



FERROVIA E CONSOLIDAÇÃO DA CENTRALIDADE REGIONAL EM PONTA GROSSA - PR

Gabriela Kratsch Sgarbossa ¹
Edson Belo Clemente de Souza ²

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o papel da ferrovia na consolidação de Ponta Grossa, município do interior do estado do Paraná, como um lugar central. A teoria dos lugares centrais foi proposta por Walter Christaller na Alemanha, durante a década de 1930, como um modelo teórico que explicasse o sentido de hierarquia em uma rede urbana. Dentre seus requisitos, a hierarquia de uma localidade e sua capacidade de polarização seriam maiores conforme fossem fortalecidos a sua independência de gestão, sua oferta de bens e serviços e acessibilidade de seu território. Desde sua formação, Ponta Grossa já tinham características que conduziram sua caracterização como polo regional, deste modo, este estudo se justifica por ser capaz de demonstrar um dos fatores que contribuíram para a consolidação desta característica. As técnicas de pesquisa utilizada se relacionam ao método da formação socioespacial, por revelar por meio de pesquisas bibliográficas e documentais o processo evolutivo do espaço urbano a partir dos fatos históricos. A abordagem da formação socioespacial, conforme Milton Santos, permite compreender a ferrovia não apenas como infraestrutura técnica, mas como elemento constitutivo das relações sociais e econômicas que produziram o espaço urbano ponta-grossense. Assim, foi possível interpretar que ao longo do século XIX, Ponta Grossa exerceu uma certa centralidade, frente às cidades circundantes, e que o fortalecimento de uma gestão local oportunizou a instalação das linhas ferroviárias, que permitiram maior integração com outras regiões, e fortaleceram o papel de Ponta Grossa na oferta de bens e serviços, e consequentemente, no grau de sua hierarquia urbana.

Palavras-chave: Teoria dos lugares centrais; Hierarquia; Polarização; Sistemas ferroviários; Formação socioespacial.

ABSTRACT

The objective of this study is to analyze the role of the railway in the consolidation of Ponta Grossa, a municipality located in the interior of the state of Paraná, as a central place. The Central Place Theory, proposed by Walter Christaller in Germany during the 1930s, serves as a theoretical model to explain the logic of hierarchy within an urban network. Among its principles, the hierarchy of a locality and its capacity for polarization increase in accordance with the strengthening of its administrative autonomy, the diversity of goods and services it offers, and the accessibility of its territory. Since its early formation, Ponta Grossa has exhibited characteristics that have led to its identification as a regional center. Thus, this study is justified by its potential to demonstrate one of the key factors that contributed to the consolidation of this characteristic. The research techniques adopted are related to the socio-spatial formation method, which reveals, through bibliographic and documentary research, the evolutionary process of urban space as shaped by historical events. The socio-spatial formation approach, as proposed by Milton Santos, allows the railway to be understood not merely as technical infrastructure, but as a constitutive element of the social and economic relations that produced the urban space of Ponta Grossa. Consequently, it was possible to interpret that throughout the nineteenth century, Ponta Grossa exerted a certain degree of centrality relative to the surrounding cities, and that the strengthening of local governance facilitated the establishment of railway lines, which enabled greater integration with other

¹ Doutoranda em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG, gsgarbossa@uepg.br

² Orientador, Doutor em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG, ebelosouza@uepg.br

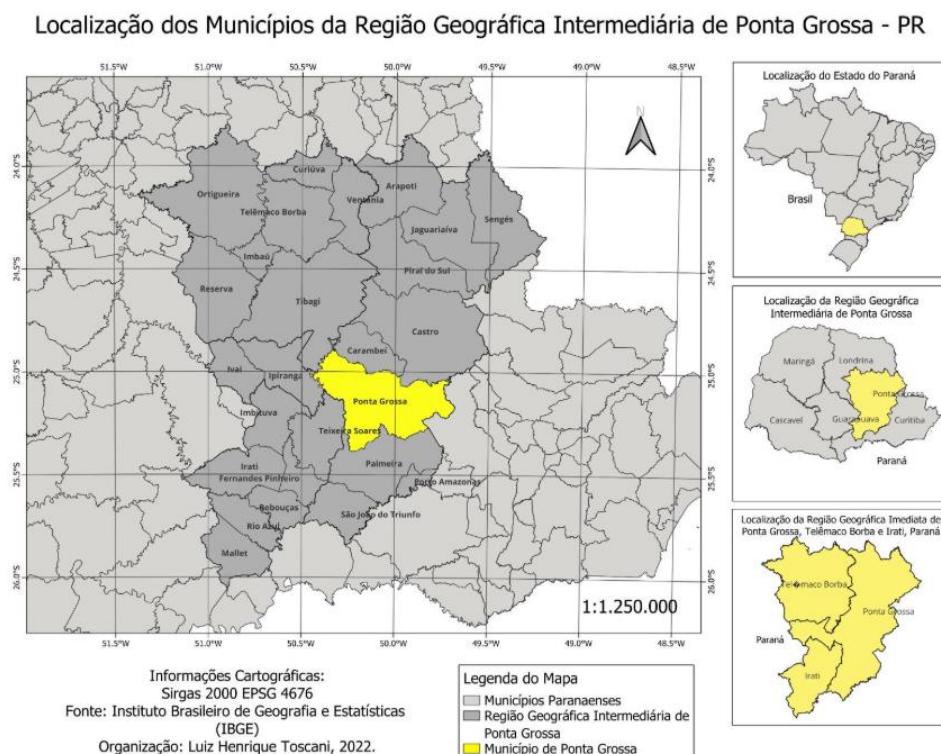
regions and reinforced Ponta Grossa's role in the provision of goods and services, thereby increasing its position within the urban hierarchy.

Keywords: Central place theory; Hierarchy; Polarization; Railway systems; Socio-spatial formation.

INTRODUÇÃO

Ponta Grossa (figura 1), município localizado na Região Geográfica Intermediária de Ponta Grossa, no estado do Paraná, distante 118 km de Curitiba - capital do estado do Paraná - com população estimada em 372.562 habitantes (IPARDES, 2024) é classificada pelo estudo Região de Influência das Cidades Brasileiras (REGIC), como uma “Capital Regional – C” Essa caracterização indica uma tipologia de município que detém grande concentração de atividades de gestão, mas com menos impacto que uma metrópole, exercendo influência em âmbito regional, especialmente em Centros de Zona A e B (IBGE, 2020).

Figura 1. Localização dos Municípios da Região Geográfica Intermediária de Ponta Grossa-PR



Fonte: Toscani, 2022

Löwen-Sahr (2001), analisou o posicionamento histórico de Ponta Grossa ao longo dos estudos REGIC publicados em 1972, 1987 e 1995, e identificou que o município foi classificado como Centro Regional nos três estudos, porém, perdendo polarização ao longo dos anos. Atualmente, Ponta Grossa pode ser classificada também como uma cidade média, devido ao



porte de sua população, entre 100 e 500 mil habitantes, e por suas características de intermediar fluxos e relações entre cidades de diferentes portes, atuando como pólo descentralizado de crescimento (Sposito, 2007).

Porém, antes mesmo da metodologia de pesquisa REGIC ser estabelecida pelo IBGE, na transição entre os séculos XIX e XX, Ponta Grossa já era compreendida como um centro urbano de relativa importância, especialmente devido à sua articulação comercial, evidenciada por historiadores como a grande porta de entrada para o interior do estado, capaz de receber um grande complexo ferroviário, que objetivava o escoamento da produção de erva-mate e de madeira provenientes do interior, para os portos no litoral (Chamma, 1988).

Historicamente, Ponta Grossa é classificada como tendo um posicionamento geográfico privilegiado, que oportunizou sua configuração como um relevante centro comercial durante o século XIX (Lange, 1998). É no fim deste século, com a busca por uma maior integração regional e pelo ideal de modernidade, que ocorre a instalação das linhas ferroviárias no município, fator que contribuiu para a consolidação de Ponta Grossa como um lugar central (Monastirsky, 2006).

Assim, o objetivo deste trabalho consiste em analisar o papel da instalação da ferrovia em Ponta Grossa, na consolidação desse centro urbano enquanto polo regional, tendo como recorte os anos de 1900 a 1950. Essa temática se torna relevante à medida em que os modais ferroviários são compreendidos como símbolos de modernização e desenvolvimento, contribuintes, portanto, nos processos de desenvolvimento urbano e econômico vivenciados por inúmeros municípios. No caso específico de Ponta Grossa, a temática ferroviária é consolidada nas pesquisas em geografia e história urbana, e esse estudo pretende contribuir para as discussões estabelecidas.

Parte-se do pressuposto teórico dos lugares centrais, estabelecido por Christaller, na Alemanha na década de 1930, interpretado por Bessa (2012), para quem a centralidade dos lugares tem origem no papel de centro distribuidor de bens e serviços. Além do aporte teórico de Christaller, adota-se a perspectiva da formação socioespacial de Milton Santos, que permite compreender a consolidação da centralidade urbana como resultado da interação entre técnica, economia e estrutura social, revelando o papel da ferrovia como elemento estruturador do espaço e mediador das relações de poder e produção. O texto está estruturado da seguinte forma: além desta introdução, serão apresentados os procedimentos metodológicos que embasaram o desenvolvimento da pesquisa, em sequência, a discussão teórica, uma breve contextualização histórica sobre Ponta Grossa, e finalmente a configuração de centralidade em Ponta Grossa no recorte temporal selecionado.



METODOLOGIA

Para atingir o objetivo proposto, as técnicas de pesquisa adotadas se relacionam com a teoria da formação socioespacial, estabelecida por Milton Santos na década de 1970 e apreendida neste trabalho como um modo de compreender o processo de formação do espaço, sua relação com os modos de produção e os fenômenos históricos delimitados no espaço. Assume-se então que o espaço é um agente ativo na formação da sociedade (Santos, 2017). A adoção do conceito de formação socioespacial, mais do que uma orientação teórica, constituiu-se como método de leitura do espaço, permitindo articular diferentes temporalidades — do ciclo tropeiro à modernização ferroviária — e compreender como as formas espaciais herdadas condicionaram novas funções urbanas.

Assim, utilizando técnicas de pesquisa bibliográfica, foi elaborado o referencial teórico do trabalho, a partir de teoria dos lugares centrais, desenvolvida por Christaller, da década de 1930, a fim de explicar a hierarquia nas redes urbanas. A construção do referencial teórico também aborda a caracterização de cidades médias, a partir de Sposito (2007), e o papel de centralidade desta tipologia de município em relação à rede urbana brasileira.

Em sequência, buscou-se interpretar, a partir de fontes bibliográficas e documentais, as características de Ponta Grossa antes da implantação da ferrovia. Os principais documentos utilizados foram fotografias e mapas históricos, disponibilizados pela Casa da Memória, e álbuns históricos, que apresentam informações sobre características urbanas e econômicas, com dados das principais empresas instaladas. Além disso, o trabalho clássico de Elina de Oliveira Santos (1956) contribuiu para a compreensão dos dados econômicos, dado que, pelo tempo decorrido, existe a limitação da disponibilidade de dados.

Além dessas fontes, foram consultados também os volumes da *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* (IBGE, 1956), que apresentam dados estatísticos e descritivos sobre o município de Ponta Grossa e outros centros regionais no período. As informações dessa publicação auxiliaram na caracterização econômica e urbana do município, permitindo complementar e confrontar os dados encontrados em álbuns e relatórios oficiais da época.

Posteriormente, foram determinadas as características de centralização identificadas em Ponta Grossa. As características analisadas foram determinadas a partir do referencial teórico referentes à centralidade, cidades médias e posicionamento em redes urbanas e comparadas com os dados encontrados por meio das pesquisas bibliográficas e documentais.



Este estudo adota a cidade de Ponta Grossa como recorte espacial, concentrando a análise no processo de consolidação de sua centralidade regional a partir da implantação da ferrovia. A opção por não realizar comparações diretas com outros municípios decorre do propósito de compreender em profundidade as particularidades históricas e territoriais que estruturaram essa formação socioespacial. Nessa perspectiva, a abordagem proposta por Milton Santos orienta a leitura do espaço como totalidade singular, resultante da articulação entre técnica, economia e sociedade em determinado contexto histórico. Assim, a delimitação adotada favorece uma análise mais detalhada do caso ponta-grossense, sem excluir a possibilidade de que estudos futuros ampliem o debate para escalas comparativas e regionais.

REFERENCIAL TEÓRICO

A Teoria dos Lugares Centrais, proposta por Walter Christaller em 1933, explica a configuração de núcleos urbanos tendo como ponto de partida a noção de ordem para explicar dimensão e função destes povoamentos, bem como sua distribuição em uma rede de cidades. (Gama, 1983). Para Christaller, as funções verdadeiras e próprias das cidades estariam na oferta de bens e serviços. Os serviços se relacionam com a provisão de atividades educacionais, de lazer, administrativas, transporte e outras. Bessa (2012) reforça que o “alcance espacial” e o “limiar mínimo de demanda” são critérios fundamentais para a delimitação da área de mercado e influência dos núcleos urbanos.

As cidades compreendidas como os centros de comunidades regionais, que atuariam como mediadoras de relações comerciais, seriam os lugares centrais da comunidade, também podendo variar em importância, demonstrando seu caráter hierárquico. Assim, as cidades que desempenham um maior número de funções centrais, teriam uma maior centralidade. Gama (1983) indica que haveria três princípios que determinariam a hierarquização, que seriam o princípio de mercado, o de transporte e o administrativo.

O princípio de mercado se relaciona com a diversidade de bens e serviços que um centro é capaz de ofertar, centros de menor hierarquia ofereceriam produtos mais básicos, enquanto centros de maior hierarquia ofereceriam produtos mais específicos. O transporte refere-se à capacidade de circulação e logística presentes neste espaço, incluindo conexões com ferrovias, rodovias e outros sistemas. O princípio administrativo é referente ao processo de tomada de decisões, quanto maior o número de tomadas de decisão em um centro, maior é a sua classificação hierárquica.



Assim, a hierarquia das cidades estaria conectada com a quantidade e tipologia de serviços ofertados, logo, as localidades que ofertam bens e serviços mais qualificados e especializados teriam maior hierarquia em uma rede urbana, e polarizariam uma maior área de influência. Além disso, a facilidade de circulação até aquele centro também seria determinante para a classificação da cidade (Bonetti, 1968). O autor ainda destaca que a hierarquização das cidades não é um elemento estático definitivo, estando sujeita à dinâmica das atividades econômicas, ao processo de desenvolvimento tecnológico, melhorias nos sistemas de comunicação e mesmo mudanças na vida social dos habitantes.

Embora tenha um grande valor como modelo explicativo, essa teoria apresenta limitações na contemporaneidade. A teoria toma como base uma ideia de espaço isotrópico e homogêneo, o que não se verifica na realidade, com o espaço marcado por desigualdades socioespaciais, diferentes níveis de acessibilidade e intensificação de fluxos globais. Além disso, a crescente importância das redes digitais, transportes de alta velocidade e economia globalizada relativizam a hierarquia rígida proposta por Christaller, introduzindo formas horizontais de interação entre cidades de diferentes portes (Sposito, 2010).

Deste modo, embora a teoria seja um referencial importante para compreender a lógica da centralidade, o modelo deve ser revisitado e complementado por referenciais que incorporem as novas formas de articulação urbana em diferentes escalas. Neste sentido, o estudo sobre redes urbanas complementa e atualiza essa teoria. A rede urbana pode ser conceituada como um conjunto de centros urbanos e suas respectivas áreas de influência, interligados por fluxos que podem ser materiais ou imateriais. Os primeiros referem-se a mercadorias, pessoas e capitais, enquanto os subsequentes podem ser exemplificados por informações.

Roberto Lobato Corrêa (2007) destaca que as redes urbanas são sistemas funcionalmente articulados, cuja centralidade é estabelecida pela intensidade e diversidade de fluxos. Assim, municípios que concentram funções especializadas, como serviços de saúde ou educação de maior complexidade ou que ofertam infraestrutura de transportes mais eficiente, tornam-se polos articuladores de escalas regionais (França; Soares, 2012).

No contexto contemporâneo da globalização, Sposito (2010) argumenta que as redes urbanas já não se estruturam apenas de forma hierárquica, mas também a partir de relações horizontais de complementaridade e cooperação entre cidades de diferentes portes, conformando uma verdadeira “rede de redes”. Isso amplia o entendimento da centralidade, que deixa de ser apenas expressão de uma posição na hierarquia, passando a refletir também a capacidade de inserção competitiva e cooperativa dos centros urbanos em escalas regionais, nacionais e globais.



No âmbito da hierarquia urbana brasileira, destaca-se o papel das cidades médias. Não há consenso quanto à definição do termo, embora seja comum adotar-se o critério populacional entre 100 mil e 500 mil habitantes (Araújo; Moura; Dias, 2010). Todavia, como argumenta Scherer e Amaral (2020), o tamanho demográfico é insuficiente para caracterizar uma cidade como média, uma vez que localidades com populações semelhantes podem apresentar diferentes graus de inserção na rede urbana. Nesse sentido, outros elementos devem ser considerados, como a complexidade funcional, a presença de serviços especializados, a diversificação da base produtiva e, sobretudo, a capacidade de intermediação entre grandes metrópoles e cidades menores.

Sposito (2010) propõe distinguir “cidades médias” de “cidades de porte médio”. Enquanto o segundo conceito refere-se apenas ao tamanho populacional, o primeiro remete ao papel de articulação entre diferentes escalas urbanas, permitindo compreender a função estratégica desses núcleos no equilíbrio da rede. Essa perspectiva é reforçada por Nogueira e Garcia (2007), ao enfatizarem que a definição de uma cidade média deve incorporar tanto critérios quantitativos quanto qualitativos, especialmente aqueles relacionados à intensidade das interações espaciais que estabelecem com seu entorno.

Dessa forma, podem-se apontar alguns critérios para definição de cidades médias: (i) população entre 100 mil e 500 mil habitantes; (ii) diversidade de funções urbanas, sobretudo nos setores terciários especializados; (iii) papel de intermediação em fluxos regionais; e (iv) capacidade de absorver parte da pressão demográfica e econômica das metrópoles (Scherer; Amaral, 2020). Já os critérios de centralidade em uma rede urbana envolvem: (i) intensidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais; (ii) infraestrutura de transportes e comunicações; (iii) presença de serviços que extrapolam a demanda local; e (iv) reconhecimento institucional em estudos como o REGIC/IBGE (França; Soares, 2012; Bessa, 2012).

Os estudos REGIC — *Regiões de Influência das Cidades*, elaborados periodicamente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — têm como objetivo identificar a hierarquia urbana no território nacional, definindo níveis de centralidade com base na oferta de bens e serviços, nas conexões de transporte e comunicação e na capacidade de polarização de cada cidade. Por meio dessa metodologia, é possível compreender a posição relativa de cidades médias como Ponta Grossa no conjunto da rede urbana brasileira, destacando sua função de articulação regional (IBGE, 2020).

No caso paranaense, Ponta Grossa configura-se como cidade média que historicamente exerceu forte centralidade regional. Sua formação remonta ao tropeirismo, mas foi com a implantação da estrada de ferro, no final do século XIX, que a cidade consolidou seu papel



estratégico na rede urbana estadual. A ferrovia possibilitou a circulação de mercadorias agrícolas e industriais, além de atrair migrantes e investimentos, ampliando sua hinterlândia e reforçando sua função de polo de articulação entre Curitiba e o interior do estado.

Dessa forma, a análise de Ponta Grossa como centro regional pode ser compreendida a partir da articulação entre a teoria dos lugares centrais, o conceito de redes urbanas e a noção de cidades médias. A ferrovia, ao conectar a cidade às dinâmicas econômicas regionais e nacionais, potencializou seu papel de lugar central, ampliando sua hinterlândia e reforçando sua função de intermediação. Inserida em uma rede urbana cada vez mais complexa, Ponta Grossa consolidou-se como cidade média não apenas pelo critério demográfico, mas principalmente pela diversidade de funções que desempenha e pela centralidade que exerce sobre municípios vizinhos. Assim, a cidade exemplifica como os elementos teóricos de Christaller, aliados às transformações das redes urbanas e à valorização das cidades médias, oferecem instrumentos analíticos fundamentais para compreender os processos históricos de formação e consolidação de centros regionais no Brasil.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ponta Grossa, historicamente, tem sua formação relacionada ao movimento tropeiro, sendo configurada como um local de pouso, que progressivamente se torna um relevante polo comercial, com a presença de armazéns de secos e molhados, ferrarias e instalação de fazendas para a criação e internada do gado. Ao longo do tempo, o pequeno povoado atrai a diversificação de comércio e serviços, tornando-se ainda no século XIX, um polo de grande relevância no interior do Paraná (Chamma, 1988). Sob a ótica da formação socioespacial, conforme Milton Santos (1977; 2017), esse processo inicial de ocupação não se resume à sucessão cronológica de eventos, mas expressa a constituição de uma totalidade territorial em que as práticas econômicas, os meios técnicos e a organização social se articulam na produção do espaço. Assim, a transformação de um ponto de passagem tropeiro em núcleo comercial reflete o movimento dialético entre sociedade e território que conforma a gênese da centralidade ponta-grossense.

No relatório estatístico da província do Paraná, apresentado ao conselheiro Zacharias de Góes e Vasconcellos, há uma breve caracterização da então Freguesia de Ponta Grossa, que reflete seu pequeno porte. O relatório aponta que a região é conformada por 17 quadras urbanas, nas quais são construídas 650 edificações, que abrigam 3.033 habitantes. Esses são abastecidos por 6 lojas de tecidos, 9 armazéns de secos e molhados, 3 açougues, 3 engenhos de mate, 16

fazendas de gado, divididos entre vacuum, muar e cavalar e 543 sítios de lavoura. O relatório ainda informa das boas condições para o cultivo da erva-mate na região, e destaca o grande volume de gado exportado (Paraná, 1854).

Diversas rotas tropeiras partiam do Rio Grande do Sul, da Colônia del Sacramento e da Argentina em direção à feira de muares na cidade de Sorocaba. Muitas destas rotas se unificavam na região de Ponta Grossa (Figura 2), fato que contribui para que houvesse neste local uma maior oferta de serviços aos viajantes, frente a outras localidades de ocupações mais antigas no entorno próximo, como Castro, Lapa ou Palmeira. Essa maior oferta de serviços logo conduz para que Ponta Grossa se transforme em um importante ponto de invernada de gado e posteriormente um relevante entreposto comercial (Lange, 1998).

Figura 2. Identificação de rotas que compunham o Caminho das Tropas no século XIX



Fonte: Antonelli, 2014

Neste momento, Ponta Grossa, já poderia ser compreendida como um núcleo centralizador, pela oferta de produtos e serviços mais diversificados e sofisticados que aqueles encontrados em cidades próximas, pela autonomia administrativa, e principalmente por sua acessibilidade. Os antigos caminhos indígenas e tropeiros haviam se transformado em estradas,



ainda muito precárias. No entanto, as condições geográficas faziam com que a região se tornasse uma passagem obrigatória para quem partia do litoral ou de Curitiba com destino ao interior.

Ao longo do século XIX, enquanto a economia do estado se consolida pela exploração de erva-mate e madeira, Ponta Grossa adquire sua autonomia administrativa. Nas duas últimas décadas daquele século, Ponta Grossa se tornou o grande entreposto comercial destas atividades, possuindo diversas casas atacadistas que negociavam os dois produtos, além de empresas que produziam barricas de madeira nas quais a erva-mate era exportada. Entre os anos de 1894 e 1900 são inauguradas duas linhas ferroviárias em Ponta Grossa, a primeira interligava o interior ao litoral, e a segunda interligava o estado do Rio Grande do Sul à São Paulo, tendo Ponta Grossa como ponto intermediário (Monastirsky, 2006).

A inserção de Ponta Grossa à malha ferroviária visava aprimorar a logística das atividades ligadas à erva-mate e à madeira, já consolidadas na região (Madalozzo; Monastirsky, 2016). Embora o município não se destacasse pela extração, devido às limitações de relevo e solo, sua posição estratégica permitiu que se tornasse o principal entreposto de transformação e comércio desses produtos, oriundos de cidades como Irati e Guarapuava (Luz, 1980). Assim, a ferrovia ampliou sua função econômica e reforçou seu papel de centralidade regional.

Essa incorporação da técnica ferroviária representa, na perspectiva da formação socioespacial, a materialização de um novo meio técnico, que reorganiza a divisão territorial do trabalho e redefine as relações de produção e circulação no território. A ferrovia, enquanto objeto técnico, passa a integrar o conjunto de instrumentos que dinamizam o espaço e o tornam condição ativa das transformações sociais e econômicas.

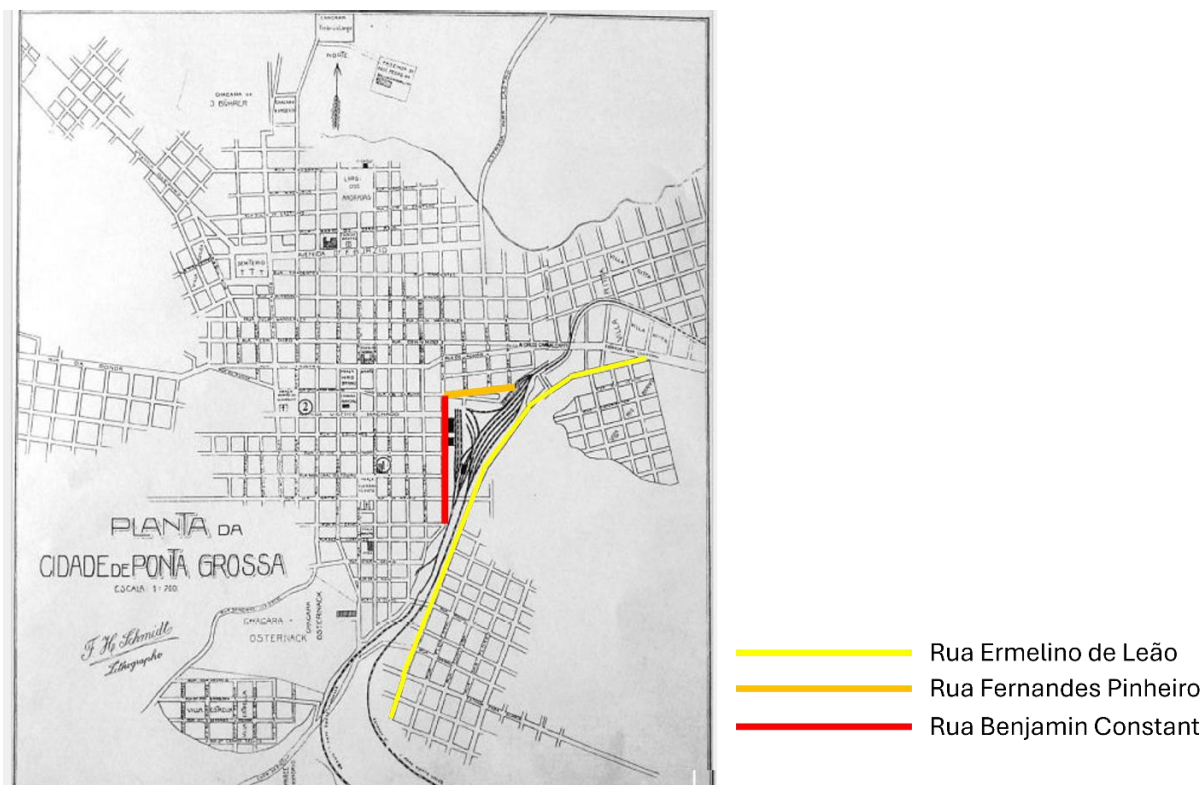
Essa situação contribui para que a partir dos anos de 1920, Ponta Grossa se destaque como o principal centro urbano do interior do estado do Paraná. Ao redor do pátio ferroviário central, haviam se estabelecido diversos armazéns que negociavam diversos produtos no atacado, entre eles a madeira, e ao longo do curso da ferrovia, diversas madeireiras e outras pequenas indústrias foram implementadas. De acordo com Larocca Júnior (2002), essas indústrias ainda eram bastante singelas, mas a crise de 1929 oportunizou uma diversificação maior de atividades industriais na cidade.

O autor ainda reforça, que com relação ao ciclo madeireiro, Ponta Grossa efetivamente não se destacou pela extração e desdobro das peças, mas sim como negociante, assim, a produção era concentrada ao redor das cidades de Palmas, Guarapuava, Irati e outras, as peças de madeira eram transportadas por via férrea até Ponta Grossa, e então negociadas ao mercado consumidor externo ou interno. Cirlei Francisca da Luz (1980) destaca ainda que a economia

de Guarapuava era dependente da economia de Ponta Grossa, à época, tanto porque nesta região eram negociados os produtos guarapuavanos, quanto pela oferta de bens e serviços que davam suporte à vida cotidiana.

O pátio ferroviário foi implementado na periferia da mancha urbana, em uma área relativamente plana e pouco ocupada, delimitada pelas ruas atualmente denominadas de Fernandes Pinheiro, Benjamin Constant e Ermelino de Leão (Figura 3). Ao longo do tempo, pela influência do sistema, ocorre a transformação da paisagem e dos usos daquela região. A rua Fernandes Pinheiro logo se conforma pelo seu uso hoteleiro e de comércio varejista, a rua Benjamin Constant se consolida pelo uso de comércio atacadista, devido à proximidade com a estação de cargas da ferrovia, enquanto a rua Ermelino de Leão tem seu uso marcado pela presença das serrarias e madeireiras, que também dependiam da ferrovia para o transporte de produtos.

Figura 3. Inserção do pátio ferroviário na malha urbana ponta-grossense em 1930



Fonte: Casa da Memória, adaptado pelos autores

As figuras 4 e 5 ilustram a transformação da paisagem urbana na rua Benjamin Constant entre 1906 e 1938. Nesse intervalo, a área próxima ao pátio ferroviário passou de um setor periférico, com edificações simples e ausência de infraestrutura, para um eixo consolidado de comércio e serviços, marcado pela modernização das construções e melhoria das vias. Essa mudança materializa os efeitos diretos da presença ferroviária sobre a morfologia urbana,



expressando o processo de centralização e modernização que caracterizou Ponta Grossa na primeira metade do século XX.

Figura 4. Rua Benjamin Constant em 1906



Fonte: Casa da Memória, 2025

Figura 5. Rua Benjamin Constant em 1938



Fonte: Casa da Memória, 2025

A partir da leitura dos volumes correspondentes à Ponta Grossa do Álbum do Paraná (1920) e do Álbum de Ponta Grossa de 1936, produzido pela gestão do prefeito Albary Guimarães, é possível notar como a ferrovia contribuiu para a consolidação das atividades econômicas do município. Em 1920 o município possuía 20.000 habitantes, e era compreendida como uma das localidades mais desenvolvidas do estado, com atuação de 3 instituições



bancárias, e mais de 400 casas comerciais, sendo que destas, 40 casas dedicavam-se apenas ao comércio de atacado. Além destas, havia 4 fábricas de bebidas, 6 fábricas de banha e carne em conserva, 3 engenhos e 15 depósitos de mate, e 6 hotéis.

O Álbum de 1936 demonstra o rápido crescimento do município em 16 anos, a população chegava à 43.303 habitantes, e a narrativa destaca a região como o grande entreposto comercial do oeste paranaense, capaz de abastecer por meio ferroviário e rodoviário municípios como Guarapuava, Prudentópolis, Irati, Imbituva, Ipiranga, Tibagi e Ivaí, além de ser consumidor dos produtos agrícolas produzidos nessas localidades. O texto inclusive cita o termo *hinterland*, reforçando a percepção de que Ponta Grossa seria o centro de uma rede urbana.

A listagem das empresas instaladas no município apresenta as 3 casas bancárias anteriores, mas com o acréscimo de uma unidade da Caixa Econômica Federal em construção, 12 casas de comércio atacadistas, 180 armazéns de secos e molhados, 19 comércios de ferragens e louças, 9 atacadistas de erva-mate, 18 depósitos de produtos diversos, 29 casas de comissões, 5 empresas negociantes de gado, 5 tipografias, 9 hotéis, 24 pensões, 4 representantes comerciais e outros comércios varejistas.

O texto reconhece o potencial industrial da região, devido às vantagens logísticas, e destaca que em ordem, as principais atividades industriais naquele momento seriam a produção de banha e carnes preparadas, com 8 indústrias atuantes, 1 cervejaria, 1 fábrica de erva-mate e 14 serrarias. O documento apresenta em toneladas os principais produtos exportados pelas Estradas de Ferro Paraná (E.F.P.R) e São Paulo – Rio Grande (E.F.S.P.R.S) no ano de 1935, expostas no quadro a seguir (Quadro 1)

Quadro 1. Volume de exportações em Ponta Grossa no ano de 1935

Item	Volume E.F.P.R	Volume E.F.S.P.R.S	Total
Erva-mate cacheada	5.645 Toneladas	173 Toneladas	5.818 Toneladas
Erva-mate beneficiada	966 Toneladas	45 Toneladas	1.011 Toneladas
Carne de porco preparada	1.861 Toneladas	362 Toneladas	2.223 Toneladas
Chopp	35.000 Litros	25.000 Litros	60.000 Litros
Banha	-----	5.137 Toneladas	5.137 Toneladas

Fonte: Álbum de Ponta Grossa, 1936, organizado pelos autores

A geógrafa Elina de Oliveira Santos, em texto publicado no Boletim Paulista de Geografia no ano de 1956, produz um panorama sobre Ponta Grossa, caracterizando-a como “a capital regional do oeste do Paraná”. De acordo com a autora, essa situação se deve à acessibilidade que Ponta Grossa detinha, frente a outros municípios da região, destacando que o conjunto de rodovias e ferrovias existentes à época passavam necessariamente por Ponta Grossa. Assim,



quem se deslocava do oeste do estado em direção à São Paulo, Curitiba ou ao litoral do estado, precisaria passar por Ponta Grossa para alcançar seu destino.

Por volta da década de 1950, Ponta Grossa era o grande entreposto comercial dos produtos destinados à exportação produzidos pelo oeste do estado. A autora utiliza dados publicados pelo IBGE em 1950, que demonstram os valores relativos à produção e exportação de produtos de origem madeireira. Enquanto o município recebeu Cr.\$ 1.467.000,00 pela produção madeireira, a exportação rendeu Cr.\$ 77.012.370,80, o que representava 50% da arrecadação por exportações do município, demonstrando a importância que a localidade detinha como entreposto comercial. Convertidos pelo Índice Geral de Preços da Fundação Getúlio Vargas, esses valores seriam equivalentes a R\$ 995.644,62 e R\$ 52.267.861,15 respectivamente.

Santos (1956) então destaca outras características urbanas que teriam relação com a posição de centralidade que Ponta Grossa desempenhava à época, descrevendo o número e as características arquitetônicas das edificações presentes na área central, a oferta de oficinas mecânicas e postos de gasolina, indicando um número alto de veículos automotores, e o grande número de casas comerciais que ofertavam boa gama de produtos. Também é destacada a existência de uma faculdade e a existência de redes de energia elétrica, que atendiam a demanda da população à época.

Dados complementares sobre o município de Ponta Grossa podem ser observados na *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* (IBGE, 1956), publicação de caráter estatístico e descritivo elaborada durante o governo Juscelino Kubitschek, no contexto do ideário desenvolvimentista e da valorização das centralidades regionais. Essa fonte, ainda que marcada por um discurso institucional voltado à promoção do progresso e da integração nacional, constitui um importante registro sobre a estrutura econômica e administrativa dos municípios brasileiros na metade do século XX.

De acordo com o volume referente ao Paraná, a cidade de Ponta Grossa era definida como elemento-chave para o desenvolvimento do Sul do país, tanto sob o ponto de vista comercial quanto estratégico. A *Enciclopédia* destaca a presença do entroncamento rodoferroviário, operado pelas linhas Paranaguá–Ponta Grossa e Itararé–Uruguai, e ressalta a articulação dessas rotas com as primeiras rodovias estaduais, como a PR-151 (para Castro) e a PR-160 (para Telêmaco Borba). Tais vias convergiam para Ponta Grossa, configurando-a como núcleo de circulação e distribuição regional. A publicação também menciona a integração com o eixo da futura BR-376 e a BR-277, iniciada em 1941, o que reforça o papel logístico e a acessibilidade do município.



A análise dos dados apresentados na *Enciclopédia* confirma empiricamente os princípios de centralidade definidos por Christaller. O fortalecimento do setor atacadista e da indústria local — com 135 comércios atacadistas e 1.176 varejistas — ilustra o **princípio de mercado**, evidenciando a diversidade de bens e serviços ofertados. A posição de entroncamento rodoferroviário exemplifica o **princípio de transporte**, ao consolidar Ponta Grossa como nó logístico entre o litoral, o interior do Paraná e os estados vizinhos. Por fim, a presença de sete agências bancárias e de expressivo número de estabelecimentos industriais e administrativos materializa o **princípio administrativo**, relacionado à capacidade de gestão e decisão local.

Além disso, a publicação aponta que o município era o segundo parque industrial do estado em número de estabelecimentos (673 empresas), com destaque para os ramos madeireiro, alimentício e de bebidas, confirmando o papel de Ponta Grossa como entreposto regional de transformação e circulação de mercadorias. Essa configuração revela, sob a ótica da **formação socioespacial** de Milton Santos, como a técnica — representada pela ferrovia e pelas rodovias — atua como mediadora das relações econômicas e sociais, reorganizando o território e consolidando novas funções urbanas.

Entretanto, é importante reconhecer que a *Enciclopédia dos Municípios* é um documento oficial e, portanto, reflete um viés de exaltação desenvolvimentista típico do período. Sua narrativa tende a enfatizar o potencial produtivo e estratégico das cidades, minimizando as desigualdades e contradições inerentes ao processo de urbanização. Assim, sua utilização requer uma leitura crítica, em que os dados apresentados são confrontados com outras fontes documentais e interpretados à luz das teorias geográficas. Nesse sentido, a análise de Ponta Grossa com base na *Enciclopédia* reforça a compreensão de que sua centralidade, nas décadas de 1940 e 1950, resultava de uma articulação complexa entre infraestrutura técnica, diversificação econômica e autonomia administrativa — elementos que expressam simultaneamente os princípios de Christaller e a dialética técnica-território-sociedade proposta por Milton Santos.

Em sua conclusão, Santos (1956) destaca que projetos de novas rodovias previstos pelo governo do estado à época poderiam influenciar na centralidade de Ponta Grossa, destacando que a estrada que interligaria Pato Branco à Campo Mourão poderia deslocar a centralidade para Londrina, no norte do estado, e que a retificação da atual BR 277 poderia tornar Castro ou Irati polos de atratividade mais interessantes que Ponta Grossa. Na década seguinte, teve início a decadência do ciclo madeireiro, o que também significou a decadência do desenvolvimento urbano de Ponta Grossa e de sua característica como polo centralizador (Larocca Junior, 2002).



A instalação da ferrovia em Ponta Grossa não apenas potencializou o comércio local, mas também redefiniu a lógica de sua *hinterlândia*. O município passou a atuar como entreposto das produções de madeira e erva-mate oriundas de localidades como Guarapuava, Irati e Palmas, que eram processadas e redistribuídas a partir de seu pátio ferroviário. Essa condição evidencia os princípios descritos por Christaller: no aspecto do **mercado**, a cidade concentrou atacadistas e diversificou sua oferta de bens; no **transporte**, consolidou-se como nó estratégico da malha ferroviária, ligando o interior ao litoral e ao eixo São Paulo–Rio Grande do Sul; e, no plano **administrativo**, destacou-se pela instalação de bancos, instituições de ensino e serviços públicos, elementos que reforçaram sua posição de centralidade regional. Assim, a ferrovia não se limitou a dinamizar a economia, mas foi o elemento estruturador que integrou Ponta Grossa a uma rede mais ampla, assegurando-lhe o papel de polo central entre 1900 e 1950.

A reconfiguração urbana de Ponta Grossa ao longo da primeira metade do século XX demonstra como a ferrovia atuou como indutora de novas espacialidades. O pátio ferroviário, localizado inicialmente em área periférica, transformou-se rapidamente em vetor de expansão da cidade, atraindo hotéis, armazéns atacadistas e indústrias madeireiras. Esse processo reforça a ideia de que a centralidade não se expressa apenas pela concentração de funções econômicas, mas também pela reorganização morfológica do espaço urbano, em que determinados setores da cidade passam a assumir funções especializadas em razão da acessibilidade propiciada pela ferrovia. Assim, a malha urbana ponta-grossense evidencia o modo como a circulação ferroviária condicionou a localização e a hierarquia das atividades urbanas.

Sob o prisma da formação socioespacial, essas transformações evidenciam a coexistência de diferentes tempos e técnicas no espaço urbano, onde formas herdadas do período tropeiro convivem com novas funções industriais e logísticas. Tal simultaneidade de temporalidades reforça a ideia de que o espaço urbano ponta-grossense é produto e condição dos processos históricos, revelando o papel ativo do território na reprodução social.

Do ponto de vista regional, a ferrovia consolidou Ponta Grossa como polo de articulação de um vasto território, no qual convergiam fluxos de mercadorias, capitais e pessoas. O termo *hinterlândia*, presente em documentos da década de 1930, revela que a cidade era percebida como centro redistribuidor, abastecendo municípios vizinhos e absorvendo sua produção agrícola e extrativa. Essa condição de centralidade reforça o caráter relacional do espaço, pois o poder urbano de Ponta Grossa não derivava exclusivamente de sua capacidade produtiva, mas sobretudo de sua posição estratégica nas redes de circulação. Nessa perspectiva, a ferrovia representou o elemento que possibilitou ao município transcender sua escala local e projetar-se



como centro regional, articulando a lógica do mercado, do transporte e da administração em consonância com a teoria de Christaller.

A síntese dessas transformações pode ser interpretada, de modo mais amplo, à luz da teoria da formação socioespacial de Milton Santos, que permite compreender a ferrovia como elemento articulador entre técnica, economia e sociedade. Sob essa abordagem, percebe-se que a ferrovia não foi apenas um meio técnico de transporte, mas um elemento estruturador da sociedade local e regional. Sua presença reorganizou as práticas econômicas, redefiniu os usos do solo urbano e consolidou novas relações sociais, conferindo à cidade um papel ativo na produção do espaço. A centralidade de Ponta Grossa, portanto, não pode ser compreendida apenas como reflexo de sua posição geográfica privilegiada, mas como resultado de um processo histórico em que a técnica ferroviária, articulada às demandas do mercado e às estruturas políticas, transformou o espaço em condição e produto do desenvolvimento. Dessa forma, o estudo evidencia que a centralização de Ponta Grossa entre 1900 e 1950 expressa de modo exemplar a dialética entre técnica, sociedade e território, que caracteriza a noção de formação socioespacial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, a análise pautada no conceito de formação socioespacial evidencia que a consolidação da centralidade de Ponta Grossa não é mero resultado da infraestrutura ferroviária, mas expressão de um processo histórico mais amplo, no qual o espaço se configura como síntese material das relações sociais e técnicas em movimento. A ferrovia foi um fator de fundamental importância para a consolidação do município de Ponta Grossa como uma centralidade relevante durante a primeira metade do século XX. Esse sistema oportunizou que as características marcantes de Ponta Grossa ao longo do século XIX, como a diversificação da oferta de bens e serviços, que ocorre devido à grande acessibilidade que o local detinha, fossem intensificadas, contribuindo para que o município se tornasse a principal cidade no interior do estado entre os anos de 1900 e 1950.

A partir da instalação deste sistema de mobilidade, Ponta Grossa tinha comunicação direta com as principais cidades do Sul e Sudeste do país, acessando grandes mercados consumidores e recebendo diversas inovações. Tal fato contribuiu para que a cidade se tornasse um grande entreposto comercial, sendo um dos principais exportadores da região, tendo a economia das regiões central e oeste do estado dependentes da sua.



A adoção da teoria da formação socioespacial, definida por Milton Santos, como método de pesquisa, mostrou-se pertinente ao possibilitar a espacialização dos processos e fatos históricos, demonstrando que a ferrovia teve papel significativo para o desenvolvimento de Ponta Grossa, condicionado à formação dos espaços urbanos e dos processos econômicos. Por conseguinte, a interpretação da teoria de Christaller oportunizou o reconhecimento da consolidação do centro urbano como lugar central, tendo o sistema ferroviário como um elemento determinante para diversificação e especialização da oferta de bens e serviços e na acessibilidade à região, fatores que ampliam sua hierarquia em uma rede de cidades.

Assim, entende-se que a ferrovia não apenas consolidou Ponta Grossa como uma centralidade regional, mas também a inseriu em redes urbanas mais amplas, contribuindo na intermediação entre bens e serviços. A partir dos dados, evidencia-se que o município detinha boa oferta de bens à comunidade, e que sua acessibilidade era facilitada, seja pela ferrovia, seja pelos antigos caminhos que haviam sido convertidos em estradas. No entanto, embora houvesse independência administrativa, decisões sobre investimentos muitas vezes dependiam de negociações com instancias maiores, o que limita possibilidades de maior centralização.

Embora os dados apresentados pelos álbuns e relatórios da província sejam bastante válidos, é importante destacar que o viés destas publicações é de propaganda oficial, com o objetivo de atrair investimentos para a região e divulgar as ações governamentais. Devido à distância temporal entre as publicações e o trabalho elaborado, assume-se que uma das limitações da análise é a ausência de documentações mais precisas sobre dados estatísticos históricos do município. A ausência de dados estatísticos baseados em séries históricas contínuas limita a quantificação precisa da centralidade ocupada por Ponta Grossa no recorte selecionado.

Este estudo adota a cidade de Ponta Grossa como recorte espacial, concentrando a análise no processo de consolidação de sua centralidade regional a partir da implantação da ferrovia. A opção por não realizar comparações diretas com outros municípios decorre do propósito de compreender em profundidade as particularidades históricas e territoriais que estruturaram essa formação socioespacial. Nessa perspectiva, a abordagem proposta por Milton Santos orienta a leitura do espaço como totalidade singular, resultante da articulação entre técnica, economia e sociedade em determinado contexto histórico. Assim, a delimitação adotada favorece uma análise mais detalhada do caso ponta-grossense, sem excluir a possibilidade de que estudos futuros ampliem o debate para escalas comparativas e regionais.

Este trabalho apresenta resultados parciais de uma pesquisa de doutorado em andamento, que visa analisar a contribuição do sistema ferroviário na conformação do espaço urbano ponta-



grossense e sua relação com a paisagem e a memória. Assim, o recorte sobre os aspectos culturais, sociais e simbólicos da ferrovia na produção do espaço urbano será abordada em trabalhos subsequentes. Além disso, a discussão também será aprofundada a partir de outras fontes documentais, abordagens comparativas com outros municípios e recortes pós-1950, com a substituição das ferrovias por estradas de rodagem.

REFERÊNCIAS

ÁLBUM PARANÁ 1920: anno 2 (2ª edição), **Memória Digital, Culturas Regionais**, acesso em 15 de setembro de 2025, <https://memoriasdigitais.museu.uepg.br/items/show/1480>.

ÁLBUM PONTA GROSSA - 1936, **Memória Digital, Culturas Regionais**, acesso em 15 de setembro de 2025, <https://memoriasdigitais.museu.uepg.br/items/show/1492>.

ANTONELLI, D. O primeiro caminho das tropas: a rota que deu origem a estradas e cidades no Sul. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 24 abr. 2014. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/o-primeiro-caminho-das-tropas-8crdny1ct68tssmxqfi38ctam/>. Acesso em: [15 set. 2025].

ARAÚJO, M.; MOURA, R.; DIAS, P. Cidades médias: uma categoria em discussão. In: PEREIRA, R.; FURTADO, B. (Org.). **Dinâmica urbano-regional, rede urbana e suas interfaces**. Brasília: Ipea, 2010. p.53-70

BESSA, K. Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais. **GeoTextos**, vol. 8, n. 1. 2012

BONETTI, E. A teoria das localidades centrais segundo W. Christaller e A. Losch. In: Bonetti, E. **Centralidade, Regionalização**. IPGH: Rio de Janeiro, 1968

CHAMMA, G.V. F. **Ponta Grossa: O Povo, A Cidade e o Poder**. Ponta Grossa [s.n.], 1988

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007

FRANÇA, I.; SOARES, B. Rede urbana regional, cidades médias e centralidades: estudo de Montes Claros e dos centros emergentes de Pirapora, Janaúba e Januária no Norte de Minas Gerais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 14, n. 2, p. 169-187, 2012.

GAMA, A. Uma ruptura epistemológica na geografia: a teoria dos lugares centrais. **Revista crítica de ciências sociais**. n.12. Out. 1983

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros: Estado do Paraná**. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. (Série Geográfica, v. 31).

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=227295>. Acesso em: 13 out. 2025.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno Estatístico Municipal – Ponta Grossa**. Curitiba, 2024.

LANGE, F. L. P. **Os Campos Gerais e sua Princesa**. Curitiba: COPEL, 1998

LAROCCA JUNIOR, J. **Desenvolvimento da atividade industrial em Ponta Grossa: avaliação e perspectivas**. 2002. 174 f. Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

LÖWEN-SAHR, C L. O papel das cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial do Paraná. **Boletim de Geografia**. Maringá. v. 19. n. 1. p. 21-33. 2001

LUZ, C. F. C. **A madeira na economia de Ponta Grossa e Guarapuava: 1914 - 1974**. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1980

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia patrimônio cultural**: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006

NOGUEIRA, M.; GARCIA, R. A. A inserção das cidades médias na rede urbana brasileira. **Revista Terr@ Plural**. V.1 n.2. p. 61-71. 2007.

PARANÁ. **Relatório de Estatística da Província apresentado ao Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcellos**. Curitiba, 1854. Disponível em: [Relatório da Província do Paraná contendo a Estatística da Província \(PR\) - 1854 a 1913 - DocReader Web](#). Acesso em 15 set. 2025

SANTOS, E. de O. Ponta Grossa, capital regional do oeste do Paraná. **Boletim paulista de Geografia**. n 24. 1956

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In: **Boletim Paulista de Geografia**, [S. l.], n. 54, p. 81_100, 2017. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/1092>. Acesso em: 11 set. 2024

SCHERER, C. E. M.; AMARAL, P. V. M. O espaço e o lugar das cidades médias na rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 22, e202001, 2020.

SPOSITO, M. E. B. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, M. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia (Rio Claro)**, v. 35, n. 1, p. 51-62, 2010.