

## HABITAÇÃO SOCIAL EM MADEIRA: VILA FERROVIÁRIA EM PONTA GROSSA (1956)

Joel Larocca Junior (Engenheiro Civil, Universidade Estadual de Ponta Grossa) E-mail:  
elementosdearquitetura@yahoo.com.br

**Resumo :** A Vila Ferroviária de Ponta Grossa é parte da pré-história da habitação social nessa cidade média do Paraná, tendo sido construída em 1956. Suas 43 casas (atualmente subsistem apenas 20) foram todas construídas em madeira de pinho do Paraná, com áreas entre 36 e 61 metros quadrados e permaneceram como uma vila operária *strictu sensu* (propriedade da companhia ferroviária) até meados dos anos 1980, quando então foram vendidas aos operários seus ocupantes. Passados 60 anos, encontram-se umas poucas casas deterioradas e diversas muito bem conservadas, conforme os cuidados que tenham sido dedicados à sua manutenção. A maior ameaça à sobrevivência dos exemplares remanescentes da vila vem de sua privilegiada localização, atrativa para empreendimentos imobiliários e da facilidade de desmonte e reaproveitamento do material de construção.

**Palavras-chave:** habitação social, madeira, vila operária.

## SOCIAL HOUSING IN WOOD: RAILWAY VILLAGE IN PONTA GROSSA (1956)

**Abstract:** Ponta Grossa Railway Village is part of the pre-history of social housing in this medium-size city of Paraná State, having been built in 1956. Its 43 houses (currently remain only 20) were all built in wood (Paraná pine), and their areas varies between 36 and 61 square meters. After 60 years, there are a few damaged houses and various well preserved, according the care which has been dedicated to its maintenance. Major threat to survival of the remaining houses comes from its prime location, attractive to real estate projects and also from the nature of building material, ease of dismantle and ease to reuse.

**Key-words:** social housing, wood, workers' village.

### 1. INTRODUÇÃO

A pré-história da habitação de interesse social em Ponta Grossa, cidade média do interior do Paraná, remete à década de 1950, época anterior à criação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Nessa época, a produção pública de habitação popular era uma aplicação da poupança reunida pelos institutos de previdência das várias categorias profissionais (mais tarde reunidos no grande organismo que é, hoje, o Instituto Nacional de Seguridade Social, INSS), sendo as moradias locadas (mais tarde vendidas) aos interessados, muitas vezes os próprios associados do pecúlio coletivo. Os módicos recursos obtidos com o aluguel, quando somados à persistente valorização imobiliária sempre existente no Brasil, asseguravam aos mutuários a certeza do recebimento de aposentadorias razoáveis quando chegasse o “longo prazo”. Após a unificação dos institutos previdenciários, a aplicação de seu patrimônio em empreendimentos imobiliários foi eliminada e a produção de habitação social foi confiada ao SFH, que tinha como carro-chefe o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), uma espécie de poupança compulsória dos trabalhadores. O primeiro conjunto de moradias sociais ponta-grossenses teve como patrocinador a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Servidores Públicos do Estado do Paraná, em 1952, e suas cinquenta casas estão até hoje implantadas no Jardim Brasil, no bairro das Uvaranas.

Outra vertente, importante nas primícias da produção de habitação para as classes menos favorecidas, era aquela representada pelas “vilas operárias”, conjuntos de habitação social promovidos por um empregador, sendo as casas geralmente situadas nas proximidades da

instalação fabril. Seja por filantropia dos patrões, seja por interesse em empregar mulheres e até crianças (como na indústria têxtil de fins do século XIX e começos do XX), ou ainda pela simples necessidade de contar com alguns empregados-chave próximos da unidade industrial, muitas empresas, já nos primeiros anos novecentos, disponibilizavam aos seus agregados, moradia cedida (ou então alugada a preços menores que os do mercado), obtendo com isso algumas vantagens, como o

“... pagamento de aluguel garantido, pois era descontado na própria folha; salários menores; trabalho de vários membros da família; e fidelidade do trabalhador, pois a demissão implicaria perda da casa, inibindo a procura por outro emprego de melhor remuneração.” (BONDUKI, 2014, p. 21)

Essa solução, embora não tenha chegado a ser adotada por uma ampla maioria das firmas, encontrou campo fértil nas empresas ferroviárias, cuja força de trabalho se alastrava pelo interior do país, onde nem sempre havia condições adequadas de habitação, obrigando as ferrovias a implantar vilas que abrigassem seus funcionários:

“Levantamento realizado em 1919 (...) mostra que o maior número de vilas das empresas estava no interior e pertencia a companhias ferroviárias, que cediam as casas gratuitamente ou por valores simbólicos. As vilas ferroviárias tiveram grande importância quantitativa e um papel destacado na formação de muitas cidades que nasceram ao longo das estradas de ferro. Apenas no estado de São Paulo, Moraes (2003) identificou mais de 5 mil unidades produzidas pelas empresas ferroviárias para abrigar seus trabalhadores.” (BONDUKI, 2014, p. 21)

No Paraná, as companhias ferroviárias (E.F. Paraná, E.F. São Paulo – Rio Grande, E.F. Norte do Paraná, Cia. Ferroviária São Paulo Paraná [PETUBA, 2011, p..12]) que mais tarde formaram a Rede Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC), foram edificando, aos poucos, em todo o território estadual, casas para as turmas de conservação da linha férrea, geralmente grupos de 4 a 10 moradias dispostas ao longo da estrada. Eram, entretanto, grupos funcionais diretamente envolvidos em uma tarefa localizada, pontual, o que difere de aglomerados situados em cidades, os quais constituem “vilas ferroviárias” propriamente ditas, comunidades criadas para abrigar famílias de trabalhadores constituintes de mão de obra de variadas especialidades, geralmente atrelada a uma instalação de maior porte, de implantação urbana. É o caso das vilas das oficinas da RVPSC, situadas em Ponta Grossa e Curitiba, Jaguariaíva e União da Vitória. Além disso, no Paraná, estado que entre 1930 e 1970 foi o maior produtor brasileiro de madeira (por conta de suas florestas de araucária, hoje praticamente extintas), também as serrarias, que estavam frequentemente instaladas no interior, afastadas até mesmo das pequenas cidades e vilas, costumavam edificar aldeias operárias para as famílias dos seus empregados, em alguns casos dentro dos terrenos das firmas e em outros casos ao lado dos mesmos, proporcionando, neste último caso, um ligeiro bafejo de vida independente (LAVALLE, 1981). Essa solução, pelos mesmos motivos expostos em BONDUKI (2014) foi repetida no caso das instalações fabris centralizadas nas cidades, especialmente Guarapuava e Ponta Grossa. Naturalmente, todas essas casas eram construídas em madeira de araucária, material barato fornecido pela própria firma, necessitando, umas poucas moradias, de uma pequena intervenção em alvenaria, para abrigar as instalações sanitárias. Em muitos casos, no entanto, até os banheiros eram construídos com paredes de madeira pintadas a óleo, construindo-se um piso cimentado somente nesse compartimento (os demais tinham assoalho de madeira, sempre afastado do solo para criar um espaço de ventilação). Mesmo estando a atividade madeireira local encerrada há mais de 50 anos, ainda são visíveis os resquícios de algumas casas funcionais de madeira, e hoje em dia essas humildes casas funcionais são testemunhas mais veementes desse passado, do que as próprias ruínas dos galpões das serrarias extintas.

A Vila Ferroviária de Ponta Grossa começou como um conjunto de 43 casas ao lado das oficinas locais, e que foi implantada em 1956 (SCHEFFER, 2006). Sua implantação é caracteristicamente “urbana”, tendo abrigado a Capelania da RVPSC (hoje matriz da paróquia São Cristóvão, padroeiro dos transportes) e uma escola profissionalizante, transformada em colégio estadual com o nome de “Jesus Divino Operário”. O aspecto mais original, no entanto, é que todas as moradias implantadas nessa primeira etapa da Vila Ferroviária eram de madeira, o que contrasta com o costume adotado pela RVPSC, que, criada pelo governo federal na década de 1940 como união das ferrovias de pequeno porte até então atuantes no Paraná, passou a construir todas as suas novas estações, galpões, armazéns – e também as novas casas funcionais – em alvenaria (na implantação pioneira da ferrovia, de fins do século XIX e começos do XX, as estações menores e todas as casas funcionais eram de madeira). Pode-se especular que teria ocorrido que, na escolha do material construtivo das pequenas casas de Vila Oficinas, o predomínio da tradicional parcimônia ponta-grossense em face da tradição que se consolidava na companhia ferroviária, que já tinha, nessa ocasião, mais de quinze anos de vigência.

Examinar as características de implantação do segundo mais antigo conjunto de habitação popular da cidade de Ponta Grossa, especialmente as consequências do uso da madeira como material de construção, é tarefa que adquire importância em face do notável incremento da produção de habitação social nos últimos cinco anos (2010-2015). A primeira faceta a ser destacada é o notório desprezo dos programas de habitação de interesse social pela madeira como material de construção; a outra decorre da grande pressão exercida pelo programa Minha Casa Minha Vida sobre o mercado imobiliário local, a qual tornou os terrenos da Vila Ferroviária, em função de sua localização privilegiada, atrativos para a construção de moradias geminadas e prédios baixos de apartamentos, acarretando a crescente demolição das casas existentes. Além de ser um material leve, de fácil desmonte, a madeira ainda admite reaproveitamento em diversas outras aplicações. A efemeridade que paira sobre a vila decorre, assim, de sua localização, e não da natureza do material de construção.

O artigo desdobra-se em seis itens, incluindo esta introdução. Os próximos tópicos intentam apresentar um retrato da vila: alguns poucos itens históricos; alguma descrição das casas remanescentes, abrangendo seu programa, sua geometria geral, o arranjo das casas sobre os terrenos e, em especial, as soluções construtivas decorrentes da adoção da madeira como material. O comentário dessas soluções e das implicações que elas trouxeram à utilização e à durabilidade iniciará o penúltimo item. No final buscar-se-á resumir tanto a descrição quanto a análise, assinalando possíveis lições de arquitetura que possam ser aproveitadas no futuro.

## **2. VILA**

Conforme SCHEFFER (2006, p. 51), o segundo conjunto de casas operárias de Ponta Grossa...

“foi a Vila Ferroviária, e expressa uma das características marcantes da cidade que seria a expansão das ferrovias, pois foi construído na região do Bairro de Oficinas, no ano de 1956 com 43 casas, para atender os trabalhadores da estrada de ferro, bairro este que possuía um dos centros ferroviários, e se chama Oficinas devido ao complexo de oficinas de vagões que ali foi instalado.”

Ao tempo de sua implantação, a Vila Ferroviária não foi licenciada junto ao Município: como eram construídas inteiramente no interior do grande terreno de propriedade da RVPSC junto às suas oficinas, as casas de madeira foram objeto de alvará simplificado, primeiro em função de sua área construída ser inferior a 70m<sup>2</sup> (limite da área de uma casa popular naquela época) e segundo, por serem construções de madeira. As ruas eram consideradas vias internas do conjunto ferroviário, e, além de servirem às moradias, davam acesso à escola profissional e

à capela, além das instalações desportivas do clube “Homens do Trabalho”, que tinha frente para a Avenida Visconde de Mauá (Fig. 1). As linhas ferroviárias que aparecem no mapa estão hoje erradicadas e o pátio de manobras das Oficinas está desmantelado desde a década de 1990.



Figura 1 - Localização da Vila Ferroviária (somente o conjunto de construções de 1956)  
Fonte: elaborado pelo autor sobre mapa do Geoportal da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, março de 2016

Até meados da década de 1980, o conjunto de todas as casas e respectivos lotes permaneceu consolidado em um único imóvel, sendo as casas mantidas como patrimônio da companhia, cedidas aos funcionários enquanto fossem mantidos os vínculos funcionais. Ao final desse período, as moradias passaram a ser ofertadas aos moradores para aquisição, o que ocorreu em praticamente em todos os casos. Para a regularização documental, em 1987, a Prefeitura Municipal, acionada pelo protocolado 5.674, emitiu o Decreto 155/87, que aprovou a assim denominada Vila Ferroviária 3ª parte, bem como, no mesmo decreto, a Vila Ferroviária 1ª parte, que incluía as oficinas da companhia. O conjunto abrangia 27 quadras e 313 lotes. A Vila Ferroviária 2ª parte, com 6 quadras e 45 lotes, com frente direta para a avenida Visconde de Mauá, já tinha sido legalizada em 1980 (PONTA GROSSA, 2016).

SCHEFFER (2006, p. 51) relata que “mais tarde, a rede ferroviária resolveu construir mais casas na região de Oficinas para os operários da rede, {e assim} ampliaram a Vila Ferroviária”.

### 3. CASAS

Uma vez que os projetos das casas não podem ser consultados no Arquivo Público Municipal, (afinal, as casas só foram regularizadas após construídas) foram realizados levantamentos dos exemplares remanescentes, em suas duas versões. Suas plantas baixas são mostradas nas Fig. 2 e 3, bem como suas fachadas. A casa da Fig. 2 é uma adaptação (muito próxima ao original) do tipo C (projeto 824) assinado coletivamente pela Seção Técnica da Rede Ferroviária Federal (à época ainda Rede Viação Paraná Santa Catarina), datado de novembro de 1943 (BATISTA, 2007, pp. 98-9). Já a casa da Fig. 3 é cópia (bastante fiel na disposição, porém ligeiramente reduzida quanto à área) do tipo D (projeto 956) da mesma seção técnica, assinado por Djalma Pereira e datado de novembro de 1948 (BATISTA, 2007, p. 101).

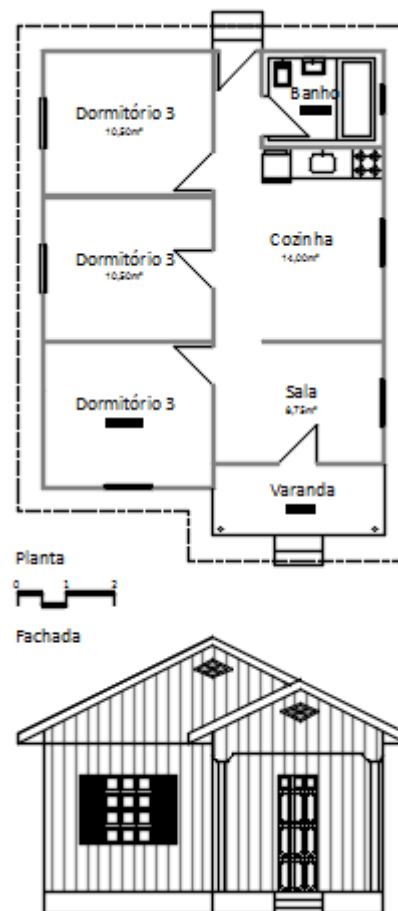


Figura 2 - Planta e fachada da casa modelo C  
Fonte: levantamento efetuado pelo autor, julho de 2016

A primeira, com área de 61,48m<sup>2</sup> no projeto (61,33m<sup>2</sup> no levantamento efetuado pelo autor), tem três dormitórios, sala, cozinha e banheiro. As paredes do sanitário, como construído originalmente, tinham revestimento de tijolos cerâmicos até a altura de 1,50m, seu piso era aterrado e revestido com cimento alisado.

A segunda, mais humilde, tem área de 39,00m<sup>2</sup> no projeto (de 36,00m<sup>2</sup> na medição), comportando somente dois dormitórios. Seu sanitário é semelhante ao da casa da Fig. 2. A característica curiosa é que esse modelo de casa não tem sala de estar, sendo servido apenas por uma cozinha central funcionando como sala de refeições e de convívio. Naturalmente, as casas que subsistem até hoje receberam adendos e adaptações, havendo muitos casos em que a área final ultrapassou 100m<sup>2</sup>.

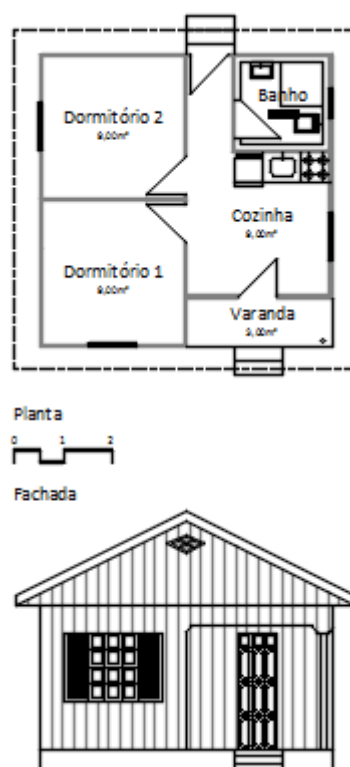


Figura 3 - Planta e fachada da casa modelo D  
Fonte: levantamento efetuado pelo autor, julho de 2016

É notável nas plantas a folgada área atribuída à cozinha (9,00m<sup>2</sup> ou 25% da área total, na casa pequena e 14,00m<sup>2</sup> ou 23% da área total na casa média), tradição que remonta à moradia rural do sul paranaense (LAROCCA JR, LAROCCA e LIMA, 2008a), fortemente influenciada pela cultura imigrante. Outra característica marcante das plantas é a presença de uma varanda, mesmo que pequena, como na Casa D, servindo de espaço que, nomeadamente, realiza a mediação entre o exterior e o interior da moradia. A persistência da solução de cozinha como compartimento predominante ainda está presente na moradia ponta-grossense autoconstruída, de madeira ou de alvenaria, como demonstrou a pesquisa realizada em cerca de setenta casas populares da periferia da cidade, constante de trabalho de graduação em engenharia civil orientado pelo autor (ALVES e TEIXEIRA, 2014), embora as poucas varandas que ainda podem ser encontradas nas casas atuais desempenham papel irrelevante, apenas de passagem e não mais de mediação.

#### 4. IMPLANTAÇÃO DA VILA

A Fig. 4 apresenta a localização das casas remanescentes por tipo, notando-se que somente restam 20 das 43 moradias originais (45% do total), após 60 anos decorridos da implantação da Vila. Uma consulta ao aplicativo *Street View*, que reproduz imagens ao longo do trajeto das ruas das cidades, mostra que em 2011 (ocasião das filmagens dessa região de Ponta Grossa) havia ainda 25 casas. Nos terrenos de quatro das casas demolidas nesse intervalo de cinco anos, há um conjunto de moradias em série já concluído e estão atualmente em construção um prédio baixo de apartamentos e outros dois grupos de casas em série, todos empreendimentos que visam compradores enquadrados na Faixa 2 do programa Minha Casa Minha Vida. Uma vez que a vila se encontra bem localizada dentro da malha urbana, que as casas de madeira são fáceis de demolir e que o material admite reaproveitamento imediato, o momentâneo dinamismo do mercado imobiliário parece ser a maior ameaça à sobrevivência da Vila

Ferroviária. A casa identificada como “demolidada” na Fig. 4 foi fotografada intacta pelo autor em abril de 2016 e já tinha sido retirada cerca de dois meses depois.



Figura 4 - Casas remanescentes da implantação da Vila Ferroviária  
Fonte: levantamento efetuado pelo autor, abril e julho de 2016

A dispersão das casas, que se pode notar no desenho da Fig. 4, decorre não somente das demolições havidas, que afetaram mais da metade do conjunto construído, mas também do próprio parcelamento efetuado pela companhia ferroviária em 1987, que encravou terrenos entre as casas já implantadas, reduzindo o intervalo espacial entre elas. Esse fato foi narrado pelos moradores entrevistados, um deles funcionário aposentado há cerca de vinte anos.

## 5. CARACTERÍSTICAS CONSTRUTIVAS

São notáveis nas casas da Vila Ferroviária os porões ventilados, obtidos pelo soerguimento dos assoalhos em pelo menos 50cm, necessários para assegurar durabilidade às tábuas do piso. Também as caixas-de-ar (nome que se dá, no Sul, ao espaço residual entre o forro e o telhado) são sempre generosas: isso decorre da utilização de telhas cerâmicas (que pedem inclinações acima de 35%; nos projetos 824 e 956 da então RVPSC os telhados têm caimento de 50%) e de forros de madeira (cuja capacidade de isolamento térmico é reduzida): a solução é, então, criar um espaçoso volume inerte de ar servindo como isolante térmico, que, nas casas em questão é ainda ventilado por orifícios em formato de losangos, guarnecidos de caprichoso acabamento (Fig. 5).



Figura 5 - Dispositivos de ventilação da caixa de ar nos oitões  
Fonte: foto do autor, abril de 2016

Esses cuidados, aliados à razoável inércia térmica do material empregado, asseguram às casas de madeira um desempenho térmico satisfatório. O isolamento acústico dos compartimentos, todavia, depende de painéis formados por tábuas de pinho de 25mm de espessura com pequenos mata-juntas em ambos os lados, que chega, no melhor dos casos, a 25 decibéis (NEUFERT, 1974, p. 84). Como, entretanto, o isolamento proporcionado pelas portas de madeira de 30mm de espessura, com frestas junto ao piso, não passa de 20 dB e o das janelas feitas com material leve como a madeira, guarnecidas por vidros comuns, não ultrapassa 15 dB (NEUFERT, 1974, p. 85), então são as esquadrias os elementos construtivos que determinam o isolamento acústico das casas, sejam de madeira, sejam de alvenaria. Em caso de ser necessário maior isolamento sonoro, paredes de madeira são generosas em permitir arranjos que o assegurem.

Há, nas casas, predominância da madeira serrada (material empregado em todas as paredes), mas os forros, assoalhos e, especialmente, as esquadrias, são produzidos com madeira aparelhada. As esquadrias e as venezianas das janelas, as almofadas e bandeiras das portas testemunham não somente que a madeira maciça é um material versátil e nobre, mas também atestam a capacidade artesanal dos marceneiros e carpinteiros paranaenses daquela época (Figs. 6 e 7).



Figura 6 - Porta de madeira almofadada  
Fonte: foto do autor, julho de 2016



Figura 7 - Janela de madeira com veneziana  
Fonte: foto do autor, julho de 2016

Elemento de vital importância para a vitalidade que algumas das casas ostentam após 60 anos de uso, é, sem dúvida, sua pintura. Na casa da Fig. 8, por exemplo, abandonada há longo tempo, o aspecto deteriorado de suas paredes é notável. Entretanto, o uso de técnicas de conservação como aquelas descritas por LAROCCA JR, LAROCCA e LIMA (2008b) poderá assegurar à velha construção mais trinta ou quarenta anos de sobrevida, bastando, por exemplo, que se inverta a extremidade vertical de cada tábu



componente dos painéis de parede e, em especial, que se lhe aplique, em duas demãos, uma tinta a óleo (nos últimos tempos, tem sido comum o uso de tinta a esmalte para paredes de madeira, mas, ao que parece, o veículo óleo de linhaça, empregado há décadas, consegue penetrar profundamente nas fibras do material, proporcionando um melhor suporte para a camada externa).

A Fig. 9 mostra o aspecto ainda juvenil de uma casa situada a poucos metros daquela da Fig. 8. A casa melhor conservada notoriamente recebeu cuidados no seu revestimento externo, ao longo de seus sessenta anos.



Figura 8 - Casa abandonada (Rua Franco Grillo)  
Fonte: foto do autor, abril de 2016



Figura 9 - Casa conservada (Rua Franco Grillo)  
Fonte: foto do autor, abril de 2016

## 6. CONCLUSÕES

Jovens, maduras ou senis aos sessenta anos, as casas da Vila Ferroviária – e, talvez de modo mais pronunciado, a própria Vila – encerram lições para os contemporâneos. A primeira e óbvia diz respeito ao material de construção: secularmente menosprezado como típica das casas de pobres, a madeira foi encarada pelos moradores como algo natural, pertencente à sua própria esfera contextual, fácil de manter, fácil de ampliar, fácil até mesmo de desmontar, como atualmente se verifica. As plantas, já de longa data adotadas pela Rede Ferroviária para suas casas funcionais, eram adaptadas às formas de uso da população interiorana, que não tinha muita serventia para as salas, mas que valorizava (e, a julgar pelo zelo aparente nas peças vistórias, ainda valoriza muito) as cozinhas, como o compartimento principal da moradia, e isso foi levado a tal ponto que o projeto da casa de menores dimensões sequer previa a existência de uma sala.

A cuidadosa implantação da vila encerra a segunda lição, muito pouco aproveitada nas décadas seguintes, quando a moradia popular passou a ser uma presença constante nas cidades grandes e médias (em Ponta Grossa, a partir de 1966). A praça central, para a qual se voltam a capela e o colégio, não teve nenhuma sucessão nos anos posteriores, exceto a frustrada tentativa de criação de um espaço público no Núcleo Santa Paula (que, em vista da importância de sua consolidação como bairro surgido de programas sociais e, ademais, como testemunha da má sucedida intenção de criação de um ambiente urbano de qualidade, será examinada em artigo futuro). A outra característica que remete à implantação da Vila Ferroviária é sua privilegiada localização: para os empregados da RVPSC/RFFSA, tratava-se apenas de local próximo ao emprego, mas com o crescimento da cidade e com a erradicação dos trechos ferroviários urbanos, o local da vila, em plena zona sul, a menos de três quilômetros do centro principal, tornou-se objeto de cobiça da parte dos empreendedores imobiliários, que ali encontraram espaço fértil para empreendimentos – por ora, horizontais ou ligeiramente verticais, mas não por muito tempo – de fácil aceitação por parte dos compradores. Essa ameaça, que ironicamente é alicerçada numa virtude, constitui hoje o maior risco à sobrevivência desse empreendimento sexagenário... que, como todo o *fazer* urbano, estava desde logo fadado a ter um ciclo de vida

que, parece, está agora em seus estágios derradeiros. Que o presente registro tenha o efeito de reviver as lições daí advindas.

## **AGRADECIMENTOS**

O autor agradece a amável recepção dos moradores Jaci e Ana Becher Perisutti (casa tipo D) e João Cizaki (casa tipo C), bem como ao acadêmico Bruno Augusto Cerutti, do curso de arquitetura e urbanismo da PUC-PR (Curitiba), que o auxiliou na medição das casas.

## **REFERÊNCIAS**

- ALVES, Fernando dos Santos e TEIXEIRA, Felipe Afonso. *Constantes e Contrastes: análise comparativa de casas populares autoconstruídas e elaboradas por profissionais*. Trabalho de conclusão de curso apresentado à UEPG (Engenharia Civil). Ponta Grossa.
- BATISTA, Fábio Baptista. *A tecnologia construtiva em madeira na região de Curitiba: da casa tradicional à contemporânea*. Dissertação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis (SC), 2007.
- BONDUKI, Nabil Georges. *Os pioneiros da habitação social no Brasil*. São Paulo (SP): EDUSP, 2014.
- LAROCCA JUNIOR, Joel; LAROCCA, Pier Luigi e LIMA, Clarissa de Almeida. *Casa Eslavo Paranaense: arquitetura de madeira dos colonos poloneses e ucranianos do sul do Paraná*. Ponta Grossa (PR): Larocca Associados, 2008a.
- LAROCCA JUNIOR, Joel; LAROCCA, Pier Luigi e LIMA, Clarissa de Almeida. *Manual de Conservação e Adaptação de Casas de Madeira do Paraná*. Ponta Grossa (PR): Larocca Associados, 2008b.
- LAVALLE, Aída Mansani. *A madeira na economia paranaense*. Curitiba: Grafipar, 1981.
- NEUFERT, Ernest. *A arte de projetar em arquitetura*. São Paulo (SP): Gustavo Gili, 1974.
- PETUBA, Rosângela. *Na trama dos trilhos: cidade, ferrovia e Trabalho. Ponta Grossa – PR (1955 – 1997)*. Tese em História na Universidade Federal de Santa Catarina, Área de História Cultural. Florianópolis, SC, 2011.
- PONTA GROSSA, Município de. *Decreto nº 155 de 02 de junho de 1987: Aprova o loteamento Vila Ferroviária*. Ponta Grossa, Câmara Municipal de Ponta Grossa, 1987. Acessado na internet em agosto de 2016, no endereço [www.camara-municipal-da-ponta-grossa.jusbrasil.com.br](http://www.camara-municipal-da-ponta-grossa.jusbrasil.com.br).
- SCHEFFER, Sandra Maria. *Espaço urbano e política habitacional: uma análise sobre o programa de lotes urbanizados da Prolar - Ponta Grossa*. Dissertação em Ciências Sociais Aplicadas, Área de Concentração em Sistemas Sociais e Problemáticas Estruturais, na Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, PR, 2003.