

UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA
INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA E
TERRITÓRIO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ADRIEL ANTONIO GIMENES

**Espaços públicos e mobilidade ativa em pequenas cidades: Uma proposta para o centro
de Medianeira -PR**

Foz do Iguaçu

2026

ADRIEL ANTONIO GIMENES

Espaços públicos e mobilidade ativa em pequenas cidades: Uma proposta para o centro de Medianeira -PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Fabiana Felix do Amaral e Silva.

Coorientadora: Profa Dra Patrícia Zandonade

Foz do Iguaçu

2026

RESUMO

O presente trabalho discute o planejamento urbano em cidades de pequeno e médio porte, considerando que esses municípios apresentam dinâmicas territoriais, sociais e culturais próprias, muitas vezes distintas daquelas observadas nas grandes metrópoles. Tendo como objeto de estudo o centro urbano de Medianeira-PR, município localizado no Oeste do Paraná, com cerca de 54 mil habitantes, a pesquisa parte do diagnóstico de que essa área, embora concentre os principais fluxos, equipamentos urbanos, atividades comerciais e manifestações da vida cotidiana local, apresenta fragilidades relacionadas à mobilidade pedonal, à infraestrutura ciclovária, à acessibilidade e à qualidade dos espaços de permanência. O recorte espacial abrange a rua central de comércio, a praça principal e suas imediações, organizadas em cinco setores de análise. A fundamentação teórica apoia-se nos princípios do urbanismo em escala humana de Gehl (2013), na leitura urbana sensível de pequenos territórios proposta por Gatti e Zandonade (2017) e na identificação dos polos de dinâmica urbana de Vasconcellos Filho (2019), além de estudos de caso relacionados à qualificação de áreas centrais, mobilidade ativa e valorização dos espaços públicos. A metodologia articula revisão bibliográfica, análise de dados sociourbanos, leitura de documentos técnicos e institucionais e observação etnográfica em campo, permitindo uma compreensão sensível do cotidiano local. A partir dessa leitura, o trabalho organiza diretrizes de planejamento urbano para o centro de Medianeira-PR, articulando mobilidade ativa, permanência, acessibilidade, conforto ambiental, infraestrutura urbana e valorização da identidade local, tendo a escala humana, a memória urbana e os modos de vida da população como referências fundamentais para orientar a qualificação dos espaços públicos centrais.

Palavras-chave: Escala humana; Permanência urbana; Acessibilidade; Infraestrutura verde-azul; Cidades de pequeno e médio porte.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
2. REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO	11
2.1 A Dimensão Humana e a Cidade como Lugar de Encontro.....	11
2.2 A Leitura Sensível e as Particularidades dos Pequenos Territórios.....	13
2.3 Polos de Dinâmica Urbana: Articulado Forma, Fluxos e Usos.....	15
2.4 A mobilidade ativa e infraestrutura verde/azul.....	17
3. ESTUDOS DE CASO	19
3.1 Requalificação do Centro Histórico de Resende/RJ.....	19
3.2 Requalificação Urbanística do Centro Histórico de São José/SC	25
3.3 Análise/reflexões Síntese das potencialidades dos estudos de caso	28
4. MEDIANEIRA: A CIDADE EM ESTUDO.....	30
4.1 Percurso da história da formação da cidade	32
4.2 Infraestrutura da Cidade	37
4.2.1 Hidrografia Urbana.....	37
4.2.2 Hipsometria do Município.....	38
4.2.3 Serviços Públicos.....	39
4.2.4 Pavimentação das Vias Públicas.....	40
4.2.5 Equipamentos de Saúde.....	41
4.2.6 Equipamentos de Ensino	42
4.3 Dinâmicas da Cidade	43
4.4 Região Central em análise	45
4.4.1 Zoneamento	45
4.4.2 Uso do Solo	46
4.4.3 Sistema Viário e Perfil Viário	47
4.4.4 Cheios e Vazios	49
4.5 Análise Crítica das Propostas Urbanas para o Desenvolvimento Futuro de Medianeira.....	50

5. DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO URBANO PARA O CENTRO DE MEDIANEIRA-PR: FLUXOS, PERMANÊNCIAS E RESILIÊNCIA AMBIENTAL

.....	53
5.1 Metodologia.....	54
5.2 Etnografia Urbana.....	55
5.3 Área de análise urbana.....	69
5.3.1 Mapa Síntese de Problemas.....	70
5.4 Diretrizes urbanas setorizadas.....	71
5.4.1 Mapa de setorização das diretrizes urbanas.....	72
5.5 Situação atual de cada setor.....	74
5.6 Conceitos estruturadores para as diretrizes de planejamento urbano no centro de Medianeira-PR.....	79
5.7 Diretrizes urbanas propostas para os setores de intervenção.....	80
5.7.1 1º SETOR: Praça Principal (Permanência e Vivência).....	80
5.7.2 2º Setor: Avenida Comercial - Trecho 1 (Caminhabilidade/ ruas compartilhadas).....	82
5.7.3 3º Setor: Vias Diagonais/Acessos da BR (Sistema Verde Azul).....	85
5.7.4 4º Setor: Entroncamento da Avenida Principal (Solução de Conflitos).....	90
5.7.5 5º Setor: Avenida Comercial - Trecho 2 (Infraestrutura Integrada).....	93
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	96
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Eixos principais da proposta de Vasconcelos	21
Figura 2 – Representação digital da mobilidade proposta para o concurso de Resende RJ.....	25
Figura 3 – Representação da proposta da rua XV de Novembro	25
Figura 4 – Representação dos eixos culturais e pedonais da proposta	26
Figura 5 – Perspectiva da Rua DR Cunha Ferreira	27
Figura 6 – Representação do cruzamento da rua DR Cunha Ferreira	28
Figura 7 – Mapa das ciclovias e ciclorotas propostas	28
Figura 8 – Planta geral da proposta e perspectiva do mirante da casa da cultura	29
Figura 9 – Planta baixa e perspectiva do Mercado Popular	30
Figura 10 – Cortes do antes e depois para as propostas das vias.....	31
Figura 11 – Mobiliário proposto no projeto	32
Figura 12 – Planta humanizada, detalhamentos e perspectivas da proposta	33
Figura 13 – Mapa do Oeste do Paraná com a localização do município de Medianeira.....	35
Figura 14 – Mapa da distribuição Guarani na região Oeste do Paraná	37
Figura 15 – Escritório da colonizadora MARÍPA	38
Figura 16 – Praça central denominada Angelo Darolt	39
Figura 17 – Estrada do Colono	41
Figura 18 – Linha do tempo da cidade de Medianeira PR	41
Figura 19 – Mapa da hidrografia urbana	42

Figura 20 – Mapa da hipsometria urbana	43
Figura 21 – Mapa dos serviços públicos	44
Figura 22 – Mapa de pavimentação urbana.....	45
Figura 23 – Mapa de equipamentos de saúde.....	46
Figura 24 – Mapa de equipamentos de ensino	47
Figura 25 – Mapa de pontos turísticos.....	49
Figura 26 – Turismo rural em Medianeira PR.....	49
Figura 27 – Zoneamento do centro de Medianeira PR.....	50
Figura 28 – Uso e ocupação de solo	51
Figura 29 – Perfil viário	52
Figura 30 – Mapa do sistema viário	53
Figura 31 – Cheios e vazios.....	54
Figura 32 – Proposta calçada e rua completa	56
Figura 33 – Proposta de áreas de permanência e convivência	57
Figura 34 – Mapa da área estudada	61
Figura 35 – Exemplos de uso misto localizados na AV Brasília.....	62
Figura 36 – Espaços ociosos no centro de Medianeira PR.....	63
Figura 37 – Imagens da Praça Angelo Darolt.....	65
Figura 38 – Lixeiras abandonadas no decorrer do centro.....	66
Figura 39 – Equipamentos de lazer da Praça Angelo Darolt.....	67

	10
Figura 40 – Ausência de mobiliário urbano	68
Figura 41 – Mobiliário público deteriorado	69
Figura 42 – Panorama sobre a AV Brasília	71
Figura 43 – Ausencia de acessibilidade.....	72
Figura 44 – Localização dos registros fotográficos.....	73
Figura 45 – Mapa da área de intervenção.....	74
Figura 46 – Mapa síntese de problemas	75
Figura 47 – Mapa dos setores de intervenção.....	78
Figura 48 – Recorte aéreo da Praça Angelo Darolt	80
Figura 49 – Recorte aéreo da AV Brasília.....	81
Figura 50 – Recorte aéreo da AV Pedro Soccol.....	82
Figura 51 – Recorte aéreo de um cruzamento da Avenida Brasília	83
Figura 52 – Os pavimentos permeáveis e porosos	93
Figura 53 – Jardins de Chuva	94
Figura 54 – Imagem esquemática de biovaletas	95
Figura 55 – Imagem de cruzamento existente entre a AV Brasília e a Rua Sergipe.....	96

1. INTRODUÇÃO

O planejamento urbano brasileiro ainda trata as pequenas cidades como versões reduzidas das metrópoles. Essa lógica, que replica soluções pensadas para grandes centros em municípios de escala completamente diferente, é um dos principais problemas do urbanismo nacional (**SANTORO; NETO, 2023**), e seus efeitos são visíveis na cidade de Medianeira.

O presente trabalho tem como objetivo apresentar uma análise urbana e definição de diretrizes para o centro de Medianeira, município localizado no oeste do Paraná, com aproximadamente 54.369 habitantes e área territorial de 328,733 km², segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). Fundada em 1951 a partir de um intenso processo de colonização protagonizado por famílias vindas do Rio Grande do Sul, Medianeira consolidou-se como um importante polo agroindustrial regional, cuja estrutura urbana reflete as características típicas das cidades planejadas na segunda metade do século XX: malha ortogonal, vias diagonais e um centro que concentra as principais atividades comerciais, institucionais e de serviços do município. A ocupação dessa região, no entanto, se deu sobre territórios habitados anteriormente por povos indígenas, em especial grupos Guarani, cujas formas de vida e vínculos territoriais foram sendo progressivamente apagados e deslocados pelo avanço da fronteira agrícola e pelo processo de colonização do Oeste do Paraná. (SOUZA FILHO, 2016). A formação urbana de Medianeira é, portanto, resultado de múltiplos processos históricos de ocupação e transformação territorial. É nesse contexto que o centro urbano se consolida como o principal espaço de articulação da vida econômica, institucional e cotidiana da cidade, tornando-se o foco desta pesquisa.

O centro de Medianeira é composto predominantemente por usos residenciais e comerciais, com expressiva presença de equipamentos institucionais que estruturam a dinâmica cotidiana da área central. No entanto, como ocorre em grande parte das cidades brasileiras de pequeno e médio porte, o modelo urbano centrado no automóvel transformou significativamente a dinâmica desses espaços ao longo das últimas décadas. O alargamento de vias, a impermeabilização do solo, a redução das áreas de permanência e a ausência de infraestrutura adequada para o pedestre passaram a comprometer a qualidade da experiência urbana no centro da cidade, afastando as pessoas dos espaços públicos e enfraquecendo a vitalidade comercial e social da área central.

Esse fenômeno é especialmente agravado em cidades de menor porte, onde o planejamento urbano voltado à mobilidade ativa (Batalha, 2017) e à qualificação dos espaços públicos ainda é incipiente e carece de referências consolidadas.

Curiosamente, as cidades de pequeno e médio porte são aquelas que reúnem condições especialmente favoráveis para a mobilidade ativa e para uma vivência urbana mais humanizada, devido às menores distâncias de deslocamento, à proximidade entre os diferentes usos urbanos e à maior possibilidade de interação nos espaços públicos. Contudo, quando adotam modelos de planejamento baseados em referências metropolitanas e voltados à priorização do automóvel, essas vantagens acabam sendo reduzidas ou até mesmo desconsideradas. O resultado é uma contradição difícil de ignorar: uma cidade com forte dinâmica social e econômica e com espaços públicos que não acompanham essa vitalidade. Mais do que uma questão de infraestrutura, trata-se de compreender como o desenho urbano pode fortalecer práticas sociais, formas de convivência e referências culturais que já fazem parte do cotidiano local. Nesse sentido, as diretrizes urbanas não são apenas sobre uma intervenção física futura, mas um instrumento de valorização do território e dos modos de vida presentes na cidade.

Dessa forma, o desafio consiste em formular diretrizes de planejamento urbano que dialoguem com a escala, as características territoriais e as particularidades socioespaciais de Medianeira-PR. Nesse contexto, torna-se fundamental considerar a realidade local, evitando a reprodução de modelos urbanísticos pensados para grandes centros metropolitanos e nem sempre compatíveis com as dinâmicas de cidades de pequeno e médio porte.

Diante desse cenário, este trabalho questiona: como pensar estratégias urbanas para o centro de Medianeira de forma a devolver ao pedestre e ao ciclista a prioridade no espaço público?

Pensar os espaços públicos centrais é essencial para fortalecer a identidade urbana, dinamizar a economia local e estimular práticas de convivência, lazer e trocas culturais no ambiente construído (Gehl, 2013). O centro de Medianeira concentra importante potencial simbólico e funcional, reunindo atividades comerciais, serviços e fluxos que estruturam a vida urbana do município.

Entretanto, o planejamento urbano brasileiro costuma ser baseado em referências dos grandes centros urbanos, deixando em segundo plano as particularidades das cidades de menor porte. Como consequência, muitos instrumentos e soluções são aplicados de forma semelhante em diferentes contextos, gerando um “encaixe forçado” (SANTORO; NETO, 2023) que frequentemente ignora as características e necessidades específicas das cidades pequenas e médias.

Nesse contexto, o centro de Medianeira configura-se como um território com grande potencial de transformação. Seus espaços públicos possuem posição estratégica na dinâmica socioespacial da cidade, mas apresentam deficiências em acessibilidade e mobilidade ativa que comprometem sua função como lugares de encontro, deslocamento e permanência.

Recolocar o ser humano como figura principal da cidade não é apenas uma escolha projetual; é uma postura sobre o que uma cidade deve ser. É entender que a qualidade urbana se mede pela experiência de quem caminha, para, conversa e permanece; que uma calçada bem feita importa tanto quanto uma via bem pavimentada; e que uma praça viva vale mais do que um estacionamento bem organizado. Este trabalho visa apresentar soluções que coloquem a **escala humana** no centro do debate, tratando a **mobilidade ativa** (o caminhar e o pedalar) como elemento central e essencial para a vitalidade urbana (**BATALHA, 2017**) ao valorizar tanto o deslocamento cotidiano quanto a permanência nos espaços públicos, considerando elementos como arborização, mobiliário urbano, calçadas, ciclofaixas, conforto térmico e acessibilidade universal.

Para fundamentar essas diretrizes, o trabalho adota um referencial teórico e metodológico composto por diferentes camadas de análise. A obra *Cidades para Pessoas*, de **Jan Gehl (2013)**, fornece os princípios norteadores do **urbanismo em escala humana**, orientando o olhar sobre os fluxos, usos e as condições de permanência nos espaços públicos. Complementarmente, a abordagem de **Simone Gatti e Patricia Zandonade (2017)** contribui com uma **metodologia sensível** ao contexto local de pequenas e médias cidades, reforçando a necessidade de uma leitura qualificada do território e dos modos de vida tradicionais antes de qualquer orientação proposta. Complementando essa análise, **Vasconcellos Filho (2019)** através da identificação de **polos de dinâmica urbana**, um instrumento que permite integrar a forma física do centro aos seus fluxos e vocações, transformando o diagnóstico em uma base para a definição de setores e diretrizes urbanas.

Complementarmente, foram realizados estudos de caso de projetos de requalificação urbana que serviram como referência conceitual para o desenvolvimento das diretrizes propostas.

Do ponto de vista metodológico, apoiou-se no levantamento dos dados técnicos urbanos e sociais produzidos no âmbito da revisão do plano diretor da cidade (2022), Plano de Mobilidade Urbana do município de Medianeira (2024), DADOS DO IBGE (2022), legislações complementares importantes para a análise e para a fundamentação da proposta, como a Lei nº 1107/2022, referente ao Uso e Ocupação do Solo, e a Lei nº 1259/2024, que dispõe sobre a hierarquização do sistema viário do município. bem como em uma etnografia urbana capaz de produzir

registros fotográficos, mapeamento de fluxos e observação das dinâmicas de uso e apropriação do espaço público no centro de Medianeira. Esse levantamento resultou em um diagnóstico urbano detalhado da área delimitada, identificando as principais fragilidades e potencialidades do local e fornecendo as bases necessárias para à elaboração das diretrizes apresentadas ao longo deste trabalho.

A partir dessa fundamentação, a pesquisa estruturou-se em torno dos seguintes objetivos geral e específicos:

Objetivo geral

Analisar o território central de Medianeira–PR a partir das dinâmicas de uso e apropriação do espaço urbano, da identificação de polos de atividade e da leitura dos fluxos de deslocamento e permanência, com o objetivo de definir diretrizes de planejamento urbano voltadas à mobilidade pedonal, à acessibilidade, ao conforto ambiental, à valorização dos espaços públicos, à humanização da paisagem urbana e ao fortalecimento da identidade local.

Objetivos Específicos:

- Analisar referências teóricas e projetos correlatos que promovam a mobilidade ativa, a caminhabilidade e a qualificação dos espaços públicos de permanência, considerando as especificidades das cidades de pequeno e médio porte.
- Realizar o diagnóstico sociourbano do centro de Medianeira, articulando o levantamento técnico de fluxos, usos e infraestrutura à leitura sensível do território por meio da etnografia urbana, a fim de identificar os polos de atividade e as formas de apropriação e percepção do cotidiano pela população.
- Definir diretrizes de planejamento urbano setorializadas para o centro de Medianeira–PR, articulando mobilidade ativa, conforto ambiental e qualificação dos espaços públicos, a partir da leitura das dinâmicas territoriais, dos fluxos de deslocamento e das formas de permanência, com foco na valorização do pedestre, do ciclista e da vida cotidiana urbana.

O presente trabalho está estruturado em seis capítulos. Após esta introdução, o Capítulo 2 apresenta o referencial teórico e metodológico que fundamenta a pesquisa, abordando conceitos relacionados ao urbanismo humanizado, à mobilidade ativa, à caminhabilidade, aos espaços públicos e ao planejamento urbano em cidades de pequeno e médio porte. O Capítulo 3 reúne a análise de estudos de caso nacionais, selecionados como referências para a elaboração da proposta de diretrizes. No Capítulo 4 é apresentada a caracterização da área de estudo,

contemplando aspectos históricos, socioeconômicos e urbanísticos de Medianeira, bem como o diagnóstico urbano da área central. O Capítulo 5 apresenta a sistematização das diretrizes de planejamento urbano para o centro de Medianeira-PR, construídas a partir do diagnóstico territorial e da análise setorizada do recorte estudado. As orientações abordam aspectos relacionados à mobilidade ativa, à acessibilidade, à permanência, ao conforto ambiental, à paisagem urbana e à identidade local, buscando contribuir para uma leitura crítica do território e para a definição de parâmetros voltados à qualificação dos espaços públicos centrais. Por fim, o Capítulo 6 apresenta as considerações finais, sintetizando os principais resultados da pesquisa e avaliando o alcance dos objetivos propostos.

Com essa organização, a pesquisa busca debater de que maneira a identificação dos polos de dinâmica urbana e uma leitura urbana sensível podem evitar o "encaixe forçado" de modelos metropolitanos e revelar a identidade urbana e os modos de vida próprios das pequenas cidades presentes em seu cotidiano. Ao mesmo tempo, busca demonstrar que a escala humana não constitui apenas uma diretriz de desenho urbano, mas uma estratégia de planejamento capaz de reconhecer e potencializar características próprias desses territórios, valorizando seus modos de vida, suas formas de sociabilidade e suas identidades territoriais.

2. Referencial teórico-metodológico

Este capítulo apresenta os fundamentos teóricos e metodológicos que orientam a análise da área central de Medianeira-PR e a formulação das diretrizes de planejamento urbano desenvolvidas neste trabalho. Parte-se da compreensão de que as cidades de pequeno e médio porte possuem características próprias, que demandam abordagens sensíveis às suas particularidades territoriais, sociais e culturais, evitando a reprodução de modelos concebidos para grandes centros urbanos.

Nesse contexto, a pesquisa é estruturada a partir de quatro eixos complementares. O primeiro refere-se aos princípios do urbanismo em escala humana, que valorizam as pessoas, a mobilidade ativa e a qualidade dos espaços públicos. O segundo consiste na leitura urbana sensível, voltada à compreensão das dinâmicas cotidianas, das formas de apropriação do espaço e das identidades locais. O terceiro corresponde à identificação dos polos de dinâmica urbana, instrumento que possibilita relacionar a configuração física da cidade aos seus fluxos, atividades e centralidades. Por fim, o quarto eixo aborda a mobilidade verde-azul, compreendida como a integração entre deslocamentos ativos, infraestrutura verde, drenagem urbana e conforto ambiental nos percursos públicos.

De forma integrada, esses referenciais constituem a base conceitual e metodológica da pesquisa, orientando a leitura crítica do território, a interpretação dos problemas urbanos identificados e a definição de diretrizes voltadas à mobilidade ativa, à permanência, à acessibilidade, ao conforto ambiental, à infraestrutura verde-azul e à valorização dos espaços públicos centrais de Medianeira-PR.

2.1 A Dimensão Humana e a Cidade como Lugar de Encontro

O livro *Cidades para Pessoas*, de Gehl (2010), é uma referência ampla e densa, que aborda desde a percepção sensorial do espaço urbano até diretrizes projetuais para diferentes escalas da cidade. Para os fins deste trabalho, o recorte adotado concentra-se nos conceitos que dialogam diretamente com a questão da mobilidade e da qualidade do espaço público: a escala humana como princípio norteador do projeto urbano, as condições necessárias para que o caminhar e o pedalar se tornem escolhas viáveis e agradáveis, e os elementos que determinam

se um espaço convida à permanência ou ao abandono. Esses temas, desenvolvidos ao longo da obra, oferecem o embasamento teórico necessário para compreender as escolhas projetuais analisadas neste trabalho.

Gehl inicia a obra diagnosticando um problema central do urbanismo moderno: por décadas, a dimensão humana foi tratada como tema secundário no planejamento urbano, enquanto a acomodação do tráfego de automóveis e as ideologias do modernismo dominavam as decisões sobre o espaço da cidade. O resultado foi a progressiva expulsão do pedestre, a redução das calçadas e o esvaziamento das funções sociais e culturais dos espaços públicos.

Para o autor, caminhar é o ponto de partida de toda a vida urbana. É no ato de caminhar que as pessoas se encontram, observam, interagem e participam da cidade. Por isso, oferecer boas condições para o deslocamento a pé não é apenas uma questão de infraestrutura, mas o pré-requisito para que a vida urbana aconteça em sua plenitude. Ao melhorar as condições para os pedestres, reforça-se não apenas a circulação, mas também as atividades sociais e recreativas que emergem naturalmente quando as pessoas compartilham o espaço público.

Gehl também aponta que uma cidade viva, segura, sustentável e saudável depende diretamente de que seus moradores se sintam convidados a caminhar e pedalar. Esses quatro objetivos são interdependentes: mais pedestres e ciclistas significam mais vitalidade, mais segurança percebida, menor impacto ambiental e melhores índices de saúde pública.

No capítulo A cidade Viva, Gehl apresenta a distinção entre atividades necessárias, opcionais e sociais no espaço urbano, que se torna uma das bases conceituais mais importantes da obra. As atividades necessárias como ir ao trabalho ou esperar o ônibus acontecem independentemente da qualidade do espaço. Já as atividades opcionais, como sentar em uma praça ou observar o movimento da cidade, só ocorrem quando o espaço oferece qualidade e conforto. As atividades sociais, por sua vez, são consequência das anteriores, emergem quando há pessoas compartilhando um mesmo espaço de qualidade.

Essa distinção é central para compreender por que alguns espaços públicos são cheios de vida enquanto outros permanecem vazios. A qualidade do espaço é o que determina se as pessoas vão além das obrigações cotidianas e passam a habitar a cidade de forma mais plena.

Boas Cidades para Caminhar, para Permanecer e para Pedalar

Gehl defende que a distância aceitável de caminhada não é uma medida fixa, mas depende diretamente da qualidade do percurso. Um trajeto interessante, com bom piso e fachadas ativas, pode ser percorrido com prazer por distâncias maiores, enquanto um percurso

desinteressante faz com que mesmo 200 ou 300 metros pareçam longos (p. 121). O autor observa ainda que obstáculos nas calçadas postes, placas, interrupções para garagens transformam a caminhada em uma espécie de corrida de obstáculos, deteriorando a experiência do pedestre e desestimulando o deslocamento a pé (p. 123).

A permanência no espaço público depende de condições específicas que o projeto urbano pode criar ou destruir. Gehl identifica o que chama de "efeito dos espaços de transição" as pessoas tendem a permanecer nos limites e bordas dos espaços encostados em fachadas, sob marquises, em nichos e reentrâncias onde têm as costas protegidas e boa visão do entorno. Além disso, a qualidade e posição dos bancos são determinantes; alguns estudos citados pelo autor mostram que assentos bem posicionados, com encosto e boa vista, têm taxa de ocupação de 61 a 72%, enquanto bancos mal localizados ficam praticamente vazios (p. 141).

Sobre o ciclismo, Gehl é direto ao afirmar que em muitas cidades o convite para pedalar está longe de ser convincente: a infraestrutura ciclística costuma ser composta de trechos desconectados, sem uma abordagem genuína de rede (p. 182). Para o autor, uma boa cidade para bicicletas exige um sistema coeso de porta a porta, integrado à estratégia geral de transportes, com ciclovias protegidas, cruzamentos seguros, estacionamentos para bicicletas e a possibilidade de combiná-las com o transporte público. O exemplo de Copenhague é utilizado ao longo do capítulo para demonstrar que, quando o convite é real e a infraestrutura é contínua, o ciclismo deixa de ser prática de minorias e passa a integrar o cotidiano de todas as faixas etárias e perfis de usuários.

2.2 A Leitura Sensível e as Particularidades dos Pequenos Territórios

O trabalho de Gatti e Zandonade (2017) propõe uma metodologia de leitura e projeto para espaços públicos em pequenas cidades brasileiras, partindo do entendimento de que esses municípios possuem dinâmicas urbanas próprias que não podem ser tratadas com os mesmos instrumentos das metrópoles. As autoras defendem uma abordagem participativa e sensível à cultura local, que reconhece o cotidiano, as tradições e os modos de vida da população como ponto de partida indispensável para qualquer intervenção no espaço público

As pequenas cidades possuem dinâmicas urbanas próprias, distintas das que caracterizam as metrópoles. Nelas, o caminhar e o pedalar são práticas centrais no cotidiano da população, e os espaços públicos desempenham funções que vão além do simples deslocamento. As calçadas são também locais de permanência e observação; as ruas, espaços de lazer; e as praças, lugares de cultura, encontro e convivência. Compreender essas especificidades é fundamental, especialmente considerando que 80% dos municípios brasileiros

têm menos de 50 mil habitantes, representando 30% da população do país. (GATTI, ZANDONADE, 2017)

Apesar dessa realidade, um dos principais desafios apontados pelas autoras é a tendência de importar modelos urbanos desenvolvidos para metrópoles e aplicá-los em pequenas cidades, sem considerar suas particularidades. Esse equívoco é reforçado por uma visão de progresso atrelada ao desenvolvimento tecnológico, que faz com que municípios que preservam suas tradições sejam vistos como atrasados. A comparação constante com grandes centros leva especialmente os jovens a negar suas origens, um desserviço à identidade e à cultura dessas comunidades.

No campo da infraestrutura urbana, essa lógica equivocada se manifesta de forma concreta. Nas últimas décadas, o planejamento urbano negligenciou a escala humana no território, dando protagonismo ao automóvel. O resultado são calçadas estreitas, ruas mais largas e aumento da poluição sonora e atmosférica. A precariedade desses espaços transmite uma sensação de abandono que leva ao esvaziamento e à subutilização da cidade: uma mãe com carrinho de bebê, um idoso ou um ciclista simplesmente não conseguem utilizar com segurança uma calçada em mau estado. Somem-se a isso a degradação ambiental das praças causada por lixo, mau cheiro e poluição sonora e tem-se um cenário que afasta a população dos espaços públicos.

Outro aspecto relevante é a relação dos moradores de pequenas cidades com o espaço doméstico e seu entorno imediato. Os quintais, por exemplo, cumprem uma função de convivência que não encontra equivalente nos apartamentos, o que explica, em parte, a resistência à verticalização nessas localidades. Trata-se de espaços para tomar chimarrão, tereré ou chá, e para que as crianças brinquem com liberdade, dentro de casa. Ignorar essa cultura do espaço privado no planejamento urbano significa propor soluções que não dialoguem com o modo de vida local.

Diante desse quadro, as autoras defendem que o planejamento urbano em pequenos territórios deve partir da compreensão das práticas cotidianas da população. Isso implica investigar onde as pessoas vão em seu tempo livre, quais festas são importantes para a comunidade e quais esportes são relevantes para jovens e adultos perguntas que orientam um projeto verdadeiramente enraizado na cultura local. Nesse sentido, o método participativo é apontado como essencial, conferindo à população o poder de opinar e colaborar na elaboração de propostas junto ao poder público.

As soluções propostas passam tanto pela infraestrutura quanto pela gestão dos espaços. A padronização das calçadas como responsabilidade dos órgãos públicos é fundamental para

garantir acessibilidade e segurança. A implantação de ciclovias, por sua vez, é especialmente relevante nas pequenas cidades, onde os trajetos curtos fazem do ciclismo uma alternativa viável para a maioria da população. Quanto às praças e espaços livres, as autoras argumentam que a abertura para usos espontâneos de brincadeiras, eventos, piqueniques pode ser mais eficaz do que a construção de equipamentos fixos de concreto. A parceria público-privada também é explorada como estratégia: a presença de comércios como sorveterias, cafeterias ou food trucks pode contribuir para tornar esses espaços mais atrativos e frequentados, garantindo sua vitalidade ao longo do dia. Por fim, as festas populares realizadas majoritariamente em espaços públicos reforçam a importância desses lugares como suporte da cultura e do lazer comunitário.

2.3 Polos de Dinâmica Urbana: Articulando Forma, Fluxos e Usos

Como referência para a divisão de setores centrais, destaca-se a proposta desenvolvida por Vasconcellos Filho (2018) para o centro urbano de Teresina. O trabalho apresenta um conjunto de diretrizes voltadas ao planejamento sustentável de centros urbanos, considerando a integração entre mobilidade, patrimônio cultural, áreas verdes, desenvolvimento econômico e participação social.

O autor parte do entendimento de que os centros urbanos tradicionais vêm enfrentando processos de esvaziamento populacional, perda de atividades econômicas, degradação dos espaços públicos e redução de sua atratividade. Nesse contexto, a requalificação deve ser conduzida por meio de uma abordagem sistêmica, capaz de articular diferentes componentes urbanos e promover a recuperação da centralidade da área.

A proposta foi estruturada em sete eixos principais: Planejamento e Gestão, Mobilidade de Acesso, Mobilidade Interna, Polos de Atração, Áreas Verdes, Patrimônio Cultural e Serviços Públicos. Esses eixos são orientados por princípios como a participação comunitária, a distribuição equilibrada das intervenções, a adequação ao tecido urbano existente e a viabilidade econômica das ações propostas.

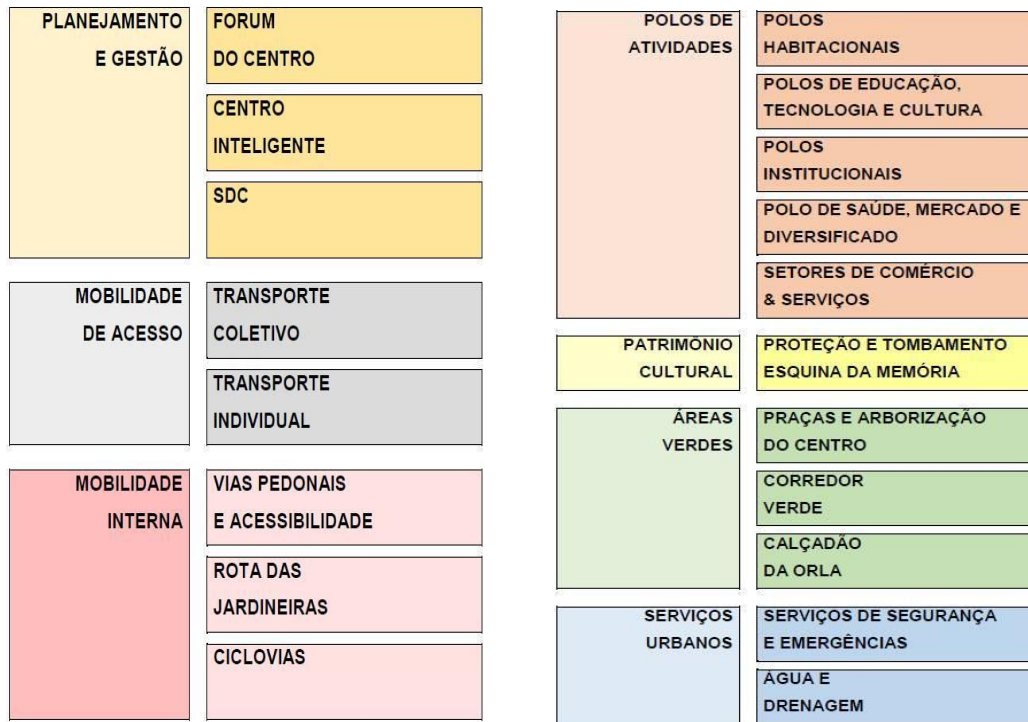


Figura 1 – Eixos principais da proposta de Vasconcelos.

Fonte: Vasconcelos Filho (2018)

No âmbito do Planejamento e da Gestão, o autor enfatiza a importância da participação social na construção e acompanhamento das intervenções urbanas. A proposta prevê a criação de mecanismos permanentes de diálogo entre poder público, iniciativa privada e comunidade, buscando garantir maior legitimidade e eficiência ao processo de transformação urbana.

Em relação à mobilidade, o projeto prioriza os modos coletivos e ativos de deslocamento. A integração entre sistemas de transporte coletivo, a valorização dos percursos de pedestres e a implantação de corredores verdes são apresentadas como estratégias fundamentais para melhorar a acessibilidade e reduzir a dependência do transporte individual motorizado. Ao mesmo tempo, reconhece-se a necessidade de organizar o sistema viário de forma racional, compatibilizando os diferentes modos de circulação presentes na área central.

Outro aspecto relevante da proposta é a valorização dos polos de atração urbanos. Vasconcelos Filho (2018) defende que a requalificação dos centros deve estimular novos "deveres" para o território, ampliando sua diversidade funcional. Entre as atividades

incentivadas destacam-se o uso habitacional, a educação, a cultura, a tecnologia, os serviços institucionais e as atividades comerciais especializadas. A diversificação dos usos é entendida como elemento essencial para aumentar a permanência de pessoas na região e fortalecer sua dinâmica urbana.

As áreas verdes também ocupam papel central na proposta. O autor sugere a revitalização das praças existentes e sua conexão por meio de corredores verdes arborizados, capazes de proporcionar conforto ambiental, qualificar a paisagem urbana e estimular a circulação de pedestres.

No que se refere ao patrimônio cultural, a proposta busca preservar e valorizar os elementos históricos ainda existentes no centro da cidade.

Por fim, a melhoria dos serviços públicos é abordada como elemento complementar à requalificação urbana. A ampliação da segurança, a melhora dos sistemas de atendimento a emergências e a implantação de soluções sustentáveis para infraestrutura urbana são fatores essenciais para aumentar a qualidade de vida dos usuários e fortalecer a atratividade do centro.

A abordagem de Vasconcelos contribui para este trabalho ao evidenciar o problema do esvaziamento urbano e a importância de analisar os centros urbanos de maneira integrada. Ao relacionar aspectos físicos, sociais, econômicos, ambientais e culturais, o autor oferece uma base importante para a leitura territorial do centro de Medianeira-PR e para a formulação de diretrizes de planejamento urbano adequadas à realidade local.

2.4 A mobilidade ativa e infraestrutura verde/azul

As estratégias de planejamento urbano contemporâneo têm buscado promover espaços públicos mais acessíveis, sustentáveis e adequados às necessidades da população. Nesse contexto, a mobilidade ativa destaca-se como uma estratégia fundamental para incentivar deslocamentos a pé e por bicicleta, reduzindo a dependência do automóvel e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida urbana. Segundo Batalha (2016), a reorganização do sistema viário, a ampliação das áreas destinadas aos pedestres e a implantação de infraestrutura cicloviária são medidas capazes de fortalecer a acessibilidade, a segurança e a permanência nos espaços públicos.

Entretanto, a implementação dessas estratégias deve considerar as características específicas de cada cidade. Santoro e Nascimento Neto (2023) argumentam que o planejamento urbano brasileiro historicamente concentrou suas referências nos grandes centros urbanos, o

que frequentemente resultou na aplicação de instrumentos e soluções concebidos para realidades metropolitanas em municípios de menor porte. Os autores denominam esse processo de “encaixe forçado”, caracterizado pela adaptação de modelos urbanísticos desenvolvidos para grandes cidades a contextos que possuem dinâmicas territoriais, sociais e econômicas distintas. Dessa forma, as diretrizes voltadas à mobilidade e à qualificação urbana devem considerar as particularidades locais para responder de maneira mais efetiva às necessidades da população.

Nesse sentido, a infraestrutura verde-azul surge como uma importante ferramenta para integrar mobilidade, qualidade ambiental e resiliência urbana. De acordo com Calil e Luz (2025), os sistemas verdes e azuis procuram reinserir os processos naturais no ambiente urbano por meio da arborização, da ampliação das áreas permeáveis, da recuperação de corpos hídricos e da utilização de dispositivos de drenagem ecológica. Essas estratégias favorecem a infiltração e o tratamento das águas pluviais, contribuem para a redução de alagamentos e promovem benefícios tanto para os ecossistemas quanto para a população.

Além de seus benefícios ambientais, a infraestrutura verde-azul contribui diretamente para a qualificação dos percursos destinados à mobilidade ativa. Calil e Luz (2025) destacam que elementos como arborização urbana, jardins de chuva, biovaletas, canteiros vegetados e pavimentos permeáveis podem ser incorporados às ruas e aos espaços públicos, proporcionando maior conforto térmico, melhor qualidade paisagística e condições mais adequadas para os deslocamentos não motorizados.

A articulação entre mobilidade ativa e infraestrutura verde-azul permite compreender o planejamento urbano como um processo integrado, capaz de relacionar acessibilidade, sustentabilidade ambiental e valorização dos espaços públicos. Conforme discutem Batalha (2016), Calil e Luz (2025) e Santoro e Nascimento Neto (2023), a definição de diretrizes urbanas deve considerar tanto as necessidades de deslocamento da população quanto a preservação dos sistemas naturais e as especificidades do contexto urbano analisado. Em cidades de pequeno e médio porte, essa perspectiva torna-se ainda mais relevante, pois contribui para evitar o encaixe forçado de modelos externos e possibilita a construção de orientações compatíveis com a escala urbana, os modos de vida e as características locais.

3. Estudos de caso

A análise de estudos de caso constitui uma etapa importante da metodologia deste trabalho, pois permite compreender como diferentes experiências urbanas enfrentam questões relacionadas à mobilidade ativa, à permanência, à acessibilidade, à valorização dos espaços públicos e à identidade local. Mais do que servirem como referências formais ou projetuais, os casos analisados contribuem para a identificação de princípios, estratégias e diretrizes que podem subsidiar processos de planejamento urbano em áreas centrais.

Para isso, foram selecionadas duas experiências nacionais voltadas à qualificação de centros urbanos e históricos: o Centro Histórico de Resende, no Rio de Janeiro, e o Centro Histórico de São José, em Santa Catarina. A escolha desses casos se justifica pela proximidade temática com os desafios observados no centro de Medianeira–PR, especialmente no que se refere à necessidade de compreender o papel dos espaços públicos, fortalecer os deslocamentos a pé e por bicicleta, ampliar as condições de permanência e valorizar a identidade urbana.

Além disso, tratam-se de referências associadas a cidades de pequeno e médio porte, o que permite estabelecer aproximações mais coerentes com a realidade urbana de Medianeira do que exemplos localizados em grandes metrópoles. Dessa forma, os estudos de caso são utilizados como base analítica para reconhecer estratégias de planejamento, organização espacial, mobilidade, infraestrutura urbana e ativação dos espaços públicos, contribuindo para a formulação das diretrizes de planejamento urbano desenvolvidas neste trabalho.

3.1 Requalificação do Centro Histórico de Resende/RJ

3.1.1 Contextualização urbana e histórica

O município de Resende, localizado na região Sul Fluminense do estado do Rio de Janeiro, possui população estimada em aproximadamente 137 mil habitantes e destaca-se como um importante polo econômico regional. Sua localização estratégica, entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, além da proximidade com o estado de Minas Gerais, favorece a integração logística, industrial e comercial da região. O município abriga importantes empresas industriais, como Volkswagen, Nissan, Novartis e Votorantim, além de instituições de relevância nacional, como a Academia Militar das Agulhas Negras (Aman) e uma unidade de enriquecimento de urânio, consolidando-se como centro de desenvolvimento econômico do Médio Vale do Paraíba. Além do setor industrial, Resende também possui forte atuação nos

setores de comércio, turismo e serviços, combinando crescimento econômico com significativa relevância histórica e cultural.

Historicamente, a área onde hoje se localiza Resende era originalmente ocupada pelos povos indígenas Puris. A ocupação colonial intensificou-se a partir do século XVIII, sendo o município oficialmente fundado como vila em 1801 e elevado à categoria de cidade em 1848.

Proposta vencedora do concurso:Noemia Lucia Barradas Fernandes Vinteum serviços de arquitetura LTDA Rio De Janeiro/RJ

3.1.2 Contextualização

O projeto vencedor do concurso para requalificar o Centro Histórico de Resende parte do reconhecimento de que o espaço público central havia perdido sua vitalidade em função do protagonismo dado ao automóvel nas últimas décadas. A proposta reorganiza a estrutura viária existente para devolver a escala humana ao centro da cidade, priorizando o deslocamento a pé e de bicicleta como modos principais de circulação.

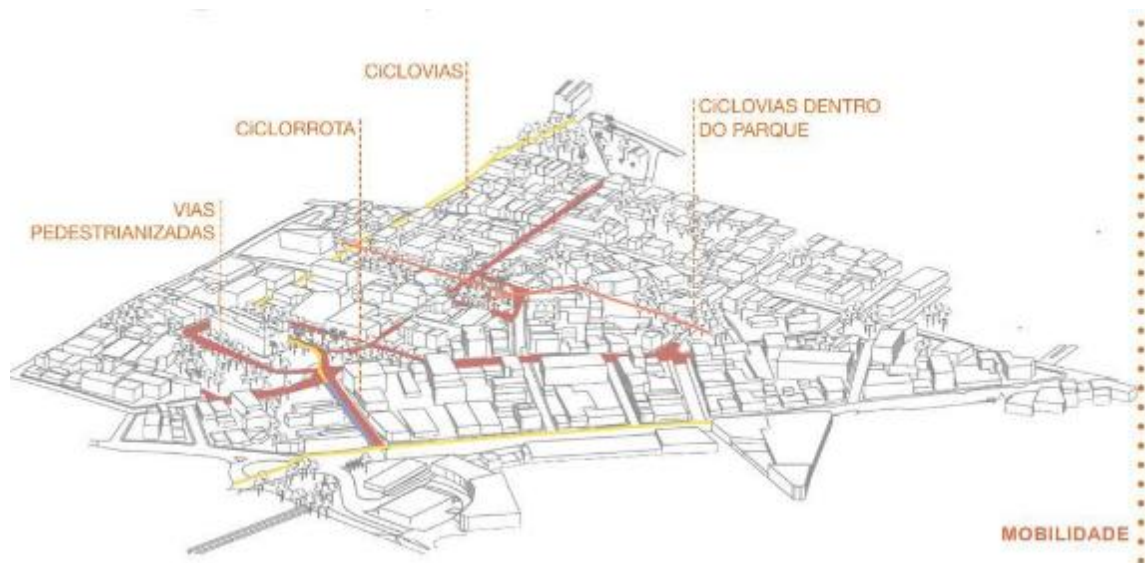


Figura 2 – Representação digital da mobilidade proposta para o concurso de Resende-RJ

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

3.1.3 Mobilidade Pedonal

A intervenção urbana proposta para mobilidade pedonal propõe não só o fechamento da via, mas sim o nivelamento da faixa de rolamento ao nível das calçadas, criando uma superfície contínua que comunica ao motorista, de forma intuitiva, que ali o pedestre tem prioridade.



Figura 3 – Representação da proposta para a Rua XV de Novembro

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

A Rua Quinze de Novembro passa a receber apenas veículos de emergência, serviço e moradores, reforçando seu potencial como eixo cultural e patrimonial.



Figura 4 – Representação dos eixos culturais e pedonais da proposta

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

A rua Dr. Cunha Ferreira é tratada como via compartilhada, A separação entre fluxos é definida por mobiliário urbano, balizadores e jardins, dispensando barreiras físicas rígidas.



Figura 5 – Perspectiva da Rua DR Cunha Ferreira

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

Por ser um dos principais eixos culturais do centro histórico, a rua recebe paginação de piso diferenciada nas esquinas, reforçando a segurança viária.



Figura 6 – Representação do cruzamento da Rua DR Cunha Ferreira

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

3.1.4 Infraestrutura Ciclovária:

A mobilidade por bicicleta é estruturada por meio de uma rede que combina ciclovias, ciclorrotas e espaços compartilhados, conectando os bairros ao centro histórico e articulando-se com a infraestrutura ciclovária já existente na orla da cidade sendo um trecho norte x sul. Na outra direção leste x oeste, a Avenida já suporta a locomoção entre bairros. Dentro da área

do Centro Histórico, a circulação de bicicletas nessa direção acontece por meio de um sistema de espaços livres que conecta a Casa da Cultura Macedo Miranda à Praça do Rosário. Esta articulação prevê caminhos alargados para que as bicicletas possam conviver com pedestres na sua circulação entre parques. Paraciclos são propostos nesses caminhos.



Figura 7 – Mapa das ciclovias e ciclorrotas propostas

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

3.1.5 Espaços de Permanência como Suporte à Mobilidade Ativa:

A qualidade do percurso pedonal é reforçada pelos projetos das praças, que funcionam para a permanência e convivência ao longo dos itinerários propostos. A Praça da Igreja do Rosário, a Praça Coelho Gomes e o entorno da Casa da Cultura Macedo Miranda são redesenhados para acomodar diferentes formas de uso, com rampas de acessibilidade universal, mobiliário, arborização e mirantes. Esses espaços não apenas qualificam a experiência do pedestre, mas reforçam os motivos para se deslocar a pé pelo centro histórico.

Nessa planta temos a posição de cada praça projetada no trecho pensado com o sistema de espaços livres, e para tentar traduzir a ideia dos autores de permanência nesse local, vamos focar na Casa da Cultura Macedo Miranda



Figura 8 – Planta geral da proposta e perspectiva do Mirante da casa da cultura

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

A perspectiva da Casa da Cultura Macedo Miranda ilustra bem o que o projeto entende por espaço de permanência: Não um lugar de passagem, mas um destino em si. O mirante proposto se apresenta como elemento escultórico na paisagem, criando um ponto de pausa e contemplação ao longo do percurso cultural.

3.1.6 Conexão com a Paisagem e a Infraestrutura Hídrica:

A área do Mercado Popular, próxima ao Rio Paraíba do Sul, recebe novo desenho viário que reconecta pedestres e ciclistas ao rio sem alterar a dinâmica do tráfego existente. A ponte de pedestres tem seus acessos rearticulados com redução de distâncias e desníveis e novos elementos como: Um deck de barcos, pontos d'água no piso e bancos junto ao rio que ampliam as possibilidades de permanência e fruição da paisagem hídrica como parte do percurso cultural.



Figura 9 – Planta baixa e perspectiva do Mercado Popular

Fonte: <https://centrohistorico.concursosresendeviva.org.br/resultado-e-propostas/>

O projeto reconecta pedestres e ciclistas ao Rio Paraíba do Sul por meio de novos elementos de permanência junto à margem, transformando o que antes era apenas uma borda esquecida da cidade em parte ativa do percurso cultural.

3.2 Estudo de caso: Requalificação Urbanística do Centro Histórico de São José/SC

3.2.1 Contextualização

O projeto vencedor do concurso para requalificar o Centro Histórico de São José parte de uma leitura sensível da cidade como organismo vivo, onde patrimônio, natureza e vida urbana precisam coexistir. O conceito central: Recentrar o Centro traduz bem a intenção do projeto: não se trata de criar algo novo do zero, mas de revelar e potencializar o que já existe, reconectando o centro histórico à sua essência e aos seus moradores. A proposta estrutura-se a partir da integração entre espaços públicos, mobilidade ativa, patrimônio cultural e conexão com a paisagem natural, tendo o mar como elemento estruturador de toda a leitura urbana.

3.2.2 Mobilidade Pedonal

A intervenção propõe uma reorganização dos fluxos viários nos trechos norte e sul do centro histórico com foco claro na priorização do pedestre. A estratégia central é o alargamento das calçadas para no mínimo 3,20m, eliminando vagas de estacionamento e devolvendo esse espaço ao caminhante. As esquinas recebem tratamento especial com travessias elevadas e sinalizadas, reduzindo a velocidade dos veículos e ampliando a segurança dos pedestres. A via compartilhada entre o Largo do Bonfim e a Escola Profissional é um dos trechos mais interessantes da proposta ao nivelar a faixa de rolamento ao nível da calçada, o projeto comunica ao motorista de forma intuitiva que ali o pedestre tem prioridade, sem precisar de barreiras físicas rígidas.

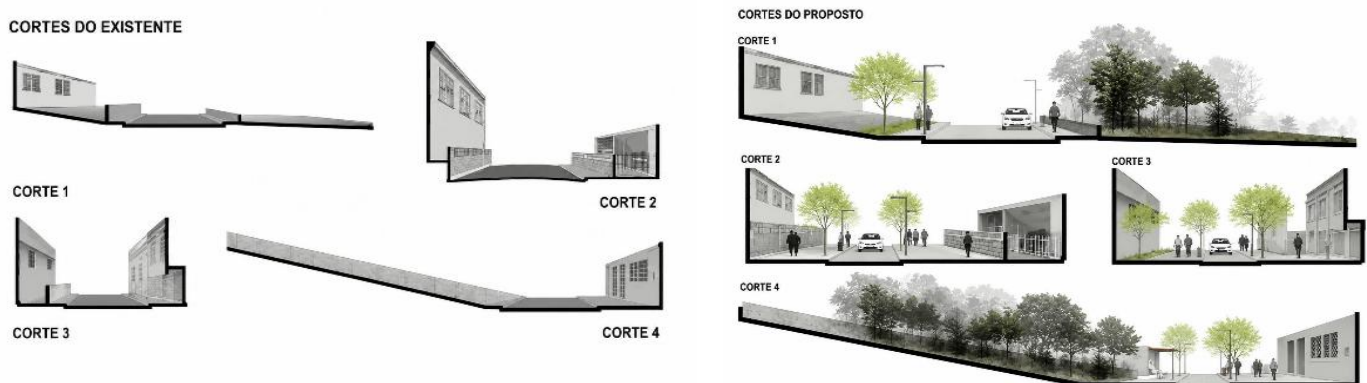


Figura 10 – Cortes do antes x depois para a proposta das vias

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

3.2.3 Infraestrutura Ciclovária

A mobilidade por bicicleta é pensada como modal de conexão entre o centro histórico e a orla, estruturando um eixo ciclovário que integra esses dois territórios. A ciclovia proposta conecta o Centro Histórico à Avenida Beira-Mar, criando uma continuidade de percurso que incentiva o uso cotidiano da bicicleta além do lazer. O projeto também propõe bicicletários modulares distribuídos ao longo dos percursos, garantindo que a infraestrutura de apoio acompanhe a rede de circulação, que é uma condição essencial para que o uso da bicicleta se consolide como um modal cotidiano.

3.2.4 Mobiliário Urbano e Identidade

Um dos aspectos mais cuidadosos do projeto é o tratamento do mobiliário urbano como elemento de identidade. Todo o conjunto de bancos, paradas de ônibus, quiosques, totens de sinalização, bicicletários, lixeiras e luminárias foi desenvolvido com linguagem unificada em aço corten e concreto aparente, referenciada na identidade visual do patrimônio histórico da área. Essa coerência entre os elementos cria uma leitura clara do espaço público para o usuário e reforça o senso de lugar. Os quiosques merecem destaque especial: Modulares e flexíveis, podem ser abertos para integrar comércio e convivência ou fechados quando necessário, funcionando como complemento ao Mercado Municipal existente.

Mobiliário proposto:

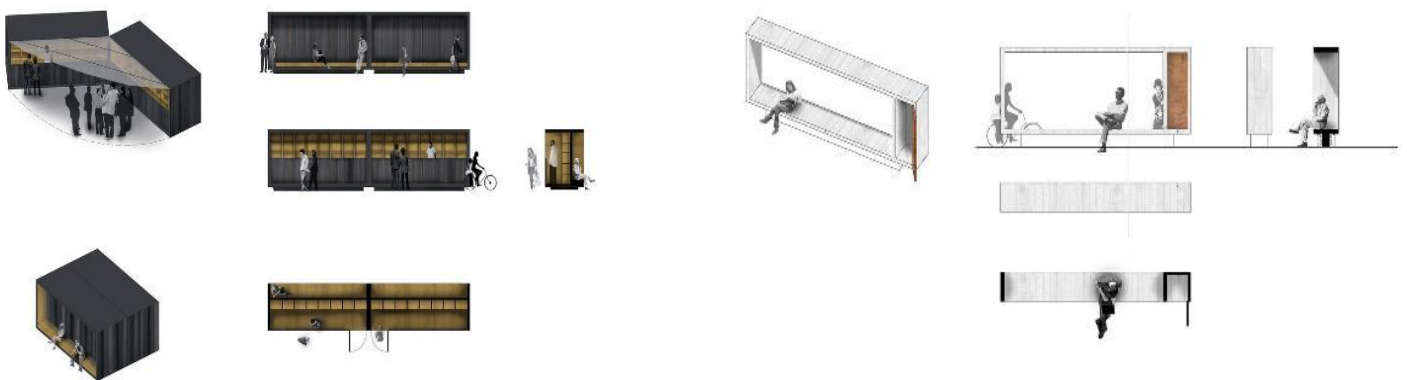


Figura 11 – Mobiliário proposto no projeto (bancos e espaços para permanência).

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

3.2.5 Espaços de Permanência e Centro Histórico:

O projeto trata o centro histórico como primeira fase da intervenção, concentrando a maior diversidade de programas e usos. A proposta para o espaço público central é exemplar: ao invés de engessar o espaço com equipamentos fixos, o projeto cria uma grande área livre de piso unificado que pode abrigar desde a Festa do Divino até feiras, maratonas e exposições ao ar livre. Os diagramas de uso na Prancha 5 ilustram bem essa flexibilidade, o mesmo espaço se reconfigura para cada evento, sem perder sua qualidade urbana cotidiana. A conexão visual

com o mar, recuperada pela retirada de obstáculos e pelo redesenho das bordas, é outro elemento fundamental: ela reintegra o centro à paisagem natural que o define.



Figura 12 – Planta humanizada, detalhamentos e perspectivas da proposta.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

3.3 Análise/reflexões Síntese das potencialidades dos estudos de caso

A leitura dos dois estudos de caso selecionados revela um conjunto de estratégias e princípios que dialogam com os desafios identificados no centro de Medianeira-PR, contribuindo para a formulação das diretrizes de planejamento urbano deste trabalho. Nesse sentido, os casos analisados não são adotados como modelos formais a serem reproduzidos, mas como referências analíticas para compreender diferentes formas de organização dos espaços públicos, fortalecimento da mobilidade ativa, valorização da permanência e reconhecimento da identidade local.

O caso de Resende destaca-se pela abordagem da mobilidade pedonal e cicloviária como parte de um sistema integrado. A pedestrianização seletiva de vias, o nivelamento da faixa de rolamento ao nível das calçadas, o redesenho de esquinas e a adoção de travessias elevadas indicam estratégias capazes de ampliar a prioridade ao pedestre sem eliminar completamente a

circulação de veículos. Essa lógica é especialmente relevante para áreas centrais com forte presença comercial, como ocorre em Medianeira. Além disso, a organização de uma rede cicloviária composta por ciclovias, ciclorrotas e espaços compartilhados reforça a importância de compreender a bicicleta como parte de uma estrutura contínua de deslocamento, e não como elemento isolado. O tratamento das praças como pontos de permanência e articulação ao longo dos percursos também contribui para a reflexão sobre o papel da Praça Ângelo Darolt dentro do sistema de espaços públicos centrais.

O caso de São José, por sua vez, contribui para a compreensão da relação entre identidade urbana, patrimônio e espaço público. O conceito de “Recentrar o Centro” evidencia a importância de reconhecer o núcleo central como lugar de encontro, convivência e pertencimento coletivo. A adoção de mobiliário urbano com linguagem unificada e identidade própria demonstra como os elementos urbanos podem contribuir para fortalecer o senso de lugar e a legibilidade da paisagem. Além disso, o aproveitamento de espaços residuais, como no Parque Beco da Carioca, indica possibilidades de atribuir novos usos a áreas subutilizadas, associando permanência, lazer e integração com a natureza, aspecto que dialoga com os vazios urbanos e áreas triangulares identificados em Medianeira-PR.

Dessa forma, os dois estudos de caso evidenciam que a análise de áreas centrais deve considerar diretrizes capazes de equilibrar mobilidade, permanência, identidade e qualidade ambiental. Mais do que apontar soluções formais específicas, essas referências demonstram a importância de orientar o planejamento urbano a partir da valorização do pedestre, da articulação entre espaços públicos, da ativação de áreas ociosas e do fortalecimento da paisagem urbana local. São esses princípios que contribuem para a estruturação das diretrizes desenvolvidas neste trabalho.

4. MEDIANEIRA: A CIDADE EM ESTUDO

Medianeira, localizada na região Oeste do Paraná, possui aproximadamente 54.369 habitantes, segundo dados do IBGE 2022, e se destaca por suas características geográficas, climáticas e socioeconômicas que contribuem para seu desenvolvimento regional. Inserida em um contexto de clima subtropical úmido, a cidade apresenta chuvas bem distribuídas ao longo do ano e temperatura média anual em torno de 19 °C, condições que favorecem tanto as atividades agrícolas quanto a dinâmica urbana local.



Figura 13 – Mapa do Oeste do Paraná com a localização do município de Medianeira

Fonte: Instituto Ambiental do Paraná, 1997. In: UNIOESTE, ITAIPU. Disponível em www.unioeste.br/projetos/oraculus/PMOP/.

O nome "Medianeira" é uma homenagem a Nossa Senhora Medianeira de Todas as Graças, refletindo a forte influência cultural e religiosa na formação da identidade do município, além de remeter à sua posição geográfica relativamente central na região. Sua emancipação ocorreu em 1960, quando deixou de ser distrito de Foz do Iguaçu, iniciando um processo de consolidação urbana e econômica que, ao longo das décadas, estruturou a cidade como um importante polo regional do Oeste paranaense.

Este capítulo dedica-se a uma análise aprofundada da cidade de Medianeira, abordando sua trajetória histórica, características socioeconômicas e a estrutura urbana atual. Serão

explorados aspectos essenciais como a infraestrutura da cidade, incluindo a hidrografia urbana, topografia, sistema viário, serviços públicos e equipamentos disponíveis, bem como as dinâmicas sociais e culturais que influenciam a vida urbana local. A partir dessa caracterização, será possível compreender o contexto em que o centro urbano se insere, identificando suas potencialidades e fragilidades, elementos fundamentais para o desenvolvimento de diretrizes adequadas às especificidades da cidade.

Medianeira é um município localizado no Oeste do Paraná, integrante da Microrregião Geográfica de Foz do Iguaçu, a aproximadamente 570 km da capital Curitiba. Em 2022, o município tinha uma densidade demográfica de 165,39 habitantes por quilômetro quadrado, ocupando a 34ª posição entre os municípios do estado em termos populacionais. Trata-se, portanto, de uma cidade de médio-pequeno porte, inserida em um contexto regional de relevância para o Oeste paranaense.

A economia local tem base predominantemente agroindustrial. O setor de maior índice de empregabilidade é o da indústria de transformação, responsável por cerca de 6.600 empregos, o que representa quase 40% do total de postos de trabalho do município, conforme dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais). Em 2023, o PIB per capita do município era de R\$ 55.318,22, posicionando Medianeira na 126ª colocação entre os 399 municípios paranaenses.

No que diz respeito à infraestrutura urbana, os dados revelam desafios significativos. Apenas 36,58% dos domicílios contam com esgotamento sanitário adequado, e somente 28% dos domicílios urbanos estão em vias públicas com urbanização adequada entendida como a presença simultânea de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio. Esse dado é particularmente relevante para os objetivos deste trabalho, pois evidencia a precariedade do espaço público destinado ao pedestre e reforça a necessidade de intervenções voltadas à qualificação da mobilidade urbana no centro da cidade.

Na área da educação, o IDEB de 2023 registrou nota 7,1 para os anos iniciais do ensino fundamental e 5,6 para os anos finais, colocando o município nas posições 63ª e 111ª entre os municípios paranaenses, respectivamente. O IDH municipal, calculado com base no Censo de 2010, era de 0,763, classificado como alto, indicando boas condições gerais de desenvolvimento humano em comparação com a média nacional.

Esses dados situam Medianeira-PR como um município com economia ativa e indicadores sociais satisfatórios, mas que ainda apresenta deficiências relevantes na qualidade de sua infraestrutura urbana. Essas lacunas reforçam a importância da análise territorial e

justificam a formulação de diretrizes de planejamento urbano voltadas à qualificação dos espaços públicos, à mobilidade ativa, à acessibilidade e ao conforto ambiental na área central.

4.1 Percurso da história da formação da cidade

A história de Medianeira está profundamente vinculada ao processo de ocupação do território no Oeste do Paraná, o qual antecede a colonização do século XX e remonta à presença dos povos indígenas, especialmente os Avá-Guarani. A análise territorial apresentada no mapa de distribuição indígena evidencia que áreas próximas ao município apresentam registros históricos e arqueológicos de ocupação Guarani, demonstrando que o território fazia parte de uma dinâmica mais ampla, marcada por redes de circulação, uso dos recursos naturais e relações culturais consolidadas ao longo do tempo.

A ausência de registros documentais diretos sobre a presença Avá-Guarani no território específico de Medianeira não implica, necessariamente, a inexistência dessa ocupação. A lógica territorial dos povos Guarani, baseada em amplas redes de deslocamento e uso sazonal do território, sugere fortemente que essas populações circulavam e habitavam a área antes da chegada dos colonizadores. A sub-representação nos registros históricos reflete, em grande medida, as limitações dos processos de documentação colonial, que sistematicamente ignoram as evidências da presença indígena nos territórios em processo de colonização.

Dessa forma, a leitura do contexto histórico e da distribuição espacial indígena permite compreender que o processo de colonização não ocorreu em um território vazio, mas sim em um espaço previamente habitado por populações originárias, fato que ainda influencia a configuração social e cultural da região. (Souza Filho, 2016)

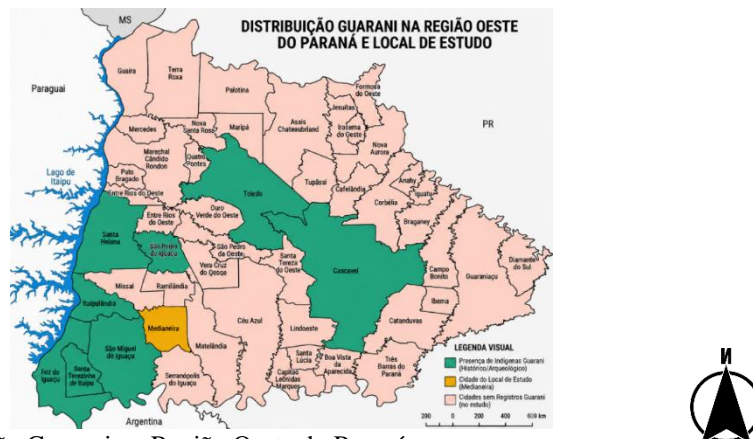


Figura 14 – Mapa da Distribuição Guarani na Região Oeste do Paraná

Fonte: Adaptado do autor (2026) de Instituto Ambiental do Paraná, 1997. In: UNIOESTE, ITAIPU. Disponível em www.unioeste.br/projetos/oraculus/PMOP/.

O mapa apresentado registra a presença documentada de povos Guaranis na região. Como é possível observar, Medianeira está cercada por municípios onde estudos comprovaram a ocupação desses povos anteriormente ao processo de colonização. Considerando o caráter seminômade da cultura Guarani marcada por constantes deslocamentos em busca de recursos e de novos territórios, é muito provável que o território hoje correspondente ao município de Medianeira tenha sido área de exploração e passagem por esses grupos, ainda que registros diretos de ocupação fixa no local sejam escassos.

A ocupação não indígena da região que viria a se tornar Medianeira intensificou-se a partir da década de 1940, impulsionada pela expansão da fronteira agrícola e pelos interesses econômicos que orientavam a colonização do Oeste paranaense. Em 1946, Alfredo Pascoal Ruaro e Alberto Dal Canale Filho adquiriram a antiga Fazenda Britânia, pertencente à Companhia Anglo-Argentina Madeireira Rio Paraná, e fundaram a Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A (a MARIPÁ), empresa que se tornaria responsável pela divisão e colonização de extensas áreas de mata nativa, dando início à estruturação territorial que originou diversos municípios da região.



Figura 15 – Escritório da colonizadora MARIPA Museu Histórico Willy Barth de Toledo - PR(2013).

Fonte: <https://www.revistamosaic.com.br/ousados-projetos-de-medianeira-que-nao-sairam-do-pape> Acesso: maio 2026

Em 1949, com o afastamento de Ruaro por motivos de saúde, Willy Barth assumiu a direção da MARIPÁ. Paralelamente, Ruaro fundou, em parceria com os irmãos Dal Canale, a empresa Pinho e Terras, responsável pela aquisição da Gleba Iguaçu, com cerca de 33 mil alqueires. Esse novo empreendimento intensificou o processo de colonização, promovendo o parcelamento das terras e atraindo migrantes, especialmente provenientes do Rio Grande do Sul, que buscavam novas oportunidades de trabalho e acesso à terra.

A fundação oficial de Medianeira ocorreu em 24 de outubro de 1951, com a chegada das primeiras famílias, majoritariamente oriundas da região de Serafina Corrêa (RS). O período inicial foi marcado pelo parcelamento das terras, pela abertura de vias e pelo desmatamento das áreas destinadas à formação urbana. Em 1952, o local foi elevado à condição de Distrito Administrativo de Foz do Iguaçu, consolidando-se como ponto estratégico na ocupação regional. Dois anos depois, a abertura da Estrada do Colono ampliou a conexão com o Sudoeste do Paraná e com o Rio Grande do Sul, favorecendo tanto o fluxo migratório quanto o desenvolvimento econômico da região.

O projeto urbano inicial de Medianeira foi estruturado a partir de um traçado ortogonal, com quadras de 100 por 100 metros e vias amplas, complementado por diagonais idealizadas pelo urbanista Pedro Soccol, que posteriormente receberam nomes em homenagem aos pioneiros da colonização. A denominação "Medianeira" está associada tanto à devoção dos colonizadores a Nossa Senhora Medianeira de Todas as Graças quanto à posição geográfica intermediária do município entre São Miguel do Iguaçu e Matelândia.



Figura 16: Praça Central denominada de Praça Angelo Darolt que sinalizou a confluência de duas avenidas Avenida Pedro Soccol e Avenida José Callegar

Fonte: <https://www.revistamosaicicos.com.br/ousados-projetos-de-medianeira-que-nao-sairam-do-pape> Acesso: maio 2026

Na década de 1960, o município conquistou sua emancipação política por meio da Lei Estadual nº 4.245, de 25 de julho de 1960, sendo oficialmente instalado em 28 de novembro de 1961. A partir desse marco, Medianeira consolidou-se como importante núcleo de produção agrícola, com destaque para as culturas de soja, milho e trigo, pilares do desenvolvimento econômico local e regional impulsionados pelo avanço da mecanização agrícola.

A década de 1970 marcou a intensificação do desenvolvimento agroindustrial, especialmente com a transferência da sede da COMASIL (Cooperativa Mista Agrícola Sipel Ltda). Para Medianeira, empresa que se transformaria na atual Cooperativa Agroindustrial Lar. Esse processo foi fundamental para o fortalecimento da economia regional, ampliando a capacidade produtiva e estruturando cadeias agroindustriais que permanecem relevantes até os dias atuais.

Nas décadas seguintes, especialmente a partir dos anos 1980, o fortalecimento da produção agroindustrial foi acompanhado pelo crescimento dos setores comercial, educacional e de serviços, consolidando a diversificação econômica do município. Em 1986, o fechamento do trecho da Estrada do Colono dentro do Parque Nacional do Iguaçu impactou negativamente a ligação com o Sudoeste do Paraná, ao mesmo tempo em que evidenciou as tensões entre o desenvolvimento regional e as políticas de preservação ambiental, debate que mobilizou comunidades e gerou protestos durante anos.

Entre os anos 2000 e 2020, Medianeira consolidou-se como polo regional, com significativa diversificação econômica e fortalecimento de cooperativas e indústrias, como a Lar e a Frimesa. Nesse período, o município passou também a investir em iniciativas voltadas à sustentabilidade, participando de programas como o Paraná Biodiversidade, que buscam conciliar o desenvolvimento agropecuário com a conservação ambiental.

Ao longo de toda a sua trajetória, o desenvolvimento de Medianeira foi favorecido pela infraestrutura de transporte, especialmente pela BR-277, principal eixo de ligação entre Foz do Iguaçu e Curitiba. Essa via facilitou o escoamento da produção agroindustrial e a mobilidade de pessoas e mercadorias, contribuindo para consolidar o município como protagonista no cenário regional, papel que se reflete, até hoje, nos elevados índices de produção agrícola e no dinamismo de sua economia urbana.



Figura 17: Estrada do Colono

Fonte: www.revistamosaic.com.br/ousados-projetos-de-medianeira-que-nao-sairam-do-papel

Linha do tempo:

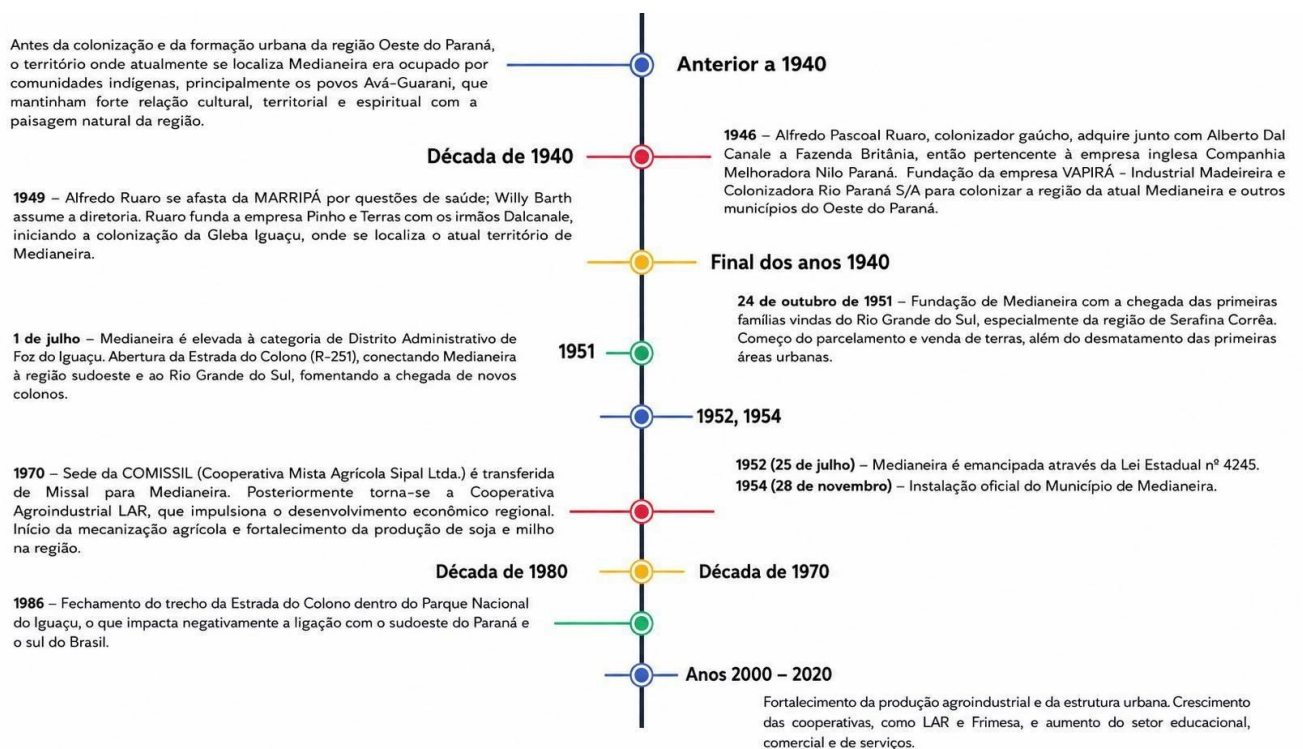


Figura 18– Linha do tempo da cidade de Medianeira-PR

Fonte: Elaborado pelo autor (2026)

4.2 Infraestrutura da cidade

Para compreender o território de análise urbanística em sua totalidade, foi realizada uma leitura sistemática da infraestrutura urbana de Medianeira a partir dos mapas temáticos do Plano Diretor Municipal (2022). Essa análise busca ir além do diagnóstico superficial, sobrepondo diferentes camadas de informação: hidrografia, topografia, pavimentação, serviços e equipamentos públicos, para revelar como a cidade está estruturada e onde estão suas principais fragilidades.

4.2.1 Hidrografia urbana

O mapa de hidrografia urbana revela um aspecto fundamental da estrutura territorial de Medianeira: a cidade é atravessada por uma rede significativa de cursos d'água, com destaque para o Rio Alegria e suas sangas tributárias: Magnólia, Maguari e do Polaco que cortam o tecido urbano de norte a sul e de leste a oeste. Essa presença hídrica, que poderia ser tratada como elemento estruturador da paisagem urbana e como oportunidade de criação de corredores verdes e percursos de lazer, é frequentemente ignorada pelo planejamento urbano convencional.

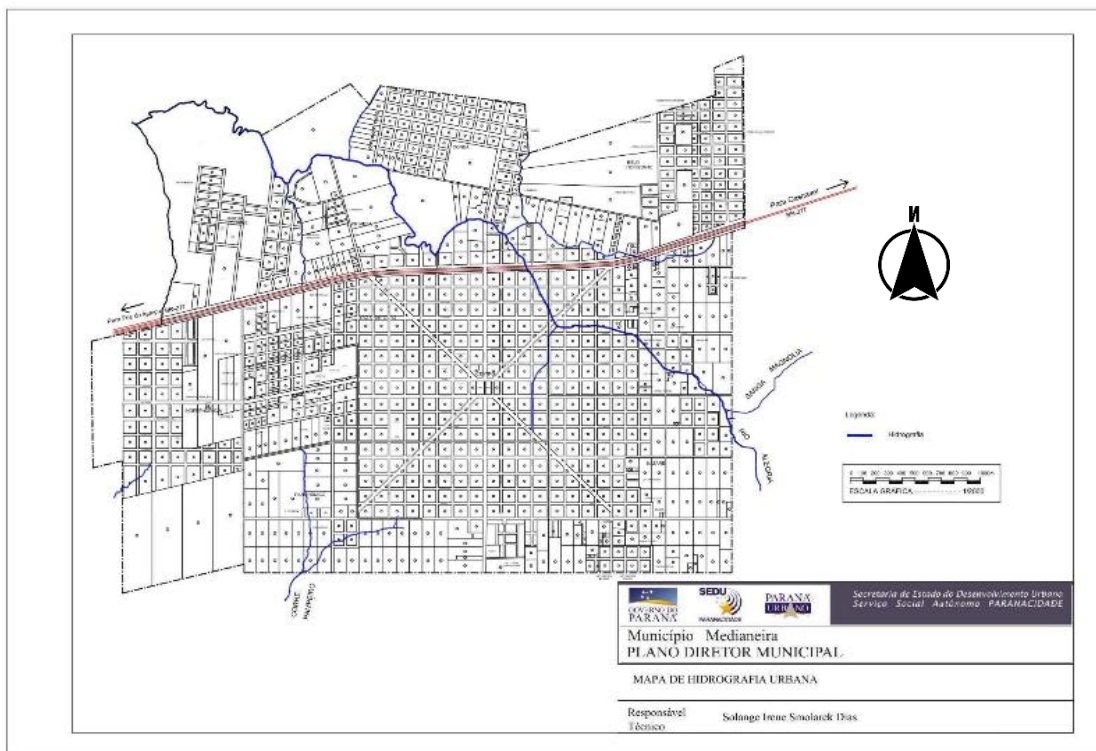


Figura 19: Mapa da Hidrografia Urbana

Fonte: PLANO DIRETOR MUNICIPAL (2022) Acesso: maio 2026

4.2.3 Serviços Públicos

O mapa de serviços públicos confirma o que a análise do zoneamento já indicava: a concentração expressiva de equipamentos e serviços na área central da cidade. Prefeitura, fórum, cartório, Detran, polícia civil e federal, corpo de bombeiros, Receita Federal, sindicatos, faculdades, hotéis, postos de saúde, agências bancárias e a Cooperativa Lar estão majoritariamente localizados no centro ou em suas imediações. Essa concentração reforça o papel do centro como principal destino de deslocamento cotidiano da população.

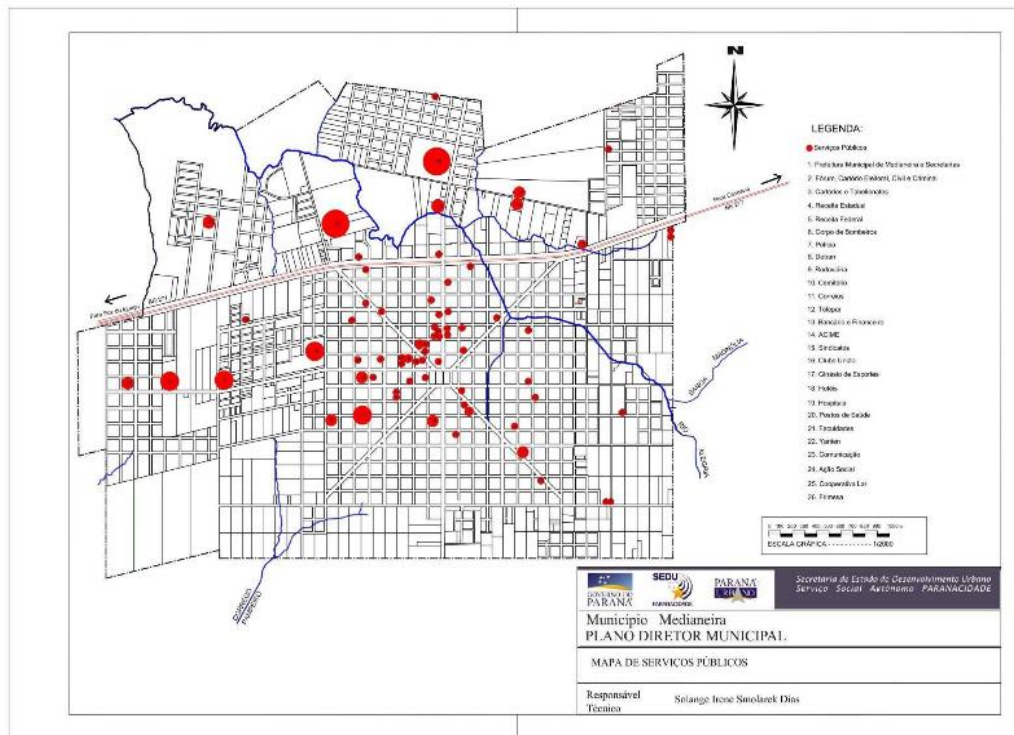


Figura 21: Mapa de Serviços Públicos.

Fonte: PLANO DIRETOR MUNICIPAL (2022) Acesso: maio 2026

4.2.4 Pavimentação Urbana

O mapa de pavimentação é um dos mais reveladores para os objetivos deste trabalho. A leitura do mapa mostra que as vias com pavimentação asfáltica convencional concentram-se predominantemente na área central e nos eixos viários principais, enquanto grande parte dos bairros periféricos ainda possui vias em estado precário ou sem pavimentação adequada. O traçado das diagonais e do quadrilátero central aparece claramente como a região mais bem atendida em termos de infraestrutura viária.

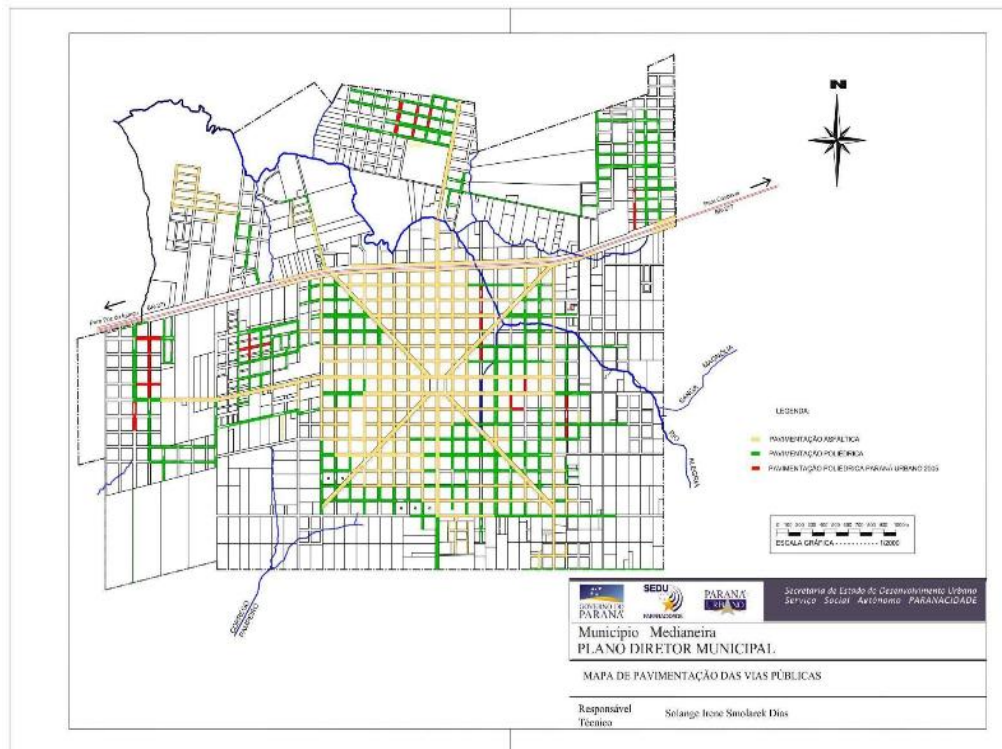


Figura 22: Mapa de Pavimentação Urbana

Fonte: PLANO DIRETOR MUNICIPAL (2022) Acesso: maio 2026

4.2.5 Equipamentos de Saúde

O mapa de equipamentos de saúde revela uma distribuição relativamente descentralizada dos postos de saúde pelo território urbano, com unidades distribuídas em diferentes bairros da cidade. Os hospitais, no entanto, concentram-se na área central e em suas proximidades. Essa leitura é relevante para o tema da mobilidade porque evidencia que o acesso aos serviços de saúde especialmente para as populações mais vulneráveis, como idosos e pessoas com mobilidade reduzida, depende diretamente da qualidade das calçadas e do transporte público. Um idoso que precisa se deslocar ao hospital a pé ou de ônibus em uma cidade com calçadas precárias enfrenta uma barreira de acesso que vai muito além da distância física.

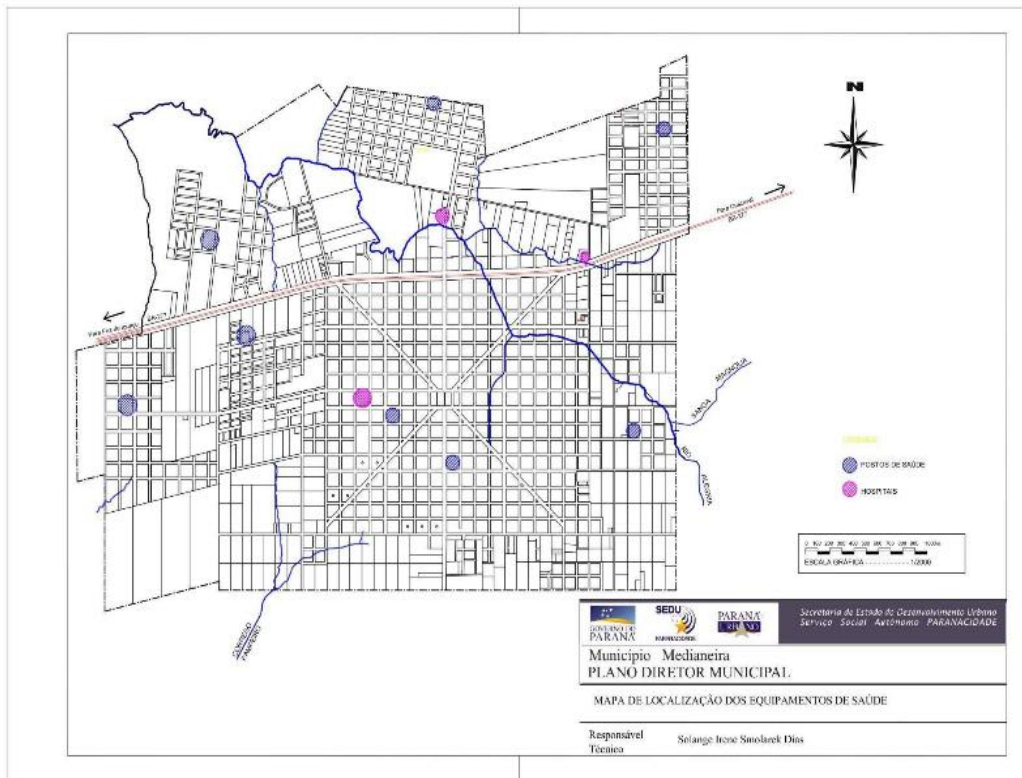


Figura 23: Mapa de Equipamentos de Saúde.

Fonte: PLANO DIRETOR MUNICIPAL (2022) Acesso: maio 2026

4.2.6 Equipamentos de Ensino

O mapa de equipamentos de ensino demonstra uma distribuição mais equilibrada pelo território em comparação com os demais equipamentos analisados, com escolas municipais, estaduais, federais e particulares presentes em diferentes regiões da cidade. A UTFPR - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, aparece como equipamento de grande porte localizado próximo ao centro, gerando fluxo significativo de estudantes que se deslocam diariamente pela área de intervenção. Esse dado reforça a importância de qualificar os percursos pedonais e cicloviários do centro, uma vez que estudantes representam um dos grupos com maior potencial de adoção da mobilidade ativa como modal cotidiano.

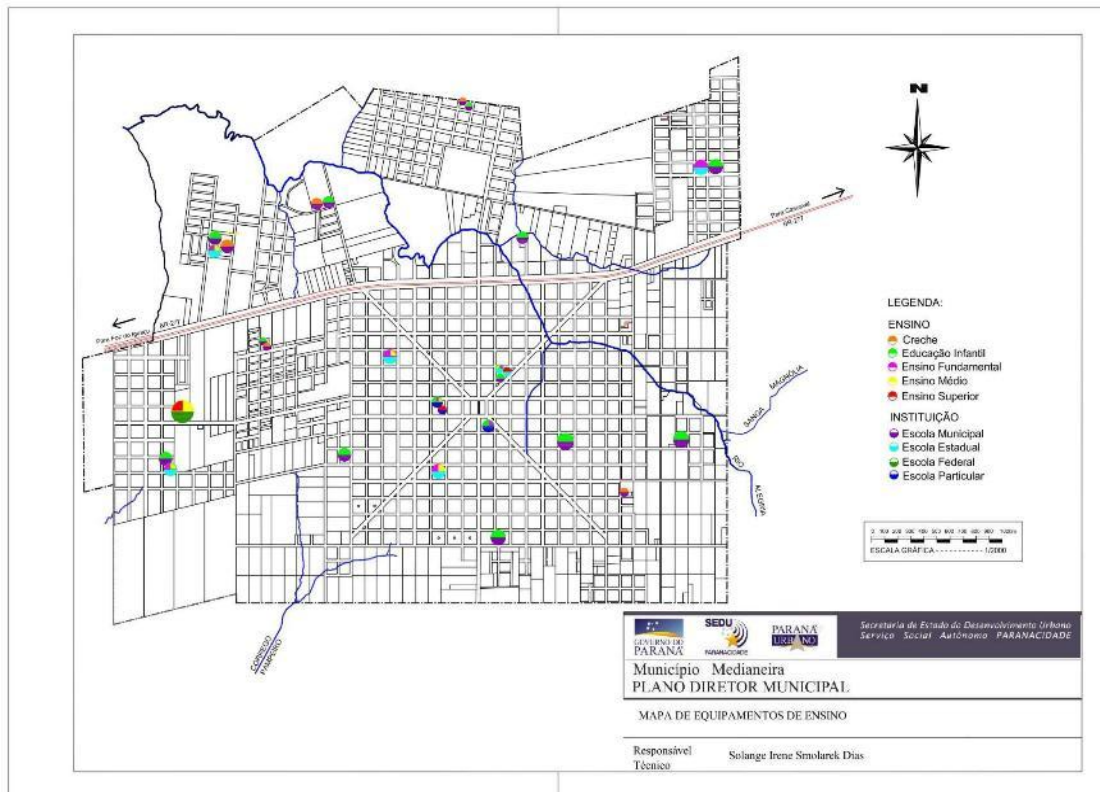


Figura 24: Mapa de Equipamentos de Ensino.

Fonte: PLANO DIRETOR MUNICIPAL (2022) Acesso: maio 2026

4.3 Dinâmicas da cidade

A cidade de Medianeira, como já citada anteriormente, é uma cidade de porte pequeno-médio e tem suas tradições instauradas no cotidiano das pessoas. A cidade tem seu calendário cultural, que inclui uma agenda rica de festas, comemorações, esportes, lazer e gastronomia. Eventos como o Festival da Tilápia, o Festival de Pizza, o Concurso de Risoto e os campeonatos municipais de futsal, futebol, basquete e vôlei movimentam a cidade ao longo de todo o ano, reunindo moradores de diferentes bairros e reforçando o sentido de pertencimento e identidade local. Celebrações cívicas como o Desfile de 7 de Setembro e o Baile do Município também compõem essa agenda, demonstrando que a vida pública de Medianeira vai muito além do cotidiano de trabalho e se manifesta com intensidade nos espaços coletivos da cidade.

Em pequenas cidades o calendário de eventos municipais é algo recorrente e importante para a população, já que em sua maioria os eventos são festas tradicionais da cidade.

Essa vitalidade cultural, no entanto, contrasta com a realidade dos espaços onde ela acontece. A análise do mapa de equipamentos públicos do Plano Diretor Municipal revela que os principais pontos de lazer e cultura, como a Praça Municipal, o Poliesportivo União, o Country Club, a Casa do Artesão e o CTG, concentram-se predominantemente na área central e nos bairros mais consolidados, deixando as regiões periféricas com menor acesso a espaços de convivência qualificados.

Com o calendário é possível observar que a cidade possui tradições muito fortes ligadas à sua colonização, de maioria italiana e gaúcha, que influenciam diretamente o cotidiano dos moradores até os dias atuais. Essa herança se manifesta de forma religiosa, nas festas de padroeiros e celebrações comunitárias que pontuam o ano; culinária, nos festivais de macarrão, risoto, polenta, churrasco e chimarrão que reúnem moradores em torno da mesa; e esportiva, nos campeonatos e corridas que movimentam diferentes faixas da população ao longo de todas as estações. Mais do que eventos isolados, essas tradições compõem o tecido social da cidade e reforçam o sentido de pertencimento e identidade local.

Analisando as dinâmicas da cidade, identificamos também um forte apreço pelo turismo rural, que é um dos principais atrativos, com áreas de lazer, vivências rurais e ecoturismo.

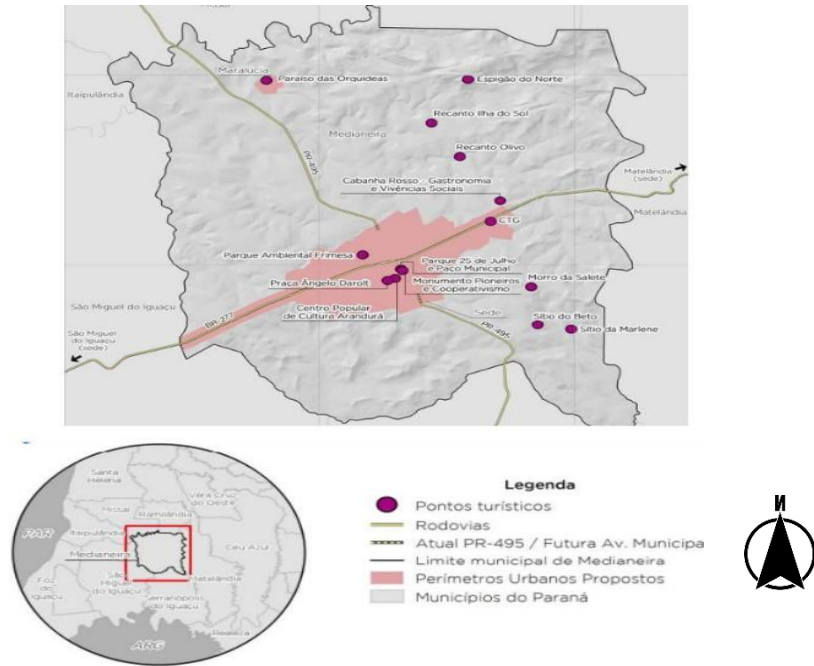


Figura 25: Mapa de pontos turísticos.
 Fonte: FUPEFF (2022) Acesso: fev 2026



Figura 26: Turismo rural em Medianeira PR
 Fonte: www.viverparana.com/Medianeira Acesso: maio 2026

Além disso, o município conta com parques ambientais como o Tupã-Mbaé e o Frimesa, que oferecem trilhas e cachoeiras. Na zona rural, há diversos atrativos turísticos como restaurantes que servem o tradicional café colonial, enquanto na área urbana, praças como a Ângelo Darolt e o Parque 25 de Julho, além de monumentos como o dos Pioneiros, complementam as opções de lazer.

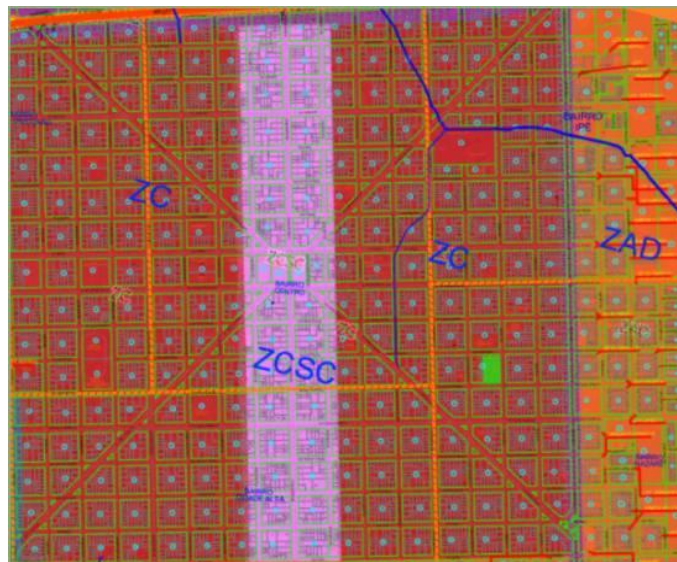
A partir dessa leitura das dinâmicas urbanas de Medianeira, fica evidente que a cidade possui uma vida coletiva rica e uma identidade cultural consolidada, construída ao longo de décadas por seus moradores e pelas tradições que trouxeram consigo.

4.4 Região Central em análise

4.4.1 Zoneamento

A área central está inserida em três zonas do zoneamento municipal de Medianeira, estabelecido pelo Plano Diretor Municipal, cada uma com características e diretrizes específicas que influenciam diretamente a dinâmica urbana do centro da cidade.

A Zona de Comércio e Serviço Central (ZCSC) abrange as quadras que fazem frente para a Avenida Brasília, entre a Avenida 24 de Outubro e a Avenida Rio Grande do Sul, configurando-se como a principal zona comercial do município. Pensada para abrigar atividades com alto fluxo de pedestres e grande adensamento, essa zona permite coeficiente de aproveitamento máximo de 8,5 e altura máxima de 20 andares, sinalizando uma vocação para a verticalização e a intensidade de usos que caracteriza os centros comerciais de cidades em crescimento.



Fl. Fonte: Prefeitura de Medianeira



Figura 27: Zoneamento do centro de Medianeira-PR

Fonte: Prefeitura de Medianeira Acesso: maio 2026

A Zona Central (ZC) compreende o quadrilátero central e as diagonais, região de maior importância histórica e urbanística do município, onde se concentram os principais equipamentos públicos e institucionais da cidade. Essa zona também permite altos índices de aproveitamento e verticalização, buscando equilibrar densidade urbana, mobilidade e qualidade de vida um desafio que se torna ainda mais relevante quando se considera a precariedade atual das calçadas e a ausência de infraestrutura cicloviária nessa área.

Por fim, a Zona de Alta Densidade (ZAD) corresponde às áreas de transição entre o centro consolidado e os bairros vizinhos, destinada predominantemente ao uso residencial com alta densidade e permitindo edificações de até 16 andares. Essa zona marca o limite entre o núcleo central e a malha urbana mais ampla, funcionando como elo entre a dinâmica comercial do centro e a vida cotidiana dos bairros residenciais.

4.4.2 Uso do Solo



Figura 28: Uso e ocupação do solo.

Fonte: Elaborado pelo autor 2025.

O mapa de uso do solo da área central de Medianeira, revela uma dinâmica urbana característica de centros de cidades de pequeno-médio porte, uma mistura intensa de usos que coexistem de forma relativamente orgânica, mas que também evidencia desequilíbrios importantes.

O uso comercial predomina de forma expressiva, especialmente ao longo dos eixos viários principais e nas quadras centrais, confirmando o papel da área como principal polo de serviços e comércio do município. O uso misto combina comércio no térreo e residência nos pavimentos superiores, aparece distribuído por toda a área de forma significativa, demonstrando que o centro ainda mantém uma camada residencial ativa, algo positivo do ponto de vista da vitalidade urbana, pois garante movimento e olhos na rua em diferentes horários do dia.

O uso residencial puro, representado em azul, aparece intercalado aos demais usos, concentrando-se mais nas bordas da área central, nas quadras de transição para os bairros vizinhos. Essa distribuição sugere um processo gradual de substituição do uso residencial pelo comercial nas quadras mais centrais que é uma tendência comum em centros urbanos que, se não for acompanhada de políticas de qualificação do espaço público, pode levar ao esvaziamento urbano noturno e à perda de vitalidade do centro.

As instituições governamentais e educacionais aparecem de forma pontual, mas estrategicamente posicionadas dentro da área central, reforçando o papel do centro como núcleo cívico e administrativo da cidade. As igrejas, embora em menor número, ocupam posições de destaque no tecido urbano, funcionando como marcos referenciais e pontos de convergência da vida comunitária.

4.4.3 Sistema Viário e Perfil Viário

	Vias Locais	Vias coletoras e vias de ligação	Vias Estruturais, vias coletoras e vias radiais	Vias marginais	Rodovias
Caixa de vias	14,00 m	20,00 m	30,00 m	60,00 m	60,00 m
Caixa de rolamento	8,00 m	13,00 m	Duas caixas de 7,00 m	Duas caixas de 10,00 m	14,00 m
Faixa de rolamento	3,00 m	3,50 m	4,00 m	3,50 m	3,50 m
Faixa de estacionamento	2,00 m	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,50 m
Passoio	3,00 m	3,50 m	5,00 m	4,00 m	4,00 m
Canteiro central			6,00 m	9,00 m	9,00 m

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

Figura 29: Perfil viário.

Fonte: Adaptado Plano Diretor (2007) Acesso: maio 2026

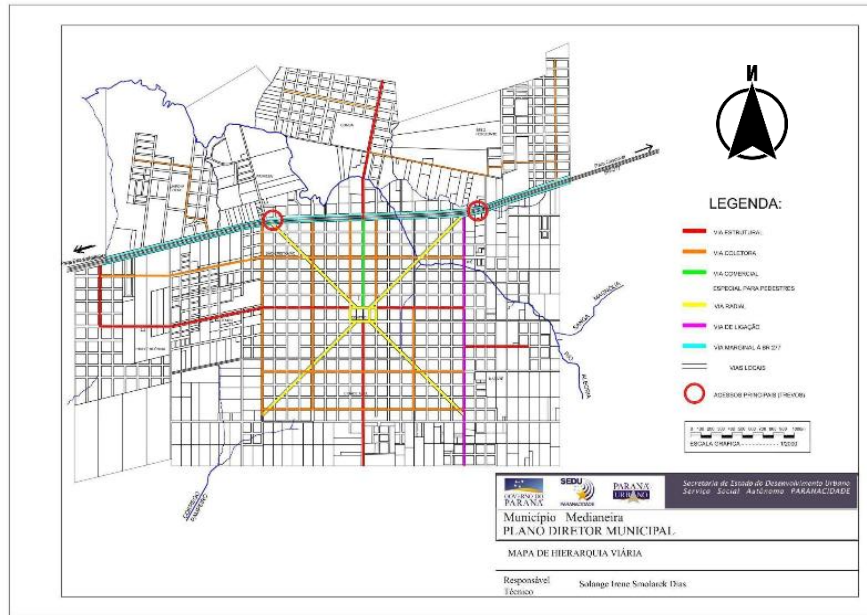


Figura 30: Mapa do Sistema Viário

Fonte: Plano Diretor (2022)

O sistema viário de Medianeira é planejado para otimizar o fluxo de tráfego e a conexão entre as diversas áreas do município. As vias são hierarquizadas em: rodovia; marginal; estrutural; radial; coletora; local; de ligação; comercial (com calçada para pedestres e mobiliário urbano)

4.5.4 Cheios e Vazios

A leitura do mapa de cheios e vazios do recorte urbano de Medianeira evidencia uma concentração de áreas edificadas ao longo dos principais eixos viários, em especial na Avenida Brasília, nas imediações da Praça Ângelo Darolt e na faixa adjacente à BR-277, configurando um núcleo consolidado de uso intensivo.

Por outro lado, os vazios urbanos aparecem majoritariamente em trechos mais afastados do centro comercial, revelando potenciais para futuros usos coletivos, áreas de lazer ou expansão controlada. Essa distribuição reforça a importância de qualificar o centro, ao mesmo tempo em que sugere estratégias de integração dos vazios ao tecido urbano por meio de diretrizes paisagísticas e de conectividade.



Figura 31: Cheios e vazios.

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.5 Análise Crítica das Propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira (2022)

Para realizar essa análise foi utilizado o Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira (2022) concebido pela FUPEFF, que representa um avanço significativo no reconhecimento dos problemas de mobilidade da cidade e na tentativa de estruturar soluções de forma organizada. O documento está dividido em oito eixos condutores e apresenta propostas abrangentes que vão do transporte pedonal à regulamentação e gestão. No entanto para essa análise iremos focar nas propostas de mobilidade, deslocamento e permanência.

O plano proposto reconhece os problemas de décadas de prioridade para veículos motorizados e tem uma tentativa séria de reorganização da mobilidade pedonal para a cidade, porém, quando analisado com foco nas necessidades das cidades de pequeno e médio porte, conseguimos identificar algumas escolhas que merecem questionamento.

A primeira delas é a lógica de produção do documento em si. O plano foi elaborado por uma equipe técnica externa, sediada em Curitiba, com formação majoritariamente em engenharia de transportes. Embora a equipe seja qualificada e o processo tenha incluído audiências públicas, há um risco real de que soluções pensadas para contextos metropolitanos sejam transplantadas para Medianeira sem o devido filtro da escala local. Gatti e Zandonade (2017) alertam justamente para esse problema: a tendência de importar modelos urbanos de metrópoles para pequenas cidades é um dos principais equívocos do planejamento brasileiro, e produz propostas deslocadas da realidade cotidiana dos moradores.

Em algumas propostas vemos essa distorção de escala urbana como na proposta de bicicletas elétricas compartilhadas, que são predominantemente utilizadas em grandes centros, orlas e parques urbanos, mas em uma cidade de pequeno porte como Medianeira, parece ser meio inviável devido aos deslocamentos em sua maioria curtos, tendo em vista que para a prática do esporte o custo dessas bicicletas que é por tempo é elevado e além disso geralmente os ciclistas evitam a bicicleta elétrica por tirar um dos objetivos do esporte.

Já na proposta 4.3 do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira propõe a implantação de dois espaços de priorização do pedestre: um calçadão junto à Praça Família Sete e uma Rua Completa na Avenida Brasília, com o argumento de promover a continuidade dos caminhos até a Praça Ângelo Darolt. A proposta parte de uma fundamentação teórica sólida inclusive citando Gehl e apresenta exemplos bem-sucedidos de pedestrianização ao redor do mundo. Porém ao olhar para o que efetivamente é proposto, fica evidente uma contradição significativa: o plano defende a ideia de corredores de comércio interconectados e locais de encontro, mas propõe intervenções pontuais e isoladas que, na prática, não formam nenhuma rede.

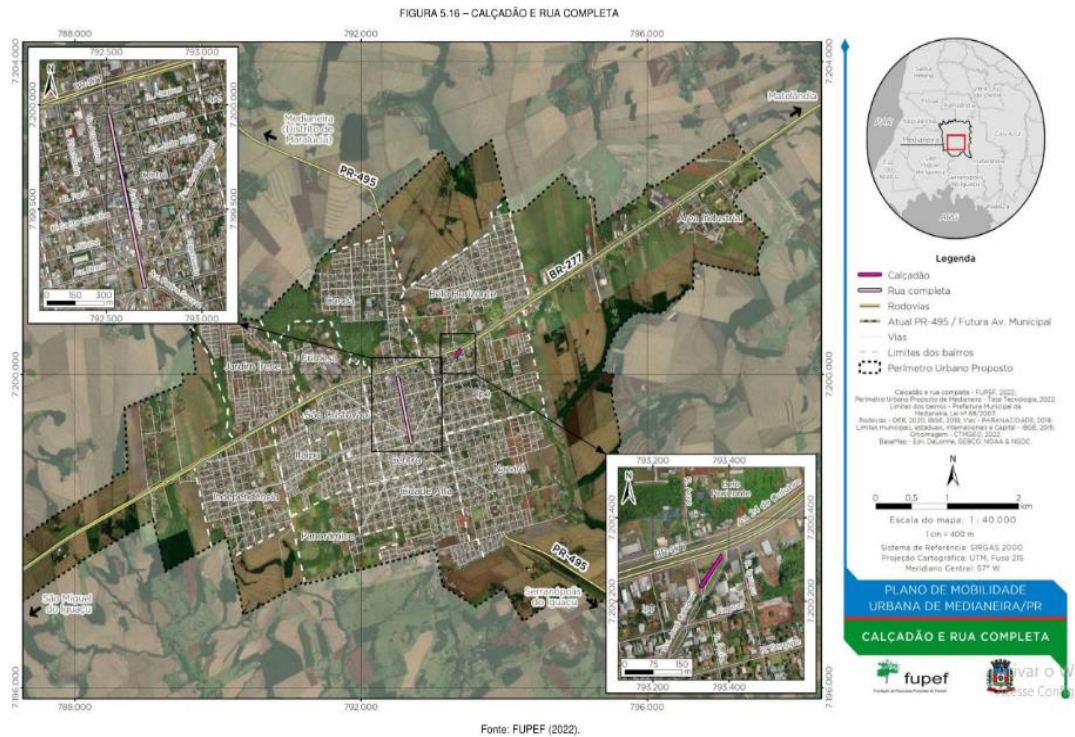


Figura 32: Proposta de Calçadão e Rua Completa.

Fonte: FUPEFF (2022). Acesso: maio 2026

Um calçadão que começa e termina em si mesmo não é um corredor. Para que a pedestrianização funcione como elemento estruturador da vida urbana, ela precisa estar conectada a uma rede mais ampla de percursos, espaços públicos e destinos que façam sentido para quem caminha. O próprio exemplo de Curitiba citado pelo plano o calçadão da Rua XV de Novembro só funcionou porque estava inserido em um sistema maior de calçadas de qualidade, transporte público e espaços de permanência que davam suporte ao fluxo gerado. Propor um calçadão isolado em Medianeira, sem garantir que as calçadas de acesso a ele sejam contínuas e acessíveis, é um risco como Gatti e Zandonade (2017) identificam em tantas pequenas cidades brasileiras: a importação de soluções metropolitanas aplicadas fora de contexto, que geram espaços subutilizados e reforçam a sensação de abandono que deveriam combater.

Já a ação 4.2: Implantação de Áreas de Convivência e Permanência é, em teoria, uma das propostas mais alinhadas com o que o referencial teórico deste trabalho defende. O próprio documento reconhece, na página 48, que as áreas de convivência "possibilitam a permeabilidade do espaço urbano" e que "a convivência no espaço público contribui para a socialização, fortalece o sentimento de pertencimento à comunidade e cria redes de confiança e segurança". São afirmações precisas e coerentes com o que Gehl (2010) e Gatti e Zandonade

(2017) apontam como condições fundamentais para a qualidade da vida urbana. O problema não está no que o plano diz e sim no que ele propõe na prática.



Figura 33: Proposta de Áreas de permanência e convivência.

Fonte: FUPEFF (2022) Acesso: maio 2026

Gehl afirma que um espaço de permanência só funciona plenamente quando está inserido em um fluxo de movimento que lhe dê razão de existir. Uma praça isolada, sem um percurso de qualidade que a leve até ela, tende a ser subutilizada. Já o plano pensa nessas praças como projetos individuais cada um em uma temática diferente como belezas naturais, religiosidade, ciclismo, cultura operária e vida estudantil, e essas praças só foram "jogadas" no território. Não há um percurso que as una, não há uma lógica de rede que transforme esses pontos isolados em um sistema contínuo de vida pública.

A partir da análise crítica das propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira, é possível identificar um padrão recorrente: o documento parte de boas intenções e de um diagnóstico preciso dos problemas da cidade, mas as soluções propostas frequentemente reproduzem uma lógica metropolitana que não dialoga com a escala e a realidade cotidiana de uma cidade de porte pequeno-médio. Intervenções pontuais e desconectadas, propostas tecnológicas prematuras e a ausência de uma visão integrada entre mobilidade, permanência e espaço público revelam que o plano ainda não incorporou plenamente o que significa pensar a cidade a partir de quem a vive a pé, no dia a dia, em trajetos curtos e rotineiros.

5. DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO URBANO PARA O CENTRO DE MEDIANEIRA-PR: FLUXOS, PERMANÊNCIAS E RESILIÊNCIA AMBIENTAL

Este capítulo apresenta a sistematização das diretrizes de planejamento urbano para o centro de Medianeira-PR, elaboradas a partir do diagnóstico territorial, da leitura dos setores analisados e da identificação das principais dinâmicas de uso, deslocamento e permanência no recorte estudado. As orientações aqui apresentadas têm como finalidade contribuir para a qualificação dos espaços públicos centrais, considerando-os como lugares de circulação, encontro, convivência, permanência e expressão da vida cotidiana.

A estruturação das diretrizes parte de três eixos principais: mobilidade, permanência e infraestrutura. Esses eixos são compreendidos de forma integrada, pois a qualidade urbana depende da articulação entre percursos seguros, espaços atrativos para o uso cotidiano e condições físicas e ambientais adequadas. A mobilidade relaciona-se à continuidade dos deslocamentos, à segurança dos pedestres e ciclistas e à organização dos fluxos urbanos. A permanência está associada ao conforto, à apropriação social e à capacidade dos espaços públicos de acolher encontros e atividades cotidianas. Já a infraestrutura constitui a base física, ambiental e funcional que permite que esses usos ocorram de maneira acessível, inclusiva e qualificada.

No eixo da mobilidade, busca-se apontar caminhos para fortalecer os deslocamentos ativos no centro, especialmente a caminhada e o uso da bicicleta. Para isso, torna-se necessário compreender a circulação de veículos como apenas uma das dimensões do espaço viário, e não como seu único parâmetro de organização. Nesse sentido, destacam-se a qualificação das calçadas, a melhoria das travessias, a redução de conflitos nos cruzamentos e a formação de conexões cicloviárias capazes de articular os principais pontos da área central aos demais setores urbanos.

No eixo da permanência, parte-se do entendimento de que o centro não deve ser apenas um espaço de passagem, mas também um lugar de encontro, descanso, convivência e pertencimento. Como demonstra Gehl (2010), a permanência é um importante indicador da qualidade urbana, pois espaços onde as pessoas desejam ficar tendem a revelar maior vitalidade. Dessa forma, a qualificação de praças, calçadas, áreas livres e pontos de apoio ao pedestre torna-se essencial para fortalecer a vida pública e ampliar as possibilidades de apropriação cotidiana do centro.

No eixo da infraestrutura, são considerados os elementos que oferecem suporte físico, ambiental e funcional aos espaços públicos. Calçadas contínuas, acessibilidade universal, arborização, iluminação voltada ao pedestre, mobiliário urbano, pisos drenantes e soluções de manejo das águas pluviais constituem componentes fundamentais para ampliar o conforto ambiental, a segurança e a inclusão urbana. Nesse eixo, a mobilidade verde-azul assume papel complementar ao integrar deslocamentos ativos, infraestrutura verde, drenagem urbana e resiliência ambiental, contribuindo para a construção de percursos mais confortáveis, permeáveis e adequados às condições locais.

Assim, este capítulo organiza uma base orientadora para o planejamento urbano do centro de Medianeira-PR. As diretrizes desenvolvidas buscam relacionar mobilidade ativa, permanência, infraestrutura, conforto ambiental e identidade local, contribuindo para que o espaço público central seja compreendido não apenas como suporte de circulação, mas como lugar de convivência, pertencimento e fortalecimento da vida urbana.

5.1 Metodologia

Para compreender o território e fundamentar as diretrizes propostas neste trabalho, foi adotada uma metodologia que combina base teórica consolidada com investigação prática direta no local.

No campo do referencial teórico, 5 eixos orientaram a leitura do espaço urbano. Jan Gehl, em **Cidades para Pessoas** (2010), fornece os conceitos fundamentais sobre escala humana, qualidade do espaço público e as condições necessárias para que caminhar, pedalar e permanecer sejam experiências possíveis e desejáveis na cidade. Gatti e Zandonade, em **Espaços Públicos: Leitura Urbana e Metodologia de Projeto** (2017), trazem uma leitura específica sobre as dinâmicas das pequenas cidades brasileiras, alertando para os equívocos de importar soluções metropolitanas para realidades urbanas de menor escala e reforçando a importância do método participativo e do entendimento da cultura local como ponto de partida para qualquer proposta. Já Batalha (2016), Calil e Luz (2025) e Santoro e NAS NETO (2023) defendem que intervenções urbanas bem-sucedidas são aquelas que conciliam as necessidades de deslocamento da população com a preservação dos sistemas naturais e com as especificidades do contexto urbano em que são implantadas. Os estudos de caso dos projetos vencedores do Concurso Público Nacional de Arquitetura e Urbanismo para Requalificação do Centro Histórico de Resende (Rj) e São José (Sc) e a tese do Vasconcelos que funcionaram

como referência metodológica projetual, demonstrando possibilidades de como os conceitos do referencial teórico podem se traduzir em estratégias urbanas concretas e qualificadas.

Esses 6 referenciais, lidos em conjunto, permitiram construir um olhar crítico sobre o território de Medianeira, identificando não apenas o que falta, mas compreendendo por que falta e o que seria necessário para transformar essa realidade.

Como parte da metodologia prática, foi realizada uma etnografia do centro de Medianeira; essa etapa envolveu levantamento fotográfico sistemático, observação direta dos padrões de uso e fluxo dos espaços públicos. O objetivo foi capturar a dimensão vivida do espaço e identificar os conflitos, as potencialidades e os lugares onde a vida urbana já acontece, mesmo diante das precariedades existentes. Os resultados dessa etnografia são apresentados a seguir.

5.2 Etnografia urbana

A etnografia urbana é uma metodologia que permite compreender as práticas cotidianas dos habitantes em relação ao espaço urbano, captando suas formas de apropriação, usos e significados. Gatti e Zandonade (2017) destacam a importância dessa abordagem para pequenas cidades, pois ela revela as especificidades locais e assegura que as intervenções urbanísticas estejam enraizadas na cultura e nos modos de vida da população. Da mesma forma, Marcus (1998) ressalta que a etnografia multi-situada possibilita um olhar aprofundado sobre as diversidades culturais presentes nos contextos urbanos, contribuindo para projetar ambientes mais sensíveis e adequados às necessidades dos usuários. Assim, a etnografia urbana oferece um fundamento essencial para a elaboração de estratégias de planejamento urbano que respeitem e valorizem o cotidiano e a identidade local.

O estudo concentrou-se principalmente na Praça Ângelo Darolt, na Avenida Brasília e nas vias adjacentes, áreas que desempenham papel estratégico na configuração do centro urbano por concentrarem atividades comerciais, institucionais e culturais. Durante o levantamento in loco, foram realizados registros fotográficos, observações diretas e análises relacionadas ao uso e ocupação do solo, mobilidade urbana, acessibilidade, conforto ambiental, mobiliário urbano e permanência de pessoas nos espaços públicos.



Figura 34: Mapa da área estudada

Fonte: Elaborado pelo autor.

Além da leitura física do espaço, buscou-se compreender como a população se apropria do centro da cidade no cotidiano, identificando os principais percursos utilizados, os pontos de maior permanência, as áreas com maior vitalidade urbana e os locais que apresentam baixa atratividade ou pouca permanência de usuários.

A análise urbana permitiu compreender que, apesar da relevância econômica e simbólica do centro de Medianeira, a área apresenta limitações relacionadas à infraestrutura urbana, ao conforto ambiental e à qualidade dos espaços de convivência. Esses fatores impactam diretamente a experiência do pedestre e reduzem o potencial do centro como espaço de encontro, lazer e permanência.

Nesse sentido, o diagnóstico desenvolvido a partir da visita de campo torna-se fundamental para orientar as diretrizes projetuais e urbanísticas propostas neste trabalho.

Uso e ocupação do solo

A análise do uso e ocupação do solo demonstrou a predominância de atividades comerciais e de serviços ao longo das avenidas situadas no local, consolidando o centro como principal polo econômico da cidade, em especial a Avenida Brasília, que é a principal rota comercial tanto do centro como da cidade. Observou-se também a presença de usos mistos em alguns trechos, com edificações que combinam comércio no pavimento térreo e uso residencial ou institucional nos pavimentos superiores.

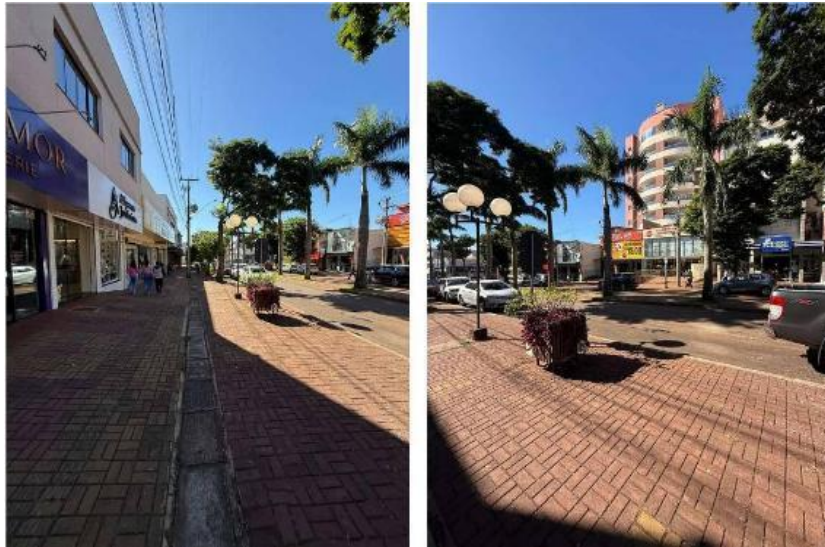


Figura 35: Exemplos de uso misto localizados na avenida Brasília.

Fonte: Acervo do autor 2026.

A concentração de atividades comerciais gera intensa movimentação urbana, especialmente durante o horário comercial, reforçando o papel estratégico da área central na dinâmica cotidiana do município.

Além disso, foram identificados vazios urbanos e áreas com baixo aproveitamento espacial, que apresentam potencial para futuras intervenções urbanísticas e paisagísticas. Esses espaços podem contribuir para ampliar as áreas de convivência, fortalecer o sistema de espaços livres e promover maior integração entre os diferentes pontos do centro urbano.



Figura 36: Espaços ociosos no centro de Medianeira-PR

Fonte: Acervo do autor 2026.

Durante o levantamento realizado na área de estudo, foram identificados aproximadamente 28 espaços públicos ociosos localizados principalmente nos encontros entre as vias diagonais e o sistema ortogonal de quadras. A valorização desses espaços também representa uma oportunidade de fortalecer a escala humana no centro urbano, seguindo princípios defendidos por Jan Gehl, ao incentivar permanência, convivência e apropriação cotidiana do ambiente urbano. Embora esses espaços estejam inseridos em pontos estratégicos da malha urbana, atualmente muitos apresentam baixo aproveitamento, ausência de infraestrutura adequada e carência de manutenção paisagística, tornando-se áreas subutilizadas dentro da dinâmica cotidiana da cidade.

Observou-se que grande parte desses terrenos funciona apenas como áreas remanescentes do traçado urbano, sem receber tratamento paisagístico, mobiliário urbano ou funções capazes de estimular a permanência e apropriação pela população. Em alguns casos, os

espaços apresentam apenas cobertura vegetal espontânea ou pavimentação residual, enquanto outros acabam sendo utilizados informalmente como áreas de estacionamento, locais de passagem ou espaços sem função urbana definida.

Apesar das fragilidades identificadas, esses vazios urbanos possuem elevado potencial para integrar valor e conexões ao centro da cidade. Sua distribuição ao longo das diagonais cria oportunidades para implantação de pequenas áreas de convivência, pocket parks, espaços de descanso, mobiliário urbano, arborização e intervenções paisagísticas capazes de qualificar a experiência do pedestre e fortalecer a identidade urbana local.

Esses terrenos triangulares deixam de ser compreendidos como sobras urbanas e passam a ser entendidos como componentes importantes da estrutura pública da cidade. Quando articulados por meio de diretrizes urbanísticas e paisagísticas, podem funcionar como microcentralidades urbanas, contribuindo para descentralizar usos, promover vitalidade urbana e reforçar a relação entre espaço público, mobilidade e paisagem.

Outro aspecto relevante identificado no mapa é a presença significativa de instituições educacionais e equipamentos públicos distribuídos no entorno da Praça Ângelo Darolt. Essa condição reforça a importância do centro como espaço de convivência e circulação de estudantes, jovens e trabalhadores, gerando fluxos contínuos e consolidando a área como ponto de encontro urbano. A proximidade entre instituições, comércio e espaços públicos cria condições favoráveis para o desenvolvimento de estratégias voltadas à circulação, permanência e integração social.

À medida que se afastam da Avenida Brasília e do eixo estruturador central, os usos passam gradualmente a assumir perfil predominantemente residencial, evidenciando uma transição espacial entre a área de maior intensidade urbana e os bairros adjacentes. Essa mudança de configuração demonstra que o centro possui forte capacidade de polarização urbana, concentrando atividades econômicas e serviços enquanto os setores periféricos assumem funções mais residenciais.

Praça Ângelo Darolt

A Praça Ângelo Darolt apresenta localização estratégica dentro da estrutura urbana de Medianeira, estando inserida em área de intensa circulação e próxima a importantes equipamentos institucionais, religiosos e comerciais. Apesar disso, durante o levantamento

observou-se que o espaço encontra-se parcialmente subutilizado, principalmente em razão da carência de infraestrutura adequada para permanência e lazer.

Entre os principais aspectos identificados destacam-se a insuficiência de áreas sombreadas, a limitação do mobiliário urbano existente e a ausência de espaços flexíveis destinados à realização de eventos culturais, apresentações e atividades coletivas. Também foram observadas limitações relacionadas à acessibilidade e à integração da praça com o entorno imediato.



Figura 37: Imagens da Praça Angelo Darolt

Fonte: Acervo do autor 2026.

A vegetação existente, embora contribua parcialmente para o conforto ambiental, não se mostra suficiente para garantir proteção térmica adequada durante os períodos de maior incidência solar. Em determinados horários do dia, a sensação térmica elevada reduz significativamente a permanência de usuários no espaço.

Já na parte inferior da praça, onde estão localizados os equipamentos voltados ao lazer e à recreação, nota-se uma situação de precariedade relacionada tanto à conservação da infraestrutura quanto às condições gerais de uso do espaço público pela população. Durante o levantamento de campo, foram identificados problemas como acúmulo de lixo espalhado em diferentes pontos da praça, ausência de manutenção periódica e sinais evidentes de degradação do mobiliário urbano existente.



Figura 38: Lixeiras abandonadas no decorrer do centro.

Fonte: Acervo do autor 2026.

No parquinho infantil, observou-se a presença de água parada em alguns equipamentos e áreas do piso, situação que além de comprometer a qualidade do espaço para as crianças, também representa riscos relacionados à saúde pública, especialmente em períodos de maior incidência de doenças transmitidas por mosquitos. Essa condição evidencia a carência de manutenção preventiva e acompanhamento contínuo dos espaços públicos destinados ao lazer da população.

Além disso, diversos equipamentos urbanos apresentam desgaste físico e sinais de abandono. A quadra de basquete, por exemplo, encontra-se em estado precário de conservação, já sem os dois aros principais, comprometendo totalmente sua funcionalidade e reduzindo as possibilidades de uso esportivo e convivência social no local. Também foram percebidas falhas em pisos, desgaste de estruturas e ausência de elementos que promovam conforto e permanência qualificada dos usuários.



Figura 39: Equipamentos de lazer da Praça Angelo Darolt

Fonte: Acervo do autor 2026.

Esses fatores contribuem diretamente para a redução da apropriação cotidiana da praça pela população, enfraquecendo seu papel como espaço de encontro, lazer e convivência urbana. A precarização da infraestrutura acaba impactando principalmente crianças, jovens e famílias que poderiam utilizar o espaço de forma mais ativa e contínua caso existissem melhores condições de uso, segurança e conforto ambiental.

Nesse contexto, a Praça Ângelo Darolt deve ser compreendida como um espaço estratégico para a vida pública do centro de Medianeira–PR, não apenas por sua dimensão física ou valor paisagístico, mas por seu potencial de articulação social e urbana. Por sua localização e importância na área central, a praça pode atuar como ponto de encontro, permanência, lazer e conexão entre diferentes fluxos cotidianos.

A partir dessa leitura, torna-se necessário definir orientações voltadas à sua qualificação, considerando a melhoria do mobiliário urbano, a ampliação das áreas sombreadas, a valorização dos espaços de convivência, a recuperação dos equipamentos públicos existentes e a incorporação de soluções relacionadas à drenagem, acessibilidade, conforto ambiental e manutenção contínua. Esses aspectos contribuem para compreender a praça como um espaço público capaz de promover inclusão, segurança, atratividade e maior integração com o cotidiano da população.

Mobiliário Urbano

Durante o diagnóstico urbano realizado no centro de Medianeira, observou-se que o mobiliário urbano existente apresenta condições insuficientes para atender de forma adequada às necessidades da população. Em diversos pontos da Praça Ângelo Darolt, da Avenida Brasília

e dos espaços públicos adjacentes, foram identificados equipamentos degradados, mal distribuídos ou em quantidade insuficiente, comprometendo diretamente a qualidade da permanência e da experiência urbana dos usuários.

Os bancos existentes, em muitos casos, apresentam desgaste estrutural, desconforto e ausência de sombreamento adequado, reduzindo sua utilização ao longo do dia, especialmente nos períodos de temperaturas mais elevadas. Também foi percebida a carência de elementos básicos de apoio urbano, como lixeiras, bicicletários, iluminação voltada ao pedestre, sinalização qualificada e espaços destinados ao descanso e à convivência.

Além da precariedade física, nota-se a ausência de uma linguagem urbana integrada capaz de fortalecer a identidade visual e espacial do centro da cidade. O mobiliário atual apresenta pouca relação com a escala humana e com as dinâmicas contemporâneas de uso dos espaços públicos, contribuindo para uma paisagem urbana fragmentada e pouco convidativa à permanência.

Essa deficiência impacta diretamente na apropriação dos espaços pela população, uma vez que o mobiliário urbano desempenha papel fundamental na construção de ambientes mais confortáveis, acessíveis e humanizados. Segundo princípios defendidos por Jan Gehl, a qualidade dos espaços públicos está diretamente associada à capacidade da cidade em oferecer infraestrutura adequada para permanência, convivência e interação social.



Figura 40: Ausência de mobiliário urbano

Fonte: Acervo do autor 2026.

As imagens registradas na Avenida Brasília evidenciam de forma clara a diferença entre um espaço urbano sem planejamento voltado à permanência das pessoas e outro que apresenta intervenções, ainda que pontuais, relacionadas ao mobiliário urbano. Na primeira imagem,

observa-se o padrão predominante ao longo de aproximadamente 98% da avenida: calçadas extensas, com pouca infraestrutura de apoio ao pedestre, ausência de mobiliário urbano, um ambiente marcado principalmente pela função de circulação. Essa configuração resulta em um espaço visualmente vazio e pouco convidativo à permanência, limitando as possibilidades de convivência e apropriação cotidiana pela população.

Em contraste, a segunda imagem demonstra como a simples inserção de bancos e elementos de permanência já altera significativamente a dinâmica urbana do local. Mesmo com uma intervenção mínima, percebe-se a utilização efetiva do espaço pela população, evidenciando a importância do mobiliário urbano na ativação da vida pública e na humanização das áreas centrais. A presença de assentos cria oportunidades para descanso, encontros e permanência, fortalecendo a relação das pessoas com o espaço urbano e estimulando uma ocupação mais ativa da avenida.



Figura 41: Mobiliário público deteriorado

Fonte: Acervo do autor 2026.

Já nessas imagens nota-se a precariedade do mobiliário urbano presente no centro de Medianeira, evidenciando limitações relacionadas tanto à qualidade física dos equipamentos quanto à sua capacidade de atender adequadamente às necessidades da população. Observa-se que muitos bancos existentes apresentam desgaste estrutural, desconforto, baixa atratividade e ausência de manutenção, comprometendo diretamente a permanência das pessoas nos espaços públicos.

Conforme a terceira imagem, o uso improvisado das muretas revela a necessidade de ambientes urbanos mais acolhedores e planejados para a escala humana. A ausência de bancos confortáveis, áreas sombreadas e espaços de convivência adequados acaba limitando a apropriação do espaço pela população, reduzindo o potencial do centro urbano como local de encontro, lazer e interação social.

Já na quarta imagem mostra o "banco" de um ponto de ônibus, completamente deteriorado e praticamente sem ter como utilizá-lo. Essas observações reforçam a importância do mobiliário urbano mais qualificado, acessível e integrado à paisagem.

Avenida Brasília

A Avenida Brasília configura-se como principal eixo comercial e de circulação do centro de Medianeira, concentrando grande fluxo de veículos e pedestres ao longo do dia. Durante o levantamento de campo, observou-se que a avenida desempenha importante papel econômico para a cidade, reunindo diversidade de atividades comerciais e serviços.

Apesar disso, verificou-se que o ambiente urbano ainda apresenta limitações significativas relacionadas ao conforto e à experiência do pedestre. Em diversos trechos, as calçadas apresentam baixa atratividade, pouca arborização e reduzida presença de mobiliário urbano, fatores que comprometem a permanência e a qualidade da vivência urbana.

A predominância de áreas pavimentadas e a escassez de elementos paisagísticos contribuem para o aumento da sensação térmica e para a redução do conforto ambiental. Também foram observados conflitos entre circulação de veículos e travessias de pedestres, especialmente em cruzamentos de maior fluxo.

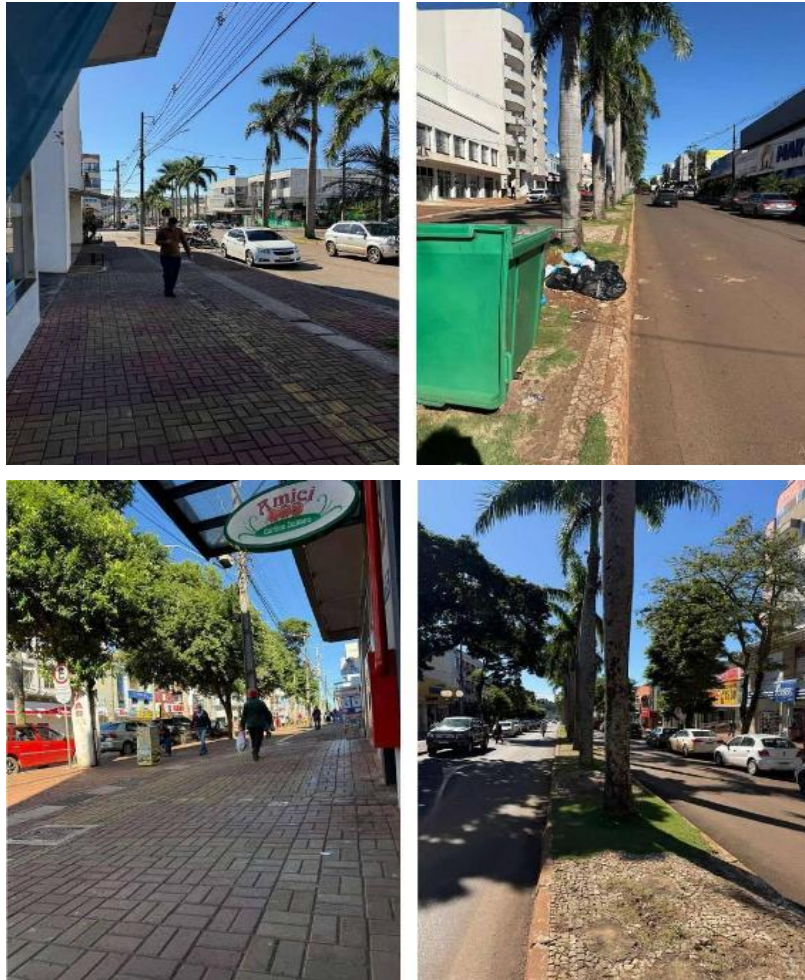


Figura 42: Panorama sobre a Avenida Brasília.

Fonte: Acervo do autor 2026.

Mobilidade e acessibilidade

A análise da mobilidade urbana revelou forte predominância do transporte individual motorizado no centro de Medianeira, evidenciando a necessidade de estratégias que promovam maior equilíbrio entre circulação veicular e deslocamentos a pé.

Foram identificadas limitações relacionadas à acessibilidade universal, especialmente em trechos com desníveis, ausência de piso tátil, rampas inadequadas e obstáculos na circulação de pedestres. Tais condições dificultam o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida e comprometem a qualidade do espaço público.

As travessias de pedestres também apresentam pontos críticos, principalmente em áreas de maior fluxo veicular, onde a prioridade ao automóvel reduz a segurança e o conforto dos deslocamentos.



(Ausência de piso Tátil e obstáculos em locais de circulação)

Figura 43: Ausência de acessibilidade.

Fonte: Acervo do autor 2026.

Considerações sobre o levantamento

O levantamento de campo permitiu identificar que o centro de Medianeira possui forte relevância econômica e urbana, porém apresenta fragilidades relacionadas à qualidade dos espaços públicos, à permanência de usuários e à integração entre circulação, paisagem e atividades urbanas.

A Praça Ângelo Darolt e a Avenida Brasília demonstram potencial significativo para atuação como espaços estruturadores da dinâmica urbana central, especialmente por sua localização estratégica e pela intensa presença de atividades comerciais e institucionais.

Dessa forma, os dados coletados durante a visita técnica reforçam a necessidade de propostas de diretrizes urbanísticas, buscando promover maior acessibilidade, conforto ambiental, vitalidade econômica e valorização do espaço público como elemento fundamental da vida urbana contemporânea.

Localização dos registros fotográficos

Após a realização da observação etnográfica, foi elaborado um mapa de localização dos registros fotográficos utilizados na leitura do território. Esse material tem como objetivo situar espacialmente os pontos observados durante o trabalho de campo, permitindo relacionar as imagens às problemáticas identificadas no recorte urbano analisado.

A marcação dos locais fotografados contribui para tornar o diagnóstico mais claro, pois evidencia onde se concentram situações como conflitos de mobilidade, ausência de mobiliário

urbano, baixa arborização, problemas de acessibilidade, espaços subutilizados e fragilidades nos percursos de pedestres e ciclistas. Dessa forma, o mapa não atua apenas como apoio visual, mas como instrumento de organização da análise territorial, reforçando a relação entre a observação em campo, os registros fotográficos e a definição dos setores de análise.



Figura 44: Localização dos registros fotográficos.

Fonte: Adaptado pelo autor via QGIS.

5.3 Área de análise urbana

A área delimitada representa o núcleo central de Medianeira, o ponto de convergência dos principais eixos viários, onde as diagonais idealizadas por Pedro Soccol se encontram com o traçado ortogonal original da cidade. É aqui que estão concentrados os principais equipamentos públicos, o comércio consolidado, as instituições e os espaços de convivência do município, tornando essa área o destino de deslocamento cotidiano da maior parte da população.

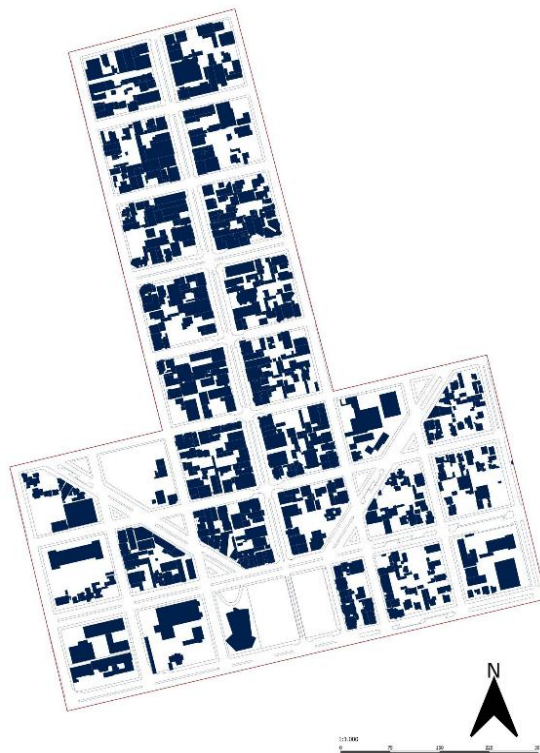


Figura 45: Mapa da área de intervenção.

Fonte: Elaborado pelo autor via QGIS.

O mapa de cheios e vazios evidencia um tecido urbano altamente consolidado, marcado por lotes majoritariamente ocupados e pela presença reduzida de espaços livres remanescentes. Essa condição reforça a importância de qualificar os espaços públicos já existentes, como calçadas, praças e vias, uma vez que são eles que concentram os principais fluxos, permanências e relações cotidianas da área central. Nesse sentido, a definição de diretrizes urbanas para esses espaços torna-se estratégica, pois permite direcionar futuras ações de planejamento urbano para locais com maior capacidade de alcance coletivo, ampliando os impactos positivos sobre a mobilidade, a acessibilidade, o conforto ambiental e a vida pública no centro de Medianeira.

5.3.1 Mapa Síntese de Problemas



Figura 46: Mapa síntese de problemas.

Fonte: Elaborado pelo autor.

A leitura espacial do mapa revela padrões importantes que vão além da simples listagem de problemas.

A ausência de mobiliário urbano concentra-se predominantemente no eixo vertical da área, que corresponde à Avenida Brasília e suas travessas. Esse dado é significativo: é justamente o eixo de maior fluxo comercial e pedonal da cidade que menos oferece condições de pausa e permanência. As pessoas passam por ali todos os dias, mas não têm onde sentar, descansar ou simplesmente parar.

Os espaços públicos subutilizados aparecem de forma concentrada na porção das diagonais exatamente onde o traçado urbano criaria as condições ideais para espaços de convivência, pelos recuos e ângulos que geram áreas livres entre as quadras.

A falta de arborização distribui-se de forma mais homogênea pela área, mas com concentração nas bordas e nas quadras de transição, sugerindo que a arborização existente está restrita ao núcleo mais central, deixando os percursos de acesso expostos e sem conforto ambiental.

Os conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos aparecem pontualmente, mas em locais estratégicos: cruzamentos e acessos às diagonais onde a ausência de demarcação clara entre os modais gera situações de risco cotidiano.

5.4 Diretrizes urbanas setorizadas

Tabela 1 – Diretrizes adotadas para a Proposta

Diretrizes adotadas para o centro:	
Nº	Diretriz adotada
1	Priorizar a circulação de pedestres por meio da ampliação e qualificação das calçadas, garantindo acessibilidade universal e conforto aos usuários
2	Implantar uma rede contínua de ciclovias e ciclofaixas conectadas aos principais equipamentos urbanos e espaços públicos;
3	Promover a integração entre os diferentes modos de deslocamento, favorecendo percursos eficientes e sustentáveis
4	Implementar medidas de moderação de tráfego visando aumentar a segurança viária e a convivência entre pedestres, ciclistas e veículos
5	Estimular práticas esportivas nos espaços públicos através de programas para todas as faixas etárias
6	Implantação de mobiliário urbano, iluminação pública eficiente e infraestrutura de apoio aos usuários

7	Ampliar a arborização urbana utilizando espécies adequadas ao contexto local, contribuindo para o conforto térmico e a qualidade ambiental
8	Incentivar a adoção de soluções sustentáveis relacionadas à gestão de águas pluviais, eficiência energética e infraestrutura verde
9	Garantir a acessibilidade universal em todos os espaços públicos e equipamentos urbanos propostos
10	Criar áreas de convivência que incentivem a permanência, o encontro e a interação social entre diferentes grupos da população
11	Implantar jardins de chuva para contenção temporária da água infraverde.
12	Promover a realização de eventos sociais, culturais, educacionais e recreativos nos espaços públicos
13	Ativar espaços subutilizados, orientando sua qualificação como áreas de permanência, convivência, lazer e apoio aos percursos urbanos, de modo a ampliar a vitalidade, a segurança e o uso cotidiano dos espaços públicos.
14	Incentivar a ocupação dos espaços públicos em diferentes períodos do dia, contribuindo para a redução de áreas subutilizadas e para o aumento da segurança urbana noturna.

5.4.1 Mapa de setorização das diretrizes urbanas

O mapa a seguir apresenta a setorização da área estudada e a localização das principais problemáticas identificadas ao longo do recorte urbano analisado. A divisão em setores foi adotada como estratégia metodológica para organizar a leitura do território e orientar a formulação de diretrizes específicas, considerando que cada trecho apresenta características, demandas e potencialidades próprias.

Apesar dessas particularidades, os setores se articulam dentro de uma compreensão integrada do centro de Medianeira-PR, permitindo relacionar os problemas identificados às

possibilidades de qualificação dos espaços públicos, da mobilidade ativa, da permanência e da infraestrutura urbana.

De modo geral, os problemas mapeados concentram-se em questões relacionadas à mobilidade ativa, à ausência de mobiliário urbano, à subutilização de espaços públicos, à carência de arborização, à acessibilidade e aos conflitos entre diferentes modos de deslocamento, especialmente entre pedestres, ciclistas e veículos.

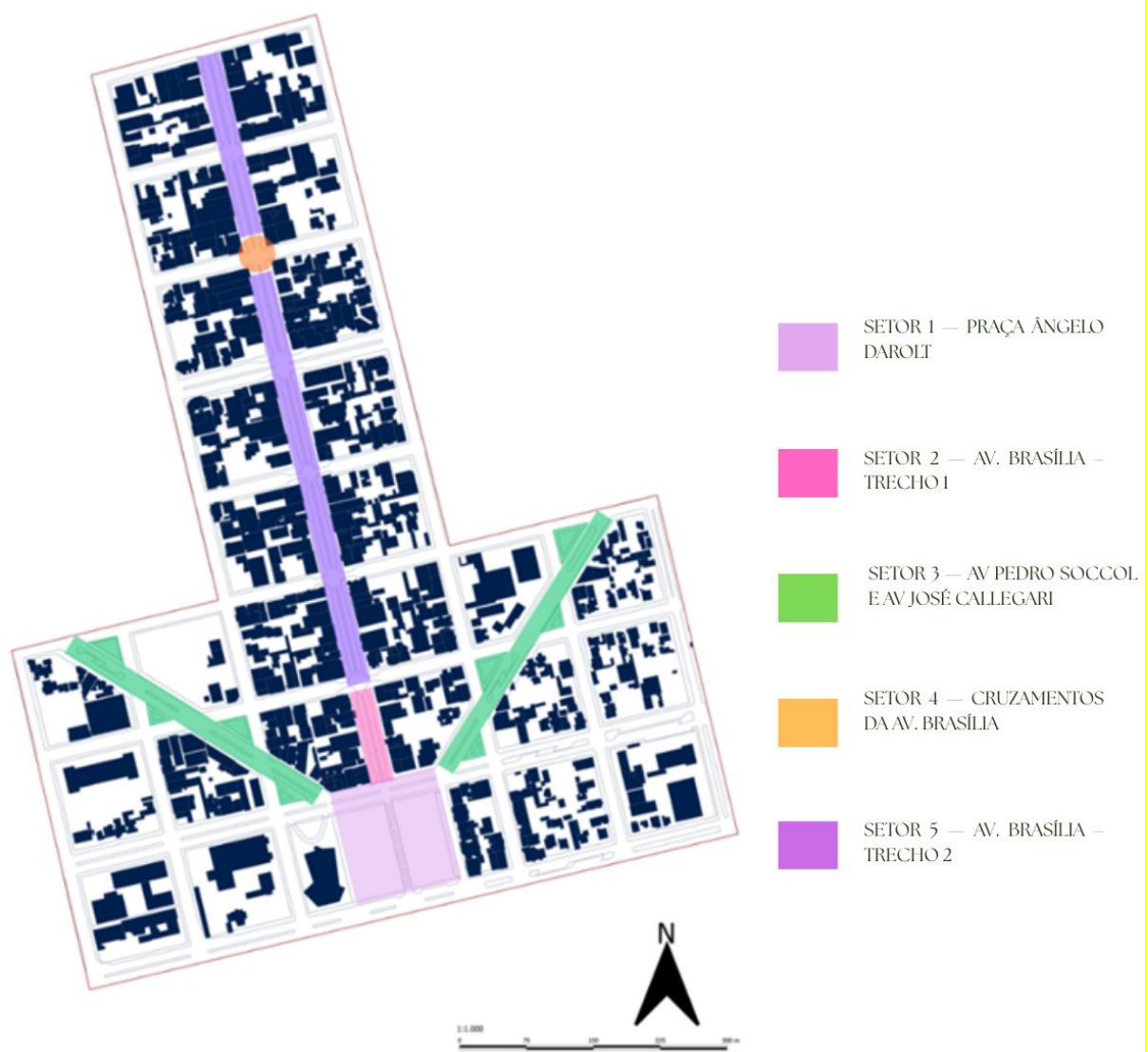


Figura 47: Mapa dos setores de intervenção.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

A partir desse diagnóstico, foram definidos cinco setores prioritários para a organização das diretrizes de planejamento urbano. O Setor 1 corresponde à Praça Ângelo Darolt,

compreendida como um dos principais espaços livres da área central, com demandas relacionadas à permanência, ao mobiliário urbano, à acessibilidade, ao conforto ambiental e ao uso cotidiano.

O Setor 2 localiza-se em um trecho da Avenida Brasília e concentra questões relacionadas à organização do espaço viário, à melhoria das condições de deslocamento e à valorização da mobilidade ativa, com atenção especial aos pedestres e ciclistas.

O Setor 3 abrange as vias diagonais e os espaços triangulares formados por essa configuração urbana. Essas áreas apresentam potencial de uso coletivo, mas atualmente encontram-se pouco aproveitadas e com fragilidades relacionadas à infraestrutura, à acessibilidade, à permanência e à conexão entre os percursos urbanos.

O Setor 4 corresponde aos pontos de maior conflito viário, especialmente nos cruzamentos da Avenida Brasília, onde se concentram tensões entre os fluxos de pedestres, ciclistas e veículos. Esse setor evidencia a necessidade de orientações voltadas à segurança das travessias, à organização da circulação e à redução dos conflitos entre os diferentes modos de deslocamento.

Já o Setor 5, embora também esteja associado à Avenida Brasília, diferencia-se do Setor 2 por apresentar demandas específicas relacionadas à mobilidade ativa, à fluidez dos deslocamentos, à qualificação das calçadas, à infraestrutura urbana e à melhoria das condições ambientais do espaço público.

Dessa forma, a setorização sintetiza os principais problemas identificados no recorte e contribui para orientar a formulação de diretrizes específicas para cada trecho, considerando suas particularidades e seu papel dentro da estrutura urbana da área central de Medianeira-PR.

5.5 Situação atual de cada setor

Para fundamentar a formulação das diretrizes urbanísticas, realizou-se uma leitura do território a partir de duas frentes metodológicas complementares: a observação etnográfica in loco e a análise de imagens de satélite. Essa abordagem integrada permitiu compreender de forma mais ampla a dinâmica espacial, os fluxos, os usos cotidianos e as práticas sociais que conformam a área de estudo. Com o intuito de aprofundar o diagnóstico e organizar a leitura urbana, o território foi compartimentado em setores, possibilitando uma investigação mais detalhada das especificidades, demandas e potencialidades de cada recorte.

O **Setor 1** é a **Praça Ângelo Darolt**, principal praça da área central de Medianeira e um dos espaços públicos mais relevantes dentro do recorte de estudo. A análise realizada

evidenciou um conjunto de fragilidades que comprometem a qualidade do espaço e sua apropriação pela população, limitando seu potencial como local de convivência, permanência e uso cotidiano. Entre os principais problemas observados, destaca-se a **carência de mobiliário urbano**, expressa na insuficiência de bancos, lixeiras, iluminação e outros elementos fundamentais para tornar a praça em um local de permanência e tornar o ambiente mais acolhedor para a população e funcional.

Também foi identificada a **subutilização de parte do espaço da praça**, perceptível em áreas que, embora disponíveis, não desempenham sua função social, seja pela falta de atratividade para a população, ou por questões relacionadas à manutenção, à acessibilidade ou à própria organização do espaço. Soma-se a isso a falta de arborização e de sombreamento, fator que compromete o conforto térmico e reduz a permanência dos usuários, especialmente nos períodos de maior incidência solar. Além disso, observou-se o estado de degradação de alguns equipamentos públicos existentes, como a pista de skate, a quadra de basquete e o playground, que o sucateamento limita seu uso e enfraquece o fluxo de pessoas e papel da praça como espaço de lazer e encontro no centro da cidade.



Figura 48: Recorte aéreo da Praça Angelo Darolt

Fonte: Adaptado do autor, imagem do Google Earth.

Os Setores 2 e 5 correspondem a trechos da Avenida Brasília, eixo central da área de estudo e um dos espaços mais relevantes para a organização das diretrizes de planejamento urbano. Embora apresentem funções e demandas específicas ao longo do recorte, ambos compartilham problemáticas semelhantes identificadas na avenida como um todo.

Entre essas problemáticas, destacam-se a elevada impermeabilização do solo, a escassez de espaços qualificados para permanência, a presença de calçadas amplas, porém pouco aproveitadas, a ausência de mobiliário urbano, a falta de infraestrutura cicloviária, a insuficiência de arborização e sombreamento e a existência de canteiros centrais pouco funcionais. Esses elementos nem sempre contribuem para a qualidade do espaço público, para o conforto dos usuários ou para a organização adequada dos fluxos de pedestres, ciclistas e veículos.

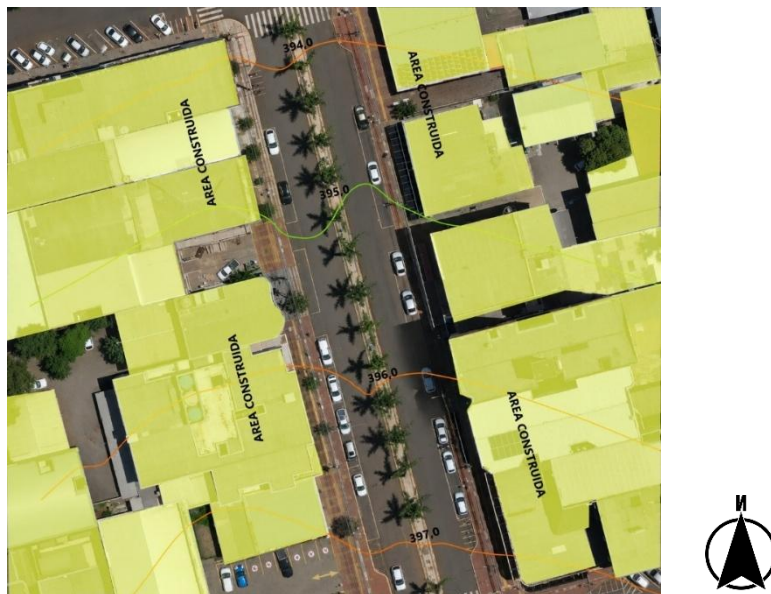


Figura 49: Recorte aéreo da Av Brasília.

Fonte: Adaptado do autor, imagem do google earth.

Essas condições evidenciam que, apesar de sua importância para a estrutura urbana central, a Avenida Brasília ainda é marcada por uma configuração predominantemente voltada à circulação de veículos, com limitações no que diz respeito ao conforto, à permanência e à integração entre os diferentes modos de deslocamento.

O **setor 3** corresponde às **vias diagonais da área central**, importantes eixos estruturadores da malha urbana de Medianeira. Além de concentrarem problemas já observados em outros trechos da área de estudo, como a **falta de arborização**, a **ausência de mobiliário urbano**, a **carência de infraestrutura cicloviária** e a **escassez de espaços qualificados de permanência**, essas vias apresentam uma condição específica: a existência de **áreas ociosas em formato triangular**, resultantes do encontro e desencontro entre os traçados viários diagonais.

Esses espaços, distribuídos ao longo do centro, possuem grande potencial de uso da população, mas atualmente se encontram subutilizados e, em alguns casos, marcados por tentativas de ocupação como pequenas praças ou áreas de estar, sem, contudo, receberem a manutenção, o tratamento paisagístico e a estrutura necessários para consolidar seu uso. Como consequência, acabam transmitindo uma sensação de abandono e insegurança, o que compromete sua apropriação pela população e enfraquece sua função como espaço público.



Figura 50: Recorte aereo da AV Pedro Soccol.

Fonte: Adaptado do autor, imagem do Google Earth.

Dessa forma, o setor 3 evidencia não apenas problemas ligados à mobilidade e à infraestrutura urbana, mas também a presença de vazios e espaços residuais com alto potencial de transformação, cuja subutilização revela a necessidade de repensar sua integração cidade e à dinâmica dos espaços públicos centrais.



O **setor 4** corresponde a um **cruzamento da Avenida Brasília** caracterizado pela amplitude do espaço viário e pela ausência de elementos de controle que organizem adequadamente os diferentes fluxos presentes no local. Trata-se de um ponto em que a circulação de veículos ocorre de forma intensa, mas sem dispositivos que favoreçam a travessia segura de pedestres ou ofereçam melhores condições de deslocamento para ciclistas, o que acaba tornando o cruzamento um espaço de conflito e vulnerabilidade para os modos ativos.



Figura 51: Recorte aéreo de um cruzamento da Avenida Brasília.

Fonte: Adaptado do autor, imagem do Google Earth.

A configuração atual privilegia sobretudo a fluidez do automóvel, sem ter um método para a redução de velocidade, para a legibilidade das travessias e para a organização mais equilibrada dos fluxos. Como resultado, o setor apresenta dificuldades relacionadas à segurança viária, ao conforto do pedestre e à integração entre os diferentes modos de deslocamento.

5.6 Conceitos estruturadores para as diretrizes de planejamento urbano no centro de Medianeira-PR

Pensar o centro de Medianeira-PR a partir do planejamento urbano significa reconhecer o espaço público como lugar de encontro, permanência, deslocamento e vida cotidiana. Este trabalho parte do entendimento de que a cidade cumpre sua função social quando seus espaços não são apenas atravessados, mas apropriados, vividos e compartilhados pela população.

A partir dessa compreensão, foram definidos cinco conceitos estruturadores que orientam a formulação das diretrizes para o centro da cidade. Esses conceitos não correspondem a soluções formais fechadas, mas a princípios capazes de direcionar a leitura territorial e a definição de orientações urbanas, articulando mobilidade ativa, permanência, infraestrutura urbana, conforto ambiental, conectividade e valorização da identidade local.

A **escala humana** é o ponto de partida da leitura urbana. O ser humano, com seu passo, seu olhar, seu tempo e suas necessidades cotidianas, torna-se a principal referência para pensar os espaços públicos centrais. Calçadas, travessias, praças e áreas de permanência devem ser compreendidas a partir de quem caminha, permanece, encontra outras pessoas e vivencia o centro da cidade.

A **mobilidade ativa** orienta a compreensão do espaço viário a partir da valorização do pedestre e do ciclista. Caminhar e pedalar pelo centro devem ser considerados modos fundamentais de deslocamento urbano, exigindo percursos mais seguros, contínuos, acessíveis e confortáveis.

A **permanência** amplia a função do espaço público, que deixa de ser entendido apenas como local de passagem e passa a ser reconhecido como suporte da vida urbana. Bancos, sombra, arborização, mobiliário urbano e espaços de convivência são elementos fundamentais para que as pessoas não apenas atravessem o centro, mas também possam permanecer, descansar, encontrar e se apropriar desses espaços.

A **conectividade** garante que os diferentes setores analisados não sejam compreendidos como partes isoladas do território, mas como componentes de uma estrutura urbana articulada. Nesse sentido, a continuidade entre praças, calçadas, vias comerciais, ciclovias, travessias e espaços livres torna-se essencial para fortalecer os fluxos, a acessibilidade e a integração da área central.

A **resiliência urbana e ambiental** incorpora a natureza como parte da infraestrutura da cidade. Arborização, pavimentos permeáveis, jardins de chuva, biovaletas e áreas de infiltração devem ser compreendidos como elementos associados ao conforto ambiental, ao manejo das águas pluviais e à qualificação dos espaços públicos, contribuindo para um centro mais adaptado às condições climáticas e ambientais locais.

5.7 Diretrizes urbanas propostas para os setores de intervenção

5.7.1 1º SETOR: Praça Principal (Permanência e Vivência)

O Setor 1, correspondente à Praça Ângelo Darolt, constitui um dos principais espaços livres da área central de Medianeira-PR e assume papel estratégico na organização da vida pública do recorte estudado. Por sua localização central e por sua relação com os demais setores analisados, a praça apresenta potencial para atuar como espaço de encontro, lazer, permanência e conexão entre diferentes fluxos urbanos.

A leitura realizada evidenciou que, apesar de sua importância para a cidade, a praça apresenta fragilidades relacionadas à qualidade dos espaços de permanência, à acessibilidade, ao mobiliário urbano, ao conforto ambiental e ao estado de conservação de alguns equipamentos públicos. Essas condições limitam sua apropriação cotidiana e reduzem seu potencial como espaço articulador da área central.

Nesse sentido, as diretrizes urbanas para o Setor 1 buscam fortalecer a função social da Praça Ângelo Darolt, qualificando-a como lugar de convivência, lazer, descanso e integração urbana. Para isso, recomenda-se a melhoria dos espaços de permanência, a ampliação da arborização, a adequação da acessibilidade, a recuperação dos equipamentos existentes, a inserção de mobiliário urbano e a conexão da praça com os percursos de pedestres e ciclistas dos demais setores.

Tabela 1 – Problemas identificados na Praça Angelo Darolt

1	Mobiliário urbano insuficiente, com poucos bancos, lixeiras e elementos de apoio ao usuário.
---	--

2	Áreas internas subutilizadas, com espaços disponíveis que não possuem uso definido ou atrativo.
3	Arborização e sombreamento insuficientes em determinados trechos, prejudicando o conforto térmico dos usuários.
4	Equipamentos públicos existentes em estado de desgaste, como pista de skate, quadra esportiva e playground.
5	Inexistência de piso tátil e de outros elementos de acessibilidade, o que limita a autonomia e a segurança de pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida.
6	Ausência de estruturas de apoio mais completas, como lanchonete, banheiro qualificado e áreas de permanência organizadas.

A partir da leitura da situação existente, observa-se que a Praça Ângelo Darolt possui grande importância para a área central de Medianeira-PR, porém ainda apresenta limitações que comprometem sua plena apropriação pela população. As fragilidades relacionadas ao mobiliário urbano, à acessibilidade, ao conforto ambiental e à conservação dos equipamentos indicam a necessidade de orientações voltadas à qualificação do espaço público, de modo a fortalecer sua função como lugar de encontro, lazer, permanência e articulação urbana.

Tabela 2 – Diretrizes urbanas para o Setor 1

Aspecto analisado	Diretriz urbana	Efeito esperado
Permanência e convivência	Qualificar os espaços de estar, descanso e encontro, prevendo áreas adequadas ao uso cotidiano da população.	Fortalecer a praça como lugar de permanência, convivência e apropriação social.
Mobiliário urbano	qualificado, como bancos, lixeiras, bicicletários, mesas, iluminação e elementos de apoio ao usuário.	Ampliar o conforto, a funcionalidade e o tempo de permanência no espaço público.
Arborização e conforto ambiental	Reforçar a arborização e ampliar as áreas sombreadas nos percursos e espaços de permanência com vegetação nativa.	Melhorar o conforto térmico e tornar a praça mais agradável ao longo do dia.
Percursos internos	Organizar os caminhos internos de forma clara, contínua e integrada aos acessos da praça.	Melhorar a legibilidade espacial e facilitar os deslocamentos de pedestres.

Equipamentos existentes	Recuperar e qualificar os equipamentos públicos já existentes, como pista de skate, quadra esportiva e playground.	Valorizar estruturas já presentes e ampliar sua capacidade de uso pela população.
Lazer e esporte	Prever a qualificação de áreas esportivas e recreativas para diferentes faixas etárias.	Diversificar os usos da praça e fortalecer sua função como espaço de lazer ativo.
Estruturas de apoio	Considerar a inserção de equipamentos de apoio ao usuário, como banheiro público, lanchonete e áreas de suporte à permanência.	Aumentar a funcionalidade da praça e favorecer usos mais prolongados.
Paisagismo	Valorizar o paisagismo por meio de jardins, canteiros, áreas verdes e composição vegetal organizada.	Qualificar a paisagem urbana e reforçar a identidade visual do espaço público.
Mobilidade ativa	Fortalecer as conexões da praça com ciclovias, calçadas acessíveis e percursos de pedestres dos demais setores.	Integrar a Praça Ângelo Darolt à rede de mobilidade ativa proposta para o centro.
Segurança e vitalidade urbana	Reforçar a iluminação, diversificar os usos e estimular a ocupação da praça em diferentes horários.	Aumentar a sensação de segurança e ampliar a vitalidade urbana do espaço.

Com base nessas diretrizes, o Setor 1 passa a ser compreendido como um ponto estratégico na leitura urbana do recorte estudado. A Praça Ângelo Darolt, por sua localização e importância para a área central, apresenta potencial para fortalecer a permanência, ampliar a acessibilidade, valorizar os usos de lazer e convivência, qualificar a paisagem urbana e articular-se aos demais setores por meio da mobilidade ativa. Assim, a praça assume papel estruturador na compreensão de um centro mais humano, acessível, confortável e conectado à vida cotidiana da população.

5.7.2 2º Setor: Avenida Comercial - Trecho 1 (Caminhabilidade/ ruas compartilhadas)

As orientações para esse setor partem do conceito de **rua compartilhada**, entendido como uma estratégia de reorganização do espaço viário que busca equilibrar a convivência entre diferentes modos de deslocamento. Nesse sentido, tem como objetivo reduzir a predominância do automóvel no espaço urbano, criando condições mais seguras, acessíveis e confortáveis para pedestres e ciclistas. A lógica da rua compartilhada propõe que a via deixe de ser apenas um

corredor de passagem de veículos e passe a funcionar também como espaço de permanência, encontro e conexão urbana.

Atualmente, a Avenida Brasília, que faz a conexão com a Praça Angelo Darolt tende muito ao urbanismo voltado ao automóvel, não tendo uma conexão direta com a praça, sendo um eixo viário largo e pouco usado pelos pedestres e ainda menos pelos ciclistas, devido ao alto tráfego de carros e à falta de ciclovias e ciclofaixas. Tais questões foram observadas seguindo a etnografia urbana realizada, bem como, a análise de dados e mapas.

A partir da leitura realizada, o Setor 2 da Avenida Brasília é compreendido como um trecho prioritário para a formulação de diretrizes voltadas à valorização da mobilidade ativa e à redução da predominância do automóvel no espaço urbano. Nesse sentido, busca-se indicar caminhos para uma avenida mais caminhável, acessível e integrada à vida cotidiana do centro, considerando os **problemas atualmente identificados no trecho:**

Tabela 3 – Problemas identificados na Av Brasília.

1	Calçadas sem mobiliário urbano, como bancos, lixeiras e bicicletários, limitando o conforto e a permanência dos usuários.
2	Rede elétrica aérea e postes de iluminação que geram poluição visual e interferem na paisagem urbana.
3	3 Baixa presença de arborização viária, resultando em pouca oferta de sombra e menor conforto térmico para os pedestres.
4	Ausência de vagas reservadas para pessoas com deficiência e idosos.
5	Inexistência de infraestrutura cicloviária, como ciclofaixas ou ciclovias, dificulta a circulação segura de ciclistas.
6	Piso tátil deteriorado e descontínuo, comprometendo a acessibilidade e a orientação de pessoas com deficiência visual.

Proposta de diretrizes urbanas - Setor 2 Via compartilhada:

Diante desse cenário, o Setor 2 demanda diretrizes voltadas à qualificação da via comercial, considerando a priorização dos deslocamentos ativos, a acessibilidade universal e a valorização da paisagem urbana. A rua compartilhada é compreendida como uma estratégia possível para reorganizar a convivência entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, reduzindo a

predominância do automóvel e fortalecendo o uso cotidiano do espaço público. Nesse sentido, apresentam-se os seguintes apontamentos como base para a definição de orientações urbanas para o setor:

Tabela 4 – Diretrizes urbanas para o Setor 2

Aspecto analisado	Condição identificada	Diretriz urbana	Efeito esperado
Caminhabilidade	Calçadas pouco qualificadas e com baixa atratividade para o pedestre.	Qualificar os percursos a pé, garantindo continuidade, acessibilidade e melhores condições para a população.	Ampliar a segurança, a fluidez e a permanência dos pedestres na via comercial.
Mobilidade ativa	Ausência de infraestrutura adequada para ciclistas.	Prever a integração da bicicleta ao sistema de deslocamentos do centro, por meio de infraestrutura cicloviária e sinalização compatível..	Fortalecer o uso da bicicleta como modo de deslocamento cotidiano e conectar o setor aos demais trechos da área central.
Rua compartilhada	Predominância do automóvel na organização do espaço viário.	Adotar princípios de rua compartilhada, com redução da velocidade, reorganização dos fluxos e maior equilíbrio entre pedestres, ciclistas e veículos.	Reduzir conflitos viários e tornar a avenida mais segura e humanizada.
Acessibilidade	Piso tátil descontínuo ou deteriorado e ausência de melhores condições de orientação.	Garantir rotas acessíveis, com piso tátil contínuo, travessias qualificadas e atenção às pessoas com deficiência, idosos e demais usuários.	Promover inclusão e autonomia nos deslocamentos pela avenida.
Permanência	Falta de mobiliário urbano e de pontos de apoio ao longo da via.	Incorporar bancos, lixeiras, bicicletários e áreas de pausa	Estimular o uso cotidiano da avenida não apenas como passagem, mas também como

		associados aos percursos comerciais.	espaço de encontro e permanência.
Conforto ambiental	Baixa arborização e pouca oferta de sombra.	Reforçar a arborização viária e prever áreas sombreadas ao longo dos percursos.	Melhorar o conforto térmico e tornar o deslocamento a pé mais agradável.
Paisagem urbana	Presença de elementos que geram poluição visual, como rede elétrica aérea e postes mal posicionados.	Avaliar estratégias de qualificação visual da paisagem, incluindo a reorganização da infraestrutura aparente quando possível.	Melhorar a legibilidade urbana e valorizar a imagem da avenida comercial.
Integração urbana	Relação pouco evidente entre a Avenida Brasília e a Praça Ângelo Darolt.	Fortalecer a continuidade entre praça, avenida comercial e demais percursos centrais.	Consolidar o setor como eixo de conexão entre espaços públicos, comércio e mobilidade ativa.

5.7.3 3º Setor: Vias Diagonais/Acessos da BR (Sistema Verde Azul)

O Setor 3, correspondente à Avenida Pedro Soccol e às vias diagonais associadas aos acessos da BR, é compreendido como um eixo estratégico para a articulação entre mobilidade ativa, qualificação ambiental e aproveitamento de espaços livres subutilizados. Sua configuração urbana, marcada pela presença de vias diagonais e por áreas triangulares resultantes do traçado viário.

Atualmente, o setor apresenta calçadas com materiais pouco drenantes, baixa presença de arborização e ausência de infraestrutura voltada à mobilidade ativa, como ciclovias, ciclofaixas e piso tátil contínuo. Além disso, a iluminação pública existente é direcionada predominantemente ao tráfego de automóveis, oferecendo pouco suporte aos pedestres e reduzindo a qualidade do espaço urbano no período noturno.

Dessa forma, o Setor 3 evidencia problemas relacionados à acessibilidade, ao conforto ambiental, à drenagem urbana e ao baixo aproveitamento dos espaços livres. Esses aspectos reforçam a importância de desenvolver diretrizes para orientar sua qualificação a partir da valorização do pedestre, da melhoria das condições de deslocamento.

Tabela 5 - Problemas identificados na Av Pedro Soccol

1	Calçadas com predominância de materiais não drenantes, o que reduz a permeabilidade do solo e contribui para o escoamento superficial das águas pluviais;
2	Canteiro central com dimensões significativas, porém ocioso e mal aproveitado, sem função clara de paisagismo ou qualificação do espaço público.
3	Iluminação pública voltada prioritariamente ao tráfego de automóveis, com pouca atenção ao pedestre e à segurança dos deslocamentos a pé no período noturno.
4	Ausência de infraestrutura cicloviária, como ciclovias ou ciclofaixas, dificultando a circulação segura de ciclistas no setor.
5	Inexistência de piso tátil e de outros elementos de acessibilidade, o que limita a autonomia e a segurança de pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida.
6	Ociosidade e subutilização dos triângulos urbanos resultantes do traçado viário, que atualmente se configuram como espaços residuais sem uso definido, mobiliário ou tratamento paisagístico adequado.

Proposta de diretrizes urbanas - Setor 3 Sistema Verde-Azul:

Diante das problemáticas identificadas, o Setor 3 deve ser compreendido como uma área estratégica para a integração entre mobilidade ativa, infraestrutura verde-azul e qualificação de espaços livres subutilizados. Por apresentar vias diagonais, canteiros centrais e triângulos urbanos resultantes do traçado viário, esse setor possui potencial para deixar de funcionar apenas como eixo de passagem e assumir papel mais ativo na estruturação dos espaços públicos centrais de Medianeira–PR.

As diretrizes para esses trajetos tem o objetivo de valorizar o pedestre e o ciclista, melhorar as condições de acessibilidade, ampliar a permeabilidade do solo, reforçar a arborização urbana e atribuir novos usos aos espaços residuais. A ideia de sistema verde-azul aparece como princípio orientador, pois permite articular vegetação, drenagem urbana, conforto ambiental e permanência em uma mesma estratégia de qualificação do espaço público.

Tabela 6- Diretrizes urbanas para o Setor 3

Aspecto analisado	Condição identificada	Diretriz urbana	Efeito esperado
Drenagem urbana	Calçadas e áreas de circulação com predominância de materiais não drenantes.	Priorizar o uso de pisos drenantes, áreas permeáveis e canteiros de	Reduzir o escoamento superficial das águas pluviais e ampliar a

		infiltração ao longo do setor.	capacidade de absorção do solo urbano.
Canteiro central	Presença de canteiro central com dimensões significativas, porém pouco aproveitado.	Reorientar o canteiro central para funções ambientais, paisagísticas e de apoio à mobilidade ativa.	Transformar uma área ociosa em elemento de qualificação ambiental e visual da via.
Triângulos urbanos	Espaços triangulares resultantes do traçado viário encontram-se subutilizados e sem função clara.	Qualificar os triângulos urbanos como áreas de permanência, paisagismo, drenagem e apoio ao pedestre.	Ativar vazios urbanos e ampliar a oferta de espaços públicos de pequena escala.
Mobilidade ativa	Ausência de infraestrutura adequada para ciclistas e pedestres.	Prever conexões cicloviárias e percursos caminháveis integrados aos demais setores da área central.	Fortalecer a circulação segura de pedestres e ciclistas, conectando o setor à rede de mobilidade ativa.
Acessibilidade	Inexistência ou descontinuidade de piso tátil e rotas acessíveis.	Garantir calçadas contínuas, piso tátil, rampas e travessias acessíveis nos principais pontos de deslocamento.	Ampliar a autonomia e a segurança de pessoas com deficiência, idosos e demais usuários.
Arborização	Baixa presença de árvores e pouca oferta de sombra.	Reforçar a arborização viária, priorizando espécies adequadas nativas da região ao passeio público e aos canteiros.	Melhorar o conforto térmico, a qualidade ambiental e a experiência dos deslocamentos
Paisagem urbana	Canteiros, calçadas e vazios urbanos com baixa qualidade visual e funcional.	Valorizar a paisagem por meio da integração entre vegetação, mobiliário, pavimentação e iluminação.	Fortalecer a identidade do setor e melhorar a legibilidade da área central.
Integração urbana	O setor funciona como passagem e não como parte ativa da rede de espaços públicos.	Conectar o Setor 3 aos demais setores por meio de percursos acessíveis, ciclovias e espaços de permanência.	Integrar o eixo das vias diagonais ao conjunto das diretrizes urbanas do centro.

Para a realização de algumas orientações relacionadas ao eixo da mobilidade verde-azul, torna-se necessário considerar determinados detalhamentos técnicos e especificações que auxiliem sua aplicação em futuras intervenções urbanas. No caso da drenagem urbana, por exemplo, existem diferentes soluções que podem ser incorporadas ao Setor 3 como:

Os pavimentos permeáveis e porosos: São caracterizados pela presença de espaços vazios em sua estrutura, que permitem a passagem da água, possibilitando sua infiltração no solo ou seu direcionamento para sistemas complementares de drenagem. Esse tipo de solução contribui para a redução do escoamento superficial, diminuindo a sobrecarga sobre a drenagem urbana e, conseqüentemente, os riscos de alagamentos. Além disso, pode favorecer a melhoria da qualidade da água infiltrada, ao reduzir o carreamento de poluentes difusos, e contribuir para a recarga do solo e dos aquíferos (FERGUSON, 2005).



Figura 52: Os pavimentos permeáveis e porosos.

Fonte : <https://www.archdaily.com.br/br/920314/drenagem-urbana-sustentavel-para-a-concretizacao-de-metas-de-ods-onu/5d1caa86284dd1b5a6000ff-drenagem-urbana-sustentavel-para-a-concretizacao-de-metas-de-ods-onu-imagem>

Os jardins de chuva, também associados aos sistemas de biorretenção, consistem em áreas rebaixadas ou escavadas, preenchidas com solo de alta permeabilidade e matéria orgânica, capazes de receber, filtrar e infiltrar as águas provenientes do escoamento superficial. Segundo Trowsdale e Simcock (2011), essas estruturas favorecem tanto a infiltração da água quanto o desenvolvimento da vegetação, contribuindo para o controle da quantidade e da qualidade das águas pluviais por meio da interação entre solo, plantas e microrganismos. Dessa forma, constituem uma solução importante para o manejo sustentável da drenagem urbana.



Figura 53: Jardim de chuva.

Fonte : <https://www.archdaily.com.br/br/920314/drenagem-urbana-sustentavel-para-a-concretizacao-de-metas-de-ods-onu/5d1caa86284dd1b5a6000ff-drenagem-urbana-sustentavel-para-a-concretizacao-de-metas-de-ods-onu-imagem>

As biovaletas são estruturas lineares vegetadas destinadas à condução, retenção, filtragem e infiltração das águas pluviais. Geralmente implantadas junto a vias, calçadas ou canteiros, essas soluções auxiliam na redução do escoamento superficial e na melhoria da qualidade da água, pois permitem que parte dos poluentes seja retida pelo solo, pela vegetação e pelos microrganismos presentes no sistema. Além de contribuírem para o manejo sustentável da drenagem urbana, as biovaletas também qualificam a paisagem, ampliam a permeabilidade do solo e reforçam a integração entre infraestrutura verde e mobilidade urbana.



Figura 54: Imagem esquemática de Biovaletas

Fonte : <https://www.ugreen.com.br/noco-es-basicas-de-biovaleta-transformando-paisagens-urbanas-para-uma-melhor-gestao-da-agua/>

5.7.4 4º Setor: Entroncamento da Avenida Principal (Solução de Conflitos):

Os cruzamentos da Avenida Brasília evidenciam a necessidade de diretrizes voltadas à segurança viária, à acessibilidade e à melhor integração entre os diferentes modos de deslocamento. Atualmente, esses pontos apresentam fragilidades relacionadas à organização dos fluxos, à ausência de medidas de moderação de tráfego e ao baixo conforto para o pedestre, o que limita a qualidade do espaço público e reforça a predominância do automóvel na dinâmica da via.

Além disso, observa-se pouca articulação entre pedestres, ciclistas e veículos, bem como a ausência de infraestrutura adequada para a mobilidade ativa. Essas condições indicam a importância de orientações urbanas que contribuam para tornar os cruzamentos mais seguros, legíveis e equilibrados, favorecendo a continuidade dos percursos e a convivência entre os diferentes usuários do espaço viário.

Tais questões foram identificadas a partir de análises de campo, levantamento de dados e leitura do território. Na imagem abaixo, é possível visualizar as situações mencionadas e a configuração atual dos cruzamentos:



Figura 55: Imagem de cruzamento existente entre a AV Brasília e a Rua Sergipe

Fonte: Adaptado pelo autor.

Tabela 7 - Problemas identificados no cruzamento.

1	Ausência de medidas para redução de velocidade, o que implica em não apresentar estratégias de moderação de tráfego, resultando em velocidades elevadas e menor segurança no convívio entre os usuários do espaço.
2	Problemas de segurança viária: nota-se uma condição geral de insegurança no trânsito, especialmente em pontos de travessia, devido à falta de dispositivos de proteção e organização.
3	Baixo conforto para o pedestre: as condições atuais não favorecem a permanência e a circulação a pé, com pouca infraestrutura de apoio e espaços adequados para o caminhar.

Proposta de diretrizes urbanas - Setor 4 Solução de Conflitos Viários:

Diante das questões identificadas na área de estudo, o Setor 4 é compreendido como um ponto estratégico para a organização dos fluxos e a redução dos conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos. Por se tratar de um entroncamento da avenida principal, esse trecho concentra maior complexidade na circulação urbana, exigindo diretrizes voltadas à segurança viária, à acessibilidade e à melhoria da leitura do espaço público.

Nesse sentido, as estratégias designadas para o setor devem priorizar a moderação do tráfego, a qualificação das travessias e a reorganização do espaço viário, de modo a tornar a circulação mais segura e equilibrada entre os diferentes usuários. A redução da velocidade dos veículos, associada à sinalização adequada e ao desenho urbano mais legível, contribui para ampliar a segurança dos pedestres e melhorar a integração entre os percursos da área central.

Tabela 8- Diretrizes urbanas para o Setor 4

Nº	Diretriz urbana	Finalidade
1	Priorizar travessias elevadas ou qualificadas nos principais pontos de cruzamento.	Garantir maior segurança aos pedestres e reforçar a redução da velocidade dos veículos.
2	Avaliar o estreitamento da pista de rolamento em pontos estratégicos.	Induzir velocidades mais baixas e reduzir a sensação de predominância do automóvel.
3	Utilizar pavimentações diferenciadas para marcar áreas de travessia, aproximação e mudança de uso do espaço viário.	Melhorar a leitura da via e alertar os condutores sobre a presença de pedestres e ciclistas.
4	Reorganizar o espaço viário, considerando a convivência entre pedestres, ciclistas e veículos.	Tornar o tráfego mais seguro, lento e compatível com a dinâmica urbana da área central.
5	Reforçar a sinalização horizontal e vertical nos pontos de maior conflito.	Aumentar a legibilidade do espaço e orientar melhor todos os usuários da via.
6	Prever áreas de espera e refúgio para pedestres, quando necessário. Prever áreas de espera e refúgio para pedestres, quando necessário.	Facilitar travessias em trechos mais largos e reduzir a exposição dos usuários mais vulneráveis.
7	Integrar as soluções de segurança viária aos percursos de mobilidade ativa dos demais setores.	Garantir continuidade entre calçadas, ciclovias, travessias e espaços públicos próximos.

Com base nessas diretrizes propostas, o Setor 4 deve ser tratado como um ponto de articulação e segurança dentro da estrutura urbana central. A qualificação das travessias, a moderação do tráfego, a melhoria da sinalização e a reorganização dos fluxos contribuem para reduzir conflitos viários e fortalecer uma circulação mais acessível, segura e humanizada no centro de Medianeira-PR.

5.7.5.5 5º Setor: Avenida Comercial - Trecho 2 (Infraestrutura Integrada):

O Setor 5 corresponde ao mesmo recorte espacial do Setor 2, portanto, as condições físicas e os problemas identificados anteriormente permanecem os mesmos. Dessa forma, aspectos como a configuração viária, a infraestrutura existente e as limitações relacionadas à mobilidade e ao espaço público continuam válidos para análise.

Entretanto, as diretrizes se diferenciam em função do papel urbano de cada setor. No Setor 2, é orientada principalmente à mobilidade pedonal, com foco nas pessoas, como pedestres, ciclistas e consumidores. Por estar mais afastado da marginal da BR-277, esse trecho apresenta um caráter mais comercial, o que permite a priorização de mobilidade ativa e a convivência com o tráfego de veículos em baixa velocidade.

Já o Setor 5 também incorpora a mobilidade ativa como diretriz. Porém, buscam equilibrar os diferentes modos de deslocamento, garantindo o funcionamento coerente da estrutura viária dentro da dinâmica urbana do município.

Proposta de diretrizes urbanas - Setor 5 Avenida Comercial

Diante das questões identificadas na área de estudo, o Setor 5 é compreendido como um trecho da Avenida Comercial que demanda diretrizes urbanas voltadas à melhoria da acessibilidade, da mobilidade ativa, do conforto urbano e da qualidade ambiental, sem comprometer seu papel estrutural na dinâmica viária de Medianeira-PR.

Diferentemente do Setor 2, que se aproxima do conceito de rua compartilhada, o Setor 5 deve ser orientado por parâmetros que conciliem a circulação de veículos motorizados com melhores condições para pedestres e ciclistas. Nesse sentido, a leitura do setor aponta para a importância de organizar as calçadas, ampliar a arborização, garantir continuidade cicloviária, melhorar as condições de acessibilidade e considerar materiais e soluções que contribuam para a permeabilidade do solo e para o conforto ambiental.

Assim, as diretrizes para esse setor têm como finalidade orientar a compreensão da Avenida Comercial como um eixo mais seguro, acessível e ambientalmente qualificado, reforçando sua função de circulação, conexão e permanência no centro da cidade.

Tabela 9 - Diretrizes urbanas para o Setor 5 Avenida Comercial

Aspecto analisado	Diretriz urbana	Efeito esperado
Mobiliário urbano e arborização	Prever faixas destinadas ao mobiliário urbano e à ampliação da arborização nativa ao longo da avenida.	Melhorar a qualidade dos espaços públicos, ampliar o conforto térmico e incentivar a permanência dos usuários.
Acessibilidade	Adequar o piso tátil e padronizar os elementos de acessibilidade existentes a norma vigente 9050.	Garantir maior continuidade, segurança e autonomia nos percursos de pedestres.
Mobilidade cicloviária	Incorporar ciclovia contínua ao longo da extensão da avenida, integrada aos demais setores.	Promover a mobilidade ativa e ampliar a segurança dos deslocamentos por bicicleta.
Canteiro central	Requalificar o canteiro central, atribuindo-lhe funções paisagísticas, ambientais e de organização urbana.	Valorizar a paisagem da avenida e melhorar a leitura do espaço viário.
Organização dos fluxos	Organizar os fluxos de pedestres, ciclistas e veículos de forma clara e segura.	Equilibrar a mobilidade ativa com a circulação motorizada, reduzindo conflitos entre os usuários.
Iluminação urbana	Reforçar a iluminação voltada à escala do pedestre.	Aumentar a segurança, a visibilidade e o conforto no uso noturno da avenida.

O Setor 5 passa a ser compreendido como um trecho de continuidade das diretrizes urbanas aplicadas à Avenida Comercial, articulando mobilidade ativa, acessibilidade, conforto ambiental e organização viária. Dessa forma, sua leitura contribui para reforçar o papel da avenida como eixo estruturador do centro, conciliando a circulação de veículos com melhores condições de deslocamento e permanência para pedestres e ciclistas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho evidencia a importância de pensar o planejamento urbano a partir das especificidades das cidades de pequeno e médio porte, como é o caso de Medianeira-PR. Ao considerar as características territoriais da cidade, suas dinâmicas cotidianas e os modos de apropriação dos espaços públicos pela população, torna-se possível formular diretrizes mais adequadas à realidade local. Essa abordagem distancia-se de modelos genéricos ou excessivamente vinculados à lógica metropolitana, que muitas vezes não respondem de forma satisfatória às demandas, escalas e particularidades urbanas de municípios menores.

A pesquisa demonstrou que o centro de Medianeira-PR, apesar de concentrar atividades econômicas, sociais, comerciais e institucionais relevantes, apresenta fragilidades relacionadas à mobilidade ativa, à acessibilidade, ao conforto ambiental, à infraestrutura urbana e à qualidade dos espaços de permanência. Essas questões indicam que a área central não deve ser compreendida apenas como espaço de circulação ou concentração de serviços, mas como território de vida pública, encontro, permanência e identidade urbana.

Ao estruturar as diretrizes a partir de um referencial teórico consistente e de uma análise crítica do território, o trabalho reafirma a importância da escala humana no debate urbano. A valorização dos percursos cotidianos, associada à identificação dos fluxos, dos polos de atividade, dos espaços livres e das áreas subutilizadas, permite compreender o centro como um sistema articulado, no qual mobilidade, permanência, infraestrutura e paisagem urbana devem ser analisadas de forma integrada.

A metodologia aplicada, que combinou revisão bibliográfica, análise de dados técnicos, leitura cartográfica, estudos de caso e observação etnográfica, foi fundamental para captar tanto os aspectos físicos do território quanto a realidade vivida pelos usuários do centro. Essa leitura sensível possibilitou reconhecer usos, conflitos, carências e potencialidades presentes no recorte estudado, fortalecendo a relação entre diagnóstico territorial e formulação das diretrizes urbanas.

As diretrizes apresentadas ao longo do trabalho buscam orientar a qualificação dos espaços públicos centrais de Medianeira-PR a partir da mobilidade ativa, da permanência, da acessibilidade, do conforto ambiental, da infraestrutura verde-azul e da valorização da identidade local. Nesse sentido, o trabalho não se encerra em uma solução formal única, mas

apresenta uma base de orientação para o planejamento urbano, capaz de subsidiar futuras discussões, ações públicas e estudos voltados à melhoria da área central.

Em síntese, a pesquisa demonstra que a construção de um centro mais acessível, confortável, ativo e conectado à vida cotidiana depende da compreensão das dinâmicas locais e da valorização dos espaços públicos como suporte da vida urbana. Ao reconhecer a escala humana, os modos de vida da população e as características próprias de Medianeira-PR, este trabalho contribui para o debate sobre o planejamento urbano em cidades de pequeno e médio porte, podendo servir como referência para contextos urbanos semelhantes que enfrentam desafios relacionados à mobilidade, à permanência, à infraestrutura e à humanização dos espaços centrais.

REFERÊNCIAS

- BARATTO, Romullo. *Primeiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC*. ArchDaily Brasil, 10 abr. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>. Acesso em: abril. 2026.
- BATALHA, Ricardo Nuno Figueiras. *Requalificação Urbana no âmbito da melhoria da Acessibilidade e da Mobilidade: caso de estudo: Largo da Igreja de Benfica*. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) — Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, Área Departamental de Engenharia Civil, Lisboa, 2017. Disponível em: https://www.rcaap.pt/vufind/PublicationRecord/veritati_d712d8e8e8ee3002107e05ffc0c66171. Acesso em: jun. 2026.
- CALIL, Maria Clara de Oliveira; LUZ, Vera Santana. Diretrizes e ensaios espaciais para a implementação de um sistema verde e azul: estudo de caso do Córrego São Sebastião. In: *VI ENCONTRO LATINO-AMERICANO E EUROPEU SOBRE EDIFICAÇÕES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS — EURO ELECS 2025*, Rio de Janeiro, 1 a 3 de outubro de 2025. *Anais...* Rio de Janeiro: ANTAC, 2025. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/399055956>. Acesso em: mai. 2026.
- CONSELHO INDIGENISTA MISSIONÁRIO — CIMI. *Povos indígenas Guarani no Paraná*. 27 maio 2008. Disponível em: <https://cimi.org.br/2008/05/27472/>. Acesso em: abril. 2026.
- CONCURSOS DE PROJETO. *Premiados – Centro Histórico de Resende – RJ*. 6 jan. 2026. Disponível em: <https://concursosdeprojeto.org/2026/01/06/premiados-centro-historico-de-resende-rj/>. Acesso em: fev. 2026.
- FIOCRUZ. *Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil: Povos indígenas Guarani do Paraná e Mato Grosso do Sul*. Disponível em: <https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/pr-povos-indigenas-guarani-do-parana-e-mato-grosso-do-sul-lutam-por-agua-por-minimas-condicoes-de-vida-e-por-regularizacao-de-seu-territorio-tradicional/>. Acesso em: abril. 2026.
- GATTI, Simone; ZANDONADE, Patrícia. *Espaços públicos: leitura urbana e metodologia de projeto*. São Paulo: Instituto de Arquitetos do Brasil, 2017.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- IBGE — INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico 2022: Medianeira — PR*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/medianeira>. Acesso em: jun. 2026.
- MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. *História de Medianeira*. Disponível em: <https://www.medianeira.pr.gov.br/?historico>. Acesso em: jun. 2026.

- MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. *Lei nº 1.107, de 2022: Lei de Uso e Ocupação do Solo*. Disponível em: <https://planodiretor.medianeira.pr.gov.br/plano-diretor-vigente/lei-1107-2022-uso-e-ocupacao-do-solo/>. Acesso em: 28 jun. 2025.
- MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. *Lei nº 1.259, de 18 de abril de 2024: Hierarquização do Sistema Viário do Município de Medianeira*. Medianeira: Prefeitura Municipal, 2024. Disponível em: <https://www.medianeira.pr.gov.br/arquivos/administracao/pmu/documentos/LEI%201259.2024%20-%20Hierarquiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Sistema%20Vi%C3%A1rio.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2025.
- MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. *Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira — Relatório de Proposta de Diretrizes e Ações*. Medianeira: Prefeitura Municipal / FUPEF, 2022.
- MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. *Plano Diretor Municipal*. Disponível em: <https://www.medianeira.pr.gov.br/planodiretor/>. Acesso em: fev. 2026.
- REVISTA MOSAICOS. *Ousados projetos de Medianeira que não saíram do papel*. Disponível em: <https://www.revistamosaic.com.br/ousados-projetos-de-medianeira-que-nao-sairam-do-pape>. Acesso em: abril. 2026.
- SANTORO, Aline Galinari; NASCIMENTO NETO, Paulo. Pequenas cidades e o encaixe forçado dos instrumentos tradicionais de planejamento urbano. In: *XX ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL — ENANPUR 2023*, Belém, 22 a 26 de maio de 2023. Belém: ANPUR, 2023. Disponível em: <https://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st03-17.pdf>. Acesso em: mai. 2026.
- VASCONCELLOS FILHO, Paulo Castello Branco de. *Requalificação do Centro Urbano de Teresina*. 2018. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Fortaleza, Fortaleza, 2018.
- SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de (Coord.). **Os Avá-Guarani no oeste do Paraná: (re)existência em Tekoha Guasu Guavirá**. Curitiba: Letra da Lei, 2016. 432 p