca chegaram a ser implantados por falta de aprovação na câmara.

Em 2006, foram propostas regulamentações para os instrumentos de Outorga Onerosa; Transferência do Direito de Construir; Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios; Imposto Predial Territorial Urbano Progressivo no Tempo; Direito de Preempção; Operações Urbanas Consorciadas. Cada uma dessas leis permitiria inúmeras operações hoje impossíveis pela ausência de legislação pertinente. No entanto, ao aprovar apenas a lei principal do Plano Diretor em 2006, o sistema idealizado pela equipe desenvolvedora do Plano ficou completamente desestruturado, sendo esse um dos prováveis motivos pelos quais, também na década seguinte a esse último plano, tem-se notado completa desconsideração de alguns dos produtos do PDM, ao tomar decisões de gestão e planejamento urbano.

Além de apenas a lei principal do Plano Diretor ter sido aprovada no contexto de sua finalização, a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano é um exemplo marcante de como as decisões realizadas de forma coletiva, participativa e adequada ao previsto no Estatuto da Cidade têm sido desrespeitadas e desconsideradas em Ponta Grossa. Em 29 de dezembro de 2009 (momento de típico esvaziamento das sessões da

Câmara de Vereadores, devido ao recesso de final de ano), foi aprovada a Lei nº 10.105/2009 (PMPG, 2009), que altera índices da tabela de coeficientes urbanísticos elaborada e aprovada de forma participativa em 2006. Uma das mudanças indefensáveis que constam dessa lei é a liberação da altura máxima das edificações do centro da cidade, em terrenos classificados como Zona Central. Como será discutido adiante, essa ação foi responsável por um aumento tão significativo no potencial construtivo dos terrenos centrais que, em toda a década seguinte, são numerosos os casos de unificação de terrenos, demolição de edificações históricas e propostas de edificações com até 50 pavimentos de altura, incompatíveis com o contexto urbano, que é repleto de vazios e tem infraestrutura viária e de saneamento prevista para edificações de porte muito menor. Essa mudança de lei, realizada no âmbito da Câmara dos Vereadores, sem qualquer discussão técnica ou debate público, abriu as portas para que, na década seguinte, acontecessem muitas outras mudanças, corrompendo os limites do perímetro urbano, os coeficientes urbanísticos e as delimitações de Zonas, como será discutido posteriormente.

Foi nesse contexto, especialmente a partir de 2010, que as normas referentes aos loteamentos fechados foram alteradas, a fim de flexibilizar certos parâmetros. Dessa forma, foi possível converter muito mais glebas em loteamentos fechados de alto padrão, com uma quantidade grande de lotes extremamente valorizados. Se a Lei nº 6.326 de 1999 permitia apenas 50.000 m² como limite máximo para o porte do condomínio (PMPG, 1999b), na Lei nº 10.408/2010 não há qualquer menção ao limite do tamanho dos loteamentos fechados (PMPG, 2010). Como a norma anterior foi revogada, até os dias atuais o único fator limitante do tamanho desses empreendimentos é a Lei nº 7630/2004 (PMPG, 2004), que fixa a testada máxima das quadras em 450 m. Assim, foi possível, por um período, aprovar e executar empreendimentos com até 202.000 m², quatro vezes mais

do que a lei original permitia. Apenas em 2015 foi imposta a obrigatoriedade de deixar vias públicas, pelo menos para acesso de pedestres, a cada 150 m lineares de testada de quadra. O máximo de metros quadrados por condomínio é, hoje, de 67.500 m², como consequência dessas últimas modificações.

No ano de 2010, também foram suprimidos da Lei nº 10.408/2010 (PMPG, 2010) as exigências quanto à continuidade da malha viária privada em relação com as vias públicas e a proibição da execução de loteamentos fechados contíguos. Como consequência dessas alterações, muitos impactos foram gerados, como a descontinuidade da malha viária, a grande extensão de muros contínuos e a inexistência de lotes de uso misto ou comercial. Essas situações acarretaram completa segregação das habitações de alto padrão, não havendo incentivo para a circulação de pedestres e dificultando a socialização de funcionários, prestadores de serviço, e mesmo o acesso de veículos de emergência aos conjuntos.

A respeito do acompanhamento da gestão urbana, e considerando a grande quantidade de modificações que tem ocorrido a fim de favorecer interesses privados, cabe registrar que, em 2010, foi inaugurado o Observatório Social do Brasil – unidade Campos Gerais, em Ponta Grossa. O Observatório Social é um espaço democrático e apartidário, que busca reunir entidades representativas da sociedade civil, a fim de contribuir para a melhora da gestão pública. É um órgão presente em diversas cidades brasileiras, que fiscaliza a transparência e a qualidade na aplicação de recursos públicos, buscando a justiça social (OSB, 2019). A presença do Observatório em Ponta Grossa tem sido responsável por diversos processos relativos à cobrança de melhoras na gestão pública, inclusive passando a indicar potenciais irregularidades nas alterações de leis compostas de forma participativa, como os exemplos listados anteriormente.

Depois da revisão de 2006 do Plano Diretor Municipal, foram desenvolvidos alguns Estudos e Planos Setoriais⁶. O primeiro deles foi o Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), aprovado através da Lei nº 10.559/2011 (PMPG, 2011). O Plano reflete o impacto do Programa “Minha Casa Minha Vida”, criado em 2009, através da Medida Provisória 459/2009 (BRASIL, 2009), sobre a dinâmica da expansão urbana em Ponta Grossa. O PLHIS também foi desenvolvido de acordo com o disposto no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), preconizando a participação popular e colaborativa em todas as etapas do processo. E, embora muito detalhado e bem desenvolvido, teve, como nos Planos Diretores antecedentes, boa parte de suas propostas e estratégias de ação previstas ignoradas, e as políticas de habitação implantadas de 2011 em diante nem sempre seguiram o proposto nesse Plano.

De qualquer forma, o diagnóstico constante do PLHIS é a informação mais atual que se tem hoje sobre Ponta Grossa acerca das ocupações irregulares e da disponibilização de habitações de interesse social. A maior contribuição no Caderno de Diagnóstico foi o cadastro bastante detalhado das habitações. Nele, foram caracterizados todos os aglomerados e habitações subnormais existentes, de acordo com sua localização, precariedade e risco (ambiental ou de outro gênero), passibilidade de regularização ou urgência de remoção, dentre outros.

Em 2013, um dos focos do Plano de Governo⁷ apresentado na época de candidatura do prefeito das gestões 2013-2016 e 2017-2020

⁶ Além das publicações citadas nesse item (como os próprios documentos dos planos, as leis e decretos a eles referentes), foram realizadas entrevistas a gestores e ex-gestores dos órgãos responsáveis pela elaboração dos mesmos. Também foram abordadas temáticas referentes ao cotidiano de trabalho dentro dos órgãos, às formas de interação e aos conflitos vivenciados por essas pessoas. Assim, tanto a respeito do PLHIS quanto a respeito de outros planos, projetos e fatos relacionados à gestão pública de Ponta Grossa, foram utilizadas informações obtidas com os entrevistados do nº 15 ao nº 23.

⁷Embora não tenha sido disponibilizado o Plano de Governo 2012-2016 na íntegra, alguns veículos jornalísticos fizeram levantamentos, durante o mandato, das medidas propostas e do cumprimento das mesmas. Tanto o jornal virtual Política em Destaque quanto a publicação acadêmica da UEPG Periódico publicaram suas análises, respectivamente em abril de 2013 (disponível em: politicaemdestaque.com.br/2014/05/grande-maioria-das-

contemplava o que chamou de reativação do IPLAN, pois a baixa atuação do órgão durante a gestão anterior vinha sofrendo críticas por parte de alguns setores da sociedade, como a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ponta Grossa (AEPG) e a UEPG. Durante o primeiro mandato, houve o desenvolvimento, por parte do IPLAN, de Estudos Conceituais, propostos como a primeira etapa de possíveis Planos Setoriais a desenvolver em seguida. Todavia, tanto o Estudo para a Mobilidade Urbana quanto o Plano Cicloviário e o Plano de Transporte Coletivo propostos pelo órgão entre 2014 e 2015 (IPLAN, 2019), embora tenham sido desenvolvidos de forma participativa e com embasamento técnico, não tiveram maiores desdobramentos, exceto pela apresentação e debate das propostas em Palestras em instituições de ensino e algumas audiências públicas – apesar das vantagens em relação ao acesso de verbas públicas específicas, em nível estadual e federal, que a existência desse Plano Setorial permitiria.

Por iniciativa do IPLAN, foi dado início, em 2014, à regulamentação de um dos instrumentos do Estatuto da Cidade, por ser, desse detalhamento, considerado urgente: a Lei do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). A lei foi aprovada na Câmara Municipal de Ponta Grossa pela Lei Ordinária nº 12447/2016 (PMPG, 2016a), após mais de dois anos da primeira discussão do projeto. Projeto este que obriga as edificações e empreendimentos sujeitos a gerar impacto de vizinhança a apresentarem um Estudo e um Relatório desses impactos, contemplando seus prováveis efeitos positivos e negativos e propondo medidas mitigadoras e compensatórias dos negativos. Trata-se de uma ferramenta inovadora, no contexto pontagrossense, pela inédita forma de controle de impactos de

promessas-de-rangel-nao-foram-cumpridas) e aos três anos e seis meses de mandato (disponível em periodico.jor.br/index.php/gestao-municipal/258-prefeito-cumpre-menos-de-30-das-metas-de-campanha). O jornal *online* G1 também publicou sua crítica em dez de maio de 2014, onde descreveu a atuação do IPLAN nos primeiros cem dias como “quase nula” (disponível em: f24.com.br/editorial/parana/2013/04/10/19999-veja-como-andam-as-propostas-do-prefeito-de-ponta-grossa).

grandes incorporações. No entanto, como será discutido mais a fundo no *Capítulo 5 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*, tem havido muita pressão do mercado imobiliário sobre este instrumento, o que fez com que se transformasse em moeda de troca, em especial quando se trata de empreendimentos de luxo.

Em 2016, foi criado o Plano Municipal de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos (PMGRS), aprovado pelo Decreto nº 10.994 (PMPG, 2006b). Além de definir diversas metas em relação aos serviços urbanos prestados pela Prefeitura, o PMGRS aumenta o controle do poder público a respeito de diversas categorias de resíduos. Dá-se como exemplo de grande impacto para as áreas de Preservação Ambiental a implantação dos Planos de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, que passaram a ser exigidos para todas as obras e empreendimentos edificados a partir da aprovação do decreto. Com essa exigência, os resíduos da construção civil precisam ser descartados de forma responsável, reduzindo consideravelmente as situações de despejo em áreas de arroios e córregos urbanos, que antes era uma prática comum pelos construtores.

Além desse Plano, o processo de implantação do Parque de Olarias, embora não esteja descrito em nenhum dos Planos Diretores da história de Ponta Grossa, é um processo que vem se desenvolvendo na Prefeitura Municipal de Ponta Grossa desde a década de 1990. A Secretaria Municipal do Meio Ambiente tem sido responsável pelos projetos e tramitações de obras, que envolverão a construção de cinco lagos, os quais, juntos, ocuparão aproximadamente 120 mil metros quadrados, em um complexo com o objetivo de integrar a função de contenção de enchentes ao uso paisagístico e de lazer. A primeira barragem teve as obras iniciadas em junho de 2014 e concluídas em 2015, sendo uma segunda barragem licitada em 2015 (PMPG, 2014; PMPG, 2015). Na figura 11, está ilustrada a disposição dos Lagos.



Figura 11 – Localização dos lagos no Parque de Olarias (PMPG, 2014).

Os Lagos de Olarias foram planejados desde a década de 1990, e alguns projetos urbanísticos estão vinculados a ele. No começo dos anos 2000, foi executado um loteamento destinado à classe média, a partir de um terreno adquirido pela PMPG através de leilão⁸. Os valores arrecadados com a venda das unidades foram destinados à construção de um segundo empreendimento, no qual foram alocadas as famílias que ocupavam irregularmente o entorno do futuro lago.

É inegável que a disponibilização de um espaço de lazer público é um grande ganho para a comunidade, e que a vinculação de um espaço de lazer a um corpo d'água tem potencial de modificar as relações da população com seus rios e córregos, através da vivência e da apropriação desse parque. O projeto, apresentado em audiência pública em janeiro de 2018, envolve a urbanização e adequação paisagística das margens do lago, com

⁸ Informações acerca dos projetos da gestão de Péricles de Holleben Mello foram obtidas através de entrevista com o ex-prefeito e com o então Gestor responsável pelo IPLAN, e correspondem aos entrevistados n°18 e 19.

elementos como pistas de caminhada, praças e estacionamentos, além da adequação do arruamento do entorno (PROJETO, 2018), como na figura 12, que ilustra o projeto apresentado.



Figura 12 – Projeto paisagístico do Parque apresentado em audiência pública (PROJETO, 2018).

No entanto, a própria PMPG declara que a execução dessa obra tem trazido como impacto a hipervalorização dos terrenos adjacentes. Segundo o órgão, cerca de um ano após o início das obras, os terrenos do entorno já haviam sofrido aumento de cerca de 200% do valor original (PMPG, 2015). Embora esse seja um impacto considerado positivo pela própria PMPG e por parte da população, trata-se, claramente, de uma situação de gentrificação, em que os proprietários ou moradores da área tendem a se deslocar. É provável que, quando as obras estiverem finalizadas e o bairro tenha se reorganizado, o parque se torne mais um espaço público utilizado majoritariamente por uma classe de renda mais alta. Caso não sejam realizadas políticas públicas com a intenção de facilitar a permanência das populações de menor renda nos arredores, essa população pode acabar continuando sem acesso a espaços públicos de lazer de qualidade.

De forma semelhante à valorização causada por projetos e obras como a do Lago de Olarias, dos anos 2010 em diante tem havido valorização de outros fundos de vale, como no caso dos Loteamentos Fechados Spazio Verde (2009), Vila Toscana (2014) e Vale dos Vinhedos (em execução). Como discutido no item 2.3, “Rios, Ferrovias e a Produção Social do Espaço Urbano”, trata-se de empreendimentos que se utilizam do discurso “verde” como *marketing*. Como será possível analisar com mais detalhe no capítulo 5, representam hipervalorização de áreas anteriormente degradadas, sendo possível encontrar até hoje, a poucos metros desses condomínios de luxo, ocupações irregulares à beira dos mesmos corpos d’água.

Em relação às ferrovias, as mesmas têm servido como vetores de valorização urbana e de gentrificação. Como descrito anteriormente, a partir do momento em que as faixas *non aedificandi* das ferrovias deixou de existir, devido à desativação das mesmas, e o poder público municipal passou a gerir diretamente essas áreas, os ocupantes irregulares foram removidos e duas dinâmicas aconteceram. Uma delas foi a conversão das antigas linhas férreas em vias rápidas, largas e planas, bem estruturadas, transformadas em novos conectores alternativos às vias-eixo preexistentes. A segunda foi a valorização dos terrenos lindeiros à ferrovia, que, além de passarem a ser servidos com uma infraestrutura excelente, tiveram seu potencial construtivo multiplicado, por se tratar de corredores comerciais. Nesse contexto, foram criados loteamentos fechados como o Vida Sadia (2011 – figura 13), a uma quadra da antiga linha férrea. Da mesma forma, edifícios de grande altura e altíssimo padrão de luxo estão sendo propostos nos terrenos próximos à antiga ferrovia, por vezes envolvendo a descaracterização de paisagens e de edificações até então protegidas pelo patrimônio histórico local (figura 14).

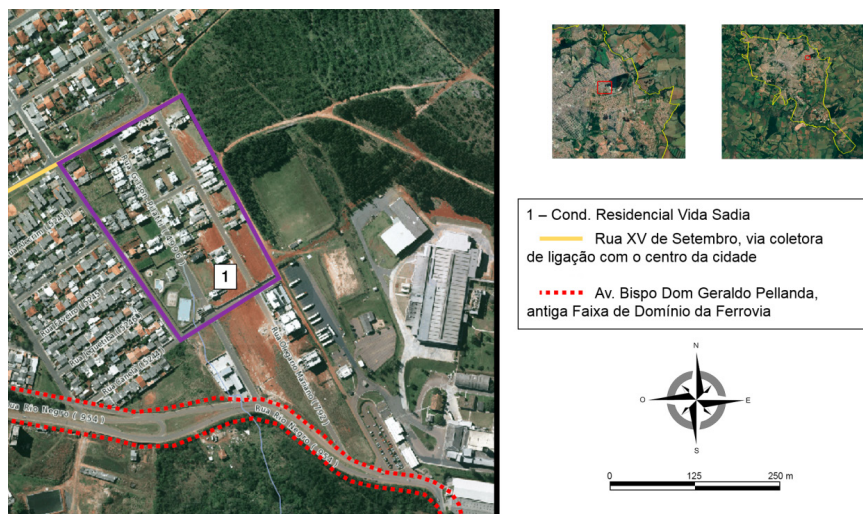


Figura 13 – Localização do Condomínio Vida Sadia, a uma quadra da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda, antiga ferrovia (Imagem aérea: GEOWEB, 2019. Edição da autora).



Figura 14– Edifícios de luxo de grande porte, localizados nas proximidades da Avenida dos Vereadores, antiga ferrovia (Martha Batista, 2019). Nota: Todos os edifícios da fotografia tiveram suas obras iniciadas a partir do ano de 2015.

Em relação às intervenções públicas concretizadas em Ponta Grossa visando a melhorias a partir de 2015, a maior parte tem sido a realização

de obras de pavimentação e a construção de viadutos e trincheiras⁹. No entanto, não é possível vincular diretamente as decisões relativas à priorização de uma ou outra obra de sistema viário ao disposto no Plano de Ações e Investimentos proposto no Plano Diretor 2006, ficando essas decisões a cargo de órgãos como a Secretaria de Planejamento, a Secretaria de Obras e a Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte. Nem sempre, portanto, são decisões tomadas com base no diagnóstico multidisciplinar realizado no PDM, e há situações em que escolhas de grande vulto são feitas sem a compatibilização das ideias de todos esses órgãos com as do IPLAN. É tal precariedade na gestão da própria instituição, um dos maiores problemas que se identifica, hoje, no funcionamento da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa – precariedade esta apontada em 1967, em 1992 e em 2006, e presente na atualidade. A realidade de Ponta Grossa é consoante com a discussão apresentada no item 1.3, “Estado, Políticas Públicas e Mercado”, que trata das dificuldades do poder público em atuar de forma sistêmica, integrada e com continuidade.

O mesmo ocorre quando se trata da questão da habitação em Ponta Grossa. Como comentado anteriormente, apesar dos levantamentos precisos realizados no PLHIS, não há correspondência entre as ações realizadas pela PROLAR e aquelas previstas pelo PLHIS. Sabe-se que o Município tem até hoje marcante fragilidade legal no sentido da determinação assertiva dos vetores de adensamento urbano, na limitação clara do Perímetro Urbano ou mesmo nos índices urbanísticos permitidos em seu Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano. Consequentemente, a escolha dos terrenos onde são implantadas as habitações ocorre,

⁹ O Paraná Cidade é o órgão responsável por viabilizar boa parte das obras de grande porte das prefeituras paranaenses, através do repasse de verbas estaduais, tanto na modalidade de Financiamento quanto a Fundo Perdido. Segundo a coordenação desse órgão, há muitas categorias de obras que se enquadram nos requisitos de destinação dessas verbas, mas fica a critério dos gestores municipais optar por obras de infraestrutura, edificações, compras de equipamentos etc. A preferência por obras de infraestrutura viária ocorre, na visão do Paraná Cidade, por ser esta a maior demanda apresentada pela população, quando em comparação com obras voltadas ao lazer ou à cultura, por exemplo.

frequentemente, pelo investidor, tendo como consequência um enorme número de habitações aprovadas, construídas e inauguradas em descompasso com aquilo que seria viável de disponibilizar em termos de redes de infraestrutura e equipamentos urbanos para novos assentamentos tão espalhados. A modalidade de viabilização e financiamento desses conjuntos, realizados através do Programa “Minha Casa Minha Vida”¹⁰ foi um fator determinante para que a expansão venha ocorrendo dessa forma.

Na figura 15, identifica-se a expansão urbana por década, em que é possível verificar que mesmo os loteamentos aprovados para execução após a vigência do Plano Diretor de 2006 continuam perpetuando a lógica de expansão desmedida, com manutenção dos vazios urbanos.

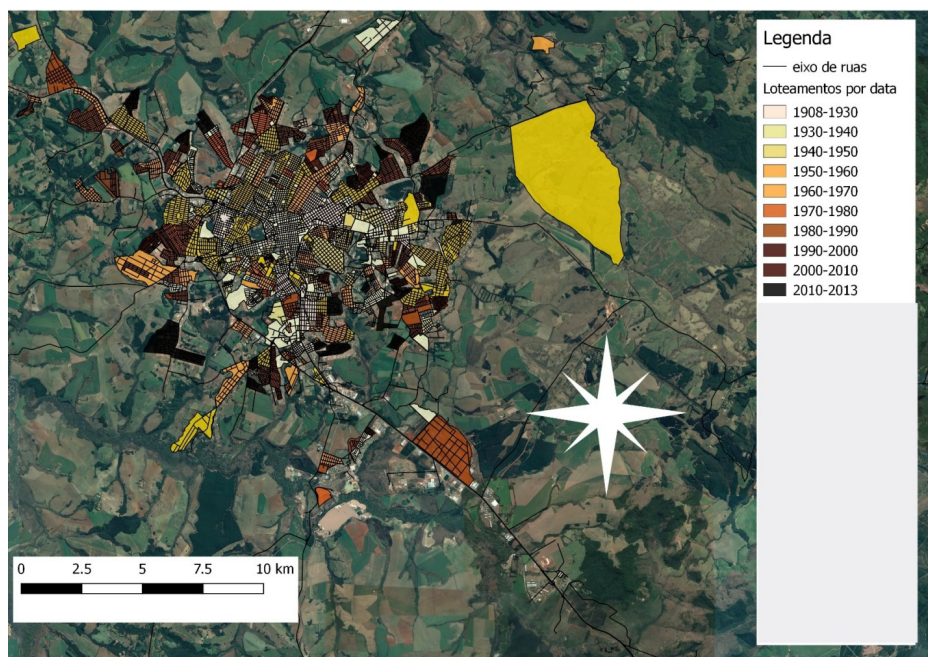


Figura 15 – Loteamentos aprovados em Ponta Grossa por década, até a atualidade
(Dados: PMPG, 2017. Imagem aérea: Google Satellite, 2019. Elaboração da autora).

¹⁰ Scheffer (2017), em sua tese de doutorado, discute especificamente as dinâmicas de habitação em Ponta Grossa, com foco nas influências do Programa Minha Casa Minha Vida na cidade.

A expansão urbana desmedida não acontece exclusivamente devido aos conjuntos habitacionais destinados ao interesse social. Na figura 16, pode-se verificar a localização de um empreendimento em execução. Trata-se de um loteamento fechado, destinado à classe média, localizado em um vazio urbano que, há menos de uma década, era externo ao perímetro urbano de Ponta Grossa. Com a implantação de diversos loteamentos para habitação de interesse social, o perímetro urbano foi expandido, sendo o terreno em questão infraestruturaado, valorizado e, anos depois, destinado a uma classe social mais alta que a dos vizinhos. O empreendimento em questão, denominado Ecoville II, é um dos novos loteamentos fechados de padrão médio. Contudo, utiliza-se do *marketing* verde e do discurso de segurança e exclusividade, palavras-chave antes utilizadas apenas pelos loteamentos fechados de alto padrão de Ponta Grossa.

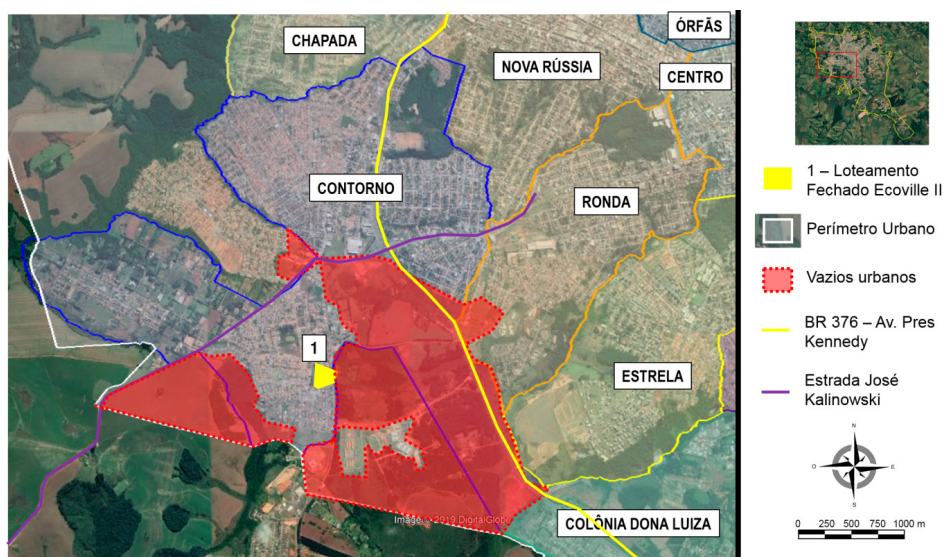




Figura 16 – Localização e imagem de venda do Loteamento Fechado Ecoville II (divulgação do empreendimento).

Assim como esse empreendimento em específico, há diversos outros em situação semelhante. Da mesma forma, condomínios verticais com múltiplos blocos habitacionais para médio padrão têm sido inaugurados em muitos bairros da cidade. Loteamentos e condomínios abertos e fechados, verticais e horizontais, do mais diversos padrões de custo, vêm sendo ofertados nos mais variados pontos da cidade. Como as leis e normas que dispõem a respeito do uso do solo são frágeis, e vêm sendo modificadas paulatinamente a fim de atender aos mais variados fins, o mercado imobiliário tem completo controle sobre a expansão urbana.

Uma grande quantidade de solicitações tem sido levada à Câmara de Vereadores¹¹ com o objetivo de alterar a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano e o Perímetro Urbano da cidade. Além dessa carga de alterações estar gerando como consequência um Perímetro Urbano e uma delimitação de zonas extremamente recortados, que já não atendem à lógica de amortecimento dos adensamentos ou aos vetores de crescimento urbano previstos em Plano Diretor, trata-se de ações ilegais. Segundo o disposto no Estatuto da Cidade, o Plano Diretor ou qualquer de

¹¹ Além dos gestores públicos, foram ouvidos alguns vereadores, membros de conselhos e também representantes do Observatório Social local, que fiscalizam esse tipo de ação. Entrevistados: n° 24 a n°38.

suas derivadas (como é o caso da Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo), são leis construídas com uma lógica participativa, com a realização de espaços para discussão e voto de representantes da população no tocante a todas as decisões de gestão apresentadas. Modificar quaisquer dessas leis sem a realização de audiências públicas, e sem uma justificativa técnica plausível que embase a necessidade de desrespeitar o definido pela coletividade, representa cerceamento do direito de participação. É alarmante a quantidade de alterações realizadas em limites de zonas, quando se analisa a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo em sua versão compilada, onde estão indicadas as datas das alterações. Nos anos de 2011 a 2013, em especial, foram tantas modificações irregulares que, em novembro de 2014, o Ministério Público do Paraná instaurou inquérito civil para investigar irregularidades em mais de uma centena de leis que alteraram o zoneamento em Ponta Grossa, a maior parte delas oriundas do próprio poder legislativo, e não do poder executivo (MP, 2014).

Como mais um indício de quanto o mercado imobiliário tem tido liberdade de decisão e ação, pode-se citar o fato de que Ponta Grossa está entre as cidades que mais tiveram habitações enquadradas no Programa “Minha Casa Minha Vida” nos últimos anos (PONTA GROSSA, 2013; MRV, 2016). A quantidade de imóveis é tão alta que os preços praticados estão abaixo da expectativa que grandes incorporadoras, que atuam em nível nacional, têm para cidades de porte semelhante. Além disso, entre 2015 e 2017, Ponta Grossa foi a terceira cidade brasileira com maior número de novos edifícios residenciais no período, representando um crescimento de 66% em doze meses. Foram 146 novos empreendimentos em apenas um ano (PG, 2017).

Concluindo este capítulo, pode-se verificar que em Ponta Grossa as dinâmicas de ocupação do solo consolidam e tendem a tornar mais graves as situações de exclusão social. O processo de expansão urbana, que

reforça a lógica de especulação imobiliária, tanto nos terrenos incorporados ao perímetro urbano quanto nos terrenos centrais vazios, limita o acesso à terra e à moradia digna, segregando segmentos empobrecidos da população, que acabam por ocupar irregularmente as margens dos rios, ao buscarem melhoria de sua qualidade de vida, já seriamente comprometida.

A ocupação de fundos de vale não ocorre ao acaso, havendo diversos fatores que contribuem para definir a forma como a cidade vem se desenvolvendo. O fato de muitos fundos de vale serem áreas públicas oferece relativa segurança aos moradores de que não serão removidos, e o próprio poder público se beneficia da invisibilidade dessas ocupações. De outro lado, está a hipervalorização de determinados terrenos. Aqueles do centro seguem uma tradicional lógica de centro-periferia. No entanto, os rios e ferrovias podem ser entendidos como vetores para a manifestação das diferenças sociais também ao apresentarem-se como áreas atrativas, reformuladas, cheias de potencial construtivo ou com características desejadas pelas camadas de mais alta renda da população local. A conclusão dessa leitura cronológica acerca da evolução de Ponta Grossa é que as “margens” – de rios e de ferrovias – têm influenciado de mais de uma forma nas dinâmicas urbanas, e por esse motivo, cabe estudar esses espaços com mais precisão, como será apresentado nos capítulos seguintes.

Capítulo 4

A Ambivalência da Proximidade: Rios e Ferrovias, Fragilidades e Aproveitamento de Potenciais

No capítulo anterior, foi realizada uma leitura espaço-temporal de Ponta Grossa, na qual foram evidenciados os acontecimentos que marcaram este município em diferentes períodos históricos, suas dinâmicas urbanas, suas características e especificidades. A partir dessa caracterização, foi possível identificar que a proximidade com cursos d'água é um fator relevante na cidade, sejam os córregos abertos ou canalizados, sejam as linhas férreas ativas ou desativadas.

Dessa forma, pode-se dizer que nas proximidades de rios e ferrovias identifica-se uma ambivalência. Nas margens, se manifestam fragilidades sociais e ambientais, na dificuldade de acesso às infraestruturas urbanas, na impossibilidade de satisfação de direitos básicos e em outras situações vividas por moradores em situação de irregularidade. Em outros casos, no entanto, a relação com corpos d'água e linhas férreas representa vantagens. Por se encontrarem próximos aos rios e ferrovias, determinados terrenos passam a ser econômica e culturalmente valorizados, algumas vezes em um curto período de tempo. A “proximidade da natureza” preconizada pelo *marketing* verde, ou a facilidade de acesso viabilizada pelas rápidas avenidas que substituem linhas férreas desativadas, são ideais culturalmente construídos, presentes em algumas camadas sociais. Através de intervenções de requalificação de rios e ferrovias antes desvalorizados, esses ideais são satisfeitos, tornando esses imóveis atrativos no mercado.

Considerando que em Ponta Grossa é possível identificar ambas as situações – fragilidades e potencialidades – em diversos pontos da cidade, nos dois próximos capítulos pretende-se apresentar de que forma essas manifestações acontecem, relacionando as situações identificadas à discussão da produção social do espaço urbano através de diferentes agentes modeladores e suas ações. Neste capítulo, serão apresentadas e ilustradas situações recorrentes em toda a malha urbana pontagrossense. No *Capítulo 4 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*, serão apresentadas análises mais aprofundadas a respeito de estudos de caso específicos de ocupações regulares e irregulares às margens de rios e ferrovias na cidade.

Na realidade atual de Ponta Grossa, é cada vez mais intensa a ocupação irregular de margens de rios e ferrovias. Essa concentração tem aumentado à medida que a cidade cresce; a proporção urbano-rural aumenta e a cidade se expande. Historicamente, são relacionadas à manifestação das desigualdades sociais através da espacialização de problemas de moradia e de acesso à cidade; e com o crescimento urbano, esses problemas se intensificam.

As populações mais ricas, no entanto, não utilizam, vivenciam ou ocupam esses “espaços marginais” com a mesma frequência ou intensidade das camadas economicamente desfavorecidas. Como as ocupações irregulares tendem a se concentrar em espaços pouco valorizados pelo mercado imobiliário formal, ou seja, longe de vias importantes, onde o valor dos terrenos tende a ser mais alto e a infraestrutura de melhor qualidade, nota-se que a população de maior renda, que tem condições de morar e desempenhar suas atividades dentro do circuito formal da economia urbana, muitas vezes desconhece a grande recorrência desse problema urbano em Ponta Grossa, por não vivenciá-lo cotidianamente.

Como apresentado anteriormente, as principais vias da cidade, e por consequência os trajetos mais frequentemente utilizados pelos sistemas de

transporte público e privado, localizam-se nos espigões do terreno, desviando dos fundos de vale. Da mesma forma, é nesses espigões que se concentram os maiores atrativos de tráfego, e é ao redor deles que estão os maiores investimentos em infraestrutura e equipamentos públicos e onde se localizam os terrenos mais valorizados para empreendimentos comerciais e de serviços.

As populações mais ricas só se relacionam às margens de rios e ferrovias quando elas são requalificadas, sendo atribuídas a elas novas características. A relação dessa camada social com as áreas não edificáveis acontece quando são criadas áreas de lazer onde antes circulavam linhas férreas, ou quando empreendimentos privados ressignificam os córregos, atribuindo a eles grande valor cultural e simbólico enquanto atrativos para a qualidade da vida urbana.

Essa ressignificação é muitas vezes relacionada às atividades de lazer e contemplação. A cidade de Ponta Grossa é carente de espaços de lazer para todas as camadas sociais, mas apenas a população mais rica tem condições de suprir suas demandas de lazer (ou mesmo de saneamento ou habitação) através de alternativas privadas, sem depender, portanto, de intervenções públicas. Mesmo quando é oferecido a essa camada social o acesso a equipamentos públicos, como parques, por exemplo (como no caso do Parque Ambiental, construído no centro da cidade, no antigo Pátio de Manobras Ferroviário), trata-se de um grupo que tem condições de optar por alternativas privadas, como os clubes recreativos ou as vastas áreas de lazer de loteamentos fechados. A requalificação de áreas degradadas não é uma necessidade premente dessa camada social, que tem condições de custear outras possibilidades para satisfazer suas necessidades e anseios. No entanto, agrada a essa população mais rica, por estar alinhada ao ideal de embelezamento urbano há muito enraizado no imaginário desse grupo social. A qualidade dos espaços públicos lindeiros a

empreendimentos de luxo são requisitos que pesam de forma significativa na tomada de decisão de compradores desses imóveis, muito embora a utilização efetiva desses espaços pelos moradores seja praticamente nula.

A população de baixa renda, por outro lado, não pode contar com alternativas privadas às opções de lazer oferecidas de forma pública. No entanto, por ter carências muito mais profundas, relacionadas às precárias condições de moradia, infraestrutura, acesso à saúde etc., não costuma reivindicar de forma prioritária que sejam destinados espaços ao lazer e à prática esportiva. Segundo o Paraná Cidade, principal órgão de financiamento e fomento de verbas estaduais para a realização de obras públicas pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, as obras mais demandadas pela população de baixa renda é a qualificação do sistema viário, que abre portas para a facilitação do acesso a todas as redes de infraestrutura e equipamentos urbanos da cidade¹. Populações carentes dos mais diversos tipos de serviços dificilmente reivindicam aos gestores que os espaços de lazer sejam requalificados, pois, embora estejam carentes de lazer, essa não costuma ser a prioridade para a sobrevivência no meio urbano. A significação dos espaços vegetados, das áreas de preservação, dos parques urbanos é completamente diferente para cada camada populacional.

Quando se trata especificamente de entornos de cursos d'água, ou seja, áreas não edificáveis por razões de preservação ambiental, é a população mais rica que eventualmente chega a se preocupar com essa questão. A elite intelectual costuma ter mais acesso e compreensão da necessidade de preservar as áreas verdes, considerado o contexto de urgente revisão das formas de consumo pela qual a sociedade passa atualmente. Além disso, a classe de maior renda também é visada pelo mercado dos produtos imobiliários considerados “verdes”. Existe um público de elite para

¹ Também acerca das dinâmicas discutidas nessa seção, foram utilizadas informações obtidas com os gestores de órgãos públicos participantes de conselhos e membros de associações de classe (entrevistados n°15 a 38).

empreendimentos que se declaram “verdes”, “sustentáveis”, “ecologicamente corretos”. Em Ponta Grossa, isso se reflete na presença dos loteamentos fechados, diversos deles com nomes que fazem menção à natureza, caracterizando-os como ambientalmente responsáveis, potenciais para aumento da qualidade de vida dessas pessoas.

Pela própria conformação espacial da cidade, ao longo da malha urbana há inúmeras áreas aptas a funcionarem como alternativas verdadeiramente sustentáveis de auxílio à drenagem urbana, de preservação de leitos de rios, de oferta de lazer. No entanto, as áreas vegetadas e de altos declives que caracterizam os fundos de vale tendem a, culturalmente, ser lidos como interrupções, problemas urbanos, descontinuidades. Acabam por se constituir enquanto espaços marginalizados, ocupados por populações excluídas. São periferizados, ainda que estejam distribuídos ao longo de toda a mancha urbana, não apenas nas bordas da cidade. Dessa forma, identifica-se que, no relativo aos corpos d’água urbanos e suas respectivas áreas de preservação, há duas situações recorrentes na cidade de Ponta Grossa.

Um desses caminhos é relativo aos fundos de vale ocupados pela população de baixa renda. Esses grupos ocupam áreas na cidade toda, em grande quantidade, gerando, no entanto, baixo impacto para a economia urbana formal, por se tratar de áreas desinteressantes para o mercado imobiliário formal. Os lotes regulares, que estão ao redor das áreas de preservação, mas fora das faixas protegidas, são pouco valorizados devido a certa distância dos centros de bairro. Com a presença das ocupações irregulares em terrenos de APPs, sua atratividade cai ainda mais. Assim, as ocupações irregulares tendem a se expandir sobre lotes privados ignorados pelo mercado imobiliário formal, perpetuando um ciclo de exclusão e invisibilidade – invisibilidade esta presente em toda a cidade; uma periferização próxima e presente, mas ignorada.

O segundo caminho é a valorização tardia dessas áreas. Com a busca do mercado imobiliário por novas áreas e o contexto favorável para a aplicação de conceitos como o *marketing* verde, acontece a gentrificação de áreas antes consideradas desinteressantes. Empreendimentos privados, como os loteamentos fechados que cercam os fundos de vale, são criados. As populações que antes se apropriavam de espaços com essas características são expulsas, gerando um ciclo de gentrificação e, em decorrência, os empreendimentos privatizam esses espaços, que têm potencial de lazer e de proteção ambiental. Enquanto as classes sociais mais altas têm na oferta desses novos empreendimentos a satisfação de seus ideais, as classes empobrecidas procuram novas alternativas para a sobrevivência em meio urbano. Uma das possibilidades é a ocupação de fundos de vale ainda não convertidos em produtos atrativos pelo mercado formal, perpetuando-se o ciclo, conforme ilustrado no esquema da figura 17:

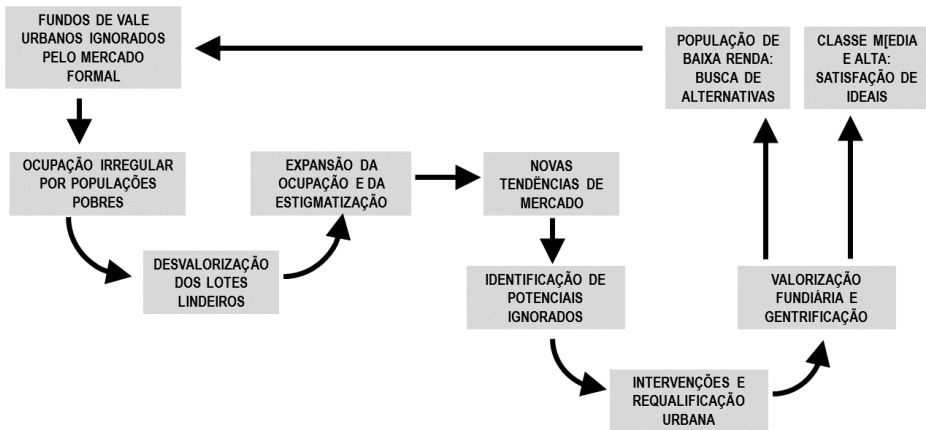


Figura 17 – Ciclo das áreas de preservação ambiental (Elaboração da autora).

Ao comparar “beiras de rio” pública e privada, morfologicamente, trata-se de espaços análogos. São igualmente protegidos por dispositivos legais; têm iguais condições de uso enquanto ferramentas para a gestão urbana eficiente ou para o aproveitamento de seu potencial para o lazer.

No entanto, têm significações, representações, apropriações e consequentes intervenções diversas – tornam-se mais ou menos poluídos ou preservados; mais ou menos utilizados de forma saudável, mais ou menos desejáveis ou ignorados, conforme são apropriados ou não pelo mercado privado de terras.

Percebe-se que essa dinâmica, em que os investimentos e a valorização cultural de um determinado elemento da paisagem urbana têm relação com o público a que se destina, não é exclusividade dos fundos de vale. É de maneira análoga que as áreas não edificáveis ao redor de ferrovias urbanas têm sido exploradas e ressignificadas no contexto pontagrossense.

De forma semelhante às áreas de preservação ambiental, a desvalorização e consequente ocupação irregular de faixas de domínio e faixas de segurança das linhas férreas data do começo da industrialização de Ponta Grossa, como já discutido. As mesmas pressões urbanas fazem com que se intensifique a presença de famílias em situação de risco ambiental (à beira de córregos e áreas de alta declividade) e em situação de risco de acidentes (à beira de ferrovias ativas). Ao mesmo tempo em que classes sociais de baixa renda convivem cotidianamente com a dificuldade de transposição dos trilhos do trem, a periculosidade de sua presença nessas faixas e a ausência de investimentos públicos na infraestrutura dessas ocupações, as classes média e alta ignoram a existência de tais conflitos.

Em Ponta Grossa, não existe mais o transporte de passageiros pelo sistema ferroviário. A ferrovia permanece presente no imaginário de apenas uma parcela da população, em geral composta por pessoas que vivenciaram de fato a época de apogeu do transporte ferroviário, ou por grupos que valorizam a memória social². Não é central, na população

² Na dissertação de mestrado intitulada “Memória Social e Cidade Contemporânea: O Velho Centro Ferroviário de Ponta Grossa - PR” (MADALOZZO, 2015), encontra-se uma discussão completa sobre como a população percebe a importância do sistema de transporte ferroviário para o desenvolvimento urbano de Ponta Grossa.

pontagrossense, o imaginário e a valorização das ferrovias, compreendendo-as como parte fundamental da cidade, apesar de existirem ainda algumas heranças da época de apogeu do transporte ferroviário na paisagem urbana (como as Estações de passageiros e o Hospital Ferroviário, do centro da cidade) e em estabelecimentos significativos para os pontagrossenses (como o Operário Ferroviário Esporte Clube). No entanto, como muitos dos remanescentes ferroviários, como os trilhos, foram removidos dos pontos mais centrais e concorridos da cidade e desviados para bairros periféricos, a presença de problemas urbanos relacionados às ferrovias ativas é ignorada por parte da população.

Da mesma forma que as ocupações dos leitos de rio, as que se encontram nos leitos de ferrovia estão localizadas em pontos distantes das vias principais, onde se concentram os empreendimentos, os equipamentos públicos e privados e as melhores redes de infraestrutura. E de forma análoga aos dois caminhos, através dos quais os rios são ocupados em Ponta Grossa, pode-se identificar também essas duas formas de apreensão das ferrovias na cidade de Ponta Grossa. Num primeiro momento, a tendência é que as áreas ao redor de ferrovias sejam abandonadas pelo mercado imobiliário formal. A população de baixa renda tende a ocupar esses espaços, pois se trata de áreas deixadas vazias, devido aos dispositivos legais que limitam a edificação e a ocupação das faixas ao redor das ferrovias (Decreto nº 2089/1963, que estabelece a faixa de segurança de 6 metros a partir dos trilhos, e Lei nº 6766/79, de Parcelamento do Solo Urbano, que estabelece a faixa de domínio de 15 metros a partir dos trilhos).

Um agravante nos casos das ferrovias é o problema de governança, discutido anteriormente, a respeito da responsabilidade pública nas áreas de ferrovias. Tanto no caso de ferrovias ativas quanto naquelas recentemente desativadas, há situações em que a existência do poder público municipal, que tem responsabilidade pela qualidade de vida dos cidadãos,

é conflituosa em relação à posse da faixa de terra pelo poder público federal e ao direito de uso da empresa concessionária do transporte. Com a desativação das ferrovias, a ocupação irregular das faixas normalmente se expande, atingindo toda a faixa de domínio e também a faixa de segurança das ferrovias. Da mesma forma que as ocupações em margens de cursos d'água, a presença dessa camada social leva os terrenos lindeiros aos trilhos a uma desvalorização ainda maior, sendo ignorados pelo mercado imobiliário formal, o que favorece a expansão das ocupações.

Além da possibilidade dos terrenos ao redor de ferrovias, ativas ou já desativadas, tornarem-se cada vez menos atrativos, e consequentemente abandonados pelo mercado formal de terras, um segundo caminho tem acontecido em Ponta Grossa. Após a resolução da situação problemática de gestão das áreas, em que as terras nacionais são reestabelecidas como municipais, a representatividade simbólica da ferrovia é ainda mais reduzida. O município decide dotar a área com redes de infraestrutura de boa qualidade, com a proposta de grandes avenidas e parques lineares.

Como apresentado acerca da caracterização morfológica do território pontagrossense, são poucas as vias largas, contínuas, ladeadas por terrenos de grande porte, planos e dotados de infraestrutura excelente, ainda não ocupados. A súbita disponibilização de terrenos com essas características, em localizações estratégicas, sem a existência de semelhantes na cidade, torna-os grandemente valorizados no mercado de terras local.

Tanto nos casos em que o Poder Público opta pela construção de avenidas e parques quanto nas situações em que privatiza os antigos leitos de ferrovias, o fluxo de desvalorização e ocupação irregular das áreas é quebrado, acontecendo a expulsão das camadas mais pobres da população através da gentrificação. Da mesma forma que nos arredores de rios, a nova classe social a ocupar o entorno de linhas férreas desativadas tem satisfeitos seus ideais de acesso rápido e de qualidade às áreas nobres da

cidade, em empreendimentos de alto padrão com localização estratégica. Os antigos ocupantes de margens, expulsos da área, necessitam buscar alternativas para a sobrevivência no meio urbano, e o fazem, frequentemente, ocupando irregularmente outras áreas preteridas pelo mercado imobiliário formal. Esse ciclo está ilustrado no esquema da figura 18:

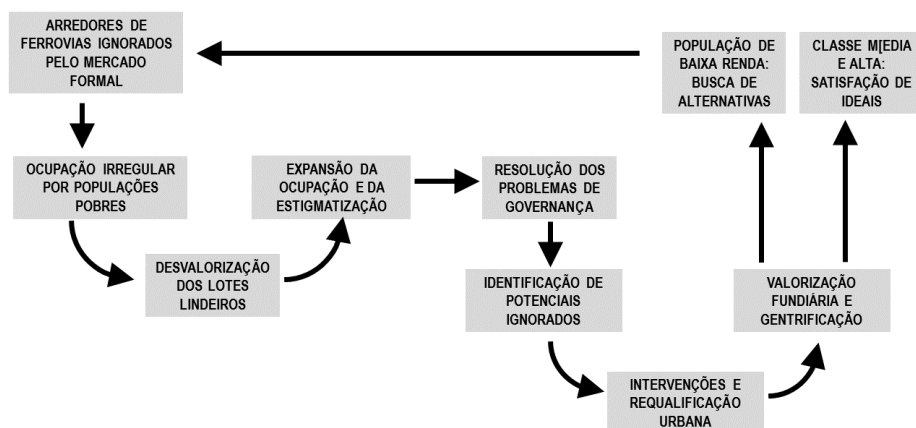


Figura 18 – Ciclo das áreas de entorno de ferrovias (Elaboração da autora).

Assim, as linhas férreas, enquanto ativas (e sujeitas às políticas de não edificação em seu entorno) e após desativação (em que passam a ser espaços edificáveis subitamente disponíveis no mercado de terras), têm características semelhantes e divergentes. Em relação à sua morfologia, são espaços análogos, lineares, que cortam a malha urbana reticulada através de um desenho sinuoso, buscando acompanhar o relevo para evitar as declividades excessivas. A significação e a forma de apropriação que têm, nessas duas situações (enquanto linhas ativas e após desativação), são opostas. A classe social que vivencia o cotidiano de insegurança e fragilidade em ocupações à beira de ferrovias não é a mesma que se beneficia da hipervalorização dos terrenos ao redor de ferrovias removidas e grandes

vias recém abertas e estruturadas. O aproveitamento do potencial das linhas férreas removidas para o transporte e o lazer é frequentemente acompanhado pela exclusão da parte da população que mais precisa de melhorias em sua qualidade de vida. O que efetivamente acontece é que, conforme o mercado privado de terras se apropria dessa situação vantajosa, a desigualdade socioespacial se intensifica, e riquezas são geradas para uma parte da população enquanto os problemas urgentes da outra parcela não são resolvidos.

Nas seções seguintes, serão apresentadas as situações descritas anteriormente. Será possível identificar quão presentes os rios e ferrovias são no contexto pontagrossense, em situações em que são sinônimos de problemas socioespaciais e nos casos em que, para uma camada da população, são vistos como potenciais, tanto econômico quanto cultural/simbólico, à terra urbana.

4.1 Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais

Como apresentado, a ocupação irregular à beira de rios e ferrovias é constante em Ponta Grossa, tendo sua origem datada dos anos 1950, início da industrialização local, e perpetuando-se até os dias atuais. As edificações que compõem as ocupações irregulares são consideradas subnormais, ou seja, estão abaixo do padrão considerado ideal pelas normas vigentes. Seja a legislação ambiental, que rege os critérios de preservação das margens de córregos, ou a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano vigente, que determina coeficientes e índices urbanísticos aceitáveis para cada porção do perímetro urbano, trata-se de critérios determinados pelo Poder Público, que têm por objetivo garantir a segurança, salubridade e qualidade de vida dos moradores.

Um dos grandes impactos que o Poder Público tem sobre a vida urbana é enquanto agente controlador e delimitador da forma como a

evolução urbana deve acontecer. Assim, ao definir regras como os parâmetros urbanísticos e distâncias não edificáveis ao redor de rios e ferrovias, limita e direciona as dinâmicas urbanas. Contudo, as consequências das limitações e critérios impostos pelo Poder Público, ainda que as mesmas sejam justificáveis por razões ambientais e de saúde pública, são impraticáveis pela população que se estabelece nessas ocupações. Nessa situação, atesta-se a ideia de que as intervenções estatais tendem mais a reproduzir os problemas da sociedade de classes que a amenizá-los. A alta exigência para cumprimento das normas é um fator que dificulta a ocupação regular dos terrenos urbanos pela população de menor renda. Essas áreas urbanas convertem-se em sobreposições de fragilidades ambientais e sociais.

Em relação às áreas de preservação ambiental, há uma variedade de situações: corpos d'água de portes variados, áreas com maior ou menor declividade e consequente maior ou menor viabilidade de ocupação para fins de moradia. Além das áreas extensas, em que fundos de vale de maior porte representam grandes interrupções da malha urbana, a cidade é cortada por uma vasta rede de pequenos córregos e arroios.

De modo geral, a edificação no entorno imediato de corpos d'água é proibida, por se tratar de espaços destinados legalmente à preservação ambiental, sendo públicos ou privados, de grande ou pequeno porte. Contudo, a aprovação de normativas como o Código Florestal e a Lei de Parcelamento do Solo Urbano (federais) ou as leis do Plano Diretor (municipal), que classificam as margens de nascentes e leitos de rios como áreas de preservação e delimitam outras áreas urbanas como parques com fins de proteção ambiental, em muitas situações, ocorreu após a ocupação já estar estabelecida.

Na figura 19, estão delimitadas as áreas definidas como *non aedificandi* em uma parte da área urbana de Ponta Grossa, considerando o

disposto no Novo Código Florestal (Lei nº 12651/2012). Neste cartograma esquemático, ilustra-se como incidiria sobre uma grande parte do território pontagrossense a proibição de ocupar as margens de corpos d'água, caso a ocupação urbana fosse iniciada hoje em dia.

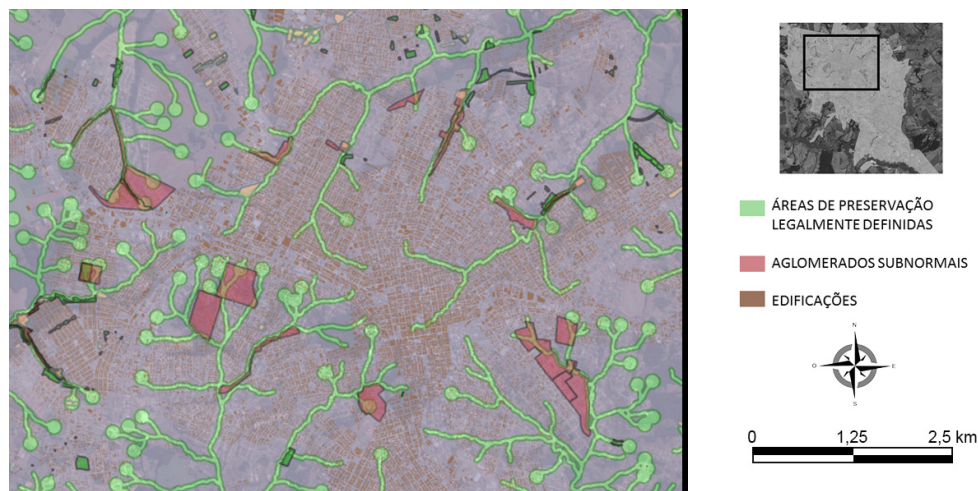


Figura 19 – Hidrografia de Ponta Grossa e aglomerados subnormais
(Imagem Aérea e dados: PMPG, 2016. Edição da autora).

Contudo, como se pode perceber, muitas edificações (destacadas na figura na cor marrom) se encontram dentro do perímetro definido como *non aedificandi*. Nem todas elas são edificações irregulares. Muitas estão em situação de regularidade, por se tratar de lotes definidos como edificáveis, em um contexto temporal anterior à aprovação de leis mais restritivas quanto à ocupação e preservação de margens de rios.

Assim, na cidade, existem lotes com limites bastante próximos ao leito de córregos. Muitos desses lotes, identificados na base georreferenciada utilizada pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa através de um cadastro unificado, são de propriedade privada. Quando há neles edificações preexistentes, datadas de um contexto em que não havia dispositivos legais que impedissem a construção, as mesmas estão regulares. Contudo,

existem lotes como os da figura 20, sobre os quais as regras de impedimento de edificação são aplicáveis. Apesar de se tratar de glebas loteadas há décadas, os imóveis ainda não foram edificadas e ocupados, e incidirão sobre eventuais obras de construção a realizar nos mesmos as regras de proibição de edificação previstas em norma.



Figura 20 – Lotes privados sobre os quais incidem regras de preservação (Geoweb PMPG, 2019).

Lotes em que havia uma expectativa de ocupação integral, mas a legislação atual impede a satisfação completa do potencial construtivo dos mesmos, tornam-se pouco atrativos para o mercado imobiliário formal. Proprietários de terrenos com essas características tendem a deixá-los sem uso, algo bastante frequente nos fundos de vale. São lotes menos centrais, quando se considera a localização dos centros de bairro. Somando a esse fato o impedimento das construções nesses terrenos, eles tendem a permanecer vazios e sem investimentos por parte dos proprietários. É em situações como essa que a ocupação irregular de lotes privados acontece, pois, embora o mercado imobiliário formal não tenha prioridade sobre esses lotes, a proximidade física com as áreas mais nobres do bairro ou com o centro da cidade são razões suficientes para que classes sociais mais

baixas se instalem nos mesmos. Dessa forma, muitas margens de arroios e córregos que cortam bairros residenciais, dos mais simples aos mais luxuosos, tendem a ser ocupadas por pessoas em situação de moradia precária.

Loteamentos mais recentes, parcelados após a criação dos critérios legais de preservação das margens de rios, costumam ser desenhados de forma a destinar as áreas de preservação sob domínio público. É o caso dos loteamentos representados na figura 21. Pode-se perceber que os lotes identificados pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa têm seus limites de fundo bastante distantes dos corpos d'água, respeitando o disposto na legislação – a partir de 15 metros de preservação para córregos estreitos, com alargamento da faixa de proteção em razão do porte do curso d'água (conforme o Novo Código Florestal, Lei nº 12651/2012). Os loteamentos desse exemplo, por se encontrarem na borda oeste da cidade, são muito mais recentes que os do exemplo anterior, centrais e anteriores às normativas.

Outra parte das áreas *non aedificandi* relacionadas à preservação de corpos d'água, em Ponta Grossa, é formada por áreas mais extensas, com declividade muito acentuada. É o caso da área verde apresentada na figura 22. O fundo de vale visível na fotografia aérea corresponde ao Parque Boca da Ronda e ao Parque Municipal Chácara Dantas, conforme delimitado pela Lei Municipal nº 4832, de 1992 (PMPG, 1992), que dispõe sobre a criação de Unidades de Conservação em Ponta Grossa.



Figura 21 – Margens de corpos d'água em áreas públicas (Geoweb PMPG, 2019. Edição da autora).



Figura 22 – Parque Boca da Ronda e Chácara Dantas (Geoweb PMPG, 2019. Edição da autora).

A presença de populações empobrecidas em áreas de risco e destinadas à preservação ambiental acontece às margens de todos os tipos de corpos d'água, dos pequenos arroios aos grandes parques. Trata-se de

uma situação recorrente em toda a área urbana. Devido às muitas interrupções na malha urbana e à forma como os diversos centros de bairro foram se desenvolvendo, verticalizando e diversificando, é frequente que se possa observar, em um mesmo golpe de vista, diferenças sociais gritantes, especialmente quando se trata de divisas de bairro demarcadas sobre os corpos d'água.

Como ilustração dessa realidade, recorrente em toda a malha urbana, na figura 23, estão identificadas diferentes características. São realidades distintas, que podem ser visualizadas a partir de um mesmo ponto, no bairro de Uvaranas, próximo às divisas com os bairros Neves e Jardim Carvalho. A partir do ponto 1, marcado na figura, é possível identificar contraste entre os diferentes tipos de ocupação e padrões de infraestrutura disponíveis para cada porção do bairro.

A via, retratada na figura 24, é classificada como Coletora, ou seja, de porte intermediário entre as Vias-Eixo (que conectam bairros em alta velocidade) e as Vias Locais (destinadas ao acesso de moradores a lotes residenciais). Nas Vias Coletoras também estão localizados pontos de parada de transporte coletivo, e as mesmas são utilizadas como distribuidores do trânsito intrabairro (PMPG, 2006). Ao longo da Via Coletora, ilustrada nesse exemplo, no ponto em que é cruzada por um arroio parcialmente canalizado na divisa com o bairro Neves, é possível identificar a interrupção da ocupação residencial de classe média, havendo algumas ocupações irregulares pontuais. Situações assim acontecem em outros bairros em que, de maneira semelhante, vias bem estruturadas encontram-se com fundos de vale.



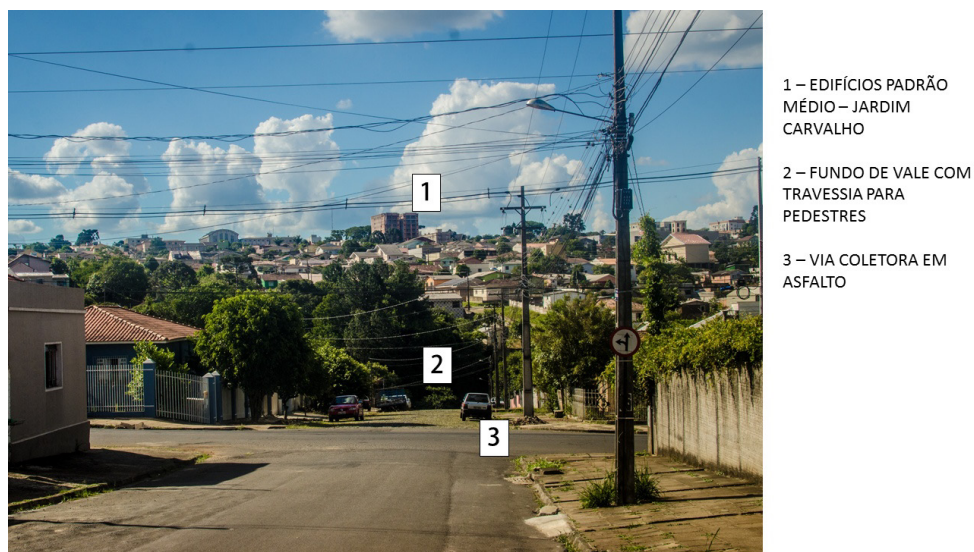
Figura 23 – Padrões de ocupação entre os bairros Uvaranas, Neves e Jardim Carvalho
(Fotografia: Google Earth, 2019. Edição da autora).



Figura 24 – Via coletora que liga os bairros Uvaranas e Neves (Martha Batista, 2019. Edição da autora).

A partir do mesmo ponto, é possível observar, na figura 25, uma rua sem saída, revestida com paralelepípedos, terminando num fundo de vale

de grande porte que separa os bairros Uvaranas e Jardim Carvalho. As casas dessa última quadra acessível são também de padrão médio, um pouco mais simples, edificadas em madeira³, e contam com infraestrutura de calçadas de pior qualidade quando em comparação com a via principal. É possível visualizar, a partir desse ponto de vista, que o bairro Jardim Carvalho tem ocupações residenciais de baixa altura nas encostas. A verticalização aumenta à medida que se aproxima o espigão do terreno, onde se localizam as vias principais daquele bairro. É uma situação típica de Ponta Grossa, que se repete também em outras divisas de bairro.



- 1 – EDIFÍCIOS PADRÃO MÉDIO – JARDIM CARVALHO
- 2 – FUNDO DE VALE COM TRAVESSIA PARA PEDESTRES
- 3 – VIA COLETORA EM ASFALTO

Figura 25 – Vista do bairro Jardim Carvalho a partir do bairro Uvaranas (Martha Batista, 2019. Edição da autora).

³ Tecnicamente, a madeira, enquanto material/sistema construtivo, pode ser aplicada de forma a edificar imóveis de excelente qualidade. É, inclusive, uma boa alternativa quando se leva em consideração o contexto da arquitetura sustentável, pois se trata de um material disponível na região dos Campos Gerais e com características bastante interessantes para a execução de residências e outros edifícios. No entanto, na realidade local, a madeira é culturalmente compreendida como um material construtivo de menor qualidade e durabilidade que a alvenaria. É por esse motivo que na leitura da distribuição das classes sociais no espaço urbano pontagrossense considera-se que as residências de classe média parcial ou totalmente erigidas em madeira são de pior qualidade, ou de classe inferior, àquelas executadas em alvenaria de tijolos e concreto armado. A menção às casas de madeira como problemáticas e inferiores é feita no Plano Diretor de 1967, e representa uma visão cultural desse tipo de edificação recorrente em todo o Paraná. Na trilogia de livros intitulada “A casa de araucária: arquitetura da madeira em Curitiba”, produzida pelos autores Key Imaguire Junior, Marialba Rocha Imaguire, Fábio Domingos Batista e Andréa Berriel, essas questões são discutidas com profundidade no contexto paranaense.

Apesar de não haver conexão viária para veículos (de passeio, de transporte coletivo ou de manutenção/emergência) nesse ponto da divisa entre os bairros Uvaranas e Jardim Carvalho, existe uma travessia para pedestres. Trata-se de uma estrutura improvisada, executada precariamente sobre o leito de um córrego em situação bastante degradada. Após a pequena ponte em concreto, a travessia para o bairro vizinho pode ser realizada a pé, através de um terreno bastante íngreme, por um caminho de terra aberto pelos próprios usuários. Não existe acessibilidade ou iluminação pública, e dejetos são lançados diretamente no córrego. Na figura 26, pode-se identificar, em primeiro plano, a ponte sobre o córrego degradado. Da mesma forma que descrito na figura anterior, também no bairro de Uvaranas percebe-se que a verticalização acontece no entorno da via principal, que está localizada no ponto mais alto do relevo. O padrão de infraestrutura e a classe das edificações também variam, de forma que em primeiro plano vêem-se residências de classe média em madeira. O edifício alto do fundo da imagem segue uma proposta de condomínio residencial de luxo, semelhante a outros empreendimentos que têm sido construídos na cidade nos últimos anos.



- 1 – EDIFÍCIO RESIDENCIAL DE ALTO PADRÃO – BAIRRO UVARANAS
- 2 – VIA COLETORA EM ASFALTO
- 3 – VIA LOCAL EM PARALELEPÍEDO
- 4 – PONTE PARA PEDESTRES – CONEXÃO BAIRRO JARDIM CARVALHO
- 5 – CÓRREGO COM LANÇAMENTO DE DEJETOS

Figura 26 – Vista do bairro Uvaranas, a partir do arroio que o separa do bairro Jardim Carvalho

(Martha Batista, 2019. Edição da autora).

A degradação do arroio e o desperdício de potencial de aproveitamento do mesmo enquanto espaço de lazer e convivência para a população dos bairros que divide fica clara ao observar esse exemplo. Quando se considera o fato de que não há, nas proximidades, nenhuma praça ou área pública disponível para o lazer, essa constatação faz ainda mais sentido. Mas, se nesse caso praticamente não há ocupações irregulares, apenas um desperdício de potencial de aproveitamento de uma área ociosa, as situações em que as margens de cursos d'água representam problemas graves são ainda mais frequentes na cidade.

Na figura 27, observa-se a ocupação irregular do leito de um arroio que corta outra porção do bairro Uvaranas. Como é possível observar na imagem, as casas estão em situação de risco, ocupando o leito do córrego e sujeitas a problemas como inundações e riscos para a saúde em geral. Essa é a situação da grande maioria dos aglomerados subnormais de Ponta Grossa, que estão majoritariamente alocados ao redor de rios, conforme o

diagnóstico do Plano de Habitação de Interesse Social (PMPG, 2011) e de acordo com a delimitação de setores censitários feita pelo IBGE (IBGE, 2010).

De forma análoga, na figura 28, observa-se situação semelhante em uma edificação localizada no bairro Ronda, às margens do Parque Boca da Ronda. Além da grave falta de infraestrutura, destaca-se o fato de a casa estar mais baixa que o nível da rua, e de não haver calçadas. No fundo da imagem, é possível observar o bairro Estrela, em que as edificações térreas e de baixo padrão são substituídas por conjuntos verticais de classe média, conforme os terrenos se distanciam do fundo de vale e se aproximam dos espigões.



Figura 27 – Ocupação Irregular da Rua Enfermeira Adelaide Pareta, às margens de um curso d'água
(Martha Batista, 2019).



Figura 28: Ocupação Irregular da Rua Tobias Moscoto, às margens do Parque Boca da Ronda
(Martha Batista, 2019).

Percebe-se que, embora se trate de situações distintas – áreas de preservação de portes diferentes, em diferentes bairros –, o impacto para a população que ocupa irregularmente essas áreas é semelhante. A concentração de ocupações irregulares às margens de rios é uma realidade bastante presente, e nelas se concentram problemas de moradia e de acesso à cidade. No entanto, não é apenas em áreas ambientalmente protegidas que esse problema acontece. As áreas não edificáveis ao redor de ferrovias são outro vetor importante de problemas sociais em Ponta Grossa.

Como já discutido, há situações em Ponta Grossa em que as linhas férreas ainda são utilizadas para a circulação de cargas. As ferrovias mais centrais foram gradativamente desviadas para a periferia da cidade e desativadas nos pontos mais centrais. Contudo, com o crescimento urbano e o espraiamento da ocupação, a cidade se expandiu para além das ferrovias, que nos anos 1990 eram consideradas periféricas. Situações como a

representada nas figuras 29 e 30, em que o trem circula em meio à malha urbana, são recorrentes nos bairros mais periféricos. Com a ferrovia ativa, os conflitos que essa situação representa vão desde o impacto para o trânsito, por haver poucas passagens em nível, até o (muito mais grave) risco de acidentes a que os ocupantes irregulares das faixas de domínio se submetem.



Figura 29 – Cruzamento da linha férrea com a Rua Visconde de Sinimbu, bairro Nova Rússia
(Martha Batista, 2019).



1 – VIA INFORMAL –
ACESSO EXCLUSIVO DE
PEDESTRES

2 – FERROVIA ATIVA

3 – OCUPAÇÃO IRREGULAR
À BEIRA DA FERROVIA

4 – VIA COLETORA –
PRINCIPAL DE BAIRRO

Figura 30 – Ocupações irregulares na faixa de domínio da linha férrea
(Martha Batista, 2019).

No trecho do bairro Nova Rússia, onde essa passagem está localizada, é possível identificar uma das maiores ocupações irregulares de Ponta Grossa à beira de uma ferrovia. Embora seja recorrente a presença de ocupações irregulares em outros pontos da cidade, neste a ocupação é bastante numerosa. A linha férrea em questão tem um cruzamento em nível com a Rodovia BR-376. A rodovia serve como um divisor entre dois padrões distintos de ocupação – em uma de suas margens, a ocupação é primordialmente de barracões industriais, e em outra delas foi executado um dos primeiros loteamentos fechados de Ponta Grossa, o Portal da Boa Vista, citado anteriormente nesta pesquisa. A partir do cruzamento com a Rodovia, a linha férrea teve sua faixa de domínio toda ocupada por edificações precárias, executadas em madeira, chapas metálicas e outros materiais. Essa ocupação se estende por diversas quadras. O bairro da Nova Rússia, conforme se afasta da rodovia e se aproxima do centro da cidade, é gradativamente ocupado por edificações residenciais de classe



Figura 32 – Residência em local irregular, na faixa de domínio da ferrovia, logo após o cruzamento em nível com a Rodovia BR-376 (Martha Batista, 2019).

Da mesma forma que já identificado em relação às ocupações irregulares ao redor de áreas de preservação ambiental, ao longo de outros trechos de ferrovias ativas em Ponta Grossa a situação se repete. É o caso dos bairros de Uvaranas e Chapada, ilustrados nas figuras 33 e 34. Em ambos os casos, as ocupações reticuladas e padronizadas, de classe média baixa a média alta, são interrompidas por um pequeno número de residências de caráter subnormal. Nessas residências, o acesso às vias públicas, e, conseqüentemente, a serviços de infraestrutura, saneamento e equipamentos urbanos, é comprometido.



Figura 33 – Ocupações irregulares próximas à ferrovia que cruza o Campus Universitário da UEPG, no bairro Uva-ranas (GeoWeb – Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2019. Edição da autora).



Figura 34 – Ocupações irregulares próximas à ferrovia que contorna a cidade, no bairro Chapada (GeoWeb – Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2019. Edição da autora).

Como é possível identificar nessa primeira aproximação, com os casos dos aglomerados subnormais em Ponta Grossa, as ferrovias ativas exercem impacto significativo quanto à locação dessas ocupações. Contudo, cabe discutir também a respeito das ferrovias já desativadas e a forma como os grupos sociais tendem a se apropriar de suas áreas não edificáveis.

Como já discutido, existe um grave problema de governança relacionado às áreas em que as ferrovias estavam localizadas e das quais foram retiradas. Em situações desse gênero, após a finalização do vínculo da empresa concessionária com o trecho de ferrovia desativado, o Poder Municipal, mesmo que esteja desejoso de implantar renovações urbanas, como parques lineares, calçadas, ou mesmo de lotear a gleba para fins de moradia, fica impedido do investimento de verba pública em terrenos sobre os quais não detém a posse. Sem a destinação a um novo uso, as áreas ficam mais sujeitas a ocupações; quando tais ocupações acontecem, a municipalidade, muito embora seja obrigada a garantir qualidade de vida a todos os membros da população (BRASIL, 2001), fica impedida de realizar investimentos permanentes, como o loteamento efetivo da gleba e a implantação de infraestrutura urbana e de equipamentos, por se tratar de terreno de propriedade de terceiros. Dessa forma, durante as décadas de 1990, 2000 e início da década de 2010, a ação municipal sobre esses terrenos consistiu na remoção recorrente de ocupações, com direcionamento dos seus ocupantes para moradias em conjuntos habitacionais regulares. Contudo, em parte por não haver destinação de novos usos para essa área irregularmente ocupada, em parte devido à localização urbana distante e desprivilegiada das residências subsidiadas, a ocupação tendia a ser rapidamente recomposta por outras famílias, permanecendo o problema urbano.

O trecho central (antigamente denominado linha Tronco Sul) da EFSP-RG – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, que cruzava o centro de Ponta Grossa, é um dos exemplos em que essa ação aconteceu durante as últimas décadas. Apenas recentemente a situação foi revertida, pois, após anos de negociação, a área foi definitivamente destinada ao Poder Público Municipal. Há alguns anos, ainda havia ocupações irregulares no antigo leito da ferrovia. Na figura 35, é possível identificar as ocupações

irregulares que se encontravam dentro do antigo leito da ferrovia e foram removidas. No momento atual, são iniciadas obras de requalificação urbana, a fim de converter a faixa de terreno em um parque linear, como retratado na figura 36.



Figura 35 – Remoção da ocupação irregular do leito da antiga ferrovia central de Ponta Grossa (Google Earth, 2019. Edição da autora).



Figura 36 – Residência em local irregular, na faixa de domínio da ferrovia (Martha Batista, 2019).

O trecho ilustrado nos exemplos acima está passando, atualmente, pela transição que foi descrita no começo deste capítulo: a situação de desvalorização fundiária e manifestação de problemas urbanos que

caracterizou essa parte da cidade desde que o desvio da ferrovia foi realizado, nos anos 1990, está passando por um processo de transformação. Aliado às obras já concluídas a algumas centenas de metros desse ponto específico (em que foi aberta a Avenida dos Vereadores em meados dos anos 1990, após a remoção de uma parte dos trilhos), a tendência é que, com as intervenções feitas nesse novo trecho, os arredores sofram valorização fundiária, e o caráter das imediações seja significativamente modificado nos próximos anos. No item 4.2, serão apresentadas situações em que rios e ferrovias representam, para uma determinada classe social, potenciais de aproveitamento – econômico e cultural/simbólico.

Para finalizar a discussão acerca da profusão de pontos de ocupações irregulares em Ponta Grossa que têm alguma relação com as linhas férreas e as margens de corpos d'água, apresenta-se um breve resumo dos dados disponíveis no diagnóstico do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em 2011 (PLHIS, 2011). Na época da realização do diagnóstico, que ainda não foi atualizado pela Prefeitura oficialmente, já eram 162 os pontos ocupados irregularmente na cidade. Desses, 92 pontos são áreas de margens de corpos d'água; sete, arredores de ferrovias; três deles, áreas onde tanto rios quanto ferrovias foram ocupados por um único aglomerado subnormal. As ocupações irregulares em que não foram identificadas áreas de APPs ou ferrovias como características locais são, majoritariamente, vazios urbanos em especulação imobiliária; mas há também os casos de ocupações em áreas destinadas às redes de infraestrutura de alta tensão e nos arredores das faixas de domínio rodoviárias. A tabela com todos os aglomerados está disponível no **Apêndice B** deste trabalho.

A existência de tantas áreas de ocupações irregulares, em que a população é submetida a situações de risco, desconforto e baixa qualidade de vida, é um problema urbano grave. No capítulo 5, será possível discutir de

forma mais aprofundada alguns estudos de caso em que situações como essas acontecem. O fato de se tratar de uma situação recorrente ao longo de toda a malha urbana demonstra que é necessário identificar os motivos pelos quais esse tipo de situação vem acontecendo de forma sistêmica na cidade.

A população de baixa renda que ocupa irregularmente essas áreas é frequentemente culpabilizada pelos problemas ambientais e pela degradação de áreas públicas e privadas. No entanto, entende-se que a formação de aglomerados subnormais, com condições de sobrevivência precárias, e salubridade aquém daquelas consideradas mínimas pelos requisitos legais, não representam escolhas conscientes dos grupos que os conformam. Se existem tantas aglomerações urbanas em situação de risco, é por não haver outra alternativa viável para essa população. É necessário compreender por que motivos a população que as ocupa não tem condições de exercer de maneira satisfatória o direito à moradia, previsto na legislação brasileira. Trata-se de uma camada excluída da sociedade, cuja única alternativa para sobrevivência é a ocupação irregular de áreas que o mercado imobiliário considera desinteressantes.

4.2 Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados

Considerando a grande quantidade de espaços não edificáveis na cidade de Ponta Grossa, o fato de que estão espalhados por toda a mancha urbana e a quantidade deles que hoje sofre com a degradação e o uso inadequado que caracteriza as ocupações de caráter subnormal, é notório que se trata de áreas com muito potencial. Caso fosse possível resolver o problema do déficit de moradia⁴ – algo tão problemático e urgente em Ponta

⁴ Segundo o Plano Local de Habitação de Interesse Social, publicado em 2011, Ponta Grossa tinha um déficit habitacional correspondente a 5.901 unidades, sendo 5.862 unidades (99%) na área urbana (PHLIS, 2011). Segundo consta no PLHIS, esse cálculo foi em dados dos anos 2000, mas essa é a informação mais atualizada publicada pela PROLAR.

Grossa como em outras cidades de porte médio –, e se essas áreas não estivessem sendo ocupadas dessa maneira, haveria muitas outras formas de usar as áreas não edificáveis de APPs e de ferrovias inativas.

Algumas áreas com essas características têm chamado a atenção do mercado imobiliário. O contexto atual de valorização dos espaços “naturais” (ou que remetem à natureza), em especial, abre muitas possibilidades para que se possa observar as declividades, descontinuidades e interrupções da malha viária pontagrossense enquanto espaços potenciais para a prática de atividades de lazer, culturais ou esportivas.

O que se percebe, nos exemplos em que os espaços “intersticiais” – aqueles não edificáveis, sobre os quais, portanto, o mercado imobiliário não pode lucrar de forma direta com a construção e venda de unidades edificadas – vêm sendo ocupados, é que, apesar de se tratar de áreas sem potencial construtivo propriamente dito, ainda assim são áreas com potencial para a valorização fundiária. Existe uma fatia do mercado de imóveis que pode arcar com os custos altos de “deixar uma parte do terreno vazia” – pois esse vazio de edificação tem agregado a ele valores simbólicos, referentes ao *status*, à exclusividade e ao luxo.

É interessante identificar que o poder privado tem incorporado a seus empreendimentos áreas de preservação ambiental com características morfológicamente idênticas àquelas apresentadas no subitem anterior desse mesmo capítulo. Enquanto as áreas de APP públicas têm se convertido, cada vez mais, em problemas urbanos, com riscos à saúde e à segurança pública, a camada de mais alta renda da sociedade tem sido seduzida pelo discurso de como a proximidade com a vegetação e os corpos d’água pode ser benéfica no cotidiano da cidade. Um dos exemplos em que isso é mais presente é nas áreas verdes que os loteamentos fechados necessitam, obrigatoriamente, oferecer aos moradores dos empreendimentos. Hoje, em Ponta Grossa, existem loteamentos fechados

cuja estratégia de divulgação e venda envolve justamente a presença das áreas verdes, dos elementos naturais e dos fundos de vale urbanos em suas áreas de lazer. É um fenômeno muito mais recente do que os problemas urbanos relacionados aos fundos de vale – enquanto esses começaram nos anos 1950, aqueles datam da transição entre a década de 1980 e a década de 1990, com intensificação mais clara a partir dos anos 2010.

Não é apenas a partir da privatização de áreas públicas, ou da incorporação de áreas de preservação ambiental dentro de terrenos com acesso exclusivo, que o mercado imobiliário pode tirar proveito das margens de cursos d'água. O projeto dos Lagos de Olarias é o melhor exemplo que se pode citar sobre como um investimento público, com fins de drenagem urbana, pode impactar a dinâmica de um bairro.

Da mesma forma que os fundos de vale têm sido apropriados pelo mercado privado de terras enquanto pontos atrativos, as linhas férreas desativadas têm representado possibilidades de valorização fundiária incomparáveis a outras dinâmicas já ocorridas na cidade. A disponibilização de terrenos planos, de dimensões amplas, em frente a avenidas largas, dotadas de toda a infraestrutura urbana necessária para a construção de empreendimentos de alta qualidade, tem tido um impacto bastante significativo no sentido de aumentarem as ofertas de imóveis destinados ao público de maior renda. Além do público impactado pela qualificação e valorização dos terrenos em frente às vias recém-abertas, os equipamentos de lazer, esporte e contemplação que vêm sendo disponibilizados onde antes se encontravam as linhas férreas têm o potencial de atender a toda a população. Ao final deste trabalho, será possível discutir qual o público que efetivamente faz uso de equipamentos dessa natureza. De qualquer forma, trata-se de obras de embelezamento urbano, admiradas no imaginário coletivo, sobretudo da classe média. Destacam-se a Avenida Dom Geraldo Pellanda e, principalmente, a Avenida dos Vereadores, como intervenções

que têm alterado, significativamente, a dinâmica dos bairros em que estão inseridas.

Um dos pontos comuns a todas as situações descritas acima é a valorização fundiária e a mudança de caráter do morador, ou usuário, das áreas de entorno das obras em questão. O mercado imobiliário tende a responder de forma rápida a qualquer possibilidade de melhoria dos espaços disponíveis para a construção civil ou para a realização de atividades, e tanto os casos em que essas melhorias são realizadas pelo poder público em áreas comuns (como na requalificação de uma via, por exemplo) quanto em intervenções exclusivamente privadas (como na criação de um loteamento fechado), existe valorização fundiária. Essa valorização, embora soe positiva para os agentes modeladores do espaço que se beneficiam dela, representa, também, dinâmicas de gentrificação e (auto)segregação, funcionando como um estímulo para o aumento das desigualdades socioespaciais e dos conflitos por elas gerados.

Antes mesmo das primeiras remoções de trilhos serem realizadas em Ponta Grossa, pode-se dizer que o mercado imobiliário foi capaz de identificar um potencial não aproveitado nos terrenos próximos às linhas de trem. Alguns dos primeiros loteamentos fechados da cidade foram projetados em terrenos contíguos à linha férrea. É o caso dos Loteamentos fechados Garden Park, Parque dos Príncipes (1995) e Green Park (1997), conforme já comentado anteriormente.

O bairro Órfãs, no contexto em que esses três loteamentos foram executados, não detinha uma característica de alto padrão, e havia diversos vazios urbanos ao longo da Avenida Anita Garibaldi, na qual estão localizados. A conversão de terrenos contíguos à linha férrea – portanto, até então ignorados pelo mercado – em áreas destinadas ao público de classe alta, em meio a um bairro de nível médio, foi inovadora, com a agregação significativa de valor a terrenos que até então eram vazios urbanos. Na

figura 37, observa-se a área em três momentos: no ano 2000, antes da finalização do condomínio Royal Park; em 2008, com o condomínio já bastante ocupado; e em 2018, em que se pode identificar que finalmente o outro lado dos trilhos está sendo ocupado, não por um condomínio de residências de alto padrão, mas por edifícios verticais com apartamentos de padrão médio.

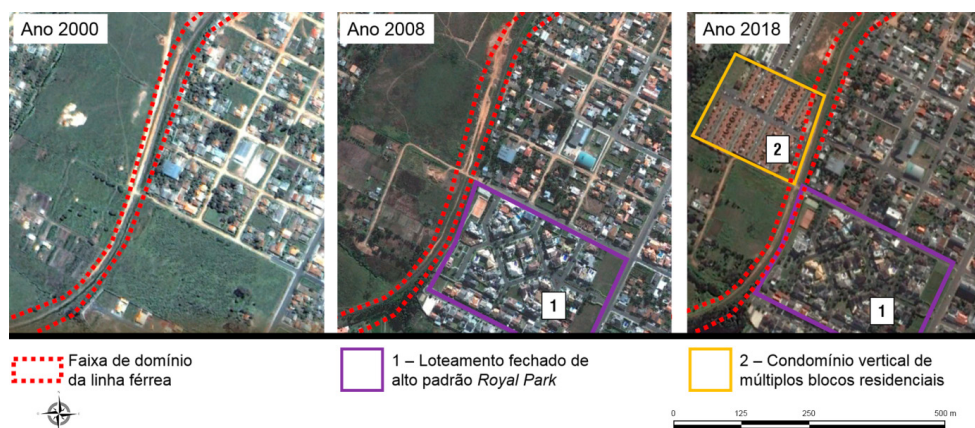


Figura 37 – Evolução da ocupação residencial em ambos os lados da linha férrea
(Google Earth, 2019. Edição da autora).

Em relação a linhas férreas removidas que deram lugar a intervenções urbanas, a primeira grande modificação do centro urbano foi a remoção do pátio central de manobras e a criação do Parque Ambiental. A intervenção realizada no Parque deu início a uma série de dinâmicas de valorização fundiária e gentrificação, com mudanças no público que passou a acessar aquele setor da cidade.

Ao observar a área onde hoje se localiza o Parque Ambiental, é possível perceber uma série de padrões de ocupação do espaço urbano ao seu redor. Há uma óbvia descaracterização, e consequente perda de significados relacionados ao patrimônio industrial ferroviário, o que poderia ter sido evitado, se houvesse interesse de preservar a memória ferroviária

naquele contexto. De qualquer forma, a conversão daquela área em parque, com a conseguinte disponibilização de terrenos contíguos para empreendimentos destinados a um público de classe média, como, por exemplo, o *shopping center*, foi responsável pela mudança de caráter pela qual passou o bairro residencial adjacente ao antigo pátio. Com a facilitação de acesso que o bairro de Olarias passou a ter a partir do centro, pelo menos duas consequências são facilmente identificadas: a verticalização, que antes era exclusividade do centro da cidade, passou a acompanhar as ruas Ermelino de Leão e Benjamin Constant, em direção ao sul da cidade; além disso, a criação da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda, no sentido oposto, rumando ao leste da cidade, permitiu que também em direção ao bairro de Uvaranas houvesse a requalificação de vias para veículos e pedestres. Na figura 38, estão destacados os pontos em que é possível perceber indicativos desses acontecimentos na morfologia urbana.



Figura 38 – Parque Ambiental e as dinâmicas de verticalização (Sobrevoo realizado pela autora, 2014).

Como já descrito, a Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda foi criada a partir da remoção do trecho de trilhos que conectavam o pátio de manobras central ao pátio do bairro Uvaranas. Esse último, próximo ao Campus Uvaranas da UEPG, permanece no mesmo local até hoje, mas o trajeto foi desativado com a remoção do pátio central para a periferia da cidade. A Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda tem características únicas, considerado o contexto dos bairros Neves e Uvaranas, caracterizados por vias relativamente estreitas e malhas viárias interrompidas em alguns pontos. Hoje, trata-se de uma via bastante utilizada como alternativa para acessar a porção leste da cidade. Embora os canteiros centrais, que a tornam tão diferente de outras vias, ainda sejam subutilizados, nos últimos anos têm sido feitos melhoramentos na Avenida, como a inserção de calçadas e ciclofaixas, a fim de estimular seu uso para a prática esportiva e o deslocamento através de bicicletas. Na figura 39, pode-se observar um certo adensamento no entorno da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda nos últimos anos; e, na figura 40, é visível a pintura de ciclofaixas feita em um trecho da avenida.

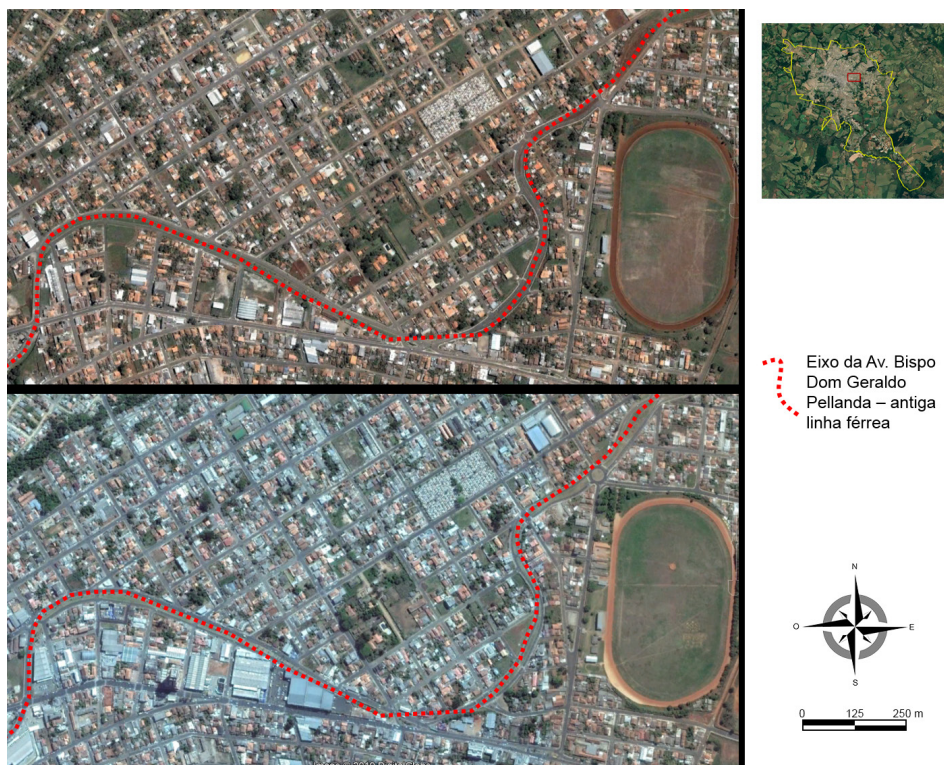


Figura 39 – Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda, antiga linha férrea (Google Earth, 2019. Edição da autora).



Figura 40 – Ciclofaixa na Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda (Martha Batista, 2019).

Na continuidade da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda, em direção ao leste da cidade, encontra-se o Loteamento Fechado Vida Sadia, um empreendimento idealizado pela companhia de alimentos Sadia (hoje parte do complexo agroindustrial BRF – BrazilFoods), em um terreno vizinho àquele ocupado pela fábrica da empresa. Até então, os loteamentos fechados disponíveis em Ponta Grossa eram destinados exclusivamente para o público de alta renda. O Loteamento Vida Sadia foi um dos primeiros empreendimentos desse tipo destinados ao público de classe média-alta, sendo inaugurado em 2011. A execução do último trecho da Avenida Dom Geraldo Pellanda, ligando-a à Rua Leopoldo Fróes, foi realizado também nesse mesmo contexto histórico. Desde então, a combinação dessas vias funciona como uma ligação alternativa à Avenida Carlos Cavalcanti para conectar os bairros da porção leste da cidade ao centro da cidade. A implantação do empreendimento e a finalização da obra viária podem ser vistas na figura 41:

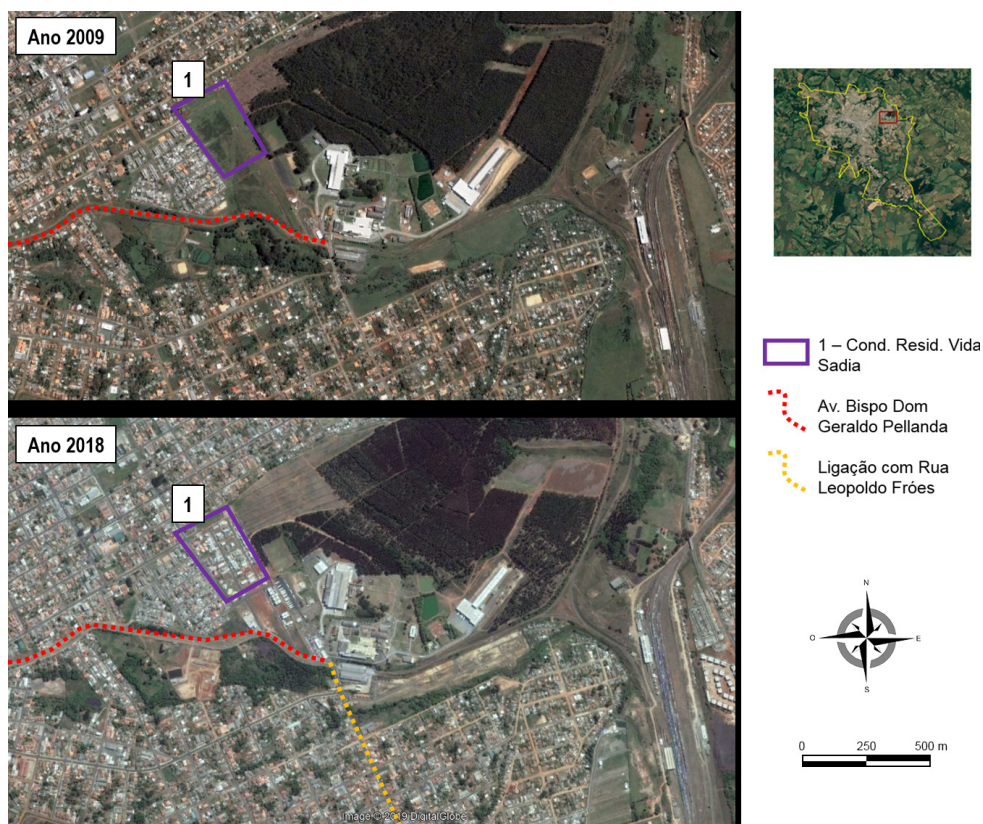


Figura 41 – Antes e depois da finalização das obras da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda e do Loteamento Vida Sadia (Google Earth, 2019).

Da mesma forma que a inserção da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda representou modificações nas dinâmicas urbanas dos bairros Neves e Uvaranas, a criação da Avenida dos Vereadores (como é popularmente conhecida) tem modificado, nas últimas duas décadas, o funcionamento do bairro de Oficinas.

Como comentado anteriormente, a linha férrea desse trecho central era compreendida como um bloqueio ao crescimento do centro urbano. O limite entre o centro da cidade e os bairros de Oficinas, Olarias e Uvaranas encontra-se exatamente onde antes estava a linha férrea. Dessa forma, os bairros Oficinas e Olarias passaram por modificações com a inserção de

edifícios verticais, empreendimentos comerciais e loteamentos fechados após a remoção da ferrovia.

Com a retirada dos trilhos, foram abertas as ruas Ermelino de Leão e Benjamin Constant. Além disso, entre as faixas de rolamento, foram criados canteiros largos, sobre os quais foram sendo implantados, aos poucos, diversos equipamentos públicos. Entre as ruas Maria Rita Perpétuo da Cruz e Visconde do Rio Branco, inauguradas mais recentemente que as duas primeiras (figura 42), também vêm sendo implementados equipamentos destinados, principalmente, à prática de esportes.

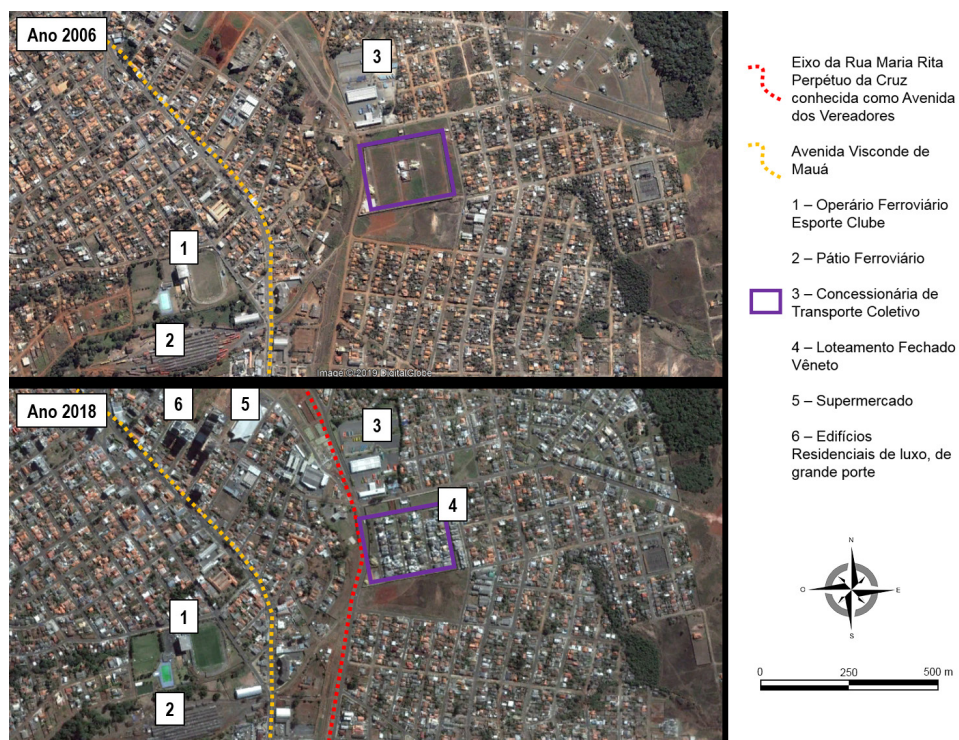


Figura 42 – Antes e depois da finalização das obras da Rua Maria Rita Perpétuo da Cruz (Google Earth, 2019. Edição da autora).

Apesar das vias em questão terem sido inauguradas há quase duas décadas, suas obras de continuidade, em direção ao sul da cidade, estão

sendo gradativamente realizadas. Foi apenas em 2017 que os últimos trechos de trilhos foram removidos do leito da ferrovia. Hoje, alguns dos únicos remanescentes, que remetem à função original daquele espaço, são os elementos verticais que aparecem na figura 43. Estão sendo executadas obras de regularização do canteiro, com intervenções como ciclovias e calçadas, a fim de consolidar o potencial dessa área enquanto parque linear.



Figura 43 – Intervenções a fim de converter antiga ferrovia em parque urbano (Martha Batista, 2019).

Todas as intervenções descritas foram realizadas pelo poder público. No entanto, foi graças aos investimentos em infraestrutura, especialmente de sistema viário, que entre os anos de 1990 e os dias atuais muitos novos terrenos de grande porte foram disponibilizados para a implantação de novos empreendimentos privados.

Existe, em Ponta Grossa, uma relação direta entre a desativação das ferrovias e a valorização dos terrenos contíguos a elas. É possível que o mercado imobiliário tire partido de ferrovias ativas, como no caso dos loteamentos fechados da Avenida Anita Garibaldi, apresentados

anteriormente. Mas, com a remoção completa dos trilhos e sua substituição por vias rápidas, dotadas de infraestrutura completa e de equipamentos de lazer, a consequência imediata foi o aproveitamento dos potenciais daquelas localizações – tanto no sentido econômico quanto no *status* que a implantação de um “novo eixo de verticalização” representa para determinadas camadas da população.

Na última parte deste trabalho, será apresentada, com mais detalhes, a caracterização atual dessa área, que vem gradativamente atraindo a instalação de edificações destinadas ao comércio e aos serviços, bem como de uma grande quantidade de edificações residenciais ou de uso misto. O porte desses edifícios é muito maior, e o padrão, muito mais elevado do que quaisquer outros edifícios em altura na trajetória urbana de Ponta Grossa. A figura 44 ilustra essa situação. O empreendimento retratado na figura está em fase de finalização. Localiza-se exatamente em frente à antiga linha férrea, e foi construído após a demolição de um imóvel que pertencia à Rede Ferroviária Federal. Esse imóvel era protegido pelo patrimônio histórico municipal, e a construção do edifício foi permitida pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural (COMPAC) apesar disso, mediante manutenção de uma das fachadas do antigo barracão. O empreendimento é composto por duas torres de apartamentos residenciais de alto padrão.



Figura 44 - Empreendimento residencial de luxo, construído após a demolição de um remanescente ferroviário tombado (Martha Batista, 2019).

Após alguns anos de impasses legais quanto às intervenções a realizar nas áreas da antiga ferrovia, a disponibilização de tantos terrenos para a execução de empreendimentos privados representou, para os proprietários, o mesmo efeito da especulação imobiliária em terrenos centrais. A valorização dos lotes resultantes do tardio parcelamento dessas áreas deve-se à morosidade na solução da situação de governança pelo poder público, e os maiores beneficiados por essa situação foram os empreendedores. Criaram-se espaços que antes inexistiam na cidade, motivando uma velocidade surpreendente no lançamento desses empreendimentos, se considerado o padrão de crescimento da cidade.

As ferrovias, portanto, têm potencial econômico e simbólico, funcionando em alguns casos como elemento de valorização de terrenos que estão em seu redor. Da mesma forma, apropriando-se dos ideais e do

imaginário que a classe mais abastada tem ao buscar produtos imobiliários, identificam-se algumas possibilidades no relativo às áreas de preservação ambiental.

Há situações em que a proximidade com corpos d'água tem sido propagandeada como um fator positivo, gerando modificações no comportamento do mercado imobiliário. Inspirados pelo *marketing* verde, que vem sendo realizado em todo o mundo e nas grandes cidades brasileiras, os agentes imobiliários têm utilizado um discurso que leva o consumidor de alta renda a entender que a proximidade com elementos **naturais** como rios e bosques representa, ou pode representar, aumento de qualidade de vida familiar.

Dos 22 loteamentos fechados existentes na cidade de Ponta Grossa, 3, dentre os mais novos, utilizam o *marketing* verde enquanto discurso para atrair os compradores. Os loteamentos Vila Toscana (2013), Spazio Verde (2011) e Vale dos Vinhedos (em execução) estão todos localizados em glebas próximas e se utilizam desse discurso.

Desde o surgimento dos primeiros loteamentos fechados de Ponta Grossa, a valorização da presença da natureza é utilizada, mesmo que se trate apenas de enaltecer as áreas vegetadas do condomínio, e que as mesmas não sejam, de fato, naturais. O conceito de “cidade jardim” e a valorização das obras de embelezamento da cidade, os jardins, praças e canteiros, ideais oriundos da metade do século XX, permanecem no imaginário das populações mais abastadas. Os empreendedores responsáveis pela criação e execução desses três loteamentos, portanto, aproveitaram o contexto, em que se valorizam as áreas “verdes”, “ambientalmente responsáveis”, para alavancar propostas de empreendimentos que ressignificaram e valorizaram muito as áreas que antes faziam parte de chácaras urbanas. Na figura 45, está representada a localização desses três

loteamentos, no bairro Estrela, na porção oeste da cidade, à beira de fundos de vale de grande porte.

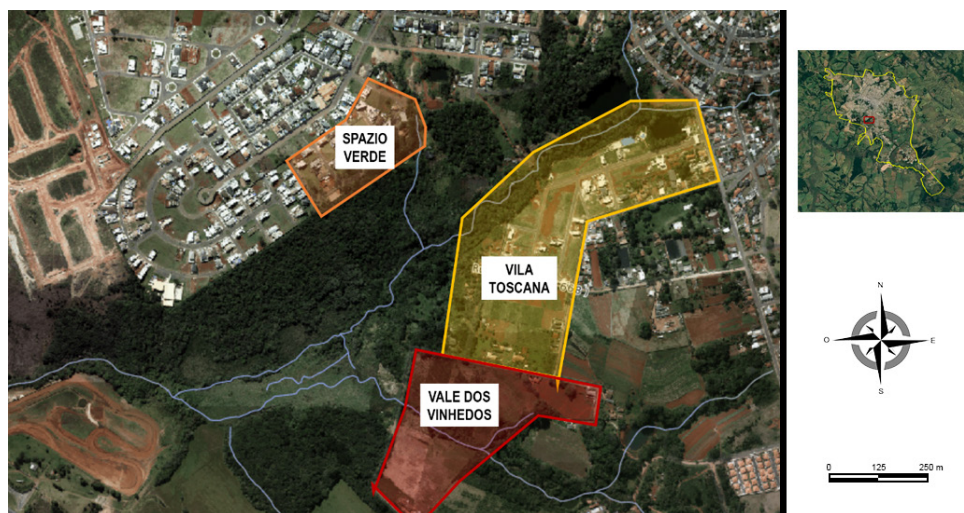


Figura 45 – Empreendimentos residenciais de luxo, executados às margens de um grande fundo de vale (Google Earth, 2019. Edição da autora).

O aproveitamento das características naturais dos terrenos em que foram propostos esses loteamentos foi uma estratégia interessante, que permite uma mudança cultural dos visitantes, no que se refere à percepção dos fundos de vale da cidade. É interessante observar que o fundo de vale que separa esses três empreendimentos é bastante semelhante, em declividade e porte, ao Parque Boca da Ronda, que divide os bairros Estrela e Ronda.

No entanto, nos loteamentos fechados, características como a presença da água e da vegetação são vendidas como pontos positivos para os moradores. Trata-se, claramente, de espaços semelhantes, porém, ocupados por grupos sociais distintos. As demandas de acesso aos serviços públicos, por exemplo, ou a facilidade de deslocamento entre esse ponto da cidade e outro mais afastado, são características que divergem entre os

ocupantes de um loteamento de classe média alta à beira de um corpo d'água e uma ocupação irregular às margens de outro semelhante.

Na figura 46, está reproduzida a imagem de divulgação utilizada pelo Loteamento Fechado Villa Toscana. Todo o espaço de lazer do empreendimento está voltado para a área de preservação ambiental. O perímetro do imóvel é contornado por uma trilha, considerada o diferencial do projeto.

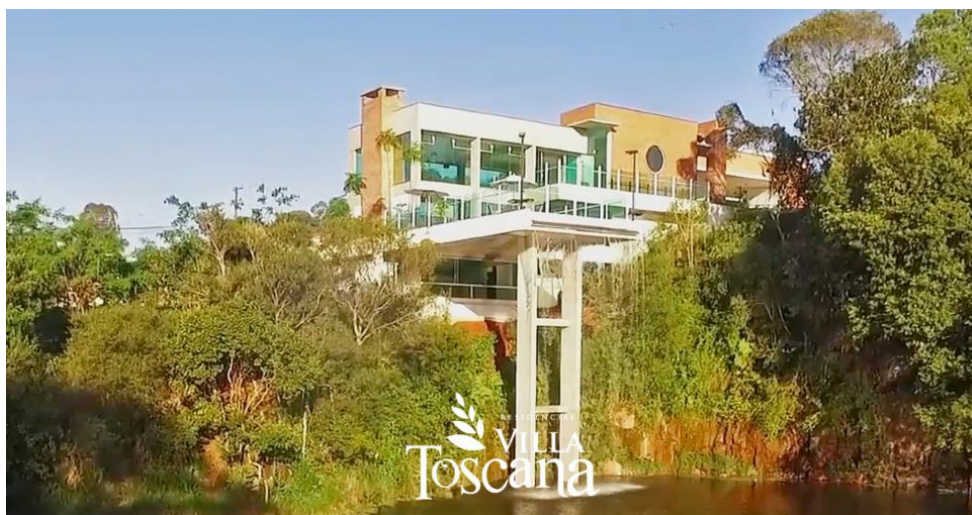


Figura 46 – Área de lazer do Loteamento Fechado Villa Toscana, localizado às margens de um fundo de vale (Divulgação do Loteamento Vila Toscana, 2019).

As características desse tipo de empreendimento serão discutidas no *Capítulo 5 – Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa*. Neste capítulo 4, o objetivo foi apresentar as diferentes formas que os rios e ferrovias podem ser compreendidos, considerada a realidade pontagrossense.

Conclui-se que, quando se trata de margens de rios e ferrovias, muitas vezes as áreas públicas são problemáticas, enquanto aquelas das quais o mercado imobiliário se apropria parecem se desenvolver melhor. A partir do ponto de vista paisagístico, de atendimento a demandas de lazer, contemplação, questões estéticas e de infraestrutura, pode-se afirmar que,

de fato, o mercado imobiliário privado tende a oportunizar investimentos e convertê-los em obras com mais velocidade e, algumas vezes, mais qualidade, do que quando realizadas pelo poder público. Isso acontece porque existe um nicho de mercado que exige qualidade técnica em obras urbanas, e está disposto a investir nesse tipo de melhoria.

Ao mesmo tempo, o poder público é responsável por uma série de situações mais graves e mais urgentes que as obras de “embelezamento” ou melhorias de cunho urbanístico e estético. Os recursos, muitas vezes escassos, tendem a ser aplicados de forma prioritária, a fim de resolver problemas de insalubridade e risco – basta analisar a situação das ocupações irregulares, discutida no item anterior, para perceber que é improvável que um gestor opte por resolver questões de lazer e contemplação, quando o panorama das obras urbanas é de demandas tão urgentes.

O poder público pontagrossense hoje arca com as consequências de muitos anos de dinâmicas de especulação imobiliária, expansão urbana desmedida, oferta de benefícios e isenções e aprovação desmedida de mudanças em normativas de cunho urbanístico. Uma mudança cultural drástica seria necessária para permitir que – da mesma forma como o mercado imobiliário tem recursos e liberdade de ação suficientes para fazer mudanças significativas nas áreas privadas da cidade – o poder público municipal pudesse erradicar problemas já tradicionais relacionados à habitação, aos sistemas de infraestrutura e equipamentos urbanos e concentrar seus esforços nas melhorias urbanísticas ambicionadas pelos habitantes da cidade.

Capítulo 5

Estudos de Caso Urbanos em Ponta Grossa

Considerado todo o contexto exposto ao longo da pesquisa, o objetivo deste capítulo é apresentar quatro estudos de caso que representam as situações identificadas nos capítulos anteriores, recorrentes em toda a malha urbana e significativas para a cidade. O ponto comum entre os estudos de caso escolhidos é que a ocupação, regular ou irregular, se deu ao redor de um corpo d'água ou de uma ferrovia, e que esses elementos foram relevantes para a conformação socioespacial da ocupação em questão.

Essa aproximação com o objeto abordado na pesquisa – os espaços contíguos à rede hidrográfica e às linhas férreas da cidade – se faz necessária para que se possa efetivamente discutir a produção social do espaço urbano. Diferentemente das visões tradicionais, em que se procede a uma “visão de sobrevoos”¹ dos problemas estudados, aqui se pretende aproximar a leitura das dinâmicas urbanas à escala da vida cotidiana, referente ao “habitar” de Lefebvre (1999).

Dessa forma, serão apresentados quatro estudos de caso que representam situações relevantes e recorrentes. Dois dos exemplos são relacionados à fragilização e à degradação urbana de áreas *non aedificandi*, sendo um deles localizado às margens de um curso d'água e outro nos arredores de uma linha férrea ativa. Os outros dois são estudos de caso em que houve aproveitamento de potenciais diversos (econômico, cultural, simbólico) em áreas de margens (também um deles relacionado a um

¹ Essa temática é discutida por Souza (2007). O autor discorre sobre a necessidade de metodologias de análise que efetivamente considerem os pontos de vista de diferentes agentes urbanos e suas relações sociais no espaço.

curso d'água e outro a uma linha férrea, nesse caso, desativada). Os estudos de caso serão apresentados utilizando-se a metodologia PSSS, mas, antes disso, serão expostos brevemente os resultados que a análise tradicional de indicadores sociais é capaz de fornecer, apesar de haver limitações, como já mencionado.

5.1 A Lacuna do Local: Alternativas para a Leitura de Ocupações Urbanas de Pequeno Porte

5.1.1 Indicadores sociais e as possibilidades de leituras a partir de Setores Censitários

Sabe-se que as decisões relativas à gestão urbana se utilizam largamente de informações cedidas periodicamente através do Censo realizado pelo IBGE. O órgão levanta e disponibiliza os dados recolhidos no Censo, utilizando-se de uma subdivisão territorial cuja menor unidade espacial é denominada Setor Censitário. Isso permite consultas de informações atualizadas a respeito de renda, escolaridade, composição populacional, dentre outras, com a possibilidade de agregação desses dados em escala municipal, urbana, de distrito, bairro ou Setor Censitário (IBGE, 2019).

Os dados do universo, embora digam respeito a dados colhidos em todos os domicílios visitados a cada Censo, não são desagregáveis até o nível do indivíduo. Assim, cidadãos ou domicílios pertencentes a um mesmo Setor Censitário têm seus dados individuais agrupados nesse Setor e não são acessíveis publicamente. O principal motivo para essa limitação é a garantia de sigilo às informações fornecidas pelos indivíduos ao órgão. Esse sigilo é garantido legalmente através da Lei nº 5.534/1968, que também formaliza o dever dos cidadãos de prestar todas as informações estatísticas solicitadas pelo IBGE (BRASIL, 1968).

Os Setores Censitários são subdivisões dos bairros. Ao definir o traçado dos setores, são levadas em consideração essas divisas entre bairros, barreiras físicas de difícil transposição (como rios, ferrovias etc.) e outros

elementos, como vias urbanas de grande importância. Para que haja continuidade de leitura entre dados levantados em diferentes momentos, os setores censitários permanecem os mesmos desde sua delimitação. Quando há um aumento significativo na quantidade de domicílios de um setor, devido ao adensamento daquela área, o mesmo pode ser subdividido.

De forma geral, os Setores Censitários são compostos por 200 a 400 domicílios. Assim, caso um setor cresça a ponto de serem identificados mais de 400 domicílios no próximo levantamento, ele é subdividido. Entretanto, quando se trata de aglomerados subnormais – identificados pelos agentes do IBGE devido a características dos imóveis e à falta de infraestrutura para servi-los –, um setor à parte é criado quando há 50 ou mais domicílios na ocupação. Em casos em que existem poucos domicílios em situação subnormal, não chegando a 50 unidades, o aglomerado não é isolado, e os dados das ocupações irregulares são incorporados aos dos demais imóveis do setor censitário em que se encontram.

Como a quantidade de domicílios é o principal fator na determinação do tamanho de cada setor censitário, é possível identificar, visualmente, que setores localizados em áreas mais densamente ocupadas na malha urbana têm dimensões significativamente menores que aqueles que fazem parte da área rural. Nas figuras 47 e 48, estão ilustrados os Setores Censitários do Município de Ponta Grossa. Pode-se perceber que, na área rural e nas áreas mais periféricas do perímetro urbano, o tamanho dos Setores Censitários é muito maior que nas áreas centrais. Como em todos os setores há aproximadamente a mesma quantidade de domicílios, percebe-se que a densidade urbana diminui conforme os setores se distanciam do centro da cidade.

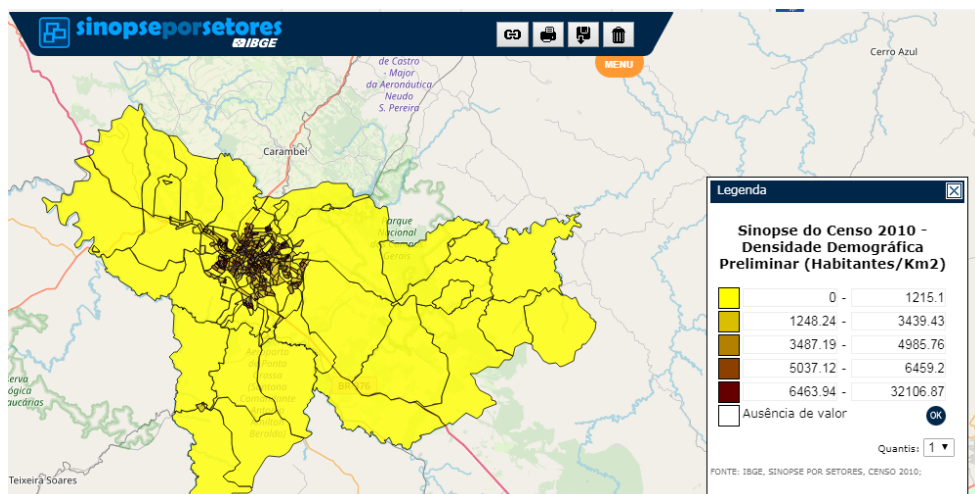


Figura 47 – Setores Censitários do Município de Ponta Grossa (Censo 2010 – IBGE).

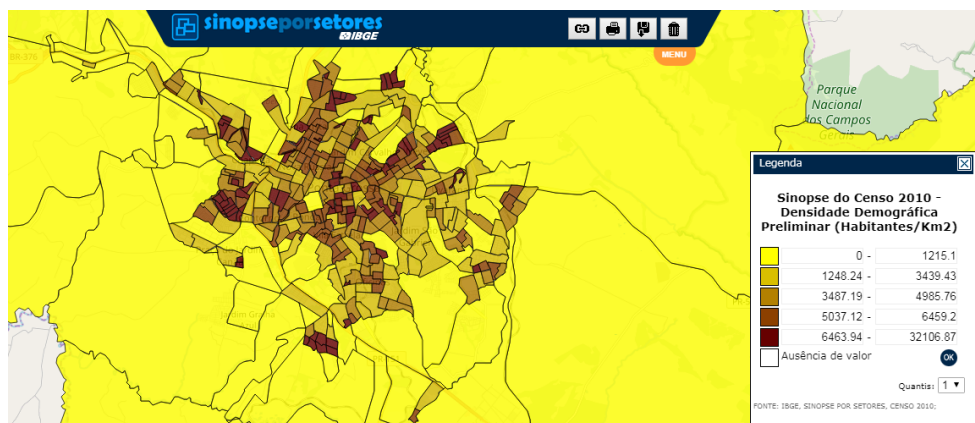


Figura 48 – Setores Censitários da área urbana de Ponta Grossa (Censo 2010 – IBGE).

Em cidades como Ponta Grossa, em que a ocupação urbana é primordialmente horizontal e pouco densa, o fato de sempre haver o agrupamento de pelo menos 200 domicílios em cada setor censitário faz com que os mesmos sejam extensos. Para que se chegue ao número de 150 ou 200 domicílios, é comum que os setores tenham 15, 20 ou mais quadras. Como já discutido anteriormente, ocupações a poucos metros de distância podem ter padrões completamente diversos. É possível perceber,

em simples observação, que há desigualdades evidentes em uma mesma quadra ou em quadras vizinhas, em diversos pontos da cidade.

A fim de confirmar esses apontamentos, buscou-se a possibilidade de utilização de dados de indicadores sociais, organizados por Setor Censitário. No entanto, como exemplificado no trecho urbano ilustrado na figura 49, devido ao tamanho dos Setores Censitários, a utilização de dados referentes a toda uma extensão de 200 domicílios não é eficiente para que fiquem claras as desigualdades recorrentes em recortes espaciais pequenos. Em situações em que há baixa densidade demográfica – e aqui se pontua que existe uma enorme quantidade de municípios de pequeno e médio porte com densidade semelhante ou, ainda, inferior àquela encontrada em Ponta Grossa –, é impossível, utilizando exclusivamente dados provenientes de pesquisas de indicadores sociais verificados a partir dessa unidade territorial, obter informações precisas acerca dos problemas socioespaciais vivenciados em pequena escala.

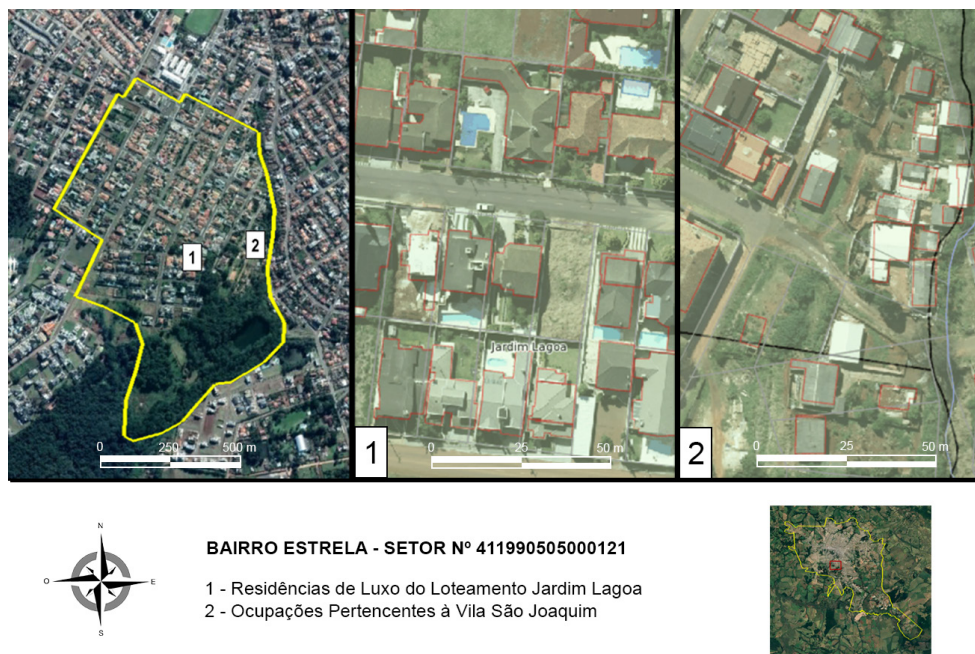


Figura 49 – Exemplo de Setor Censitário extenso no bairro Estrela, em Ponta Grossa
(Imagens aéreas: Google Earth, 2019; GeoWeb, 2019. Edição da autora).

Além do tamanho dos Setores Censitários, o fato de seus limites serem coincidentes com ferrovias e cursos d'água também contribui para que, na maior parte das vezes, um único Setor abranja diferentes classes sociais. Percebe-se que é justamente na divisa de setores que existe a concentração de ocupações irregulares, por exemplo. Essas ocupações, quando em número inferior a 50 domicílios, têm seus dados misturados àqueles dos habitantes de residências de padrão médio ou alto localizadas nas quadras subjacentes. Algumas vezes, pela proximidade entre espigões e fundos de vale do terreno, um mesmo setor censitário abrange a via mais importante do bairro – onde se localizam os serviços, comércios e a maior parte da infraestrutura – e as ocupações irregulares de suas bordas.

Pelo traçado dos Setores Censitários do bairro Neves, ilustrado na figura 50, pode-se identificar duas situações distintas: o Setor 044, por

exemplo, vai da Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda ao arroio. Trata-se de uma situação em que dados de ocupações com caracteres muito diversos são mesclados, tornando-se impossível identificar diferenças socioeconômicas desse recorte. Já os setores 045, 046 e 048, que foram traçados de forma distinta, permitem leituras um pouco mais específicas quanto à realidade socioeconômica daquele bairro. Uma das razões para essa leitura ser facilitada é o fato deles estarem orientados em sentido paralelo ao do arroio, e, conseqüentemente, em sentido paralelo ao das vias principais daquele bairro. A ocupação de maior riqueza tende a se organizar ao longo das vias principais, da mesma forma que os arroios tendem a concentrar as ocupações irregulares, como percebido ao longo de toda a pesquisa. No entanto, a delimitação dos Setores Censitários nem sempre acontece de forma a favorecer esse tipo de leitura, o que faz com que a análise comparativa entre setores “próximos aos rios” ou “próximos ao centro de bairros” nem sempre seja possível.

O outro motivo que facilita a leitura das diferenças sociais, através dos setores ilustrados nessa mesma figura, é o fato de haver, no entorno do arroio que margeia o bairro, um aglomerado subnormal de maior porte. Como há mais de 50 domicílios, foi delimitado um Setor Censitário exclusivamente para isolar esse aglomerado subnormal. Assim, os dados referentes à população em situação mais crítica não se misturam aos dados de outros moradores do bairro, o que faz com que se possa comparar indicadores e comprovar, nesse caso em específico, que existe concentração de pobreza ao redor do arroio.

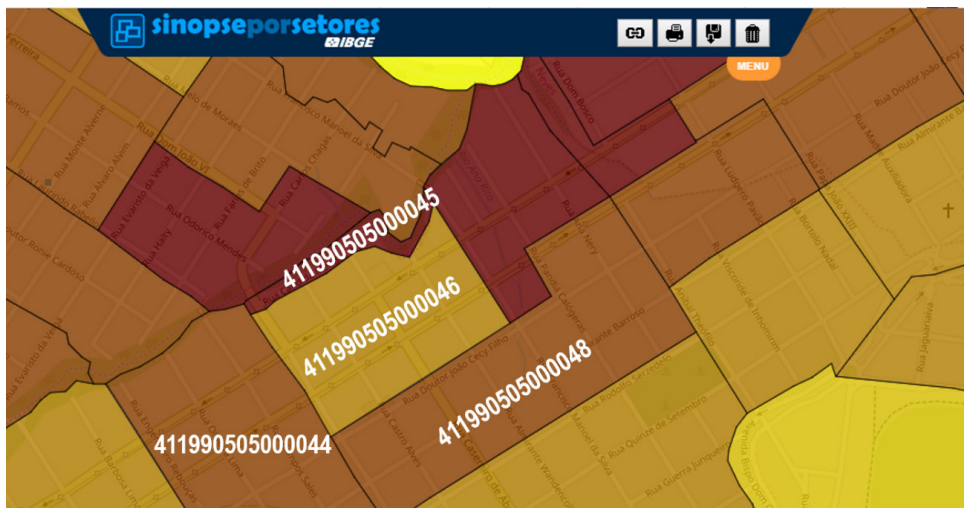


Figura 50 – O bairro Neves, em que se identifica a diversidade de formato dos Setores Censitários (Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

Muito embora já se tenha concluído que os Setores Censitários não são unidades territoriais ideais para que se verifique a correspondência das desigualdades sociais com elementos como rios e ferrovias urbanos em toda a extensão da cidade², optou-se por identificar algumas situações em que os dados provenientes dos mesmos pudessem atestar ou refutar essa hipótese. Dessa forma, foram isolados exemplos de aglomerados sub-normais de maior porte, que foram convertidos em Setores Censitários específicos. Foram também selecionados Setores Censitários da parte central dos bairros em que tais aglomerados estão localizados. Esses setores centrais foram escolhidos porque, além de se localizarem ao redor das principais vias, em que a infraestrutura está concentrada, também têm potenciais construtivos mais altos, segundo o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano, em todos os casos analisados. A tendência é que

² Embora se tenha conhecimento de que o IBGE disponibiliza determinados dados relacionados à demografia em um sistema de Malha Estatística com precisão de 200 m x 200 m para áreas urbanas, o tipo de informação disponibilizada não permitiu outros tipos de leitura que agregassem informações mais detalhadas do que as apresentadas neste capítulo. Por esse motivo, optou-se por trabalhar com os dados obtidos através dos setores, e não com dados extraídos da Malha Estatística.

sejam terrenos muito mais valorizados que aqueles às margens de córregos ou ferrovias, e, portanto, atraíam populações mais ricas – fato que se procurou comprovar através dessas análises comparativas entre Setores Censitários de características opostas num mesmo bairro.

Essa breve análise não se pretende definitiva, pois, como já esclarecido acima, é notório que os setores não são unidades territoriais criadas com o objetivo de concentrar grupos homogêneos. Nem são suficientes os dados referentes à renda para determinar a qualidade de vida de um determinado trecho da área urbana. No entanto, os resultados dos comparativos realizados têm por objetivo aproveitar os dados provenientes de setores em que esse agrupamento acontece, visto que ficou comprovado que existem pontos ao redor de toda a cidade com aglomerados subnormais à beira de arroios ou ferrovias e centros de bairro em áreas planas. Em breve, será apresentada uma análise quantitativa e mais completa, a partir da metodologia PSSS.

Assim, na figura 51, estão localizados os bairros em que a comparação de dados entre setores foi possível. Nem todos os bairros têm Setores Censitários com formatos favoráveis para essa comparação, visto que o formato de alguns setores agrupa vias centrais com arroios, e que, em setores desse tipo, a heterogeneidade da ocupação inviabilizaria as comparações pretendidas. Dessa forma, foram levantados dados dos bairros Jardim Carvalho, Uvaranas, Nova Rússia e Ronda. A escolha desses bairros deu-se justamente a partir dos aglomerados subnormais isolados em setores próprios, não significando, no entanto, que não haja ocupações irregulares ou habitações precárias em outros bairros. Há muitos outros, como já apresentado através da lista de ocupações irregulares disponibilizada no Plano de Habitação de Interesse Social (PLHIS, 2011), mas, normalmente, são ocupações pouco numerosas, sem isolamento em Setores Censitários exclusivos para elas.

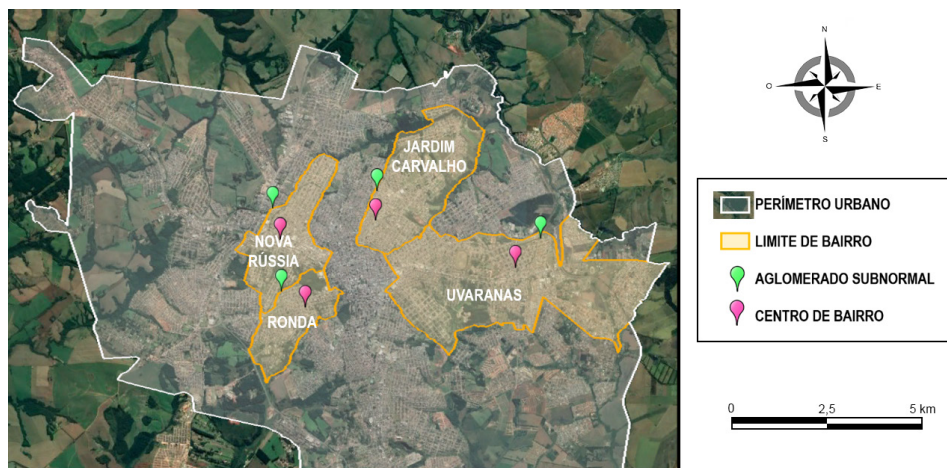


Figura 51 – Localização dos bairros em que a comparação de dados entre Setores Censitários foi viabilizada devido ao formato dos mesmos (Imagem aérea: Google Earth, 2019, Edição da autora).

A partir disso, foram comparados dados relacionados à renda *per capita* média³ de cada um dos Setores Censitários em questão. Nos cartogramas a seguir, serão apresentados os dados obtidos para cada Setor, tanto da renda *per capita* média quanto da porcentagem de pessoas pertencentes às classes econômicas mais vulneráveis e mais abastadas.

Para compor os dois grupos de renda, foi realizada uma conversão dos valores médios disponibilizados pelo IBGE (em que a renda *per capita* é quantificada em salários mínimos) em reais. Posteriormente, identificou-se quais camadas ficavam enquadradas nas faixas de renda conforme o critério utilizado pelo Governo Federal, lançado em 2012 pela Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), e descrita no quadro 1. Para as análises dos bairros apresentados a seguir, serão comparados dados referentes à população considerada “Extremamente pobre”, “Pobre” ou “Vulnerável”,

³ Sabe-se que a renda *per capita*, por si só, não é o único indicador relacionado à qualidade de vida no meio urbano. Poder-se-ia levar em consideração diversos indicadores a fim de descrever completamente as diferenças entre setores de um mesmo bairro. No entanto, como essa análise é apenas complementar ao diagnóstico completo que será apresentado a partir da metodologia PSSS, optou-se por utilizar a renda *per capita* como marco das diferenças sociais encontradas.

ou seja, pessoas com renda entre zero e R\$291,00 com os dados referentes à chamada “Alta classe alta”, em que a renda *per capita* mensal é de mais de R\$2.480,00. A respeito da renda *per capita*, cabe também apresentar o índice médio de Ponta Grossa para comparação. A renda *per capita* mensal média da cidade é de R\$877,10, segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (ATLAS, 2013)⁴.

Grupo	Renda Per Capita
Extremamente pobre	Até R\$81,00
Pobre, mas não extremamente pobre	Até R\$162,00
Vulnerável	Até R\$291,00
Baixa classe média	Até R\$441,00
Média classe média	Até R\$641,00
Alta classe média	Até R\$1.019,00
Baixa classe alta	Até R\$2.480,00
Alta classe alta	Acima de R\$2.480,00

Quadro 1 – Grupos Econômicos relacionados aos valores de Renda *Per Capita* no critério de classificação utilizado pelo Governo Federal desde 2012 (Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), 2019. Edição da autora).

No bairro Jardim Carvalho, existe um aglomerado subnormal que se estende por algumas quadras ao redor de um arroio paralelo à Avenida Vereador Ernâni Batista Rosas, uma via coletora do bairro. O aglomerado fica a cerca de três quadras da Avenida Monteiro Lobato, a via eixo do Jardim Carvalho, que está destacada na figura 52, na cor amarela:

⁴ O Atlas do Desenvolvimento Humano conta com dados do ano de 2013. A Secretaria de Assuntos Estratégicos publicou seus dados em 2012. Como se trata do dado mais atual disponível, a comparação foi feita utilizando dados dessas respectivas datas. Para as comparações com os valores em reais disponibilizados pelo IBGE (IBGE, 2010), foram utilizados dados do Censo de 2010.



Figura 52 – Aglomerado subnormal e via principal do bairro Jardim Carvalho (GeoWeb PMPG, 2019).

Para esse bairro, foram levantados os dados referentes ao aglomerado subnormal em questão (Setor Censitário nº 0025), e comparados aos dados de um setor central ao bairro, localizado nos arredores da Avenida Monteiro Lobato e de outras vias expressivas, em que o padrão de ocupação é visivelmente superior (Setor Censitário nº 0022). Enquanto no Setor 0025 a renda *per capita* média é de R\$375,46, no Setor 0022 esse valor é de R\$2.268,56. A porcentagem de pessoas consideradas da “Alta classe alta”, ou seja, com rendimentos superiores a R\$2.480,00/mês, é de 3,03 % no Setor 0025 e de 54,90 % no Setor 0022. As pessoas com rendimentos inferiores a R\$291,00, ou seja, enquadradas como “Extremamente pobres”, “Pobres” ou “Vulneráveis” no Setor 0025, é de 4,55 %, sendo que 1,53 % dos ocupantes desse Setor não têm renda. Já no Setor 0022, a porcentagem de habitantes dessas camadas econômicas é igual a 0,00 %. Essas informações podem ser lidas e comparadas na figura 53:



BAIRRO JARDIM CARVALHO
SETOR N° 411990505000025
AGLOMERADO SUBNORMAL ÀS
MARGENS DE ARROIO

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 375,46	3,03%	4,55%	1,62%



BAIRRO JARDIM CARVALHO
SETOR N° 411990505000022
CENTRO DO BAIRRO,
AO REDOR DA RUA BONIFÁCIO VILELA

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 2.268,56	54,90%	0,00%	0,00%

Figura 53 – Indicadores sociais referentes ao Aglomerado Subnormal (Setor 0025) e Setor Central (0022) no bairro Jardim Carvalho (Dados: Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

Já no bairro de Uvaranas, o aglomerado subnormal estudado está localizado nas proximidades de um conjunto de pequenos córregos, onde se encontra a divisa com o bairro Neves. A ocupação está bastante próxima à

Avenida Carlos Cavalcanti, a via eixo do bairro, destacada em amarelo, na figura 54:



Figura 54 – Aglomerado subnormal e via principal do bairro de Uvaranas (GeoWeb PMPG, 2019).

O aglomerado subnormal (Setor Censitário nº 0058) tem renda *per capita* média de R\$313,78. No centro do bairro, no Setor 0044, a média é de R\$763,70. A porcentagem de pessoas consideradas da “Alta classe alta” é de 1,00 % contra 10,21 %, respectivamente, nos setores 0058 e 0044. Em relação à população mais pobre, no Setor 0058 são 19,50 %, e no Setor 0044, 1,06 %. A porcentagem de pessoas sem renda no Setor 0058 é de 7,00 %, e no Setor 0044, 0,21 %. Essas informações constam na figura 55:



BAIRRO UVARANAS
SETOR N° 411990505000058
AGLOMERADO SUBNORMAL ÀS
MARGENS DE ARROIO

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 313,78	1,00%	19,50%	7,00%



BAIRRO UVARANAS
SETOR N° 411990505000044
CENTRO DO BAIRRO,
AO REDOR DA AV. BISPO DOM
GERALDO PELLANDA E DA
RUA FAGUNDES VARELLA

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 763,70	10,21%	1,06%	0,21%

Figura 55 – Indicadores sociais referentes ao Aglomerado Subnormal (Setor 0058) e Setor Central (0044) no bairro Uvaranas (Dados: Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

O terceiro aglomerado subnormal isolado em um Setor Censitário encontra-se no bairro Nova Rússia. Ele se estende às margens de um trecho de linha férrea, continuando à beira de um córrego. Trata-se de uma

ocupação bastante extensa, mas o setor especificamente utilizado para a comparação realizada aqui contém o trecho da ocupação em frente à Rua Custódio Vaz, à beira da linha férrea. Ele está localizado à rodovia de contorno da cidade e cruzando a Rua Visconde de Sinimbu, uma via coletora, importante como conectora da rodovia ao centro da cidade. A Avenida Ernesto Vilela, via eixo do bairro Nova Rússia, é paralela à Rua Visconde de Sinimbu, e está destacada na cor amarela, na figura 56:



Figura 56 – Ocupação irregular às margens do arroio e da ferrovia, em Nova Rússia (GeoWeb PMPG, 2019).

No Setor 0194, que contempla parte da ocupação irregular, a renda *per capita* média é de R\$255,41. No Setor 0155, localizado entre a Avenida Ernesto Vilela e a Rua Visconde de Sinimbu, esse valor é de R\$1.056,81. Os dois setores analisados estão a cerca de oito quadras de distância. A porcentagem de pessoas consideradas da “Alta classe alta”, ou seja, com rendimentos superiores a R\$2.480,00/mês, é de 0,00 % no Setor 0194 e de 19,01 % no Setor 0155. As pessoas com rendimentos inferiores a R\$291,00, ou seja, enquadradas como “Extremamente pobres”, “Pobres” ou “Vulneráveis” no Setor 0194, é de 25,00 %, sendo que 2,27 % dos

ocupantes desse Setor não têm renda. Já no Setor 0022, a porcentagem de habitantes considerados pobres é de 0,70 %, e de pessoas sem renda, 0,00 %. Essas informações podem ser lidas e comparadas na figura 57:



BAIRRO NOVA RÚSSIA
SETOR N° 411990505000194
AGLOMERADO SUBNORMAL ÀS
MARGENS DA LINHA FÉRREA

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 255,41	0,00%	25,00%	2,27%



BAIRRO NOVA RÚSSIA
SETOR N° 411990505000155
CENTRO DO BAIRRO,
AO REDOR DA AV. ERNESTO VILELA E
RUA JOSÉ VERISSIMO

RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 1.056,81	19,01%	0,70%	0,00%

Figura 57 – Indicadores sociais levantados para aglomerado subnormal e setor central no bairro Nova Rússia
(Dados: Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

O último aglomerado subnormal analisado localiza-se no bairro Ronda, às margens de um fundo de vale. A ocupação está ao lado da Avenida Visconde de Taunay, a via eixo do bairro, destacada em azul, na figura 58:



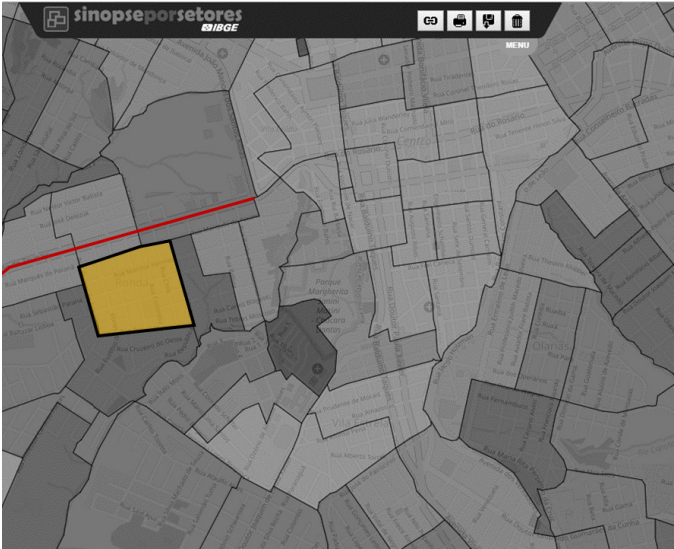
Figura 58 – Aglomerado subnormal e via principal do bairro da Ronda (GeoWeb PMPG, 2019).

O aglomerado subnormal (Setor Censitário nº 0137) tem renda *per capita* média de R\$375,79. Já no Setor 0131, que compreende quadras próximas à Avenida Visconde de Taunay, mas um pouco mais distantes do arroio, a média é de R\$701,59. A porcentagem de pessoas consideradas da “Alta classe alta” é de 3,25 % contra 8,54 %, respectivamente, nos setores 0137 e 0131. Em relação à população mais pobre, no Setor 0137 são 11,38 %, e no Setor 0151, 2,92 %. A porcentagem de pessoas sem renda no Setor 0058 é de 4,07 %, e no Setor 0044, 1,67 %. Esses dados constam da figura 59:



BAIRRO RONDA
SETOR N° 411990505000137
AGLOMERADO SUBNORMAL ÀS
MARGENS DE ARROIO

REDA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 375,79	3,25%	11,38%	4,07%



BAIRRO RONDA
SETOR N° 411990505000131
CENTRO DO BAIRRO, AO REDOR DA
AV. VISCONDE DE TAUNAY E
RUA ÁLVARES DE AZEVEDO

REDA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
R\$ 701,59	8,54%	2,92%	1,67%

Figura 59 – Indicadores sociais referentes ao Aglomerado Subnormal (Setor 0137) e Setor Central (0131) no bairro da Ronda (Dados: Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

Finalmente, como comparativo, foi selecionado um Setor Censitário localizado no centro da cidade (figura 6o). Ao redor deste setor, não há nenhum aglomerado subnormal, e nessa área da cidade está a maior a

valorização dos terrenos, tanto pela facilidade de acesso aos serviços quanto pelo potencial construtivo dos lotes, da mesma forma que foi feito para os centros de bairro. Esse setor encontra-se bastante próximo à Avenida Vicente Machado e à Rua Balduino Taques, as duas mais importantes vias comerciais e de uso misto do centro da cidade. Também chegam até as proximidades desse Setor outras Vias Eixo, que conectam seus respectivos bairros até a porção central da cidade.



Figura 60 – Trecho do centro da cidade de Ponta Grossa (GeoWeb PMPG, 2019).

Os dados do Setor 0010 são semelhantes àqueles dos Setores centrais dos bairros pesquisados. A renda *per capita* média é bastante alta em relação à média da cidade, sendo de R\$2.096,94 nesse setor. Dos habitantes, 50,19 % estão enquadrados na “Alta classe alta”, 1,52 % estão na faixa de “Vulnerabilidade” e 1,14 % não têm renda, como indicado na figura 61:

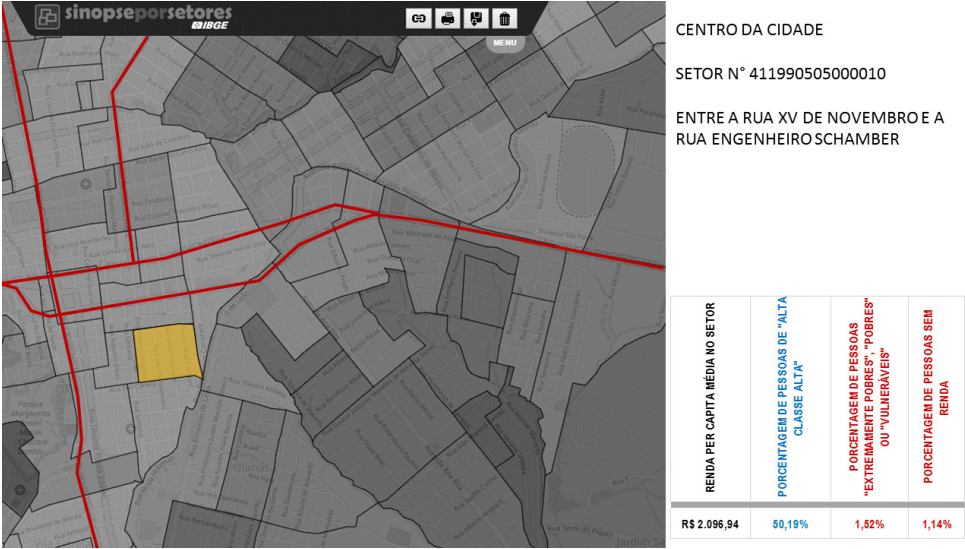


Figura 61 – Indicadores sociais levantados para o Centro de Ponta Grossa
(Dados: Censo 2010 – IBGE. Edição da autora).

Em todos os bairros em que essa breve análise foi feita,  possível perceber que as classes mais vulneráveis se concentram nos aglomerados subnormais. A renda *per capita* nesses aglomerados é significativamente mais baixa do que a média pontagrossense, mesmo em bairros que têm setores centrais com índices muito superiores do que a média da cidade. Como  perceptível ao analisar o quadro 2, em que estão compilados todos os dados já apresentados, alguns dos bairros têm mais discrepâncias que outros. No bairro Jardim Carvalho, os dados são drasticamente diferentes, quando comparado o aglomerado subnormal ao centro. De qualquer forma, para a análise pretendida, o mais relevante é a constatação de que existe diferença significativa entre áreas centrais e áreas periféricas. Não cabe, aqui, analisar as muitas diferenças entre os bairros da cidade; internamente ao mesmo bairro, no entanto, todas as relações comparativas tiveram resultados análogos.

	RENDIA PER CAPITA MÉDIA NO SETOR	PORCENTAGEM DE PESSOAS DE "ALTA CLASSE ALTA"	PORCENTAGEM DE PESSOAS "EXTREMAMENTE POBRES", "POBRES" OU "VULNERÁVEIS"	PORCENTAGEM DE PESSOAS SEM RENDA
JD. CARVALHO - AGLOMERADO SUBNORMAL	R\$ 375,46	3,03%	4,55%	1,52%
JD. CARVALHO - CENTRO DE BAIRRO	R\$ 2.268,56	54,90%	0,00%	0,00%
NEVES - AGLOMERADO SUBNORMAL	R\$ 313,78	1,00%	19,50%	7,00%
NEVES - CENTRO DE BAIRRO	R\$ 763,70	10,21%	1,06%	0,21%
NOVA RÚSSIA - AGLOMERADO SUBNORMAL	R\$ 255,41	0,00%	25,00%	2,27%
NOVA RÚSSIA - CENTRO DE BAIRRO	R\$ 1.056,81	19,01%	0,70%	0,00%
RONDA - AGLOMERADO SUBNORMAL	R\$ 375,79	3,25%	11,38%	4,07%
RONDA - CENTRO DE BAIRRO	R\$ 701,59	8,54%	2,92%	1,67%
CENTRO DA CIDADE	R\$ 2.096,94	50,19%	1,52%	1,14%

Quadro 2 – Indicadores sociais levantados para todos os setores pesquisados

(Dados: Censo 2010 – IBGE, Elaborao da autora).

Verifica-se, portanto, que os indicadores sociais dos aglomerados subnormais são significativamente diferentes daqueles do centro dos bairros. No entanto, sabe-se que os aglomerados são denominados "subnormais" justamente por terem condioes de infraestrutura aquém das exigências mínimas legais, que, por sua vez, são determinadas visando a garantir um padrão mínimo de salubridade, segurança e qualidade de vida para as edificações. Portanto, não é inesperado que os índices nessas aglomerações sejam inferiores ao desejável.

O que surpreende é justamente a pouca distância física entre padrões tão diferentes numa mesma localidade. Mais do que isso: é preocupante que essas diferenças (embora aconteçam na cidade toda, como ilustrado ao longo deste trabalho) so fiquem aparentes nas análises estatísticas quando os aglomerados subnormais são isolados. A maior parte das

ocupações em situação de risco e insalubridade em Ponta Grossa é formada por poucos domicílios, principalmente por conta da irregularidade do relevo, do grande número de pequenos arroios e das vias interrompidas. Mais do que grandes favelas, é frequente encontrar edificações isoladas ou conjuntos pequenos, de dez ou vinte domicílios, em situação irregular. Com o mascaramento dos dados dessas ocupações, a invisibilização dessa realidade se expande, contribuindo para que tanto a sociedade (que circula a poucos metros de distância dos problemas sociais, mas não os vivencia ou enxerga) quanto os gestores (cujas políticas públicas muitas vezes se baseiam unicamente em dados estatísticos) tendam a ignorar que existem problemas tão graves em meio ao contexto urbano de Ponta Grossa. E se os dados estatísticos não oferecem uma leitura completa de uma situação tão recorrente, faz-se necessário encontrar alternativas para o diagnóstico e caracterização desse tipo de situação.

5.1.2 Metodologia PSSS: uma alternativa para a leitura de ocupações urbanas de pequeno porte

Os quatro estudos de caso que serão apresentados no item 5.2, “Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais: Ocupações Irregulares no Campo do Fubá e na Boca da Ronda”, são vinculados a áreas não edificáveis de rios e ferrovias. Em todos os quatro casos, portanto, foram disposições legais – a Lei de Parcelamento do Solo Urbano, nº 6766/1979; o Novo Código Florestal, nº 12.651/2012 –, idealizadas e concretizadas, portanto, no âmbito da gestão pública. Ainda que um dos estudos de caso contemple uma linha férrea desativada, a mesma foi convertida em uma via rápida, ainda pública. E em relação aos rios, um dos estudos de caso envolve um loteamento fechado – portanto, um empreendimento que funciona essencialmente com base na ideia de privatizar funções originalmente exercidas pelos sistemas de infraestrutura públicos. No entanto, mesmo nesse caso, o corpo d’água em si permanece público, e segue sendo possível atribuir a

ele valores e funções enquanto parte de um sistema público de corpos d'água. E, além disso, pretende-se entender a relação do referido loteamento fechado com o espaço público ao seu redor, mais do que o seu funcionamento interno. Dessa forma, para esta pesquisa, entende-se que o PSSS é um método capaz de oferecer uma leitura da realidade que se pretende retratar, por diversas razões.

Um dos pontos em que fica clara a aplicabilidade do PSSS para tratar do objeto analisado aqui é a visão sistêmica proposta nessa metodologia. Na lógica proposta pelos idealizadores dessa metodologia, os espaços públicos de uma localidade conformam um ou mais sistemas entre si, e esse fato não pode ser ignorado mesmo quando se aplica o método a um espaço público aparentemente isolado. Nesta pesquisa, os corpos d'água e as linhas férreas são lidos essencialmente como sistemas. Inclusive, uma das analogias que aproxima corpos d'água de linhas férreas, e faz com que seja possível tratar desses dois temas de forma integrada, nesta pesquisa, é justamente a questão da linearidade de ambos os sistemas formados por cada um desses elementos. Da mesma forma, as relações entre rios, ferrovias, sistema viário e tantas outras variáveis presentes no espaço urbano acontecem também de forma sistêmica. Assim, o posicionamento proposto na metodologia PSSS é totalmente alinhado com aquele pretendido nesta pesquisa.

Outro ponto relevante em que a metodologia PSSS se mostra adequada para tratar desse objeto é a diversidade dos “valores” e “atores”, como são chamados no método PSSS. Entende-se, nesse método, que os espaços atribuídos a eles possuem diversos valores, não apenas o econômico, mas também cultural, simbólico, dentre outros. Da mesma forma, os “atores” que participam também vivenciam; e os “agentes”, que influenciam na produção daqueles espaços públicos, são diversos e são centrais para que se possa compreender um determinado espaço de forma integral, na visão da metodologia PSSS. Essas ideias vão ao encontro das ideias

presentes nesta pesquisa, ao longo da qual se discutiu a complexidade de valores que podem ser atribuídos aos espaços urbanos e a variedade de agentes responsáveis para a produção social do espaço.

5.2 Rios, Ferrovias e as Fragilidades Sociais: Ocupações Irregulares no Campo do Fubá e na Boca da Ronda

Conforme discutido ao longo desta pesquisa, a dinâmica mais antiga que se identifica em Ponta Grossa, quando se analisa a cidade a partir dos rios e ferrovias urbanos, é a desvalorização e degradação das áreas de entorno desses elementos. Foram selecionados dois estudos de caso para tratar de forma mais aprofundada dessa dinâmica, que é recorrente ao redor de toda a cidade. Da mesma forma, foram selecionados outros dois estudos de caso para tratar de uma dinâmica mais recente, também bastante presente na cidade: o aproveitamento do potencial dos espaços às margens de rios e ferrovias, através da transformação desses dois elementos em atrativos urbanos, como será possível observar mais adiante. Na figura 62, estão identificados os quatro estudos de caso que serão analisados:

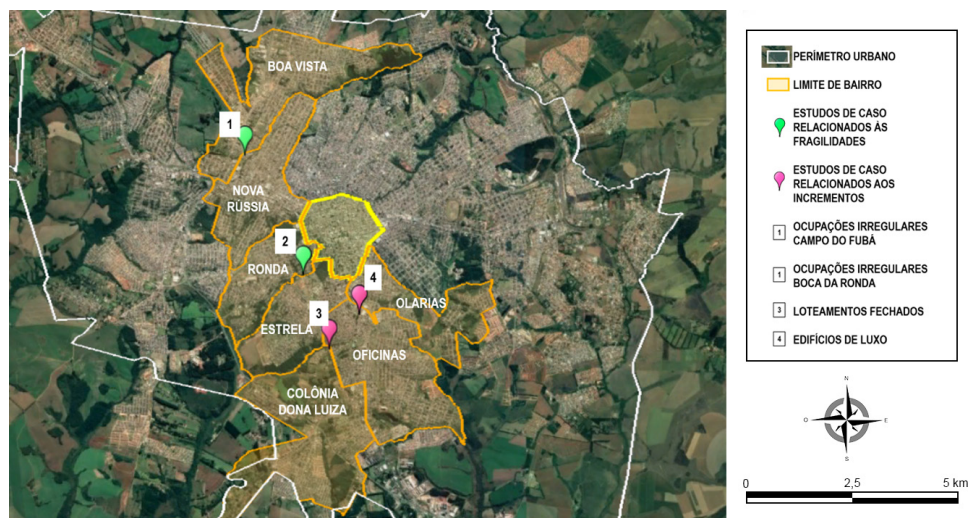


Figura 62 – Localização dos bairros e Estudos de Caso (Imagem aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

Os dois estudos de caso categorizados como áreas fragilizadas são ocupações subnormais, ou seja, que têm como característica o não atendimento de um ou mais critérios daquilo que legalmente se considera ideal para edificações em meio urbano. Além disso, trata-se de áreas ocupadas de forma irregular, quer dizer, não é dos moradores a propriedade das terras em que se encontram essas ocupações.

O caso que será chamado aqui de “Campo do Fubá” localiza-se entre o bairro Nova Rússia e o bairro da Boa Vista. A linha férrea define parte do limite desses dois bairros. O caso denominado “Boca da Ronda” refere-se à ocupação das duas margens do Arroio do Padre, que separa o bairro Estrela e o bairro Ronda. Foi selecionada uma ocupação irregular às margens de um corpo d’água e outra à beira de uma linha férrea em atividade. Será possível perceber, ao longo das análises, que essas duas problemáticas frequentes na cidade são análogas, pois muitos pontos observados são comuns a ambas. A metodologia PSSS foi utilizada para organizar as informações levantadas a respeito de cada um desses estudos de caso.

5.2.1 Comunidade do Campo do Fubá, às margens da ferrovia

O primeiro estudo de caso realizado está localizado no limite entre os bairros Nova Rússia e Boa Vista, na porção noroeste da cidade. Os dois bairros estão divididos, na maior extensão, por áreas não edificáveis ao redor de corpos d’água. Na porção destacada aqui, essa delimitação acontece também pelas vias de grande porte, como a Rodovia do Café (BR 376) e as Avenidas Souza Naves e Dom Pedro II, e por um pequeno trecho de ferrovia. Paralela a essa ferrovia, está localizada a Rua Custódio Vaz, em que existe a maior concentração de moradias em situação subnormal⁵ às margens de uma ferrovia em Ponta Grossa.

⁵ Para embasar a avaliação de casos em que existem fragilidades ambientais e sociais, foram utilizadas como apoio as falas de moradores de aglomerados subnormais, membros e gestores de associações. Dessa forma, foram fontes

Essa ocupação foi escolhida não apenas por conta do porte da mesma, mas por se tratar de uma área em que tem havido conflitos há diversas décadas. Além da ocupação irregular da Rua Custódio Vaz, que se encontra em área de risco não passível de regularização, existe um grande número de edificações com urbanização já realizada na margem oposta dos trilhos. O nome desse estudo de caso é uma referência à forma como popularmente se chama o campo de futebol que a população utiliza, improvisado sobre um terreno de propriedade privada. Além da presença dessas ocupações (irregular e regularizada) e da presença de ferrovia e corpo d'água em um mesmo perímetro, a apropriação de um terreno privado como para a prática de esporte e lazer pela comunidade e a implantação de um equipamento privado de relevância para o bairro, como um supermercado, são características que tornam esse estudo de caso complexo e interessante. Para realizar as análises aqui apresentadas, foi delimitado um trajeto ao longo das ruas Custódio Vaz, Visconde de Sinimbu e parte da Rua Prefeito Campos Melo. Na figura 63, estão identificadas essas vias e os elementos marcantes ao redor da comunidade estudada⁶. Ao observar o cartograma com as fachadas das ocupações, na figura 64, é possível perceber que muitas edificações da Rua Custódio Vaz são coladas umas às outras, que se encontram em situação improvisada ou degradada e que em muitos casos não há calçadas bem delimitadas e pavimentadas.

de dados as entrevistas de n°36 a 48, conforme a relação de entrevistados disponibilizada no **Apêndice A** deste trabalho.

⁶ Este cartograma, além de fotografias extras que ilustram o “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda”, poderão ser acessados em melhor resolução seguindo o QR CODE ao lado ou através do *link* com a versão digital da tese – www.tinyurl.com/NM-2019-TESE.







Figura 64 – Edificações ao longo da área delimitada para o “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Imagem Aérea: GeoWeb PMPG, 2019. Fotografias das fachadas e edição: Martha Batista).

Conforme o diagnóstico apresentado no Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS, 2011), nos arredores estão localizados diversos aglomerados subnormais. Não é apenas na Rua Custódio Vaz que existem ocupações desse tipo. Ao longo da linha férrea, existe outra ocupação, conhecida como Madureira, em que das 86 moradias, 68 encontram-se em situação de risco, devido à localização dentro da faixa de domínio da ferrovia. Além disso, o Córrego Lajeadozinho, arroio que serve de delimitação do bairro Nova Rússia, tem outras ocupações irregulares em seu entorno.

A ocupação conhecida como Estrela Augusta, no entanto, é o único entre os aglomerados dos arredores que teve boa parte de sua urbanização realizada nos anos 1990. Dessa forma, a infraestrutura viária e de abastecimento de água e coleta de resíduos foi viabilizada, ainda que de forma precária, para os ocupantes dessa comunidade, que contém cerca de 103 domicílios. Como essa ocupação está muito próxima a pontos privados de interesse, a desigualdade no padrão de ocupação e na qualidade da infraestrutura urbana é notória. A Rua Prefeito Campos Melo serve de conector entre a Rua Minas Gerais, uma das mais importantes do bairro, e a ocupação Estrela Augusta. Num dos extremos da Rua Prefeito Campos Melo, foi construído, em meados de 2013, um supermercado que serve como atrativo de tráfego do bairro e até mesmo de bairros vizinhos. É possível perceber, nas figuras 65 e 66, que existe grande contraste entre esse equipamento, acessível e localizado em local privilegiado, e a comunidade Estrela Augusta. A própria Rua Prefeito Campos Melo tem sua pavimentação interrompida, e o alto declive na mesma torna impossível o trânsito de veículos a menos de uma quadra do ponto em que o supermercado se localiza.



Figura 65 – Vistas de dois pontos distintos da Rua Prefeito Campos Melo, no bairro Nova Rússia
(Martha Batista, 2019).



Figura 66 – A comunidade Estrela Augusta, com sistemas de infraestrutura providos de forma precária
(Martha Batista, 2019. Edição da autora).

Da mesma forma que o aglomerado Madureira, a ocupação específica da Rua Custódio Vaz também está localizada dentro da faixa de domínio da ferrovia. Trata-se de uma situação de risco, motivo pelo qual, no diagnóstico do PLHIS, apenas 16 dos 60 domicílios são considerados passíveis de regularização. A remoção da comunidade seria necessária tanto pela situação de risco de atropelamento por trem, que se desloca constantemente pelo local, quanto pelo padrão das edificações construídas, que não estão regulamentadas por nenhum parâmetro urbanístico, nem da Zona Residencial 2, em que se encontra a maior parte do bairro, nem de uma possível Zona Especial de Interesse Social com parâmetros mais flexíveis. Dessa forma, além da situação apresentada na figura 67, em que se pode identificar o acesso às residências pela faixa de domínio da ferrovia, também existem situações de insalubridade devido à falta de insolação e ventilação natural das edificações que não seguem os parâmetros de construção, como se pode ver na figura 68. No entanto, trata-se de uma ocupação que, em 2011, já havia completado 40 anos, o que torna a situação ainda mais complexa. A ficha do diagnóstico dessa ocupação está na figura 69.



Figura 67 – A comunidade da Rua Custódio Vaz, com residências acessadas através da faixa de domínio da ferrovia (Martha Batista, 2019).



Figura 68 – Residência improvisada na comunidade da Rua Custódio Vaz (Martha Batista, 2019).



Figura 69 – Beco de trânsito de pedestres para acesso às residências da comunidade da Rua Custódio Vaz
(Martha Batista, 2019).

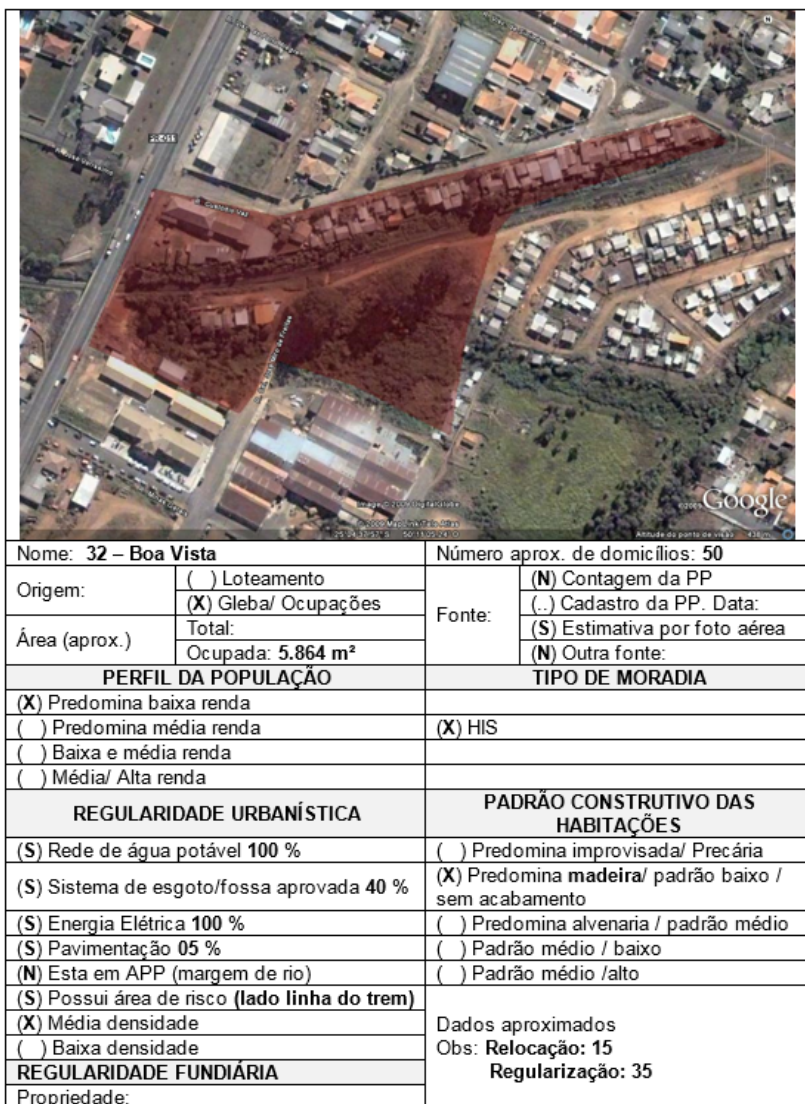


Figura 70 - Características da ocupação irregular presente no
 “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” segundo o PLHIS Ponta Grossa (PLHIS, 2011).

Realizada essa breve caracterização do estudo de caso em questão, é notória a presença dos espaços públicos, como rio, ferrovia e vias públicas. Esses espaços, que são fundamentais para as dinâmicas deste recorte

urbano, se organizam de forma sistêmica, e é a partir deles que se realiza a caracterização e a análise do estudo de caso. Além dos espaços públicos representarem determinados valores e permitirem a satisfação das necessidades de diferentes grupos que se utilizam dessa porção da cidade, eles conformam relações sistêmicas com o restante da cidade.

Os espaços públicos presentes no Estudo de Caso do Campo do Fubá estão organizados em dois quadros¹, propostos na metodologia PSSS. No quadro 3, os espaços públicos a que o Campo do Fubá está vinculado são categorizados, e, no quadro 4, são apresentadas ligações entre esses espaços e outros participantes dos mesmos sistemas na cidade.

ESPAÇOS ÂNCORA	Espaços e edifícios que funcionam como polos de atração urbana.	Trincheira da BR 373 sobre a ferrovia.
		Ponto de cruzamento entre a linha férrea e a Rua Visconde de Sinimbu.
		Campo do Fubá, único espaço de lazer de uso público (embora de posse privada) improvisado pela comunidade.
		Não existem edifícios públicos passíveis de classificar como âncora neste estudo de caso.
REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS	Conjunto de espaços públicos que dão suporte às atividades.	Avenida Visconde de Sinimbu, Rua Minas Gerais, Avenida Ernesto Vilela: conexão do bairro Nova Rússia com o Centro da Cidade.
		Rua Custódio Vaz: circulação de veículos pesados entre a rodovia e os bairros / centro da cidade.
		Rua Prefeito Campos Melo: conexão das ocupações irregulares com o centro do bairro Nova Rússia.
		Linha férrea: conexão local, municipal e regional, tanto pelos trens, quanto pelos ciclistas e pedestres que utilizam os trilhos para se deslocar.
		Corpos d'água: aspectos ambientais, de drenagem urbana e de delimitação política (divisa de bairros).

Quadro 3 – Caracterização dos espaços públicos relacionados ao
“Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

¹ Todos os quadros apresentados neste capítulo foram organizados a partir das bases disponibilizadas pelos idealizadores da metodologia PSSS (BRANDÃO; BRANDÃO, 2018). Assim, as informações em texto destacado em negrito (nas duas colunas à esquerda) correspondem às categorizações propostas pela PSSS. Demais informações correspondem aos levantamentos realizados pela autora dessa pesquisa. Títulos de células, organização de ideias e sequências de apresentação dos quadros foram modificados, quando em comparação à proposta original da metodologia PSSS, a fim de adaptar o método às necessidades deste trabalho.

LIGAÇÕES INTERNAS	Principais dinâmicas dentro do sistema	Sistema viário: circulação de veículos de passeio, transporte coletivo e veículos de infraestrutura e manutenção que atendem aos usuários locais.
		Faixa não edificável da linha férrea: serve como via de circulação e acesso às residências irregulares e também ao longo do bairro, por pedestres e ciclistas.
		Faixas não edificáveis dos corpos d'água e ferrovias: funcionam como espaço de moradia para as comunidades impossibilitadas de acessar o mercado formal de terras.
LIGAÇÕES INTERNAS	Conexões com outros espaços envolventes	Sistema viário: conexão viária de veículos pesados.
		Malha Ferroviária: conexão local, municipal e regional, tanto pelos trens, quanto por pedestres e ciclistas.
		Centro da cidade, Centro do bairro Nova Rússia, Terminais de Transporte Coletivo: Espaços-Âncoras externos.

Quadro 4 – Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

As ocupações no “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” são servidas de infraestrutura vinculada, principalmente, à circulação. É possível identificar vias de grande importância e a ferrovia como importantes elementos que participam de redes de infraestrutura. A rede viária é fundamental para que a maior parte dos serviços urbanos sejam prestados.

Uma das maiores queixas dos moradores e usuários da área entrevistados foi relacionada à baixa qualidade das vias. Espontaneamente, os moradores das áreas regulares comentaram a respeito da má qualidade do pavimento em algumas vias e sobre o risco que a proximidade com uma rodovia gera para as residências da localidade, pois existe tráfego constante de veículos pesados em alta velocidade. Somando a isso a inexistência de calçadas, a via passa uma sensação de insegurança e precariedade também aos trabalhadores de estabelecimentos de prestação de serviços, pois, na ótica dos usuários do bairro, a qualidade dos espaços públicos lindeiros desvaloriza tais empreendimentos. Da parte dos moradores das áreas irregulares, a questão da acessibilidade foi tratada como prioritária pelas pessoas entrevistadas, já que o acesso entre as residências e a oferta de equipamentos e serviços públicos é bastante comprometida.

No relativo à questão paisagística, o curso d'água localizado nas proximidades é um elemento bastante relevante. Além de funcionar como divisor de bairros, vincula-se a ele um determinado tipo de ocupação urbana (informal, diferente daquela que acontece no centro do bairro), e mesmo assim existem funções ambientais que continuam sendo exercidas pelo córrego, apesar de não haver valorização da paisagem fluvial através da preservação da fauna e flora locais. A infraestrutura e a paisagem, conforme categorizado na Metodologia PSSS, representam formas de interação dos espaços públicos do “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” com outros espaços e sistemas ao longo da malha urbana. Dessa forma, no quadro 5, estão elencados os elementos paisagísticos e de infraestrutura relacionados com a Ocupação do Campo do Fubá.

PAISAGEM	Redes e relações ecológicas	Os cursos d'água têm funções ambientais, mas são negados pela malha urbana do entorno, não havendo parques e áreas de lazer vinculadas a eles ou manutenção da fauna e flora locais.
INFRAESTRUTURA	Redes e serviços infraestruturais	A rede de transporte é a mais claramente presente. Não há equipamentos de grande porte relacionados à saúde, educação, assistência social, lazer ou segurança. A ocupação de uma área privada para lazer é não oficial.

Quadro 5 – Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Esses espaços públicos têm determinada serventia, e representam o oferecimento de determinados serviços, de forma constante ou temporária. Esses serviços podem ser de diversas categorias. São serviços relacionados à função de Suporte aqueles que dão suporte à vida urbana, ou seja, que permitem a satisfação das necessidades mais básicas das populações. O sistema viário é bastante intenso nesse ponto específico da cidade, havendo variedade de modais (ferrovia e vias para automóveis) e de portes (becos para uso exclusivo de pedestres, vias locais, coletoras, vias-eixo e rodovias). Ao mesmo tempo em que existem grande

quantidade e variedade de vias, no entanto, em muitas delas as condições de acessibilidade são precárias. A infraestrutura viária serve de suporte não só para o transporte urbano (de múltiplos modais), como também para a implantação de redes de energia, fornecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana, dentre outros. Além disso, a acessibilidade plena garante a satisfação de necessidades relacionadas à segurança, ao permitir a entrada de veículos de emergência (bombeiros, emergências de saúde, segurança pública) e à satisfação de direitos como o saneamento pleno (coleta de resíduos sólidos e de recicláveis, por exemplo).

Essa questão, embora percebida claramente pela autora ao realizar as pesquisas de campo, é pouco citada pelos moradores das ocupações irregulares. Os entrevistados em situação irregular, apesar de conviverem diariamente com resíduos e efluentes dispostos de forma inadequada, atribuíram muito mais importância a questões como a acessibilidade, como citado anteriormente, do que à situação de precariedade do arroio, por exemplo. Por outro lado, quando tratado o assunto da presença do rio e da ferrovia com proprietários de pequenos serviços e comércios das ruas principais do recorte, a degradação da área de preservação (atribuída à presença das ocupações irregulares) foi citada mais vezes.

A compreensão de cada usuário acerca dos Serviços de Suportes dos espaços públicos em questão é variada, pois a satisfação das suas necessidades varia. As ocupações irregulares, por exemplo, têm sua demanda de acessibilidade pouco satisfeita, pois a prioridade da via é claramente a circulação de veículos de passeio e de carga, em detrimento do acesso seguro e confortável de pedestres. Percebe-se, analisando os espaços e suas múltiplas serventias, que o atendimento à população local não é a principal demanda da maior parte dos espaços públicos. Em especial, aqueles que compõem o sistema viário têm por principal objetivo conectar esse trecho

da cidade a outros pontos, não sendo prioritárias as questões relacionadas ao uso, apropriação e qualidade de vida por parte dos habitantes locais. Os principais serviços de suporte identificados no Estudo de Caso do Campo do Fubá estão descritos no quadro 6:

ACESSO	Assegura o acesso ao próprio espaço público e a outros espaços.	
	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos / linha férrea
	De forma geral, precários ou inexistentes. Acessos improvisados no caso das ocupações irregulares.	Boa qualidade do pavimento nas vias principais. Ruas secundárias com falta de manutenção ou sem pavimento. Linha férrea desprotegida, sendo a faixa de segurança usada para trânsito de veículos e pedestres.
PROVISÃO INFRAESTRUTURAL	Redes de infraestrutura básicas, com funções de abastecimento e coleta.	
	Energia e comunicações	Saneamento básico
	Em funcionamento pleno. Nas ocupações irregulares, ocorrência de instalações clandestinas.	Não há atendimento pleno da coleta de resíduos e tratamento de efluentes. Existe abastecimento de água em todas as edificações.
ACOLHIMENTO	O espaço público proporciona recursos e condições para acolher e abrigar elementos naturais e humanos.	
	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna
	Não existem espaços especialmente projetados para a relação interpessoal e o lazer. Ponto de parada de transporte coberto.	Não são identificadas áreas preservadas no perímetro pesquisado.
REGULAÇÃO AMBIENTAL	Benefícios que decorrem da capacidade de regulação ambiental proporcionada pelas estruturas do espaço público, naturais ou artificiais.	
	Mitigação de riscos	Regulação climática
	Não identificados elementos que cumpram com esse objetivo.	Não identificados elementos que cumpram com esse objetivo.

Quadro 6 – Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Além do serviço de suporte, os espaços públicos estão também relacionados à interação que os utilizadores têm com eles. Pode-se dizer que as oportunidades oferecidas pelo suporte físico são satisfeitas através das formas de interação efetivadas entre as pessoas e o meio físico. Há diversas formas de interação possíveis. Como já comentado anteriormente, no

quadro 7, fica claro que as interações relativas à mobilidade são imensamente mais valorizadas, nesse contexto, que as trocas humanas relacionadas ao lazer.

TROCAS	Comércio e distribuição de bens e serviços			
	Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição	
	Rua Visconde de Sinimbu com usos comerciais e de serviços ao longo de toda a via.		Cargas distribuídas através dos ramais de linha férrea e Rodovia presentes no bairro.	
ENCONTRO E RECREIO	Socialização, expressão e manifestação, encontro e confrontação			
	Estadia e Encontro	Recreação	Eventos e manifestações	
	Permanência de pessoas apenas ao redor do ponto de parada de transporte.	Campo do Fubá. Linha do trem utilizada com esse fim pelas crianças.	Não foram identificados espaços utilizados com esse fim.	
MOBILIDADE	Circulação de pessoas e bens nos mais diferentes modos			
	Veículos particulares	Transporte coletivo de passageiros	Ciclistas e Pedestres	Transporte de cargas (caminhões, trens)
	Vias largas, com pavimento de menor ou menor qualidade, mas viável ao trânsito na maior parte das vezes.	Único ponto de parada na Rua Visconde de Sinimbu.	Estruturas de calçada apenas nas ruas principais. Ausência de ciclofaixas.	Rodovia com acesso direto pelas ruas locais, sem marginal de segurança. Qualidade do pavimento adequada. Linha férrea com conflitos de uso da faixa de domínio.
CONTROLE E GESTÃO	Regulação das atividades que nele decorrem			
	Segurança e gestão		Atividades de manutenção	
	Não foi identificada a presença de polícia civil ou outros agentes reguladores.		Serviço de limpeza urbana realizado na Rua Visconde de Sinimbu.	

Quadro 7 – Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Finalmente, alguns espaços públicos têm atribuídas a eles a função de referência, seja ela imagética, simbólica ou cultural. Trata-se de dimensões intangíveis, contemplando relações de identificação, de afetividade, de repulsa etc. A função atribuída aos espaços no quadro 8 é proveniente das interações da pesquisadora com os usuários do espaço público em

questão, tanto em levantamentos de campo quanto nas entrevistas com tópico guia realizadas ao longo do processo.

IMAGEM	Espaço público como elemento de reconhecimento da imagem da cidade	
	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação
	A linha férrea é muito marcante na paisagem, mas a passagem do trem é compreendida pela população como um entrave, um incômodo (insegurança, ruído).	Proximidade da rodovia é referência relevante para os moradores. Serviços de manutenção automotiva se concentram ao redor da rodovia.
CULTURAL E SIMBÓLICO	Transmissão e manifestação de significados e simbolismos	
	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais
	O Campo do Fubá é um local de encontro relevante. O patrimônio ferroviário é desconsiderado.	Não há templos ou locais assemelhados nos arredores.

Quadro 8 – Funções de Referência do espaço público ao redor do
“Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Foi possível perceber, a partir das características descritas acima, que os espaços públicos atendem de formas diversas aos serviços demandados. Há priorização de determinadas vias em detrimento de outras, e inexistem equipamentos públicos ou privados que permitam relações de troca, convivência, lazer e atendimento às demandas de saúde ou educação. A população residente nas ocupações irregulares, primordialmente, tem satisfeita de forma precária sua necessidade mais básica – de habitação –, mas não chega a exercer plenamente o direito à cidade quando se considera aquilo que o entorno imediato oferece.

Por outro lado, a conectividade dessa área com o restante da cidade é inegável, e o porte relativamente pequeno das ocupações faz com que seja viável e rápido chegar ao centro do bairro ou mesmo ao centro da cidade a fim de satisfazer a outras necessidades que o entorno não é capaz de suprir. No entanto, o acesso da população mais pobre ao restante da cidade é limitado pelo custo do transporte coletivo, de forma que essa

conectividade com o restante da malha urbana acontece também de maneira desigual.

É possível identificar que existem diversos agentes que contribuem para que o estudo de caso em questão tenha tal variedade de usos e ocupações em um recorte tão pequeno. A priorização da mobilidade e da conectividade viária com o restante da cidade e a região, descrita através dos quadros anteriores, aponta que existem interesses diversos na gestão dos espaços urbanos. Diferentes agentes modeladores do espaço priorizam determinados valores do espaço em detrimento de outros. Há pouco reflexo, no espaço físico desse estudo de caso, da sociedade organizada, através das Associações de bairro, ONGs e assemelhados. O mercado imobiliário se faz um pouco mais presente, quando se percebe que há boas condições de infraestrutura para a via principal que concentra os serviços e um acesso de boa qualidade ao loteamento fechado de luxo próximo à comunidade. Mas o maior impacto nas dinâmicas deste trecho da cidade provém das decisões tomadas pelo poder público – decisões de planejamento urbano, como as obras viárias, a definição do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo etc. No quadro 9, estão descritos os principais agentes pertinentes a esses espaços:

Utilizadores	Delimitadores	Reguladores
Moradores das ocupações irregulares; Moradores das áreas regulares; Trabalhadores das empresas, comércios e serviços locais; Usuários do sistema de transporte coletivo e outros que transitam pelo local para chegar a outros locais.	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais; Construtoras e Proprietários dos imóveis; Donos de comércios e serviços com poder de decisão acerca da estrutura física de seus negócios.	Primordialmente, poder público, através de órgãos como o Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente; Departamento de Trânsito.

Quadro 9 – Tipos de agentes identificados no

“Estudo de Caso 01 – Campo do Fubá” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Conforme apresentado ao longo deste item, os espaços públicos têm suas características físicas; têm serventias e serviços atribuídos a eles; neles circulam e interferem diferentes agentes. Cada agente tem determinados valores representados pelos espaços públicos. Assim, os valores de cada espaço público estão relacionados ao **Sistema** em que tal espaço se encontra, ao **Serviço** que o mesmo presta e aos **Agentes** que ali transitam. Cada um dos valores que se pode atribuir ao Estudo de Caso do Campo do Fubá será descrito abaixo, de forma a concluir a análise aqui realizada.

A intervenção no espaço público frequentemente envolve investimentos bastante relevantes (financeira e temporalmente), mas também pode gerar retorno econômico, possibilitando a criação de mais-valias, rentabilidade e competitividade a um ou mais agentes. É o que se denomina Valor Econômico do espaço na metodologia PSSS.

Nesse contexto, as melhoras realizadas na qualidade das vias, principalmente no pavimento, representam para os proprietários de lotes e de negócios locais a valorização fundiária e a facilitação de acesso a esse recorte urbano. A Rua Visconde de Sinimbu e a melhora de acesso executada na conexão com a Rodovia BR 373 representaram aumento da circulação de veículos pelo bairro e consequente valorização dos pontos comerciais da Rua Visconde de Sinimbu. Trata-se, portanto, de um Valor Financeiro identificado e usufruído, principalmente, pelo grupo específico dos proprietários de terra e donos de negócios locais. Os usuários que transitam pelas vias requalificadas também são beneficiados pelas melhorias, mas não especificamente pela valorização financeira relacionada a tais melhorias.

No mesmo sentido de valorização ou desvalorização de pontos comerciais relacionadas à qualidade do espaço público, a precariedade da via pública e de outros sistemas de infraestrutura a ela relacionados (como a drenagem urbana e a iluminação pública, por exemplo), existente na Rua

Custódio Vaz, representa um problema para os donos de pontos comerciais e de serviço. Há questões graves relacionadas à drenagem e ao esgotamento sanitário em períodos de chuva. Essas demandas, que segundo os usuários da Rua Custódio Vaz têm sido solicitadas de maneira recorrente ao poder público, não são resolvidas, e causam um impacto significativo aos proprietários de negócios locais. Se a localização da Rua Custódio Vaz é estratégica para a existência de empresas de comércio e serviços relacionados à manutenção de veículos que circulam na rodovia, há poucos metros, a má qualidade da infraestrutura impacta negativamente nesse sentido.

Em relação à gentrificação, aspecto relevante quando se trata de valor financeiro do solo urbano, não é perceptível que a área tenha mudado de caráter devido às melhorias realizadas nos espaços de entorno. O impulso que a conexão viária com a rodovia representou para os negócios locais não chegou a expulsar a comunidade de menor renda, que permanece no local há mais de quatro décadas. Da mesma forma, a implantação do supermercado foi outro fator que levou à melhoria das vias de entorno imediato do mesmo. Contudo, essa melhoria não chegou a impactar as comunidades próximas à linha férrea, nem no sentido de melhorar a conectividade entre centro e periferia do bairro, nem no sentido de expulsão devido a uma possível gentrificação. Um dos motivos para isso é a precariedade da Rua Prefeito Campos Melo, que não contribui para que haja ligação entre a parte central e a parte periférica do bairro.

O **Valor de Uso** desses espaços refere-se à capacidade que o espaço público tem para satisfazer às necessidades dos seus utilizadores, tanto no que diz respeito à sua adequação para a sua função como à sua contribuição para o funcionamento da cidade. A conectividade viária é o principal valor de uso que este recorte urbano tem atribuído aos espaços públicos. A mobilidade é valorizada pelos agentes relacionados ao mercado

imobiliário, como os proprietários de lotes e negócios, devido à potencial valorização imobiliária e devido à integração com a cidade. É valorizada, também, pelas populações ocupantes das áreas irregulares, pois é através dessa conectividade que se viabiliza a satisfação de necessidades (como trabalho, estudo, lazer, saúde) que o entorno imediato não é capaz de suprir.

Outro valor de uso fundamental para essa comunidade, e pouco vinculado à questão econômica, é o uso das áreas *non aedificandi* como espaços de moradia. É o simples fato de se tratar de áreas vazias e acessíveis que as torna atrativas e viáveis de converter em espaços de moradia para essas populações. Não representam espaços com salubridade, qualidade de vida ou ofertam variedade dos serviços necessários para a plena satisfação de todos os direitos do cidadão; no entanto, são suficientes para a sobrevivência. Assim, são valorizados por um grupo específico – os usuários – e completamente desconsiderados pelos demais agentes.

O **Valor Social** do espaço refere-se aos benefícios ou contribuições que o espaço público tem no bem-estar, satisfação de necessidades coletivas e no desenvolvimento das comunidades, incluindo, por isso, muitos aspectos subjetivos. O ambiente construído em questão não estimula a socialização para nenhum dos agentes levantados. Não há espaços de convivência, projetados com esse fim, a que se possa atribuir valor social. Alguns dos usuários interpretam o Campo do Fubá enquanto espaço de lazer, prática de esportes e encontro. A própria linha férrea também é compreendida por parte da população como via de acesso ou área de lazer e recreio.

Em relação ao **Valor Ambiental**, o mesmo se refere aos benefícios que o espaço público tem no meio ambiente, em especial os relativos aos sistemas naturais e à sua contribuição na redução dos impactos. Nesse recorte, não há valor ambiental reconhecido pelos agentes modeladores do

espaço. O curso d'água, que tem potencial para reconhecimento nesse sentido, não é interpretado dessa forma, senão pela sua característica de degradação e interrupção viária. O **Valor Cultural** expressa a contribuição do espaço público na construção da identidade e na expressão e promoção da cultura partilhada por uma comunidade. Nesse recorte, tampouco há valor cultural reconhecido pelos agentes modeladores do espaço. A ferrovia teria potencial para tal interpretação, mas isso não acontece, sendo a mesma compreendida pelo seu potencial econômico (por um determinado grupo) e como elemento divisor (por outros).

Finalmente, o **Valor de Imagem** é a expressão de como o espaço público contribui para a transmissão de uma mensagem visual forte, associada ao prestígio ou reputação, reconhecível como distintiva e compreensível. O recorte é facilmente identificável, quando se trata de interpretação imagética do espaço urbano, devido à presença de determinados elementos. A ferrovia, a rodovia, o rio, o desnível com a parte central do bairro e a própria ocupação irregular são elementos de identificação imagética, enquanto referência locacional, que tornam esse espaço facilmente reconhecível. Entretanto, não se pode atribuir a esses elementos uma carga simbólica forte e reconhecível por toda a população. São elementos, principalmente, de referência locacional, da mesma forma que ocorre no fundo de vale do Parque Boca da Ronda, segundo estudo de caso apresentado neste capítulo.

5.2.2 Comunidade às margens do parque Boca da Ronda

O segundo estudo de caso realizado está localizado no limite entre os bairros Estrela e Ronda, na porção oeste da cidade. Ambos são bairros em que acontece a típica situação de o centro de bairro estar localizado no espigão do terreno, com toda a infraestrutura e os serviços concentrados na área mais alta e mais valorizada, e dos limites serem coincidentes com

corpos d'água. A distribuição dos padrões de ocupações relativos a cada estrato social acompanha o trajeto dos fundos de vale e das vias principais. Como identificado na figura 71, essas vias, acompanhadas da maior oferta de serviços, se localizam no centro de ambos os bairros, estando as ocupações irregulares concentradas na periferia, junto aos fundos de vale².

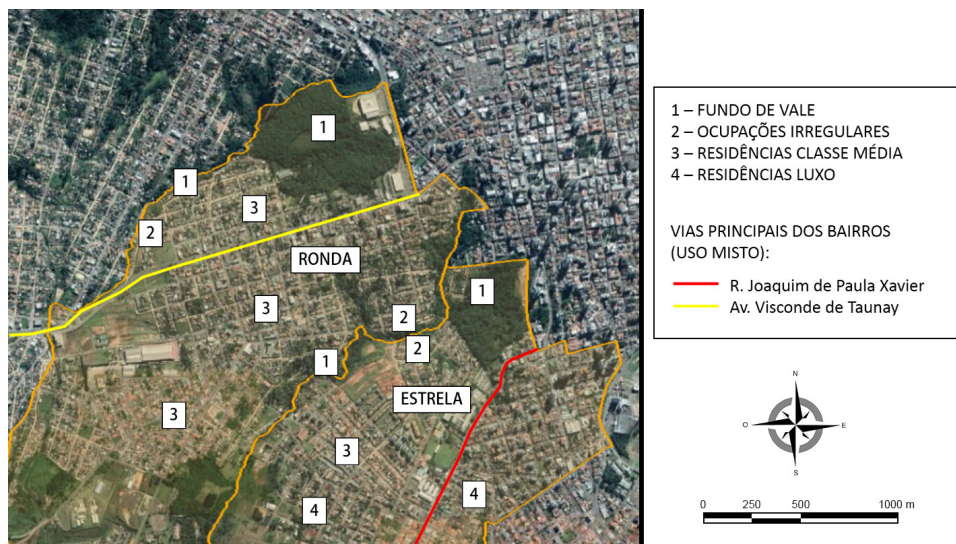


Figura 71 – Os bairros Ronda e Estrela, principais vias e padrões de ocupação do solo

(Foto aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

Existem, portanto, diversos corpos d'água presentes nesses bairros, em uma situação recorrente em toda a cidade. No entanto, um deles se destaca devido ao seu porte e à localização bastante central, entre os bairros Ronda, Estrela e o Centro da cidade. Trata-se do Parque Boca da Ronda, que foi delimitado pela Lei nº 9432/1992, através da qual foram criadas diversas Unidades de Conservação em Ponta Grossa.

² Este cartograma, além de fotografias extras que ilustram o “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda”, poderão ser acessados em melhor resolução seguindo o QR CODE ao lado ou através do *link* com a versão digital da tese – www.tinyurl.com/NM-2019-TESE.



Esse estudo de caso não foi escolhido apenas devido ao porte do Fundo de Vale em questão. Apesar de ter sido delimitado em 1992, o Parque Boca da Ronda não é efetivamente utilizado como parque urbano, diferente da área vizinha, denominada Chácara Dantas, que foi convertida em Parque Margherita Masini e conta com acesso público e controlado. O Parque Boca da Ronda não tem nem mesmo uma delimitação específica de suas coordenadas identificada nas bases oficiais de Ponta Grossa, sendo a área bastante negligenciada. Não há controle do uso e ocupação dessa área, o que faz com que aglomerados subnormais estejam presentes ao longo de todos os corpos d'água que conformam esse parque.

Outro motivo para a escolha deste estudo de caso é que o bairro Estrela concentra as residências de mais alto padrão da cidade. Os loteamentos Jardim América e Jardim do Lago, constituídos na década de 1980, e os diversos loteamentos fechados a partir dos anos 2000 concentram residências de luxo. A conformação de lotes amplos, com índices urbanísticos de baixa densidade, faz com que o centro do bairro Estrela tenha um caráter único, enquanto moradia de alto padrão em Ponta Grossa. No entanto, em poucas quadras, a ocupação típica do centro de bairro tão valorizado muda de padrão, dando lugar a muitas ocupações irregulares e improvisadas. A proximidade de ocupações tão desiguais torna o estudo de caso interessante enquanto ilustração de uma dinâmica presente também em outros bairros. A própria vista que se tem do bairro Ronda, a partir do bairro Estrela, ilustra essa desigualdade (figura 72). Nos dois cartogramas a seguir, estão identificadas as vias e elementos mais marcantes desse estudo de caso. Na figura 73, estão identificados alguns elementos do centro do bairro Estrela. Já na figura 74, destaca-se o fundo de vale que divide os bairros Estrela e Ronda, onde as ocupações irregulares se concentram. A desigualdade social é facilmente identificável pela

mudança de padrão das ocupações, como visível nos cartogramas de fachadas, nas figuras 75 e 76.



Figura 72 – Vista do bairro Ronda, a partir do bairro Estrela, com o Parque Boca da Ronda em primeiro plano (Martha Batista, 2019).

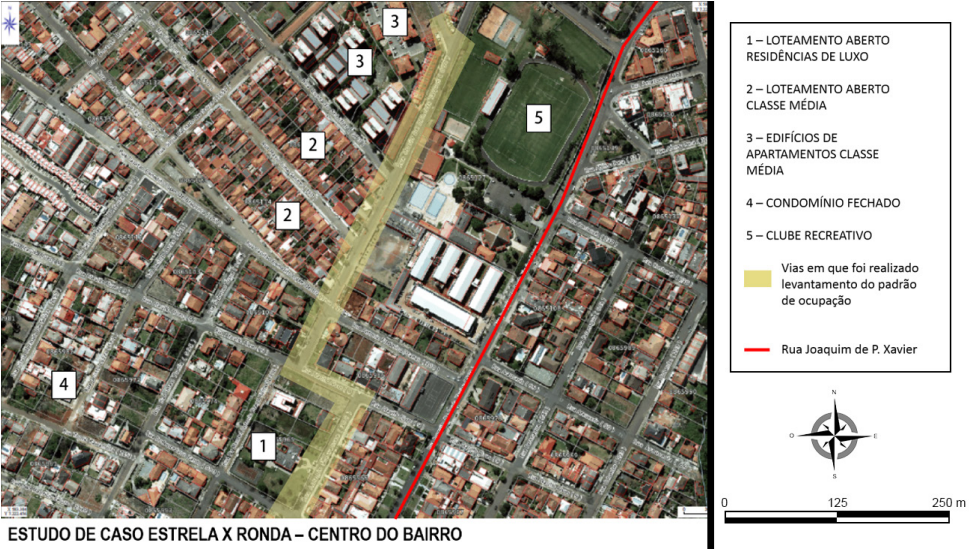


Figura 73 – O Centro do bairro Estrela, que faz parte do “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda”
(Imagem aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

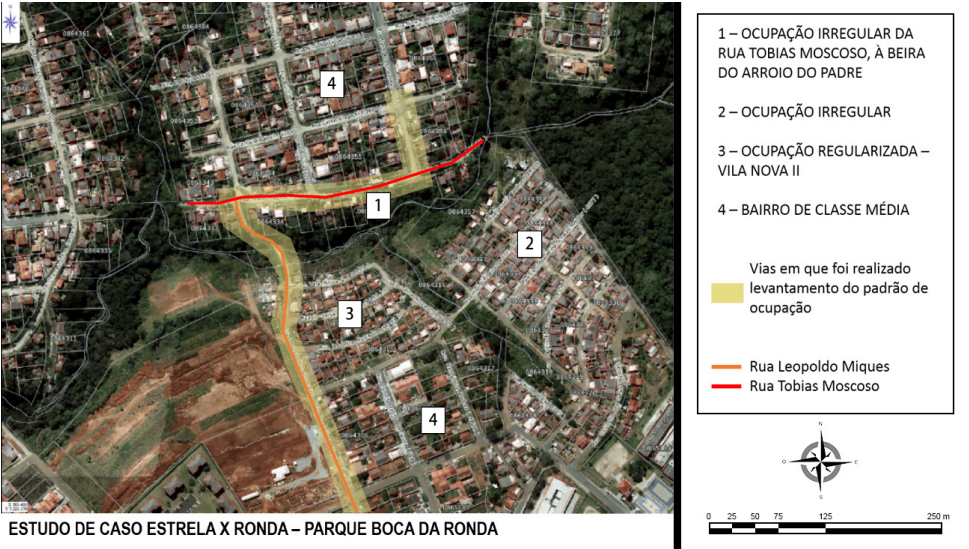


Figura 74 – Delimitação das ocupações irregulares às margens do Arroio do Padre, que fazem parte do
“Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda” (Imagem aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).



Figura 75 – Cartograma das fachadas – Centro do bairro Estrela (Imagem Aérea: GeoWeb PMPG, 2019. Fotografias das fachadas e edição: Martha Batista).



Figura 76 – Cartograma das fachadas – Ocupações irregulares na divisa dos bairros Estrela e Ronda (Imagem Aérea: GeoWeb PMPG, 2019. Fotografias das fachadas e edição: Martha Batista).

Nas figuras 77 e 78, nota-se enorme contraste entre duas fotografias tiradas a cerca de dez quadras de distância uma da outra. No centro do bairro Estrela, há loteamentos abertos de alto padrão, em que a ocupação é formada por residências luxuosas. Já nas proximidades dos fundos de vale, nas ocupações irregulares, existem edificações improvisadas e situações de inacessibilidade e insalubridade.



Figura 77 – Fachada de uma residência luxuosa no bairro Estrela (Martha Batista, 2019).



Figura 78 – Residência na ocupação irregular Vila Nova, no bairro Estrela (Martha Batista, 2019).

A Comunidade Vila Nova I, localizada no bairro Estrela, às margens da Unidade de Conservação Chácara Dantas, tem como característica marcante os significativos desníveis. A comunidade numerosa se distribui por áreas vegetadas e de alta declividade, de forma que a acessibilidade é um grave problema. Na figura 79, destaca-se uma extensa escadaria, que é a única forma de acesso a parte das ocupações. Apesar da precariedade, hoje existe rede de energia, a comunidade é atendida pelo serviço postal e a rede de esgoto está presente em parte da ocupação.



Figura 79 – Escadaria na ocupação irregular Vila Nova, no bairro Estrela (Martha Batista, 2019).

A falta de acessibilidade, por si só, poderia ser considerada um problema significativo para a comunidade. No entanto, um problema que ocorre como consequência dessa dificuldade de acesso é o impedimento do atendimento a certas demandas de infraestrutura. Na situação em que as edificações se encontram atualmente, o acesso de veículos destinados aos

serviços de manutenção e emergência é inviável. Por se tratar de uma ocupação irregular, não há espaços destinados ao lazer, à convivência ou à prática esportiva. Segundo os membros da comunidade, a população estabelece estratégias de colaboração para viabilizar a satisfação de suas necessidades. As linhas de transporte coletivo mais próximas circulam pelo centro do bairro Estrela, e os equipamentos relacionados à saúde e educação também estão localizados na parte mais alta do bairro.

Na figura 80, é notória a extensão dessa ocupação. Em primeiro plano, na fotografia, encontra-se o Arroio do Padre, parte da Unidade de Conservação Boca da Ronda. Do lado esquerdo, a área vegetada é a Chácara Dantas. Ao fundo, é possível identificar o Hospital da Criança João Vargas de Oliveira, importante ponto de referência para a saúde local e regional.



Figura 80 – Ocupação irregular Vila Nova, no bairro Estrela (Martha Batista, 2019).

Os aglomerados subnormais que se concentram na divisa dos bairros Estrela e Ronda foram analisados no Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS, 2011). Trata-se da ocupação Vila Nova II, recém regularizada, e da ocupação às margens do Arroio do Padre, que delimita a divisa entre esses dois bairros.

As figuras 81 e 82 representam vistas de um dos bairros em direção ao outro. Percebe-se claramente a verticalização nas áreas mais altas e a ocupação das encostas e dos fundos de vale com edificações precárias.



Figura 81 – Vista do bairro Ronda a partir do bairro Estrela.

O centro da cidade, vertical, pode ser visto ao fundo, na parte mais alta do terreno (Martha Batista, 2019).



Figura 82 – Vista do bairro Estrela a partir do bairro Ronda, com a Ocupação Irregular do Arroio do Padre no fundo de vale e a Vila Nova II atrás da massa de vegetação (Martha Batista, 2019).

A ocupação denominada Vila Nova II é formada por 61 edificações. A comunidade foi regularizada, e, nesse contexto, foi realizada a urbanização completa através da definição e pavimentação das vias internas e da requalificação do trecho da Rua Leopoldo Miques, uma via coletora que conecta os dois bairros. Dessa forma, desde 2017, existe acessibilidade a cada uma das unidades, e sistemas de saneamento básico, energia e outros chegam até essas famílias. As edificações foram regularizadas após cerca de sete anos da ocupação, e nenhuma das residências estava em situação de risco, o que viabilizou a regularização.

Apesar da conexão direta com os dois bairros, Estrela e Ronda, ainda existe grande contraste entre o padrão de ocupação dessa comunidade e o restante do bairro. A maior parte das edificações é bastante precária, com emprego de materiais improvisados. Também se destaca o fato de que não

existe nenhum equipamento público relacionado ao lazer, à saúde, assistência social ou segurança pública nas proximidades. A Rua Leopoldo Miques, que conecta os dois bairros, não é dotada de calçadas no trecho em que passa sobre o fundo de vale (figura 83), ainda que seja necessário para os moradores da comunidade passar a pé por esse trecho para chegar até equipamentos públicos do bairro da Ronda, ou para acessar a linha de transporte coletivo, que não chega até a comunidade. Para acessar os equipamentos ou o sistema de transporte coletivo do bairro Estrela, também é necessário se deslocar até o centro desse bairro, e o trecho da Rua Leopoldo Miques que faz essa conexão tem um declive bastante acentuado. Trata-se, portanto, de uma comunidade recém regularizada, em que a infraestrutura básica foi melhorada, mas o acesso efetivo à cidade e a todos os serviços nela existentes ainda é bastante escasso.



Figura 83 – Via de ligação entre os bairros Estrela e Ronda (Martha Batista, 2019).

A ocupação irregular ao redor do Arroio do Padre está em uma situação ainda mais problemática. A Vila Nova II se conformou de maneira a permitir a regularização fundiária com a adoção de coeficientes urbanísticos razoáveis e a abertura de vias com dimensões adequadas, em uma aglomeração pouco numerosa e de ocupação relativamente recente. Já no caso do Arroio do Padre, trata-se de um grupo de edificações muito mais numeroso, que se estende por cerca de 1,5 km, sempre margeando o arroio.

Assim, das 114 edificações, 84 se encontram em área de risco. A ocupação tem mais de 30 anos de existência. Além da ausência de serviços como coleta de resíduos, tratamento de efluentes, serviço postal e transporte coletivo, a própria acessibilidade é bastante problemática em alguns trechos, pois, no terreno imediatamente às margens do arroio, em alguns pontos, é inviável vencer a declividade intensa, mesmo a pé. É frequente a deposição de resíduos diretamente no fundo de vale, e o saneamento básico é inexistente. A menos de 8 quadras da Avenida Visconde de Taunay – via-eixo do bairro Ronda, na qual está localizada a sede da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa –, estão mais de 100 famílias vivendo nas condições precárias, conforme ilustrado nas figuras 84 e 85. As fichas do diagnóstico dessas ocupações, realizado na ocasião do PLHIS, estão nas figuras 86 e 87:



Figura 84 – Ocupação Arroio do Padre (Martha Batista, 2019).



Figura 85 – Ocupação Arroio do Padre em primeiro plano, com o centro da cidade, verticalizado e na parte alta do terreno, ao fundo (Martha Batista, 2019).



PLHIS_PONTA GROSSA

Nome: 57 – Vila Nova II		Número aprox. de domicílios: 61	
Origem:	☒ Loteamento	Fonte:	☒ Contagem da PP
	☐ Gleba/ Ocupações		☐ Cadastro da PP, Data:
Área (aprox.)	Total:		☒ Estimativa por foto aérea
	Ocupada: 16.369 m ²		☒ Outra fonte: (Pref. Municipal)
PERFIL DA POPULAÇÃO		TIPO DE MORADIA	
☒ Predomina baixa renda		☒ HIS	
☐ Predomina média renda			
☐ Baixa e média renda			
☐ Média/ Alta renda			
REGULARIDADE URBANÍSTICA		PADRÃO CONSTRUTIVO DAS HABITAÇÕES	
☒ Rede de água potável 100 %		☐ Predomina improvisada/ Precária	
☒ Sistema de esgoto/fossa aprovada 20 %		☒ Predomina madeira/ padrão baixo / sem acabamento	
☒ Energia Elétrica 100 %		☐ Predomina alvenaria / padrão médio	
☒ Pavimentação 100 %		☐ Padrão médio / baixo	
☒ Esta em APP (margem de rio)		☐ Padrão médio /alto	
☒ Possui área de risco		Dados aproximados Obs: Regularização: 61 (Está em processo de regularização)	
☐ Média densidade			
☒ Baixa densidade			
REGULARIDADE FUNDIÁRIA			
Propriedade:			
☒ Pública			
☐ Privada Proprietário			
☐ Pública e Privada			
OBSERVAÇÕES: Tempo de moradia (aprox.): 07 anos			

Figura 86 – Características da ocupação irregular “Vila Nova II” (PLHIS, 2011).



Figura 87 – Características da ocupação irregular às margens do Arroio do Padre (PLHIS, 2011).

Realizada essa breve caracterização do Estudo de Caso Boca da Ronda, os espaços públicos relacionados a esse estudo de caso estão organizados em dois quadros, como proposto na metodologia PSSS. Em um deles, estão categorizados os espaços públicos do recorte estudado (quadro 10). No outro, são listadas as ligações entre esses espaços e outros participantes dos mesmos sistemas na cidade (quadro 11).

ESPAÇOS ÂNCORA	Espaços e edifícios que funcionam como polos de atração urbana	Hospital da Criança, edifício público de relevância e referência locacional para as ocupações.
		Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, localizada na parte central do bairro Ronda, a cerca de 8 quadras do fundo de vale .
		Escola da Guarda Mirim, referência de programas assistenciais utilizado pelas comunidades em questão.
		Espaço vegetado legalmente delimitado como parque: sem equipamentos, destina-se ao descarte de resíduos e se relaciona a situações ilícitas.
		Rua Leopoldo Miques, via de ligação entre as ocupações e os dois centros de bairro.
		Espaço improvisado utilizado para lazer e prática de esportes, em terreno próximo ao Arroio do Padre, ao lado da Rua Leopoldo Miques.
REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS	Conjunto de espaços públicos que dão suporte às atividades	Rua Leopoldo Miques, conexão entre os bairros, que permite acesso ao centro através das Ruas Joaquim de Paula Xavier (Estrela) e Avenida Visconde de Taunay (Ronda).
		Rede de áreas vegetadas: Unidades de Conservação vizinhas, e de grande porte, com potencial para regulação ambiental e drenagem urbana.
		Corpos d'água: aspectos ambientais, de drenagem urbana e de delimitação política (divisa de bairros).

Quadro 10 – Caracterização dos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

LIGAÇÕES INTERNAS	Principais dinâmicas dentro do sistema, não só as físicas, mas também funcionais ou simbólicas.	Sistema viário: circulação de veículos de passeio e acesso a pé para os usuários locais. Única conexão com os centros de bairro, onde são oferecidos serviços como transporte coletivo e coleta de resíduos. Faixas não edificáveis dos corpos d'água e áreas de conservação: funcionam como espaço de moradia para as comunidades impossibilitadas de acessar o mercado formal de terras.
----------------------	--	--

LIGAÇÕES EXTERNAS	Conexões com outros espaços envolventes – não só físicas, mas também as dinâmicas de utilização.	Sistema viário: conexão das ocupações com outros bairros e com o centro. Centro da cidade, Centro dos bairros Estrela e Ronda, Edifícios Públicos como Prefeitura Municipal de Ponta Grossa e Hospital da Criança: Espaços-Âncoras externos.
----------------------	---	---

Quadro 11 – Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Como descrito anteriormente, as ocupações no “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda” não são plenamente servidas de infraestrutura. A ocupação Vila Nova II tem vias bem definidas, onde parte da infraestrutura de saneamento e energia é provida e onde é viável o acesso por veículos de emergência. No caso da ocupação Arroio do Padre, a situação é ainda mais precária, com muitas habitações em nível mais baixo que a rua e em risco de deslizamento, enchentes e problemas sanitários decorrentes do depósito de resíduos sólidos e de esgoto nos arredores das casas. Em ambos os casos, os equipamentos relacionados à saúde, educação, assistência social, segurança, abastecimento e outros estão disponíveis apenas nos centros de bairro, que, embora sejam próximos em distância, estão inacessíveis por parte da população devido à necessidade de transposição de grandes declividades para chegar até os centros de bairro.

Para os moradores das ocupações irregulares presentes neste recorte, a dificuldade em transpor os fundos de vale relacionada a este espaço é um dos maiores problemas. A recente regularização de uma parte da ocupação não foi considerada completamente satisfatória pelos moradores entrevistados, pois a inexistência de determinados equipamentos relacionados à saúde, educação e assistência social no entorno imediato das ocupações traz uma sensação de isolamento, ainda que a comunidade esteja relativamente próxima ao centro da cidade e às instalações da Prefeitura, por exemplo. A dificuldade de acesso é acentuada devido aos declives que

caracterizam essa área, havendo apenas um ponto de parada de transporte coletivo numa via principal.

Por outro lado, ao levar em consideração a opinião de moradores da parte mais favorecida do bairro Estrela, alguns dos entrevistados manifestaram concordância com a abertura da via que hoje conecta o bairro Ronda ao bairro Estrela. Os moradores que opinaram nesse sentido mencionaram que o acesso ficou muito facilitado, pois a conexão viária tornou-se uma alternativa desejável, quando levada em consideração a pouca oferta de vias de acesso entre o centro da cidade e o bairro Estrela, ao considerar o trajeto em veículo de passeio.

A infraestrutura e a paisagem, conforme categorizado na Metodologia PSSS, representam formas de interação dos espaços públicos do “Estudo de Caso 02 – Parque Boca da Ronda” com outros espaços e sistemas ao longo da malha urbana. No que tange à questão paisagística, o curso d’água localizado nas proximidades é um elemento bastante relevante. A paisagem fluvial não é valorizada, embora exista a delimitação da área como Parque Urbano. A atratividade para a ocupação irregular dessa área é justamente o fato de estar localizada entre dois bairros de classe média a alta, muito próximos ao centro, em um espaço deixado vazio pela malha viária regular e com baixa regulação do uso do solo por parte dos gestores. É justamente o porte desse fundo de vale, bastante extenso, que faz com que ainda haja muitas áreas vazias e, portanto, potenciais para a preservação ambiental. Assim, considera-se que o Arroio do Padre e todo o Parque Boca da Ronda têm importância significativa enquanto reguladores ambientais para a cidade, por se tratarem de uma área vasta permeável, ainda que não seja, hoje, tratada como parque urbano ou explorada em seu potencial paisagístico. No quadro 12, estão elencados os elementos paisagísticos e de infraestrutura relacionados com as ocupações dos bairros Ronda e Estrela.

PAISAGEM	Redes e relações e ecológicas	Embora o parque esteja degradado e não seja utilizado com fins de lazer e contemplação, permanece a função ambiental dos fundos de vale. Há potencial para a preservação da área, pois ainda há muitos espaços vazios.
INFRA ESTRUTURA	Redes e serviços infraestruturais	A rede de transporte é comprometida pelo grande porte da ocupação.
		Na ocupação regularizada Vila Nova II, há presença de pavimentação, abastecimento de energia, saneamento básico e serviço postal.
		Na ocupação em torno do Arroio do Padre, não há redes bem estruturadas de serviços urbanos, e mesmo a mobilidade é escassa, devido aos declives e condições precárias das vias.
		No bairro Estrela e no bairro Ronda, existem equipamentos relacionados à educação, saúde, lazer e cultura, mas não são diretamente acessíveis pela população das comunidades.

Quadro 12 – Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 02 – Parque Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Os espaços públicos desse recorte prestam múltiplos serviços aos habitantes e transeuntes da área. A maior parte dos serviços prestados nesse recorte, integralmente ocupado por comunidades precárias, é de baixo alcance, como a provisão estrutural e a acessibilidade. Não se pode dizer que os espaços públicos provêm acolhimento para a população. Como mencionado anteriormente, a população que habita as áreas ocupadas irregularmente ou recentemente regularizadas criou alternativas para obter lazer, improvisando áreas de permanência, e a assistência entre vizinhos é necessária para suprir demandas que os serviços públicos deixam de atender.

Os moradores das ocupações não demonstraram considerações a respeito da importância ambiental do grande fundo de vale em questão. De forma semelhante, proprietários de edificações mais valorizadas nos bairros Estrela e Ronda, quando entrevistaram, deixaram notória a percepção daquele arroio e área verde como um entrave. Todavia, a função de regulação ambiental do fundo de vale é inquestionável, ainda que desconsiderada pelo mercado, pois, mesmo sem valorização através de serviços e equipamentos, a extensão da área vegetada é significativa, sendo

um espaço de grande permeabilidade em meio à área urbana. Os principais serviços de suporte identificados no Estudo de Caso da Boca da Ronda estão descritos no quadro 13.

ACESSO	Assegura o acesso ao próprio espaço público e a outros espaços	
	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos; linha férrea
	De forma geral, precários ou inexistentes. Acessos improvisados no caso das ocupações irregulares. Na ocupação regularizada, há calçadas, mas a acessibilidade é dificultada devido ao declive natural da encosta em que a mesma se localiza.	Boa qualidade do pavimento nas vias principais, para circulação de veículos leves. Ruas secundárias sem pavimento. Falta de conexão, em especial na comunidade do Arroio do Padre, com as vias principais, ocasionando isolamento.
PROVISÃO INFRA ESTRUTURAL	Redes de infraestrutura básicas	
	Energia e comunicações	Saneamento básico
	Em funcionamento na ocupação regularizada. Nas ocupações irregulares, ocorrência de instalações clandestinas.	Há atendimento da coleta de resíduos e tratamento de efluentes apenas na ocupação regularizada. Existe abastecimento de água em todas as edificações. As condições de saneamento na ocupação irregular do Arroio do Padre é bastante grave devido à deposição de resíduos sólidos e à localização das edificações, muito próximas ao leito do corpo d'água.
ACOLHI- MENTO	O espaço público proporciona acolhimento e abrigo	
	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna
	Não existem espaços especialmente projetados para a relação interpessoal e o lazer.	Embora o entorno do arroio não seja preservado adequadamente, existe uma extensão razoável de áreas vegetadas e com provável presença de fauna local.
REGULAÇÃO AMBIENTAL	Benefícios que decorrem da capacidade de regulação ambiental	
	Mitigação de riscos	Regulação climática
	As ocupações mais próximas ao arroio sofrem riscos sérios de deslizamento e enchente. Entretanto, considerado o contexto urbano mais amplo, a existência de boa parte das margens sem ocupação e permeáveis torna o Parque Boca da Ronda um elemento importante na prevenção de cheias e na regulação climática dos bairros lindeiros e da própria cidade.	

Quadro 13 – Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 02 – Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

A respeito da interação que os utilizadores têm com os espaços públicos nesse estudo de caso, é notório que existe priorização da conexão entre bairros por veículos de passeio, ou seja, a longas distâncias, em detrimento da satisfação das relações de interação social e encontro entre moradores em escala local. A inexistência de calçadas em boa parte da Rua Leopoldo Miques corrobora essa afirmação. O potencial de uso como área verde urbana, destinada ao lazer por parte da comunidade, também comprova esse fato, a ponto de os próprios moradores terem organizado um espaço improvisado para as atividades de troca e recreação. No quadro 14, fica claro que as interações relativas à mobilidade entre bairros são mais valorizadas, nesse contexto, que as trocas humanas relacionadas ao lazer, da mesma forma que no estudo de caso anterior.

TROCAS	Espaço público e seu entorno são locais privilegiados para o comércio e distribuição de bens e serviços			
	Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição	
	Apenas nos centros de bairro. Pequenos comércios informais realizados pelos moradores em algumas das habitações no caso da Vila Nova II.		Não há circulação de veículos pesados pelo recorte estudado; única distribuição que acontece nesses espaços é de infraestrutura de energia e saneamento. Não há trocas comerciais relevantes.	
ENCONTRO E RECREIO	Proporciona espaço e ocasiões para atividades de socialização			
	Estadia e encontro	Recreação	Eventos e manifestações	
	A permanência de pessoas e realização de atividades esportivas ou recreativas só é vista na área onde foi aberta uma cancha improvisada, próximo à comunidade Vila Nova II. Não há espaços para permanência ou recreação.		Não foram identificados espaços utilizados com esse fim.	
MOBILIDADE	Circulação de pessoas e bens nos mais diferentes modos			
	Veículos particulares	Transporte de passageiros	Ciclistas e Pedestres	Transporte de cargas
	Trânsito viável em boa parte das vias. No entanto, vias de acesso à comunidade do Arroio do Padre não são	Transporte coletivo não chega até as comunidades.	Estruturas de calçada apenas nas ruas principais.	O acesso de veículos pesados é impossibilitado, devido ao declive e à

	completamente acessíveis, em especial em dias de chuva. Traçado improvisado.		Ausência de ciclofaixas.	má qualidade das vias.
CONTROLE E GESTÃO	Regulação das atividades que nele decorrem			
	Segurança e gestão		Atividades de manutenção	
	Não foi identificada a presença de polícia civil ou outros agentes reguladores.		Serviço de limpeza urbana realizado apenas na Rua Leopoldo Miques.	

Quadro 14 – Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 02 – Parque Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

A função de referência, imagética, simbólica ou cultural é bastante subjetiva. Nesse recorte, o imaginário é de desvalorização das áreas verdes e de muito declive na cidade. As comunidades “dos fundos do bairro Estrela” são estigmatizadas, pois se trata de ocupações bastante antigas. No quadro 15, estão organizados os tipos de referência a que se pode atribuir os elementos do entorno do Parque Boca da Ronda.

IMAGEM	Espaço público como ordenador do ambiente urbano	
	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação
	O fundo de vale é o elemento mais marcante da paisagem, sendo compreendido, no entanto, como um incômodo. Estigmatizado pelas classes de maior renda como atrativo de problemas sociais e periculosidade.	Não se pode dizer que a comunicação ou a conectividade são referência nesse recorte espacial.
CULTURAL E SIMBÓLICO	O espaço público proporciona a transmissão e manifestação de significados e simbolismos	
	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais
	Não há toponímia ou simbolismos associados aos espaços públicos desse recorte.	Não há templos ou locais assemelhados nos arredores.

Quadro 15 – Funções de Referência do espaço público ao redor do “Estudo de Caso 02 – Parque Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Assim, nessa área, percebe-se que inexistem equipamentos que favoreçam as relações de troca, convivência, lazer e atendimento a demandas de saúde, educação ou mesmo de infraestrutura de transporte coletivo. A necessidade básica de habitação é atendida por se tratar de espaços vazios

ocupados com residências, mas a maior parte das pessoas não tem acesso pleno aos sistemas de infraestrutura e equipamentos. Em outras palavras, não exerce plenamente o direito à cidade sem precisar se deslocar do entorno imediato.

A questão da acessibilidade e mobilidade é um ponto de partida para demonstrar o quanto a conectividade é relativa às classes sociais. A população mais pobre tem acesso limitado ao transporte coletivo, devido à distância a que se encontram os equipamentos relacionados a esse sistema, precisando se deslocar a pé, enquanto a parcela mais rica da sociedade tem uma via de conexão direta e rápida entre os dois centros de bairro.

Dessa forma, são identificados diferentes agentes modeladores do espaço, fazendo com que haja variedade nos usos e ocupações realizados entre o centro dos bairros e os fundos de vale. No quadro 16, estão descritos os principais atores pertinentes a esses espaços.

Utilizadores	Delimitadores	Reguladores
Aqueles que utilizam o espaço público, porque vivem, trabalham, divertem-se, visitam ou prestam serviços nele ou nas suas imediações. Em geral, são os que melhor conhecem e mais usufruem do espaço público, seja por utilização direta ou benefícios daí decorrentes.	Aqueles que desempenham um papel na produção (física) do espaço público, direta ou indiretamente. Incluem aqueles que participam na sua construção e aqueles que têm capacidade de influenciar a opinião pública e o processo de decisão.	Aqueles que desempenham um papel no controle e regulação do espaço público, intervindo no planejamento, licenciamento, fiscalização e/ou gestão destes espaços.
Moradores das ocupações irregulares; Moradores das áreas regularizadas; Moradores dos centros de bairro, que utilizam a Rua Leopoldo Miques para se deslocar entre os dois bairros.	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais e projetos de loteamentos e vias. Proprietários de terrenos em frente à Rua Leopoldo Miques, em que existem diversos empreendimentos verticais destinados à classe média.	Primordialmente, poder público, através de órgãos como o Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente.

Quadro 16 – Tipos de agentes identificados no

“Estudo de Caso 02 – Parque Boca da Ronda” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Havendo a variedade de agentes identificados acima, pode-se dizer que os Valores de cada espaço público estão relacionados a eles, bem como ao Sistema em que tal espaço se encontra e ao Serviço que o mesmo presta. A atribuição de Valor Econômico aos espaços públicos é identificada, nesse estudo de caso, em uma única situação: pela população que detém a propriedade dos terrenos que vêm sendo convertidos em empreendimentos verticais de padrão médio, na última década, com acesso pela Rua Leopoldo Miques. Até meados dos anos 2000, essa rua atravessava o fundo de vale de forma precária, não sendo considerada, portanto, um conector entre os bairros Estrela e Ronda. A partir do momento em que a via foi reestruturada, e as ocupações irregulares da Vila Nova foram regularizadas, os terrenos que estavam vazios naquela porção do bairro Estrela passaram a representar um potencial de ocupação por classes mais altas. Assim, os proprietários das terras imediatamente ligadas à Rua Leopoldo Miques tiveram novas oportunidades de retorno financeiro, e os empreendimentos passaram a ser executados. Pode-se dizer, portanto, que o espaço público dessa rua representa, hoje, valor econômico, pois o investimento público na requalificação viária trouxe retorno para os proprietários privados, direcionando a ocupação de áreas antes ignoradas por pessoas de classe média.

Por outro lado, proprietários de terrenos regulares da Rua Tobias Moscoso (em que de um lado a ocupação é regular e de outro, irregular) têm na presença da ocupação irregular um fator de desvalorização fundiária. Existem edificações de padrão médio, bem executadas e bastante recentes, semelhantes àsquelas presentes em outros pontos do bairro, e a precariedade do pavimento e da prestação de serviços públicos, como a coleta de resíduos, por exemplo, impacta negativamente no valor de mercado dessas residências.

Em relação à gentrificação, percebe-se que os empreendimentos verticais têm chegado cada vez mais próximos à ocupação Vila Nova II. Uma área que poderia ser ocupada por pessoas de baixa renda, através de possíveis empreendimentos horizontais destinados à realocação das habitações de risco em Zonas de Interesse Social, por exemplo, tornam-se inviáveis, pois a valorização fundiária promovida pela requalificação da Rua Leopoldo Miques fez com que o mercado privado de terras passasse a valorizar outros imóveis do entorno. Dessa forma, não houve expulsão efetiva da população, mas é notório que, caso o poder público tenha interesse de realocar as famílias que hoje se encontram em situação de risco, o custo será alto para que as mesmas sejam mantidas em terrenos próximos aos que hoje ocupam. É provável que essas pessoas sejam expulsas da localidade em que vivem há mais de três décadas, sendo levadas para empreendimentos destinados à realocação de famílias, caso o padrão de realocação das comunidades continue sendo realizado da mesma forma como é hoje na cidade. Como a maior vantagem da localidade em que essas pessoas residem é justamente a proximidade com o centro e a rede de vizinhos já consolidada após tantos anos de ocupação, a perspectiva de deslocamento da comunidade é preocupante.

É esse o principal Valor de Uso que se pode atribuir às comunidades em situação irregular: a concretização da demanda por moradia, em um terreno próximo do centro de dois bairros de classe média a alta, e do próprio centro da cidade, o que representa potencial oferta de empregos e equipamentos urbanos, ainda que os mesmos não se encontrem no entorno imediato da ocupação. Já para os moradores e usuários do centro dos bairros, o principal Valor de Uso identificável é a conectividade e acessibilidade representados pela qualificação da Rua Leopoldo Miques.

Há um enorme potencial de aproveitamento do Valor de Uso do fundo de vale enquanto espaço de lazer e convivência, mas esse valor não

se concretiza no presente momento. Também é inquestionável o Valor Ambiental da área vegetada e permeável enquanto regulador, mas, assim como o anterior, tampouco é reconhecido pelos gestores públicos ou pelos usuários. São valores latentes: ainda que o fundo de vale em questão seja importante para o contexto urbano, não é valorizado; caso um dia essa valorização aconteça, é provável que ocorram gentrificação e outros conflitos, devido à disparidade de classes econômicas que circulam e residem ao redor desse fundo de vale.

Não é possível identificar, nesse recorte, a representação de Valor Social ou Cultural dos espaços públicos por nenhum dos agentes, pois não há benefícios ou contribuições dos espaços desse estudo de caso na ampliação do bem-estar, na satisfação de necessidades coletivas ou no desenvolvimento das comunidades. Não há estímulo à socialização, com espaços de convivência e lazer, ou referentes claros com os quais aconteça identificação por parte dos habitantes e transeuntes.

Finalmente, o Valor de Imagem que os espaços públicos dessa localidade representam são mais relacionáveis à ideia de problema urbano, periculosidade ou risco, por parte das camadas mais altas da sociedade. Inexiste a percepção do fundo de vale como referente simbólico ou identitário, embora, como é possível notar pelas muitas vistas apresentadas ao longo deste capítulo, haja enorme potencial paisagístico e estético desses mesmos fundos de vale. O Valor de Imagem é, portanto, inexistente – até que o mercado imobiliário identifique esse potencial e ele passe a ser relevante, como acontece nos dois últimos estudos de caso apresentados no próximo item.

5.3 Rios, Ferrovias e os Potenciais Aproveitados: Loteamentos Fechados no Bairro Estrela e Edifícios de Luxo em Olarias e Oficinas

A segunda dinâmica urbana discutida nesta pesquisa é muito mais recente do que a ocupação irregular de áreas não edificáveis. Dos anos

1980 em diante, quando o sistema de transporte ferroviário começou a ser desarticulado, iniciou-se a remoção de remanescentes ferroviários dos bairros centrais da cidade, o que consequentemente criou espaços livres para a ocupação urbana onde antes havia espaços não edificáveis. No mesmo contexto temporal, cresceu a valorização dos espaços vegetados, em muito devido à globalização da preocupação com a interferência humana na natureza. O *marketing* que acompanhou o rigor das regulamentações normativas de proteção das áreas ambientalmente relevantes contribuiu para que, de forma análoga ao que aconteceu com as antigas áreas ferroviárias, os espaços dos corpos d'água fossem ressignificados. Na figura 88, onde estão identificados os quatro estudos de caso analisados neste capítulo, destacam-se na cor rosa os estudos de caso relacionados ao aproveitamento dos potenciais das ferrovias desativadas e das áreas verdes – respectivamente, loteamentos fechados de alto padrão e edifícios de luxo.



Figura 88 – Localização dos bairros e Estudos de Caso (Imagem aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

Os loteamentos fechados de alto padrão analisados no Estudo de Caso 03 encontram-se ao redor dos fundos de vale do bairro Estrela. Foi analisado um trecho urbano que envolve os loteamentos fechados Spazio Verde, constituído em 2009, e Vila Toscana, inaugurado em 2014. Há diversos outros loteamentos fechados nos arredores desse mesmo arroio (que separa o bairro Estrela do bairro Colônia Dona Luiza), como o Vale dos Vinhedos, e também em outros bairros, em situações semelhantes de aproveitamento de áreas verdes naturais e preexistentes para constituir os espaços de lazer de loteamentos fechados. Houve intensificação na criação de loteamentos fechados após a promulgação da Lei nº 10.408/2010 (PMPG, 2010), que flexibilizou os parâmetros para constituição desse tipo de empreendimento. Os loteamentos Spazio Verde e Vila Toscana foram escolhidos por representarem uma relação de muita proximidade entre áreas extremamente valorizadas e ocupações irregulares e sem infraestrutura, no mesmo bairro.

No Estudo de Caso 04, discorre-se acerca dos edifícios de grande altura e alto padrão residencial, que têm sido construídos nas proximidades da Avenida dos Vereadores, na divisa entre os bairros de Olarias e Oficinas, a partir dos anos 2000. Em especial, a partir do ano de 2009, com as mudanças promovidas através nos índices urbanísticos – através da Lei Municipal nº 10.105/2009 (PMPG, 2009), muitos empreendimentos foram propostos, e a execução de diversos edifícios tem acontecido atualmente no entorno da antiga ferrovia. A metodologia PSSS foi utilizada para organizar as informações levantadas a respeito de cada um desses estudos de caso. A caracterização desses dois últimos estudos de caso tornará possível verificar as diferenças que existem entre eles e os dois casos anteriores, relacionados aos problemas urbanos em beiras de rios e ferrovias, comprovando que, de fato, coexistem essas duas dinâmicas, tão

divergentes, no mesmo recorte temporal e espacial – a Ponta Grossa contemporânea.

5.3.1 Loteamentos fechados Spazio Verde e Vila Toscana, às margens do fundo de vale

O terceiro estudo de caso analisado nesta pesquisa é relativo à valorização dos fundos de vale urbanos através da privatização desses espaços públicos, com a concretização de loteamentos fechados que englobam áreas de preservação de fundos de vale urbanos. Os dois loteamentos fechados analisados estão localizados no limite entre os bairros Estrela e Colônia Dona Luiza, na porção oeste da cidade. Trata-se de bairros de classe média e alta, bastante próximos ao centro da cidade, mas com fácil acesso em direção às rodovias que conectam Ponta Grossa a Curitiba e a outros municípios. São bairros bem servidos de infraestrutura, onde o uso é primordialmente residencial, mas com muitos equipamentos privados, como comércios, serviços, instituições de ensino etc., o que os torna muito procurados para a moradia de pessoas de classe média e alta. Trata-se de uma das porções mais valorizadas da cidade, segundo os agentes imobiliários locais¹ – a classe média costuma se dividir entre os bairros Estrela e Jardim Carvalho na busca por imóveis residenciais.

Dessa forma, a implantação dos loteamentos fechados nesse contexto urbano atende a demandas do mercado imobiliário de luxo, que busca, ao mesmo tempo, fatores locais especialmente relacionados à prestação de serviços privados (como a proximidade de locais de trabalho, escolas, supermercados etc.) e a autoss segregação que esse modelo de

¹ Para as considerações realizadas neste capítulo acerca do mercado imobiliário pontagrossense, considerou-se as entrevistas de nº 11 e 12, provenientes de agentes imobiliários, e nº 2 a 10, realizadas com proprietários das construtoras desse padrão de imóveis. Considerações a respeito dos loteamentos fechados e dos edifícios de luxo também são provenientes de entrevistas com proprietários, gestores e moradores dos imóveis em questão (entrevistas nº 13, 14 e 55 a 59). A numeração das entrevistas é referente à lista que consta do **Apêndice B** desta pesquisa.

empreendimento oferece. Os dois loteamentos fechados desse estudo de caso são providos de áreas de lazer completas, destinadas à permanência, contemplação, prática de esportes e realização de eventos, em uma proposta de “clube de morar”. Como já discutido anteriormente, o ideal buscado pela elite que adquire esse padrão de imóvel corrobora com as demandas de mercado de cidades de porte maior, com muito mais problemas urbanos relacionados ao deslocamento e à segurança do que a cidade de Ponta Grossa. No entanto, esse ideal de moradia isolada da realidade urbana é bastante valorizado pelo mercado imobiliário de luxo, seguindo muito mais uma lógica global do que as necessidades locais específicas. A concretização de empreendimentos semelhantes em toda a cidade aconteceu devido à existência de demanda desse tipo de produto pelo mercado de luxo, e também por conta do contexto: condições normativas favoráveis, flexíveis e adaptáveis; e a profusão de terrenos com valores relativamente baixos, quando comparados ao centro dos bairros em que se encontram, devido à degradação dos corpos d’água característicos dos limites de bairro.

O Loteamento fechado Spazio Verde encontra-se na Rua Ódino Moro, e foi constituído a partir do desmembramento da antiga Chácara da família Moro, que, ao longo da década de 2010, deu origem aos empreendimentos La Défense, Villagiodel Tramonto, Villa Vicenza e Spazio Verde². Trata-se de uma rua sem saída, e, em frente ao portão de acesso ao empreendimento, está localizada a nascente de um corpo d’água, que serve de limitador do loteamento. Na figura 89, estão identificados os principais elementos urbanos que compõem os arredores do

² As informações relativas à constituição e caracterização de público alvo e de proprietários do Loteamento Fechado Spazio Verde foram fornecidas, em sua maioria, pelo arquiteto urbanista e gestor do empreendimento, conforme entrevista 14.

empreendimento³, e, nas figuras 90 e 91, vê-se, respectivamente, o portão de acesso ao condomínio e a área de preservação do arroio, do lado externo do muro que limita o loteamento.

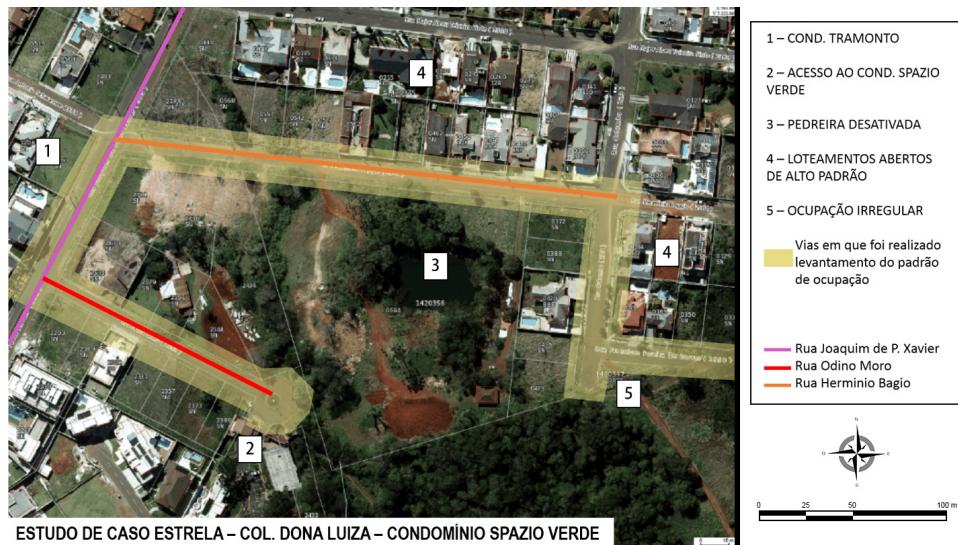


Figura 89 – Loteamento Fechado Spazio Verde (Foto aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

³ O cartograma de fachadas referente ao “Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados”, assim como fotografias extras, poderão ser acessados em melhor resolução seguindo o QR CODE ao lado, ou através do link com a versão digital da tese – www.tinyurl.com/NM-2019-TESE.





Figura 90 – Portão de acesso ao Condomínio Spazio Verde (Fonte: Martha Batista, 2019).



Figura 91 – Área de Preservação à beira do arroio, do lado de fora do Loteamento Fechado Spazio Verde (Martha Batista, 2019).

Além dos loteamentos fechados que circundam o Condomínio Spazio Verde, há muitos lotes abertos que permanecem vazios, ou nos quais as residências estão sendo construídas. Toda a área passou a ser ocupada com mais intensidade apenas em meados da década de 2010. A Rua Ódino Moro, que dá acesso ao Loteamento Fechado Spazio Verde, é pouco ocupada até os dias atuais, sendo que de sete dos lotes da testada dessa rua, apenas três já foram edificadas. O primeiro deles só foi ocupado em 2013. A quadra imediatamente em frente à entrada do empreendimento permanece vazia, pois esse espaço corresponde à área verde e institucional obrigatória referente ao Loteamento Aberto Jardim Lagoa⁴, portanto, uma área pública. No entanto, o Jardim Lagoa é um empreendimento de alto padrão, e desde sua inauguração, em meados dos anos 1980, a área permanece inutilizada para esses fins.

A área em questão é extremamente valorizada, se considerada a qualidade da infraestrutura e o valor que o mercado imobiliário atribui a terrenos semelhantes. No levantamento realizado para o PLHIS (2011), foi identificada uma única edificação, que ocupa irregularmente até os dias de hoje uma porção dessa área pública (figura 92). Hoje, já são 25 anos de permanência dessa ocupação no local, mas mesmo assim não foi realizada a realocação da família para destinação da área a um uso público e comunitário, como previsto. Na figura 93, está o cartograma das fachadas das quadras ao redor do Condomínio Spazio Verde, em que se verificam muitas áreas vazias e a pequena ocupação irregular.

⁴ Segundo a legislação pontagrossense, loteamentos abertos e fechados têm obrigações, como a doação de áreas para uso público. No caso dos loteamentos abertos, é necessário que seja feita a doação de uma área institucional, para que o poder público possa instalar equipamentos de interesse coletivo, como aqueles relativos à saúde, educação, assistência social etc.



PLHIS_PONTA GROSSA



Nome: 62 – Jd. Lagoa		Número aprox. de domicílios: 01	
Origem:	☐ Loteamento	Fonte:	☒ Contagem da PP
	☒ Gleba/ Ocupações		☐ (...) Cadastro da PP. Data:
Área (aprox.)	Total:		☐ (\$) Estimativa por foto aérea
	Ocupada: 4.500 m ²		☐ (N) Outra fonte:
PERFIL DA POPULAÇÃO		TIPO DE MORADIA	
☒ Predomina baixa renda			
☐ Predomina média renda		☒ HIS	
☐ Baixa e média renda			
☐ Média/ Alta renda			
REGULARIDADE URBANÍSTICA		PADRÃO CONSTRUTIVO DAS HABITAÇÕES	
☐ (\$) Rede de água potável 100 %		☐ Predomina improvisada/ Precária	
☐ (N) Sistema de esgoto/fossa aprovada ____ %		☒ Predomina alvenaria/ padrão baixo / sem acabamento	
☐ (\$) Energia Elétrica 100 %		☐ Predomina alvenaria / padrão médio	
☐ (N) Pavimentação ____ %		☐ Padrão médio / baixo	
☐ (N) Esta em APP (margem de rio)		☐ Padrão médio / alto	
☐ (N) Possui área de risco		Dados aproximados Obs: Relocação: 01 família (Reintegração de posse)	
☐ Média densidade			
☒ Baixa densidade			
REGULARIDADE FUNDIARIA			
Propriedade:			
☒ Pública			
☐ Privada Proprietário			
☐ Pública e Privada			
OBSERVAÇÕES: Tempo de moradia (aprox.): 16 anos			

Figura 92 – Ocupação irregular próxima ao Loteamento Fechado Spazio Verde (PLHIS, 2011).



Figura 93 – Cartograma das fachadas – Arredores do Loteamento Fechado Spazio Verde (Imagem Aérea: GeoWeb PMPG, 2019. Fotografias das fachadas e edição: Martha Batista, 2019).

O projeto do Condomínio Spazio Verde, assim como todo o *marketing* relacionado a esse empreendimento, é vinculado à questão ambiental. Segundo o autor do projeto, embora a área de preservação obrigatória do arroio esteja fora do perímetro do condomínio, sendo uma área pública, houve preocupação em remover o mínimo possível de árvores ao projetar a via principal de acesso aos lotes e à área comum do empreendimento; e por esse motivo, as ruas têm traçado irregular, não retilíneo.

O loteamento tem como público alvo famílias de classe alta, e conta com área de recreação e esportes composta por parque infantil, quadra de esportes e uma pequena trilha, como complemento aos lotes amplos, que variam de 520 m² a 730 m² cada. Como ilustrado nas figuras 94, 95 e 96, na composição paisagística e nas escolhas de materiais e acabamentos adotados para o loteamento, optou-se por referências à natureza e pelo emprego de materiais naturais.



Figura 94 - Área de recreação e lazer do Loteamento Fechado Spazio Verde (Martha Batista, 2019).



Figura 95 – Área de recreação e lazer do Loteamento Fechado Spazio Verde (Martha Batista, 2019).



Figura 96 – Trilha e muro de divisa entre o Condomínio e a Área de Preservação do arroio (Martha Batista, 2019).

O Loteamento fechado Vila Toscana também teve seu projeto desenvolvido a partir do aproveitamento da sua área de preservação contígua, como parte de sua área de lazer, sendo este espaço formado por quadras de esportes e piscina próximos a uma trilha e a um lago, o diferencial desse empreendimento, segundo o material de divulgação do Condomínio. O acesso ao Loteamento Fechado Vila Toscana está localizado na Avenida União Panamericana, que conecta o bairro Estrela ao bairro Colônia Dona Luíza, conduzindo a um dos principais eixos da cidade, a Avenida Visconde de Mauá, acesso sul de Ponta Grossa. Esse loteamento foi constituído a partir de uma chácara familiar, loteada e urbanizada para fins de ocupação residencial de classe média e alta, e inaugurada em 2014.

O prolongamento da Avenida União Panamericana é a Rua Nestor de Castro, que termina em um trecho sem saída. Essa via é interrompida devido ao curso d'água presente no local, que é o limite entre os bairros Estrela e Colônia Dona Luíza. Apesar do Loteamento Fechado Vila Toscana ser de alto padrão, bem como outros empreendimentos locais (como o Condomínio Vale dos Vinhedos, que está sendo construído nas proximidades), nesse trecho final da Avenida Panamericana há precariedade na qualidade do pavimento e na situação geral da área. Além de depósito de resíduos, há algumas ocupações irregulares isoladas, a cerca de 40 metros apenas da entrada do empreendimento. A desigualdade social é marcante. Na figura 97, estão identificados os principais elementos urbanos que compõem os arredores do Loteamento Fechado Vila Toscana, e, nas figuras 98, 99 e 100, vê-se, respectivamente, o contexto em que o condomínio se encontra, seu acesso e a ocupação irregular externa ao mesmo.

Além do loteamento fechado Vale dos Vinhedos, em construção, a maior parte da ocupação ao redor do empreendimento Vila Toscana é de residências unifamiliares, de classe média, pertencentes a loteamentos

abertos criados nos anos 1980. Há poucos empreendimentos comerciais e de serviços, algumas quadras adiante do acesso ao condomínio, na própria Avenida União Panamericana. A figura 101 é um cartograma em que se pode identificar os padrões de ocupação da área, através das fachadas correspondentes aos lotes.



Figura 97 – Caracterização da área de entorno ao empreendimento Vila Toscana

(Foto aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).



Figura 98 – Contexto em que o empreendimento se localiza, em uma área de grandes declives e bastante vegetada (Martha Batista, 2019).



Figura 99 – Acesso ao Loteamento Fechado Vila Toscana (Martha Batista, 2019).



Figura 100 – Final da Rua Nestor de Castro e a ocupação irregular isolada, próxima ao curso d'água, no fundo da imagem (Martha Batista, 2019).

Assim como o Condomínio Spazio Verde, o Condomínio Vila Toscana também tem em sua área de lazer, contígua ao arroio, o maior elemento de *marketing* do empreendimento. Além das quadras e piscina, a área comum é composta por um salão de festas com vista para o lago artificial, onde uma cascata é o ponto de maior destaque (figura 102). O salão de festas também tem vista para a APP, e a relação com o arroio é íntima, pois, contrariamente ao Condomínio Spazio Verde, nesse caso é apenas um gradil que define o limite do loteamento. Uma trilha de passeio e outra de corrida contornam o empreendimento, de forma bastante semelhante ao que acontece no Condomínio Spazio Verde, como ilustrado na figura 103.



Figura 102 – Cascata e lago da área comum do Condomínio Vila Toscana (Martha Batista, 2019).



Figura 103 – Trilha de caminhada da área comum do Condomínio Vila Toscana (Martha Batista, 2019).

Os espaços públicos relacionados aos Loteamentos Fechados caracterizados anteriormente estão organizados em dois quadros, como proposto na metodologia PSSS. Em um deles, estão categorizados os espaços públicos do recorte estudado (quadro 17). No outro, são listadas as ligações entre esses espaços e outros participantes dos mesmos sistemas na cidade (quadro 18). Cabe ressaltar que os espaços internos aos condomínios descritos acima são privados, e que a análise apresentada a seguir leva em consideração a relação desses empreendimentos (espaços privados) com os espaços públicos ao seu redor (espaços públicos). Essa análise é importante, pois, embora as áreas comuns de loteamentos fechados sejam de uso coletivo, são de acesso controlado e limitado aos moradores do empreendimento. A privatização de espaços públicos, com o suprimimento de funções originalmente públicas devido à autossuficiência desses empreendimentos, não resolve os problemas inerentes aos espaços

públicos da cidade, como será possível constatar através da análise a seguir.

ESPAÇOS ÂNCORA	Espaços e edifícios que funcionam como polos de atração	Hospital da Criança, edifício público de referência locacional no Jardim América.
		Instituto de Educação César Prieto Martinez, escola de referência locacional no Jardim América.
		Escola da Guarda Mirim, referência de programas assistenciais utilizado pelas comunidades vizinhas aos loteamentos mais abastados do centro do bairro Estrela.
		Condomínios Fechados do final da Rua Joaquim de Paula Xavier, referência locacional como uma das concentrações de residências de luxo na cidade.
		Rua Leopoldo Miques, via de importante conexão do Jardim América e outros loteamentos do bairro Estrela ao centro da cidade e à saída para a cidade de Curitiba, através da Rua Balduino Taques e da Avenida Visconde de Mauá.
		Praças públicas na Rua Joaquim de Paula Xavier e nas proximidades do Condomínio Vila Toscana. Referentes como áreas de lazer e permanência locais.
REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS	Conjunto de espaços públicos que dão suporte às atividades	Rua Leopoldo Miques, conexão entre os bairros, que permite acesso ao centro através da Rua Joaquim de Paula Xavier (Estrela) e da Avenida Visconde de Taunay (Ronda).
		Rede de áreas vegetadas: Unidades de Conservação vizinhas, e de grande porte, com potencial para regulação ambiental e drenagem urbana.
		Corpos d'água: aspectos ambientais, de drenagem urbana e de delimitação política (divisa de bairros).

Quadro 17 – Caracterização dos espaços públicos relacionados ao

“Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

LIGAÇÕES INTERNAS	Principais dinâmicas dentro do sistema	Sistema viário: circulação de veículos de passeio, acesso a pé e de transporte coletivo possíveis pela via principal e pelas vias de entorno. A qualidade do pavimento e das calçadas é boa em toda a extensão, com exceção de algumas vias interrompidas e não pavimentadas. Faixas não edificáveis dos corpos d'água e áreas de conservação: do perímetro dos loteamentos para fora, os fundos de vale são ignorados pelo mercado imobiliário, havendo ocupações irregulares pontuais.
----------------------	---	--

LIGAÇÕES EXTERNAS	Conexões com outros espaços envolventes	Sistema viário: proximidade com Rua Balduino Taques e Avenida Visconde de Mauá, saída para o sul da cidade (conexão com a capital Curitiba). Fundos de vale se conectam, formando, com Arroio Olarias e Arroio da Ronda, os vazios urbanos de maior porte da cidade. Centro da cidade, Centro dos bairros, Hospital da Criança: Espaços-Âncoras externos.
----------------------	--	---

Quadro 18 – Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

No que tange à interação dos atores dos espaços públicos com a questão paisagística, as áreas de preservação são muito relevantes. Representam interrupções no sistema viário em vias locais, onde as ruas sem saída são bem aceitas. Isso porque, para os moradores de bairros estritamente residenciais, ruas sem saída são utilizadas apenas para acesso local, sem haver circulação excessiva de veículos em alta velocidade buscando apenas cruzar determinado trecho da cidade. Dessa forma, ainda que indiretamente, a presença dos fundos de vale, e consequentes interrupções da malha urbana, representa uma ocupação urbana mais tranquila e pouco movimentada, no contexto do estudo de caso apresentado.

Esses fundos de vale, por seu porte e por serem extensos, representam potenciais para a preservação ambiental, além do que já tem sido feito pelos próprios condomínios, que acabam mantendo os cursos d’água em condições razoáveis para viabilizar a socialização ao redor deles. O impacto de regulação ambiental dessas grandes áreas verdes é inegável, e relevante para toda a cidade. No quadro 19, estão elencados os elementos paisagísticos e de infraestrutura relacionados com as ocupações dos bairros Ronda e Estrela.

PAISAGEM	Redes e relações ecológicas	Permanece a função ambiental dos fundos de vale, devido ao seu porte e extensão, ainda que haja áreas degradadas. Há potencial para a intensificação da sua preservação.
INFRA ESTRUTURA	Redes e serviços infraestruturais	A malha viária tem boa qualidade e o sistema de transporte atinge todas as áreas estudadas. Existe abastecimento de energia, saneamento básico e serviço postal em todas as áreas, com ocasionais problemas de infraestrutura em áreas de ocupação irregular pontuais. Nas proximidades, há poucos equipamentos públicos relacionados à educação, saúde, lazer e cultura. Apenas duas praças públicas estão próximas, cada uma delas localizada a algumas quadras de um dos empreendimentos. Ambas são utilizadas por crianças e jovens.

Quadro 19 – Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Os espaços públicos desse recorte prestam serviços especialmente vinculados à mobilidade e à infraestrutura de abastecimento energético, saneamento e outros sistemas vinculados ao sistema viário. Além das vias, os elementos públicos mais relevantes são os fundos de vale, que são importantes, principalmente, para a regulação ambiental, como organizado no quadro 20.

ACESSO	Assegura o acesso ao próprio espaço público e a outros espaços	
	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos
	Acessos de boa qualidade, com calçamento na maior parte dos lotes, embora seja rara a presença de calçadas plenamente adequadas às normas vigentes em relação à acessibilidade.	Boa qualidade do pavimento em praticamente todas as vias, com pavimento de menor qualidade em trechos menos utilizados.
	Os terrenos baldios e as ocupações irregulares têm calçadas em situações piores, e em alguns casos, elas inexistem.	Em alguns casos, acontece falta de conexão viária, tornando alguns loteamentos mais isolados.
PROVISÃO INFRA ESTRUTURAL	Redes de infraestrutura básicas	
	Energia e comunicações	Saneamento básico
	Em funcionamento em toda a área.	Há atendimento em todas as áreas, embora haja depósito de resíduos e problemas pontuais de drenagem urbana e esgotamento sanitário ocasional.

ACOLHIMEN TO	O espaço público proporciona acolhimento e abrigo	
	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna
	Os únicos espaços especialmente projetados para a relação interpessoal e o lazer são duas praças, sendo uma delas próxima ao Condomínio Vila Toscana e outra próxima ao Condomínio Spazio Verde, ambas no bairro Estrela. O tráfego a pé é ocasional na área, pois se percebe presença marcante dos veículos de passeio. Não há mobiliário urbano, arborização ou espaços de permanência projetados a fim de acolher o transeunte.	Como existe uma extensão razoável de áreas vegetadas, há presença de fauna e flora locais.
REGULAÇÃO AMBIENTAL	Benefícios que decorrem da capacidade de regulação ambiental	
	Mitigação de riscos	Regulação climática
	Os fundos de vale relacionados ao estudo de caso em questão são elementos importantes na prevenção de cheias e na regulação climática dos bairros lindeiros e da própria cidade.	

Quadro 20 – Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados ao

“Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

As maiores qualidades dos espaços públicos estão relacionadas à funcionalidade das vias (em especial, para a circulação de veículos motorizados) e das redes de infraestrutura suportadas pelos mesmos. Essa interação funcional entre utilizador e espaço é mais presente do que a interação social e o estímulo à permanência de pessoas. Há pouco mobiliário urbano e poucos espaços de acolhimento de forma geral. Percebe-se, ainda, que os proprietários das residências de classe alta circulam pouco a pé ou utilizando transporte coletivo, enquanto os trabalhadores dessas mesmas residências são os que efetivamente utilizam os espaços destinados aos pedestres¹. No quadro 21, estão indicadas as formas de interação mais presentes, e, da mesma forma que nos estudos de caso anteriores, percebe-se que o espaço público, embora bem estruturado e funcional, estimula pouco as trocas humanas relacionadas ao lazer.

¹ Para argumentar quanto ao uso dos espaços públicos pelos diferentes grupos sociais presentes nos arredores, foram entrevistadas e consultadas pessoas presentes nesses espaços. As entrevistas de n° 49 a 54 são dessa categoria.

TROCAS	Comércio e distribuição de bens e serviços			
	Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição	
	Alguns estabelecimentos comerciais e serviços (especialmente salões de beleza, restaurantes e escritórios) estão localizados nas porções mais centrais dos bairros. A Rua Joaquim de Paula Xavier e a Avenida Panamericana têm essas relações, mas elas são mais presentes relativamente distantes dos loteamentos em questão, havendo muito poucos a menos de dez quadras dos acessos.		Não há circulação de veículos pesados, de forma que a distribuição que acontece nesses espaços é relacionada à infraestrutura de energia e saneamento.	
ENCONTRO E RECREIO	O espaço público proporciona espaço e ocasiões para atividades de socialização			
	Estadia e Encontro	Recreação	Eventos e manifestações	
	A permanência de pessoas e realização de atividades esportivas ou recreativas acontece esporadicamente em vias pouco movimentadas e mais comumente nas duas praças próximas aos condomínios. No entanto, os usuários desses espaços não são os moradores dos loteamentos fechados, conforme entrevistas com os locais. O Clube Guarani é um espaço recreativo tradicional do Jardim América, loteamento central dentro do bairro Estrela, mas se trata de um espaço privado, portanto, com controle de acesso.		Não foram identificados espaços utilizados com esse fim.	
MOBILIDADE	É no espaço público que ocorre a circulação de pessoas e bens			
	Veículos particulares	Transporte coletivo de passageiros	Ciclistas e Pedestres	Transporte de cargas
	Trânsito acessível, com boa qualidade das vias, e engarrafamentos curtos e ocasionais em trechos de uso misto da Rua Joaquim de Paula Xavier. Há poucas opções de vias para conexão com outros bairros.	Há pontos de parada de transporte coletivo ao longo de toda a área, mas poucos pontos são cobertos ou dotados de mobiliário.	Calçadas presentes na maior parte das vias. Ausência de ciclofaixas.	Pouco ou nenhum transporte de cargas circula pelas proximidades.
CONTROLE E GESTÃO	Regulação das atividades que nele decorrem			
	Segurança e gestão		Atividades de manutenção	
	Não foi identificada a presença de polícia civil ou outros agentes reguladores.		Serviço de limpeza urbana realizado em todo o trajeto.	

Quadro 21 – Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados ao

“Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Existe uma relação simbólica de determinados grupos sociais com o bairro Estrela, em especial os loteamentos Jardim América, Jardim Lagoa e os Condomínios Fechados. Classes econômicas mais altas valorizam a relação locacional desses espaços não apenas pela facilidade de acesso ou qualidade da infraestrutura oferecida nos mesmos, mas também pelo simbolismo de habitar ou possuir um imóvel no local mais valorizado da cidade.

Em relação aos loteamentos fechados, é admirável, pelo porte da cidade, que haja tantos empreendimentos desse tipo. Diferente de uma metrópole, cidades de porte médio como Ponta Grossa não têm distâncias exageradamente extensas ou problemas graves de trânsito. Esses incômodos não são tão sérios, nesse contexto, a ponto de justificar a escolha pela vida em “clubes de morar”, onde atividades diversas são realizadas no mesmo espaço da moradia. Da mesma forma, os problemas relacionados à segurança são menos preocupantes em Ponta Grossa do que em cidades maiores.

No entanto, as tendências do mercado imobiliário direcionam essa camada social para esse tipo de produto, de forma que se torna *status* social a propriedade desse tipo de imóvel. Considerando o contexto global, em que a preocupação com a preservação natural é cada vez mais difundida, o *marketing* verde também ganha espaço nesse grupo social específico. Isso leva à valorização de condomínios como os dois exemplos deste estudo de caso pelo capital simbólico do “morar próximo à natureza” – mesmo que por vezes o apelo de sustentabilidade e regulação ambiental desse tipo de empreendimento seja pouco mais que *marketing*. No quadro 22, estão organizados os tipos de referência a que se pode atribuir os elementos relacionados ao estudo de caso em questão.

IMAGEM	Espaço público como ordenador do ambiente urbano	
	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação
	O fundo de vale é um elemento marcante da paisagem, especialmente no bairro Estrela, pois a partir da principal via do bairro existe uma vista privilegiada da área vegetada referente ao Arroio da Ronda. Estigmatização pelas classes de maior renda dos fundos de vale como atrativo de problemas sociais e periculosidade. As residências de luxo e grande porte dos loteamentos abertos e fechados da localidade são singulares na cidade, servindo como referentes de <i>status</i> social. As vias largas e bem estruturadas, por serem elementos raros na paisagem da cidade, são típicas desse bairro, em especial dos loteamentos mais nobres.	O caráter primordialmente residencial do bairro Estrela faz com que ele seja relativamente isolado do restante da cidade, em especial nos trechos ocupados pela classe econômica mais alta. Os usos mistos que se manifestam em algumas quadras de vias específicas desse bairro representam certa conexão com outras áreas da cidade, mas se trata de uma relação incipiente. A Avenida União Panamericana representa uma conexão importante entre o bairro Estrela e o acesso à Avenida Visconde de Mauá, eixo sul de conexão entre Ponta Grossa e Curitiba.

CULTURAL E SIMBÓLICO	Proporciona a transmissão e manifestação de significados e simbolismos	
	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais
	O nome dos loteamentos “Jardim América” e “Jardim Lagoa”, que remetem aos bairros ajardinados típicos do período da <i>Belle Époque</i> brasileira, são atrativos para a classe econômica que valoriza o <i>status</i> relacionado a morar ou ser proprietário de imóveis em bairros nobres. O nome dos Condomínios em língua estrangeira remete ao internacional, desconhecido.	Há uma igreja católica a cerca de 15 quadras de distância do Condomínio Spazio Verde. Trata-se de um referente locacional importante para a comunidade tradicional local, e é contemporânea ao surgimento dos loteamentos ao redor. Centro Bíblico Regnum Dei encontra-se no mesmo fundo de vale onde estão os dois condomínios deste estudo de caso. Não é aberto ao público, mas é uma referência relevante no sentido espiritual e assistencialista, ao promover ações de caridade com a comunidade local.

Quadro 22 – Funções de Referência do espaço público ao redor do

“Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados do bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Nessa área, percebe-se que a população que efetivamente reside nesse bairro (especialmente nos condomínios e nos loteamentos abertos mais nobres do centro do bairro Estrela) é bem atendida pela infraestrutura de mobilidade e de suporte, como o sistema viário, as redes de

saneamento, de distribuição de energia etc. Os moradores desses locais se deslocam principalmente através do transporte privado, e a utilização das calçadas e dos poucos espaços públicos destinados ao lazer é muito pouco frequente por esse grupo social.

Os grupos que efetivamente utilizam o transporte coletivo, as calçadas e praças públicas do bairro são os trabalhadores das residências e as crianças e jovens que frequentam as duas escolas públicas locais. A igreja também funciona como um espaço público atrativo de um grupo significativo de pessoas, em cujos encontros se observa maior presença de moradores locais a pé do que no cotidiano do bairro.

A relação entre o uso e a percepção dos espaços públicos dos arredores dos loteamentos fechados do bairro Estrela passa por diferentes agentes, pois cada grupo social tem uma interpretação e relaciona a um ou mais valores os espaços por ele frequentado. Assim, no quadro 23, são identificados os diferentes agentes relacionados a esses espaços.

Utilizadores	Delimitadores	Reguladores
Moradores dos loteamentos, abertos e fechados; Moradores das poucas ocupações irregulares presentes nesse contexto; Trabalhadores dos poucos comércios locais de entorno dos Condomínios; Trabalhadores das residências de alto padrão.	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais e projetos de melhorias viárias; Mercado Imobiliário, que realiza as trocas financeiras; Construtores, que projetam e executam empreendimentos de alto padrão conforme as demandas de mercado.	Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente. Loteamentos fechados têm regulamentações próprias em relação ao uso e ocupação do solo e às atividades desenvolvidas nesses espaços.

Quadro 23 – Tipos de agentes identificados no

“Estudo de Caso 03 – Loteamentos Fechados no bairro Estrela” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Há uma variedade de agentes nesse trecho urbano, com dinâmicas de valorização fundiária muito presentes. De forma diferente dos outros estudos de caso descritos, nos casos em que há a presença de classes econômicas muito abastadas, como nos Loteamentos Fechados, as diferenças

sociais ficam ainda mais aparentes. O Valor Econômico dos espaços é mais presente que o Valor de Uso, com muita frequência, destacando-se uma disparidade gritante: em certos espaços, há grande disponibilidade de infraestrutura e sistemas públicos de ótima qualidade ofertada para populações que pouco utilizam esses espaços com fins de permanência, por terem alternativas privativas e “exclusivas” para satisfazer suas necessidades e anseios de lazer e convivência interpessoal. Em outros casos, camadas sociais encontram-se em condições precárias de qualidade de vida, sem acesso a infraestruturas e equipamentos públicos básicos, buscando alternativas e estratégias de sobrevivência no meio urbano.

No mercado imobiliário da cidade, o bairro Estrela, sobretudo os loteamentos chamados “Jardins” e os loteamentos fechados, são áreas urbanas extremamente valorizadas, devido ao *status* que as classes econômicas mais abastadas atribuem ao fato de habitar nessa localidade. A busca por empreendimentos de luxo nesse bairro é comparável apenas à procura pelo Jardim Carvalho, um bairro localizado ao norte de Ponta Grossa e também bastante presente no imaginário das classes mais altas da cidade. De acordo com as construtoras e imobiliárias locais, o investimento em imóveis nesses dois bairros tem retorno financeiro melhor do que em outros bairros da cidade, e esse é um dos principais motivos para que tantos empreendimentos, de padrões que variam do médio ao de alto luxo, sejam propostos e concretizados nesse bairro. Os condomínios fechados têm muito prestígio pelas classes mais altas, em diversos pontos da cidade; aqueles pertencentes ao bairro Estrela são ainda mais valorizados que os demais.

Assim, a alta qualidade da infraestrutura (sobretudo viária) disponibilizada nas áreas mais abastadas do bairro Estrela, aliada ao Valor de Imagem ou Valor Simbólico, de morar ou possuir imóveis em espaços reconhecidamente nobres da cidade converte-se em Valor Econômico para

os investidores e proprietários de terra. Intervenções e melhorias nos espaços públicos representam valorização, tanto econômica quanto relacionada ao *status* dos imóveis dessas localidades, ainda que esses mesmos investidores, proprietários e moradores das edificações mais nobres pouco utilizem de fato os espaços públicos. Se o Valor Financeiro é proeminente em relação ao Valor de Uso desses espaços pelas comunidades mais ricas, então se pode argumentar que o Valor de Imagem que representam no mercado é intimamente relacionado à valorização econômica.

Assim como nos estudos de caso anteriores, existe a presença de populações mais pobres, que ocupam irregularmente áreas de fundos de vale. Essa presença é extremamente contrastante com a realidade dos loteamentos e condomínios fechados, muito embora o suporte natural relacionado ao relevo e à hidrografia seja exatamente o mesmo. São poucas as ocupações irregulares que permanecem nesses espaços, os quais foram ressignificados e valorizados pelo mercado imobiliário.

É notória a ocorrência de gentrificação nesses espaços. Com a expansão das demandas do mercado imobiliário por produtos de luxo, que buscam atender cada vez mais grupos sociais com desejos e anseios semelhantes àqueles dos atuais proprietários e moradores desses loteamentos fechados, a tendência é que mais fundos de vale e rios urbanos pontagrossenses passem por esse processo. A requalificação urbana de áreas degradadas pode ser compreendida como positiva e interessante para a satisfação dos ideais ambientais e de preservação dos fundos de vale. Contudo, percebe-se que as intervenções privadas que valorizam rios urbanos são responsáveis por uma brusca redução das ocupações irregulares e de problemas urbanos delas decorrentes no entorno imediato desses rios. Não significa, de forma alguma, que esses problemas tenham sido resolvidos ou erradicados – apenas levados para outros lugares.

5.3.2 Edifícios de luxo no entorno da Avenida dos Vereadores, antiga ferrovia

O último estudo de caso apresentado é referente à proximidade com um trecho urbano de ferrovia desativado. Se as ferrovias, ativas ou inativas, são vetores de problemas sociais no contexto pontagrossense e de outras cidades brasileiras, esse é um caso em que o contexto espacial e temporal dos acontecimentos favoreceu uma dinâmica diferente desse padrão. Assim como o caso dos rios e fundos de vale valorizados através de empreendimentos privados horizontais, o antigo leito da ferrovia presente entre os bairros de Olarias e Oficinas também sofreu valorização.

Ao serem desviados os trilhos em fins da década de 1980, a faixa de domínio que limitava o crescimento do centro urbano de Ponta Grossa, e que serve como divisor entre o centro da cidade e os bairros de Uvaranas e Oficinas, sofreu alterações significativas, tanto físicas quanto de uso. O trecho da ferrovia que passava por essa parte da cidade foi desviado, a fim de promover maior conectividade na malha urbana. Na época, a ferrovia era interpretada como um problema urbano, tanto devido à dificuldade de transposição pelos veículos motorizados quanto pela recorrência de acidentes. Dessa forma, as intervenções propostas após o desvio do trajeto da ferrovia tiveram como foco a remoção dos remanescentes ferroviários. A preocupação com o patrimônio industrial, de forma geral, era pouca, e na área do antigo pátio ferroviário foram realizadas intervenções de cunho tecnicista e pouco voltadas à valorização e à preservação dos remanescentes ferroviários².

Apesar de uma grande extensão de linhas férreas ter sido removida no final dos anos 1980, foi só no final dos anos 1990 que a Avenida dos Vereadores, como popularmente é conhecido o conjunto formado pelas

² Discute-se especificamente acerca do patrimônio ferroviário de Ponta Grossa em Monastirsky (1997, 2006) e Madalozzo (2015).

ruas Maria Rita Perpétuo da Cruz e Visconde do Rio Branco, que o espaço composto pela faixa de domínio da ferrovia foi transformado em um conjunto de vias amplas, com um canteiro central também de dimensões significativas. No contexto da cidade de Ponta Grossa, que no final dos anos 1990 já tinha seu centro e os bairros centrais completamente ocupados pela malha urbana, o espaço da antiga ferrovia é único. Devido à própria limitação tecnológica dos sistemas de circulação de trens, as linhas férreas foram instaladas sobre as partes mais planas e regulares do terreno, e, após décadas em que esses terrenos estiveram vinculados à atividade de suporte às linhas férreas, a remoção dos trilhos representou uma oportunidade única de aproveitamento desse espaço. Parte da área da antiga ferrovia ainda não foi requalificada, com a inserção de equipamentos e sistemas de infraestrutura. Os equipamentos vêm sendo implantados em uma determinada parte da Avenida dos Vereadores, fora da qual ainda existem canteiros sem uso e vias não pavimentadas.

Já se discutiu anteriormente acerca dos conflitos relativos à posse de terra e às responsabilidades acerca de ocupações irregulares e em situação de risco na cidade. Efetivar investimentos do poder público municipal em áreas de ferrovia (públicas federais) concedidas a empresas privadas é um desafio, tanto enquanto essas vias estão ativas quanto após a desativação das mesmas.

Na figura 104, estão identificadas essas vias e os elementos marcantes ao seu redor³. Ao longo dos anos, foram sendo implantados equipamentos públicos e privados nos arredores da antiga ferrovia, e houve mudança significativa no padrão de ocupação urbana das áreas de entorno. Ao

³ Este cartograma e algumas fotografias extras que ilustram o “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” poderão ser acessados em melhor resolução seguindo o QR CODE ao lado ou através do link com a versão digital da tese – www.tinyurl.com/NM-2019-TESE.



observar o cartograma com as fachadas das ocupações, na figura 105, é possível identificar que existem áreas com terrenos baldios, lotes com edificações da época da abertura das vias e também a presença de edifícios com muitos pavimentos, completamente diferentes da escala dos vizinhos.

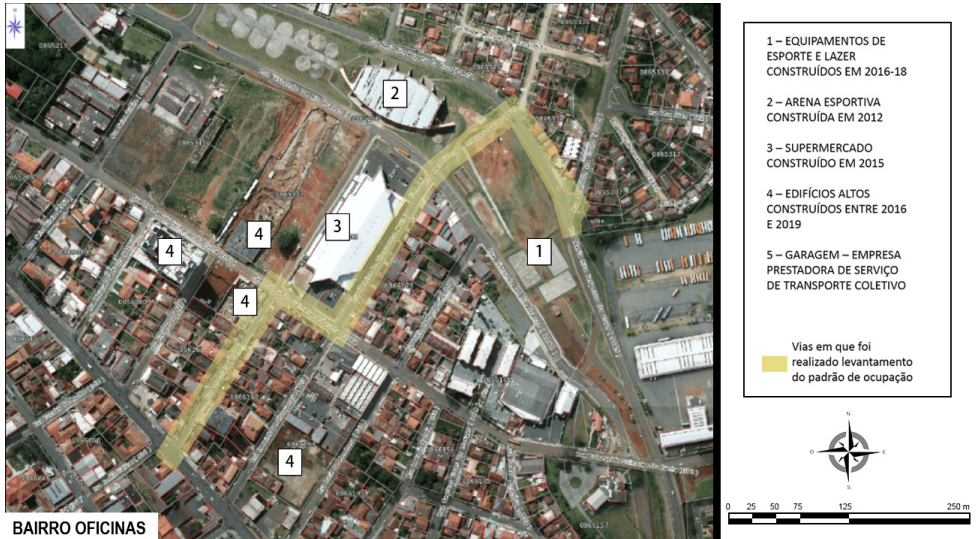


Figura 104 – Delimitação do "Estudo de Caso 04 - Avenida dos Vereadores"
(Imagem aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

Ao longo dos anos, além de diversos equipamentos públicos destinados aos mais variados usos – relacionados ao lazer, ao abastecimento, à cultura etc. – muitos empreendimentos residenciais de alto padrão têm sido implantados nos arredores da antiga ferrovia. Os terrenos privados lindeiros a essas intervenções, por conta da infraestrutura de qualidade e do porte dos lotes, vêm sendo paulatinamente valorizados.

Como consequência da valorização fundiária dessas áreas devido aos investimentos públicos, e por conta da demanda de mercado já discutida no item anterior deste mesmo capítulo, vêm sendo propostos e executados empreendimentos de padrão luxuoso e de grande porte nessa parte da cidade. Na figura 106, está retratada a vista que se tem do padrão de qualidade da Avenida dos Vereadores, onde há hoje a maior concentração de edifícios de grande altura destinados a um público de luxo em Ponta Grossa.



Figura 106 - Edifício de grande porte ao longo da antiga linha férrea (Martha Batista, 2019).

De acordo com as construtoras responsáveis por esses empreendimentos e com representantes de corretoras imobiliárias da cidade, a busca por apartamentos de alto padrão nessa porção da cidade é muito comum. Até os anos 2000, as únicas alternativas residenciais de luxo em Ponta Grossa eram os terrenos e casas em loteamentos fechados. Os condomínios verticais, que surgiram num primeiro momento no centro da cidade, eram destinados à classe média e alta, mas não havia opções como as que hoje se considera “clubes de morar”. A oferta de apartamentos desse novo padrão, em condomínios com áreas de lazer e convivência completas, é uma dinâmica relativamente nova na cidade.

Segundo as próprias construtoras, uma das grandes motivações para a implantação de tantos empreendimentos nesse setor da cidade simultaneamente foram as sucessivas alterações de coeficientes urbanísticos, entre 2009 e 2011, que favoreceram a construção de torres altas. Além disso, a localização é privilegiada, pois, da mesma forma que os proprietários de lotes dos loteamentos fechados descritos anteriormente, o público alvo desses apartamentos de luxo também busca por alternativas completas, com segurança privada e localizadas nesse eixo da cidade, que é bastante próximo ao bairro Estrela. A conectividade com o centro da cidade e com outros bairros é bastante facilitada por conta do porte e da qualidade das vias, de forma que, mesmo se tratando de edifícios deslocados do centro original da cidade, é possível deslocar-se desses prédios até o ponto mais central da cidade em poucos minutos.

Outro fator que contribui para a valorização e a utilização efetiva da área em questão é que o poder público, desde a retirada dos trilhos, vem realizando investimentos nessa área. Além da criação das vias propriamente ditas, com pavimentação, calçadas e redes de infraestrutura completas, muitos equipamentos e mobiliários relacionados ao lazer e à

prática de esportes têm sido implantados no canteiro das vias. Nas figuras 107, 108 e 109, estão identificados alguns desses equipamentos.



Figura 107 – Avenida dos Vereadores, Arena esportiva multiuso e estacionamentos no canteiro central, antiga faixa de segurança da ferrovia (Sobrevoou realizado pela autora, 2014).



Figura 108 – Arena multiuso implantada no canteiro da Avenida dos Vereadores e supermercado construído em frente (Martha Batista, 2019).

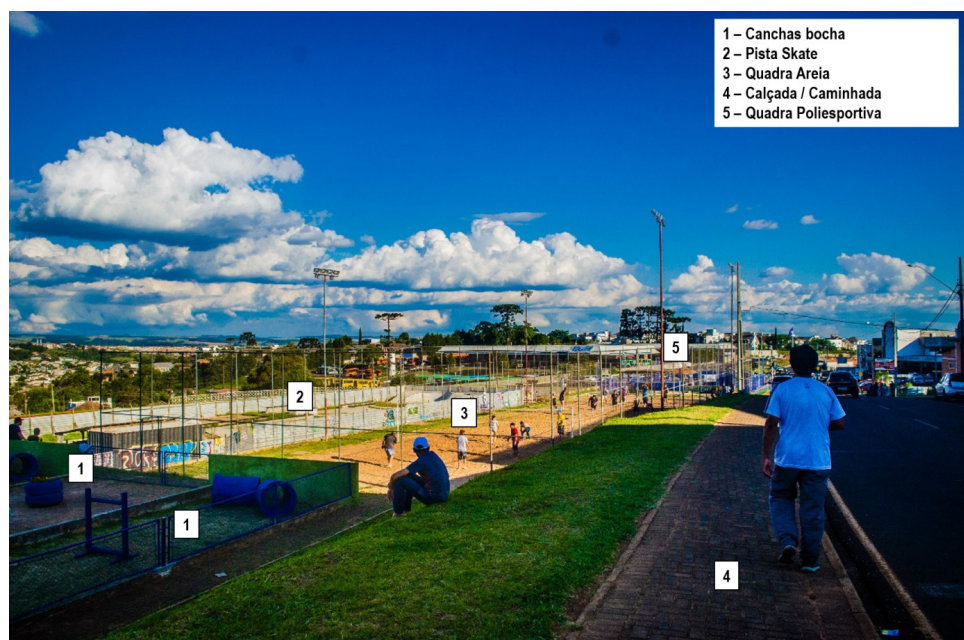


Figura 109 – Equipamentos destinados à prática de esportes, inaugurados entre 2016 e 2018 (Martha Batista, 2019).

É inegável que os espaços públicos relacionados ao caso da Avenida dos Vereadores são centrais para que as dinâmicas de valorização urbana estejam ocorrendo nessa área. O canteiro central, da mesma forma que as faixas de rolamento, continua sendo propriedade do poder público municipal. Contudo, os investimentos realizados nessas áreas não atingem apenas aos transeuntes e usuários do espaço público, gerando um grande impacto nos lotes e edificações lindeiros à via, valorizando-os significativamente.

No quadro 24, os espaços públicos a que o “Estudo de Caso 04: Avenida dos Vereadores” está vinculado são categorizados, e, no quadro 25, são apresentadas ligações entre esses espaços e outros participantes dos mesmos sistemas na cidade.

ESPAÇOS ÂNCORA	Espaços e edifícios que funcionam como polos de atração urbana	Arena Multiuso, edifício público destinado à prática esportiva.
		Conservatório de Música e Biblioteca, edifícios públicos implantados na área e relacionados à cultura.
		Parque Ambiental, espaço de lazer, prática de esportes e contemplação no centro da cidade, no local do antigo pátio ferroviário.
		Fórum e outros edifícios relacionados a ele, como o Núcleo de Práticas Jurídicas da UEPG, recém-inaugurado. Atualmente, o edifício do Fórum tem impulsionado uma ocupação que passa a compor o chamado “novo centro cívico” da cidade.
		Igreja evangélica localizada em frente à Avenida dos Vereadores é atrativo de público significativo em determinados momentos do dia. Foi criada uma área de estacionamento pública, no canteiro central, parcialmente para atender às demandas desse edifício.
LIGAÇÕES EXTERNAS	Conjunto de espaços públicos que dão suporte às atividades	Ruas Ermelino de Leão e Benjamin Constant, continuações da Avenida dos Vereadores, sentido centro.
		Avenida Visconde de Mauá, acesso sul da cidade.
		Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda e pátios ferroviários de Oficinas e de Uvaranas, remanescentes ferroviários que compõem um sistema de vias, possibilitado após a retirada dos trilhos.
		Campos Gerais: conexão simbólica e imagética com a paisagem dos Campos Gerais ao longo de todo o trecho.

Quadro 24 – Caracterização dos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

LIGAÇÕES INTERNAS	Principais dinâmicas dentro do sistema	Sistema viário: circulação de veículos de passeio, transporte coletivo e veículos de infraestrutura e manutenção que atendem aos usuários locais. Faixa da antiga linha férrea convertida em canteiro central: serve como espaço de lazer, prática de esportes e encontro. Faixas não edificáveis dos corpos d'água e ferrovias: funcionam como espaço de moradia para as comunidades impossibilitadas de acessar o mercado formal de terras.
LIGAÇÕES EXTERNAS	Conexões com outros espaços envolventes	Sistema viário: conexão viária entre bairros e centro da cidade. Parque linear: conexão entre “novo centro cívico” e Parque Ambiental. Centro da cidade, Centro do bairro Oficinas, Terminais de Transporte Coletivo: Espaços-Âncoras externos.

Quadro 25 – Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Dentre as redes de infraestrutura presentes no “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores”, destaca-se a qualidade das vias. Esse é o principal capital do recorte estudado. As características da antiga faixa de domínio da ferrovia – um traçado plano, uniforme e sem interrupções bruscas – fez com que pudessem ser projetadas e executadas vias com faixas largas, estacionamentos bem dimensionados e calçadas amplas, de forma coerente com todo o conjunto. São poucos os espaços públicos com essas qualidades na cidade. A Avenida dos Vereadores pode ser comparada, em dimensões e na qualidade física das ruas, à Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda. Ambas são resultado da remoção da ferrovia ao longo dos bairros Olarias, Oficinas e Uvaranas.

No entanto, além das faixas de rolamento em si, que permitem a plena utilização das mesmas para circulação de todos os tipos de veículos, as dimensões do canteiro central dessa estrutura também são consideráveis. O potencial dessas áreas enquanto espaços de lazer e encontro tem sido melhor aproveitado nesse trecho da antiga linha férrea do que em

partes mais centrais da mesma, mais próximo ao Parque Ambiental. Na figura 110, nota-se que a construção de edifícios públicos de porte incompatível com a dimensão do canteiro central em alguns trechos da antiga ferrovia enfraqueceu o potencial de se transformar todo o conjunto em um grande parque linear, cruzando do sul ao leste da cidade. Embora essa conexão seja possível, e haja recorrente prática de caminhadas e corridas pelos usuários ao longo de todo o trecho, a conexão visual e de uso do canteiro enquanto espaço livre ficou bastante comprometida na parte central da cidade. A escala das edificações e equipamentos implantados na requalificação urbana mais recente, a que se refere o Estudo de Caso 04, é mais acertada.

Não se pretende discorrer longamente acerca da qualidade estética ou paisagística das intervenções, e sim da utilização dos equipamentos que, de fato, foram implantados naquele recorte. Contudo, cabe ressaltar que o processo de ocupação de todo o espaço da antiga ferrovia vem acontecendo desde o momento da remoção dos trilhos sem planejamento efetivo ou um projeto paisagístico completo.

O Parque Ambiental, trecho que compreende o antigo Pátio de Manobras central, foi a única intervenção integralmente projetada, no começo da década de 1990. Diversas intervenções foram sendo realizadas nesse mesmo espaço, ao longo das décadas, muitas delas de forma imediatista e não planejada, como resposta às críticas da população em relação à ausência de espaços arborizados no projeto original¹.

Em meados da década de 2010, o IPLAN desenvolveu um projeto em nível conceitual denominado Parque Central (IPLAN, 2015), que englobava um recorte mais extenso da antiga ferrovia, buscando integrar os canteiros centrais desde a Arena multiuso (já na Avenida dos Vereadores) até o

¹ A caracterização completa do Parque Ambiental, com o histórico das intervenções, está disponível em Madalozzo (2015).

Terminal Central de Transporte Público (em frente ao Parque Ambiental). Embora tenha havido a contratação de uma empresa para a realização do projeto executivo desse Parque (PMPG, 2015), o contrato foi rescindido antes da entrega de todos os produtos. Parte dos projetos foi entregue, produto que viabilizaria a construção de uma porção do parque urbano conforme o planejamento realizado pelo IPLAN. Trata-se justamente da porção que engloba o início da Avenida dos Vereadores.

No entanto, alguns meses após a rescisão do contrato de projeto do parque e pagamento dos valores referentes aos produtos entregues, a ação do poder público foi oposta ao planejado: parte do terreno público onde passava a antiga ferrovia (como descrito aqui, uma área nobre, valorizada e única dentro da cidade por sua centralidade e pelo relevo plano) foi leiloadada pelo Município², tendo como justificativa a utilização das verbas originárias da venda para pagamento de dívidas públicas (PMPG, 2018)³.

Considerado esse contexto, é necessário reconhecer que um espaço de enorme potencial e importância, com características únicas no contexto da cidade, tem recebido interferências de forma desordenada, refletindo a relação cultural que o poder público de Ponta Grossa (recorrente em outras localidades) tem com a questão do planejamento urbano. Entretanto, mantendo o foco na análise das estruturas já implantadas, considerando apenas sua viabilidade técnica e apropriação por parte da população, percebe-se que a circulação e permanência de pessoas permeiam todo o espaço do canteiro, embora haja edifícios e equipamentos de porte considerável, como o prédio da Arena Multiuso, algumas áreas de

² O edital referente ao leilão pode ser acessado, através do link <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/41317>>. (PMPG, 2018).

³ A venda de um espaço desse porte em local nobre na cidade tem sido questionada por alguns grupos. A sede local do Observatório Social tem levantado documentos a fim de verificar a legalidade do processo, visto que, além de se tratar de uma área onde foi realizado investimento público recentemente (com a contratação do projeto em maio de 2015), investiga-se se o valor efetivamente pago na transação foi adequado ao produto. De qualquer forma, a venda de um bem público considerado estratégico por parte da população tem sido alvo de críticas, mas, até o momento de finalização desta pesquisa, não há decisão definitiva acerca da legalidade e adequação da operação.

estacionamento e diversas quadras de esportes. A qualidade paisagística e a funcionalidade das estruturas, que ainda estão sendo implantadas no entorno, são adequadas aos usos propostos, e isso se reflete através da utilização, cada vez maior, pelos pontagrossenses. No quadro 26, estão organizadas interações de paisagem e de infraestrutura relacionados com o Estudo de Caso.



1 – Terminal Central de Transporte Coletivo

2 – Parque Ambiental

3 – Arena Multiuso

Avenida Vicente Machado

Rua Ermelino de Leão / Rua Benjamin Constant

Avenida dos Vereadores

Área Pública de Parque

Edifícios Públicos

Trecho em que os edifícios bloqueiam a continuidade do Parque Linear

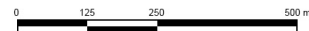
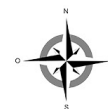


Figura 110 – Área da antiga ferrovia, desde o Parque Ambiental até a Avenida dos Vereadores.

Nota-se que o porte dos edifícios públicos do trecho mais central é incompatível com o espaço disponível, havendo quebra de continuidade do possível parque linear (Imagem Aérea: Google Earth, 2019. Edição da autora).

PAISAGEM	Redes e relações e ecológicas	O canteiro central da Avenida dos Vereadores pode ser considerado um parque linear, que vai desde o trecho ainda em obras de requalificação, mais ao sul da cidade, até o Parque Ambiental. Embora a única relação com a natureza seja o nome desse parque, não havendo arborização significativa ou mesmo vinculação da vegetação rasteira com a fauna e flora originais, a carência de espaços de lazer faz com que esse seja um dos mais importantes parques urbanos da cidade. Concentram-se ali, em conjunto com o Parque Ambiental, as atividades de lazer e esportes ao ar livre do centro da cidade. Não há espaços semelhantes em nenhum dos bairros mais centrais, havendo apenas clubes e condomínios privados ou praças e parques de menor porte em alguns dos bairros para suprir essa demanda. Há alguns conflitos com arroios existentes, canalizados há muitas décadas, e ocorrência de ocupação irregular pontual ao redor dos mesmos, de forma isolada.
INFRAESTRUTURA	Redes e serviços infraestruturais	A rede viária é bastante privilegiada, havendo presença do transporte coletivo, de ciclofaixas, calçadas amplas e espaços para trânsito de veículos leves e pesados, incluindo áreas para estacionamento. Todas as redes de infraestrutura de energia, saneamento e outras estão presentes nos lotes lindeiros à avenida, assim como nas vias paralelas e perpendiculares à mesma. Ao longo do canteiro central, estão dispostos equipamentos destinados ao lazer e à prática de esportes, mas nas proximidades estão uma escola pública, a Biblioteca Municipal, o Conservatório de Música, o Fórum Municipal e outros equipamentos e edifícios públicos.

Quadro 26 – Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Em relação aos serviços prestados por esse espaço público, percebe-se, pela descrição dos equipamentos públicos presentes nas proximidades, que há satisfação de diversas categorias de serviços. A infraestrutura viária serve de suporte para o transporte urbano público e privado, motorizado ou não; as redes de infraestrutura no local estão todas presentes, inauguradas há relativamente pouco tempo; portanto, em boas condições de

conservação. Existe adequação das calçadas às normas vigentes relacionadas à acessibilidade.

Contrariamente a todos os demais espaços públicos analisados nos outros estudos de caso, em relação à Avenida dos Vereadores, as funções de permanência e acolhimento são bastante presentes, sendo atendidas tanto as demandas funcionais do sistema viário e de infraestrutura quanto as demandas locais, do usuário que transita a pé, por exemplo. A intervenção impulsiona a qualidade de vida da população – como no estudo de caso anterior, existe clara ocorrência de gentrificação para a implantação dessas estruturas, como será evidenciado adiante, mas é inegável que os usuários desses espaços têm muitas das suas demandas atendidas com razoável qualidade. Os principais serviços de suporte identificados no Estudo de Caso da Avenida dos Vereadores estão descritos no quadro 27.

ACESSO	Assegura o acesso ao próprio espaço público e a outros espaços	
	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos
	Na maior parte, de boa qualidade e adequados às normas vigentes. Há problemas pontuais em alguns cruzamentos. Nas vias locais um pouco mais distantes da Avenida dos Vereadores, sentido bairro de Olarias, existem pontos com calçadas mais degradadas.	Boa qualidade do pavimento em todas as vias desse recorte. A algumas quadras, em direção aos fundos do bairro de Olarias, a qualidade do pavimento e das calçadas vai se reduzindo. Como se trata de vias locais, é frequente a pavimentação em blocos de pedra.
PROVISÃO INFRA ESTRUTURAL	Redes de infraestrutura básicas	
	Energia e comunicações	Saneamento básico
	Em funcionamento pleno, com instalação relativamente recente. Tanto a iluminação pública quanto as redes de energia dos lotes estão presentes em todo o recorte.	Em funcionamento pleno, tanto coleta de resíduos quanto tratamento de efluentes, drenagem urbana e abastecimento de água para todos os lotes.
ACOLHIMENTO	O espaço público proporciona o ambiente físico	
	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna

	Além dos pontos de parada de transporte coletivo presentes ao longo da via principal, há espaços com mobiliário urbano e equipamentos como arquibancadas, aparelhos de ginástica e bancos.	Há alguns pontos em que se mantém ao ar livre os arroios com trechos canalizados nos cruzamentos com a ferrovia. A mata ciliar encontra-se mantida. Há ocupações irregulares pontuais às margens desses arroios.
REGULAÇÃO AMBIENTAL	Benefícios que decorrem da capacidade de regulação ambiental	
	Mitigação de riscos	Regulação climática
	Não identificados elementos que cumpram com esse objetivo. O porte dos arroios que mantêm suas matas ciliares é pouco extenso, considerado o contexto do recorte estudado; portanto, as funções de regulação climática podem ser atribuídas a outros fundos de vale de maior porte, como o Arroio de Olarias, entre os bairros Olarias e Oficinas.	

Quadro 27 – Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados ao “Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

Em relação às formas de interação possíveis, organizadas no quadro 28, nota-se que tanto as questões funcionais relacionadas à mobilidade urbana quanto as relações interpessoais e de troca, lazer e prática de esportes são existentes nesse recorte.

TROCAS	Comércio e distribuição de bens e serviços		
	Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição
	Os usos do solo em toda a extensão são mistos, havendo presença de comércio e serviços em todo o trecho analisado.		A circulação de pessoas é preponderante, através do transporte coletivo e individual, motorizado ou não. É eventual a circulação de cargas pelas vias, que têm o porte necessário para isso.
ENCONTRO E RECREIO	Proporciona espaço e ocasiões para atividades de socialização		
	Estadia e Encontro	Recreação	Eventos e manifestações
	Permanência de pessoas em diversos pontos do recorte estudado. A maior parte dos locais de encontro está no canteiro central, e não nas calçadas das vias.	Há espaços especialmente projetados para fins de recreação infantil, prática de esportes coletivos, pista de skate e	A Arena Multiuso é um edifício destinado à prática de esportes e à realização de eventos esportivos. Por se tratar de um ginásio, com porte relativamente grande, eventos não relacionados aos esportes também têm sido realizados no local.

		equipamentos para prática de ginástica.		
MOBILIDADE	Circulação de pessoas e bens			
	Veículos particulares	Transporte coletivo de passageiros	Ciclistas e Pedestres	Transporte de cargas (caminhões)
	Vias largas, com pavimento de boa qualidade e espaços para estacionamentos na via principal. Há vias transversais com pavimento em blocos de pedra, mas a qualidade de forma geral é boa e permite plena mobilidade.	Há pontos de parada de transporte coletivo ao redor de toda a área estudada.	Calçadas adequadas à circulação de pedestres. Há ciclofaixas em parte da Avenida dos Vereadores, apesar de estreitas para a atual demanda.	Uso ocasional, possibilitado pelo porte das vias.
CONTROLE E GESTÃO	Regulação das atividades que nele decorrem			
	Segurança e gestão		Atividades de manutenção	
	Há a presença física da empresa reguladora do transporte coletivo, em um lote privado em frente à Avenida dos Vereadores. Também estão edificações relacionadas à Justiça, como o Fórum Municipal.		Serviços públicos de limpeza urbana e manutenção realizados ao longo de todo o espaço. Poda da vegetação e qualidade das calçadas com problemas pontuais de manutenção.	

Quadro 28 – Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados ao

“Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

As relações de interação dos usuários com os espaços públicos, através da identificação dos mesmos enquanto referência imagética, simbólica ou cultural, estão organizadas no quadro 29. As colocações desse quadro são provenientes das interações da pesquisadora com os usuários do espaço público em questão, tanto em levantamentos de campo quanto nas entrevistas com tópico guia realizadas ao longo do processo.

IMAGEM	Espaço público como ordenador do ambiente urbano	
	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação
	É marcante a paisagem dos Campos Gerais, visível devido ao desnível entre a	A área é reconhecida e valorizada, sobretudo pelo mercado imobiliário, devido

	ferrovia, que acompanha o espigão do terreno, e os bairros a leste da cidade. A linearidade da linha férrea permanece marcante na cidade.	à conectividade que promove entre os bairros ao sul e o centro da cidade.
CULTURAL E SIMBÓLICO	Proporciona a transmissão e manifestação de significados e simbolismos	
	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais
	A memória ferroviária está presente para aqueles que conhecem o histórico dessa parte da cidade e do Município de forma geral. O traçado da ferrovia é facilmente reconhecível, mas não existem referências explícitas, o que dificulta essa relação quando não há conhecimento prévio de que se tratava de uma linha férrea e da sua importância para a cidade ¹ .	A igreja presente em um dos lotes lindeiros à Avenida dos Vereadores gera impacto significativo na vizinhança, tendo sido, inclusive, construído um estacionamento público no canteiro central dessa via, a fim de suprir com as demandas desse edifício.

Quadro 29 – Funções de Referência do espaço público ao redor do
“Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

É interessante identificar que a valorização dada a esse espaço varia conforme os diferentes segmentos da sociedade. Existem diversos agentes que contribuem para que o estudo de caso em questão tenha a multiplicidade de usos identificada. Diferentes agentes modeladores do espaço priorizam determinados valores do espaço em detrimento de outros. Nesse estudo de impacto em específico, a decisão do poder público no sentido de implantar essas vias e esses equipamentos – assim como a decisão, ainda em suspenso, de vender parte dos espaços públicos para proprietários privados – foi a ação que viabilizou que toda uma dinâmica específica se estabelecesse nesse recorte. O mercado privado de terras tem sido um grande beneficiário dessa decisão, e a presença massiva de segmentos sociais de alta renda, estimulado cada vez mais, conforme os

¹ Em Madalozzo (2015), foi questionada a compreensão da população local e dos transeuntes a respeito da origem desse espaço de lazer linear e sinuoso, se verificando que boa parte dos usuários não relacionam esse espaço à memória ferroviária, embora a cidade tenha parte de seu desenvolvimento relacionado à presença da ferrovia.

empreendimentos vão sendo concretizados, pressiona o poder público a realizar cada vez mais melhorias.

A população de menor renda e os moradores dos bairros de Oficinas e Olarias, estabelecidos anteriormente às intervenções, também foram beneficiados pela repentina oferta de serviços e espaços de lazer e esporte público com proximidade às suas residências. Dinâmicas de gentrificação e invisibilização dos problemas sociais, através de grupos sociais que vão sendo expulsos para áreas cada vez mais distantes do centro da cidade, também começam a acontecer nesse estudo de caso, de forma análoga ao verificado no Estudo de Caso dos Loteamentos Fechados do bairro Estrela. No quadro 30, estão descritos os principais atores pertinentes a esses espaços.

Utilizadores	Delimitadores	Reguladores
Moradores dos bairros lindeiros à Avenida dos Vereadores, ocupantes da área antes da abertura dessa via; Moradores dos empreendimentos de luxo recentes; Trabalhadores das empresas, comércio e serviços locais; Usuários do sistema de transporte coletivo; Usuários dos serviços e equipamentos públicos presentes na área.	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais; Construtoras e Agentes imobiliários, que interferem significativamente na paisagem e nas dinâmicas urbanas através da inserção de empreendimentos de grande porte e alto padrão; Donos de comércio e serviços com poder de decisão acerca da estrutura física de seus negócios.	Primordialmente, poder público, através de órgãos como o Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente; Departamento de Trânsito; Empresa concessionária do sistema de transporte coletivo.

Quadro 30 – Tipos de agentes identificados no

“Estudo de Caso 04 – Avenida dos Vereadores” (Brandão e Brandão, 2018. Organização da autora).

O ponto de maior interesse desse levantamento relativo aos espaços públicos enquanto referência de valores deve-se ao fato de os moradores e proprietários de imóveis entrevistados declararem que utilizam pouco, ou não utilizam, os diversos equipamentos públicos presentes na Avenida dos Vereadores. Apesar de a função de acesso e mobilidade exercida pela Avenida dos Vereadores ser um ponto central na escolha do imóvel – ponto corroborado pelos proprietários de imobiliárias e construtoras que

desenvolveram os empreendimentos de luxo em questão –, os usuários dos equipamentos ligados ao lazer não são, em sua maioria, moradores desses empreendimentos. As demandas de lazer e esporte são atendidas pelos próprios edifícios.

O Valor Financeiro ou Econômico que os proprietários dos terrenos desses empreendimentos, construtoras e imobiliárias identificam por conta da qualidade do espaço público é inegavelmente proeminente, sobretudo se comparado ao Valor de Uso que esse grupo atribui aos equipamentos públicos especificamente. A questão do *status* de habitar ou ser proprietário de um imóvel localizado nesse ponto da cidade, de forma muito semelhante ao que ocorre com os moradores do bairro Estrela, é marcante enquanto Valor de Imagem ou Simbólico para os grupos de alta renda.

Por outro lado, o Valor de Uso que se atribui aos espaços pelos usuários efetivos dos equipamentos públicos é bastante alto. Trata-se de um espaço que vem sendo cada vez mais ocupado por grupos sociais distintos, corroborando a ideia de que existem poucos espaços destinados ao lazer e parques urbanos na cidade. Por se tratar de áreas onde anteriormente se localizava uma ferrovia, não há arborização significativa ou preservação do ecossistema natural, de forma que, assim como o Parque Ambiental, o canteiro da Avenida dos Vereadores não tem valor efetivo como regulador ambiental. De qualquer forma, a população confere Valor Ambiental a que se atribui a esses espaços, por entender que áreas vegetadas e livres de edificação representam uma relação com a natureza.

O Valor de Imagem é também atribuído a esse espaço por grupos específicos da população, que valorizam a relação com a história local, ao identificar remanescentes ferroviários na paisagem. Da mesma forma, a vista dos Campos Gerais é significativa para uma parcela da população,

seja pela atividade de contemplação ou por uma relação mais profunda que determinadas pessoas têm com a história local.

As análises realizadas nesse último capítulo tiveram por objetivo a caracterização de situações bastante diversas em relação à ocupação do espaço urbano, aos usuários e serviços presentes em cada caso e em relação à valorização atribuída aos espaços não edificáveis de rios e ferrovias urbanos. Foi possível, através desses estudos de caso, que ilustram situações recorrentes na cidade, detectar que rios e ferrovias têm funções análogas na cidade, e que podem ser percebidos de diferentes formas pelos diversos grupos sociais presentes em Ponta Grossa. Ainda, existe grande variedade de interações possíveis com a cidade, conforme o contexto urbano em que se inserem e conforme a atuação dos agentes modeladores do espaço urbano.

Considerações Finais

A partir de tudo o que se discutiu ao longo deste livro, são apontadas algumas conclusões a respeito de como a cidade de Ponta Grossa se (re)produz, conforme a sociedade se relaciona com o espaço geográfico ao longo do tempo. Todos os apontamentos são provenientes de uma pesquisa em que os rios e ferrovias foram centrais enquanto elementos geográficos bastantes presentes nessa cidade. Isso porque os mesmos se revelaram objetos de estudo capazes de levantar todas essas discussões: no entorno de rios e de ferrovias, ficam expressos diversos anseios da sociedade; neles, se manifestam as consequências das diferentes respostas do Poder Público a essas necessidades. As características que converteram rios e ferrovias em espaços residuais, por vezes, são as mesmas que permitiram a conversão desses elementos geográficos em vetores de valorização do espaço urbano.

A partir das leituras e análises realizadas, comprova-se que o Estado, através da atuação do Poder Público, é um agente produtor do espaço urbano com enorme alcance. Através de suas ações e políticas urbanas, o Estado atinge a sociedade como um todo. É notório que o Estado capitalista, no contexto das cidades brasileiras como Ponta Grossa, frequentemente atua de forma desequilibrada, quando existe parcialidade – através do controle de uma classe ou grupo específico sobre as atuações do Estado, como colocado por Lojkin (1981) – ou quando o mesmo se encontra fragmentado. Em Ponta Grossa – como em outras cidades com contextos semelhantes – essa fragmentação da gestão urbana por parte dos órgãos públicos se verifica em pelo menos dois sentidos.

O primeiro sentido em que é notória a fragmentação e consequente fragilidade das ações do Poder Público é a carência de continuidade e de planejamento nas ações. Muitas intervenções realizadas no espaço urbano são pontuais e imediatistas, que não respondem a diagnósticos sólidos e verdadeiramente representativos das necessidades das classes sociais presentes no meio urbano. Dentre as dinâmicas de Ponta Grossa que se discutiu ao longo da pesquisa, desde as decisões aparentemente simples – como a instalação de um equipamento urbano específico em um determinado terreno – às mais complexas – como a criação de uma nova área de verticalização e valorização fundiária num bairro residencial da cidade –, em muitas delas se percebe um ponto comum: são decisões tomadas de maneira imediatista, sem compromisso com os Planos e Projetos preexistentes.

A fragmentação tem um segundo sentido: a gestão é realizada de forma tão especializada, por tantos órgãos, que existem contradições intrínsecas ao próprio Poder Público Municipal. É esperado e compreensível que conflitos de interesses permeiem relações entre diferentes esferas do Poder Público, como nas diferentes interpretações das prioridades por órgãos federais, estaduais e municipais, por exemplo. Mas, em Ponta Grossa, é impactante o quanto esse tipo de conflito pode ser identificado dentre diferentes órgãos de uma mesma instituição. A Prefeitura Municipal de Ponta Grossa tem pelo menos uma dezena de órgãos cujas atividades são concretamente especializadas na cidade. Segundo a Lei Municipal através da qual é criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano – IPLAN, esse seria o órgão responsável pelo planejamento local, coordenando os órgãos administrativos a fim de racionalizar as ações de cada um deles. Essa diretriz não se converte em realidade, como verificado através da análise das diversas ações do Poder Público e dos relatos de pessoas ligadas a essas ações. Na prática, obras viárias são executadas sem a existência de projetos previamente discutidos (Secretaria de Obras Públicas, Autarquia

Municipal de Trânsito e Transportes etc.); a localização de empreendimentos ou equipamentos públicos é definida por secretarias de áreas específicas (Secretarias Municipais de Saúde, de Esporte e Lazer, de Cultura etc.); problemas relativos a famílias em situação de risco são tratados simultaneamente por diversos órgãos (Companhia de Habitação de Ponta Grossa, Fundação de Assistência Social, Diretoria de Patrimônio da Secretaria de Administração).

A realização de trabalhos em paralelo por diferentes órgãos, sem delimitação clara, na prática, das atribuições e da competência de cada um deles, é especialmente crítica num contexto em que existe quantidade insuficiente de funcionários com qualificação técnica para atuar em um objeto tão complexo quanto a gestão urbana. Por conta das múltiplas variáveis que pesam sobre qualquer ação concernente à gestão urbana, é importante que elas não sejam tomadas de forma leviana. Faz-se necessário agir com respaldo técnico, com discussões e tomadas de decisão de forma consciente, a fim de diminuir os riscos que qualquer ação pública tem ao promover mudanças no espaço urbano.

As dificuldades enfrentadas no âmbito do poder público tornam-se mais complexas na medida em que existem pressões de outros agentes ou grupos sociais sobre as ações dos gestores. Não é incomum, em Ponta Grossa, que as mesmas pessoas exerçam papéis como diferentes agentes modeladores do espaço urbano (conforme Capel, 1974, 2013; Corrêa, 2014; Souza, 1994). Assim, é comum encontrar gestores urbanos que atuam no ramo imobiliário; construtores que representam Instituições em Conselhos Municipais; ONGs constituídas por proprietários de terras, dentre outros. São situações recorrentes no caso de Ponta Grossa (como, hipoteticamente, em outras cidades semelhantes), e contribuem para o aumento da pressão exercida por um determinado agente sobre as ações do Estado, da mesma forma que a proximidade entre pessoas de um mesmo círculo social.

As interferências sobre o Poder Público (e, consequentemente, sobre as dinâmicas urbanas relacionadas aos rios e ferrovias de Ponta Grossa) se manifestam, principalmente, através da pressão por modificações de perímetro urbano, delimitação das zonas da cidade e flexibilização de coeficientes urbanísticos. A presença de representantes de grupos de interesse nos Conselhos Municipais e espaços participativos também facilita a manifestação e validação desses interesses como pertencentes à população como um todo. Essas pressões são a tradução da relação Estado-Mercado, como em Gottdiener (1980): o conflito de classes, inerente ao contexto capitalista, direciona e delimita as ações do Estado na cidade.

A participação efetiva de todos os grupos sociais nas decisões que impactam a coletividade é premissa para a efetivação da justiça social nas cidades. A representatividade de todos os grupos, sobretudo das classes econômicas mais baixas, é fundamental para que se possa, efetivamente, mitigar os problemas urbanos. As lutas sociais e os espaços de reivindicação e insurgência das comunidades segregadas são fundamentais (Souza, 1994; Harvey, 1980, 2013; Carlos, 1994; Lefebvre, 1999, 2001). Ao analisar o caso de Ponta Grossa, percebe-se que a participação popular efetiva não é estimulada pelos órgãos públicos de forma geral. As falas de representantes de diversos órgãos – dos responsáveis pelo Planejamento na Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, passando pelas Associações de Moradores, aos Vereadores da Câmara Municipal, nenhum se identifica como destino correto das reivindicações populares. Quando um membro da população deseja solicitar o cumprimento de um direito seu que não é satisfeito, não são claros e efetivos os canais de comunicação e o consequente atendimento dessas demandas.

Além de não partir do poder público a iniciativa de receber as contribuições da população para a tomada de decisão a respeito das intervenções urbanas, os poucos espaços de participação organizados são

frequentemente ocupados por grupos de interesses específicos. Nem sempre a sociedade organizada consegue fazer valer seu direito de voz de forma efetiva, devido à sobreposição de papéis que determinados membros da sociedade assumem. Nas Audiências Públicas, Conferências Municipais e mesmo na composição de Conselhos, é recorrente que os grupos que conhecem o funcionamento do Estado se organizem, abafando a voz de pessoas com interesse legítimo em se fazer ouvir. Ao perceber dificuldades em expor suas necessidades e vê-las atendidas, cidadãos e pequenos grupos são cada vez mais desestimulados a participar de espaços de discussão promovidos pelo Poder Público, e o ciclo de homogeneização das ideias dentro do Estado se perpetua.

O Planejamento Urbano em Ponta Grossa, como se percebe através do panorama da legislação e dos planos criados para a cidade, é divergente das ações efetivadas. A proximidade de grupos hegemônicos com o Estado – seja nos espaços de participação, como colocado acima, seja através de pressão ou participação direta de membros desses grupos na gestão – faz com que haja distorção de ideias tecnicamente concebidas para efetivar a regulação das dinâmicas urbanas pelo Estado. Em Ponta Grossa, um dos grandes exemplos é a forma como o Estudo de Impacto de Vizinhança tem sido utilizado. Essa ferramenta, criada com o objetivo claro de regulamentar e orientar com mais precisão o desenvolvimento urbano da cidade, transmitindo aos proprietários e construtores de grandes empreendimentos parte da responsabilidade pelos impactos coletivos gerados por seus investimentos privados, tem sido utilizado como “moeda de troca” pelos empresários. O poder privado tem sido capaz de distorcer medidas criadas pelo Estado, aproveitando todas as oportunidades para benefício de grupos sociais específicos em detrimento do benefício coletivo.

O descompasso entre os planos e projetos urbanos e a sua concretização em forma de ações práticas é evidente, como fica claro ao analisar o

histórico da cidade de Ponta Grossa. Esse imediatismo, que leva a ações descoordenadas, é nutrido pela necessidade de verificação de resultados rápidos e “concretos” pelos gestores, em detrimento dos ganhos “abstratos” e de longo prazo que a realização de planos urbanísticos de qualquer natureza requer. Soma-se a isso o desconhecimento da necessidade de planejar, e se subestimam os graves impactos que ações desmedidas podem ocasionar para os cofres públicos e para a qualidade de vida na cidade.

As metodologias utilizadas neste trabalho para a leitura e diagnóstico do espaço urbano relacionado aos rios e ferrovias revelam ainda outra fragilidade dos Planos e Projetos urbanos. Percebe-se que a forma de leitura tradicional não é capaz de fornecer um diagnóstico detalhado sobre as complexidades dessa cidade. Essas complexidades se perpetuam em escalas tão diversas que é impossível delimitar problemas vividos por grupos específicos da população, quando as únicas referências são dados estatísticos trabalhados por pessoas que não fazem parte desse grupo. A invisibilidade das populações mais carentes de infraestrutura é tamanha que, além de não haver presença desse grupo nos espaços de participação, os mesmos estão ausentes do próprio imaginário dos gestores públicos, que não são capazes de perceber, com as ferramentas que têm, o porte dos problemas urbanos sob sua tutela.

A própria distribuição espacial da população de menor renda, que tem mais dificuldades de acesso à cidade, contribui para essa invisibilidade. Como discutido ao longo desta pesquisa, os rios estão localizados, na maior parte das vezes, em posições opostas aos pontos mais valorizados e estruturados dos bairros, de forma que o relevo e a distribuição do sistema viário contribuem para que sejam cada vez mais isolados, e as ocupações irregulares em torno deles, invisíveis. No caso das ferrovias, a degradação do entorno das mesmas é frequente, por conta do desinteresse do mercado imobiliário nessas áreas. Quanto mais o mercado de terras prioriza

espaços distantes dos rios e ferrovias ocupados irregularmente, mais esse ciclo de segregação se perpetua, e os grupos sociais que ali habitam permanecem à margem dos mercados formais e das redes de circulação da cidade. A cidade torna-se cada vez mais segregada (não podendo mais ser compreendida como “cidade”, efetivamente, em convergência ao discutido por Arroyo, 2008; Rolnik, 1988, e Gómez *et al*, 2009). Seu desenvolvimento torna-se cada vez mais desigual (em acordo com a discussão de Smith, 1988), na medida em que alguns grupos são isolados e dispersos, enquanto outros são cada vez mais conectados, refletindo o imperativo da fluidez, como discutido por Harvey e Sobral, 1992; e Santos, 2002.

A presença massiva da mesma classe média ou alta (que não vivencia todos esses problemas urbanos) no poder público e em posições de influência sobre as dinâmicas de desenvolvimento urbano, assumindo papéis como agentes modeladores do espaço, intensifica essa invisibilização. A percepção dessa classe social a respeito de questões como a valorização fundiária ou a expansão urbana também tende a ser parcial – uma visão de classe, construída através da própria experiência. Nesse viés, ao invés de identificar o problema de gentrificação das áreas requalificadas, essas pessoas interpretam a expulsão das camadas mais empobrecidas como sinônimo de resolução dos problemas urbanos daquele bairro. É o que acontece ao redor do Lago de Olarias, dos Loteamentos do bairro Estrela ou dos edifícios luxuosos que passaram a ser construídos ao redor da Avenida dos Vereadores em Ponta Grossa. A expansão urbana, assim, é vista como símbolo de progresso e crescimento, da mesma forma que a liberação de coeficientes urbanísticos incoerentes – permitindo a verticalização e adensamento de lotes em áreas consolidadas. Não são levadas em conta as contrapartidas que acompanham essas decisões: são criadas demandas por novas redes de infraestrutura, o que representa um custo alto para os cofres públicos.

Os interesses de mercado, portanto, acabam por direcionar as ações do poder público. As alterações em normas existentes (como as mudanças pontuais em leis de zoneamento ou a flexibilização da legislação dos condomínios fechados), a solicitação de implantação de determinadas melhorias (como a requalificação de vias de bairros nobres) ou a criação de exceções (como a retirada dos edifícios de uso religioso da necessidade de apresentação de Estudos de Impacto de Vizinhança) demonstram que as necessidades e anseios do mercado imobiliário direcionam as decisões do poder público. Da mesma forma, se o mercado imobiliário entende que existe demanda para um novo produto imobiliário, o Estado viabiliza a execução desses produtos através do ajuste das normativas que regulamentam os mesmos.

A criação de novas necessidades imobiliárias parte, ao mesmo tempo, das classes altas, que anseiam produtos específicos, e do mercado imobiliário, que os criam, com o suporte do poder público. Ao analisar os tipos de produtos imobiliários presentes no mercado pontagrossense, como discutido ao longo do livro, até os anos 1980 não existiam loteamentos fechados na cidade. Esses empreendimentos horizontais passaram a fazer parte do imaginário das classes mais altas, tendo se popularizado como a alternativa de maior luxo disponível para essas famílias. Ao mesmo tempo, os condomínios verticais se consolidaram enquanto produtos destinados à classe média. Apenas recentemente, têm surgido loteamentos fechados e condomínios de sobrados destinados a esse público, com valores mais acessíveis; simultaneamente, começaram a ser produzidos apartamentos de alto luxo como aqueles presentes na Avenida dos Vereadores. Os nichos de mercado têm se ampliado, a ponto de haver construtores na cidade dispostos a lançar empreendimentos compostos exclusivamente de apartamentos com valor previsto entre 1 e 2 milhões de reais, conforme relatado para esta pesquisa.

A valorização de produtos imobiliários originalmente criados para realidades diferentes daquela vivenciada em Ponta Grossa é comum dentre as classes mais abastadas. Valoriza-se, por exemplo, os chamados “clubes de morar”, empreendimentos em que a residência e os espaços de socialização são disponibilizados no mesmo endereço. Essa necessidade não é proveniente da realidade pontagrossense, afinal, não há trânsito excessivo e a segurança não chega a patamares tão graves como a justificar a moradia em espaços de acesso controlado. Da mesma forma, identifica-se a predileção por produtos de apelo sustentável ou ambientalmente responsável. É notável que numa cidade repleta de fundos de vale, com profusão de áreas permeáveis e desníveis que proporcionam vistas panorâmicas em quase todos os bairros, foram os empreendimentos privados que trouxeram para o imaginário da classe social hegemônica o apreço pelas áreas vegetadas.

Os valores atribuídos aos espaços, em consonância com a linha teórica discutida nessa pesquisa, dividem-se conforme o grupo social em questão. Toda a caracterização feita acima reflete que os cidadãos das classes mais altas valorizam o *status* de morar ou ser proprietário de imóveis com determinadas características.

Os proprietários fundiários priorizam o valor de troca da terra urbana, levando o poder público a ceder às pressões pela especulação imobiliária para efetivar esse valor de troca e diferenciação socioespacial (em acordo com I Pujol, 1987, e Smith, 1988). O reconhecimento de determinados empreendimentos pelo seu valor de uso, por essa mesma camada social, pressupõe a valorização do *status*: é atribuída importância ao fato de possuir ou vivenciar um produto com determinada característica. Isso ocorre em Ponta Grossa com imóveis considerados “exclusivos”, “diferenciados”, como os loteamentos fechados (sobretudo aqueles com apelo

“verde”), os apartamentos de luxo e os imóveis localizados em bairros considerados nobres.

Para as populações que compõem os aglomerados subnormais, é primordial o valor de uso dos espaços que ocupam ou utilizam. Nos estudos de caso relacionados às fragilidades socioespaciais, mesmo os espaços considerados residuais, ignorados pelo mercado imobiliário formal, têm algum tipo de valor para uma parcela da população. O valor que se atribui a cada espaço público é diferente para cada grupo social, e mesmo para cada cidadão, o que torna bastante complexa a tarefa de compreender as demandas da população relacionadas aos espaços urbanos.

Desde o início desta pesquisa, com a proposição de analisar trechos urbanos de rios e ferrovias pontagrossenses enquanto vetores de diferenciação socioespacial, foram categorizados dois tipos de influência desses elementos geográficos para a produção social do espaço urbano. Foram discutidos casos em que os rios e ferrovias favorecem a degradação e a fragilização dos espaços urbanos, representados, ao longo do livro, pelos estudos de caso envolvendo as ocupações irregulares às margens de rios e ferrovias, nos bairros Nova Rússia, Ronda e Estrela. Como segunda dinâmica identificada, foram abordados os casos em que a presença de rios e ferrovias teve seu potencial aproveitado, tendo como consequência a valorização fundiária e a ressignificação desses espaços, aumentando seu apelo estético e o *status* dos mesmos.

Nessas duas dinâmicas dicotômicas, o espaço público está relacionado aos casos problemáticos e o poder privado, mais presente nas situações em que há aproveitamento de potenciais dos rios e ferrovias. Isso não significa, absolutamente, que a privatização de espaços públicos pressupõe resolução dos problemas sociais relacionados a esses elementos. Pelo contrário: ressignificações e requalificações de margens de rios e ferrovias, como as dos Estudos de Caso 03 e 04 (referentes aos loteamentos

fechados e aos apartamentos de luxo), são frequentemente acompanhadas da expulsão da população de menor renda dos bairros em que são executadas. As ações do poder privado são voltadas apenas para responder aos anseios das classes hegemônicas. Inexiste responsabilidade sobre as consequências coletivas de ações que visam à satisfação individual.

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 (como discutido por Lojkin, 1981; Rodrigues, 2016; Castells, 1983). 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).

Problemas sociais muito graves, que persistem e se avolumam com o passar dos anos, demandam soluções mais urgentes. A maior parte das intervenções públicas é relacionada à mitigação dessas adversidades. O poder público busca atender primeiramente às reivindicações que são reiteradas pela população em situações de fragilidade. Essa priorização acontece quando o poder público tem a intenção genuína de resolver situações recorrentes e críticas, e também quando identifica que uma resposta ágil e efetiva gerará reconhecimento político por parte dos cidadãos.

Colocados todos esses pontos, conclui-se que a forma como a cidade tem sido (re)produzida, através dos conflitos entre diferentes agentes

modeladores do espaço, aponta para o alinhamento entre o Estado e o mercado imobiliário privado, que tem influência desmedida nas dinâmicas urbanas. A reprodução de ações que vão ao encontro dos interesses das classes dominantes, em detrimento das necessidades urgentes das populações com problemas graves, só poderá ser interrompida a partir do momento em que se considere, efetivamente, diversidade de pontos de vista nas tomadas de decisão. O Estado tem poder para que essa dinâmica seja modificada, mas, para isso, é necessário que haja participação efetiva e que o papel de regulador do espaço público e mediador de conflitos seja, de fato, assumido pelo Poder Público.

Foi possível chegar a essas conclusões a partir de análises em que os elementos centrais foram os rios e ferrovias urbanos de Ponta Grossa, como vetores de dinâmicas complexas. Dentre as muitas possibilidades de espacializar as problemáticas relacionadas ao espaço urbano, foi possível identificar sua materialização nas áreas não edificáveis dos rios e ferrovias, comprovando se tratar de uma opção eficiente e enriquecedora para discutir essa temática.

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 pontagrossense está organizada; que tensões e conflitos são prementes; quais os diferentes olhares e relações de pertencimento os grupos sociais estabelecem com a cidade. As particularidades de Ponta Grossa, representadas nessa pesquisa através dos rios e ferrovias, comprovaram que os meandros do poder e a visão de sociedade dos agentes modeladores do espaço têm reflexos na materialização do espaço urbano.

Referências

- ALMEIDA, L. Q. de. **Vulnerabilidades socioambientais de rios urbanos**: bacia hidrográfica do rio Maranguapinho. Região metropolitana de Fortaleza, Ceará. 2010. 278 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2010. Disponível em: <<http://pct.capes.gov.br/teses/2010/33004137004Po/tes.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- ALVAREZ-PALAU, E. J. Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. **Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, 2016. Disponível em: <<http://openaccess.uoc.edu/webapps/02/handle/10609/70679>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- ANGUELOVSKI, I. *et al.* Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: a longitudinal and spatial analysis of Barcelona. **Urban Geography**, v. 39, n. 3, p. 458-491, 2018. Disponível em: <www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13549839.2017.1360266>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- ANGUELOVSKI, I. New directions in urban environmental justice: rebuilding community, addressing trauma, and remaking place. **Journal of Planning Education and Research**, v. 33, n. 2, p. 160-175, 2013. Disponível em: <http://www.academia.edu/3430714/New_Directions_in_Urban_Environmental_Justice_Rebuilding_Community_Addressing_Trauma_and_Remaking_Place>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- AREDE. PG tem o 3º maior crescimento do país em novos edifícios. **aRede** (Portal). 28 abr. 2017. Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <<http://d.arede.info/ponta-grossa/154467/pg-tem-o-3-maior-crescimento-do-pais-em-novos-edificios>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- AREDE. Projeto do Lago de Olarias é apresentado em audiência. **aRede** (Portal). 01 fev. 2018). Ponta Grossa, 2018. Disponível em: <<https://d.arede.info/ponta-grossa/154467/pg-tem-o-3-maior-crescimento-do-pais-em-novos-edificios>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

grossa/200216/projeto-do-lago-de-olarias-e-apresentado-em-audiencia>. Acesso em: 09 jul. 2021.

ARROYO, M. A economia invisível dos pequenos. **Le Monde diplomatique**. 15 ed. Brasil. out, 2008. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/a-economia-invisivel-dos-pequenos/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL: Ponta Grossa, Paraná. 2013. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/consulta/planilha>>. Acesso em: 09 jul. 2021.

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/revistaufmg/downloads/20-2/05-rios-e-cidades-marcio-baptista-adriana-cardoso.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRANDÃO A.; BRANDÃO P. (Coord). **Lugares do comum**: Guia de Avaliação e Interpretação do Espaço Público. 2018. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/328964734_LUGARES_DO_COMUM_Guia_de_AvaliacaoLe_Interpretacao_do_Espaco_Publico>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao_compilado.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 4.771/1965, de 15 de setembro de 1965. **Código Florestal**. Governo Federal, 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L4771.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 5.534/1968, de 14 de novembro de 1968. **Obrigatoriedade de prestação de informações estatísticas**. Governo Federal, 1968. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5534.htm#:~:text=LEI%20n%205.534%2C%20DE%2014%20DE%20NOVEMBRO%20DE%201968.&text=Disp%C3%B5e%20s%C3%B4bre%20a%20obrigatoriedade%20de,estat%C3%ADsticas>.

%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs>. Acesso em: 09 jul. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 6.766/1979, de 19 de dezembro de 1979. **Parcelamento do Solo Urbano**. Governo Federal, 1979. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 9.985/2000, de 18 de julho de 2000. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação**. Governo Federal, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9985.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257/2001, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Ministério das Cidades, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 12.651/2012, de 25 de maio de 2012. **Código Florestal**: Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa. Governo Federal, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. MP nº. 459/2009. **Programa Minha Casa Minha Vida**. Medida Provisória. Ministério das Cidades, 2009. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=659346>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. SAE. **Portal da Secretaria Geral da Presidência da República**. Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos. Disponível em: <http://www.secretariageral.gov.br/estrutura/secretaria_de_assuntos_estrategicos>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CÂMARA, Decreto do Conselho de Ministros nº 2089, de 18 de janeiro de 1963. **Regulamento de Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decmin/1960-1969/decretodoconselhodeminstros-2089-18-janeiro-1963-351966-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CAPEL, H. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografia**, Universidade de Barcelona, v. 8, n 1-2, p. 19-56, 1974. Disponível em: <<http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880/56672>>.

Acesso em: 20 mar. 2021.

CAPEL, H. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. **Vol. III de La morfología de las ciudades**. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar), n. 62, 2013. 461 p.

CAPEL, H. Entrevista: Horacio Capel. **Boletim Campineiro de Geografia**. São Paulo, v. 3, n. 1, 2013. Entrevista. Disponível em: <<http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/109>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CAPEL, H. Ferrocarril, territorio y ciudades. **Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografia e Ciências Sociais**. Universidade de Barcelona, v. 12, n. 717, 15 abr. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CAPEL, H. Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles – **Colección de Historia Ferroviaria**, 2011. 223 p. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/262634861_Capel_H_2011_Los_ferro-carriles_en_la_ciudad_Redetes_tecnicas_y_configuracion_del_espacio_urbano>. Acesso em: 20 mar. 2021.

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.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. [Trad. Arlene Caetano] 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

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: 20 mar. 2021.

CHAMMA, G. V. F. **Os Campos Gerais**: Uma outra história. Santa Maria: Pallotti, 2007.

CONAMA. **Resolução nº 369, de 28 de março de 2006**. Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente-APP. Disponível em: <<https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=104080>>. Acesso em: 09 jul. 2021.

CORRÊA, R. L. **Cultura, política, economia e espaço**. Espaço e cultura. Rio de Janeiro, n. 35, p. 27-39, 2014.

DIÁRIO DOS CAMPOS. MP vai investigar concessão de alvarás. **Portal DCMAIS**. Ponta Grossa, 29 nov. 2014. Disponível em: <<https://www.diariodoscampos.com.br/noticia/mp-vai-investigar-concessao-de-alvaras-em-ponta-grossa>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

DOWNS, P.W.; GREGORY, K.J. **River channel management**: Towards sustainable catchment hydrosystems. Arnold, London, 2014, 395 p. Disponível em: <<https://eprints.soton.ac.uk/15598/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

F24. **Veja como andam as propostas do prefeito de Ponta Grossa**. Portal F24. 10 abr. 2013. Ponta Grossa. Disponível em: <<http://www.f24.com.br/editorial/parana/2013/04/10/19999-veja-como-andam-as-propostas-do-prefeito-de-ponta-grossa>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

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**. 2005, p. 1-2005. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/artigos.html>. Acesso em: 20 mar. 2021.

GOMES, E. M. **Evolução urbana de Ponta Grossa-PR**: uma análise entre as décadas de 1960 e 2000. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programas de Pós-Graduação em Geografia. Santa Catarina, 2009. Disponível em:

<<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/93171>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

GOMES, M. A. S. **Os parques e a produção do espaço urbano**. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2013.

GÓMEZ, E. D. *et al.* **Tipologías de vivienda y consumo de agua en la región metropolitana de Barcelona**. Universitat Autònoma de Barcelona, 2009.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1980.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. *et al.* **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

HARVEY, D.; SOBRAL, A. U. **A. Condição pós-moderna**. 17. ed. [Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves]. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

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: 20 mar. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Sinopse por setores: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

IPLAN. **IPLAN** (Portal). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa 2019. Disponível em: <<http://iplan.pontagrossa.pr.gov.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

IPLAN. **Parque Central**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa 2015. Disponível em: <<http://iplan.pontagrossa.pr.gov.br/projetos/parque-central>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

JUSBRASIL. **Plano Setorial de Desenvolvimento Industrial - PLADEI**. PMPG, 1980. Portal Jusbrasil. 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: 20 mar. 2021.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. [Trad. Rubens Eduardo Frias]. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **Revolução Urbana**. [Trad. de Sergio Martins]. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 178 p.

I PUJOL, D. S. Naturaleza, espacio y sociedad: notas acerca de Uneven Development, de Neil Smith. **Documents d'anàlisi geogràfica**, n. 11, p. 137-144, 1987. Disponível em: <<https://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/download/41411/52244>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 71-91, 1999.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

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: 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) Universidade Estadual de Ponta Grossa – Geociências, 2015. Disponível em: <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

MADALOZZO, N.; SOUZA, E. B. C. Hidrografia urbana: desigualdade socioespacial em áreas irregulares em Ponta Grossa, Paraná/Brasil. **Revista do NUPEM**, v. 10, p. 34-51, 2018.

- MADALOZZO, N.; VILAR, E. Decolonialidade. *In*: Gislene Pereira e Fabiana Wütrich. (Org.). **Sete princípios para um próximo urbanismo**. Curitiba: Setor de Tecnologia da UFPR, 2018, v. 1, p. 29-40. Disponível em: <<http://www.tecnologia.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/06/FINAL-PARA-PUBLICA%C3%87%C3%83O-7-principios-para-um-proximo-urbanismo-v27-01-18.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- MARICATO, E. **Brasil, Cidades**: alternativas para a crise urbana. v. 2, Petrópolis: Vozes, 2001. 204 p.
- MAZER, H. **Setores Censitários e o Censo em Ponta Grossa** [mai. 2017]. Entrevistadora: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2017.
- MELLO, S. S. de. **Na beira do rio tem uma cidade**: urbanidade e valorização dos corpos d'água. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/1608>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- MONASTIRSKY, L. B. **Cidade e ferrovia**: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa (PR). Florianópolis, 1997. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UFSC/CFH/PPGGeo, 1997. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/111954?show=full>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- MONASTIRSKY, L.B. **Ferrovia**: patrimônio cultural, estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Florianópolis, 2006. Tese (Doutorado em Geografia) - UFSC/CFH/ PPGGeo, 2006.
- MRV. O enigma de Ponta Grossa. **Revista Exame**, 26 abr. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/mrv-o-enigma-de-ponta-grossa/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- NASCIMENTO, E.; MATIAS, L. F. Expansão urbana e desigualdade sócio espacial: uma análise da cidade de Ponta Grossa (PR). **Raega (UFPR)**. O Espaço Geográfico em Análise, v. 23, 2011. p. 65-97.

OLIVEIRA, A. C. R. de *et al.* **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: 20 mar. 2021.

OLIVEIRA, A. C. R.; SAHR, C. L. L. Induções nas transformações do uso e ocupação do solo urbano em Ponta Grossa-PR. **Terr@ Plural**, v. 6, n. 1, p. 109-124, 2012.

OSB – OBSERVATÓRIO SOCIAL CAMPOS GERAIS – Sobre nós. Disponível em: <<http://osbrasil.org.br/parana-campos-gerais/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PENNING-ROWSELL, E. C. Rius i ciutats: amenaces i potencialitats. In: **Documents D'Anàlisi Geogràfica**. Barcelona. n. 31, 1997.

PEREIRA, D. M. M. **A próxima estação:** trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia. Fortaleza. 2004. Dissertação (Mestrado em História Social). Fortaleza. 2004. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp018998.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PIEMONTE. **Condomínio PG**. (Portal). Disponível em: <<http://piemonte.com.br>>. Acesso em: 22 fev. 2019.

PLHIS. **Plano Local de Habitação de Interesse Social**. PROLAR: Ponta Grossa, 2011. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/diario-oficial/2011-05-19.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPG. **Concorrência nº 012/2018:** Alienação de bem imóvel do Lote 1/U-C (oriundo do desdobro do lote1/U), da quadra nº 5, localizado na Vila Capote, bairro de Olarias, registrado sob a Inscrição Imobiliária nº 08.6.52.90.1175.000. Ponta Grossa, 2018. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/41317>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPG. **Prefeitura firma parceria com Observatório Social para ampliar transparência**. Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 13 out. 2015:

Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/29838>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGa. Abertura da Licitação para Contratação de Consultoria de Revisão do Plano Diretor. **Diário Oficial PMPG**, Edição nº 1.684, de 16 de dezembro de 2015. PMPG, 2015. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/diario-oficial/2015-12-16-ed1684.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGb. **Decreto nº 10.994, de 01 de fevereiro de 2016**. Diretrizes para apresentação dos planos de gerenciamento de resíduos sólidos. Identifica os geradores e dá outras providências. Ponta Grossa, 2016. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/decreto/2016/1100/10994/decreto-n-10994-2016-institui-as-diretrizes-para-apresentacao-dos-planos-de-gerenciamento-de-residuos-solidos-classifica-os-residuos-solidos-identifica-os-geradores-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGc. Abertura da Licitação para Projeto Executivo do Parque Central. **Diário Oficial PMPG**, Edição nº 1526, ano VII, 2015. Ponta Grossa, 2015. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/diario-oficial/2015-05-08-ed1526.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGd. Rescisão de Contrato com a empresa Ambiens Sociedade Corporativa. **Diário Oficial PMPG**, Edição nº 2.034, de 19 de abril de 2017. Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/diario-oficial/2017-04-19-ed2034_o.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGe. **Dilma, Beto e Marcelo entregam 1.438 casas**. Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 16 jul. 2013. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/15077>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGf. **Geoprocessamento Corporativo**. PMPG. Disponível em: <<http://geoweb.pontagrossa.pr.gov.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGg. **IPLAN. Projeto de Lei do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo.** Ponta Grossa, 2006. Disponível em: <http://iplan.pontagrossa.pr.gov.br/downloads/planodiretor/4.3_lei_zoneamento_pmpg.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGh. **Lago de Olarias será o maior ponto turístico de PG.** Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 08 abr. 2015. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/23770>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGi. **Lei nº 10.105 de 29 de dezembro de 2009.** Altera a tabela de índices urbanísticos da Lei nº 6.329, de 16 de dezembro de 2009. Ponta Grossa, 2009. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2009/1011/10105/lei-ordinaria-n-10105-2009-altera-a-tabela-ii-indices-urbanisticos-da-lei-n-6329-de-16-12-1999?q=10105%2F2009>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGj. **Lei nº 10.559 de 13 de maio de 2011.** Aprova o plano local de habitação de interesse social no município de Ponta Grossa – PLHIS – PG. Ponta Grossa, 2011. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2011/1056/10559/lei-ordinaria-n-10559-2011-aprova-o-plano-local-de-habitacao-de-interesse-social-do-municipio-de-ponta-grossa-plhis-pg>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGk. **Lei nº 6.326, de 15 de dezembro de 1999, consolidada em 03 de novembro de 2010.** Consolida e atualiza a legislação que fixa as normas para aprovação de arruamentos, loteamentos e desmembramentos de terrenos no município de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1999. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/1999/632/6326/lei-ordinaria-n-6326-1999-consolida-e-atualiza-a-legislacao-que-fixa-as-normas-para-a-aprovacao-de-arruamentos-loteamentos-e-desmembramentos-de-terrenos-no-municipio-de-ponta-grossa>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGl. **Lei nº 6.180/1999, consolidada em 16 de março de 2017.** Cria o IPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/ponta-grossa/lei>>

ordinaria/1999/618/6180/lei-ordinaria-n-6180-1999-cria-o-instituto-de-pesquisa-e-planejamento-urbano-de-ponta-grossa-iplan>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGm. **Lei nº 4.832, de 09 de dezembro de 1992.** Criação das Unidades de Conservação. Ponta Grossa, 1992. 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: 20 mar. 2021.

PMPGn. **Lei nº 6.327/1999, consolidada em 17 de fevereiro de 2018.** Dispõe sobre o Código de Obras de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1999. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/codigo-de-obras-ponta-grossa-pr>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGo. **Lei nº 12.447/2016, consolidada em 21 de dezembro de 2017.** Estudo de Impacto de Vizinhança. Ponta Grossa, 2016. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2016/1245/12447/lei-ordinaria-n-12447-2016-dispoe-sobre-o-estudo-de-impacto-de-vizinhanc-eiv-e-sobre-o-relatorio-de-impacto-de-vizinhanc-rivi-conforme-especifica>>. Acesso em: 09 jul. 2021.

PMPGp. **Lei nº 10.408, de 03 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: 20 mar. 2021.

PMPGq. **Lei nº 12.223/2015.** Institui o Conselho Municipal da Cidade de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 2015. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2015/1223/12223/lei-ordinaria-n-12223-2015-institui-o-conselho-municipal-da-cidade?q=estatuto%20da%20cidade>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGr. **Lei nº 6.329, de 16 de dezembro de 1999, consolidada em 15 de outubro de 2018.** Lei de zoneamento. Ponta Grossa, 1999. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-ponta-grossa-pr>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGs. **Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa de 1967** (Súmula, v. 1 e 2) Ponta Grossa, 1967.

PMPGt. **Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa de 1992.** Ponta Grossa, 1992.

PMPGu. **Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa de 2006.** Ponta Grossa, 2006. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-ponta-grossa-pr>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGv. **Prefeitura firma parceria com Observatório Social para ampliar transparência.** Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 13 out. 2015. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/29838>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGw. **Prefeitura inicia obras do projeto do Lago de Olarias.** Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 05 jun. 2014. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/18038>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGx. **Prefeitura leiloa imóvel de 14 mil m² para pagamento de dívida previdenciária.** Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (Portal). 29 out. 2018. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/41518>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PMPGy. **Pregão nº 320/2014, emissão em 18 de julho de 2014.** Pregão para contratação de Atualização do Sistema de Gestão Corporativa. Ponta Grossa. 2014. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/licitacoes/pregao2014320.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

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

PROLAR-PMPG. **Portal da Companhia de Habitação de Ponta Grossa**. PMPG, 2017.
Disponível em: <<http://prolarpmpg.com.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, A. M. Políticas Públicas no Espaço. In: **Revista Cidades**. v. 13, n. 22, 2016.

RODRIGUES, Paulo Sergio. Grande maioria das promessas de Rangel não foram cumpridas. **Política em destaque**. 26 mai. 2014. Ponta Grossa. Disponível em: <<http://politicaemdestaque.com.br/2014/05/grande-maioria-das-promessas-de-rangel-nao-foram-cumpridas/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SEEC/CPC. **Processo nº 040/90**. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa – PR. Ponta Grossa. Paraná. 1990.

SCHEFFER, S. M. **A construção do espaço local por políticas nacionais de habitação**: O programa Minha Casa Minha Vida em Ponta Grossa – PR. Curitiba, 2017. Tese (Doutorado em Gestão Urbana) – PUC-PR, 2017. Disponível em: <<https://arquivum.grupomarista.org.br/pergamumweb/vinculos//00005f/00005fec.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2021.

SILVA JUNIOR, R. F. da. A circulação como um dos fundamentos do espaço: elementos para a busca de um conceito. **Geografia e Pesquisa**, v. 1, n. 1, 2007.

- 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-E-MORADORES-EM-TERRENOS-IRREGULARES-DE-PONTA-GROSSA_gerverson.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- SILVEIRA, M. L. Crises e paradoxos da cidade contemporânea: os circuitos da economia urbana. In: X SIMPURB, Florianópolis, 2007. **Anais do X SIMPURB**, Florianópolis, 2007.
- SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- SOUZA, M. L. de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- SOUZA, M. L. de. Urbanização e desenvolvimento. Rediscutindo 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/revistacidades/article/view/573/604>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- UAMPG. **Portal Comunitário**: Ponta Grossa, 2010. Disponível em: <<https://portalcomunitario.sites.uepg.br/index.php/uampg/1057-uampg-completa-22-anos-de-historia-em-ponta-grossa>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- UEPG. Prefeito cumpre menos de 30% das metas de campanha. **Periódico UEPG**. 23 jun. 2016. Ponta Grossa. 2016. Disponível em: <<https://periodico.sites.uepg.br/index.php/cidade-cidadania/112-gestao-municipal/258-prefeito-cumpe-menos-de-30-das-metas-de-campanha>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

VASCONCELOS, P. de A. A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? *In*: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2014, p.75-96.

VINUALES, G. **Olhares sobre o patrimônio industrial**. CEDODAL, Buenos Aires, 2007, pp.7-14. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.091/182>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

VILLAÇA, Flávio. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

Apêndice A

Registro de Entrevistas e Consultas Informais

Relação de Entrevistas e Consultas Informais

Nº	Data		Categoria da qual o representante faz parte
1	21/09/2018		Investidor – apartamento próximo ao Parque Ambiental
2	23/09/2018		Proprietário de Construtora de Residências alto padrão
3	04/10/2018		Investidor – apartamentos residenciais de luxo
4	16/10/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios residenciais de luxo
5	17/10/2018		Investidor – apartamentos residenciais de luxo
6	18/10/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios residenciais de luxo
7	23/10/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios residenciais de luxo
8	05/11/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios Comerciais
9	13/12/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios padrão médio
10	13/12/2018		Proprietário de Construtora de Edifícios residenciais de luxo
11	16/12/2018		Proprietário de Imobiliária
12	08/01/2019		Proprietário de Imobiliária
13	11/12/2018		Gestor de Loteamento Fechado
14	12/12/2018		Gestor de Loteamento Fechado
15	18/09/2018		Gestor Público – Secretaria de Planejamento PMPG
16	19/09/2018		Gestor Público – IPLAN
17	09/01/2019		Gestor Público – Secretaria de Planejamento PMPG
18	21/01/2019		Gestor Público – IPLAN
19	01/02/2019		Gestor Público – PMPG
20	17/12/2018		Gestor Público – IBGE
21	21/09/2018		Gestor Público – PROLAR
22	20/09/2018		Gestor Público – Paraná Cidade
23	14/12/2018		Gestor Público – Secretaria de Planejamento PMPG
24	17/09/2018		Vereador da Câmara Municipal de Ponta Grossa
25	10/12/2018		Vereador da Câmara Municipal de Ponta Grossa
26	21/09/2018		Membro de Conselho Municipal

27	12/12/2018		Membro de Conselho Municipal
28	14/12/2018		Membro de Conselho Municipal
29	19/09/2018		Membro de Conselho Municipal
30	09/01/2019		Membro de Conselho Municipal
31	21/01/2019		Membro de Conselho Municipal
32	20/11/2018		Membro – Associação de Classe
33	06/12/2018		Membro – Associação de Classe
34	12/12/2018		Membro – Associação de Classe
35	10/02/2019		Membro – Associação de Classe
36	04/09/2018		Membro – Associação de Moradores
37	08/01/2019		Gestor – Organização não governamental
38	09/01/2019		Gestor – Organização não governamental
39	09/06/2018		Morador – ocupação irregular Campo do Fubá
40	24/07/2018		Morador – ocupação irregular Campo do Fubá
41	10/12/2018		Morador – ocupação irregular Campo do Fubá
42	30/01/2019		Morador – ocupação irregular Campo do Fubá
43	12/02/2019		Morador – ocupação irregular Campo do Fubá
44	10/07/2018		Morador – ocupação irregular Estrela x Ronda
45	22/07/2018		Morador – ocupação irregular Estrela x Ronda
46	02/12/2018		Morador – ocupação irregular Estrela x Ronda
47	26/01/2018		Morador – ocupação irregular Estrela x Ronda
48	17/02/2018		Morador – ocupação irregular Estrela x Ronda
49	23/06/2018		Transeunte – espaços próximos aos loteamentos fechados
50	07/01/2019		Transeunte – espaços próximos aos loteamentos fechados
51	18/01/2019		Transeunte – espaços próximos aos loteamentos fechados
52	30/06/2018		Transeunte – espaços próximos aos edifícios Avenida dos Vereadores
53	12/01/2019		Transeunte – espaços próximos aos edifícios Avenida dos Vereadores
54	15/02/2019		Transeunte – espaços próximos aos edifícios Avenida dos Vereadores
55	15/09/2018		Morador de Loteamento Fechado do bairro Estrela
56	18/09/2018		Morador de Edifício próximo à Avenida dos Vereadores
57	02/12/2018		Morador de Edifício próximo à Avenida dos Vereadores
58	28/01/2019		Morador de Loteamento Fechado do bairro Estrela

Apêndice B

Aglomerados Subnormais Categorizados

Ocupações Irregulares do Município de Ponta Grossa

1 – Cristo Rei		34B – Parque D. Pedro II	APP
2 – Santa Edvirges		35 – Santa Paula	APP
3 – Vila Real	LINHA FÉRREA	36 – Jardim Santa Paula / Ianssen / Verona	APP
4 – Vila Real	APP	37A – Santana do Sabará	APP
5 – Borato	APP	37B – Santana do Sabará	APP
6A – Portal do Norte	APP	37C – Santana do Sabará	
6B – Portal do Norte	APP	38A – Santa Paula	APP
7 – Parque do Café		38B – Santa Paula	APP
8 – Jardim Vitória	APP	38C – Santa Paula	APP
9 – Santa Luzia	LINHA FÉRREA	39 – Dom Bosco	APP
10 – Vila Congonhas	APP	40 – San Marino	
11A – Bonsucesso	APP	41 – Jardim Araguaia	
11B – Bonsucesso II	APP	42 – Belo Horizonte I	APP
12 – Bela Vista	APP	43 – Vila Raquel	
13 – Bonsucesso II	APP	44 – Jardim Maracanã	APP
14 – Estrela do Norte	APP	45 – Jardim Maracanã	APP
15A – Los Angeles		46 – Vila Lina	APP
15B – Los Angeles	APP	47A – Santo Antônio	APP
15C – Los Angeles		47B – Santo Antônio	APP
16 – Monte Carlo	APP	48 – Vila Hilgemberg	APP
17A – Esplanada		49 – Vila Cristina	APP
17B – Esplanada		50 – Vila Clock	
17C – Esplanada		51 – Moisés Lerner	APP
18 – Leila Maria	APP	52 – Auto Estrada	APP
19 – Parque Nossa Senhora das Graças	APP	53 – Peixoto	
20 – Estrela da Colina		54 – Vila Esperança	APP
21 – Estrela Atlânta		55 – Ronda	APP
22A – Santa Mônica	APP	56 – Marina da Ronda	APP
22B – Santa Mônica		57 – Vila Nova II	
22C – Santa Mônica		58 – Vila Nova I	APP

23 – Tânia Mara / Santa Lúcia	APP	59 – Ronda	APP
24A – Vila Margarida	APP	60 – Boa Vista / Oficinas	APP
24B – Vila Margarida	APP	61 – Vila Ferroviário	LINHA FÉRREA
25 – São Luiz	LINHA FÉRREA	62 – Jardim Lagoa	APP
26 – Jardim Palmeiras	APP	63 – Vila Mocelin	APP
27 – Catarina Miro	APP	64 – Vila Mocelin	
28 – Vila Senador Flávio Carvalho Guimarães	APP	65 – Ouro Verde	APP
29 – Madureira / Senador Flávio Carvalho Guimarães	LINHA FÉRREA / APP	66 – Conjunto Santa Marta	APP
30 – Estrela Augusta	LINHA FÉRREA / APP	67 – Conjunto Santa Maria / Colinas Verdes	
31 – Conjunto Jardim Nossa Senhora das Graças		68 – Santa Luzia	
32 – Boa Vista	LINHA FÉRREA / APP	69 – San Marino	APP
33 – Boa Vista	LINHA FÉRREA	70 – Jardim Araucária	
34A – Parque Dom Pedro II	APP	71 – Avenida Presidente Keneddy Id. Horto municipal	APP
72 – Colônia Dona Luiza		100 – Vila Vicentina	
73 – Vila Rica		101 – Vila Bertha	APP
74 – Cara-Cará / Alvorada		102 – Bortolo Borsato (Borsatinho)	
75 – Cará-Cará		103 – Bortolo Borsato	
76 – Alfredo Ribas Sobrinho		104 – Cachoeira	APP
77A – Santa Bárbara	APP	105 – Cinto Verde	
77B – Santa Bárbara	APP	106 – Jardim Pontagrossense	APP
77C – Santa Bárbara	APP	107 – Jardim Progresso	
78 – Vila Maier		108 – Vila São Francisco	
79 – Oficinas Taques		109 – Vila São Francisco	
80 – Vila Cipa (1ª parte)		110A – Jardim Paraíso	APP
81 – Vila Cipa (2ª parte)	APP	110B – Jardim Paraíso	
82 – Vila Pina	APP	111 – Vila Rubini I	LINHA FÉRREA
83 – Jardim Itália	APP	112 – Vila Dayse	LINHA FÉRREA
84 – Estrela do Lago	APP	113 – Vila Francelina / Dayse	APP
85 – Vila Guairá		114 – Vila Francelina	
86 – Vila Belém	APP	115 – Matadouro Municipal	APP
87 – Vila Pinheiro II	APP	116 – Rio Verde	
88 – Jardim Esperança		117 – Jardim Conceição	
89A – Jardim Barreto		118 – Dal Col	APP
89B – Jardim Barreto	APP	119 A – 31 de março	
89C – Jardim Barreto		119 B – 31 de março	
90 – Parque dos Franceses		120 – Vila Marina	

91 – Jardim Central	APP	121 – Marina	
92 – Jardim Brasília		122 – Jardim Tropeiros II	APP
93A – Olarias	APP	123 – Marina do Prado	
93B – Olarias	APP	124 – Ana Rita	APP
94 – 26 de Outubro / Olarias	APP	125A – Vilela	APP
95A – Coronel Cláudio	APP	125B – Vilela	APP
95B – Coronel Cláudio		126 – Vila Mariana	APP
95C – Coronel Cláudio		127 – Jardim Conceição	APP
95D – Coronel Cláudio	APP	128 – Vila Nadal	
95E – Coronel Cláudio	APP	129 – Jardim Conceição / Giana	
96 – Vila Rio Branco	APP	130 – Jardim Carvalho II	
97A – Vila Clóris		131 – Monteiro Lobato	
97B – Vila Clóris	APP	132 – Vila Baronesa	APP
98 – Vila Princesa	APP	133 – Vila Liane	APP
99 – Juvêncio Correia		134 – Centro	APP

(PLHIS, 2011. Organização da Autora).



A Editora Fi é especializada na editoração, publicação e divulgação de produção e pesquisa científica/acadêmica das ciências humanas, distribuída exclusivamente sob acesso aberto, com parceria das mais diversas instituições de ensino superior no Brasil e exterior, assim como monografias, dissertações, teses, tal como coletâneas de grupos de pesquisa e anais de eventos.

Conheça nosso catálogo e siga as nossas páginas nas principais redes sociais para acompanhar novos lançamentos e eventos.



www.editorafi.org
contato@editorafi.org