



PBPC
ISSN 2674-9432



Qualis A3
CAPES 2021-2024



DOI - Crossref

Latindex

Indexado no
Google Acadêmico

ESTUDO SOBRE O DESENVOLVIMENTO URBANO E A HABITAÇÃO SOCIAL DA CIDADE DE PONTA GROSSA – PARANÁ

Adriana Fiori Moura, Isonel Sandino Meneguzzo, Maria Vitória Pedroso, Cleyton Crovador.



<https://doi.org/10.36557/2674-9432.2026v5n4p440-460>

Artigo recebido em 6 de Abril e publicado em 6 de Junho de 2026

ESTUDO DE CASO

RESUMO

O município de Ponta Grossa teve seu desenvolvimento altamente influenciado por sua posição geográfica privilegiada, fazendo parte de um importante entroncamento rododiferroviário. Com a chegada da ferrovia na cidade, houve um avanço no desenvolvimento econômico da mesma. Porém, assim que as ferrovias foram desativadas, e sua respectiva área e faixas de domínio foram liberadas, se deu início a uma especulação do mercado imobiliário, que aproveitou essas novas áreas livres para implantar edifícios e condomínios fechados de alto padrão. Além da presença da ferrovia, outro fator que marcou o desenvolvimento da cidade foi a expansão obedecendo os principais espigões, levando a população que tem menor poder aquisitivo, a princípio, a morar distante do centro. Esses aspectos marcaram a cidade com os fenômenos de verticalização da região central e próxima ao centro e a horizontalização da periferia, resultantes de uma intensa especulação imobiliária. Assim, a presente pesquisa busca apresentar como se deu o desenvolvimento urbano do município de Ponta Grossa, Paraná, considerando também os aspectos históricos e legais relacionados ao planejamento urbano. Para tanto, foram realizadas pesquisas bibliográficas e documentais referentes ao histórico da cidade e seus regulamentos que fundamentaram o seu desenvolvimento, que mostram como o planejamento e desenvolvimento socioespacial da cidade sofrem a influência de uma pequena parcela da sociedade, levando à desigualdade socioespacial e agravando a exclusão social.

Palavras-chave: Ponta Grossa. Desenvolvimento urbano. Uso e ocupação do solo. Verticalização. Horizontalização.



ABSTRACT

The city of Ponta Grossa had its development highly influenced by its privileged geographical position, being part of an important road-rail junction. With the arrival of the railroad in the city, there was an advance in its economic development. However, as soon as the railroads were deactivated, and their respective area and domain strips were released, speculation in the real estate market began, which took advantage of these new free areas to implant high-end buildings and gated communities. In addition to the presence of the railroad, another factor that marked the development of the city was the expansion obeying the main spikes, leading the population with lower purchasing power, at first, to live far from the center. These aspects marked the city with the phenomena of verticalization of the central region and close to the center and the horizontalization of the periphery, resulting from an intense real estate speculation. Thus, this research seeks to present the urban development of the municipality of Ponta Grossa, Paraná, also considering the historical and legal aspects related to urban planning. To this end, bibliographic and documentary research was carried out regarding the history of the city and its regulations that underpinned its development, which show how the city's socio-spatial planning and development are influenced by a small portion of society, leading to socio-spatial inequality and aggravating social exclusion.

Keywords: Ponta Grossa. Urban development. Land use and occupation. Verticalization. Horizontalization.

Instituição afiliada – Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Autor correspondente: *Adriana Fiori Moura.*

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento urbano consiste no processo de transformação de uma região, incluindo o conjunto de atividades que contribuem para a melhoria dessa área. Por sua vez, o planejamento urbano compreende o conjunto de estratégias e ações destinadas a ordenar o uso do espaço urbano, melhorando assim, a qualidade de vida da população. (DUARTE, 2012; PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS, 2015; CIDADES, 2016).

No entanto, na grande maioria das cidades brasileiras, o crescimento não ocorreu de maneira planejada e ordenada, acarretando grandes diferenças nos níveis de desenvolvimento das diversas áreas das cidades, conseqüentemente, levando a desigualdade social e ambiental. (SANTOS, 2008).

Diante desse contexto, o presente artigo busca levantar como ocorreu o desenvolvimento urbano do município de Ponta Grossa, Paraná, considerando também aspectos históricos, legais e habitacionais relacionados ao planejamento urbano.

A metodologia empregada para o desenvolvimento deste trabalho consiste em pesquisa bibliográfica e documental, a partir de análise de dissertações, artigos e revistas referentes à história da cidade e aos aspectos legais a respeito do planejamento e desenvolvimento urbano de Ponta Grossa.

Sendo assim, o artigo ficou estruturado da seguinte forma: inicialmente, faz-se uma revisão sobre os conceitos de desenvolvimento e planejamento urbano. Em seguida, são abordados os aspectos legais relacionados ao tema, tanto no âmbito federal quanto municipal e, por fim, é exposto como se deu o desenvolvimento urbano na cidade.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 DESENVOLVIMENTO URBANO

O desenvolvimento urbano pode ser definido como o processo de transformação de uma região, neste caso, uma área urbana, ou como o conjunto de atividades que contribuem para a melhoria dessa região. O objetivo do desenvolvimento urbano é melhorar os diversos aspectos da cidade, incluindo o potencial econômico, social, ambiental e cultural. (CIDADES, 2016).

Para promover o desenvolvimento urbano, é necessário adotar políticas públicas abrangentes baseadas em uma variedade de conhecimentos multidisciplinares. Além disso, a participação da sociedade civil por meio de ações colaborativas e parcerias é essencial para enfrentar os desafios complexos do desenvolvimento urbano. Nos dias atuais, a promoção da sustentabilidade e da inclusão social e coesão tornaram-se objetivos fundamentais nas estratégias de desenvolvimento urbano. (CIDADES, 2016).



Atualmente, cerca de 85% da população brasileira habita as regiões urbanas dos municípios, ao passo que, há seis décadas essa porcentagem era de 44%, passando de 70,2 milhões para 209,3 milhões de habitantes. É possível observar que o aumento no número de habitantes não foi acompanhado do crescimento dos serviços prestados e de toda a infraestrutura ofertada à população. (WRI BRASIL, 2019).

Vale destacar ainda que o rápido processo de urbanização do Brasil está relacionado ao processo de industrialização que ocorreu no país, culminando em um desenvolvimento desigual e não inclusivo, levando a diferentes cenários sociais dentro das próprias cidades (BRUNO, 2020).

Nesse contexto, o desenvolvimento urbano surge como necessidade básica para garantir o bem-estar da população e a redução da desigualdade social, por meio de prestação de serviços como fornecimento de água tratada, coleta de esgoto e de água pluvial, iluminação pública, pavimentação de ruas, coleta e tratamento de lixo, arborização, áreas de lazer, proteção ambiental, entre outros (BRUNO, 2020).

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 57% da população vive em municípios com mais de 100 mil habitantes (6% do total de municípios), 31% vivem em municípios com mais de 500 mil habitantes (1% do total de municípios), 85% vivem em municípios com até 20 mil habitantes (31% do total de municípios) e 27% da população vive em municípios entre 20 mil e 100 mil habitantes (25% do total de municípios brasileiros) (IBGE, 2023).

Ressalta-se ainda que a população urbana é proporcionalmente maior em municípios mais populosos, ao passo que, municípios menores tendem a ter a população mais concentrada na área rural (IBGE, 2023).

Por tanto, conhecer o perfil populacional dos municípios é importante para que tomadas de decisão a respeito do desenvolvimento urbano possam ser tomadas da melhor maneira possível (BRUNO, 2020).

2.2 PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano pode ser definido como o conjunto de estratégias e ações destinadas a ordenar o uso do espaço urbano, promovendo o desenvolvimento sustentável de uma cidade ou região. O objetivo é buscar soluções para os problemas urbanos, como o crescimento desordenado, a falta de infraestrutura adequada, a degradação ambiental e social, entre outros, levando em consideração os recursos disponíveis para tal, de forma a buscar cidades mais justas, democráticas e sustentáveis. (DUARTE, 2012; PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS, 2015).

O planejamento urbano é a formulação de políticas, estratégias e ações destinadas a orientar o uso do solo e o desenvolvimento das atividades urbanas em conformidade com os objetivos de desenvolvimento sustentável, levando em consideração aspectos da sociologia, economia, geografia, engenharia, direito e da administração, bem como a participação da sociedade civil no processo de planejamento e gestão da cidade. (DUARTE, 2012; PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS



PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS, 2015).

No Brasil, o planejamento urbano se deu no início do século XX, com a influência do modelo europeu de cidade-jardim, como por exemplo, o Plano Agache para o Rio de Janeiro, elaborado pelo arquiteto francês Donald Alfred Agache em 1927, que propunha a reorganização do centro da cidade com a criação de grandes avenidas e a construção de edifícios monumentais. Ele levou em consideração questões típicas da discussão sobre a cidade moderna industrial, como o planejamento dos transportes públicos, o abastecimento de água, a reserva de áreas verdes e a habitação. O Plano de Avenidas para São Paulo, elaborado em 1930 pelo engenheiro civil Francisco Prestes Maia propunha a criação de avenidas largas e arborizadas para ligar os principais bairros da cidade. (TREVISAN, 2003).

Em seguida, outros planos urbanísticos surgiram, como o Plano Piloto de Brasília, elaborado em 1957 por Lúcio Costa, o qual propunha uma cidade planejada e moderna, com uma estrutura urbana que privilegiava a circulação de veículos e a funcionalidade das áreas residenciais, comerciais e de lazer. (TREVISAN, 2003).

Em relação ao processo de urbanização no Brasil, o mesmo teve início no final do século XIX e início do século XX, impulsionado pelo desenvolvimento econômico e pela chegada de imigrantes europeus. A industrialização e a modernização do país, que ocorreram principalmente a partir da década de 1930, acentuaram ainda mais esse processo. (GOBBI, 2015).

Nos anos 1950 e 1960, com a construção de Brasília e a implantação do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, houve um grande impulso no processo de urbanização do país. As cidades cresceram rapidamente e de forma desordenada, com a especulação imobiliária e a ocupação de áreas de risco e proteção ambiental. (GOBBI, 2015).

Já na década de 1970, o processo de urbanização foi acompanhado pela crescente concentração de renda e pela polarização econômica e social entre as regiões metropolitanas e o interior do país. A falta de políticas públicas efetivas de planejamento urbano, habitação e saneamento básico agravou a situação, gerando favelização, precarização das moradias e exclusão social, principalmente nas regiões em que a população acreditava ter melhores condições de emprego, buscando assim melhorar a qualidade de vida. (SANTOS, 2008).

Uma das principais consequências desse processo foi a formação de grandes metrópoles, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que se tornaram centros de atração de população e de atividades econômicas. No entanto, essa urbanização acelerada foi acompanhada de graves problemas sociais, como a exclusão e segregação urbana, aumento da violência e da criminalidade, precarização das condições de trabalho e de moradia, entre outros. (SANTOS, 2008).

A Constituição Federal (CF) de 1988 estabeleceu o princípio constitucional da participação social como base para a elaboração de políticas públicas e deu destaque ao Plano Diretor (PD) como instrumento fundamental para a gestão urbana brasileira. (CALEGARI; PRIETO; MENEZES, 2017).

A partir da década de 1990, com a redemocratização do país e a promulgação do Estatuto da Cidade (EC) em 2001, houve um maior empenho em relação ao



planejamento urbano e ao desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras. A tendência na urbanização do Brasil tem sido a busca por políticas mais democráticas e participativas, envolvendo a sociedade civil e os diversos setores da administração pública. (CECIERJ, 2018).

2.3 ASPECTOS LEGAIS

O planejamento e desenvolvimento urbano envolvem uma série de aspectos legais que devem ser considerados para garantir a sua efetividade e legalidade. Os artigos 182 e 183 da CF, determinam que as políticas de desenvolvimento urbano serão executadas pelo poder público do município, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo governo federal e, que a função social da propriedade urbana, em conjunto com a função social da cidade são os pontos essenciais para o desenvolvimento urbano.

A partir de então, o plano diretor passou a ser considerado o "instrumento básico da política de desenvolvimento urbano" (BRASIL, 1988, art. 182, §1º), determinando que a propriedade urbana só cumpriria sua função social quando estivesse em conformidade com as "exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no PD" (art. 182, §2º). (OLIVEIRA; SAHR, 2012).

No entanto, as diretrizes para a política urbana presentes na Constituição exigiam uma regulamentação mais detalhada, o que só ocorreu treze anos depois com a promulgação da lei conhecida como Estatuto das Cidades. (OLIVEIRA; SAHR, 2012).

O EC foi criado levando em conta a função social das cidades e das propriedades, com a devida participação de todos nos assuntos relacionados ao desenvolvimento sustentável das mesmas, trazendo diversas diretrizes que visam a gestão democrática, planejamento do desenvolvimento dos municípios, ordenação e controle dos solos, entre outros, com o objetivo de orientar o desenvolvimento da população e das propriedades. (BRASIL, 2001).

Por sua vez, o PD, previsto no EC, é uma lei municipal que define o planejamento urbano e os parâmetros de uso e ocupação do solo, orientando o desenvolvimento e crescimento da cidade. Ele deve ser elaborado com a participação e fiscalização de diversos representantes da sociedade e aprovado pela Câmara Municipal. De acordo com o EC, o PD deve ser revisto ou alterado a cada 10 anos, a depender do contexto municipal, e sempre deve contar com a participação da população. (FONTES, 2020).

O PD também define o conceito de função social que a cidade possui, regulamentando as propriedades e os instrumentos para edificação, parcelamento e utilização compulsória de imóveis não utilizados, subutilizados e não edificados (FONTES, 2020).

2.4 O DESENVOLVIMENTO URBANO EM PONTA GROSSA

O município de Ponta Grossa está localizado na região dos Campos Gerais, a aproximadamente 117 km de distância da capital do estado, Curitiba. Sua área territorial



é de 2.054,732 km² e, de acordo com o censo de 2022, sua população é de 358.367 habitantes, sendo o quarto mais populoso do estado. (IBGE, 2023).

Quanto às atividades econômicas desenvolvidas na região, destaca-se pela agropecuária, no entanto, há forte participação de setores como comércio, indústria e construção civil. Sobre o processo de urbanização do município, se caracteriza como altamente urbanizada, com taxa de 97,79%. (SENE et al, 2020).

Se tratando da história da cidade, tem-se que os primeiros registros da região onde hoje se encontra o município, contou com a presença de povos indígenas e de viajantes castelhanos que se dirigiam ao Paraguai. No início do século XVI, jesuítas passaram pela área, e em seguida, deu-se início a povoação da região, já que a mesma possuía fartura em água e pasto. (CHAMMA apud MADALOZZO, 2022).

A primeira ocupação aconteceu em 1704, quando Pedro Taques de Almeida solicitou à Portugal uma sesmaria na região. Seu filho e cunhados tomaram posse das terras, trazendo animais e funcionários para a criação de gado. As sesmarias formadas foram as do Rio Verde, Itaiacoca, Pitanguí, Carambeí e São João. (PMPG, 2022).

Ponta Grossa teve seu desenvolvimento diretamente relacionado à localização geográfica privilegiada. O início da formação do município remete-se ao período do Caminho do Viamão (Caminho das Tropas), importante ligação entre o estado de São Paulo ao extremo sul do país, durante o século XVIII. (GONÇALVES e INTO apud SENE, 2020).

Durante a viagem, os tropeiros paravam para descansar e pousar em ranchos e pousos. Esses pousos originaram povoados, como por exemplo, Ponta Grossa, até então bairro do município de Castro. Nesse sentido, o Caminho das Tropas também incentivou o desenvolvimento de diversas vilas ao longo do seu percurso. (PMPG, 2022).

Incentivados pelo crescimento do bairro, os moradores passaram a reivindicar a criação de uma Freguesia, condição que traria mais autonomia à região. Então, Ponta Grossa foi provida à Freguesia em 15 de setembro de 1823, à Vila, em 1855 e à cidade, em 1862, atraindo cada vez mais pessoas. (PMPG, 2022).

Aliado ao fato de Ponta Grossa estar inserida no Caminho das Tropas estava a principal atividade econômica desenvolvida na região ser a pecuária. Desse modo, o município possuía baixo índice de população rural, comparado aos demais municípios do estado que possuíam a agricultura como principal atividade no campo. Ressalta-se que foram os pecuaristas que impulsionaram a promoção de Ponta Grossa a município. (PAULA, 2001 apud SENE, 2020).

Quanto ao desenvolvimento da cidade, este foi impulsionado pela economia local, que era baseada na erva-mate, madeira e gado. Também contava com a presença de migrantes e imigrantes como ucranianos, poloneses, russos, italianos, sírios, libaneses, entre outros. Aliada à economia, a construção de estradas de ferro que cortavam a cidade também impulsionou o desenvolvimento da área urbana municipal. (MADALOZZO, 2015; SENE, 2020; PMPG, 2022).

Até a metade do século XIX, Ponta Grossa se caracterizava como um vilarejo, com cerca de 4 mil habitantes. Então, a partir da década de 1870, deu-se início ao desenvolvimento de estratégias que tinham como objetivo igualar o Brasil à Europa, em relação à economia, cotidiano, instituições etc. (MADALOZZO, 2015; SENE, 2020).



No século 19, a expansão das ferrovias marcou o desenvolvimento econômico da região. Em 1853, a Província do Paraná foi emancipada da Província de São Paulo, inspirando assim a construção da Ferrovia do Paraná. Em 1856 foi autorizada a contratação de uma ferrovia, com o objetivo de escoar as produções do estado para o litoral. (WANDERLEY, 2021).

Em 1º de maio de 1875 foi publicado o decreto que autorizava a construção da ferrovia que ligaria Paranaguá a Curitiba. O início das obras ocorreu com a presença do Imperador Dom Pedro II, que lançou a pedra fundamental da construção em Paranaguá, no dia 05 de junho de 1880. Em 4 de fevereiro de 1885 aconteceu a inauguração da Estrada de Ferro Curitiba-Paraná. (WANDERLEY, 2021).

Então, em 1894 a Estrada de Ferro foi ampliada até Ponta Grossa, ligando São Paulo, Rio Grande do Sul, Paranaguá e, por meio de Paranaguá, a Europa influenciando o desenvolvimento econômico do município, impulsionando o processo de migração interna da região sul do estado. (SENE, 2020, SILVA, 2022).

Assim, a partir da década de 1890, Ponta Grossa se tornou um entroncamento comercial e ferroviário em destaque na região sul do país, atraindo a população para a região urbana e ampliando o desenvolvimento do município. (SENE et al, 2020).

Inaugurada em 1900, a Estação Ponta Grossa, localizada no centro da cidade, funcionou como terminal de passageiros e de carga. As linhas que transportavam passageiros foram as primeiras a serem desativadas, e, em 1980, a passagem de carga pelo centro foi transferida para um bairro na periferia. Desse modo, diversas áreas de ferrovias inativas estavam presentes na malha urbana. Aliado a desativação das ferrovias, alguns trechos adjacentes às linhas passaram a sofrer valorização imobiliária. (MADALOZZO, 2022).

O espaço urbano próximo às linhas férreas também sofreu alteração, pois diversos pontos comerciais, como por exemplo, depósitos, armazéns, restaurantes, bares, lojas de varejo, pensões e bares foram construídos, com o objetivo de atender aos usuários da malha ferroviária. Essa alteração trouxe indústrias que substituíram as importações, como por exemplo, fábricas de banha, carne de porco enlatada, de tecido, de móveis e cinco cervejarias. (SENE, 2020; SILVA, 2022).

Na virada do século XX, Ponta Grossa era o município mais urbanizado da região, tendo a população se concentrado na região central, ao redor do largo da Igreja Matriz. O município se expandiu de forma que foi integrando os núcleos coloniais próximos, dando origem aos bairros de Olarias, Ronda, Dona Luíza e Uvaranas. (SENE, 2020; SILVA, 2022).

A distribuição socioespacial da cidade também sofreu influência dos aspectos geográficos da região, como sua topografia e rede hidrográfica. A cidade se assenta sobre as bacias hidrográficas dos rios Tibagi e Ribeira, e conta com cerca de 170 km de arroios dentro do perímetro urbano. Quanto ao relevo da cidade, a diferença entre o ponto mais elevado e o mais baixo chega a 230 metros, o que faz com que o terreno urbano apresente inúmeros declives e fundos de vale. (ROGALSKI, 2011 e MEDEIROS e MELO, 2001 apud SENE, 2020; SAHR, 2000).

Os jesuítas, e posteriormente os tropeiros, utilizavam os espigões dos terrenos como rotas de circulação, desviando dos terrenos com grandes declividades, pouco



viáveis para a construção de vias e edificações. Assim, tanto o sistema viário quanto o ferroviário do município se desenvolveram próximos aos espigões de terreno. Essa situação se reflete até os dias de hoje, onde os bairros se conectam com o centro, desviando dos arroios e fundos de vale. (MADALOZZO, 2022).

A hidrografia e o relevo dos terrenos do município também influenciaram o traçado da malha urbana, incluindo os formatos e tamanhos de lotes, influenciando os padrões de uso e ocupação do solo em cada região da cidade. As primeiras ocupações urbanas aconteceram na região central, onde se encontra o ponto mais alto do município (900 a 980 metros de altitude), daí partiram diversos eixos radiais de circulação e que seguiram pelos espigões de relevo, sendo os principais as Avenidas Carlos Cavalcanti, Bonifácio Vilela, Ernesto Vilela e Visconde de Mauá. (SAHR, 2000; MADALOZZO, 2022).

Destaca-se que, desde a década de 1920 a expansão da região urbanizada da cidade aconteceu de modo radial, onde a população com maior renda se instalou na região central, que continha infraestrutura e prestação de serviços essenciais, enquanto a população com menor poder aquisitivo se instalou nos bairros periféricos, que não possuía infraestrutura adequada para atendê-los. (SAHR, 2000).

Com o desenvolvimento da cidade e aumento da população, foi ocorrendo o fenômeno da expansão horizontal dos bairros, verticalização das regiões consideradas nobres, e formação de focos de favelas, na maioria das vezes às margens de fundos de vale, ocupadas por população de baixa renda. (SAHR, 2000; MADALOZZO, 2022).

Até a década de 1950, a população se concentrava no centro da cidade, sem pontos de adensamento populacional nas regiões periféricas do município. A partir da década de 1960, as margens dos rios urbanos passaram a ser ocupadas pela população, de maneira desordenada. O problema da ocupação dessas regiões é que elas não possuíam infraestrutura adequada, como saneamento básico, pavimentação, transporte, entre outros, além de proporcionarem riscos ambientais a quem ali ocupa. (LÖWER SAHR, 2001 apud MADALOZZO, 2022).

Entre as décadas de 1960 a 1970, o processo de favelização em Ponta Grossa se intensificou, principalmente ocasionado pela chegada das indústrias, que atraíam mão de obra, e pelo empobrecimento da população, devido ao contexto econômico da época. Assim, os primeiros planos urbanísticos e projetos passaram a ser desenvolvidos pelo poder público, levando em consideração as desigualdades socioespaciais da cidade. (LÖWER SAHR, 2001 apud MADALOZZO, 2022).

Em 1966 foi criada a Companhia de Habitação Popular de Ponta Grossa (COHAB-PG), produzindo 1.203 moradias, até quebrar em 1969 e ser absorvida pela Companhia de Habitação do Paraná (COHAPAR) - empresa estadual que constrói em todos os municípios do estado. Esta, por sua vez, realizou o primeiro empreendimento na cidade apenas após 10 anos, em 1979 - o conjunto Santa Paula. A COHAPAR, em conjunto com empresas do ramo da construção ainda atuam na elaboração de conjuntos habitacionais populares na cidade. (LAROCCA JUNIOR, 2020).

O primeiro PD de Ponta Grossa foi desenvolvido em 1967, após a redemocratização do país (Lei 1993/1967 - revogada), sendo o Departamento de Assistência Técnica dos Municípios (hoje, órgão estatal Paraná Cidade) responsável pela



contratação. Esse plano tinha como objetivo preparar a cidade para assumir o papel de polo agroindustrial, aproveitando sua posição geográfica estratégica na convergência de corredores de exportação de produtos como café e soja. (MADALOZZO, 2022; OLIVEIRA; SAHR, 2012).

Neste plano constava que a cidade era extensa, porém, pouco povoada, elevando assim os custos das obras de infraestrutura, inviabilizando a sua execução, como nos casos de pavimentação, iluminação pública e saneamento básico. Neste plano, a linha férrea também foi citada, como causadora de problemas sociais, como o desrespeito às faixas marginais de proteção e bloqueios de circulação e edificação. (MADALOZZO, 2022).

No final da década de 1960, com a criação do Núcleo Habitacional 31 de março, no bairro Neves, a concentração de moradores na região central de Ponta Grossa acompanhou, pela primeira vez, a concentração de moradores na região periférica. O núcleo, assim como as demais Companhias de Habitação, criadas pelo país na mesma época, foram viabilizados durante a Ditadura Militar, e destinados à população que recebia entre 1 e 3 salários-mínimos. Foram construídos seguindo uma lógica empresarial, ignorando a preocupação em equipá-los com os elementos de infraestrutura que a população necessitava. (FERREIRA, 2005 apud MADALOZZO, 2022).

Entre os anos de 1977 e 1986, a Prolar produziu sete conjuntos habitacionais, ao passo que, a COHAPAR produziu apenas três. Durante este mesmo período, cooperativas habitacionais conduzidas pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP) produziram três conjuntos habitacionais localizados na região periférica da cidade: Conjuntos Raul Pinheiro Machado, Acácia e Antares, marcando assim, o início da habitação social vertical, com prédios de quatro pavimentos. (LAROCCA JUNIOR, 2020).

Em 1989, o município recriou a companhia de habitação, com o mesmo nome, mas sua sigla passou a ser PROLAR, cujo objetivo era diminuir o déficit habitacional local, atendendo famílias de baixa renda, destinando-as para moradias localizadas em conjuntos habitacionais ou loteamentos urbanizados. No entanto, o poder público não proporcionou à época, equipamentos sociais e infraestrutura adequada nas proximidades desses novos conjuntos e moradias. (LAROCCA JUNIOR, 2020; MADALOZZO, 2022).

As ocupações territoriais da cidade se caracterizaram pelas divisões induzidas pelos corpos d'água, fundos de vale adjacentes e pelos trechos da ferrovia e suas faixas de domínio. Esta última se tornou atrativa para o mercado imobiliário pois se localizavam em áreas planas e extensas. A combinação entre os espigões ocupados e fundos de vale formou os diversos bairros do município. Assim, a maior parte do sistema viário de Ponta Grossa foi elaborado na forma de quadrículas, onde as vias paralelas e perpendiculares se interceptam. (MADALOZZO, 2022).

Esse modelo de vias fez com que várias ruas fossem sem saída ou descontraçadas, de forma a diminuir a viabilidade de implantação de infraestrutura de saneamento básico e pavimentação, por exemplo. As diversas descontinuidades nas vias ocorrem, na grande maioria, em fundos de vale, com presença de corpos hídricos e em regiões que apresentam grande inclinação. (MADALOZZO, 2022).



Em Ponta Grossa, existe uma alta incidência de ocupações irregulares às margens dos fundos de vale e das linhas férreas desativadas. Essas ocupações ocorrem tanto em pontos centrais da cidade, quanto em regiões mais afastadas. No entanto, a partir da década de 1980, enquanto a população de classe mais elevada passava a ocupar os bairros periféricos, exclusivamente residenciais, a classe mais baixa passou a ocupar as margens dos corpos d'água de modo mais intenso. (MADALOZZO, 2022).

Entre os anos de 1989 e 1993, aproximadamente 5 mil unidades habitacionais foram entregues à população. Porém, na década de 1990, as principais ações realizadas pelo poder público de Ponta Grossa foram destinadas ao desenvolvimento comercial e industrial da cidade, sem priorizar as ações de cunho social. (MADALOZZO, 2022).

Ainda na década de 1990, em Ponta Grossa, se deu início ao fenômeno da autoss segregação das classes média e alta. A classe média se direcionou para locais distantes do centro, mas próximos às principais vias, enquanto a classe alta se direcionou para loteamentos fechados, também distantes do centro e pouco ocupados. (MADALOZZO, 2022).

No Brasil, a partir da década de 1990, o uso do transporte rodoviário passou a ser incentivado, aumentando os investimentos nesse tipo de modal, ao passo que, os investimentos em transporte ferroviário passaram a ser desestimulados, reduzindo o número de carga e passageiros transportados. (MADALOZZO, 2022).

Entre os anos de 1997 e 2006, a COHAPAR e a PROLAR, sem a participação das cooperativas, passaram a elaborar os conjuntos habitacionais horizontais e periféricos. No entanto, não havia o devido suporte federal e o município não contava com dotações orçamentárias suficientes, causando a precarização do programa habitacional social, o que fez com que a PROLAR passasse a oferecer apenas lotes em ruas cascalhadas, com infraestrutura precária. (LAROCCA JUNIOR, 2020).

Após a obrigatoriedade estipulada pela CF, o escritório de consultoria de Forte Netto, situado em Curitiba, elaborou o segundo PD do município, em 1992 (Lei nº 4856/1992 - revogada). Esse documento visava a expansão da cidade para receber comércio e serviços mais complexos, incentivando o surgimento de novos polos comerciais e de serviços, nos bairros Nova Rússia, Uvaranas e Oficinas, pois essas regiões eram consideradas como núcleos comerciais existentes ou propostos, ocupando assim, regiões com baixa densidade demográfica. (OLIVEIRA; SAHR, 2012; SENE, 2020).

Assim, os principais bairros da cidade puderam ser caracterizados. A região central, com atividades comerciais e de serviço, Bairro Nova Rússia, com atividades similares à região central, Bairro Ronda, com atividades relacionadas à gestão pública, Bairro Uvaranas e Jardim Carvalho, com atividades relacionadas ao ensino superior, Bairro Sabará, com atividades voltadas ao comércio de peças de caminhões e o Bairro Cará-Cará, contendo as principais instalações industriais de Ponta Grossa. (DITZEL; SAHR, 2001).

Em 1999, foi sancionada a lei nº 6.329, que dispunha sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo urbano de Ponta Grossa. Essa lei foi criada sob a vigência do segundo PD elaborado para a cidade, e anterior ao EC. Ressalta-se que a referida lei passou por mais de uma centena de emendas, que permitiram intensas transformações, principalmente nos bairros mais valorizados do município. (SENE, 2020).



Também em 1999, após a identificação da necessidade da criação de um órgão responsável pela pesquisa e planejamento urbano do município, foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa, IPLAN (Lei 6180/1999). (IPLAN, 2022).

Em 2006, houve a primeira atualização do PD do município após a publicação do EC (Lei nº 8663/2006 - revogada). Este plano foi o primeiro considerado participativo, e tinha como foco tratar sobre a função social da cidade, propriedade urbana, meio ambiente, mitigação da especulação imobiliária e gestão democrática e participativa. (OLIVEIRA, 2012).

Ainda em 2006, no estado do Paraná, foi promulgada a Lei Estadual 15.229/2006, que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano no estado e estabelece diretrizes para a elaboração do PD dos municípios paranaenses, dentre elas a obrigação de que todo o município do estado deve apresentar seu PD como condição de financiamento estadual. (SENE et al., 2020).

Então, no final de 2009 foi aprovada a Lei nº 10.105, que alterava os índices da tabela de coeficientes urbanísticos presente no PD de 2006. Uma das principais mudanças que constam nesta lei é a permissão da altura máxima em edificações no centro de Ponta Grossa, nos terrenos localizados na Zona Central. A alteração desencadeou diversos casos de demolição de edificações históricas, unificação de terrenos e propostas de construção de edificações com até 50 pavimentos. (MADALOZZO, 2022).

O inconveniente dessas alterações é que elas não condizem com a realidade do município, pois a infraestrutura viária e de saneamento básico existentes nas regiões visadas para a construção desses edifícios não suportam este tipo de empreendimento, pois muitos deles são implantados em bairros horizontalizados, exigindo uma infraestrutura mais complexa e inexistente. Além de que, a adequação da infraestrutura é realizada pelo poder público, e beneficia uma pequena parcela da população. (MADALOZZO, 2018 apud PERIÓDICO, 2018).

A partir de 2010, normas referentes aos loteamentos fechados sofreram alterações que passaram a permitir a unificação de glebas, transformando-as em loteamentos de alto padrão. Consequências dessas modificações legais podem ser observadas, por exemplo, em grandes extensões de muros, ausência de lotes de uso misto ou comercial e a interrupção na malha viária, propiciando a segregação dos moradores desses loteamentos. (MADALOZZO, 2022).

A elaboração do segundo PD participativo teve seu início em 2016, no entanto, o contrato com a empresa vencedora da licitação, e que realizaria a revisão do mesmo, foi rescindido. Então, em 2018 uma nova licitação foi realizada para dar continuidade à revisão do plano. Essa revisão contou com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, do Plano de Ação e Investimentos e de leis que tratam sobre a função social da cidade, zoneamento, ocupação do solo, meio ambiente, áreas de preservação natural, saneamento básico, energia, equipamentos públicos, mobilidade urbana, infraestrutura e clima. A segunda revisão do plano resultou na Lei nº 14.305, que está em vigor desde 22 de julho de 2022. (PACHECO et al., 2020).

Ainda em 2022, foi sancionada a Lei nº 14.468, que dispõe sobre o parcelamento e ocupação do solo do município. No mesmo ano, por meio da lei



municipal 341/21, foi aprovada a extinção da PROLAR, deixando de ser um órgão independente e passando a integrar o departamento da Secretaria Municipal da Família e Desenvolvimento Social. Para a assistente social Sandra Scheffer, que trabalhou no órgão durante 21 anos, apesar de apresentar falhas, a extinção da PROLAR só faz a situação da habitação social da cidade se degradar, sendo necessária a elaboração de políticas públicas destinadas a auxiliar a questão da habitação na cidade. (CZERSKI JUNIOR e KOBILARZ, 2022).

Também em 2022, durante o processo de revisão do PD, foi diagnosticado o espalhamento urbano da cidade de Ponta Grossa, oriundo da construção de conjuntos habitacionais pelo poder público, nas regiões periféricas do município. Essa ação acarreta grandes vazios urbanos, distanciando as regiões residenciais das regiões de consumo e emprego, e aumentando os gastos de implantação da infraestrutura urbana que deve atender a população que reside na periferia. (SENE, 2020).

Como mencionado, as diversas alterações na lei de zoneamento e uso e ocupação do solo reestruturou o espaço urbano de Ponta Grossa, intensificando a verticalização e encaminhando a população de menor renda para a parte mais periférica da cidade. (SENE, 2020).

Dentre as 11 cidades de porte médio do Paraná, Ponta Grossa possui o maior sistema viário, ao passo que possui a menor densidade demográfica. Nos últimos anos, a cidade foi a que mais implementou loteamentos afastados da região central, o que dificulta a mobilidade da população que reside em regiões afastadas e precisa atravessar a cidade para acessar os serviços disponíveis. (JOEL LAROCCA, 2018 apud PERIÓDICO UEPG, 2018).

De acordo com Larocca, a verticalização de edifícios é um processo comum em cidades de porte médio, como por exemplo em Santos, São Paulo, que possui perímetro urbano reduzido, ou em Juiz de Fora, Minas Gerais, que concentra um grande polo educacional. No entanto, em Ponta Grossa, a maioria dos edifícios com muitos pavimentos tem como público-alvo quem recebe mais de 20 mil reais por mês, o que representa 4% dos habitantes da cidade. (CROVADOR, 2022; PERIÓDICO UEPG, 2018).

Em Ponta Grossa, mais de uma década se passou sem a realização de nenhum projeto de habitação popular, ao passo que a fila de espera por uma moradia na PROLAR ultrapassa a marca de 23 mil famílias. Diante da precariedade na oferta de habitação social para a população, em dezembro de 2021, mais de uma centena de moradores ocuparam terrenos na Vila Parque das Andorinhas, até então propriedade da PROLAR. (ROSA, 2022; CANDIDO, 2022).

No entanto, a infraestrutura da ocupação é precária, carecendo de diversas melhorias. Então, em 2022 os professores da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) Edson Armando Silva e Joel Larocca Junior, em parceria com a Frente Nacional de Luta Campo e Cidade (FNL), elaboraram um projeto de desenvolvimento comunitário que busca proporcionar melhorias físicas, culturais e sociais para a comunidade da ocupação, com previsão de ser realizado ao longo dos dez próximos anos. (DOLGAN, 2023).

O tópico do projeto mais aguardado pelos moradores da ocupação é a autoconstrução de 385 casas, realizada pelos próprios moradores. As casas serão



executadas com materiais sustentáveis e resíduos de construção civil, atendendo a necessidade de cada família cadastrada, que deverá responder um questionário, cujo objetivo é auxiliar o planejamento do projeto. A ocupação ainda deverá contar com equipamentos comunitários, como escola e posto de saúde. (DOLGAN, 2023).

Os custos com a execução das casas e demais infraestruturas da ocupação serão arcados a partir da criação de um fundo. Incluindo ainda que o projeto deve devolver o valor da terra nua à Prefeitura de Ponta Grossa. O pagamento realizado pelos ocupantes deve acontecer de maneira parcelada, como acontece nos Programas de Habitação Municipal. (DOLGAN, 2023).

De acordo com o Diagnóstico para Ponta Grossa em 2043, contido no Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável, elaborado pela Urban Systems, entre os anos de 2010 e 2022, houve um acréscimo de 46.756 habitantes no município, e para o ano de 2050 a projeção é de que Ponta Grossa tenha 541.884 habitantes, ou seja, um acréscimo de 183.517 habitantes. Em relação a quantidade de domicílios na cidade, em 2010 era de 94.907, 134.295 em 2023 e para 2050, de acordo com a projeção mediana, o número de domicílios será igual a 215.901. (URBAN SYSTEMS, 2023).

Ainda de acordo com o mesmo plano, a renda média do trabalhador, em 2010 era de R\$2.450 em 2023, R\$2.779 e para 2050, a projeção é de que seja de R\$3.841. Quanto ao Produto Interno Bruto (PIB) per capita do município, em 2010 era de R\$2.982, em 2023 é de R\$3.525 e para 2050 espera-se que seja de R\$5.339. (URBAN SYSTEMS, 2023).

3 CONCLUSÃO

O desenvolvimento de Ponta Grossa foi fortemente influenciado pela sua posição geográfica privilegiada. Além de estar próxima à capital do estado, Curitiba, a cidade também servia e ainda serve como uma conexão entre São Paulo e o extremo sul do país, além de ligar as regiões leste e oeste do estado.

Sua formação histórica foi marcada pelo tropeirismo, pela influência da elite fundiária, pela implantação de ferrovias, pelo processo de industrialização e pela consequente onda migratória que o município experimentou. Todos esses fatores desempenharam um papel essencial na configuração da cidade.

O desenvolvimento urbano do município conta com três aspectos importantes: horizontalização, verticalização e favelização. As primeiras ocupações ocorreram na região central, que contava com infraestrutura e serviços essenciais para a população. No entanto, as famílias mais abastadas foram as que ocuparam essa região, enquanto a população de menor poder aquisitivo se instalou nas áreas mais afastadas da cidade.

Com a chegada da industrialização e o aumento da população em busca de uma melhor qualidade de vida, tanto as regiões periféricas quanto as centrais passaram a ser procuradas para moradia. Porém, devido ao alto valor dos terrenos nas áreas centrais, parte dos moradores se alojou de forma irregular nas margens dos arroios e fundos de vale próximos ao centro.

Outro fator que influenciou a ocupação do solo urbano em Ponta Grossa foi a desativação das linhas férreas que atravessavam a região central da cidade. Com a



desativação das linhas, todo esse espaço plano ficou livre, incentivando a especulação imobiliária na região.

A expansão urbana de Ponta Grossa tem sido marcada pela ampliação do perímetro urbano, implantação de loteamentos e incorporação de áreas, mas nem sempre isso tem assegurado o acesso igualitário pela população.

Apesar do aumento no número de habitações construídas nos últimos anos, a demanda por novos lares persiste devido ao inevitável aumento da população, o que eleva a necessidade de novas residências. Além disso, é importante fornecer moradias adequadas para famílias que vivem em condições precárias, como coabitações familiares ou ocupações irregulares, o que reforça a necessidade de uma maior atenção à qualidade e localização desses novos empreendimentos.

Ressalta-se que o mercado imobiliário também desempenhou um papel nas diversas alterações na lei de uso e ocupação do solo. Essas mudanças permitiram a construção de edifícios de vários pavimentos, a maioria de alto padrão, em locais nem sempre com infraestrutura adequada para recebê-los.

Todavia, autorizar a construção de edifícios altos em bairros já consolidados demanda a ampliação da infraestrutura pública, custeada pelo poder público. Enquanto isso, condomínios destinados à população de menor poder aquisitivo são direcionados, pelo próprio poder público, para regiões cada vez mais afastadas do centro, fazendo com que essa população precise percorrer longos trajetos para resolver suas necessidades básicas.

A partir dos aspectos legais e históricos de Ponta Grossa, pode-se observar que os interesses de uma parcela menor da sociedade exercem forte influência nas decisões relacionadas ao planejamento e desenvolvimento socioespacial da cidade. Muitas vezes, os interesses econômicos de poucos se sobrepõem aos interesses sociais e coletivos.

Deve-se reforçar que no planejamento de um município, incluindo seus aspectos legais, deve ser levado em consideração a realidade de sua população, buscando alternativas para aprimorar o desenvolvimento da região em todos os aspectos, seja econômico, social e ambiental, de maneira igualitária para todos os cidadãos do município. A Constituição Federal, em seus artigos 182 e 183, e o Estatuto da Cidade abordam o dever do poder público e seus diversos agentes em garantir a função social da cidade, administrando seus recursos de forma a não prejudicar o interesse coletivo em favor de uma pequena fração da sociedade.

4 REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF: Presidente da República, 2021. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em 14 de maio de 2022.



BRUNO, Ana Paula. **Desenvolvimento Urbano – o contexto de formulação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-urbano/SEINFRA_TCU_Desenvolvimento_Urbano_APB_final_para_publicacao_site_MDR.pdf. Acesso em 18 de julho de 2022.

CALEGARI, Diego; PRIETO, Immaculada; MENEZES, Murilo. **Politize!**: planejamento urbano no brasil: um breve histórico. Planejamento urbano no Brasil: um breve histórico. 2017. Disponível em: <https://www.politize.com.br/planejamento-urbano-brasil/>. Acesso em: 16 mar. 2023.

CANDIDO, David. **Periódico UEPG**: NUNTIARE: ocupação ericson john duarte no parque das andorinhas completa três meses. 2022. Disponível em: <https://periodico.sites.uepg.br/index.php/todas-as-noticias/2597-nuntiare-ocupacao-ericson-john-duarte-no-parque-das-andorinha-completa-tres-meses>. Acesso em: 16 maio 2023.

CECIERG. **Planejamento Urbano**: o fenômeno urbano e as origens do planejamento urbano. 2018. Disponível em: https://extensao.cecierj.edu.br/material_didatico/geo10/html/01_04.html. Acesso em: 16 mar. 2023.

CIDADES, Fórum das. **Desenvolvimento Urbano**. 2016. Disponível em: <https://www.forumdascidades.pt/content/desenvolvimento-urbano#:~:text=Tal%20como%20o%20desenvolvimento%20territorial,para%20o%20desenvolvimento%20dessa%20%C3%A1rea..> Acesso em: 22 mar. 2023.

CROVADOR, Cleyton Cristiano. **Análise de Planos Municipais de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos Urbanos em Municípios de Pequeno e Médio Porte do Paraná**. 2022. 134 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-Graduação em Engenharia Sanitária e Ambiental, Área de Concentração em Saneamento Ambiental e Recursos Hídricos, Universidade Estadual do Centro-Oeste, Irati, 2022.

CZERSKI JUNIOR, Leonardo e KOBILARZ, Maria Eduarda. **Elos UEPG**: Extinção da PROLAR evidencia falta de políticas habitacionais em Ponta Grossa. 2022. Disponível em: <https://elos.sites.uepg.br/destaques/extincao-da-prolar-evidencia-falta-de-politicas-habitacionais-em-ponta-grossa/#>. Acesso em: 13 maio 2023.

DITZEL, Carência de Holleben Mello; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os campos gerais. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2001. 518 p.

DOLGAN, Alex. **Periódico UEPG**: Ocupação Ericson John Duarte inicia projeto de



desenvolvimento comunitário. 2023. Disponível em:
<https://periodico.sites.uepg.br/index.php/todas-as-noticias/3186-ocupacao-ericson-john-duarte-inicia-projeto-de-desenvolvimento-comunitario>. Acesso em: 16 maio 2023.

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. Curitiba: Intersaberes, 2012. 202 p.

FÁBIO 2020. **Desenvolvimento Urbano: Planejamento é Fundamental**. Disponível em:
<https://fabiobarros.com/pmd/desenvolvimento-urbano/>. Acesso em 17 de julho de 2022.

FELIPE et al. **A importância do planejamento urbano para o desenvolvimento sustentável: uma revisão de literatura**. Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento. Curitiba, v. 9, n. 2, p. 171-191, mai./ago, 2020.

FONTES, Mariana Levy Piza. **Direito e Política Urbana: A Implementação do Plano Diretor de São Paulo (2002-2014)**. Tese de Doutorado. Faculdade de Direito. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2020.

FÓRUM DAS CIDADES. **Desenvolvimento urbano**. Disponível em:
<https://www.forumdascidades.pt/content/desenvolvimento-urbano>. Acesso em 17 de julho de 2022.

GOBBI, Leonardo Delfim. **Urbanização brasileira**. 2015. Disponível em:
<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/urbanizacao/urbanizacao-brasileira.html>. Acesso em: 16 mar. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022**. In: IBGE. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em 11 de julho de 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ponta Grossa: História**. In: IBGE. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ponta-grossa/historico>. Acesso em 09 de abril de 2023.

IPLAN. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa**. Disponível em <https://iplan.pontagrossa.pr.gov.br/iplan/>. Acesso em 23 de julho de 2022.

IPLAN. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa**: Apêndice 1



Levantamentos E Diagnóstico - Plano Diretor Participativo Município De Ponta Grossa. Plano Diretor Participativo Município De Ponta Grossa. 2018. Disponível em: https://iplan.pontagrossa.pr.gov.br/downloads/planodiretor/Y_apendice_1.1_aspectos_regionais.pdf. Acesso em: 02 abr. 2023.

JUSBRASIL. **Artigo 182 da Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10657746/artigo-182-da-constituicao-federal-de-1988>. Acesso em 23 de julho de 2022.

JUSBRASIL. **Artigo 183 da Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/2721464/artigo-183-da-constituicao-federal-de-1988>. Acesso em 23 de julho de 2022. Acesso em 18 de junho de 2022.

LARocca JUNIOR, Joel. **O Papel dos Programas Habitacionais Públicos na Expansão das Periferias em Cidades Médias. Custos Financeiros e Sociais das Práticas Recentes em Ponta Grossa (PR)**. 2020. 198 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

SAHR, Cicilian Luiza Löwen. DIMENSÕES DE ANÁLISE DA VERTICALIZAÇÃO: exemplos da cidade média de Ponta Grossa/PR. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 5, n. 1, p. 9-36, 2000.

MADALOZZO, Nisiane. **Rio e Ferrovia: A Produção Social Do Espaço Urbano Em Ponta Grossa - PR**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2022. 356 p.

MADALOZZO, Nisiane. **MEMÓRIA SOCIAL E CIDADE CONTEMPORÂNEA: O Velho Centro Ferroviário De Ponta Grossa – PR**. 2015. 224 f. Dissertação (Mestrado) - Mestrado Gestão do Território, Programa de Pós - Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2015.

MUNICIPAIS, Leis. **LEI Nº 14.305, DE 22/07/2022**: Dispõe sobre a Revisão do Plano Diretor do Município de Ponta Grossa. 2022. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-ponta-grossa-pr>. Acesso em: 09 abr. 2023.

MUNICIPAIS, Leis. **LEI Nº 14.468, De 01/12/2022**: Dispõe sobre o parcelamento e ocupação do solo do Município. 2022. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/ponta-grossa/lei-ordinaria/2022/1447/14468/lei-ordinaria-n-14468-2022-dispoe-sobre-o-parcelamento-e-ocupacao-do-solo-do-municipio>. Acesso em: 28 jul. 2023.



OLIVEIRA, Ana Carolina Rodrigues; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. Induções nas transformações do uso e ocupação do solo urbano em Ponta Grossa - PR. **Terra Plural**, [S.L.], v. 6, n. 1, p. 109-124, 20 jun. 2012. Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG).

OLIVEIRA, Ana Carolina Rodrigues. **A perspectiva mercadofila do planejamento urbano: um estudo sobre a promoção da especulação imobiliária pelo poder público municipal**. 2012. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Mestrado em Gestão do Território, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.

PACHECO, Juliana Thaisa Rodrigues *et al.* Demandas da sociedade civil nos espaços de participação do Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Grossa - PR. **Temporalidades**: Revista de História, Minas Gerais, v. 12, n. 32, p. 636-663, abr. 2020.

PERIÓDICO UEPG: Redação de Mídia Integrada. *In*: **Falta de planejamento desperdiça potencial urbano de Ponta Grossa**. [S. l.], 15 jun. 2018. Disponível em: <https://periodico.sites.uepg.br/index.php/cidade-cidadania/182-planejamento-urbano/975-falta-de-planejamento-desperdica-potencial-urbano-de-ponta-grossa>. Acesso em: 14 abr. 2023.

PMPG. Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. **Câmara Municipal**: História da Cidade. 2022. Disponível em: <https://www.pontagrossa.pr.leg.br/institucional/historia#:~:text=O%20povoamento&text=Por%C3%A9m%2C%20a%20primeira%20not%C3%ADcia%20de,fundaram%20currais%20para%20criar%20gado..> Acesso em: 16 abr. 2023.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (Quênia) (org.). **DIRETRIZES INTERNACIONAIS PARA PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL**. Nairóbi: ONU-Habitat, 2015. 40 p.

ROSA, Igor. **Portal aRede**: Elizabeth quebra o silêncio e diz: 'sou contra as invasões'. 2022. Disponível em: <https://arede.info/ponta-grossa/410863/elizabeth-quebra-o-silencio-e-diz-sou-contra-as-invasoes?d=1>. Acesso em: 14 maio 2023.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 176 p.



SENE, Thais Sanson. **A REGULAMENTAÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO PARA FINS RESIDENCIAIS NA CIDADE DE PONTA GROSSA/PR NO PERÍODO DE 1988 A 2018**. 2020. 256 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais Aplicadas, Cidadania e Políticas Públicas, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2020.

SENE, Thais Sanson et al. Política urbana da cidade de Ponta Grossa/ PR: a ordenação do solo urbano e a sua relação com os recursos hídricos. **Serviço Social em Revista**, Londrina, v. 23, n. 1, p. 160-177, set. 2020. Universidade Estadual de Londrina.

SILVA, Edson Armando. **D'Ponta News**: PG 199 anos: historiador explica a formação de Ponta Grossa do ponto de vista político, cultural e econômico. 2022. Disponível em: <https://dpontanews.com.br/geral/pg-199-anos-historiador-explica-a-formacao-de-ponta-grossa-do-ponto-de-vista-politico-cultural-e-economico/>. Acesso em: 15 abr. 2023.

SYSTEMS, Urban. **PONTA GROSSA 2043**: Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável - Diagnóstico. Ponta Grossa: Urban Systems, 2023. 377 p.

TREVISAN, Ricardo. **Incorporação do Ideário da Garden-City Inglesa na Urbanística Moderna Brasileira**: Águas de São Pedro. 2003. 254 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Urbana, Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2003.

WANDERLEY, Andrea C. T.. **Brasiliana Fotográfica**: A Estrada de Ferro do Paraná, de Paranaguá a Curitiba, pelos fotógrafos Arthur Wischral e Marc Ferrez. Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=22058>. Acesso em: 15 abr. 2023.

WRI Brasil. **A história da urbanização brasileira**. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/noticias/historia-da-urbanizacao-brasileira#:~:text=A%20maior%20parte%20das%20m%C3%A9dias,no%20final%20do%20s%C3%A9culo%20XIX>. Acesso em 18 de julho de 2022.