



ATA DE DEFESA

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO - ARQUITETURA E URBANISMO/ CPNV

Título: (RE)Conexão: Requalificação Urbana no Centro de Naviraí-MS	
Data da defesa: 07/11/2025	
Local: Google Meet - link: https://meet.google.com/cmr-mcck-obw	Horário: 15:30min
Orientador (a): Prof. Dr. Ramon Fortunato Gomes	
Acadêmico (a): Ana Clara Elias Moreira de Freitas	
RGA: 2021.1704.045-1	

BANCA EXAMINADORA

	Membro	Titulação	Instituição
Presidente (Orientador)	Prof. Dr. Ramon Fortunato Gomes	Doutorado	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)
Avaliador UFMS	Prof. Dr. Ricardo Batista Bitencourt	Doutorado	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)
Avaliador Externo	Prof. Dr. Alessandro Alves	Doutorado	Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD)

Após os procedimentos de apresentação oral, arguição e defesa, o(a) acadêmico(a) foi considerado(a):

(X) Aprovado(a) () Reprovado(a)

Terminada as considerações, a sessão foi dada por encerrada, sendo lavrada a presente ata, que segue assinada pela banca examinadora.

Naviraí (MS), 07 de Novembro de 2025

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Ramon Fortunato Gomes, Professor do Magisterio Superior**, em 07/11/2025, às 16:48, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Alessandro Alves, Professor do Magisterio Superior**, em 07/11/2025, às 17:11, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **RICARDO BATISTA BITENCOURT, Professor do Magisterio Superior**, em 09/11/2025, às 08:49, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufms.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6025455** e o código CRC **F50CE584**.

CAMPUS DE NAVIRAÍ

Rodovia MS 141, Km 04, Saída para Ivinhema Cx Postal 103

Fone: (67) 3409-3401

CEP 79950-000 - Naviraí - MS

Referência: Processo nº 23453.000309/2025-33

SEI nº 6025455

(Re)CONEXÃO: Requalificação urbana no centro de Naviraí-MS

Urbanismo

Ana Clara Elias Moreira de FreitasGraduanda em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Mato Grosso do Sul;
ana.clara.moreira@ufms.br**Ramon Fortunato Gomes**Arquiteto e Urbanista; Professor Doutor na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul;
ramon.fortunato@ufms.br**RESUMO**

Este trabalho propôs um projeto de requalificação urbana para trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris, localizadas no centro de Naviraí-MS. A subutilização das áreas centrais e a consequente perda de suas funções sociais contribuíram para o esvaziamento do centro, tornando-o menos atrativo e enfraquecendo seu papel como catalisador de interações sociais. Logo, considerando a importância dos espaços públicos como componentes fundamentais da vida urbana, o projeto adotou como diretriz a valorização da escala do pedestre. A abordagem aplicada foi qualitativa-quantitativa, fundamentada em revisão bibliográfica, análise morfológica, diagnóstico urbano, questionário e desenvolvimento projetual. Como referência, utilizou-se o caso da Rua 14 de Julho, em Campo Grande-MS, que exemplifica os processos e resultados de uma requalificação urbana bem-sucedida. Como objetivo, a proposta visou requalificar os espaços de livre circulação para enfrentar os desafios da cidade contemporânea, promover a reorganização dos percursos cotidianos e valorizar a memória da paisagem urbana e a cultura local. Portanto, o projeto buscou tornar os espaços das ruas e calçadas da área de intervenção mais inclusivos e resilientes, sob a premissa de resgatar a centralidade e vitalidade deles, como locais de encontro, convivência e pertencimento.

Palavras-Chave: Requalificação Urbana, Espaço Público, Centralidade, Naviraí**ABSTRACT**

This study proposes an urban revitalization project for segments of Weimar Gonçalves Torres Avenue and Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris Street, located in the central area of Naviraí, Mato Grosso do Sul, Brazil. The underutilization of central urban areas and the resulting decline in their social functions have contributed to the gradual emptying of the city center, diminishing its attractiveness and weakening its role as a catalyst for social interaction. In response, and recognizing the significance of public spaces as essential components of urban life, the project adopts the enhancement of the pedestrian scale as a core design principle. The methodological approach is qualitative and applied, grounded in a literature review, morphological analysis, urban diagnosis, and project development. As a reference, the revitalization of Rua 14 de Julho in Campo Grande-MS is examined, serving as an example of successful urban intervention. The proposal aims to requalify public circulation areas to address contemporary urban challenges, promote the reorganization of daily mobility patterns, and reinforce the memory of the urban landscape and local culture. Ultimately, the project seeks to foster more inclusive and resilient public spaces, with the intent of restoring their centrality and vitality as places of encounter, social interaction, and a sense of belonging.

Keywords: Urban Requalification, Public Space, Centrality, Naviraí.

1. Introdução

Nas últimas décadas, muitas cidades brasileiras têm enfrentado desafios crescentes relacionados à degradação de seus centros urbanos. Como aponta Maricato (2014), há uma luta constante pelo direito de pedestres e demais usuários de acessarem os espaços públicos urbanos e permanecerem neles com qualidade e segurança. Nesse sentido, Montaner (2022) aponta que ruas e calçadas, embora constituam estruturas essenciais ao coletivo, têm se tornado cada vez menos convidativas à mobilidade ativa e ao encontro social.

Jacobs (2011), afirma que a vitalidade de determinados espaços está associada à diversidade de usos e à presença constante de pessoas. Mas, ao longo dos anos, o espaço público recebeu baixa prioridade nas intervenções urbanas, principalmente no que tange as áreas destinadas à circulação pedonal. Gehl (2015) e Montaner (2022), justificam essa negligência, apontando que as políticas urbanas nas cidades contemporâneas foram desarticuladas das dinâmicas sociais. Havendo a sobreposição do fluxo veicular em detrimento da escala do pedestre. Como resultado, os espaços de livre circulação passam a ser cada vez mais ruidosos, inseguros e desconectados das necessidades dos transeuntes.

Paralelamente, o modelo de planejamento urbano adotado nas cidades pós-industriais contribuiu significativamente para o fenômeno do espraiamento urbano, desencadeando uma diluição da diversidade dos usos e a perda de vitalidade dos centros urbanos Lima (2018). Em consequência, essas áreas passaram a se caracterizar, em sua maioria, como centros comerciais. Posto isso, verifica-se que atualmente as ruas e calçadas, antes integradas à vida cotidiana, agora funcionam predominantemente como acesso ao comércio e ao trânsito motorizado, distanciando suas vocações sociais de mediação entre o espaço construído e a vivência comunitária.

A redução do fluxo de pedestres nesses espaços culmina no enfraquecimento da centralidade urbana. Posto isso, Del Rio (1990) define a revitalização urbana dos espaços de livre circulação, como ruas, calçadas e praças, como uma estratégia que visa rearticular os elementos físicos, sociais e simbólicos que sustentam a vida urbana. Fontes e Fabião (2016) argumentam que, quando aplicada a esses espaços, a requalificação se traduz em oportunidades para restaurar a condição dos espaços públicos como lugares convidativos às pessoas, possibilitando que a comunidade se (re)aproprie deles e promova sua reativação como catalisadores de movimento social e convívio urbano.

Com base nesse panorama, este artigo, que desenvolve o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), propôs um projeto de requalificação urbana voltado a trechos das vias e passeios públicos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e Rua Praça Pref. Antônio Euclides Fabris, localizadas no octógono central de Naviraí, Mato Grosso do Sul. O objetivo foi buscar o resgate das funções sociais e a vitalidade urbana das ruas, calçadas e do Centro.

2. Objetivos

Este artigo tem como objetivo geral propor a requalificação urbana de trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris, no centro de Naviraí-MS, visando melhorar a acessibilidade, segurança e conforto dos espaços públicos de livre circulação (ruas e calçadas). Especificamente, busca valorizar a diversidade sociocultural local, incentivar a participação comunitária e fortalecer a vitalidade urbana, reconhecendo o centro como espaço simbólico de convivência e pertencimento.

3. Justificativa

A cidade de Naviraí, Mato Grosso do Sul, insere-se no contexto político da “Marcha para o Oeste”, promovida durante o governo Vargas como parte do esforço de colonização dirigida nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil (Amaral, 2014). Como em outros territórios ocupados nesse processo, houve a sobreposição da lógica fundiária empresarial à ocupação espontânea das populações indígenas e dos colonos precedentes (Rosa; Ferreira, 2017), resultando em um traçado urbano que, embora formalmente estruturado, passou a apresentar desequilíbrios funcionais diante das transformações territoriais e socioeconômicas posteriores.

Implantado pela Colonizadora Vera Cruz em 1952, o plano urbano de Naviraí foi concebido com inspiração no modelo de Belo Horizonte (Gonçalves, 2015), marcado por um octógono central do qual irradiam oito avenidas principais. Essa configuração em “teia” favorece a conexão entre centro e bairros, consolidando o octógono como núcleo articulador do tecido urbano e símbolo da organização espacial planejada.

Segundo Lynch (1997) e Gehl (2015), cidades habitáveis são aquelas que valorizam o pedestre, garantem acesso universal e convidam à permanência. No entanto, visitas de campo realizadas entre abril e maio de 2025 à área central de Naviraí evidenciaram a fragilidade dessas qualidades urbanas. Observou-se a predominância do uso do solo por

comércios e pela circulação de veículos particulares, a supressão de áreas de convivência nos canteiros centrais da Avenida Weimar Gonçalves Torres para vagas de estacionamento, calçadas com desníveis e obstruções, mobiliário urbano deteriorado, escassez de arborização funcional e ausência de espaços destinados à permanência.

Além disso, os questionários aplicados aos usuários do centro apontaram preocupações com segurança, iluminação pública e carência de espaços de convivência, fatores que contribuem para o abandono progressivo do espaço público e o esvaziamento da centralidade urbana. Embora a área concentre equipamentos urbanos variados, a falta de articulação entre eles tem sido insuficiente para sustentar a vitalidade do centro. Ainda assim, o local preserva potenciais significativos, tanto pela sua morfologia quanto pelo seu valor simbólico e cultural.

Em síntese, o espaço público central de Naviraí encontra-se formalmente estruturado, mas funcionalmente empobrecido. Logo, o traçado urbano não constitui o problema; ao contrário, representa um potencial de articulação que precisa ser recuperado e qualificado. A área selecionada concentra diferentes centralidades urbanas, identificadas ao longo do diagnóstico, o que a torna estratégica para a restauração da vitalidade da cidade.

Dessa forma, o desenvolvimento deste trabalho justifica-se pela necessidade de requalificar os espaços públicos das ruas e calçadas centrais, promovendo a recuperação dos espaços de livre circulação, primeira instância da experiência urbana (Cunha, 2013), e alinhando-os às demandas locais e aos princípios da escala humana. Destaca-se, sobretudo, a acessibilidade universal como condição essencial para o uso democrático da cidade. A proposta busca reviver a centralidade urbana e devolver aos cidadãos as calçadas, as sombras, os bancos, os rituais urbanos e a possibilidade de permanecer.

4. Referencial Teórico

4.1. Planejamento Urbano

O planejamento urbano, pode ser entendido como um processo de ordenamento à vida social e de pensamento objetivo para a resolução dos problemas funcionais e higiênicos da sociedade industrial. Enquanto campo disciplinar, emerge no século XIX como uma resposta direta aos problemas levantados pela introdução da máquina na sociedade urbana, como observam Pereira (2015) e Choay (1979) Desse modo, Silva Júnior (2021), argumenta que para o espaço urbano, o planejamento representa uma evolução na

organização estrutural das cidades que visa melhorias para a população. E que, portanto, confere à cidade e ao processo de desenvolvimento dela.

Com isso, pensadores críticos sobre as cidades propuseram uma série de modelos para elas. Estes modelos, muitas vezes concebidos primeiramente em bases utópicas, buscaram romper com a desordem do século XIX. A adoção de um planejamento visava superar o que era percebido: crescimento desordenado dos espaços urbanos e a falta de salubridade das grandes aglomerações. WRI Brasil (2017) acrescenta que, por ser agente de transformações, o planejamento urbano afeta diretamente a mobilidade, a forma de viver e perceber a cidade.

4.2. Tipologias segundo Françoise Choay: Urbanismo Progressista

No capítulo IV do livro “O modernismo”, Choay (2000) explora o que intitula de Urbanismo progressista. A corrente desse pensamento, constitui a primeira forma do urbanismo moderno, marcada por um cientificismo e por uma orientação para o futuro. Essa lógica, sustenta que os conflitos e problemas da cidade podem ser resolvidos por um saber objetivo, alicerçado na ciência e na técnica. Assim, o modelo Progressista é essencialmente racionalista e dominado pela ideia de progresso. Caracteriza-se por seu caráter abstrato e por ser geometricamente composto e dissociado da realidade da cidade real. O modernismo progressista, como destacam Hall (1995) e Rolnik (2000), dividiu a cidade em quatro funções, separando o território entre zonas de moradia, trabalho, lazer e mobilidade. Tal abordagem visa a máxima eficiência e organização, concebendo a cidade como uma máquina funcional.

No entanto, Lefebvre (1991) entende que compreender a cidade e seus espaços públicos como vias e passeios, apenas como meio de circulação ou produção é ignorar sua natureza relacional. Ele propõe então, o “direito à cidade” como processo vital para ordenamento do espaço urbano. Nessa direção, Santos (2014) destaca que o planejamento só se justifica se estiver vinculado à realidade da cidade vivida, ao cotidiano, à diversidade de seus usuários. Sob esses ideais, uma antítese ao movimento progressista surge.

4.3. Tipologias segundo Françoise Choay: Urbanismo Culturalista

O Urbanismo Culturalista, segundo Choay (2000), surge como uma antítese à monotonia e ao desenho geométrico característico do Progressismo. Essa doutrina se distingue por

valorizar a tradição e o passado, recusando o modelo de cidade-máquina e propondo uma concepção urbana como organismo vivo e artefato cultural.

O Culturalismo defende a reconciliação com o passado e busca beleza e harmonia na composição urbana, em oposição à simetria funcionalista. Essa corrente é representada por pensadores como Camillo Sitte (1992), que criticava a frieza do traçado regular e valorizava a irregularidade artística e a praça fechada. Silva (2014) retoma outro expoente, Ebenezer Howard, que propôs a Cidade Jardim, defendendo a manutenção da escala humana e a combinação das qualidades da cidade e do campo.

Essa doutrina busca para a cidade a liberdade individual e o respeito pelo espírito comunitário, promovendo um equilíbrio que não subjugue o indivíduo ao agrupamento humano. Trata-se de um ponto de ruptura fundamental com a ideologia progressista, percebida como um sistema que tende a oprimir o sujeito em nome da coletividade.

Nesse sentido, o planejamento urbano contemporâneo, quando orientado por princípios culturalistas, deve assumir-se como instrumento ético de reorganização do território, voltado à equidade espacial e à promoção da vida urbana qualificada. Como reivindica Del Rio (1990), trata-se de um novo paradigma centrado na revitalização, na sustentabilidade e na vivência urbana.

4.4. Desenho Urbano

O desenho urbano, entendido como a dimensão morfológica e perceptiva do planejamento, é fundamental para a qualificação dos espaços públicos. Kevin Lynch (1997), em sua obra “A Imagem da Cidade”, propõe que a legibilidade do espaço urbano é traduzida pelos seus elementos estruturantes: percursos, marcos, limites, nós e distritos. E que por esse sentido, é que o indivíduo constrói um mapa mental da cidade e se apropria dela subjetivamente. Para Lynch (1997), a cidade bem desenhada é aquela que promove orientação clara, reconhecimento e pertencimento.

Essa perspectiva é reforçada por Del Rio (1990), que considera o desenho urbano como uma ponte entre o planejamento e a articulação da forma física e significado simbólico dos lugares. Ele destaca que o desenho deve produzir espaços que sejam compreensíveis, sensíveis à percepção cotidiana e capazes de promover o encontro, a diversidade e a apropriação social. Como propõe Gehl (2015), calçadas generosas e ruas bem desenhadas

são estruturantes da vitalidade urbana: são nelas que a cidade se torna vivida, observada e apropriada.

Dessa forma, destaca-se que no desenho da cidade o papel das vias e calçadas é central na ordenação dos espaços urbanos: são elas que conectam percursos, criam bordas ativas e definem ritmos da experiência cotidiana. Em especial, Jorge et al. (2020) expõe que no contexto de requalificação urbana, a atenção ao desenho das calçadas e à hierarquia viária pode ser o ponto de partida para reintegrar os fluxos pedonais, favorecer o comércio local e resgatar o convívio coletivo.

4.5. Morfologia Urbana: estrutura, memória e identidade

A morfologia urbana refere-se ao estudo da forma da cidade, constituição física e das transformações que ela sofre ao longo do tempo. Estabelece um campo analítico que permite compreender como os espaços urbanos se organizam, persistem e se adaptam, através da análise das lógicas internas que sustentam a estrutura urbana. Para Del Rio (1990), a morfologia é fundamento para qualquer intervenção qualificada, pois oferece subsídios para interpretar o tecido urbano em sua complexidade e formação histórica.

Côrrea (1989) entende o espaço urbano como simultaneamente meio, condição e produto das ações sociais. Ele molda e é moldado pelos sujeitos em uma relação contínua entre forma e uso. Nesse sentido, a morfologia urbana não se limita à leitura técnica do traçado, mas envolve também os significados atribuídos aos lugares e a maneira como eles são vivenciados.

Em complemento, autores como Portas (1987) e Fernandes (2008) reforçam que forma da cidade atua como suporte da memória coletiva, sendo crucial para a identidade urbana. Os elementos estruturais, como quadras, vias, lotes, carregam marcas simbólicas e funcionais que devem ser reconhecidas como potenciais no processo de requalificação. Assim, Segundo Barata-Salgueiro (2013), compreende-se a forma urbana ser a partir de três dimensões: a geométrica (acessibilidade), a funcional (presença de atividades e serviços) e a simbólica (memória e identidade).

Por fim, como apontam Romero (2001) e Craveiro (2008), a análise morfológica deve ser, também, articulada a critérios ambientais e climáticos, garantindo que os projetos respeitem a estrutura formal da cidade e promovam conforto ambiental, sustentabilidade

e conexão sensorial com o lugar. A morfologia, portanto, não é apenas forma: é também condição para a vida urbana qualificada.

4.6. Centralidade Urbana: permanências simbólicas e desafios contemporâneos

Como propõe Sposito (2013), centro e centralidade não são conceitos equivalentes: enquanto o primeiro remete a uma posição geográfica, o segundo envolve o valor social atribuído ao espaço urbano. A centralidade urbana é uma construção relacional da combinação entre articulação, localização, funções urbanas e simbolismos.

Logo, verifica-se que a centralidade urbana é dinâmica e historicamente construída, podendo se intensificar, deslocar ou mesmo fragmentar-se. Lefebvre expressa essa condição ao afirmar:

“O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra; produtos da indústria; obras humanas, objetos e instrumentos, obras e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte que todo espaço urbano foi, é, será concentrado e poli (multi)centrico.” (LEFEBVRE, 1991, p. 44).

A citação evidencia que os centros urbanos estão sujeitos a processos de transformação que podem tanto esvaziá-los quanto gerar novas formas de concentração, reafirmando que a centralidade não é fixa, mas passível de reconstrução dentro dos espaços urbanos.

4.7. Espaços Urbanos e a Dimensão Pública

A dimensão pública do espaço urbano sempre foi central para a vida nas cidades. Desde as ágoras gregas até os calçadões e praças contemporâneos, são esses locais que promovem encontro, circulação e expressão coletiva. A Carta de Atenas (1933) sintetiza essa ideia ao afirmar que a vida urbana se expressa nas formas, obras e traçados que compõem a identidade da cidade. Lefebvre (1991) complementa ao entender o espaço urbano como materialização físico-funcional da vida social.

Entre os espaços públicos, ruas e calçadas assumem papel de destaque por sua onipresença no tecido urbano e por constituírem a interface direta entre os cidadãos e a cidade. Gehl (2015, p. 64) observa que a vida urbana se autoalimenta: “as pessoas vão aonde o povo está”, e atividades simples, como uma brincadeira de criança, podem

desencadear dinâmicas coletivas. Assim, esses espaços tornam-se lugares de permanência, encontro e expressão da coletividade.

Segundo a WRI Brasil (2017), ruas e calçadas são os espaços públicos mais democráticos e acessíveis da cidade, conectando pessoas e funções urbanas. Sua qualidade influencia diretamente a percepção de segurança, a inclusão social, a mobilidade ativa e o fortalecimento do comércio local. Como destaca Cunha (2013), a vida urbana floresce onde há boas condições para permanecer, e as calçadas são o primeiro degrau desse processo.

4.8. Requalificação Urbana

A requalificação urbana configura-se como um instrumento fundamental para enfrentar os processos de degradação física, social e ambiental que afetam, sobretudo, as áreas centrais das cidades. Kruse (2011) define esse processo como a possibilidade de retomar a função agregadora do ambiente urbano esvaziado de sua vitalidade social.

Mais do que uma renovação física, trata-se de uma intervenção integrada, que deve promover sustentabilidade, inclusão social e valorização do patrimônio cultural e arquitetônico. Engloba desde a qualificação da infraestrutura e do mobiliário urbano até a reprogramação dos usos do solo, reinserindo o dinamismo urbano em áreas subutilizadas Jorge et. Al (2020).

Dessa forma, a requalificação urbana contribui para restaurar centralidades, fortalecer identidades locais e construir cidades mais resilientes. Isso se traduz em espaços públicos mais ativos, maior convivência social e revitalização do cotidiano urbano. A resignificação de espaços ociosos viabiliza o exercício do direito à cidade (Lefebvre, 1991; Fernandes, 2008).

A requalificação urbana, para ser efetiva, deve considerar a continuidade histórica e cultural dos territórios. Instrumentos urbanísticos como o Estatuto da Cidade (Brasil, 2008) fornecem as diretrizes legais para a implementação dessas intervenções, assegurando participação popular e justiça socioespacial.

4.9. Concepção Bioclimática na Escala Urbana

Santana (2002) aponta que o processo acelerado de urbanização promove a perda de elementos naturais essenciais, como a vegetação, a ventilação e a luz solar, intensificando

o desconforto térmico nos centros urbanos. Stone (2012) completa que a modificação das superfícies urbanas, diante do aumento do concreto e da impermeabilização, agrava esse cenário e afasta as pessoas dos espaços públicos.

Albrecht (2008) reforça que a crise ambiental impõe o repensar da sustentabilidade urbana como princípio estruturante. Craveiro (2008) defende então, que as intervenções precisam considerar fatores sociais, mas torna-se essencial incluir diretrizes ambientais, como clima, geografia e paisagem. Azerêdo e Freitas (2021) acrescentam que o urbanismo bioclimático deve ser incorporado como diretriz transversal, promovendo conforto térmico e menor impacto ambiental.

Em um contexto de requalificação urbana, especialmente em áreas centrais já fragilizadas, o planejamento do microclima urbano torna-se indispensável. Romero (2001) propõe que os espaços públicos sejam (re)pensados de modo a garantir saúde ambiental e qualidade de vida. Como destacado por ela, os espaços devem proporcionar sombra e sol, vento e calmaria, ruído e silêncio, permitindo que os usuários escolham livremente, de acordo com suas necessidades cotidianas e sazonais.

5. Metodologia

Este trabalho adotou uma abordagem mista, articulando métodos qualitativos e quantitativos. A primeira etapa consistiu em um levantamento bibliográfico sobre requalificação urbana, escala humana, mobilidade ativa e vitalidade dos espaços públicos, que fundamentou as diretrizes conceituais e projetuais

Na sequência, foi aplicado um questionário aos usuários do centro de Naviraí-MS, com o objetivo de compreender as vivências nas ruas e calçadas do Centro, usos cotidianos e demandas reais. A coleta ocorreu em 28 de outubro de 2024, por meio do formulário google forms, para disciplina de Pesquisa Acadêmica, cujo tema foi: “Levantamento informal para a disciplina de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, sobre o tema: Requalificação Urbana do Centro de Naviraí-MS”.

Com base nos dados, definiu-se o recorte espacial da intervenção, caracterizado por centralidade, diversidade de usos e presença constante de pessoas. A análise também considerou aspectos morfológicos, ambientais e sociais, subsidiada pela legislação urbanística municipal vigente, referencial teórico e participação da comunidade.

A etapa seguinte envolveu o estudo de casos de requalificação urbana, cujas estratégias foram adaptadas ao contexto local. Por fim, elaborou-se a presente proposta, com programa de necessidades, plantas e apresentação, definindo as áreas funcionais e as intervenções prioritárias na Avenida Weimar Gonçalves Torres e Rua Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris.

6. Desenvolvimento do Projeto

6.1. Estudos de caso

Rua 14 de Julho, Campo Grande, Mato Grosso do Sul

A Rua 14 de Julho, localizada na área central de Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, exerce um papel estruturante para o núcleo histórico da cidade. Ainda que não seja a via mais antiga, sua importância territorial decorre da conexão entre os setores norte e sul da capital e de sua expressiva vitalidade comercial, marcada por estabelecimentos de pequeno e médio porte e edificações históricas em estilo Art Déco, Garcias, Reis e Silva (2016). Ela representa um modelo de intervenção urbana orientado pela escala humana e pela reorganização do espaço público como infraestrutura social. Antes da requalificação, o cenário era marcado por calçadas estreitas e desniveladas, ausência de acessibilidade universal, fiação aérea aparente, mobiliário urbano deteriorado e escassez de vegetação. Esses fatores, somados ao domínio do automóvel no espaço viário, comprometeram a permanência dos pedestres e contribuíram para um centro desarticulado das dinâmicas sociais e cotidianas

Logo, o projeto, integrante do Programa Reviva Campo Grande, por meio da Lei Complementar nº 161/2010 Brasil (2010), redesenhou 1,4 km da via, consolidando princípios de mobilidade ativa, acessibilidade universal e conforto ambiental. A proposta configurou uma nova hierarquia espacial, em que o pedestre assume prioridade sobre o automóvel. As calçadas foram ampliadas para 4 a 6 metros, integradas a travessias elevadas e pavimentação nivelada com piso intertravado, promovendo continuidade e segurança ao deslocamento. As redes técnicas foram instaladas de modo subterrâneo, liberando o campo visual e reduzindo a poluição paisagística. Já o mobiliário urbano foi padronizado, aliado ao plantio de 180 espécies nativas que gerou sombreamento e microclima favorável. A iluminação pública em LED e o monitoramento por câmeras reforçaram a segurança e a apropriação noturna do espaço.

Além disso, a qualificação do pavimento, a permeabilidade visual e o redesenho das frentes edificadas valorizaram e fortaleceram a identidade urbana. Segundo Diaz e Lins (2020), 93% dos usuários avaliaram positivamente a intervenção, evidenciando o impacto da requalificação na ativação econômica e na reocupação do centro. Em escala metodológica, o caso da 14 de Julho fundamenta a proposta para o octógono central de Naviraí (MS), pela ênfase na integração entre infraestrutura técnica, desenho urbano e experiência social. Por fim, o resultado projetual expresso na Tabela 01, reposiciona a rua como eixo estruturador do centro histórico, restabelecendo o equilíbrio entre funções econômicas e sociais.

Rua Joel Carlos Borges, São Paulo, SP

No bairro Brooklin, São Paulo, em 2017 no contexto do programa Ruas Completas Santos *et. al* (2021), foi implantado um projeto-piloto de 150 metros de extensão, concebido originalmente no Concurso 3 Estações, WRI Brasil (2014) e desenvolvido pela startup Urb-i. A intervenção na Rua Joel Carlos Borges, exemplifica a aplicação de soluções de reconversão viária em contexto de alta densidade e fluxo corporativo. A proposta da via foi orientada pelos princípios de segurança, conectividade multimodal e ativação do térreo urbano, articulando o espaço público ao sistema de transporte coletivo da Estação Berrini.

A introdução de pontos de estar, bicicletários e arborização estratégica qualificou o percurso, promovendo a permanência e a legibilidade espacial. O projeto empregou técnicas de urbanismo tático para redistribuir o espaço viário, priorizando a circulação e a permanência dos pedestres. Entre as medidas implantadas destacam-se: alargamento de calçadas com pintura verde e tachões, redução de vagas de estacionamento, implantação de travessias elevadas, rebaixamento da velocidade máxima de 30 km/h para 20 km/h e sinalização reforçada de prioridade ao pedestre.

A execução, de baixo custo, aproximadamente R\$ 70 mil e rápida implementação (menos de uma semana), foi viabilizada pela (CET) Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e Subprefeitura de Pinheiros, demonstrando a eficácia da cooperação interinstitucional. O monitoramento posterior apontou 92% de aprovação dos usuários e aumento significativo da sensação de segurança e conforto Cidade Ativa (2018).

Do ponto de vista projetual, o caso revela o potencial do urbanismo tático para soluções de acalmamento de tráfego e reconfiguração morfológica. Em termos conceituais, o modelo se aproxima das diretrizes propostas para o octógono central de Naviraí (MS), onde se busca a requalificação progressiva dos espaços públicos com base na escala humana, legibilidade urbana e acessibilidade integrada, aplicando soluções flexíveis e replicáveis que consolidam a cidade como ambiente ativo e inclusivo.

Intervenção de Urbanismo tático em Barcelona, Espanha

Entre 2021 e 2023, a Câmara Municipal de Barcelona, em parceria com o Arauna Studio (2023) desenvolveu uma intervenção gráfica de urbanismo tático voltada à humanização do espaço público. Inserida em um contexto de emergência climática e saturação viária, a proposta responde aos desafios contemporâneos de mobilidade, poluição e reconexão social, especialmente em áreas centrais com alta densidade e uso misto.

A estratégia consistiu na criação de um sistema visual flexível, inspirado nos tradicionais panots, paralelepípedos locais, que transformam o asfalto em superfície acolhedora. Por meio de pintura urbana, tipografia personalizada e sinalização horizontal adaptada, o projeto reconfigura a paisagem urbana, promovendo orientação, pertencimento e ativação comunitária. A gravação de nomes de ruas nas calçadas substitui a sinalização voltada exclusivamente aos motoristas, reforçando a escala humana e a legibilidade do espaço.

Com baixo custo e rápida implementação, o modelo espanhol demonstra como o desenho urbano pode ser articulado à linguagem visual para promover conforto, segurança e identidade. Em termos conceituais, fundamenta a proposta para o centro de Naviraí, ao reforçar a cidade como espaço ativo, sensível e inclusivo.

Tabela 01: Quadro resumo requalificações

CIDADE	CAMPO GRANDE	SÃO PAULO	BARCELONA
NOME DA VIA	Rua 14 de Julho	Rua Joel Carlos Borges	Intervenção urbana tática (diversos pontos)
CONTEXTO DA RUA	Via estruturante do núcleo histórico, com calçadas estreitas, falta de acessibilidade, fiação aérea, mobiliário urbano deteriorado e domínio do automóvel, dificultando a permanência de pedestres	Rua corporativano Brooklin, alta densidade e fluxo de pedestres e ciclistas, integrada à estação de transporte coletivo, calçadas estreitas, necessidade de redistribuição do espaço viário	Área central saturada, com alta densidade e uso misto, domínio do automóvel, poluição e baixo conforto urbano, priorizando motoristas

ANO DA INTERVENÇÃO	2017	2017	2021–2023
TIPO DA INTERVENÇÃO	Permanente	Urbanismo tático	Urbanismo tático / intervenção gráfica
OBJETIVO DA INTERVENÇÃO	Redesenhar 1,4 km da via priorizando pedestres; promover mobilidade ativa, acessibilidade universal e conforto ambiental; integrar infraestrutura técnica e desenho urbano	Redistribuir 150 m do espaço viário, priorizando pedestres; aumentar segurança, conectividade multimodal e permanência no térreo urbano	Transformar o espaço público em superfície acolhedora; humanizar a via com pintura, tipografia, sinalização e escala humana; melhorar conforto, segurança e identidade
EXTENSÃO DA INTERVENÇÃO	1,4 km	150 m	Diversos pontos do centro (não especificado)
CUSTO APROXIMADO	Não informado	R\$ 70 mil	Baixo custo (não especificado)
RESULTADOS DE CURTO PRAZO	Requalificação promoveu continuidade e segurança para pedestres, valorização do patrimônio Art Déco, fortalecimento da identidade urbana; 93% dos usuários avaliaram positivamente	92% de aprovação dos usuários; aumento da sensação de segurança e conforto; rápida implementação	Melhoria do conforto, segurança e identidade urbana; rápida implementação; fortalecimento da escala humana e pertencimento
FOTOS	 Rua 14 de julho requalificada com ilhas de estar, novos pisos e arborização.	 Rua Joel Carlos Borges e a nova movimentação através das estratégias aplicadas.	 Exemplo de urbanismo tático aplicado nas ruas de Barcelona.

Fonte: (elaborada pela autora, 2025)

6.2. Apresentação da área

A área de estudo compreende trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da via que constitui a Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris, inseridos no setor urbano conhecido como octógono central, de onde irradiam as principais avenidas da cidade, formando uma malha de alta legibilidade e conectividade. Com cerca de 28.531,28 m², trata-se de um espaço estratégico, marcado pela presença de comércio, serviços públicos e instituições.

A proximidade com equipamentos urbanos e a inserção em uma malha viária hierarquizada reforçam sua importância funcional e territorial.

Além da homogeneização do uso do solo, o IBGE (2024) destaca que Naviraí possui uma frota de 40.057 veículos para 50.457 habitantes, o que reforça a pressão do transporte individual sobre o centro, já apontada no Plano de Mobilidade Urbana (2019) como fator de saturação viária e perda da escala humana. Essa condição compromete a mobilidade ativa e reduz a permanência qualificada nos espaços públicos centrais.

A escolha da área se baseia em critérios metodológicos que consideram sua centralidade consolidada, o valor simbólico atribuído pela população e sua função articuladora entre diferentes setores urbanos. Trata-se de um espaço que reúne atributos históricos, sociais e estruturais, o que o torna especialmente adequado para uma proposta de requalificação que busca reconectar o planejamento urbano à experiência cotidiana, promovendo integração funcional, valorização da memória e qualificação do espaço público.

Os dados obtidos por meio dos questionários aplicados junto à população reforçam essa leitura. O perfil predominante dos usuários é composto por moradores locais que utilizam o centro principalmente para resolver demandas do dia a dia. A motivação principal está associada ao uso funcional, com destaque para serviços bancários, comércio, compras e deslocamentos rápidos. A frequência de uso é recorrente, em grande parte diária ou semanal, o que confirma a centralidade comercial da área. No entanto, o tempo de permanência é geralmente curto, já que a infraestrutura urbana e os espaços públicos não incentivam o lazer ou a convivência prolongada.

Além disso, a intervenção proposta visa assumir caráter estratégico por seu potencial de reprodutibilidade, uma vez que Naviraí possui outras áreas com características semelhantes, como praças de bairro, setores comerciais secundários e eixos com vocação mista, que também enfrentam desafios relacionados. Assim, o projeto desenvolvido para o centro pode servir como referência metodológica para futuras requalificações em escala local, com adaptações específicas às demandas de cada território.

6.3. Diagnóstico morfológico

A morfologia urbana da área central de Naviraí revela uma configuração marcada pela sobreposição entre o traçado planejado e a apropriação cotidiana, expressando tensões

entre os paradigmas progressista e culturalista do urbanismo (CHOAY, 1992; 2003). Retomando Barata-Salgueiro (2013), a análise da forma urbana se estrutura em três dimensões: geométrica, funcional e simbólica, que se articulam na leitura da área de intervenção.

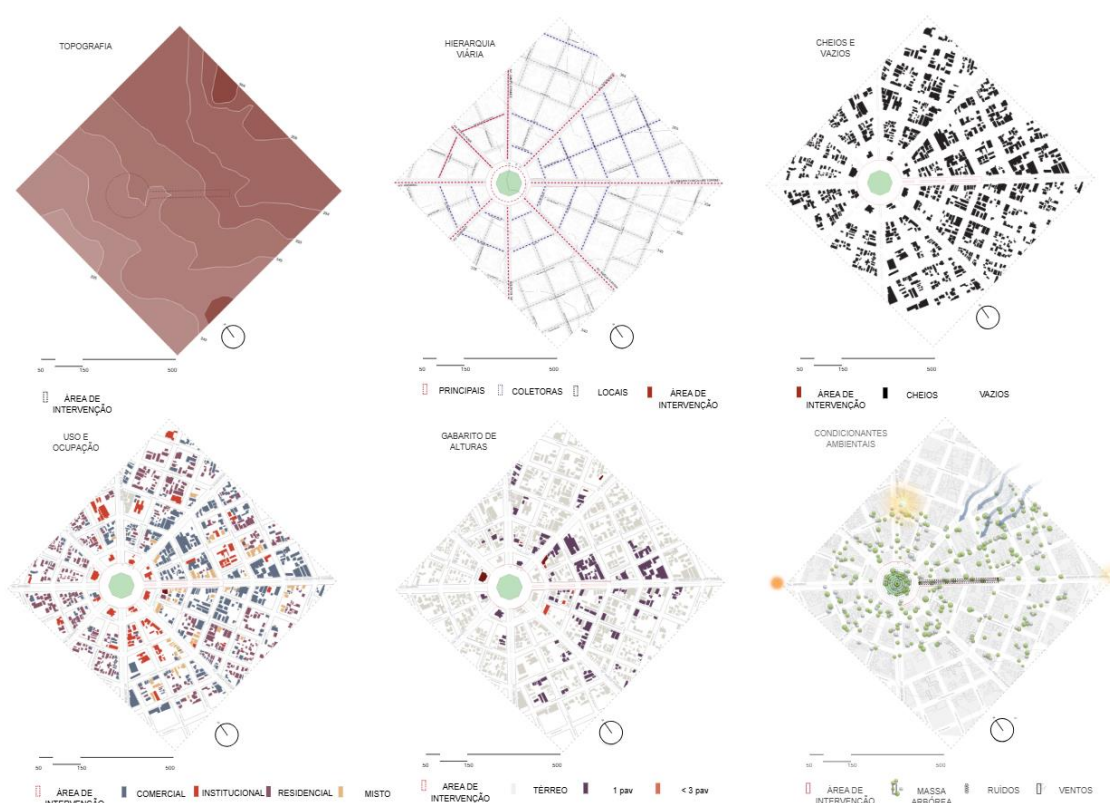
Historicamente, a implantação urbana de Naviraí foi orientada por princípios do urbanismo progressista. O plano de 1952, elaborado pela Colonizadora Vera Cruz, organizou o núcleo urbano a partir de um octógono central do qual irradiam oito avenidas principais, conferindo legibilidade, hierarquia viária e zonificação funcional. Essa estrutura remete à racionalidade técnica e à crença na eficiência espacial como solução para os problemas urbanos, conforme discutido por Choay (1992). A cidade foi concebida como um organismo ordenado, com funções bem definidas e centralidade institucional.

Por outro lado, a ocupação urbana desenvolveu-se em diálogo com o paradigma culturalista. A presença de edificações vernaculares em madeira, os usos espontâneos do espaço público e os eventos comunitários, como a Festa Junina de Naviraí (FEJUNAVI), a Procissão de Corpus Christi e a Feira Criativa- AOBA, revelam práticas que resistem à homogeneização funcional. A permanência de mais de 540 casas de madeira mapeadas em Naviraí reforça essa lógica, como destaca Rocha et al. (2025), ao evidenciar uma resposta construtiva adaptada ao clima local e enraizada no saber empírico transmitido entre gerações. Essa coexistência entre a cidade implantada e a cidade vivida ainda se manifesta no cotidiano urbano, conformando um tecido híbrido entre técnica e tradição.

Contemporaneamente, no entanto, observa-se um descolamento entre o traçado original e a expansão periférica. A ocupação urbana recente foge à lógica radial e à estrutura planejada, como se verifica nos bairros Cidade Jardim, Jardim Paraíso e Jardim Vale Encantado, que se desenvolvem de forma fragmentada e desconectada da malha central. Esse padrão de crescimento disperso, associado à baixa densidade populacional de 15,82 hab./km², IBGE (2024), contribui para a homogeneização do uso do solo e para o esvaziamento progressivo da centralidade urbana, conforme observa GOMES et al. (2020).

A centralidade perde usuários para áreas periféricas que concentram novos serviços e moradias, enquanto o núcleo original permanece com infraestrutura degradada, calçadas irregulares e baixa atratividade para permanência. A Figura 01 ilustra a localização da

Figura 02: Condicionantes Ambientais



Fonte: elaboradas pela autora (2025)

Quanto a hierarquia viária, vê-se que ela é bem definida, com predominância das avenidas radiais e ruas coletoras que articulam o centro aos bairros. O uso e ocupação do solo é misto, com presença de atividades comerciais, residenciais e institucionais, o que favorece a diversidade de usuários e a vitalidade urbana. Já o gabarito predominante de um a dois pavimentos, contribui para a escala humana e permite maior incidência de luz e ventilação natural. No entanto, os mapas de cheios e vazios revelam áreas subutilizadas e imóveis ociosos, que comprometem a continuidade espacial e a dinâmica urbana.

Do ponto de vista microclimático, a orientação das vias e a geometria urbana geram desconforto térmico ao longo do ano. Entre novembro e março, as temperaturas médias ultrapassam a zona de conforto térmico (22 °C a 27 °C), com alta umidade e sensação de calor acentuada. Já nos meses de junho e julho, a temperatura média cai abaixo da zona de conforto, com baixa umidade e desconforto respiratório, especialmente em áreas sem vegetação. A arborização das vias é de 95,97% (IBGE, 2024), mas composta majoritariamente por sibipirunas de copas esparsas, que oferecem sombreamento insuficiente e não contribuem de forma efetiva para a regulação térmica.

A topografia levemente ondulada e os ventos predominantes do Nordeste representam potencialidades importantes. Esses elementos permitem a criação de corredores de ventilação que, se articulados ao posicionamento da vegetação e ao desenho urbano, podem melhorar significativamente as condições térmicas em praças e calçadas.

Contudo, Parra, Guarda e Gomes (2024) em um estudo de análise o estado atual das calçadas compromete a experiência ambiental e funcional. Observam-se pavimentos irregulares, descontinuidades, ausência de padronização e falta de elementos de acessibilidade. A urbanização das vias públicas é de apenas 34,7% e o esgotamento sanitário atende somente 33,92% da população (IBGE, 2024), agravando os impactos climáticos, como alagamentos e desconforto térmico.

A requalificação da área considerou, portanto, as condicionantes visando potencializar os aspectos positivos como ventilação, diversidade de usos e escala humana, e corrigir fragilidades estruturais e ambientais, com foco em conforto térmico, acessibilidade universal e permanência qualificada.

6.5. Proposta: partido, conceito e programa de necessidades

No centro da proposta de requalificação urbana em Naviraí está a valorização do espaço público como palco das interações sociais e da vida cotidiana. A centralidade da área de intervenção precisa ser (re)vivida e, para isso, é essencial que seus espaços coletivos sejam acessíveis, confortáveis, seguros e convidativos. Para isso, orienta-se pela criação de alternativas em vista do abandono da permanência popular no espaço público da área. Para operacionalizar as diretrizes do projeto e garantir sua efetividade no espaço urbano de Naviraí, foram definidos elementos específicos que orientam as intervenções. A tabela a seguir organiza esses componentes em categorias funcionais, relacionando seus objetivos, características e critérios de implantação.

Tabela 02: Programa de necessidades

Elementos	Objetivo	Características	Crítérios de Implantação
Jardins de chuva	Melhorar a drenagem urbana e captar águas pluviais	Depressões com vegetação nativa; solo permeável	Em pontos mais baixos da topografia; integrados ao paisagismo e próximos a áreas de escoamento
Nivelamento do leito	Corrigir escoamento superficial e prevenir alagamentos	Subida do nível em trechos altos para uniformizar o perfil da rua	Aplicado nos trechos com escoamento deficiente; compatível com drenagem sustentável
Vegetação em camadas	Reduzir ilhas de calor e criar corredores de vento	Árvores, arbustos e forrações de diferentes alturas	Posicionadas para proporcionar sombreamento e ventilação natural nos eixos de circulação
Corredores de vento	Melhorar a ventilação natural e o conforto térmico	Sequência de vegetação escalonada e aberturas entre elementos urbanos	Acompanhando os eixos longitudinais com maior incidência solar
Acessibilidade urbana	Garantir deslocamento seguro e inclusivo para todos	Calçadas niveladas, piso tátil, rampas com inclinação adequada	Em toda a via e em conexões com serviços, praças e instituições
Traffic calming	Reduzir a velocidade dos veículos e priorizar pedestres	Travessias elevadas, chicanas, lombadas verdes, estreitamento de pista	Em pontos de conflito entre fluxos e proximidades de usos sensíveis
Mobiliário urbano	Apoiar conforto e permanência no espaço público	Bancos com encosto, lixeiras, iluminação, bebedouros	Espalhados por todo o eixo, priorizando áreas de sombra e cruzamentos
Sombras e abrigos	Melhorar conforto térmico e incentivar o uso do espaço público	vegetação frondosa	Em áreas de espera, travessias e zonas de estar
Sinalização urbana	Orientar deslocamentos e reforçar identidade do local	Placas informativas, pintura de solo	Em pontos estratégicos de entrada, travessias e interseções
Espaços multiuso	Flexibilizar usos temporários e eventos	Áreas abertas com infraestrutura leve (piso drenante, pontos de energia)	Implantadas em interstícios urbanos conexão com mobiliários e eixos principais

Fonte: elaborada pela autora (2025)

Essa sistematização permite alinhar as soluções projetuais às condições locais, fortalecendo a coerência entre diagnóstico, proposta e aplicação.

6.6. Projeto

Com base no que foi desenvolvido ao longo do processo, o projeto elaborado para a requalificação urbana de trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e entorno da Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris prioriza a valorização do espaço público como suporte da vida urbana. A proposta parte do reconhecimento de que as calçadas, vias e interseções no centro de Naviraí devem cumprir mais do que funções de circulação: devem ser ambientes de permanência, encontro e convivência.

A espacialização do programa de necessidades se dá por meio da reorganização funcional das vias e calçadas, com base nos princípios da escala humana. As calçadas foram

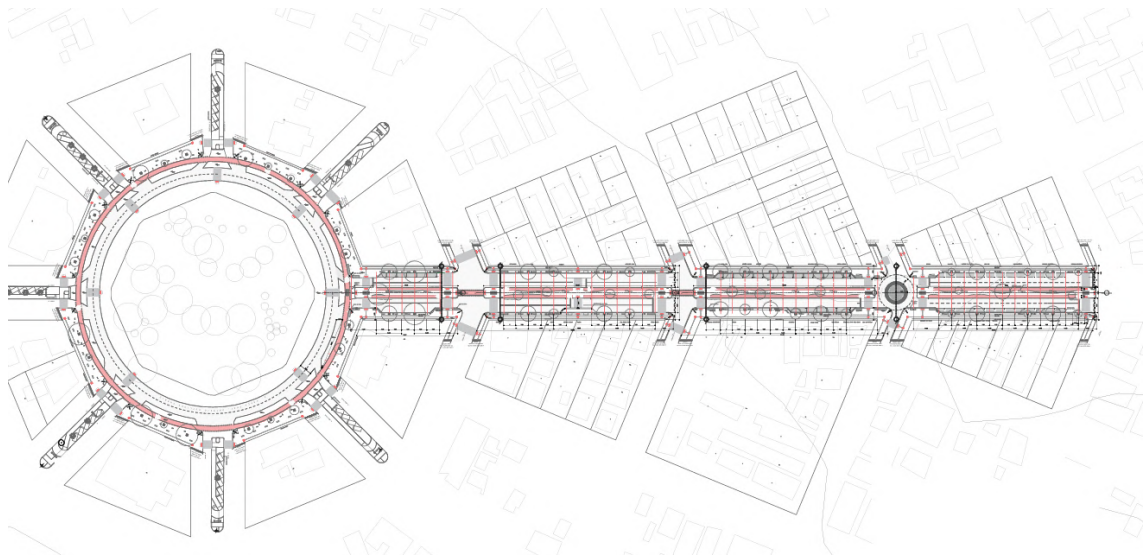
alargadas entre 4 e 5 metros em diversos trechos estratégicos, permitindo abrigar faixas de deslocamento seguro, áreas de estar sombreadas, arborização funcional e mobiliário urbano. Os recuos, criados a partir da diminuição do raio de giro lateral das vias, além de favorecerem a caminhabilidade, criam zonas de transição entre a circulação viária e as fachadas ativas dos comércios locais, fortalecendo a relação entre espaço público e usos cotidianos.

As travessias foram redesenhadas para garantir segurança ao pedestre, incorporando dispositivos de traffic calming, como as citadas acima, faixas ampliadas, redesenho das rotatórias, o que buscou reduzir a velocidade dos veículos e ampliar a visibilidade dos usuários mais vulneráveis. Esses dispositivos são integrados a áreas de permanência nos cruzamentos, criando espaços de transição mais seguros e convidativos. Além disso, a ciclovia proposta percorre o eixo principal da avenida, conectando pontos estratégicos de comércio, serviço e cultura, promovendo o dinamismo da mobilidade ativa e reforçando a diversidade modal da região central.

Diante da intensa movimentação de veículos e do comércio local na Avenida Weimar, o projeto também considerou o conforto acústico. Para isso, previu o uso de barreiras vegetais junto às faixas de tráfego, o redesenho de espaços de convivência mais afastados da via. Essas soluções diminuem a poluição sonora, criando ambientes mais agradáveis para a permanência.

Além disso, foram adotadas soluções ambientais e bioclimáticas integradas: vegetação em camadas, corredores de ventilação, sombreamento com espécies nativas, jardins de chuva e canteiros drenantes. A pavimentação foi proposta com materiais acessíveis e drenantes, garantindo inclusão e contribuindo para o controle do escoamento superficial. As figuras 3 e 4 ilustram as soluções adotadas em projeto.

Figura 03: Proposta geral de implantação



Fonte: elaborada pela autora (2025)

Figura 04: Imagem do projeto



Fonte: elaborada pela autora (2025)

A organização dos elementos projetuais procurou não apenas responder às fragilidades diagnosticadas, mas também potencializar os atributos existentes. O centro deixa de ser espaço de passagem e passa a se afirmar como lugar de encontro, onde calçadas amplas, travessias seguras, ciclovias conectadas e espaços verdes reforçam o pertencimento, a permanência e a memória coletiva dos cidadãos de Naviraí.

7. Conclusões

O anteprojeto de requalificação urbana para o centro de Naviraí configura-se como uma síntese entre diagnóstico territorial, escuta ativa à comunidade e proposição espacial, orientado por princípios de desenho urbano focado na escala humana. A abordagem adotada parte da compreensão do espaço público como infraestrutura social e suporte à vida urbana, articulando aspectos funcionais, simbólicos e ambientais em uma proposta urbana integrada.

A leitura crítica do tecido urbano revelou um centro com estrutura consolidada, porém esvaziado em sua capacidade de promover encontros, permanência e diversidade de usos. A partir disso, o projeto propôs a reconfiguração dos elementos de base: calçadas, travessias, mobiliário e vegetação, como dispositivos de ativação urbana, capazes de restaurar a vocação pública do centro e promover uma ambiência qualificada.

A incorporação de estratégias de conforto ambiental visou o compromisso com a permanência e a experiência sensorial do espaço, enquanto os princípios de acessibilidade universal e mobilidade ativa orientam o desenho em escala humana. O resultado foi a tradução de um sistema espacial que valoriza o pedestre como agente estruturante da cidade e reposiciona o centro como lugar de pertencimento e memória. Por fim, ao estabelecer diretrizes metodológicas e soluções projetuais passíveis de adaptação a outros contextos urbanos com desafios similares, pretende-se que a proposta seja replicável em áreas urbanas que tenham características próximas a área de projeto apresentada. Portanto, a lógica da proposta transcende o caso específico de Naviraí e contribui para o debate sobre cidades mais inclusivas, resilientes e sensíveis à vida cotidiana.

REFERÊNCIAS

ALBRECHT, Clarissa Ferreira. **Sustentabilidade na revitalização de centros urbanos: análise do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte sob os critérios do LEED**. Viçosa, MG: 2008.

AMARAL, Maxwell da Silva. **A marcha para o Oeste e a colonização da fronteira sul do atual Mato Grosso do Sul: deslocamentos, políticas e desafios**. *Fronteiras*, [S. l.], v. 16, n. 28, p. 153–165, 2014. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/FRONTEIRAS/article/view/4549>> Acesso em: 10 abr. 2025.

ARAUNA STUDIO. Barcelona tactical urbanism – Environmental design. Barcelona: **Arauna Studio**, 2023. Disponível em: <https://arauna.studio/project/barcelona-tactical-urbanism/>. Acesso em: 15 ago. 2025.

AZERÊDO, Jaucele; FREITAS, Ruskin (Org.). **Urbanismo Bioclimático e Cidades Sustentáveis**. Recife: Editora UFPE, 2021. Disponível em: <https://editora.ufpe.br/books/catalog/download/718/737/2329?inline=1>. Acesso em: 19 out. 2024.

BARATA-SALGUEIRO, Teresa. Do centro às centralidades múltiplas. In: FERNANDES, J. A. R.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras. **Porto: CEGOT**, 2013. p. 17-37. Disponível em: <<https://www.rbdigital.pt/media/2936>>. Acesso em: 4 jun. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar nº 161, de 2010**. Poder Executivo. Campo Grande, MS: Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul, 2010.

CIDADE ATIVA. **Diagnóstico da Rua Joel Carlos Borges. Relatório** Rev. 01. São Paulo: Cidade Ativa, 2018. Disponível em: https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2018/05/CA_RuaJoelCarlosBorges_Relat%C3%B3rio_Rev01.pdf. Acesso em: 10 set. 2025.

CONGRESSOS INTERNACIONAIS DE ARQUITETURA MODERNA, 4., 1933, Atenas. **Carta de Atenas**. [S.l.: s.n.], 1933.

CÔRREA, Roberto Lobato. **“O espaço urbano”**. 4. Ed. São Paulo: Ática. 1989.

CRAVEIRO, Maria Teresa. O processo de Planejamento Estratégico em Lisboa: Dilemas, desafios e resultados. *Oculum Ensaio*, **Revista de Arquitectura e Urbanismo**, v. 7, n. 8, p. 165-174, 2008.

CUNHA, Francisco **Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana** / Francisco Cunha, Luiz Helvecio. – Recife: INTG, 2013.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DIAZ, Daniela Teixeira; LINS, Leandro. **Reviva Campo Grande/MS: tendências e percepções de empresários e consumidores da Rua 14 de Julho**. Campo Grande, MS: IPF-MS, 2020. Disponível em: <<https://ipfms.com.br/reviva-campo-grande>>. Acesso em: 04 jun. 2025.

ESTATUTO DAS CIDADES. – 3. ed. – Brasília: **Senado Federal**, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. p. 102.

FERNANDES, J. L. DOS S. (2008). **Requalificação da periferia urbana: Expansão urbana, forma urbana e sustentabilidade urbana na requalificação da periferia de Coimbra** [Dissertação de mestrado, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa]. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/1304>,

FONTES, Adriana Sansão; FABIÃO, Aline Couri. “Além do público/privado. Intervenções temporárias e criação de espaços coletivos no Rio de Janeiro”. **Revista de Arquitectura**, v. 18, p. 27–39, 2016.

GARCIAS, Daniela Sottili; REIS, Josiane Agostini de Almeida; SILVA, Luciana de Jesus Rabêlo. A importância da revitalização da Rua 14 de Julho para o fortalecimento da identidade cultural de Campo Grande, Mato Grosso do Sul/MS, **Brasil. Turismo & Sociedade**, Curitiba, v. 9, n. 3, p. 1–22, set./dez. 2016. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/turismo/article/download/48312/31539>>. Acesso em: 3 jun. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOMES, R. F. et al. “Discursos e práticas definindo territórios periféricos em cidades planejadas: o caso do município de Naviraí (MS)”. In: **SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INVESTIGAÇÃO EM URBANISMO**, XII, 2020, São Paulo. Anais [...]. São Paulo: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2020. DOI: 10.5821/siiu.9824.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 1995.

GONÇALVES, Djalma Lino. **A colonizadora Vera Cruz Mato Grosso Limitada e a formação de Naviraí**. Dourados, MS: UFGD, 2015. 134 f.

IBGE- **INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Estimativas da população residente com data de referência 10 de julho de 2024. Densidade demográfica [2022]: 15,82 habitantes por quilômetro quadrado. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 3 dez. 2024.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavaleiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades).

JORGE, L. DE O.; ROTTA, M. P.; MOSCARELI, L. P.; RODRIGUES, J. V. ENSAIOS URBANOS PARA REQUALIFICAÇÃO DE TRAVESSIAS : Um estudo de casos aplicado à Av. Dom Joaquim, Pelotas/RS. **PIXO Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, v. 4, n. 12, 22 abr. 2020.

KRUSE, Fabiana. **Intervenções em Centros Urbanos: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre**. Porto Alegre, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 1991.

LIMA, Pedro Luiz Starling de. Centro x periferia: a reabilitação urbana em áreas centrais como alternativa ao espraiamento urbano. In: **Anais do Fórum Habitar**. Belo Horizonte: UFMG, 2018. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/habitar/72933-centro-x-periferia-a-reabilitacao-urbana-em-areas-centrais-como-alternativa-ao-espraiamento-urbano/>>. Acesso em: 2 jun. 2025.

SILVA, Alessandra Rosa da. **A cidade-jardim de Ebenezer Howard: um estudo de sua influência para a circulação de ideias e modelos no urbanismo do século XX**. 2014. 164 f. Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 214 p.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ MARTINEZ, Zaida. **Política e arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista**. São Paulo: Olhares, 2022.

PARRA, G. G., GUARDA, E. L. A., GOMES, R. F. Template para a conferência ENTAC2024. In: **ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO**, 20., 2024, Maceió. Anais... Maceió: ANTAC, 2024.

PEREIRA, Elson. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, v. 29, p. 73, 10 abr. 2015. DOI: 10.5007/2177-5230.2015v30n60p73. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/318845798_Cidade_urbanismo_e_mobilidade_urbana/citation/download>. Acesso em: 15 jan. 2025.

PORTAS, Nuno. **A cidade como arquitetura**. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

ROCHA, Rafaella Estevão da; FREITAS, Ana Clara Elias Moreira de; ODERDENG, Mharya Clara Marafigo; ROCHA, Gabryeli Machado; FERREIRA, Mileni Mara Borges. Sustentabilidade ambiental e permanência urbana da arquitetura vernacular em madeira em um cenário de mudanças climáticas. **VERNÁCULA - Territórios Contemporâneos**, [S. l.], v. 3, n. 9, 2025. DOI: 10.18312/veracula.v3i9.3088. Disponível em: <https://periodicos.univag.com.br/index.php/Vernacula/article/view/3088>. Acesso em: 10 out. 2025

ROLNIK, Raquel. **O lazer e a humanização do espaço urbano**. In: SESC SP. (Org.). Lazer numa sociedade globalizada. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

ROMERO, Marta. **Arquitetura bioclimática do espaço público**. [S.l.]: [s.n.], 2001.

ROSA, J. J. M.; FERREIRA, D. da S. **Habemus a “terra prometida”: discursos históricos e geográficos antes das recolonizações no sul de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul: Ivinhema (1930-1950)**. Formação (Online), v. 4, n. 23, 2017. WEATHER SPARK. Clima e condições meteorológicas médias em Naviraí no ano todo Mato Grosso do Sul, Brasil. Disponível em: <https://pt.weatherspark.com/y/29520/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Navira%C3%AD-Mato-Grosso-do-Sul-Brasil-durante-o-ano>. Acesso em: 21 novembro 2024.

SANTANA, P-V. A Mercadoria Verde: a natureza. In: PENNA, Nelba Azevedo. Urbanização, Cidade e meio ambiente. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, Brasil, v. 6, n. 2, p. 125–140, 2002. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2002.123776. Disponível em: <<https://revistas.usp.br/geousp/article/view/123776>>.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas**. Tradução Maria Irene de Q. E Szmrecsányi. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. (Coleção Milton Santos;

SANTOS, Paula; SAMIOS, Ariadne; BATISTA, Bruno. **Ruas completas no Brasil: promovendo uma mudança de paradigma**. São Paulo: WRI Brasil, 2021. Disponível em:

<https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri-brasil-ruas-completas-no-brasil-2021.pdf>.

Acesso em: 15 ago. 2025.

SILVA, A. J.; JOSÉ, F. Planejamento urbano: um debate que não esgota as questões sociais e ambientais. **Revista da Academia de Ciências do Piauí**, v. 2, n. 2, 2021.

SILVA, Alessandra Rosa da. **A cidade-jardim de Ebenezer Howard: um estudo de sua influência para a circulação de ideias e modelos no urbanismo do século XX**. 2014. 164 f. Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

SITTE, C. A **Construção das Cidades segundo seus Princípios Artísticos** Organização e Apresentação de Carlos Roberto Monteiro de Andrade, tradução de Ricardo Ferreira Henrique, editora Ática, São Paulo, 1992.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: **Ed. UNESP**, 2013.

STONE, B. *The City and the Coming Climate: climate change in the places we live*. New York: **Cambridge University Press**, 2012.

WRI Cidades. **Afinal, o que são ruas completas?** 2014. Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/afinal-o-que-sao-ruas-completas>. Acesso em: 21 out. 2024.



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Ana Clara Elias Moreira de Freitas
UFMS - 2025



(RE) CONEXÃO

Requalificação Urbana
no Centro de Naviraí-MS



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
TCC-II

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
ARQUITETURA E URBANISMO - CAMPUS DE NAVIRAÍ

DISCENTE: Ana Clara Elias Moreira de Freitas

ORIENTADOR: Prof. Dr Ramon Fortunato Gomes

2025

1. INTRODUÇÃO



FONTE: AUTOR, 2025

1.1 INTRODUÇÃO

CONTEXTO

O espaço público recebeu baixa prioridade em intervenções urbanas, especialmente as áreas para circulação pedonal, devido, em parte, às teorias e políticas urbanas desarticuladas das dinâmicas sociais, priorizando o fluxo veicular em detrimento da escala do pedestre. Esse cenário contribuiu para o espraiamento urbano, diluindo a diversidade de usos e a vitalidade dos centros, transformando-os majoritariamente em espaços comerciais

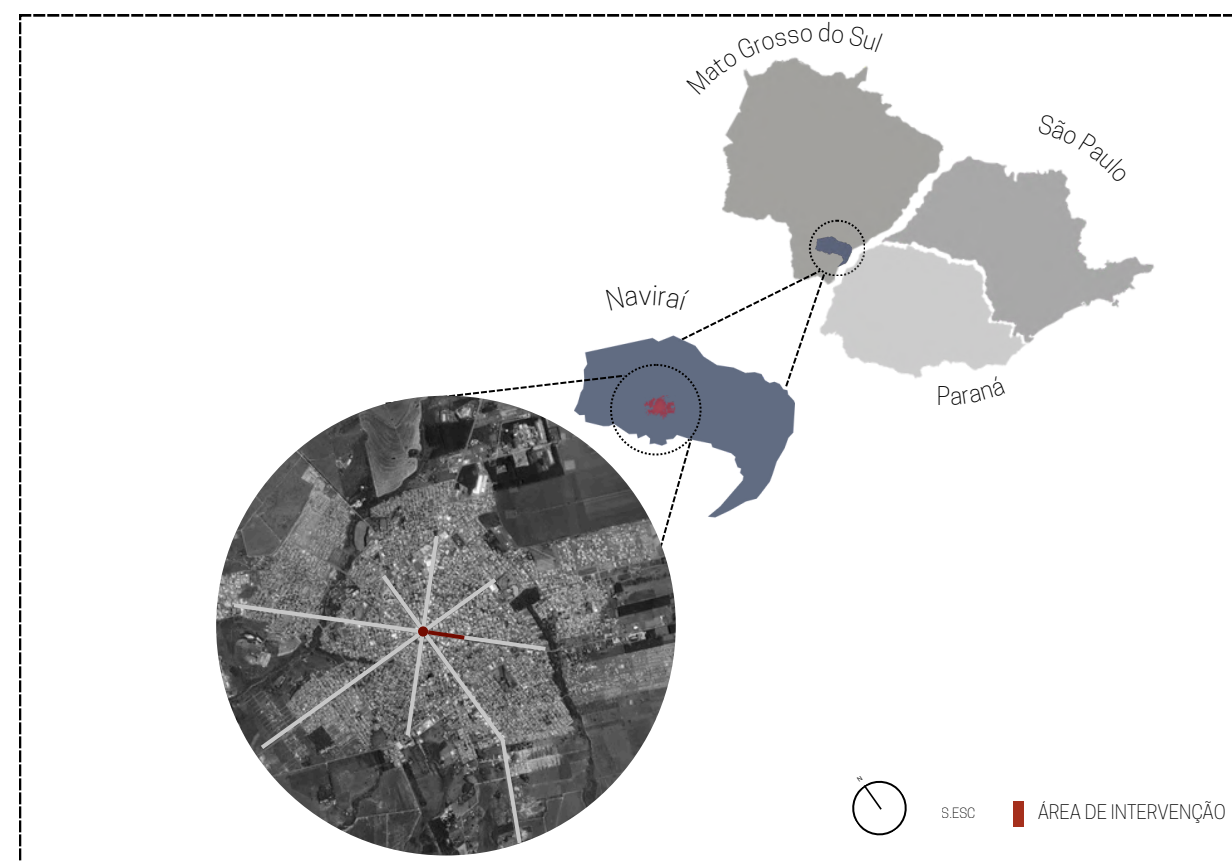
Além disso, a redução do fluxo de pedestres levou ao enfraquecimento das centralidades urbanas..

Isso, resultou em espaços ruidosos, inseguros e desconectados das necessidades dos transeuntes.

O projeto de requalificação urbana para o centro de Naviraí-MS surge da necessidade de reverter o esvaziamento funcional e social de uma área central historicamente planejada, mas funcionalmente empobrecida. A iniciativa busca requalificar a centralidade, a acessibilidade, o conforto e o senso de pertencimento através de uma intervenção focada na escala humana e em princípios bioclimáticos.

Naviraí, como mostra a imagem 1, é um município localizado no estado de Mato Grosso do Sul (MS), Brasil. A cerca de 352 km da capital estadual, Campo Grande.

IMAGEM 1: LOCALIZAÇÃO



A cidade tem acesso principal pela BR-163, que a conecta ao Norte e Sul do país, e também pela BR-487, que a liga ao Paraná. A imagem 2 traz os principais aspectos da proposta. Na imagem 3, o panorama demográfico.

IMAGEM 2: PALAVRAS-CHAVE

REQUALIFICAÇÃO URBANA
ESPAÇO PÚBLICO
CENTRALIDADE
NAVIRAÍ

IMAGEM 3: PANORAMA GERAL

	POPULAÇÃO Habitantes: 50.457 Densidade demográfica: 15,82 hab/km² Idade mediana: 33 anos PIB (2021): R\$53.347,5
	MOBILIDADE URBANA Frota: 40.057 veículos
	SAÚDE Taxa de mortalidade infantil(2023):14,76/1000
	MEIO AMBIENTE Área urbanizada: 16,54 km² Esgotamento sanitário, rede geral: 33,92% Arborização das vias: 95,97% Urbanização da vias públicas: 34,7%

1.2 INTRODUÇÃO

PROCESSO HISTÓRICO DE FORMAÇÃO

A formação de Naviraí é resultado da "Marcha para o Oeste" do governo Vargas, com a Colonizadora Vera Cruz LTDA implantando a cidade em 1952. O plano urbano foi inspirado em Belo Horizonte, com um octógono central e oito avenidas irradiantes. O nome "Naviraí" deriva de uma palavra indígena. Inicialmente, a economia foi impulsionada pelas madeireiras, valendo à cidade o título de "cidade da madeira". Com o tempo, o comércio e a indústria ganharam força, atraindo moradores para o território. Então, em 1958 Naviraí é elevada a distrito e em, 11 de novembro de 1963, alcançou a emancipação político-administrativa, tornando-se município. Atualmente, sua economia é forte na pecuária, cana-de-açúcar, lavoura branca e diversas indústrias. Apesar do planejamento inicial, o crescimento urbano levou aos desafios atuais de esvaziamento e degradação do centro. Na imagem a seguir, a linha do tempo exemplifica os momentos da formação do tecido urbano de Naviraí.

IMAGEM 4: LINHA DO TEMPO NAVIRAÍ



1.3 INTRODUÇÃO

POR QUÊ ?

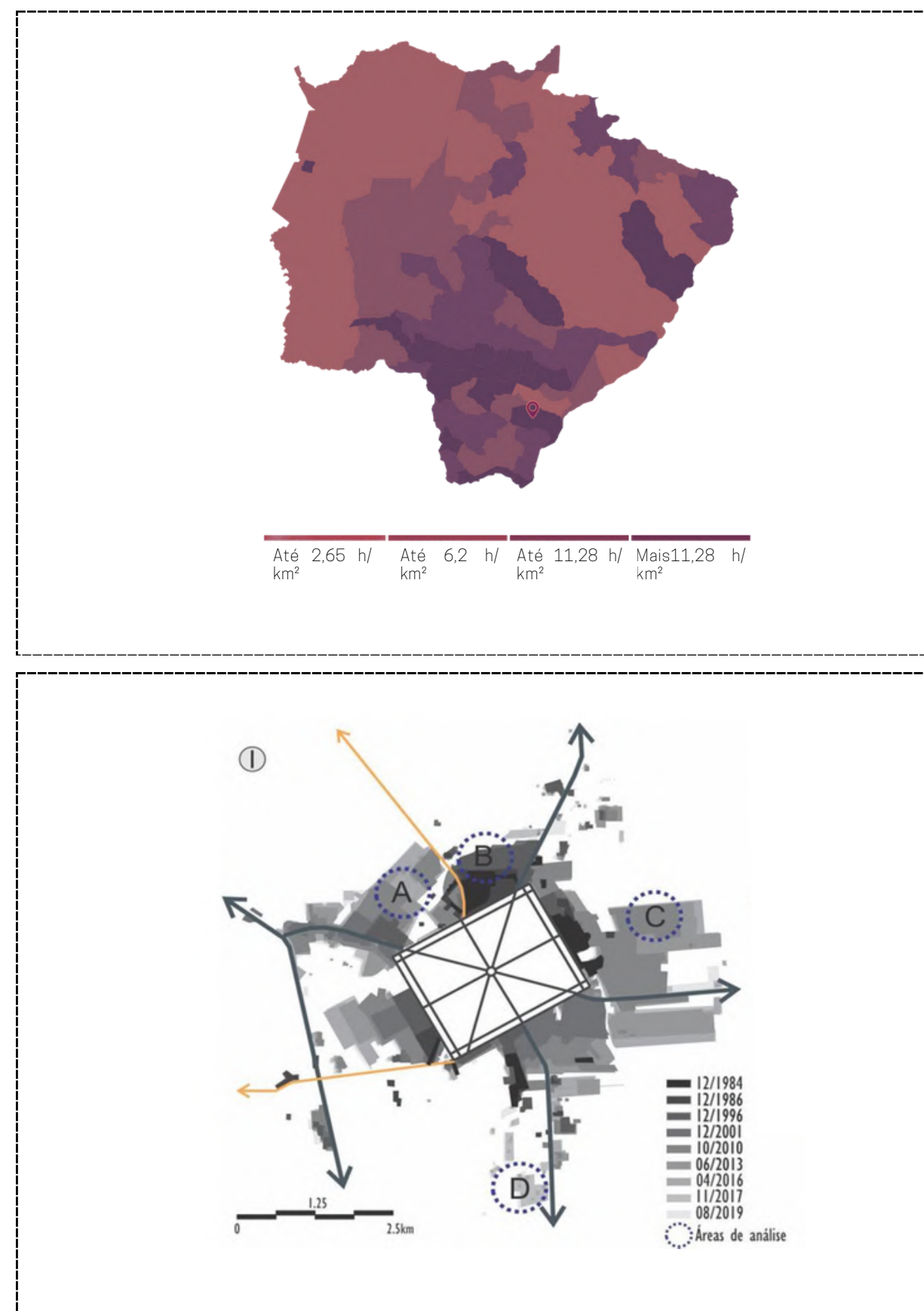
Diante da degradação dos espaços públicos, em especial ruas e calçadas. Retoma-se em Naviraí, o olhar dos efeitos causados pela dispersão urbana. Esse padrão de ocupação dispersa diminui o potencial de vitalidade dos centros urbanos, que passam a perder usuários para novas áreas de moradia e serviços localizadas em setores periféricos. Apesar de indicadores razoáveis de escolarização e PIB per capita, a cidade apresenta desigualdades sociais e dependência de receitas externas, fatores que limitam a capacidade de investimentos em manutenção e qualificação de espaços públicos. O processo gerou desequilíbrios funcionais e incentivou o espraiamento da cidade, como mostra a expansão do perímetro urbano representada na imagem 6. Abaixo, palavras-chave descrevem os pontos principais do tópico:

IMAGEM 5: PALAVRAS-CHAVE

ESPRAIMENTO URBANO
ESVAZIAMENTO
DEGRADAÇÃO E ABANDONO

FONTE: AUTOR, 2025

IMAGEM 6: DENSIDADE DEMOGRÁFICA



FONTE: IBGE 2022 (MODIFICADO PELO AUTOR); GOMES 2020

1.4 INTRODUÇÃO JUSTIFICATIVA

O planejamento urbano é abordado como processo histórico de ordenamento territorial, para integrar dimensões físicas, sociais e simbólicas, assegurando o “direito à cidade” e a equidade espacial. O desenho urbano, por sua vez, é tratado como a dimensão morfológica e perceptiva do planejamento, fundamental para a legibilidade, a vitalidade e a experiência cotidiana, com destaque para o papel central de ruas e calçadas. A morfologia urbana contribui com a compreensão da estrutura, memória e identidade das cidades, sendo essencial para preservar permanências e orientar intervenções que reforcem vínculos simbólicos e ambientais.

No que se refere à centralidade urbana, esta é apresentada como valor social dinâmico, ligada à acessibilidade, às funções e ao simbolismo dos centros. Esses, que podem se transformar, fragmentar ou deslocar-se. Já os espaços urbanos e a dimensão pública são compreendidos como base da vida coletiva, em que ruas e calçadas se destacam como os espaços mais democráticos e inclusivos, estruturando a vitalidade urbana. Nesse sentido, para a área de intervenção estabelecida, a requalificação urbana justifica-se uma vez que

partindo de uma análise histórica, urbanística e social da cidade. Naviraí que surgiu no contexto da “Marcha para o Oeste” e foi planejada pela Colonizadora Vera Cruz em 1952, com um traçado inspirado em Belo Horizonte, marcado pelo octógono central e oito avenidas principais. Identifica-se que apesar desse desenho urbano estruturado, as transformações ao longo das décadas trouxeram desequilíbrios funcionais.

As visitas de campo realizadas em 2024/2025, somadas aos questionários aplicados aos usuários, evidenciaram fragilidades importantes: há prodomínio do uso comercial e pela circulação de veículos, canteiros centrais foram substituídos por vagas de estacionamento, as calçadas apresentam desníveis e obstruções. O mobiliário urbano está deteriorado e há pouca arborização, iluminação precária e ausência de espaços que convidem à permanência, como exemplificado pelo tópico de Diagnóstico. Conforme mencionado previamente, os fatores elencados conferem aos espaços públicos de circulação situações de abandono progressivo. Mesmo em uma área de uso misto, que concentra desde escolas, bancos, instituições aos comércios. Dessa forma, entende-se que o problema não está no desenho da cidade, mas sim na sua funcionalidade atual, que se encontra empobrecida. O centro de Naviraí ainda tem grande potencial de articulação urbana, pois concentra diferentes centralidades e se configura como um ponto estratégico para recuperar a vitalidade da cidade.

Por isso, a proposta se justifica na necessidade de requalificar trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres, os arredores da Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris e seus passeios públicos, trazendo de volta elementos essenciais da escala humana: calçadas acessíveis, sombras, bancos, espaços de convivência e rituais urbanos. O objetivo é devolver o centro aos cidadãos, garantindo acessibilidade universal e reforçando o espaço público como um lugar democrático, de encontro e permanência.

2. METODOLOGIA



IMAGEM: COLAGEM

FONTE: AUTOR, 2025

2. METODOLOGIA

PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA

A metodologia adotada combinou abordagens qualitativas e quantitativas e foi estruturada em etapas complementares que permitiram compreender, diagnosticar e projetar a requalificação do centro de Naviraí-MS.

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA



O processo teve início com um levantamento teórico abrangente sobre requalificação de áreas centrais, valorização do espaço público na escala humana, mobilidade ativa e circulação em ruas e calçadas. Esse referencial serviu como base para orientar as escolhas metodológicas e as diretrizes do projeto.

PESQUISA COM USUÁRIOS



Na sequência, foi aplicado um questionário junto aos frequentadores da área central, a fim de identificar percepções, usos cotidianos, necessidades e fragilidades do espaço. Essa etapa garantiu que a proposta se mantivesse alinhada à experiência real dos cidadãos.

DEFINIÇÃO DE RECORTE ESPACIAL



Com os dados levantados, foi selecionado o trecho a ser trabalhado, caracterizado pela forte centralidade e diversidade de usos. A análise considerou potencialidades e demandas locais, com base em autores de referência, em Romero (1995) e na legislação urbanística vigente.

AValiação AMBIENTAL



Foram examinados fatores como microclima, luz e sombra, ruído e topografia, informações fundamentais para subsidiar decisões projetuais mais precisas, assim como demonstrado no tópico de diagnóstico e avaliação das condicionantes.

ESTUDOS DE CASO



Para enriquecer a metodologia, analisou-se os projetos de requalificação elencados a seguir, que apresentam soluções compatíveis com os objetivos do trabalho. A partir deles, foi possível adaptar conceitos e estratégias ao contexto específico de Naviraí.

2. METODOLOGIA

ESTUDOS DE CASO

RUA 14 DE JULHO CAMPO GRANDE, MS (1)

É um importante eixo histórico e comercial. Antes da requalificação, sofria com calçadas ruins, falta de acessibilidade e domínio dos carros. O projeto do Programa Reviva Campo Grande redesenhou 1,4 km da via, priorizando pedestres, acessibilidade e conforto ambiental. Foram ampliadas calçadas, enterradas redes elétricas, instalados mobiliários padronizados, iluminação em LED e árvores nativas. A intervenção valorizou o patrimônio Art Déco e reativou o centro, com 93% de aprovação dos usuários, tornando-se referência em integração urbana e social.

RUA JOEL CARLOS BORGES, SP (2)

Recebeu um projeto-piloto do programa Ruas Completas, desenvolvido pela startup Urb-i. A intervenção de 150 metros priorizou pedestres e transporte público, com urbanismo tático, ampliação de calçadas, travessias elevadas, redução da velocidade e novas áreas de estar e bicicletários. De baixo custo e rápida execução, o projeto teve 92% de aprovação e aumentou a segurança. Serve como modelo de requalificação urbana, focado na escala humana e acessibilidade, inspirando propostas semelhantes para Naviraí (MS).

URBANISMO TÁTICO, BARCELONA, ESPANHA (3)

Entre 2021 e 2023, Barcelona realizou uma intervenção de urbanismo tático criada pelo Arauna Studio, transformando ruas com pinturas, tipografia e sinalização humanizada. Inspirado nos panots, o projeto buscou reduzir impactos da poluição e do tráfego, promovendo pertencimento, orientação e convivência. De baixo custo e rápida execução, reforça como o desenho urbano e a linguagem visual podem criar cidades mais seguras, acolhedoras e inclusivas, servindo de referência para Naviraí.

IMAGEM 7: ESTUDOS DE CASO



FONTE: SOLUÇÕES PARA CIDADE; METRÓPLE E CASA VOGUE

3. DIAGNÓSTICO

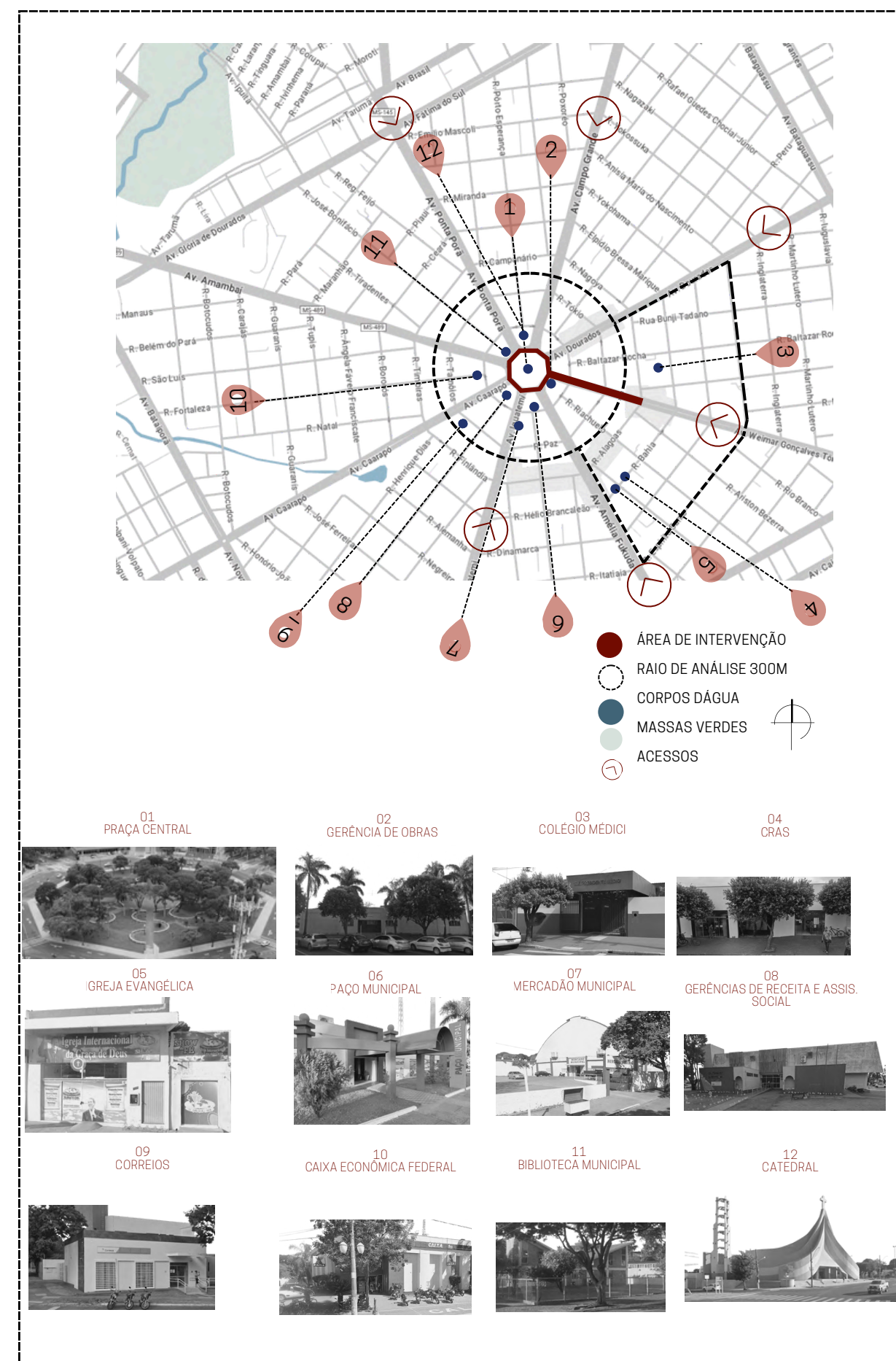


FONTE: AUTOR, 2025

3. DIAGNÓSTICO ÁREA DE INTERVENÇÃO

Com cerca de 28.531,28 m², a área de intervenção, destacada em vermelho no mapa da imagem 8 trata-se das ruas e calçadas de trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Pref. Antônio Eclides Fabris um espaço estratégico, marcado pela presença de comércio, serviços públicos e instituições. A proximidade com equipamentos urbanos e a inserção em uma malha viária hierarquizada reforçam sua importância funcional e territorial. A escolha da área se baseia em critérios metodológicos que consideram sua centralidade consolidada, o valor simbólico atribuído pela população e sua função articuladora entre diferentes setores urbanos. O traçado é marcado por um octógono central de onde irradiam oito avenidas principais, consolidando-o como o núcleo articulador do tecido urbano e favorecendo a conexão entre o centro e os bairros. Trata-se de um espaço que reúne atributos históricos, sociais e estruturais, o que o torna especialmente adequado para uma proposta de requalificação que busca reconectar o planejamento urbano à experiência cotidiana, promover integração funcional, valorização da memória e qualificação do espaço público.

IMAGEM 8: MAPA GERAL



FONTE: IBGE 2022; GOMES 2021

3. DIAGNÓSTICO COTIDIANO DO ESPAÇO

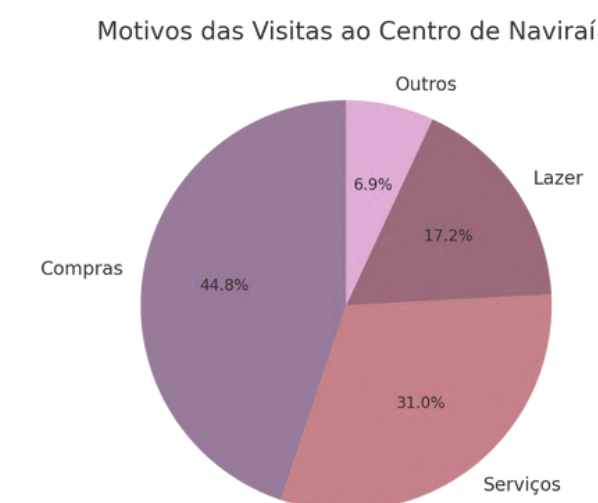
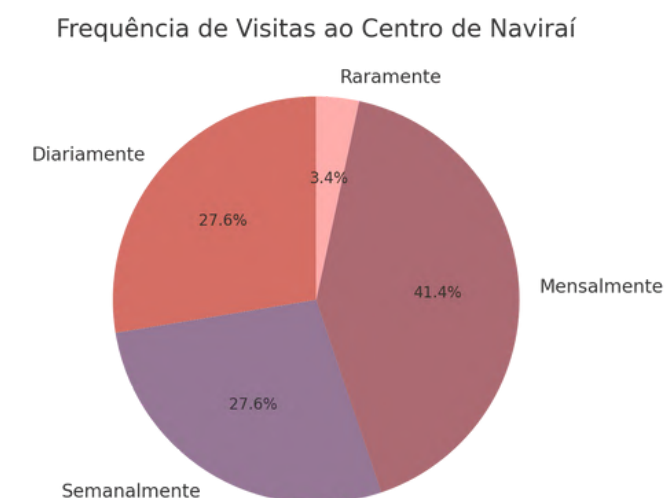
A ocupação cotidiana do espaço desenvolveu-se em diálogo com o paradigma culturalista. A presença de edificações vernaculares em madeira, os usos espontâneos do espaço público e os eventos comunitários, como a FEJUNAVI, a Procissão de Corpus Christi e as Feiras Criativas AOBA, revelam práticas que resistem à homogeneização funcional. Essa coexistência entre a cidade implantada e a cidade vivida ainda se manifesta no cotidiano urbano, conformando um tecido híbrido entre técnica e tradição favorecendo ainda mais as potencialidades do espaço de intervenção como a partir da requalificação urbana, voltar a ser catalisador de interações sociais. Completando o diagnóstico, com a imagem 9, faz-se possível analisar diante do questionário aplicado e análise do perfil dos transeuntes, quais são os usos dos espaços de circulação livres a serem requalificados.

IMAGEM 9: COTIDIANO DO ESPAÇO



FONTE: AUTOR.2025

IMAGEM 9.1: COTIDIANO DO ESPAÇO



Com base nos questionários, o usuário típico do centro de Naviraí pode ser caracterizado da seguinte forma:



Perfil predominante: moradores locais, que utilizam o centro principalmente para resolver demandas do dia a dia.



Motivação principal: uso funcional — serviços bancários, comércio, compras e deslocamentos rápidos.



Frequência: visitas recorrentes, em grande parte diárias ou semanais, o que reforça a centralidade comercial.

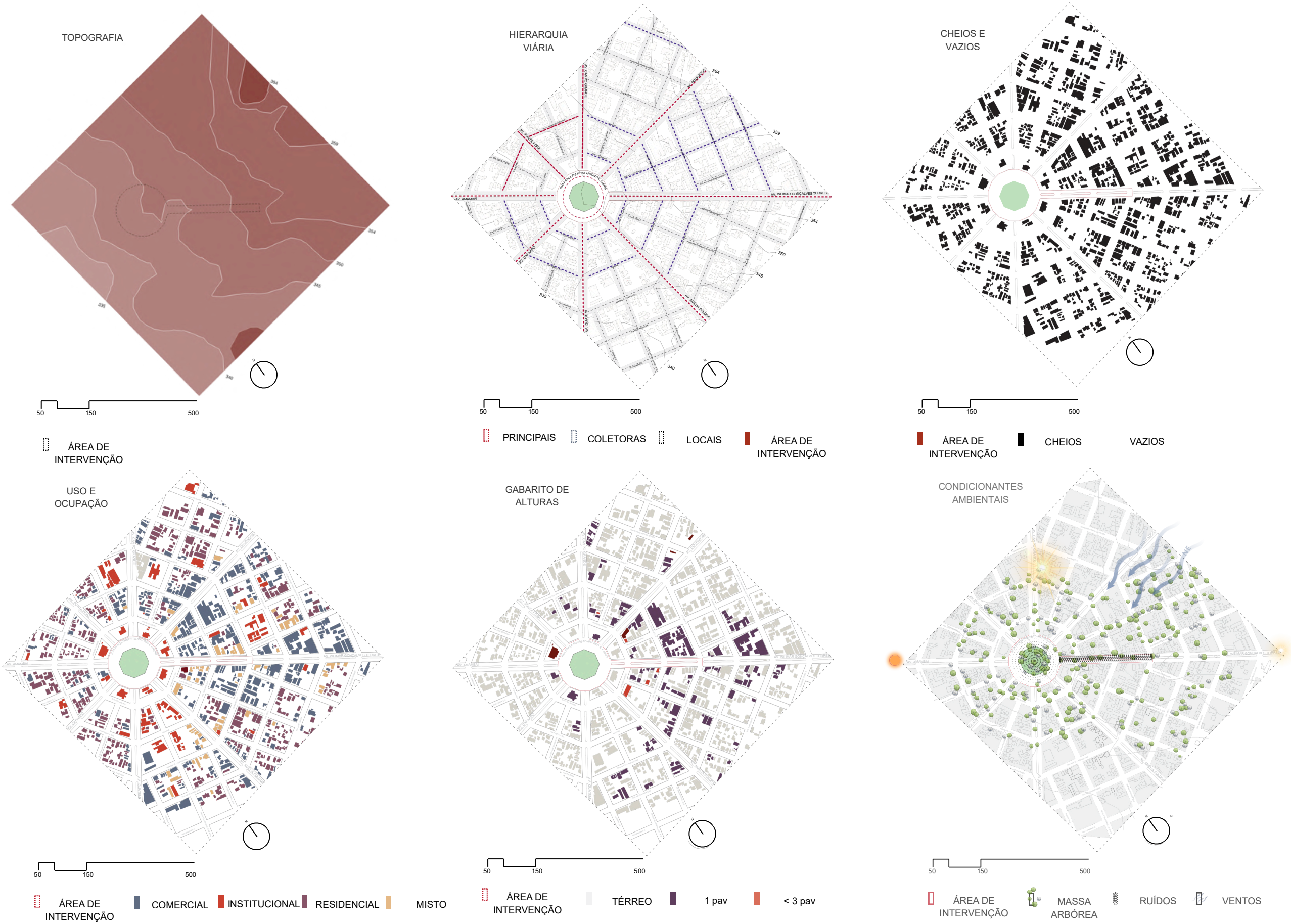


Tempo de permanência: geralmente curto, já que a infraestrutura urbana e os espaços públicos não incentivam o lazer ou a convivência prolongada.

FONTE: AUTOR.2025

3. DIAGNÓSTICO
MAPAS TEMÁTICOS

IMAGEM 10: MAPAS



FONTE: AUTORA, 2025

3. DIAGNÓSTICO ANÁLISE DOS MAPAS

Portanto, nos mapas temáticos da página anterior observa-se que há um adensamento significativo, com diversidade de usos: comerciais, residenciais e institucionais, isso o que favorece a convivência de diferentes grupos sociais ao longo do tempo.

No que se refere à estrutura viária, a região apresenta uma hierarquia bem definida, composta por vias de maior fluxo, como as 8 avenidas radiais, históricas ao traçado urbano da cidade e ruas coletoras, que articulam pela malha em teia, diferentes setores da cidade.

Além disso a configuração de uso misto contribui diretamente para a vitalidade urbana, estimulando o fluxo constante de pessoas, fortalecendo a segurança e incentivando o uso dos espaços públicos. A proposta de requalificação visa otimizar essa estrutura, priorizando a mobilidade ativa e a acessibilidade. Em complemento ao mapa de condicionantes, a imagem 11 traz que embora haja uma vegetação significativa, as árvores, como as sibipirunas, oferecem sombreamento insuficiente. Os ventos predominantes do Nordeste e a topografia levemente ondulada permitem a criação de corredores de ventilação, melhorando as condições térmicas em áreas como praças e calçadas.

IMAGEM 11: AVALIAÇÃO AMBIENTAL

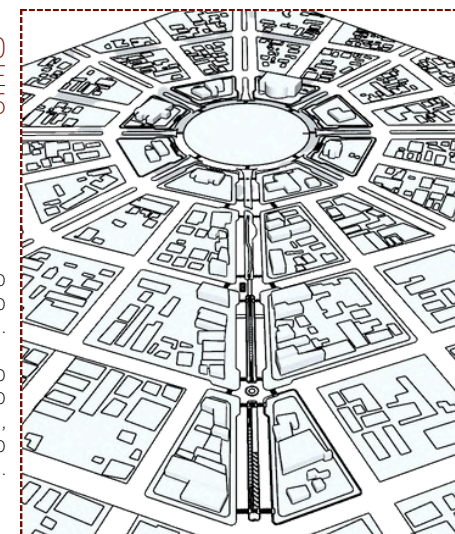
SOLSTÍCIO DE VERÃO
21 DE DEZEMBRO DE
2025

09H00
(BRASÍLIA)



O sol nasce mais inclinado
ao sul e sobe mais alto no
céu.

O sombreamento é mínimo
às 9h, especialmente no
lado esquerdo das vias,
onde há maior exposição
solar direta.

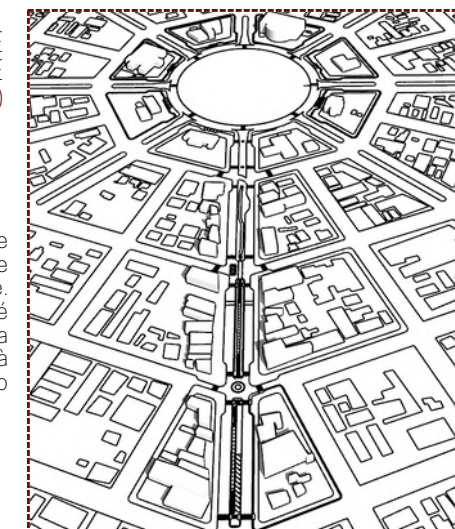


EQUINÓCIOS (20 DE
MARÇO E 22 DE
SETEMBRO)

09H00
(BRASÍLIA)



O sol nasce
exatamente no leste
e se põe no oeste.
O sombreamento é
simétrico, mas ainda
escasso devido à
baixa arborização



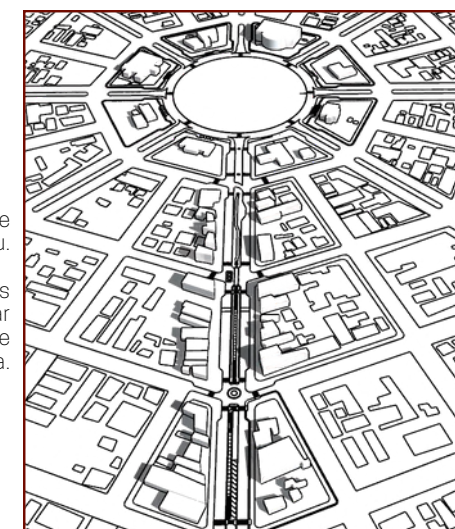
SOLSTÍCIO DE INVERNO
(20 DE JUNHO)

09H00
(BRASÍLIA)



O sol nasce mais ao norte e
permanece baixo no céu.

Isso gera sombreamento mais
longo, mas a menor altura solar
favorece o frio nas áreas que
não recebem insolação direta.



3. DIAGNÓSTICO

ANÁLISE P.O.F.A.

A intervenção tem como foco a requalificação dos espaços de circulação de pedestres, com o objetivo de promover acessibilidade universal, conforto e segurança no deslocamento, além de valorizar a permanência e o papel social e simbólico do centro urbano. Atualmente, a situação das calçadas apresenta fragilidades como descontinuidade, irregularidades no pavimento, falta de padronização, obstáculos diversos e ausência de elementos de acessibilidade, sombreamento e mobiliário urbano adequado. Nesse contexto, a proposta busca transformar esses trechos em espaços mais humanos, funcionais e convidativos, resgatando a qualidade urbana e fortalecendo a centralidade.

IMAGEM 12: DIAGNÓSTICO



FONTE: AUTOR,2025

TABELA 1: P.O.F.A.

POTENCIALIDADES • Requalificação do espaço público como estratégia de revitalização central. • Resignificação do octógono central como espaço de convivência e permanência. • Implantação de mobilidade sustentável (ciclovias, transporte coletivo, calçadas acessíveis). • Estímulo à ocupação de imóveis ociosos e dinamização econômica do centro. • Possibilidade de fortalecer o sentimento de pertencimento e a identidade coletiva.	OPORTUNIDADES • Traçado urbano original planejado com octógono central e avenidas irradiantes. • Símbolo de identidade local, com potencial de valorização da memória urbana. • Evolução positiva do IDHM, indicando melhora na qualidade de vida e capacidade de absorção de investimentos. • Localização central estratégica, próxima a equipamentos e serviços.
FRAQUEZAS • Desenho urbano fragmentado: novos loteamentos desconectados da malha original. • Vias degradadas, priorizando veículos motorizados e sem soluções estruturais. • Calçadas irregulares e inacessíveis, com falta de padronização e descumprimento das normas de acessibilidade. • Ausência de rede cicloviária integrada, limitando alternativas de mobilidade. • Déficit de drenagem e saneamento (40% da população sem rede de esgoto). • Subutilização do solo urbano, com quase 35% dos imóveis vagos.	AMEAÇAS • Pressão do automóvel: saturação do estacionamento e priorização do transporte individual. • Expansão periférica dispersa, reforçando a desarticulação do centro. • Risco de abandono progressivo dos espaços públicos centrais. • Persistência de problemas de drenagem e enchentes, agravados pelas mudanças climáticas. • Resistência cultural da população à adoção de modos de transporte alternativos.

FONTE: AUTOR,2025

3. DIAGNÓSTICO ANÁLISE P.O.F.A.

As fotos da imagem 13 mostram o levantamento fotográfico da área de intervenção, na Avenida Weimar Gonçalves Torres e arredores da Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris. Observa-se a deterioração do espaço público, com calçadas irregulares, obstáculos à acessibilidade, guias e sarjetas danificadas, mobiliário urbano desorganizado e fiação aérea excessiva. O conjunto evidencia a necessidade de requalificação urbana e paisagística, voltada à melhoria da mobilidade, acessibilidade e identidade urbana.

IMAGEM 13: DIAGNÓSTICO FRAGILIDADES



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

4. PROPOSTA



IMAGEM: COLAGEM

FONTE: AUTOR, 2025

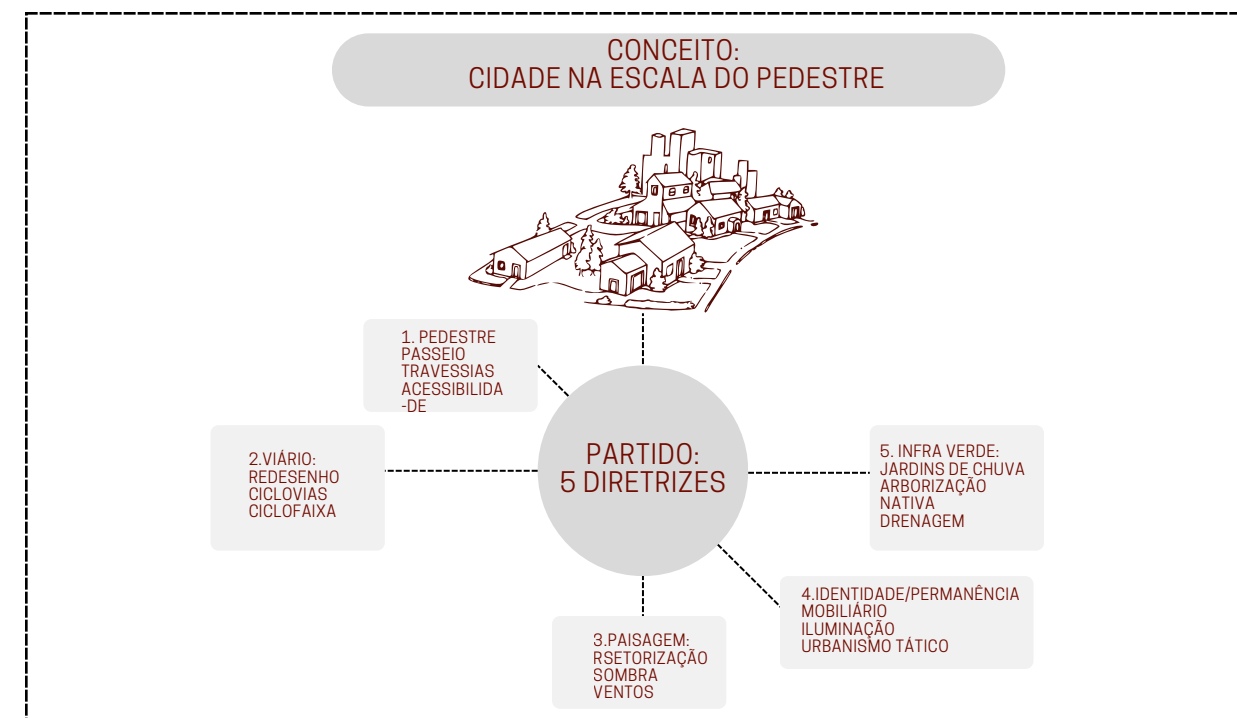
4.PROPOSTA CONCEITO

A proposta de requalificação urbana do octógono central de Naviraí-MS tem como eixo central a transformação e valorização do espaço público, entendendo-o como elemento estruturador da vida urbana e catalisador de convivência, memória e pertencimento. Em síntese, o conceito da proposta não visa redesenhar a forma do centro, mas restaurar sua função urbana e sua capacidade de integrar pessoas e usos diversos, por meio do redesenho de calçadas, travessias, espaços de convivência e implementação de soluções sustentáveis, adaptando o centro de Naviraí aos paradigmas contemporâneos de mobilidade, acessibilidade e justiça espacial.

PARTIDO

O partido adota um conjunto de estratégias projetuais derivadas da diretriz central da escala humana, direcionadas ao redesenho dos espaços de convivência e circulação. A proposta contempla, primeiramente, uma reorganização funcional das vias e calçadas, com vistas à redistribuição do espaço urbano de modo a priorizar o deslocamento a pé e o convívio social.

IMAGEM 14: SÍNTESE CONCEITO E PARTIDO

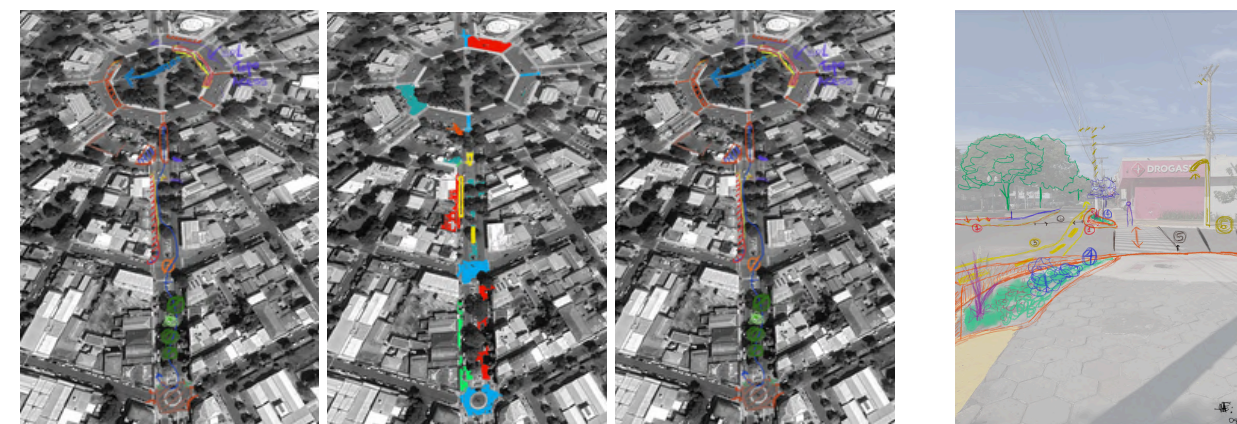


FONTE: AUTOR, 2025

PRIMEIROS CROQUIS

Os primeiros croquis de estudo sobre iluminação, ventilação e necessidades da área para requalificação logo a baixo, demonstram o partido deste anteprojeto urbano. No primeiro croqui da imagem 15, estão análises ambientais e cotidiano do espaço. Na segunda imagem, um croqui de espacialização da proposta.

IMAGEM 15: CROQUIS



FONTE: AUTOR, 2025

4.PROPOSTA

DIRETRIZES PROJETUAIS

MOBILIDADE

Facilitar e incentivar o deslocamento sustentável, a pé e de bicicleta, através da criação de novos perfis viários, nivelamento da rua com a calçada, iluminação pública, faixa de serviço, de circulação peatonal e de vegetação.

ESTRATÉGIAS APLICADAS

- Priorização do pedestre
- Ruas e calçadas niveladas
- Calçadas largas e acessíveis
- Ruas arborizadas e vegetadas
- Ciclofaixas

VIAS E CALÇADAS

Viabilizar maior segurança viária, reduzir a velocidade de veículos motorizados, qualificar espaços de circulação e permanência para pedestres e ciclistas, diminuir poluição acústica e atmosférica.

ESTRATÉGIAS APLICADAS

- Continuidade - livre circulação
- Vegetação adequada
- Sinalização
- Jardins de chuva
- Iluminação pública
- Calçadas largas
- Acessibilidade universal: rampas de pedestre, sinalização visual, mobiliário urbano.
- Redesenho dos perfis viários

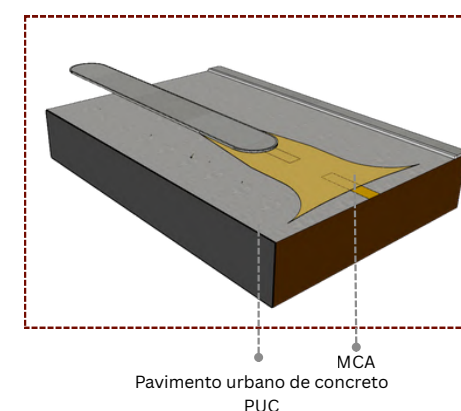
TRAFFIC CALMING

Reduzir a velocidade dos veículos motorizados para tornar as ruas mais seguras e agradáveis para todos, incluindo pedestres e ciclistas

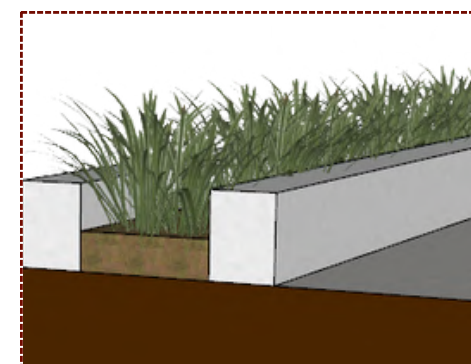
ESTRATÉGIAS APLICADAS

- Demarcação do espaço de circulação
- Diminuição dos raios de giro das esquinas
- Ilhas para pedestres
- Estreitamento de faixas de rolamento
- Soluções para reduzir velocidade como um organismo, dividas entre 75 e 100m para manter a velocidade média entre 35km/h e 40km/h
- Balizadores e floreiras para proteção
- Urbanismo tático
- Extensões de meio fio
- Extensões de meio de quadra

MARCAS DE CANALIZAÇÃO



FLOREIRA PARA PROTEÇÃO E DRENAGEM



CICLOVIA

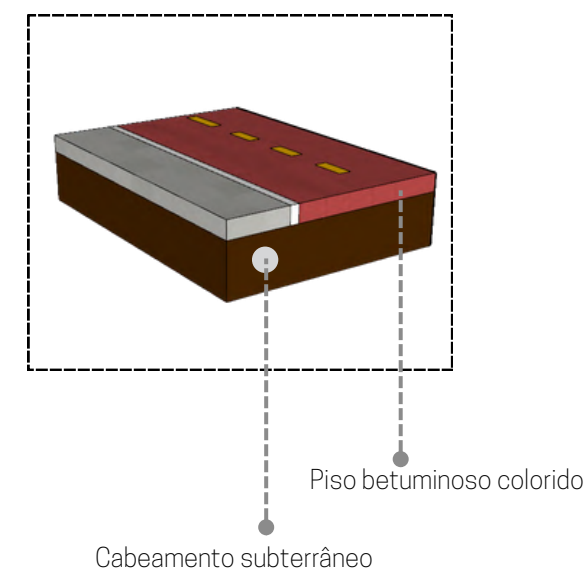


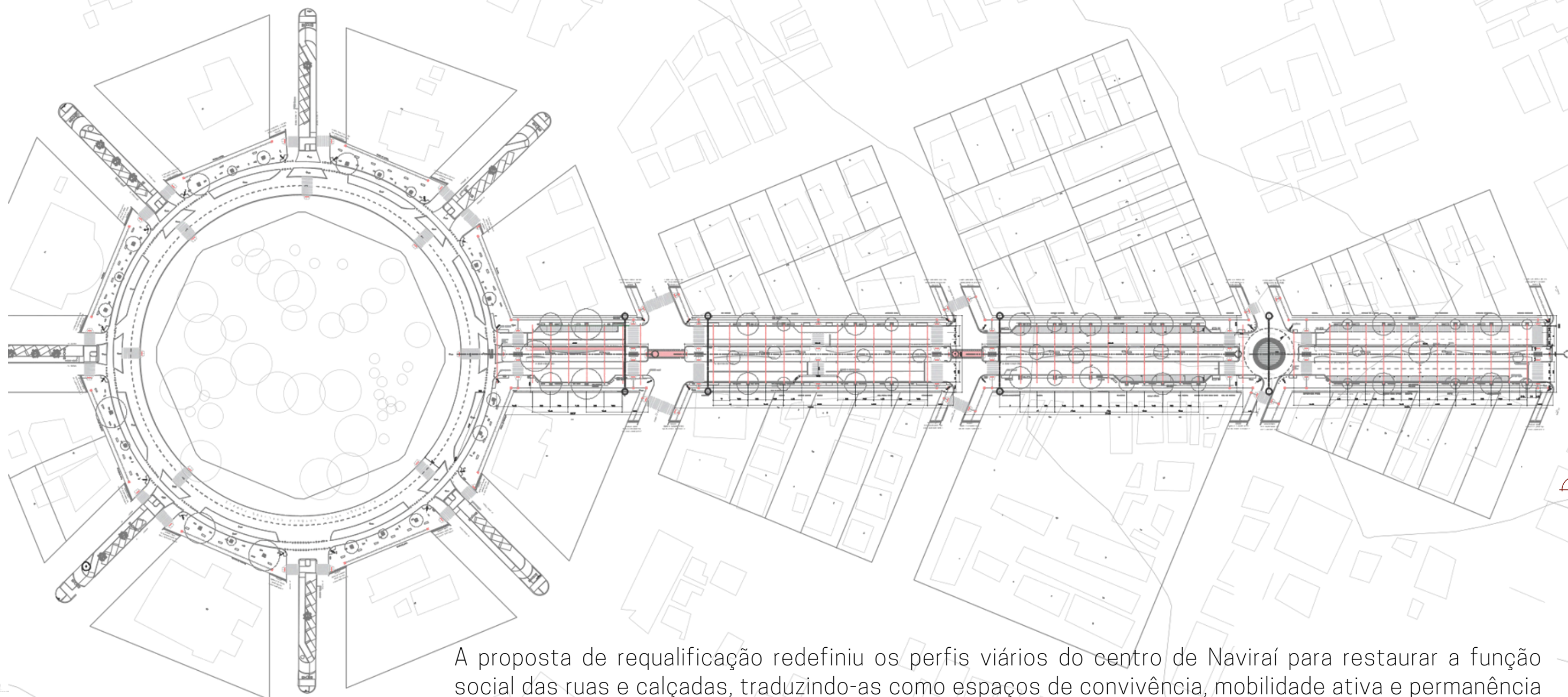


TABELA 2: PROGRAMA DE NECESSIDADES

ELEMENTOS	OBJETIVOS	CARACTERISTICAS	CRITÉRIOS DE IMPLANTAÇÃO
Jardins de chuva	Melhorar a drenagem urbana e captar águas pluviais	Depressões com vegetação nativa; solo permeável	Em pontos mais baixos da topografia; integrados ao paisagismo e próximos a áreas de escoamento
Nivelamento do leito	Corrigir escoamento superficial e prevenir alagamentos	Subida do nível em trechos altos para uniformizar o perfil da rua	Aplicado nos trechos com escoamento deficiente; compatível com drenagem sustentável
Vegetação em camadas	Reduzir ilhas de calor e criar corredores de vento	Árvores, arbustos e forrações de diferentes alturas	Posicionadas para proporcionar sombreamento e ventilação natural nos eixos de circulação
Corredores de vento	Melhorar a ventilação natural e o conforto térmico	Sequência de vegetação escalonada e aberturas entre elementos urbanos	Acompanhando os eixos longitudinais com maior incidência solar
Acessibilidade urbana	Garantir deslocamento seguro e inclusivo para todos	Calçadas niveladas, piso tátil, rampas com inclinação adequada	Em toda a via e em conexões com serviços, praças e instituições
Floreiras com bancos	Ampliar espaços de permanência e ativação urbana	Plataformas com bancos, jardineiras, mesas, bicicletários	Próximos a fachadas ativas, comércios e interseções com fluxo de pedestres
Mobiliário urbano	Apoiar conforto e permanência no espaço público	Bancos com encosto, lixeiras, iluminação, bebedouros	Espalhados por todo o eixo, priorizando áreas de sombra e cruzamentos
Sombras e abrigos	Melhorar conforto térmico e incentivar o uso do espaço público	Pergolados, coberturas leves, vegetação frondosa	Em áreas de espera, travessias e zonas de estar
Sinalização urbana	Orientar deslocamentos e reforçar identidade do local	Placas informativas, piso podo tátil, pintura de solo	Em pontos estratégicos de entrada, travessias e interseções
Espaços multiuso	Flexibilizar usos temporários e eventos	Áreas abertas com infraestrutura leve (piso drenante, pontos de energia)	Implantadas em interstícios urbanos conexão com mobiliários e eixos principais

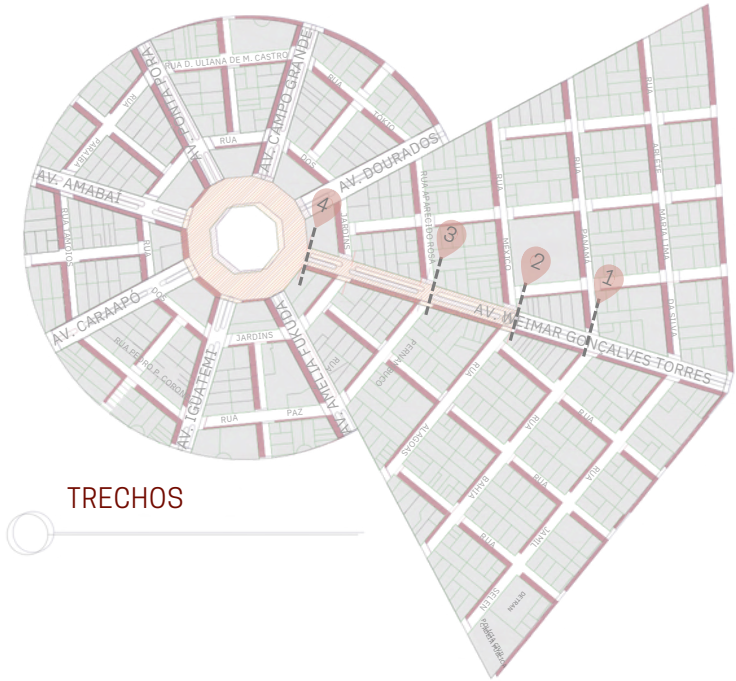
FONTE: AUTOR,2025

4.PROPOSTA PLANTA GERAL



A proposta de requalificação redefiniu os perfis viários do centro de Naviraí para restaurar a função social das ruas e calçadas, traduzindo-as como espaços de convivência, mobilidade ativa e permanência qualificada. Ao reorganizar fluxos, ampliar áreas de circulação do pedestre, incorporar sombreamento funcional, mobiliário urbano e áreas de descanso, os novos perfis visam uma experiência urbana mais segura, inclusiva e confortável. Essa reinterpretação das vias devolve ao pedestre a prioridade no desenho urbano, reforçando a centralidade como território de encontros, memória e identidade, além de qualificar a paisagem, favorecer usos mistos e incentivar deslocamentos sustentáveis.

4.PROPOSTA NOVOS PERFIS URBANOS

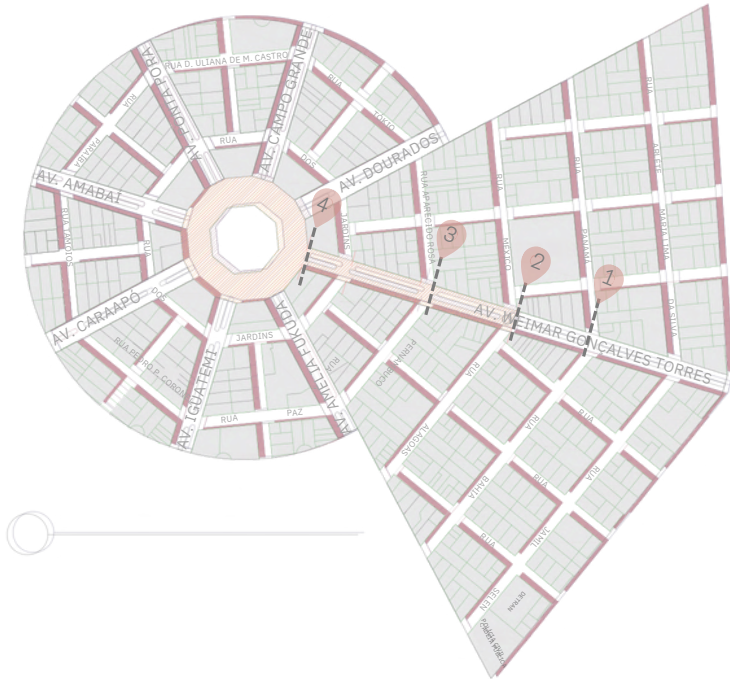


SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 1
ESC:1:200



SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 2
ESC:1:200

4.PROPOSTA
NOVOS PERFIS URBANOS



SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 3
ESC:1:200

[illegible]

SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 4
ESC:1:200

4.PROPOSTA
PAISAGISMO



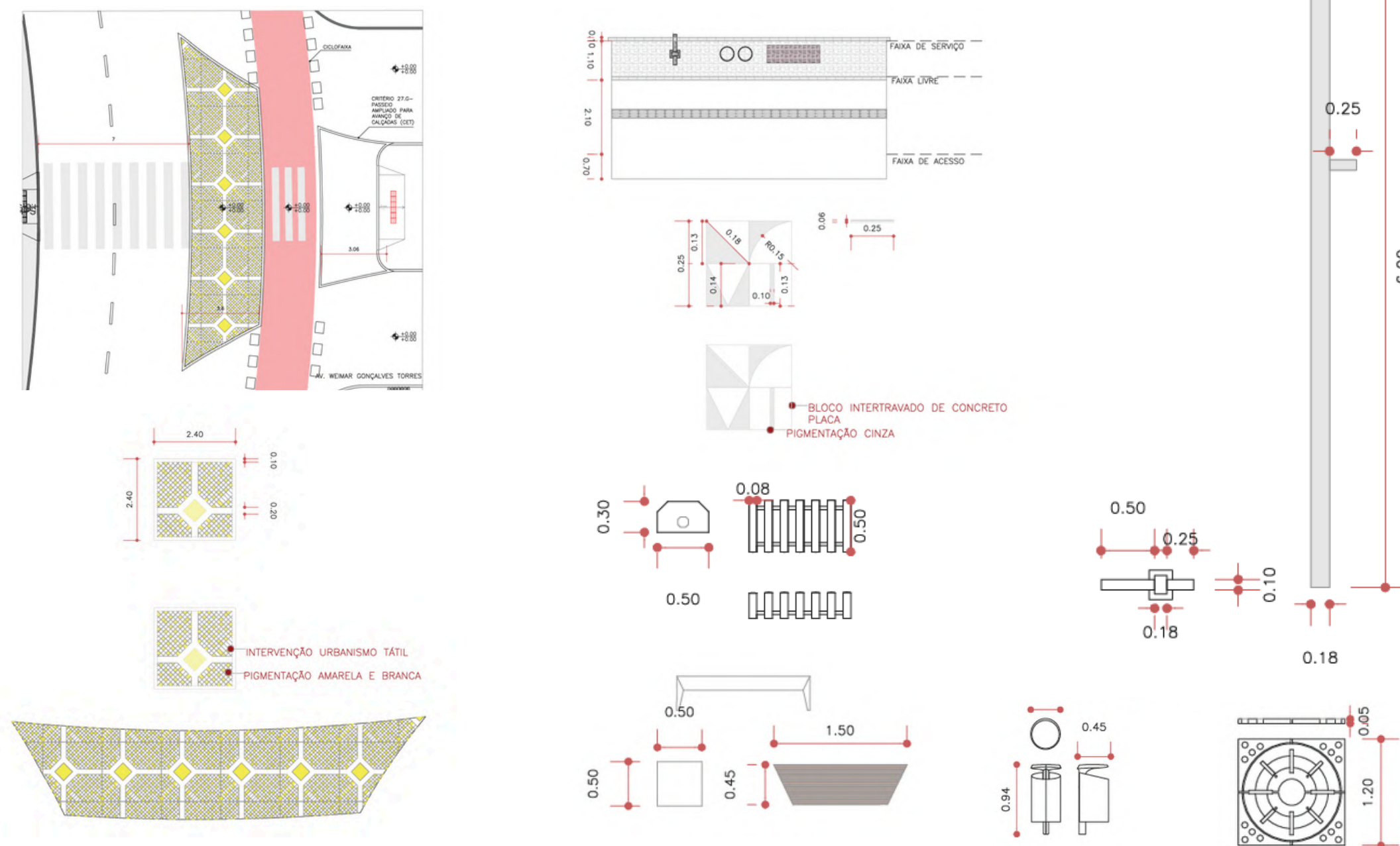
VEGETAÇÃO			
NOME	NOME CIENTÍFICO	PORTE	ÍCONES
GUANANDI	Calophyllum brasiliense	5–20m	
IPÊ AMARELO	Handroanthus chrysotrichus	6–10m	
QUARESMEIRA	Tibouchina granulosa	8–10m	
RESEDÁ BRASILEIRO	Physocalymma scaberrimum	5–8m	
BOLDO DA TERRA	Plectranthus barbatus	2m	
CAPIM FLECHINA	Trachypogon spicatus	50–60cm	
TURNERA BRANCA	Turnera subulata	40 cm	
GRAMA AMENDOIM	Physocalymma scaberrimum	5–8m	
CAPIM RABO DE GATO	Setaria poiriana	30–40cm	

A escolha dos maciços arbóreos é focada em espécies nativas, que por exigirem baixa manutenção reduzem do consumo hídrico, adaptando-se perfeitamente ao clima local. Além disso, o projeto paisagístico reforça a identidade botânica da região. Os arbustos e árvores promovem a conectividade ecológica, oferecendo refúgio à fauna e resistindo ao estresse urbano.

Esteticamente, o plantio em camadas densas e maciços floríferos cria um ambiente visualmente dinâmico e vibrante. Essa composição melhora a qualidade do espaço público, contribuindo para o conforto térmico e a redução do efeito de ilha de calor.

4.PROPOSTA

PAGINAÇÃO DE PISO E MOBILIÁRIO URBANO



A paginação organiza o espaço em faixas funcionais, garantindo acessibilidade, orientação e segurança ao pedestre. Os blocos intertravados foram adotados pela permeabilidade, durabilidade e fácil manutenção. Já módulo geométrico e as intervenções táteis qualificam a leitura do piso e atendem às normas de acessibilidade. O mobiliário urbano segue dimensões adequadas para conforto e integração visual ao conjunto.

5. IMAGENS



FONTE: AUTOR, 2025

IMAGEM 16: PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 17: PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 18: PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 19: PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 20: PROJETO



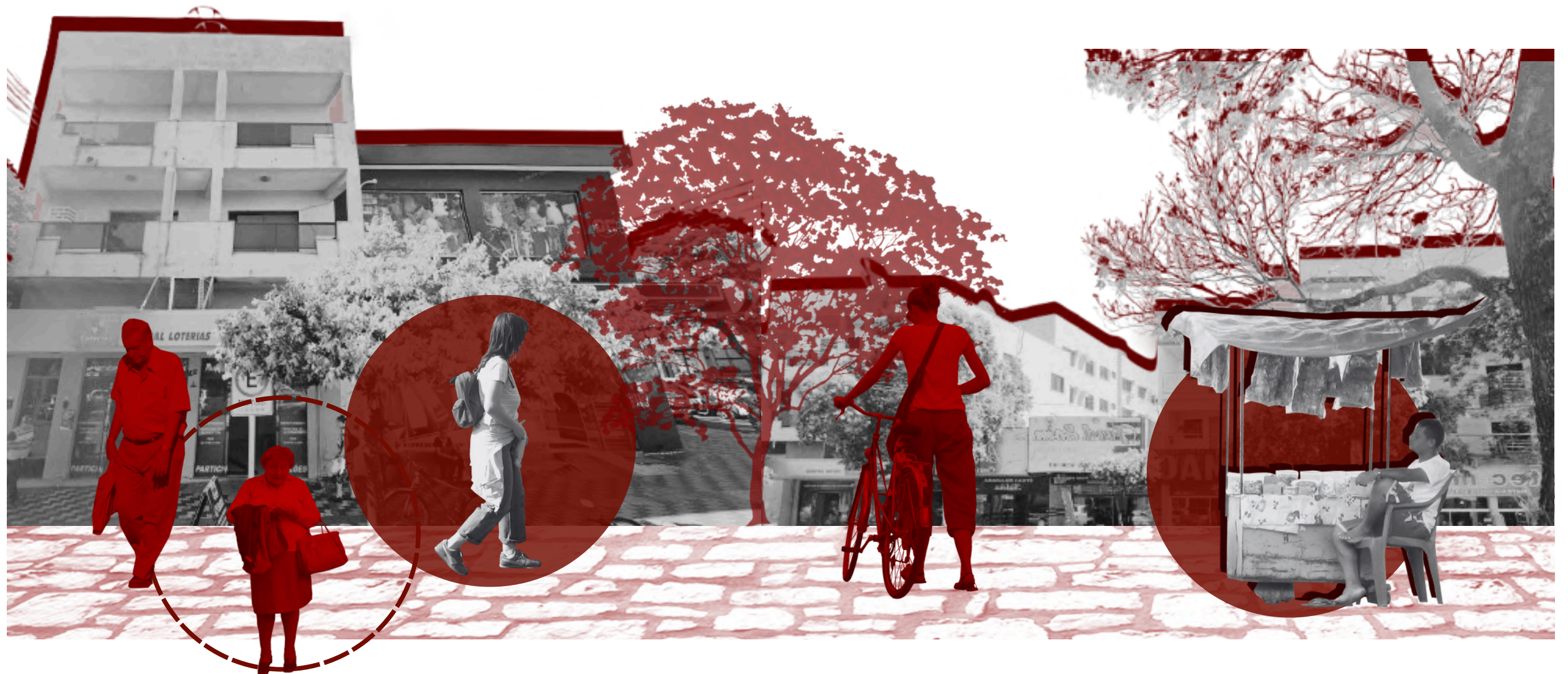
FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 21: PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

IMAGEM 22: COLAGEM PROJETO



FONTE: ACERVO DO AUTOR, 2025

“A CIDADE VIVA TAMBÉM PRECISA DE UMA VIDA URBANA VARIADA, ONDE AS ATIVIDADES SOCIAIS E DE LAZER ESTEJAM COMBINADAS, DEIXANDO ESPAÇO PARA A NECESSÁRIA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E TRÁFEGO, BEM COMO OPORTUNIDADES PARA PARTICIPAÇÃO NA VIDA URBANA”.

GEHL, JAN. P.63-65, 2013.



FONTE: AUTORIA PRÓPRIA, 2025



(Re)CONEXÃO: Requalificação urbana no centro de Naviraí-MS

Memoriais Justificativo e Descritivo

Ana Clara Elias Moreira de Freitas

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Mato Grosso do Sul;
ana.clara.moreira@ufms.br

RESUMO

Este trabalho propôs um projeto de requalificação urbana para trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris, localizadas no centro de Naviraí-MS. A subutilização das áreas centrais e a consequente perda de suas funções sociais contribuíram para o esvaziamento do centro, tornando-o menos atrativo e enfraquecendo seu papel como catalisador de interações sociais. Logo, considerando a importância dos espaços públicos como componentes fundamentais da vida urbana, o projeto adotou como diretriz a valorização da escala do pedestre. Como objetivo, a proposta visou requalificar os espaços de livre circulação para enfrentar os desafios da cidade contemporânea, promover a reorganização dos percursos cotidianos e valorizar a memória da paisagem urbana e a cultura local. Portanto, o projeto buscou tornar os espaços das ruas e calçadas da área de intervenção mais inclusivos e resilientes, sob a premissa de resgatar a centralidade e vitalidade deles, como locais de encontro, convivência e pertencimento.



1. Conceito

O projeto busca transformar o octógono central de Naviraí/MS em um espaço urbano humano, climático e ativo, priorizando pedestres e ciclistas. Retomando as potencialidades inerentes a os produtores de interação social (ruas e calçadas) para reviver um centro mais confortável, seguro e atrativo, estimulando convivência, mobilidade ativa e identidade urbana.

(Intenção): Retomar ao espaço urbano a escala humana

2. Partido

O reconhecimento de que os espaços de circulação livres (ruas e calçadas) do octógono central de Naviraí apresentava desequilíbrio entre os modos de deslocamento, baixa qualidade de permanência e escassez de conforto ambiental, especialmente para pedestres e ciclistas, resultando em ambientes urbanos pouco atrativos, inseguros e climaticamente desfavoráveis.

(Estratégia): Intervir na requalificação da infraestrutura, mobilidade e paisagem para materializar a humanização do espaço.

Na figura 01 a seguir, está uma síntese do conceito e partido do projeto.

Figura 01: Esquema de Conceito e Partido



fonte: autora (2025)

A lógica conceitual que orienta as soluções adotadas é multifacetada e baseada em preceitos do urbanismo culturalista e do desenho urbano humanizado. Logo as decisões tomadas no anteprojeto são respostas diretas



às demandas identificadas no diagnóstico, como calçadas com desníveis e obstruções, escassez de arborização funcional, mobiliário deteriorado e o desconforto térmico.

A seguir, as soluções e justificativas adotadas.

- **Segurança e Organização do Sistema Viário**

A organização do sistema viário é pautada pela abordagem de sistemas seguros que considera a moderação de tráfego (Traffic Calming) como ferramenta para induzir os condutores a dirigir com mais atenção e a reduzir a velocidade:

1. **Minirrotatórias:** Instaladas no centro de interseções para ordenar o fluxo veicular e diminuir drasticamente os pontos de conflitos (de 32 para 4). Este dispositivo é altamente eficaz na redução de velocidade e de acidentes. O desenho deve prever saias galgáveis (bordas transponíveis) para acomodar veículos maiores.
2. **Redução dos Raios de Giro:** Alterações na geometria das esquinas reduzem o raio de giro para que as manobras de conversão sejam realizadas em velocidades de até 10 *km/h*, melhorando a intervisibilidade e a segurança dos pedestres. Raios entre 3,0 m e 5,0 m são recomendados no ambiente urbano.
3. **Estreitamento de Faixas de Trânsito:** A redução da largura das faixas para valores entre 2,50m e 2,70m induz os condutores a circular em velocidades mais baixas. Essa estratégia possibilita a redistribuição do espaço viário para ampliação de calçadas e instalação de infraestrutura ciclovária.
4. **Extensões de Meio-fio (Avanços de Calçada):** Criadas para encurtar a distância de travessia, diminuindo a exposição dos pedestres ao tráfego. Cada metro a menos na travessia reduz a chance de atropelamento em até 6%. Podem ser utilizadas para instalação de drenagem com jardins de chuva.

- **Mobilidade Ativa e Infraestrutura Ciclovária**

1. **Qualificação dos Passeios:** As calçadas foram alargadas (entre 4 e 6 metros em trechos estratégicos), incorporando acessibilidade universal com calçadas niveladas, piso tátil e rampas com inclinação adequada.
2. **Infraestrutura Ciclovária Segregada:** A ciclovia perpassa o eixo principal. A segregação é adotada para garantir a segurança dos ciclistas, especialmente em áreas de conflito, como rotatórias. Em rotatórias, a ciclofaixa segue segregada e afastada permitindo aos motoristas uma aproximação de duas fases (focar primeiro em ciclistas/pedestres e depois em veículos).



- **Conforto Bioclimático e Paisagismo**

O projeto integra a concepção bioclimática para mitigar o desconforto térmico identificado:

1. **Arborização Funcional:** O plantio de vegetação em camadas e árvores de copa densa é essencial para reduzir as ilhas de calor e proporcionar sombreamento. Árvores com sistema radicular profundo (pivotante) são selecionadas para evitar danos às calçadas, asfaltos e redes subterrâneas.
2. **Corredores de Vento:** Elementos de vegetação escalonada e aberturas urbanas são posicionados para melhorar a ventilação natural. Ilhas centrais com vegetação (não alta o suficiente para obstruir a visão)
3. **Drenagem Sustentável:** A proposta inclui jardins de chuva e canteiros drenantes, integrados às extensões de meio-fio, para melhorar a drenagem urbana e o controle do escoamento superficial.

2.4. Seleção de Materiais (Pavimentação)

A requalificação prevê o uso de Pavimento Urbano de Concreto (PUC) nas vias e passeios, justificado por sua eficiência e sustentabilidade:

1. **Durabilidade e Economia:** O concreto é mais durável, requerendo baixa manutenção por mais de 20 anos. Uma simulação de custos demonstrou que o custo total (implantação + 10 anos de manutenção) foi 53% inferior ao asfalto.
2. **Segurança e Conforto Térmico:** O PUC é antiderrapante e sua coloração clara reflete até 30% mais luz do que o asfalto, gerando economia na iluminação pública (30% a 60%). Apresenta uma redução de até 14°C na temperatura da superfície, combatendo o efeito "ilha de calor".

- **Urbanismo Tático**

O projeto incorpora o Urbanismo Tático como método para implementar soluções de baixo custo e rápida implementação.

- **Infraestrutura de Suporte e Qualificação Luminotécnica**

O projeto inclui a conversão das redes aéreas para o sistema subterrâneo (energia e telecomunicações). Esta decisão elimina a poluição visual, reduz a necessidade de manutenção a longo prazo e previne conflitos com o novo maciço vegetal e o tráfego de veículos e pedestres.



Em relação à infraestrutura de saneamento, o sistema de esgoto existente foi aprimorado, e o sistema de drenagem pluvial foi realocado para locais adequados para garantir o escoamento eficiente.

- **Iluminação Urbana Eficiente e Segura**

A estratégia luminotécnica adota a tecnologia LED para priorizar a segurança do pedestre e a eficiência energética. A diferenciação das alturas de poste é funcional:

Postes de 6 metros: Iluminação da pista de rolamento e ciclovias.

Postes de 4 metros: Iluminação focada na calçada e nas áreas de convivência.

Além disso, a tecnologia LED proporciona um leque de iluminação significativamente maior do que o convencional, o que se traduz em maior segurança, melhor visibilidade e menor consumo energético, alinhado aos princípios de sustentabilidade.

Memorial Descritivo

- **Movimento de Terra**

Os cortes e aterros seguem o perfil longitudinal das vias, garantindo o escoamento das águas pluviais. As árvores existentes são preservadas na praça central, enquanto as locadas nos passeios serão compensadas por uma vegetação mais eficaz ao contexto. As calçadas terão inclinação transversal de 3% e as sarjetas 5%, assegurando a drenagem superficial adequada.

- **Pavimentação, Calçadas e Ciclovia**

O pavimento urbano será executado em concreto moldado in loco, com espessura entre 10 e 12 centímetros e adição de macro fibras estruturais. As calçadas, projetadas conforme as diretrizes da ABNT NBR 9050/2020, são divididas em faixas funcionais: a faixa de serviço 1,20m. Passeio livre variável em média 2,10m e faixa de acesso 0,70cm, em concreto vassourado antiderrapante, e a faixa de serviço e permanência, em piso intertravado de concreto 30x30cm pigmentado e em intertravado 16 faces 10x15cm todos com de 8 centímetros de espessura.

As guias e sarjetas serão moldadas em concreto: o meio-fio pré-moldado com dimensões de 30 por 15 centímetros e juntas a cada 1 metro, e a sarjeta, moldada in loco, com largura de 25 centímetros e inclinação de 5%. As travessias receberão rebaixos acessíveis com inclinação máxima de 8,33%, piso tátil de alerta e transições suaves. As grelhas de proteção das árvores, em ferro fundido medindo 1 por 1 metro, serão instaladas sobre base permeável e receberão pintura anticorrosiva.



A ciclovia bidirecional será executada com pavimentação asfáltica pigmentada (CBUQ), espessura de 3 centímetros, e pintura epóxi bicomponente na cor vermelha, com acabamento antiderrapante e resistência aos raios UV. Localiza-se junto ao canteiro central e nas imediações das rotatórias.

- **Iluminação**

A iluminação pública será executada com postes de alumínio, de 6 metros de altura nas vias e 4 metros nas calçadas, equipados com luminárias de LED de 60 e 30 watts, respectivamente. A temperatura de cor será de 4000K (branco neutro), garantindo boa reprodução cromática e segurança noturna.

- **Mobiliário Urbano**

O mobiliário urbano busca reforçar o caráter de permanência e convivência do espaço público. Os bancos possuem estrutura metálica em conjunto com concreto com dimensões médias de 1,50 metro de comprimento. As lixeiras são duplas, para separação de resíduos orgânicos e recicláveis, confeccionadas em aço galvanizado com pintura eletrostática. O bicicletário é de aço tubular curvado, fixado em base de concreto. As arvoreiras, em ferro fundido 1x1 metro, completam o conjunto funcional e estético do mobiliário, oferecendo proteção às espécies arbóreas e permeabilidade do solo.

- **Paisagismo e Vegetação**

O paisagismo foi concebido com base na valorização da vegetação nativa do Brasil, adequada ao clima subtropical de Naviraí. A proposta tem como objetivos principais o aumento da permeabilidade do solo, a criação de áreas sombreadas e a reintrodução de espécies regionais, fortalecendo a biodiversidade local e a identidade paisagística.

Entre as espécies arbóreas de grande porte selecionadas estão o pau-ferro (*Caesalpinia ferrea*), o ipê-amarelo (*Handroanthus chrysotrichus*), o ipê-rosa (*Handroanthus impetiginosus*), a quaresmeira-roxa (*Pleroma semidecandrum*), o resedá-brasileiro (*Lagerstroemia speciosa*), o guanandi (*Calophyllum brasiliense*) e a sibipiruna (*Caesalpinia pluviosa*).

Nos estratos médios e baixos foram escolhidas espécies de forração e arbustivas de fácil manutenção e boa adaptação climática, como a grama-amendoim (*Arachis repens*), a barba-de-bode (*Axonopus compressus*), a turnera-branca (*Turnera subulata*), a sálvia-do-cerrado (*Salvia melissodora*), o boldo-de-flor-roxa (*Plectranthus neochilus*), a vernonia-roxa (*Vernonia scabra*), o capim-flechinha (*Trachypogon spicatus*) e o murici-do-cerrado (*Byrsonima intermedia*).



Essas espécies proporcionam diversidade cromática e textural, atraem polinizadores e reduzem a necessidade de irrigação constante, compondo uma paisagem funcional e ecológica.

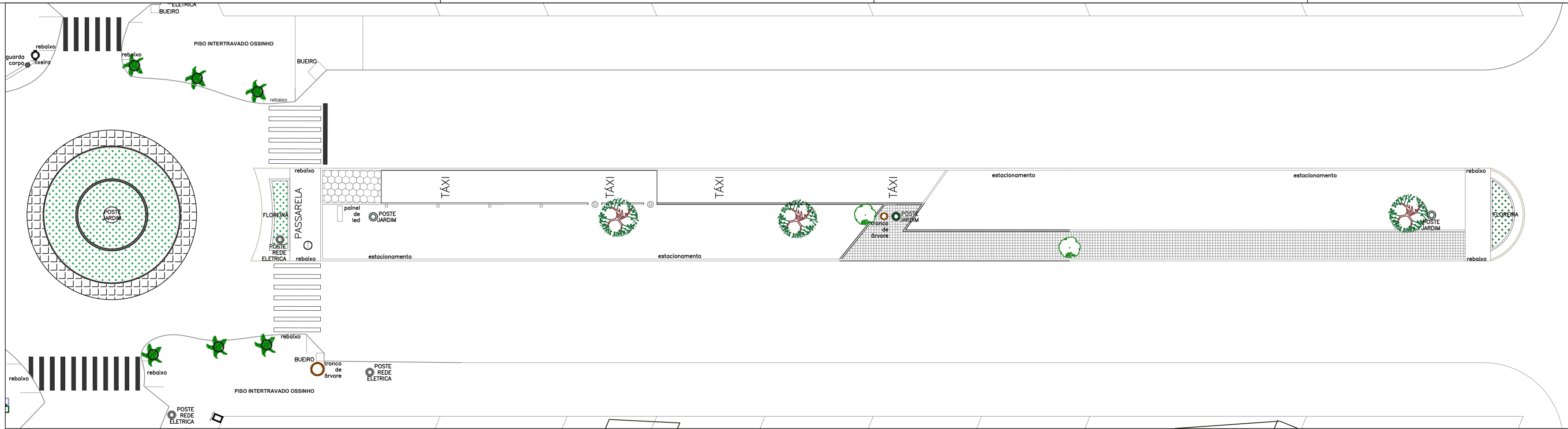
- **Urbanismo Tático e Sinalização**

As intervenções de urbanismo tático têm como finalidade ampliar a segurança viária e a legibilidade do espaço público, especialmente em travessias e áreas próximas a rotatórias. Serão utilizadas tintas acrílicas viárias à base de solvente, de alta resistência à abrasão e compatíveis com microesferas refletivas, aplicadas sobre o pavimento de concreto. Essas intervenções seguem as normas da ABNT NBR 15486 e NBR 13245, além da Resolução CONTRAN nº 945/2022 e das diretrizes do Manual de Desenho Urbano e Mobilidade Ativa (WRI Brasil, 2021).

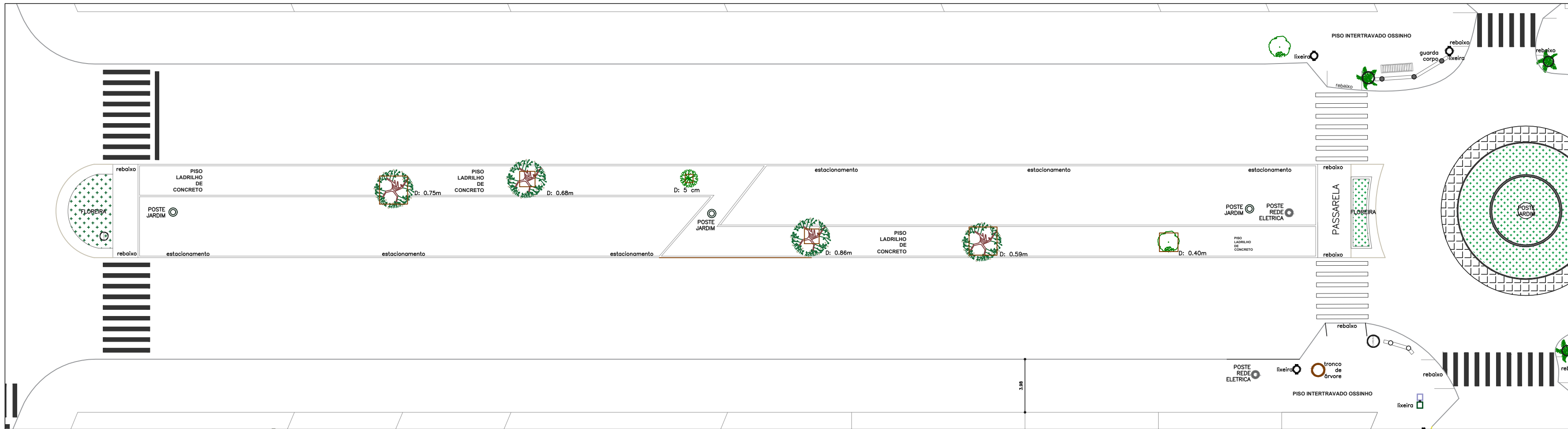
- **Considerações Finais**

O projeto de requalificação urbana do octógono central de Naviraí propõe transformar o centro em um espaço mais humano, acessível e sustentável. A requalificação integra infraestrutura moderna e drenante, vegetação nativa, mobiliário durável e estratégias de urbanismo tático que incentivam o convívio social, a mobilidade ativa e o pertencimento urbano.

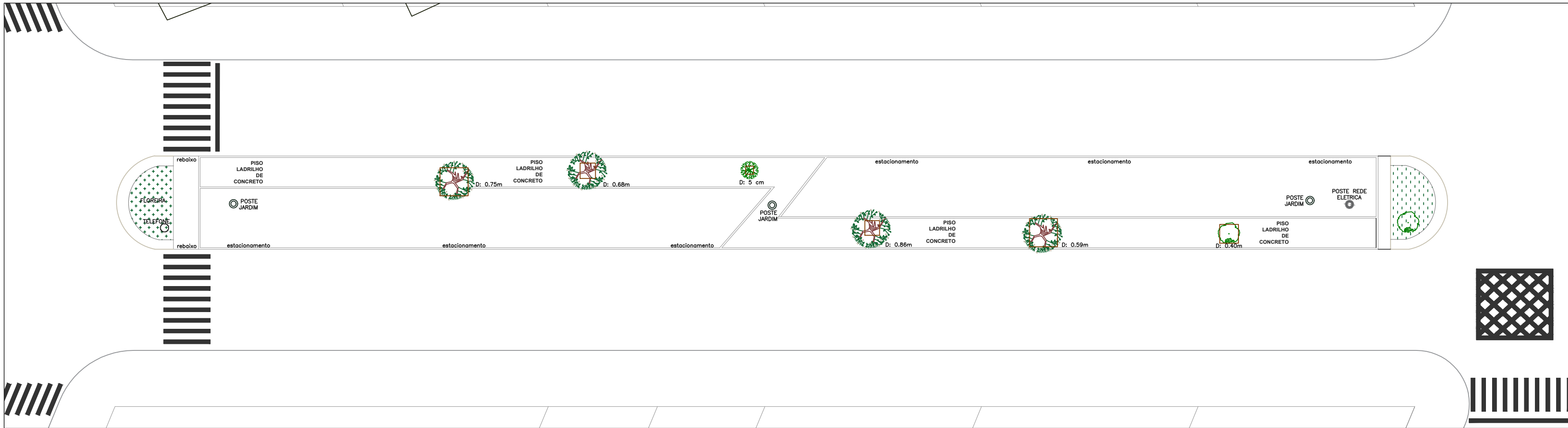
Mais do que uma intervenção física, a proposta busca reconectar a população ao espaço público, valorizando o patrimônio simbólico do centro histórico e consolidando uma nova paisagem urbana, capaz de representar o equilíbrio entre memória, natureza e vida cotidiana.



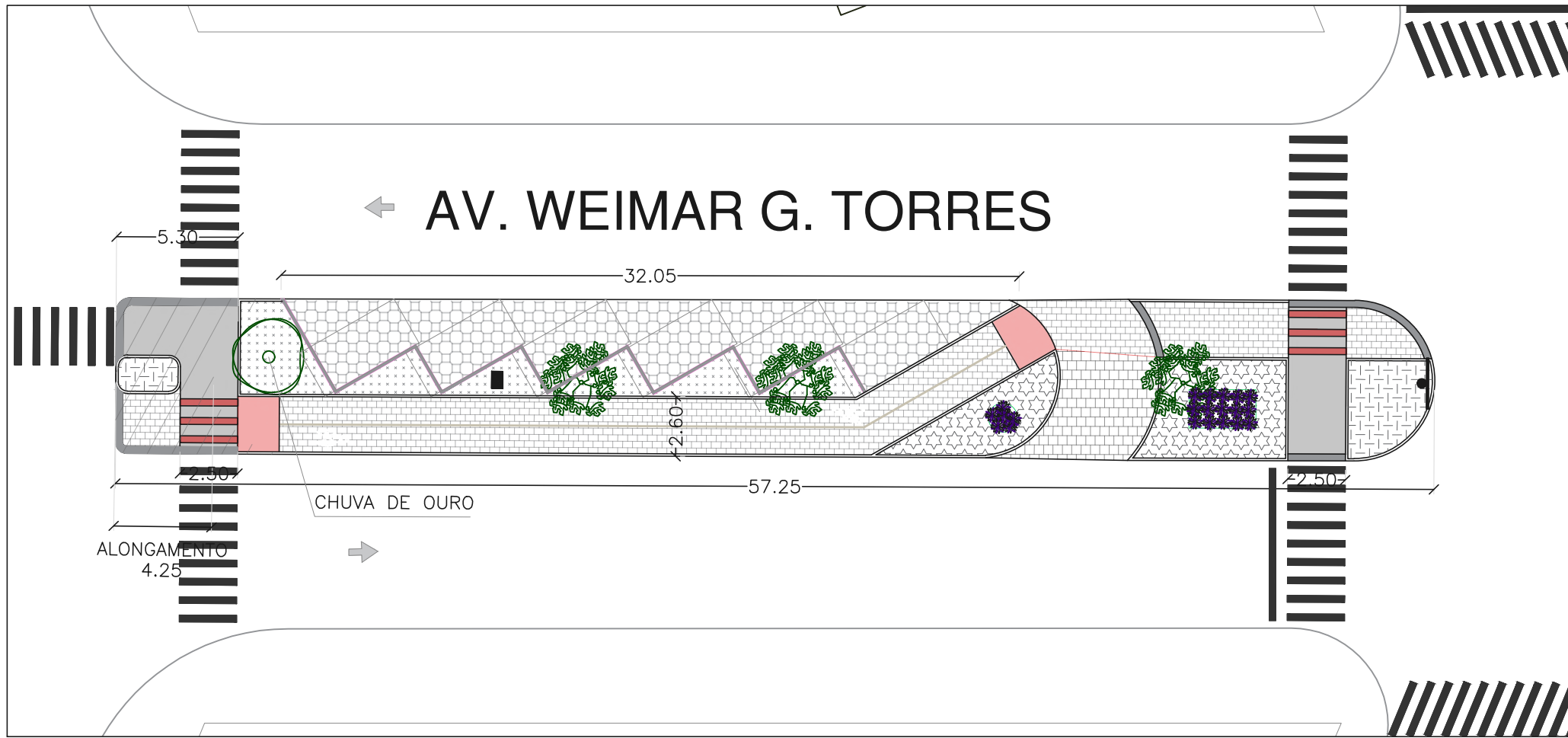
SITUAÇÃO EXISTENTE - PLANTA BAIXA TRECHO 1
esc 1:250



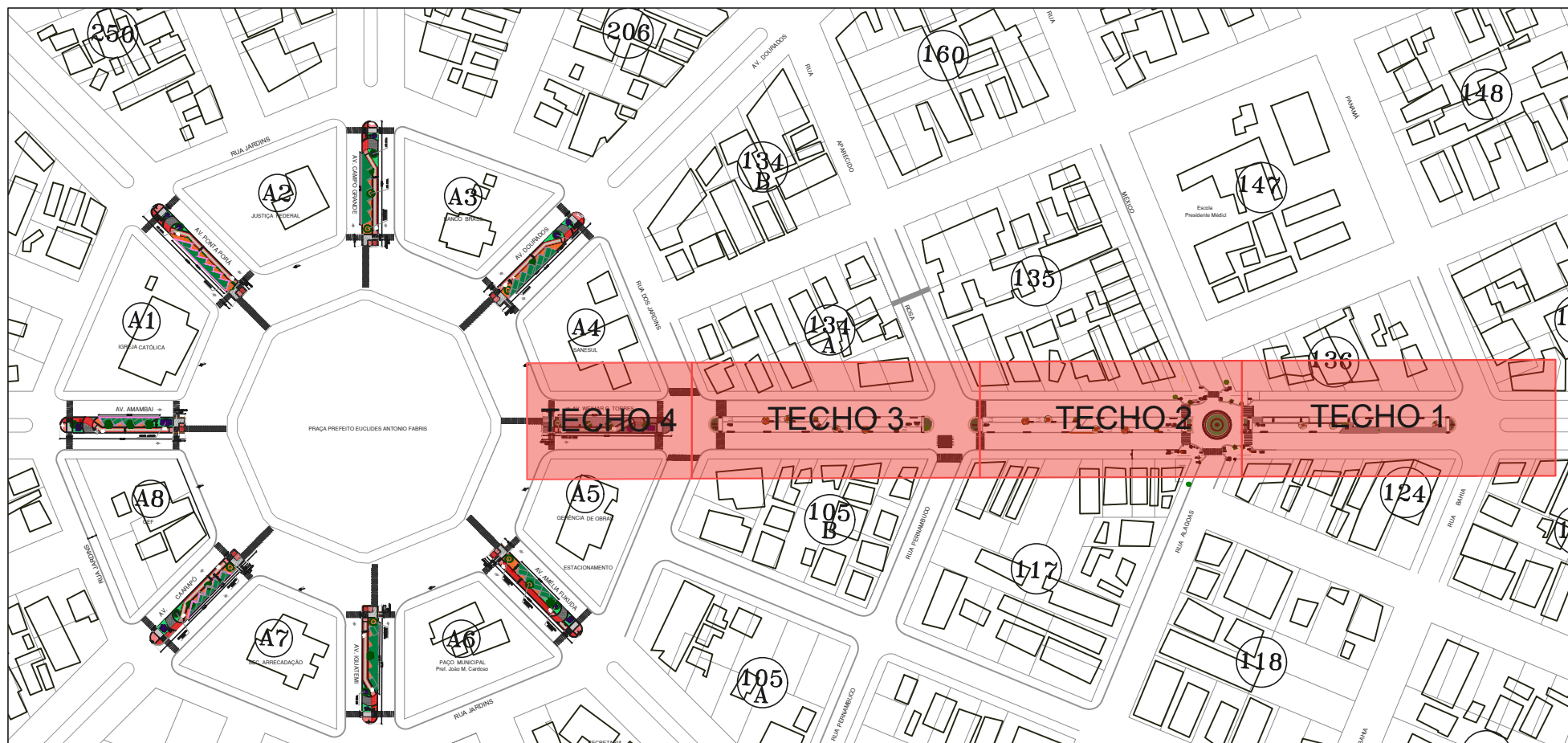
SITUAÇÃO EXISTENTE - PLANTA BAIXA TRECHO 2
esc 1:250



SITUAÇÃO EXISTENTE - PLANTA BAIXA TRECHO 3
esc 1:250



SITUAÇÃO EXISTENTE - PLANTA BAIXA TRECHO 4
esc 1:250

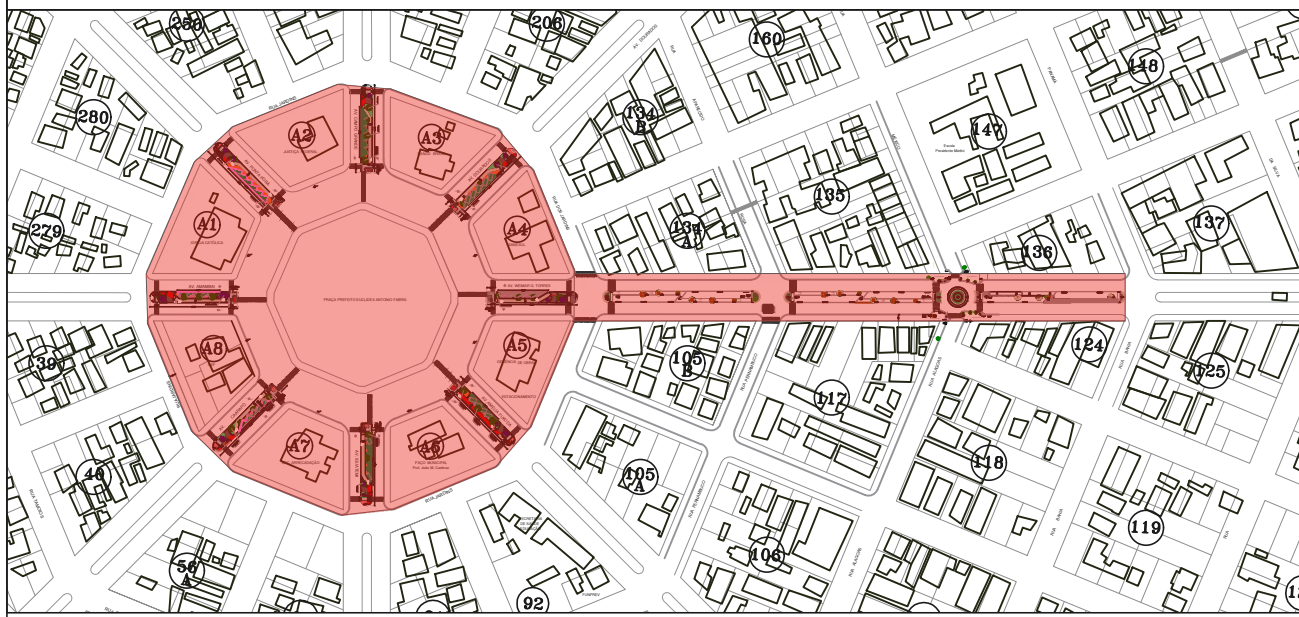


PLANTA TRECHOS EXISTENTES
S/esc

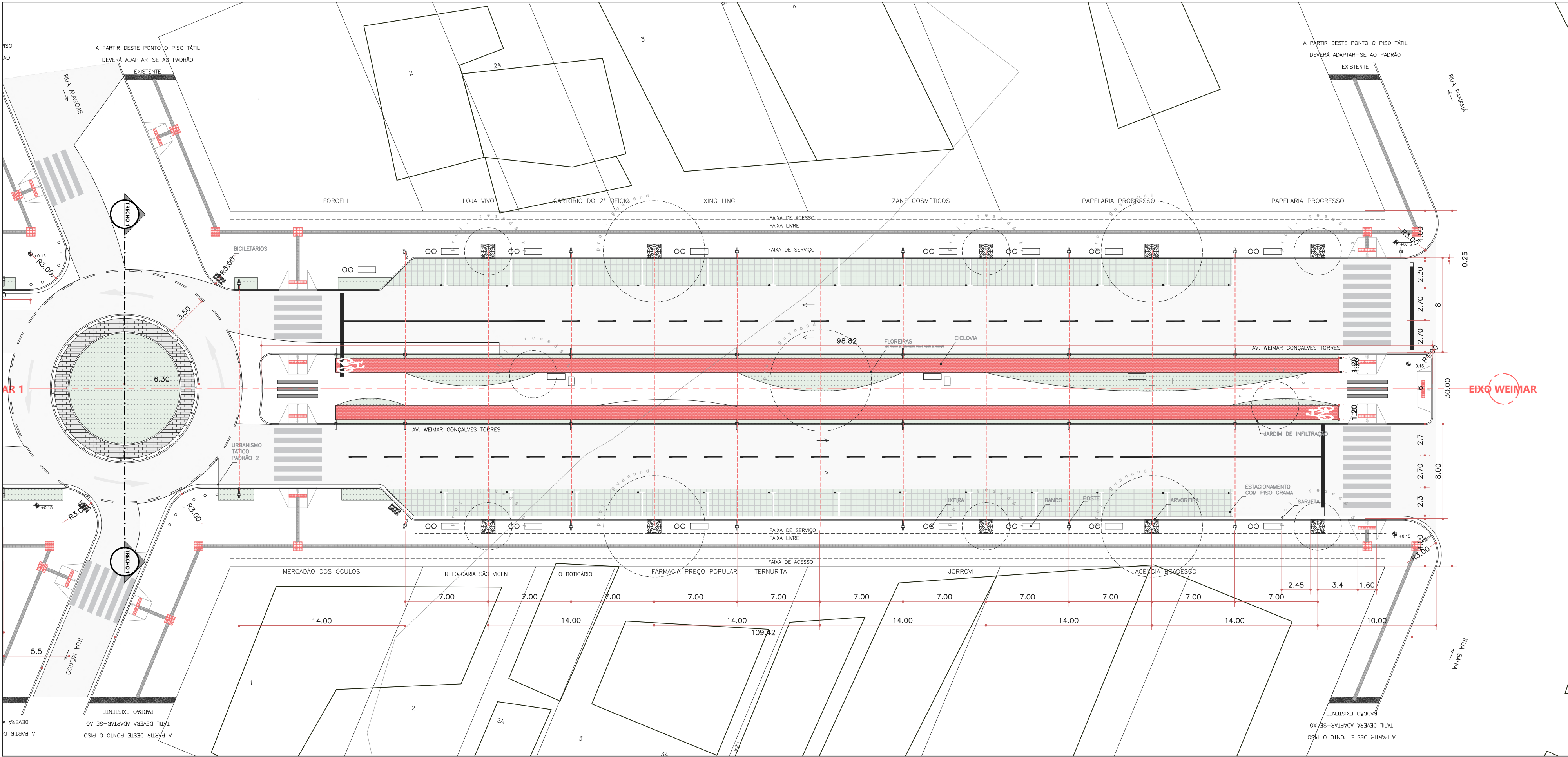
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

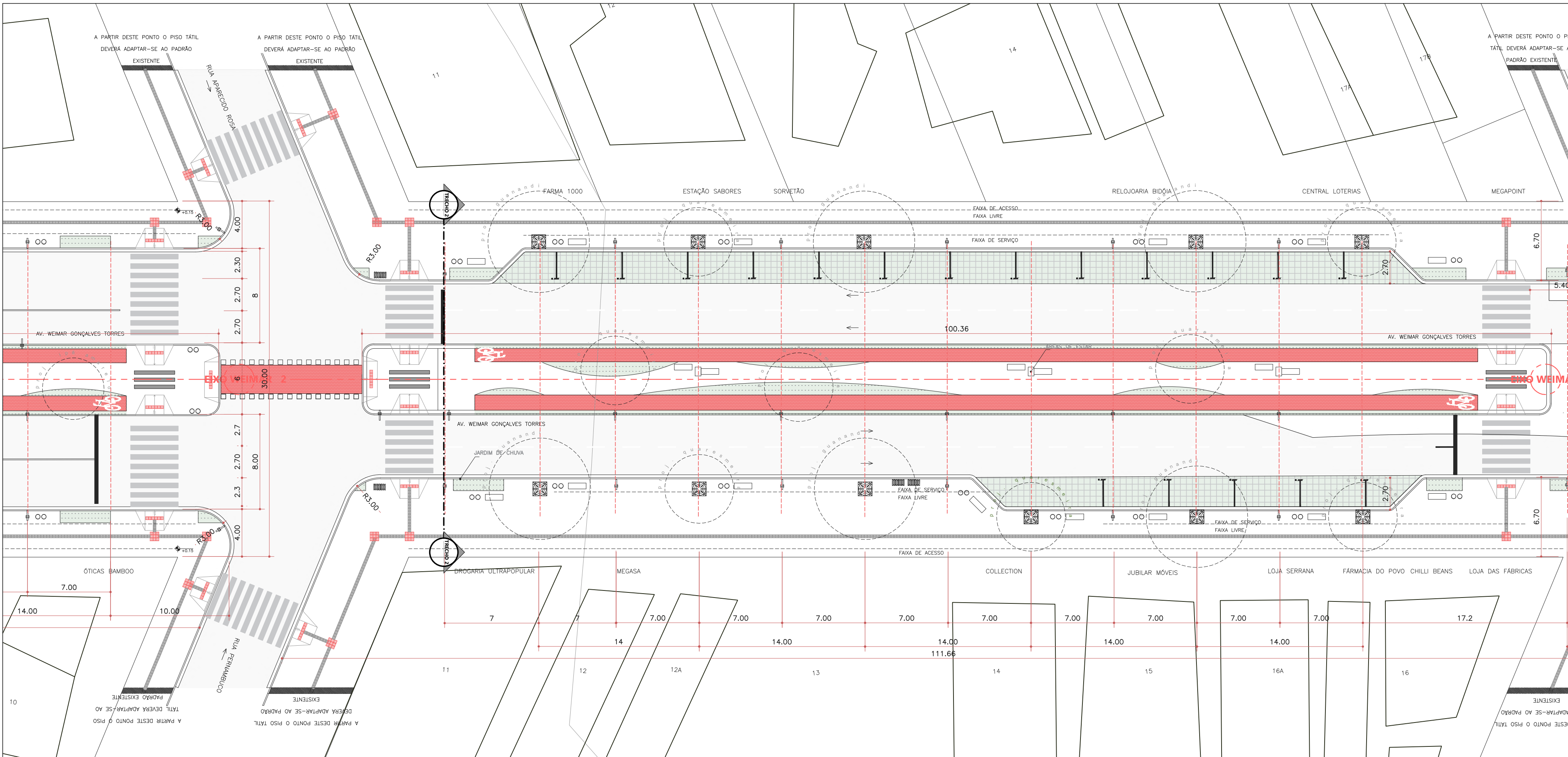
SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



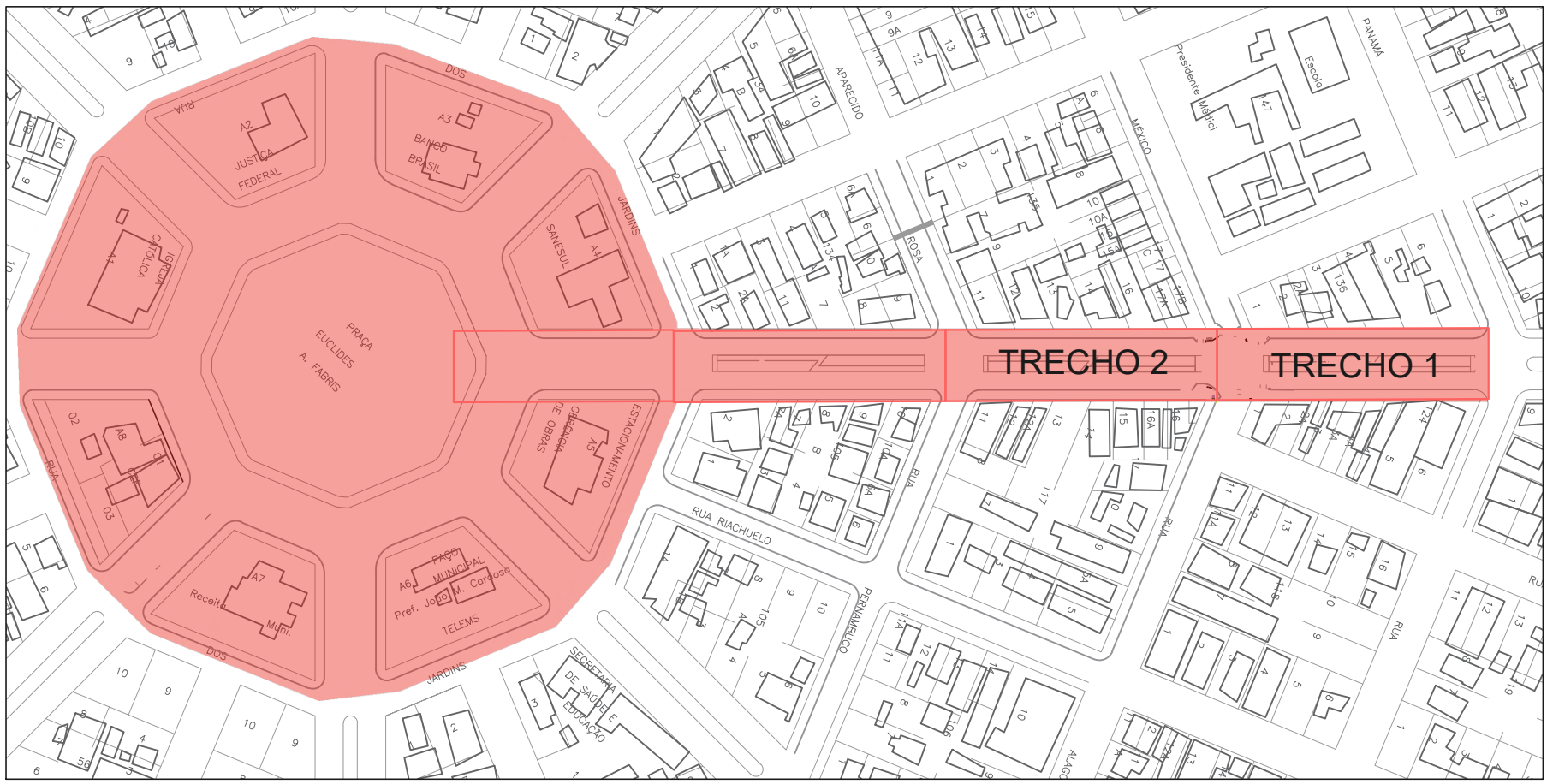
UNIVERSIDADE:		FOLHA:
UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS		1/6
DISCIPLINA:		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE:		
ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS		RGA: 2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR:		
PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL:		
NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO:		
AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO:		
SITUAÇÃO EXISTENTE TRECHOS 1, 2, 3 E 4		
CAMPUS:	ESCALA:	DATA:
CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	1:250	17/11/2025



PLANTA BAIXA TRECHO 1
esc 1:250



PLANTA BAIXA TRECHO 2
esc 1:250



PLANTA TRECHOS
S/esc

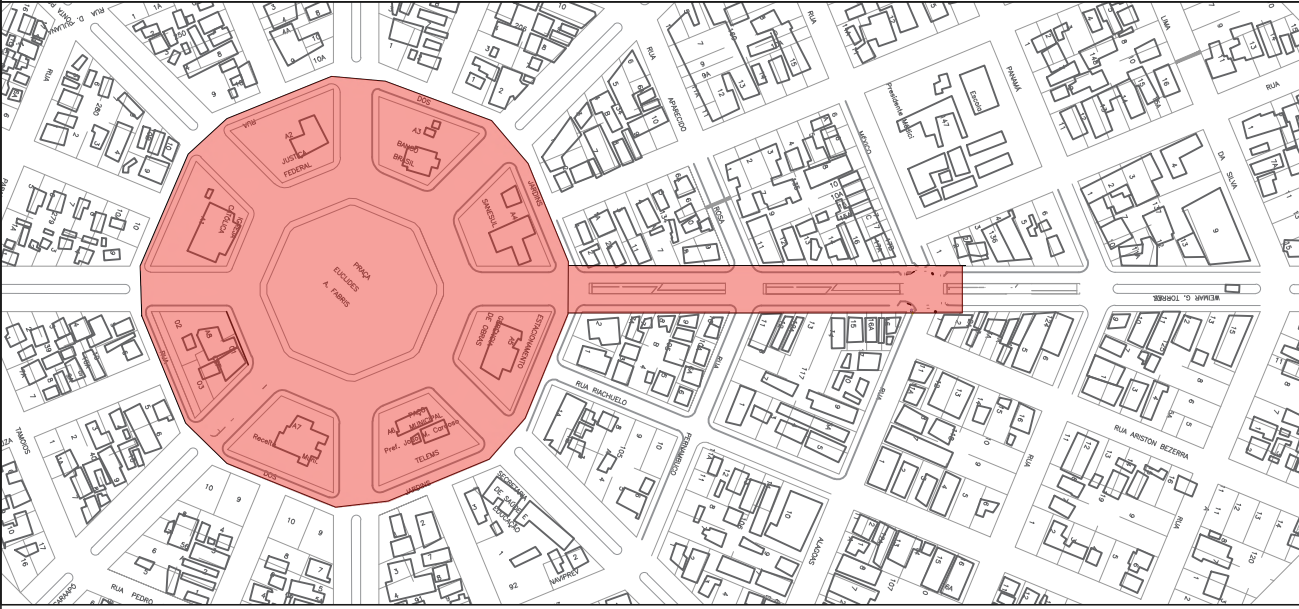
- ARVOREIRA
- LIXEIRAS DE LAZZARI
- BANCOS DE LAZZARI
- POSTE
- CONCREGRAMA
- JARDINS DE CHUVAS E FORRAÇÃO
- PISO TATIL ALERTA
- PISO TATIL DIRECIONAL
- BICICLETÁRIOS
- MARCAS DE CANALIZAÇÃO
- RAMPA CICLISTA
- RAMPA ACESSÍVEL

LEGENDA
esc 1:50

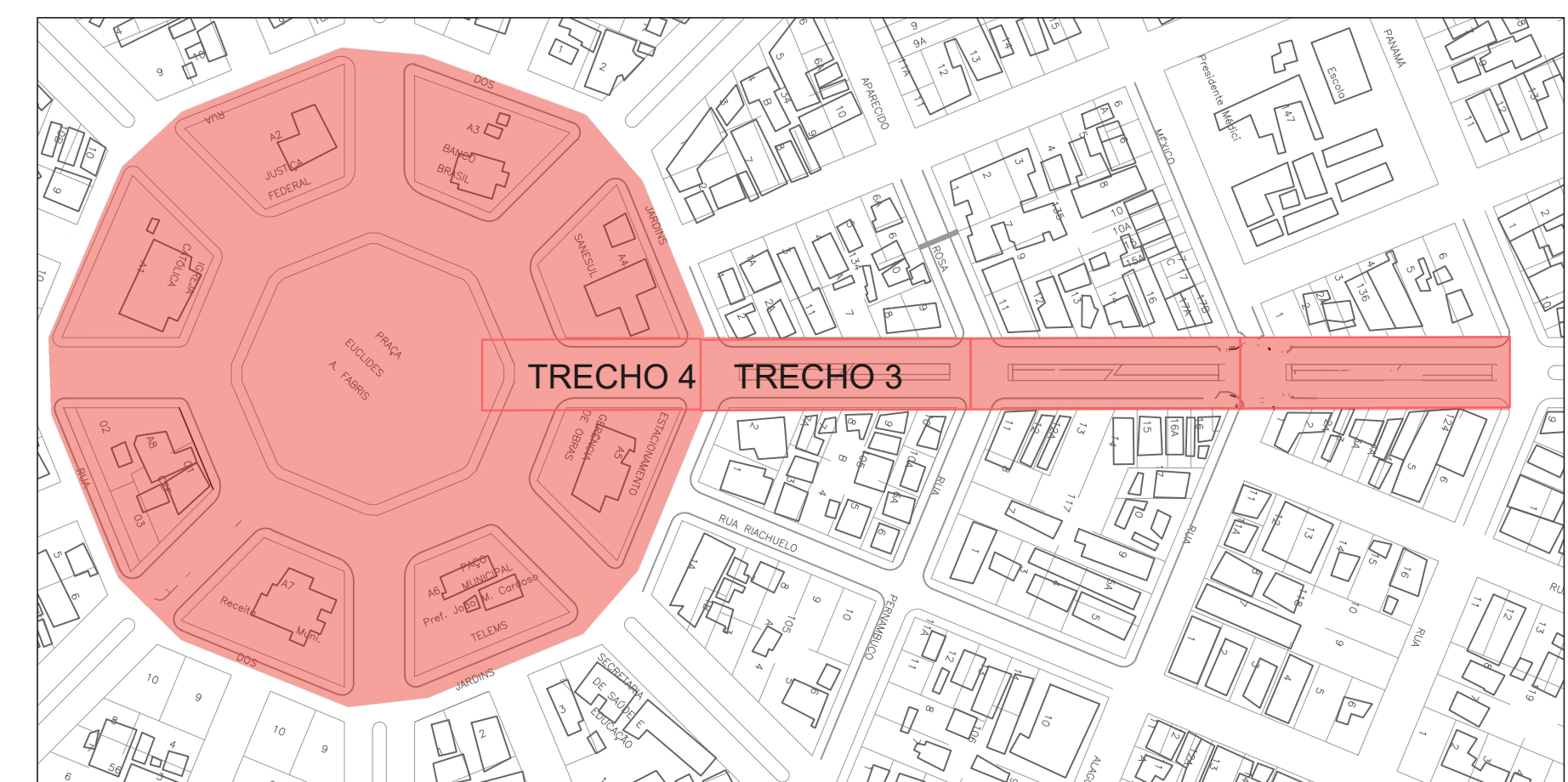
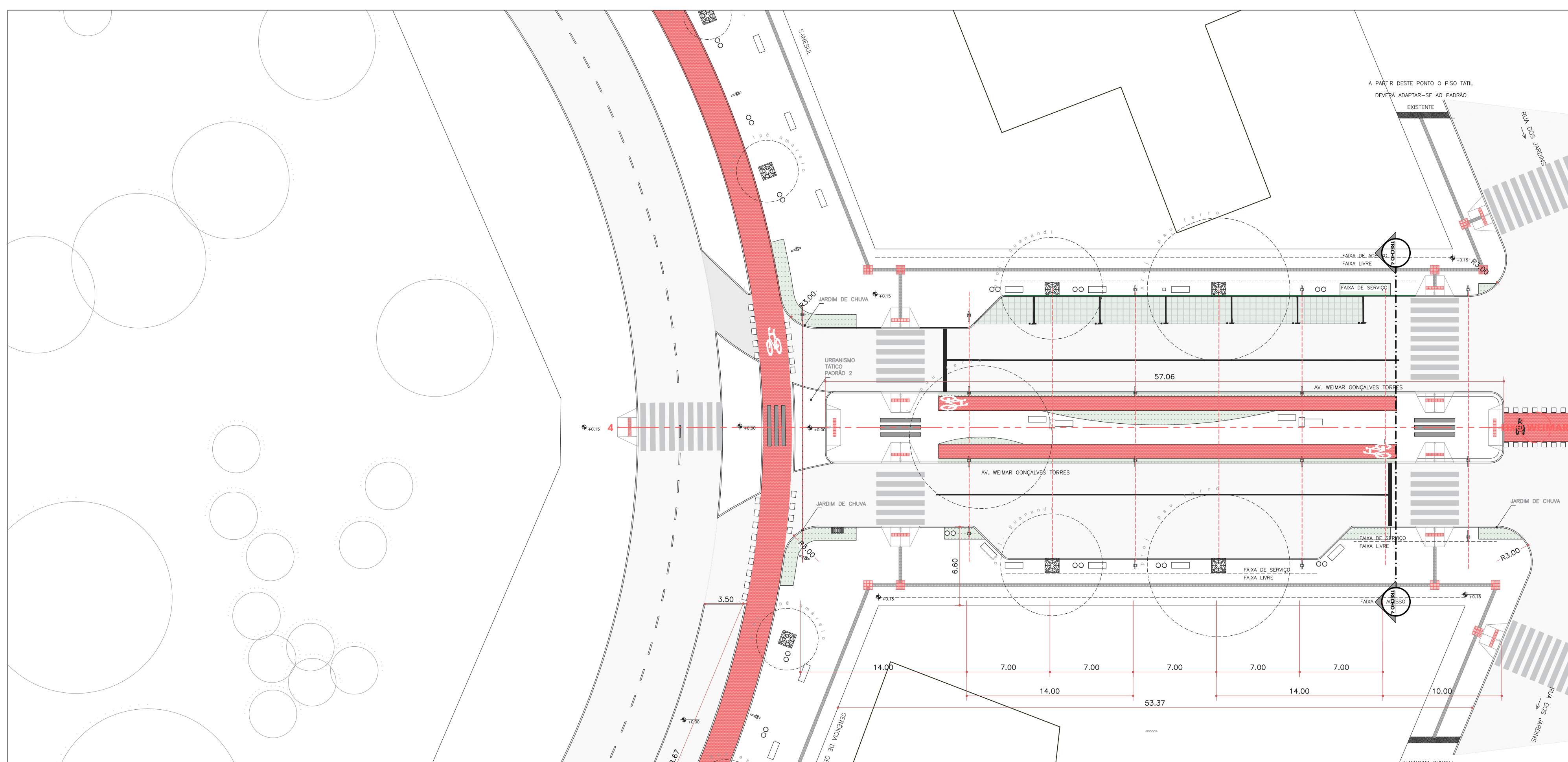
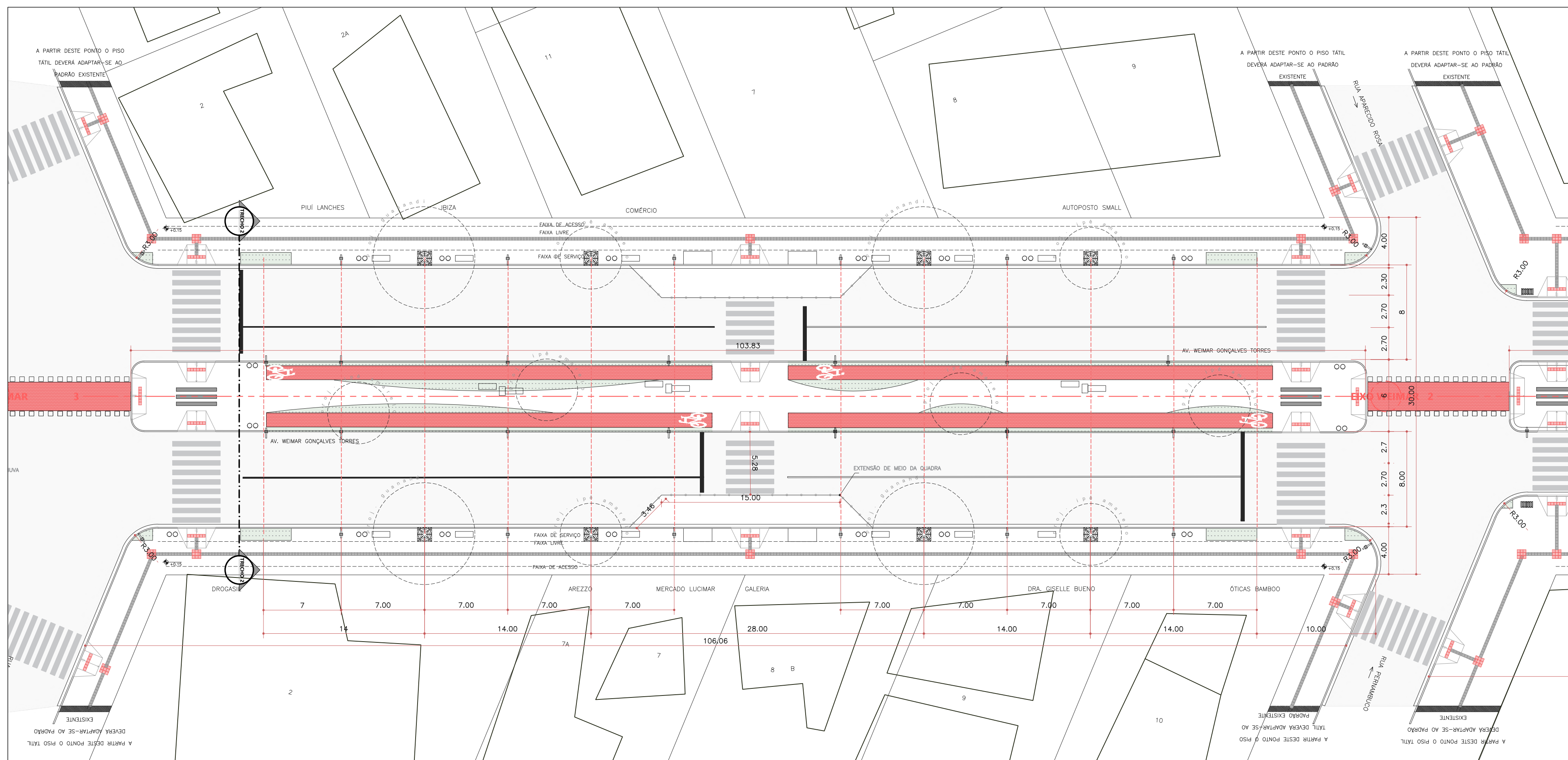
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



UNIVERSIDADE:		UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS		FOLHA:	2/7
DICIPLINA:					
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL					
DISCENTE:					
ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS				RGA: 2021.1704.045–1	
DOCENTE ORIENTADOR:					
PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES					
LOCAL:					
NAVIRAÍ – MS					
ENDEREÇO:					
AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS					
CONTEÚDO:					
PLANTAS BAIXAS TRECHOS 1 E 2					
CAMPUS:		ESCALA:		DATA:	
CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV		INDICADA EM LEGENDA		17/11/2025	



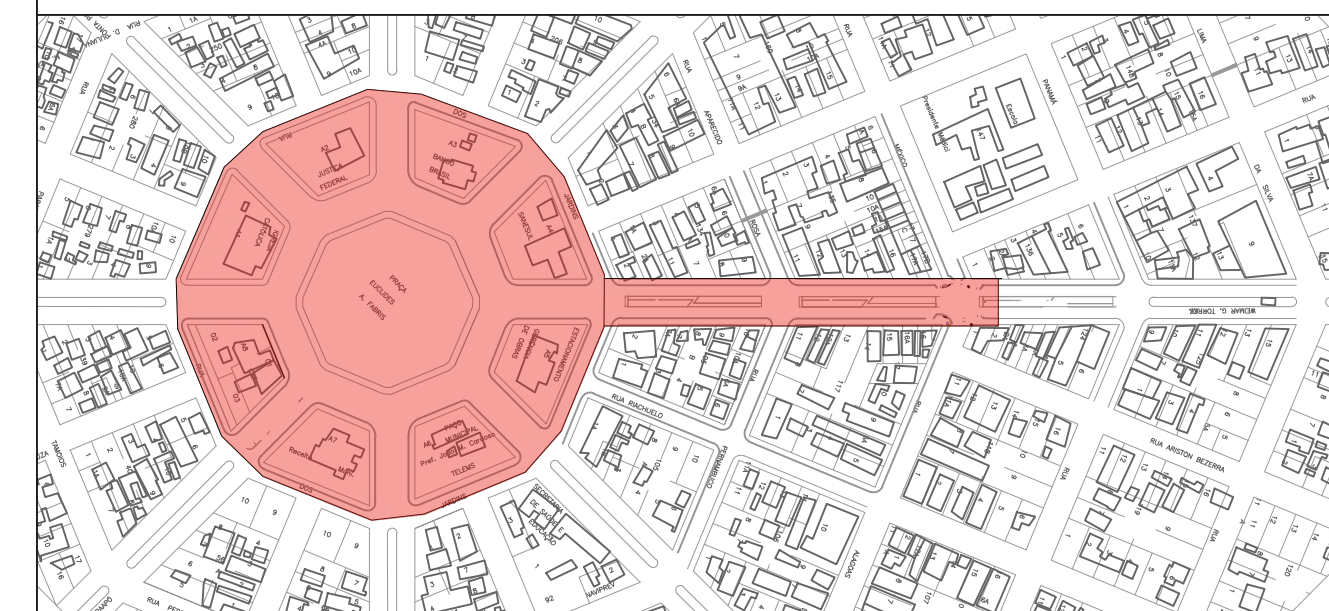
- | | |
|---|------------------------------|
|  | ARVOREIRA |
|  | LIXEIRAS DE LAZZARI |
|  | BANCOS DE LAZZARI |
|  | POSTE |
|  | CONCREGRAMA |
|  | JARDINS DE CHUVAS E FORRAÇÃO |
|  | PISO TÁTIL ALERTA |
|  | PISO TÁTIL DIRECIONAL |
|  | BICICLETÁRIOS |
|  | MARCAS DE CANALIZAÇÃO |
|  | RAMPA CICLISTA |
|  | RAMPA ACESSÍVEL |

LEGENDA
esc 1:50

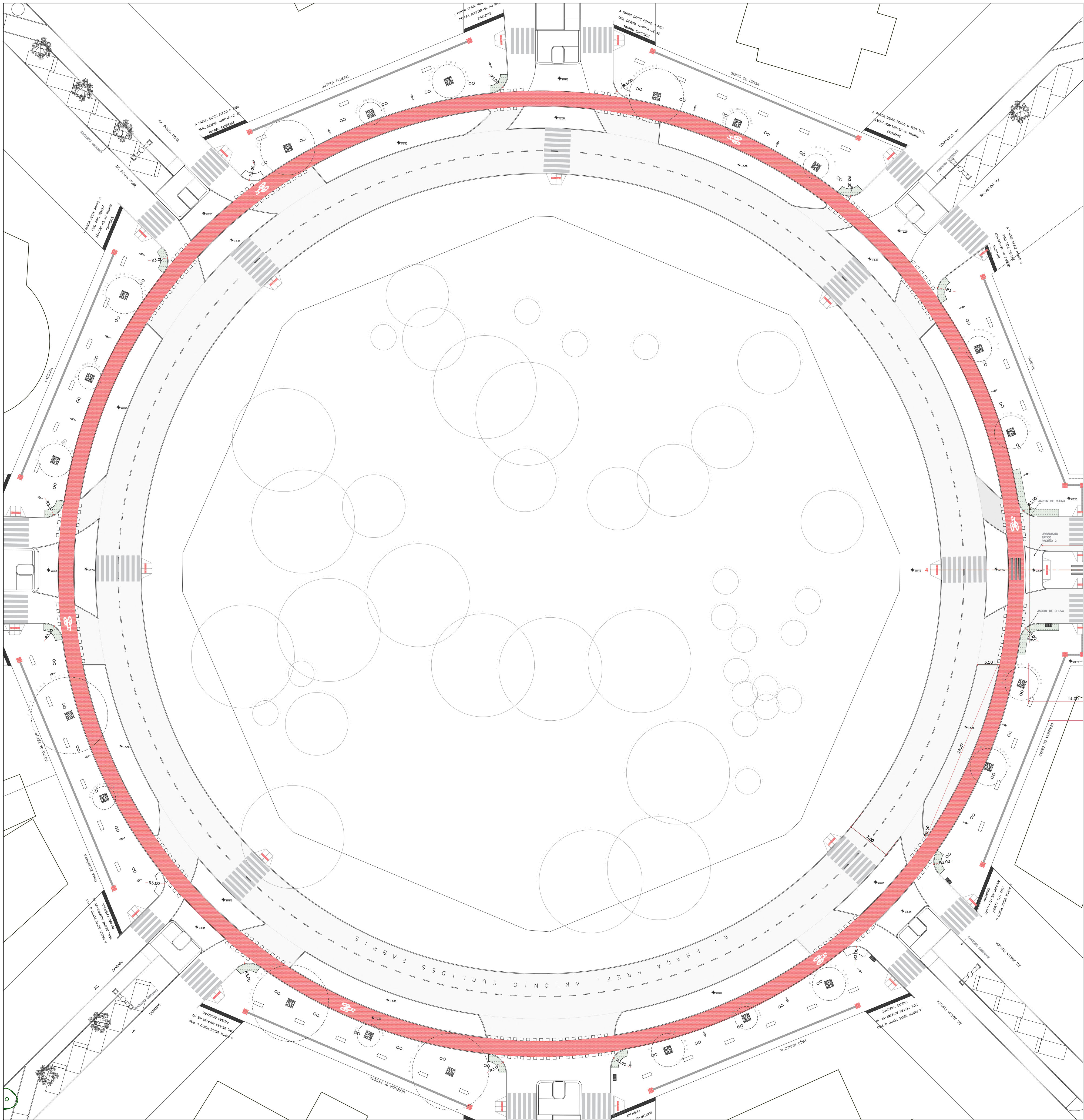
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

**(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS**

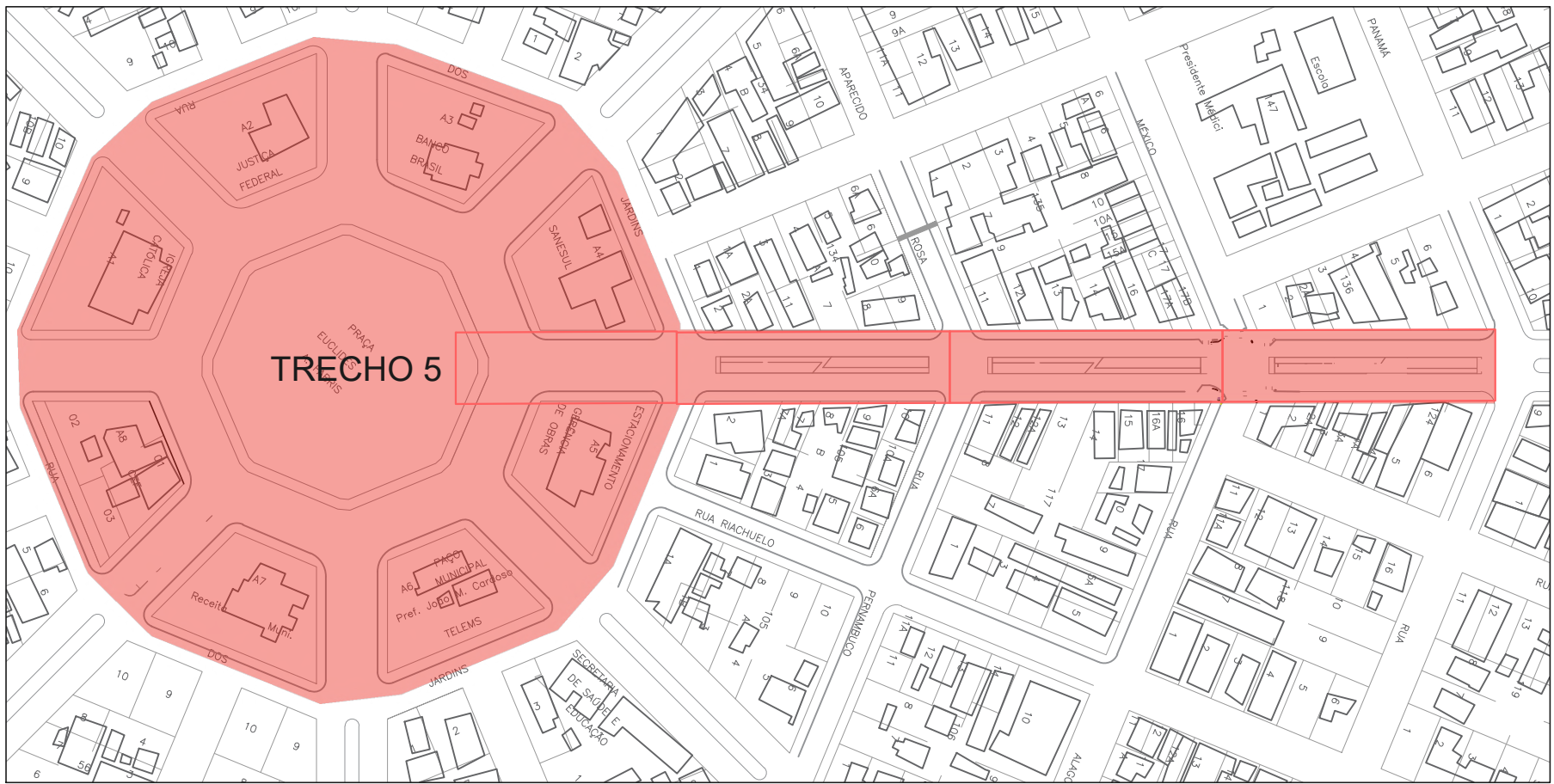
SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



UNIVERSIDADE:		FOLHA:
UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS		3/7
DISCIPLINA:		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE:		
ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS		RGA: 2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR:		
PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL:		
NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO:		
AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO:		
PLANTAS BAIXAS TRECHOS 3 E 4		
CAMPUS:	ESCALA:	DATA:
CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	INDICADA EM LEGENDA	17/11/2025



PLANTA BAIXA TRECHO 5
esc 1:250



PLANTA TRECHOS
S/esc

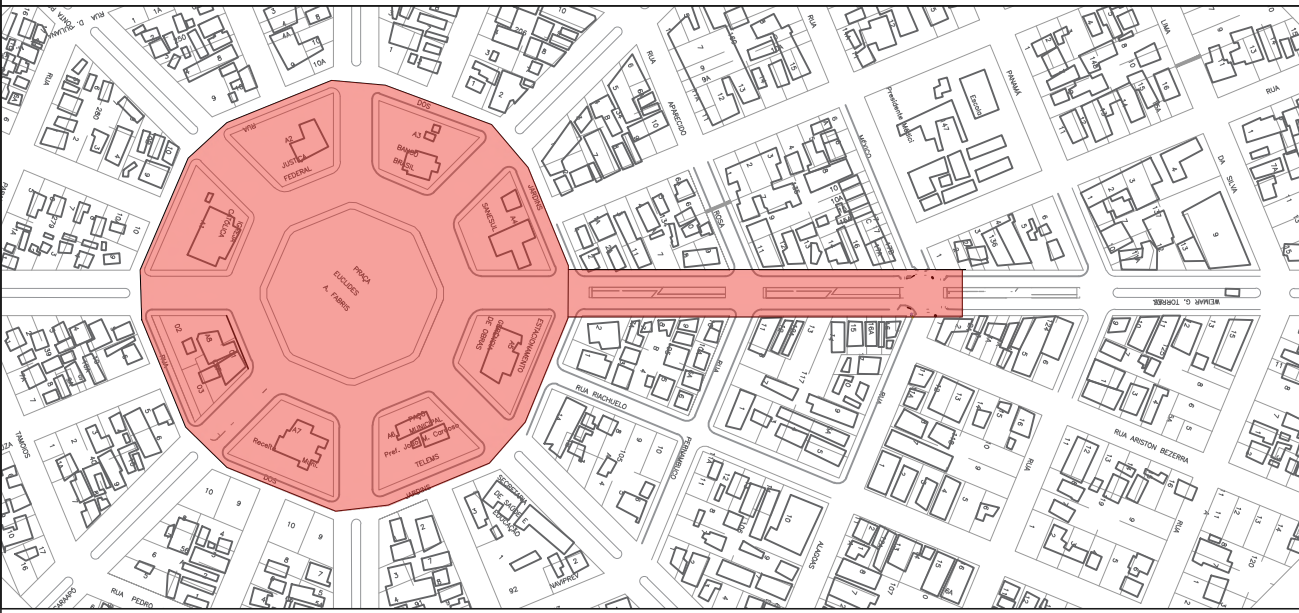
- ARVOREIRA
- LIXEIRAS DE LAZZARI
- BANCOS DE LAZZARI
- POSTE
- CONCREGRAMA
- JARDINS DE CHUVAS E FORRAÇÃO
- PISO TATIL ALERTA
- PISO TATIL DIRECIONAL
- BICICLETÁRIOS
- MARCAS DE CANALIZAÇÃO
- RAMPA CICLISTA
- RAMPA ACESSÍVEL

LEGENDA
esc 1:50

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



UNIVERSIDADE: UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS		FOLHA: 4/7
DICIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE: ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS		RGA: 2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR: PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL: NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO: AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO: PLANTA BAIXA TRECHO 5		
CAMPUS: CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	ESCALA: INDICADA EM LEGENDA	DATA: 17/11/2025



SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 1
esc 1:200



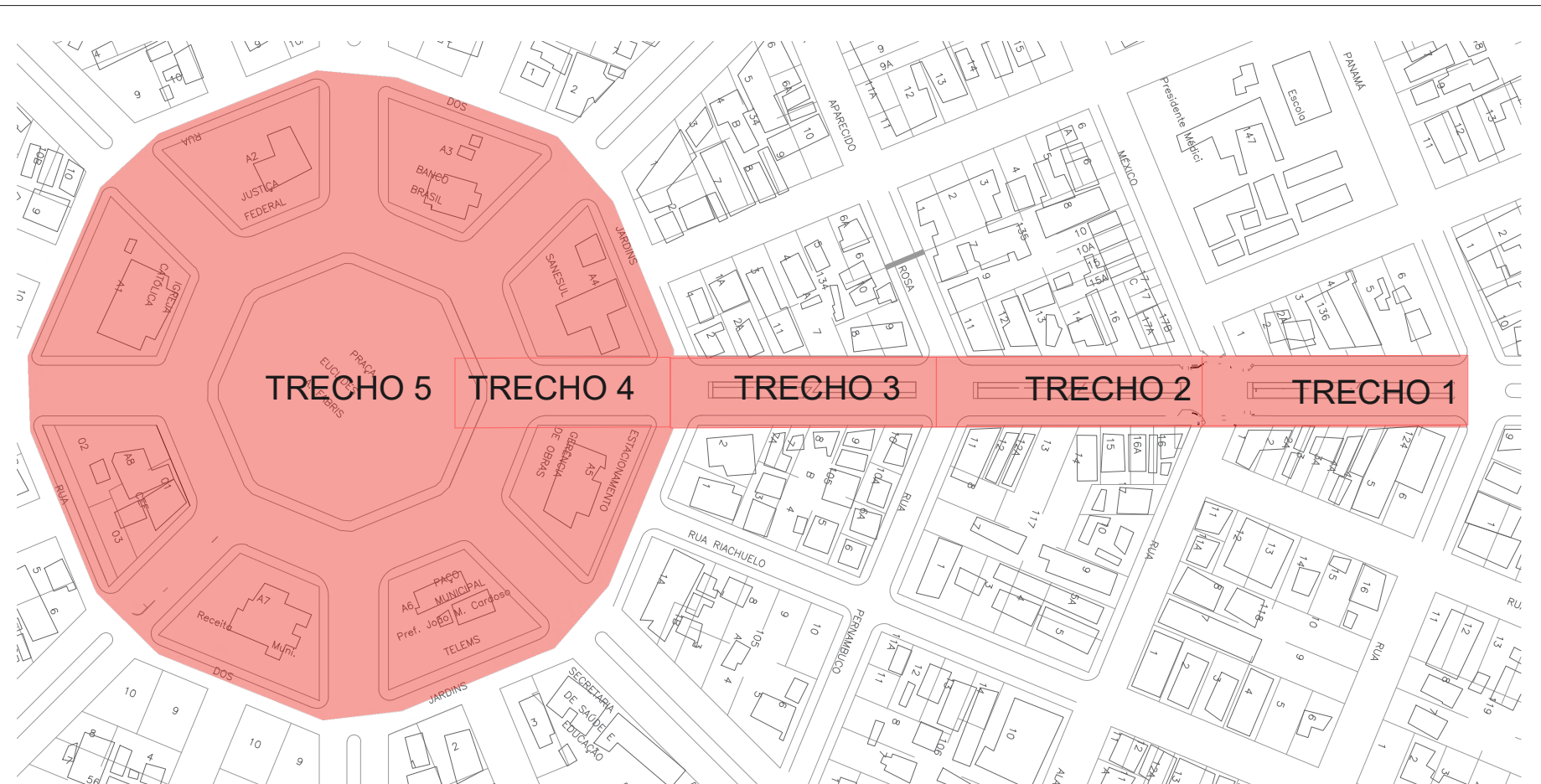
SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 2
esc 1:200



SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 3
esc 1:200



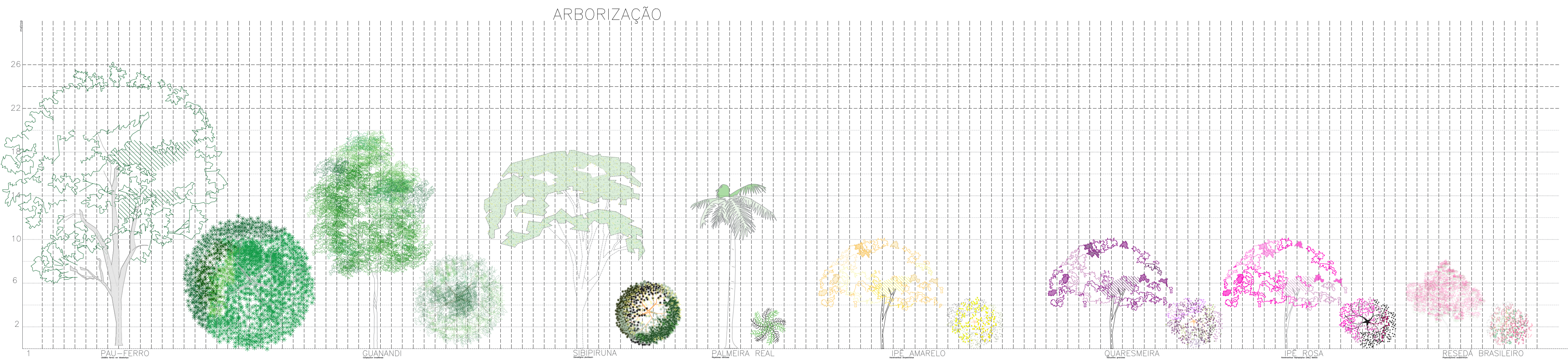
SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHO 4
esc 1:200



PLANTA TRECHOS
S/esc

- LEGENDA
- ARVOREIRA
 - LIXEIRAS DE LAZZARI
 - BANCOS DE LAZZARI
 - POSTE
 - CONCREGRAMA
 - JARDINS DE CHUVAS E FORRAÇÃO
 - PISO TATIL ALERTA
 - PISO TATIL DIRECIONAL
 - BICICLETÁRIOS
 - MARCAS DE CANALIZAÇÃO
 - RAMPA CICLISTA
 - RAMPA ACESSÍVEL

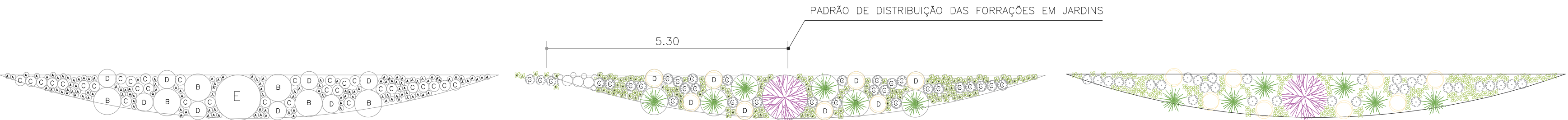
LEGENDA
esc 1:50



ALTURA DA VEGETAÇÃO
esc 1:200

VEGETAÇÃO			
NOME	NOME CIENTÍFICO	PORTE	ÍCONES
GUANANDI	Calophyllum brasiliense	5–20m	
IPÊ AMARELO	Handroanthus chrysotrichus	6–10m	
QUARESMEIRA	Tibouchina granulosa	8–10m	
RESEDÁ BRASILEIRO	Physocalymma scaberrimum	5–8m	
BOLDO DA TERRA	Plectranthus tortuosus	2m	
CAPIM FLECHINA	Trachypogon spicatus	50–60cm	
TURNERA BRANCA	Turnera subulata	40 cm	
GRAMA AMENDIÃO	Physocalymma scaberrimum	5–8m	
CAPIM RABO DE GATO	Setaria pœiretana	30–40cm	

TABELA PAISAGISMO
esc 1:100

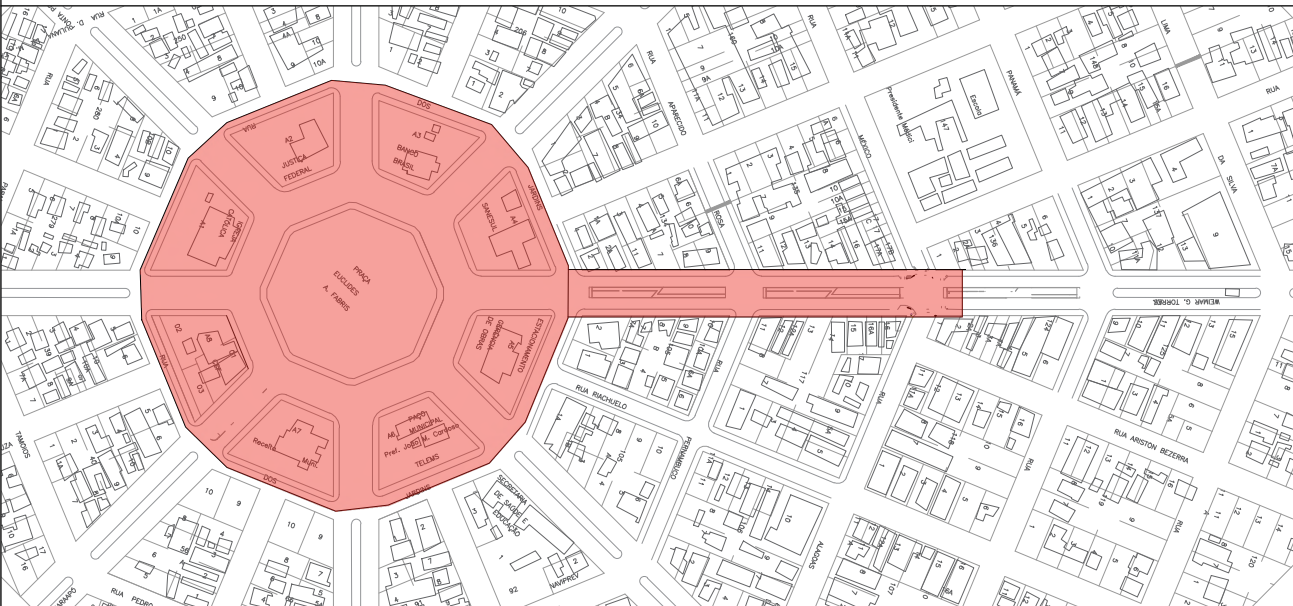


PADRÃO PAISAGISMO DE FORRAÇÃO
esc 1:75

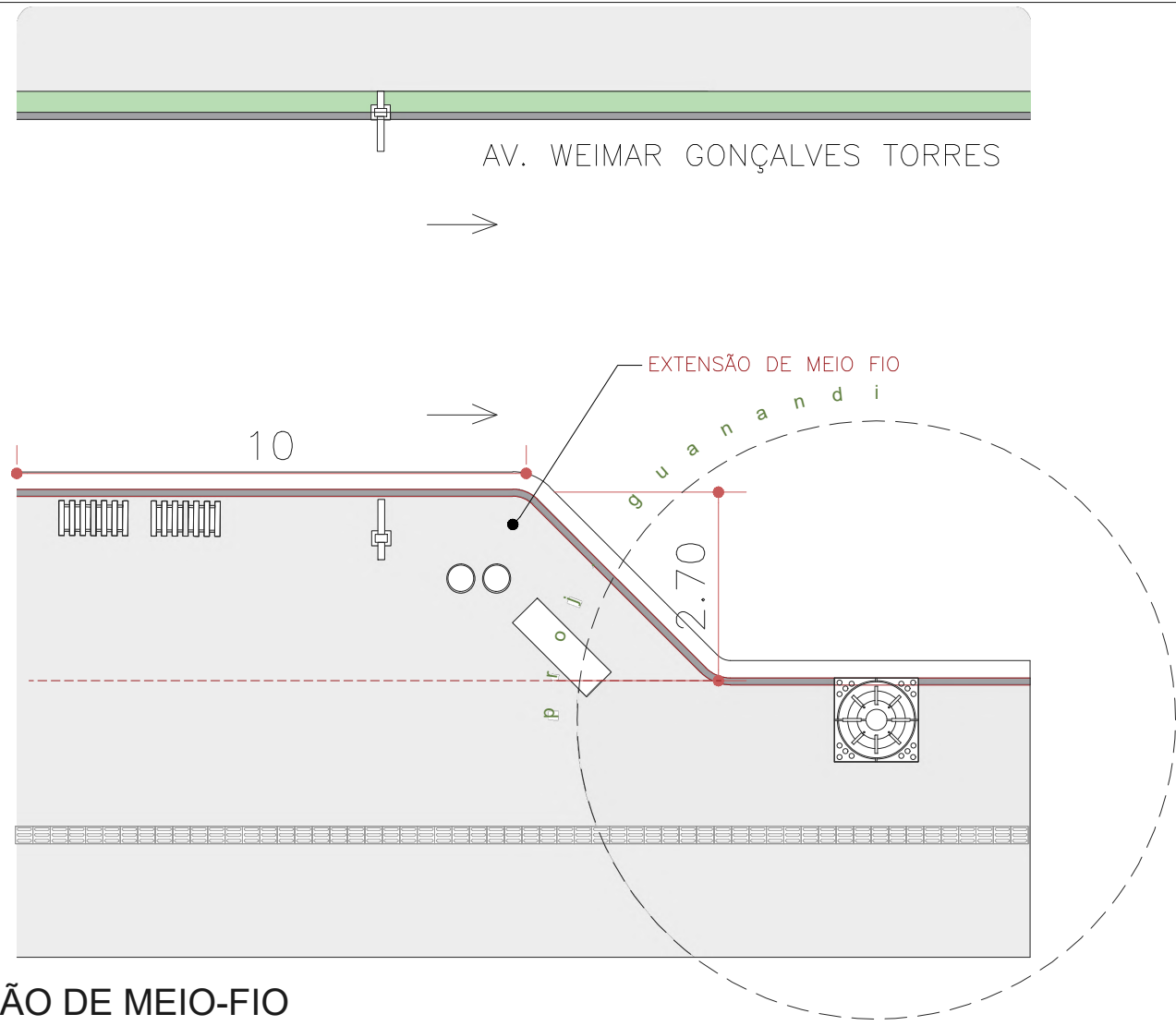
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

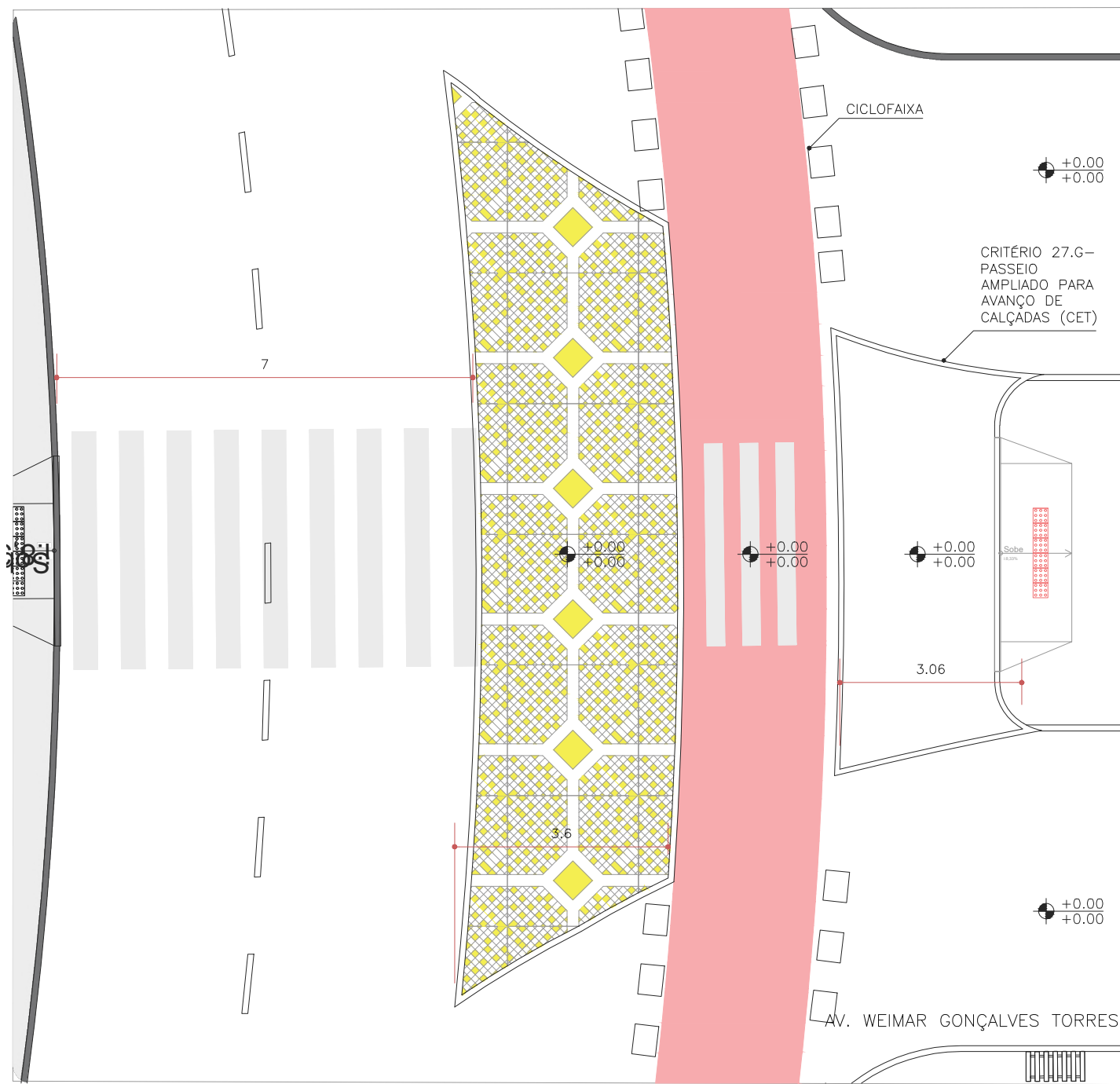
SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



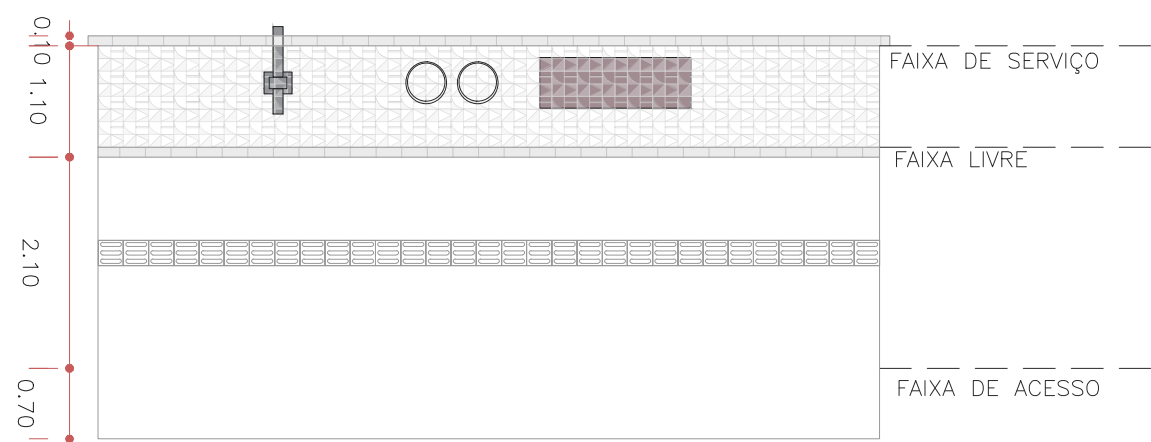
UNIVERSIDADE:	UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS	FOLHA:	5/7
DICIPLINA:	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE:	ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS	RGA:	2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR:	PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL:	NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO:	AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO:	SEÇÃO TRANSVERSAL TRECHOS 1–4; ARBORIZAÇÃO E DISPOSIÇÃO DO PAISAGISMO		
CAMPUS:	CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	ESCALA:	INDICADA EM LEGENDA
DATA:	17/11/2025		



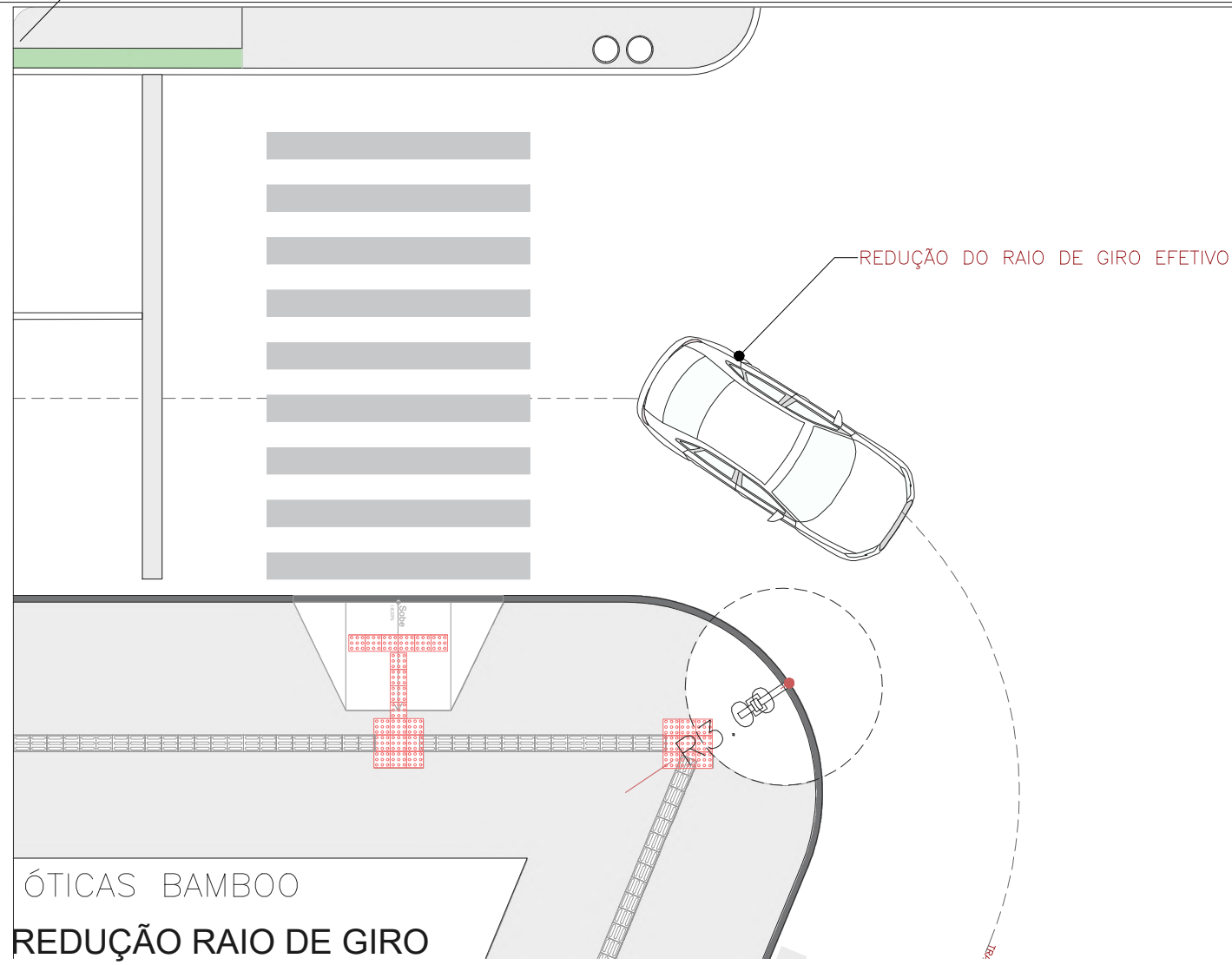
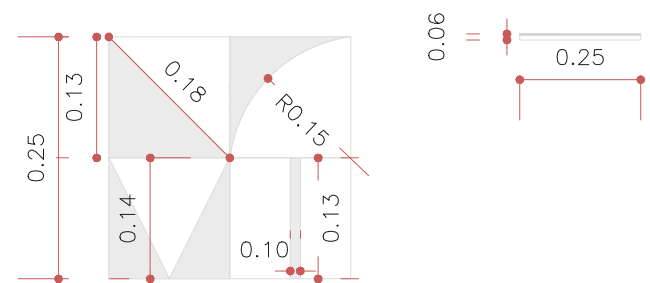
EXTENSÃO DE MEIO-FIO
esc 1:100



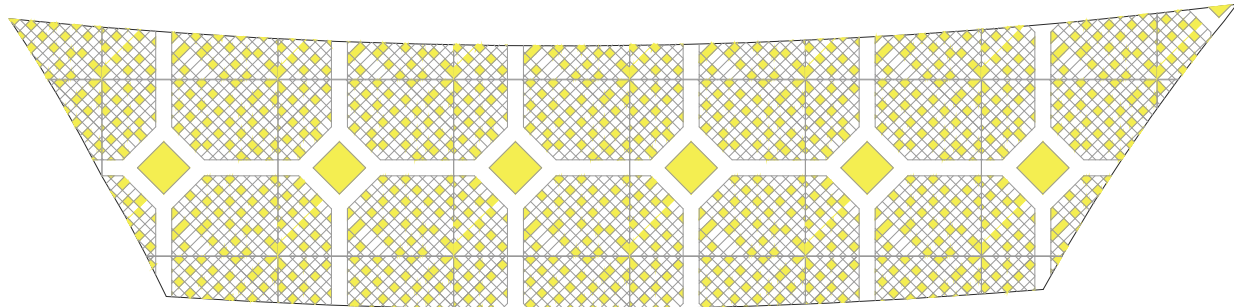
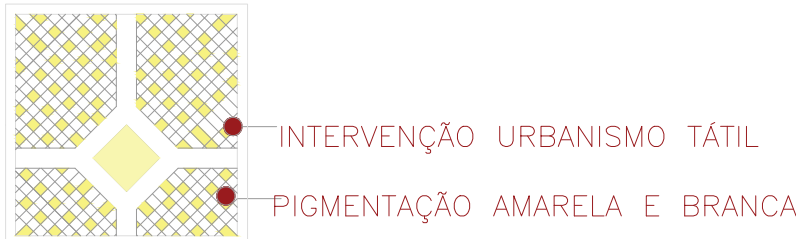
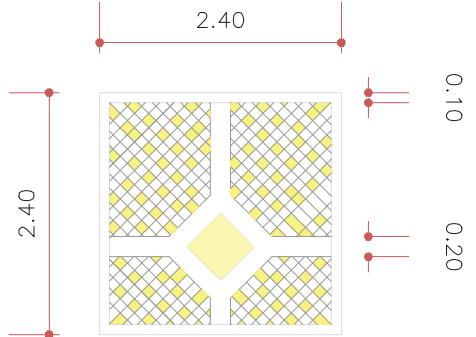
CANALIZAÇÃO PARA TRAVESSIA SEGURA
esc 1:100



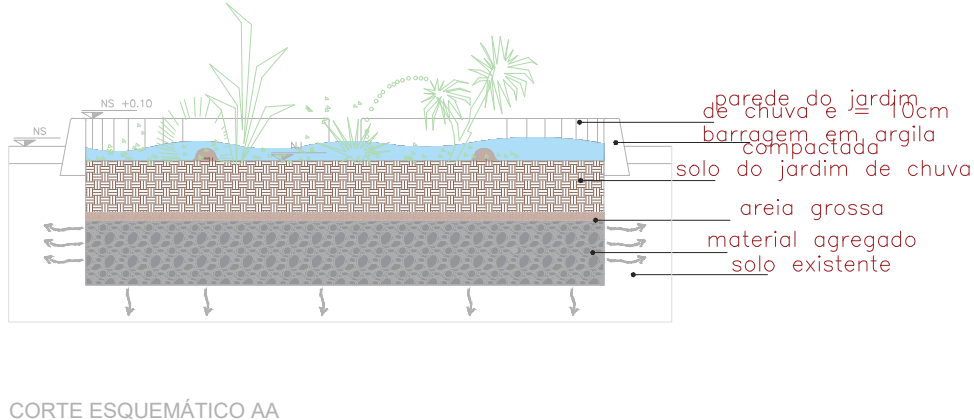
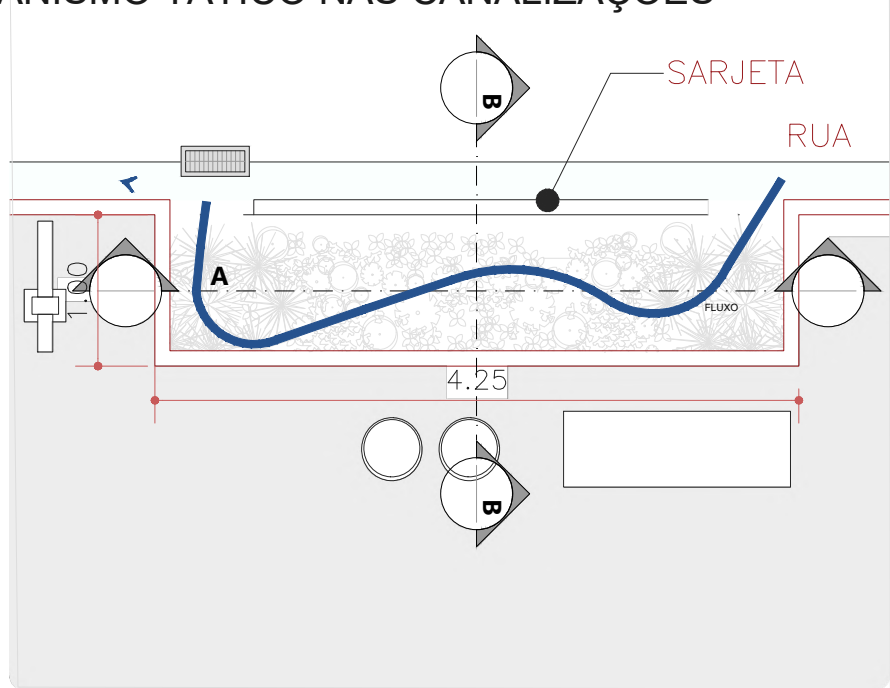
PAGINAÇÃO DE PISO PASSEIOS
esc 1:75



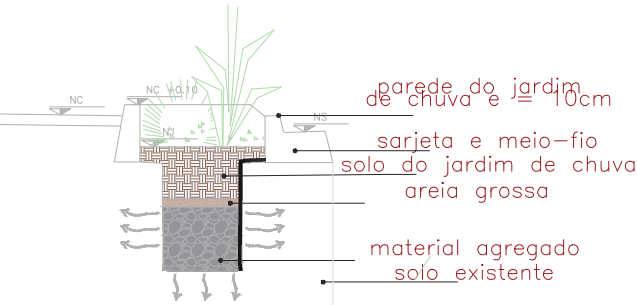
REDUÇÃO RAIOS DE GIRO
esc 1:100



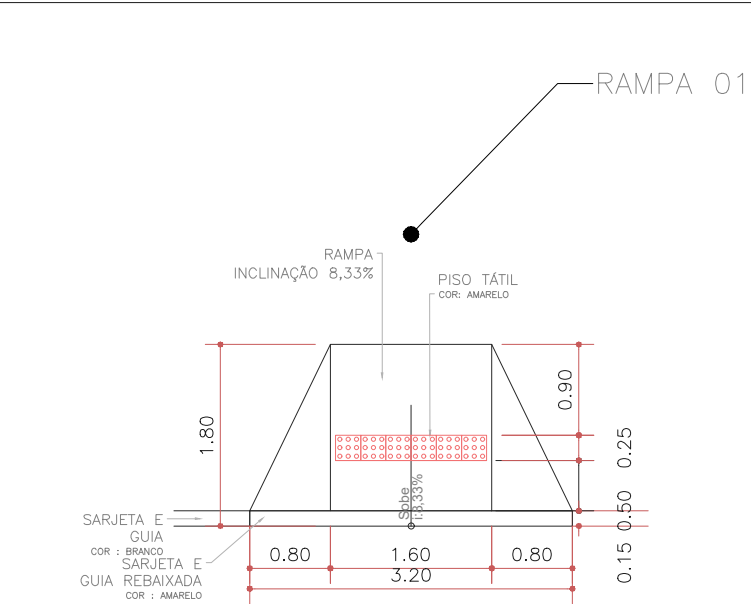
PADRÃO URBANISMO TÁTICO NAS CANALIZAÇÕES
esc 1:100



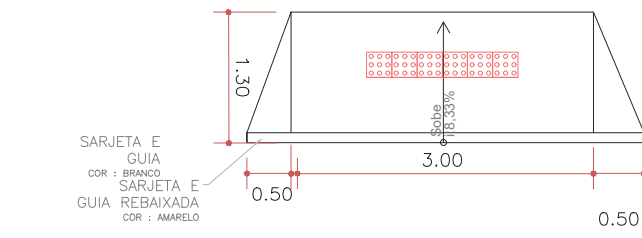
CORTE ESQUEMÁTICO AA



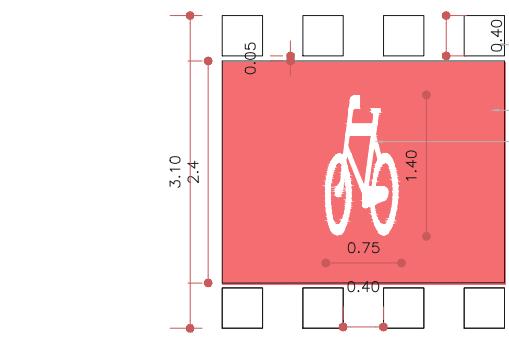
JARDINS DE CHUVA
esc 1:50



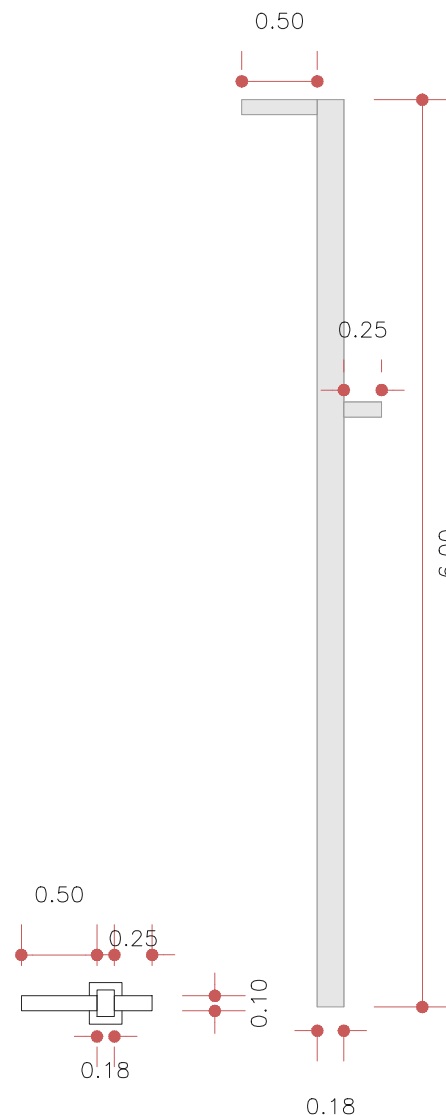
RAMPA 01
esc 1:75



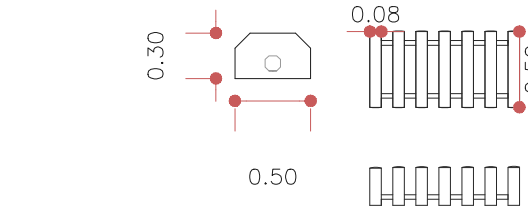
RAMPA 02 CICLISTAS
esc 1:75



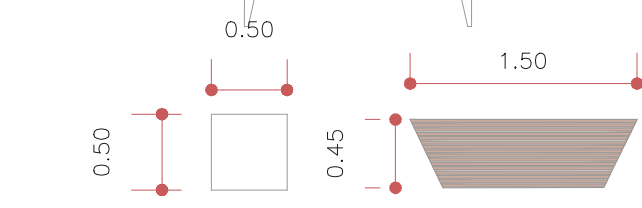
MARCAÇÃO CICLOFAIXA
esc 1:75



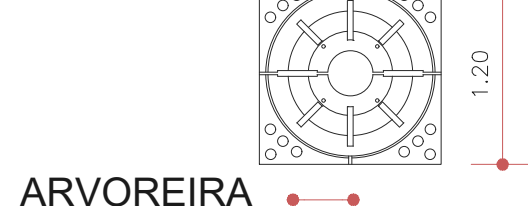
POSTE 2 FOLHAS
esc 1:50



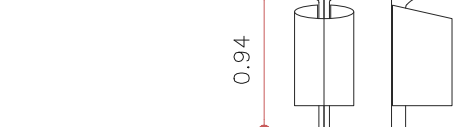
BICICLETÁRIO
esc 1:50



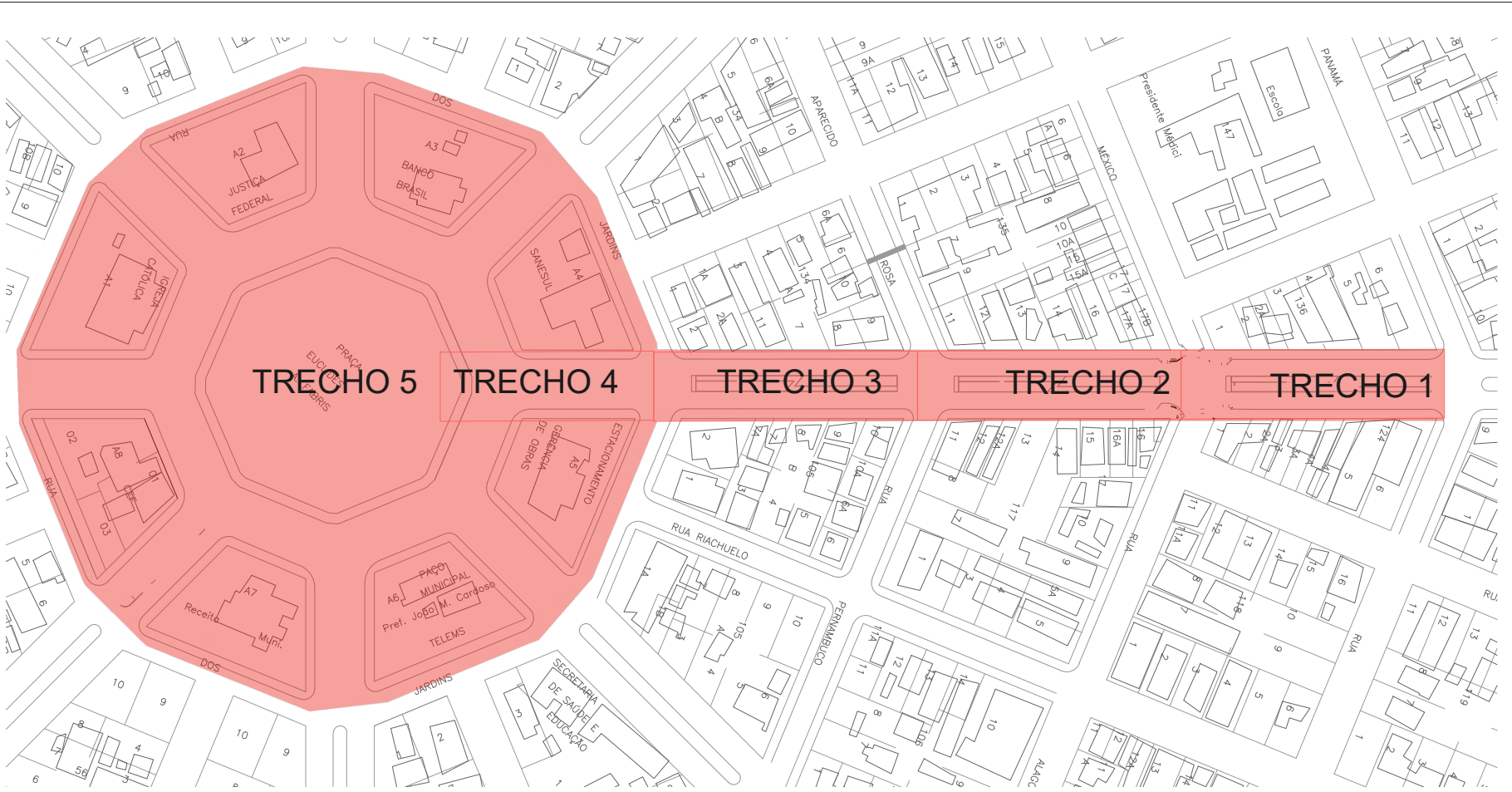
BANCO DE LAZZARI
esc 1:50



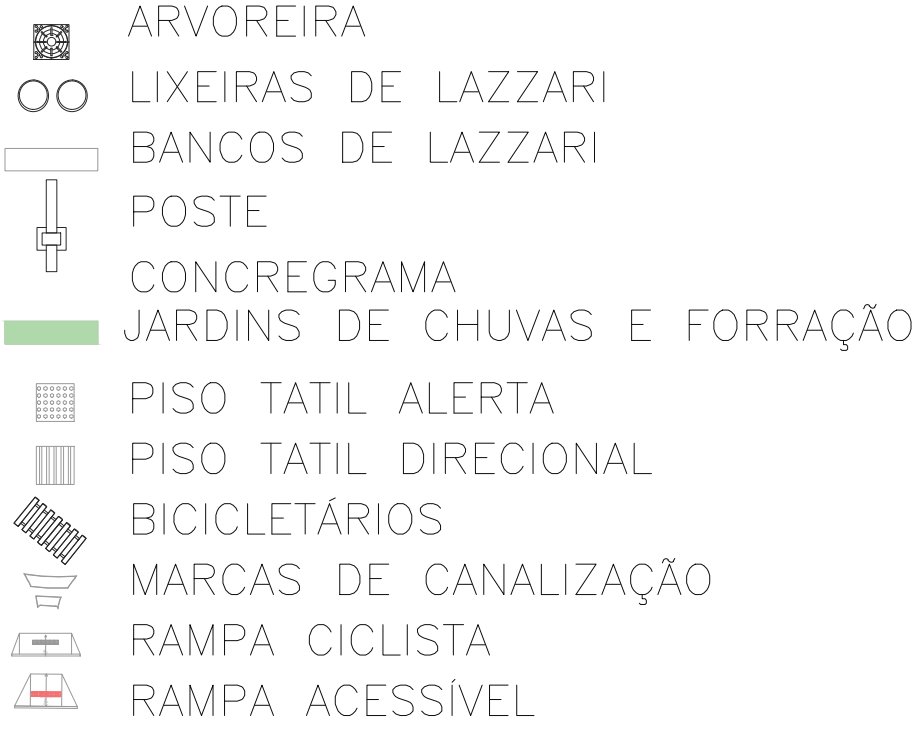
ARVOREIRA
esc 1:50



LIXEIRA DE LAZZARI
esc 1:50



PLANTA TRECHOS
S/esc

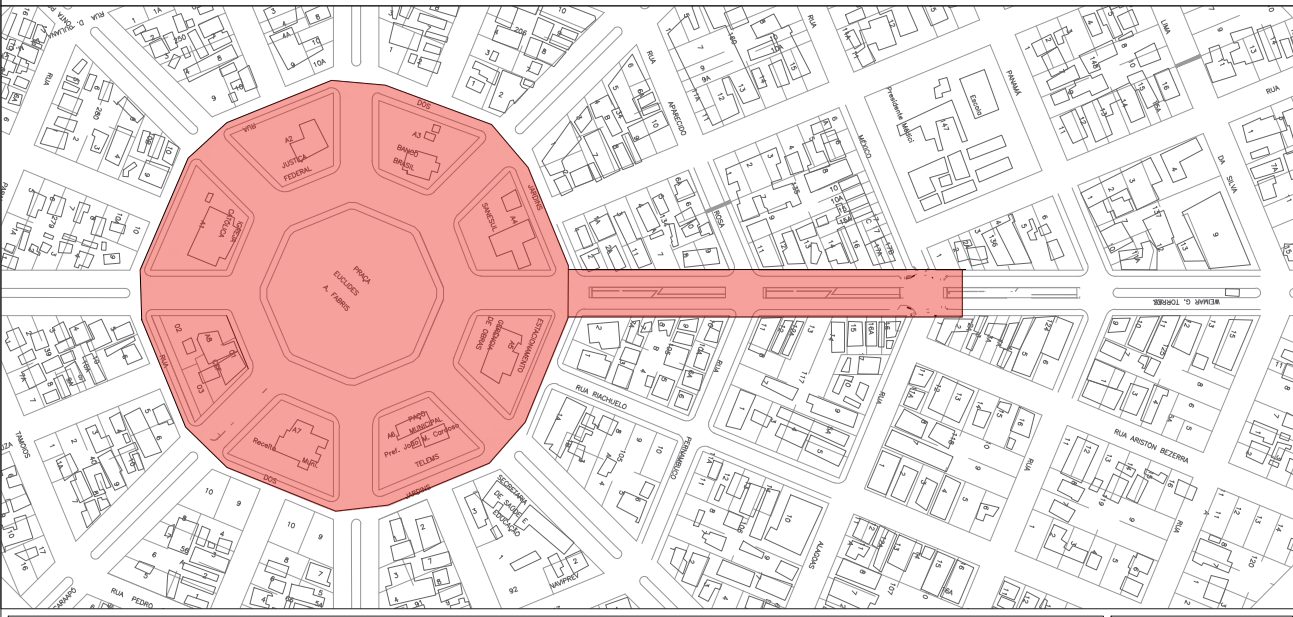


LEGENDA
esc 1:50

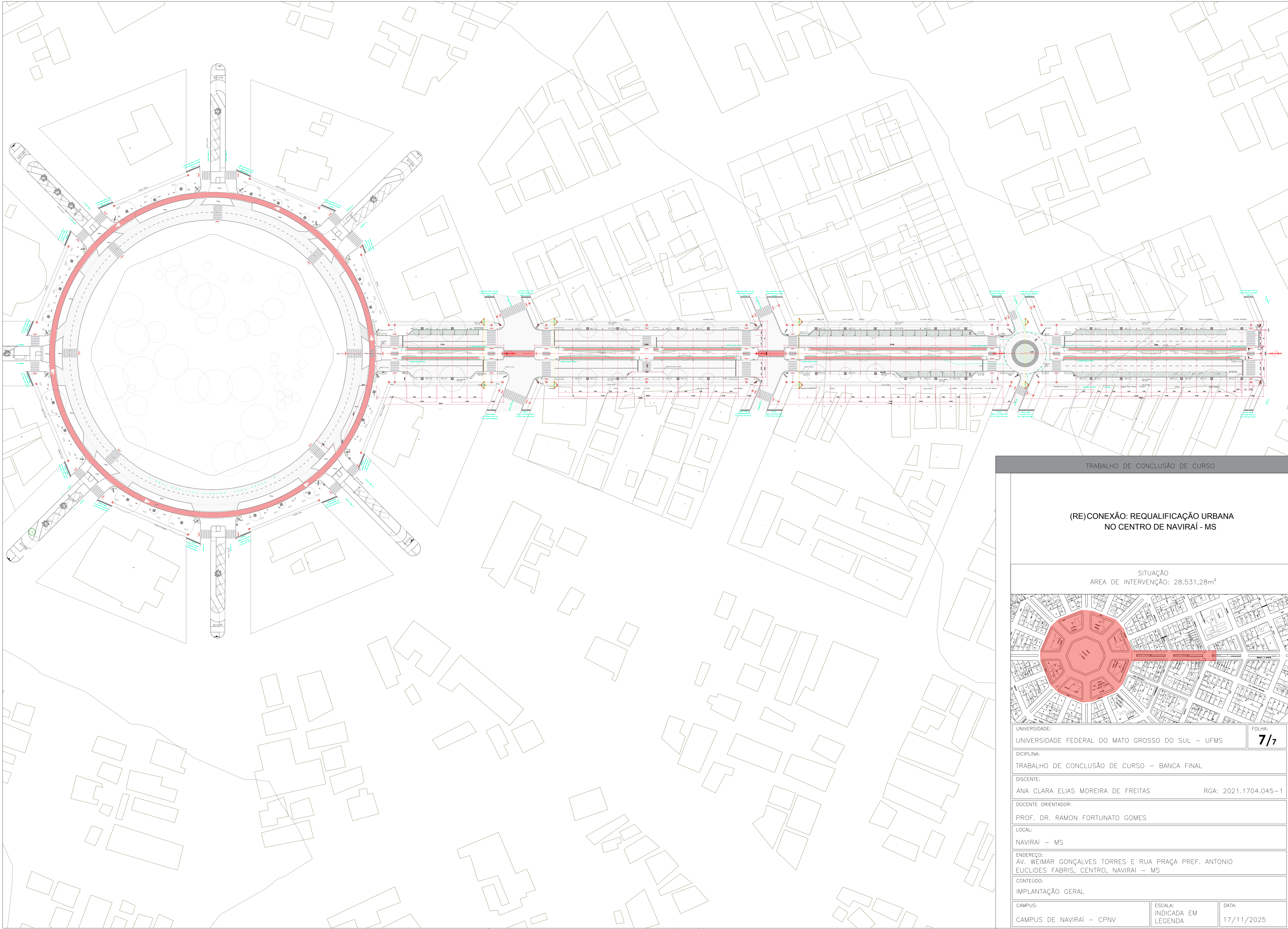
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE) CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



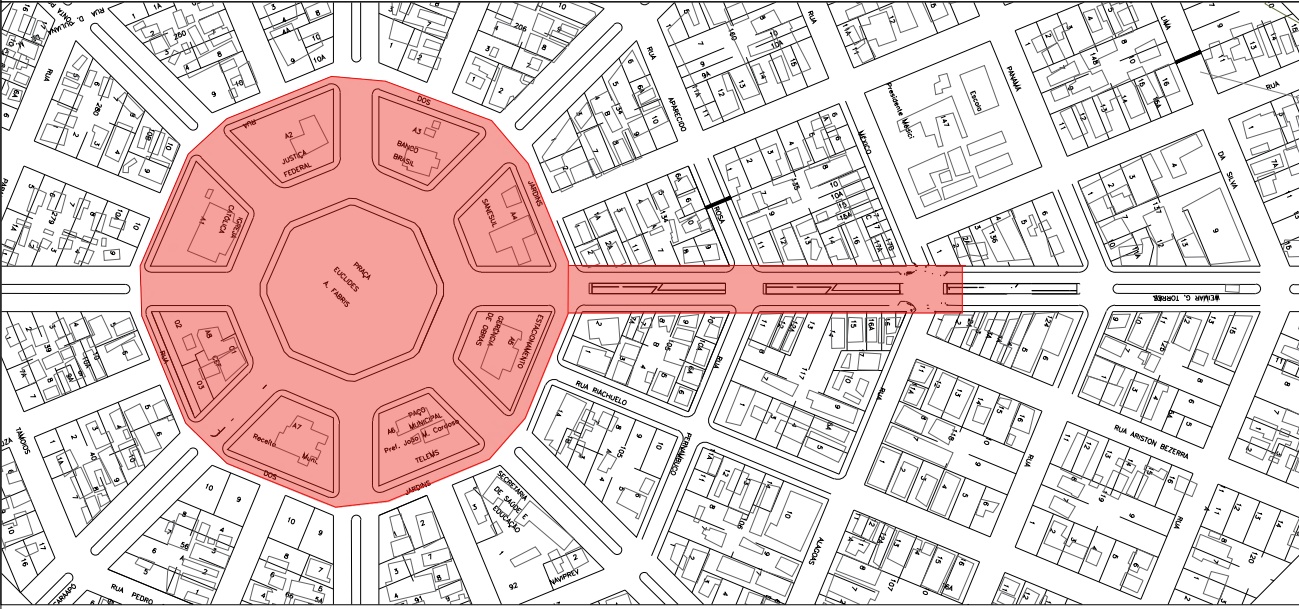
UNIVERSIDADE:	UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS	FOLHA:	6/7
DICIPLINA:	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE:	ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS	RGA:	2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR:	PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL:	NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO:	AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO:	DETALHAMENTOS; MOBILIÁRIO URBANO		
CAMPUS:	CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	ESCALA:	INDICADA EM LEGENDA
		DATA:	17/11/2025



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

(RE)CONEXÃO: REQUALIFICAÇÃO URBANA
NO CENTRO DE NAVIRAÍ - MS

SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO: 28.531,28m²



UNIVERSIDADE: UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – UFMS		FOLHA: 7/7
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – BANCA FINAL		
DISCENTE: ANA CLARA ELIAS MOREIRA DE FREITAS		RGA: 2021.1704.045–1
DOCENTE ORIENTADOR: PROF. DR. RAMON FORTUNATO GOMES		
LOCAL: NAVIRAÍ – MS		
ENDEREÇO: AV. WEIMAR GONÇALVES TORRES E RUA PRAÇA PREF. ANTONIO EUCLIDES FABRIS, CENTRO, NAVIRAÍ – MS		
CONTEÚDO: IMPLANTAÇÃO GERAL		
CAMPUS: CAMPUS DE NAVIRAÍ – CPNV	ESCALA: INDICADA EM LEGENDA	DATA: 17/11/2025

(RE) CONEXÃO

Requalificação Urbana
no Centro de Naviraí-MS



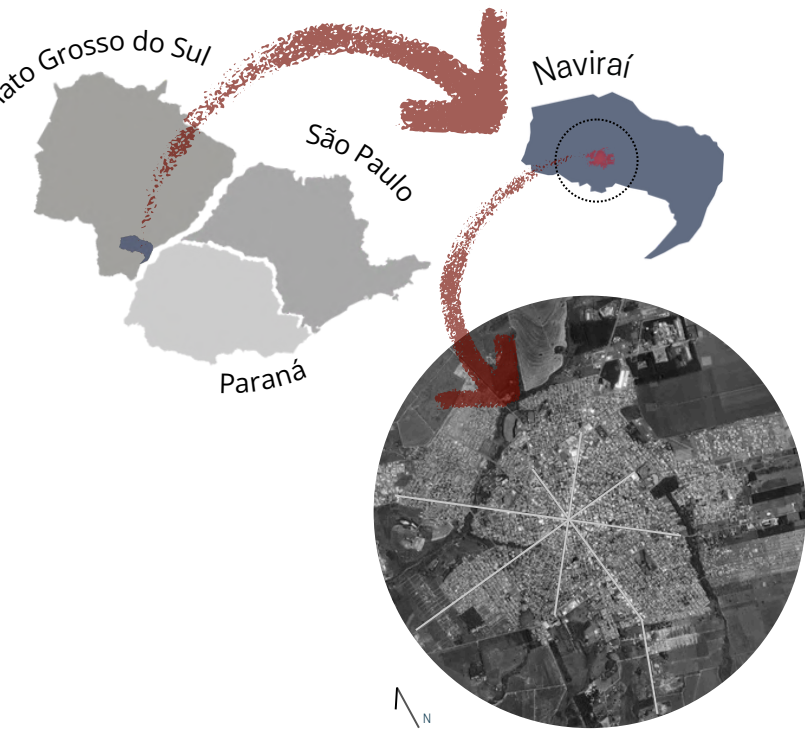
CONTEXTO

O espaço público recebeu baixa prioridade em intervenções urbanas, especialmente as áreas para circulação pedonal, devido, em parte, às teorias e políticas urbanas desarticuladas das dinâmicas sociais, priorizando o fluxo veicular em detrimento da escala do pedestre. Além disso, A redução do fluxo de pedestres levou ao enfraquecimento da centralidade urbana. Isso resultou em espaços ruidosos, inseguros e desconectados das necessidades dos transeuntes. O projeto de requalificação urbana para o centro de Naviraí-MS surge da necessidade de reverter o esvaziamento funcional e social de uma área central historicamente planejada, mas que perdeu vitalidade devido a um crescimento urbano desordenado e à priorização do fluxo veicular. A iniciativa busca restaurar a centralidade, a acessibilidade, o conforto e o senso de pertencimento através de uma intervenção focada na escala humana e em princípios bioclimáticos

REQUALIFICAÇÃO URBANA
ESPAÇO PÚBLICO
CENTRALIDADE
NAVIRAÍ

LOCALIZAÇÃO

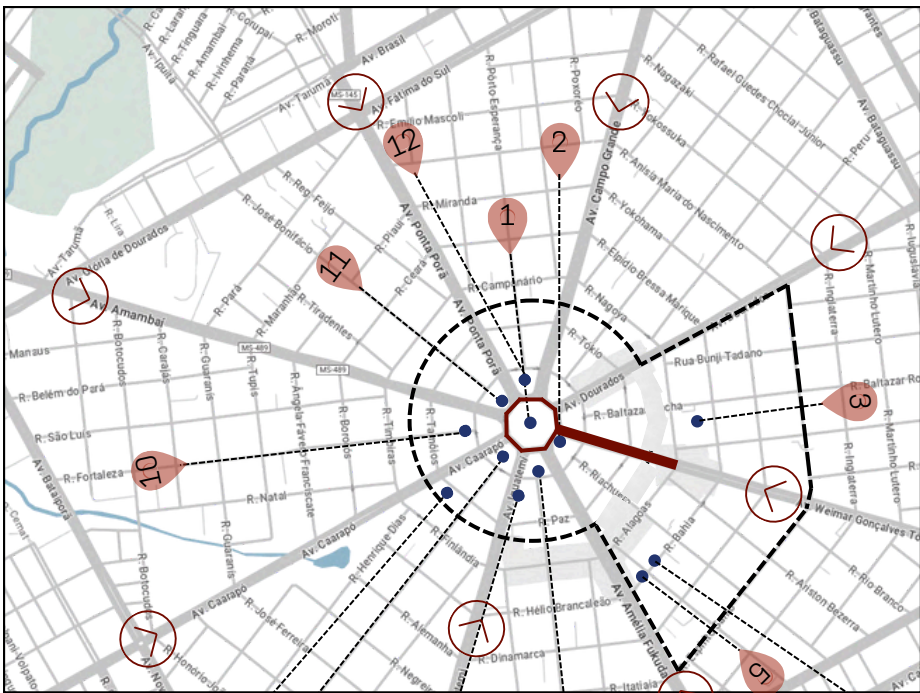
Com cerca de 28.531,28 m², a área de intervenção, destacada em vermelho no mapa da imagem 8 trata-se das ruas e calçadas de trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Pref. Antônio Eclides Fabris um espaço estratégico, marcado pela presença de comércio, serviços públicos e instituições



PANORAMA GERAL DO CENTRO

O centro de Naviraí, Mato Grosso do Sul, é uma área estratégica com uma estrutura urbana planejada, mas que enfrenta desafios significativos em sua vitalidade e funcionalidade. Seu traçado é marcado por um octógono central de onde irradiam oito avenidas principais, consolidando-o como o núcleo articulador do tecido urbano e favorecendo a conexão entre o centro e os bairros A centralidade, nesse contexto, vai além da posição geográfica, envolvendo o valor social, a acessibilidade, a presença de atividades e serviços, e o significado simbólico (memória e identidade) atribuído ao espaço

IMAGEM 1- ÁREA DE INTERVENÇÃO



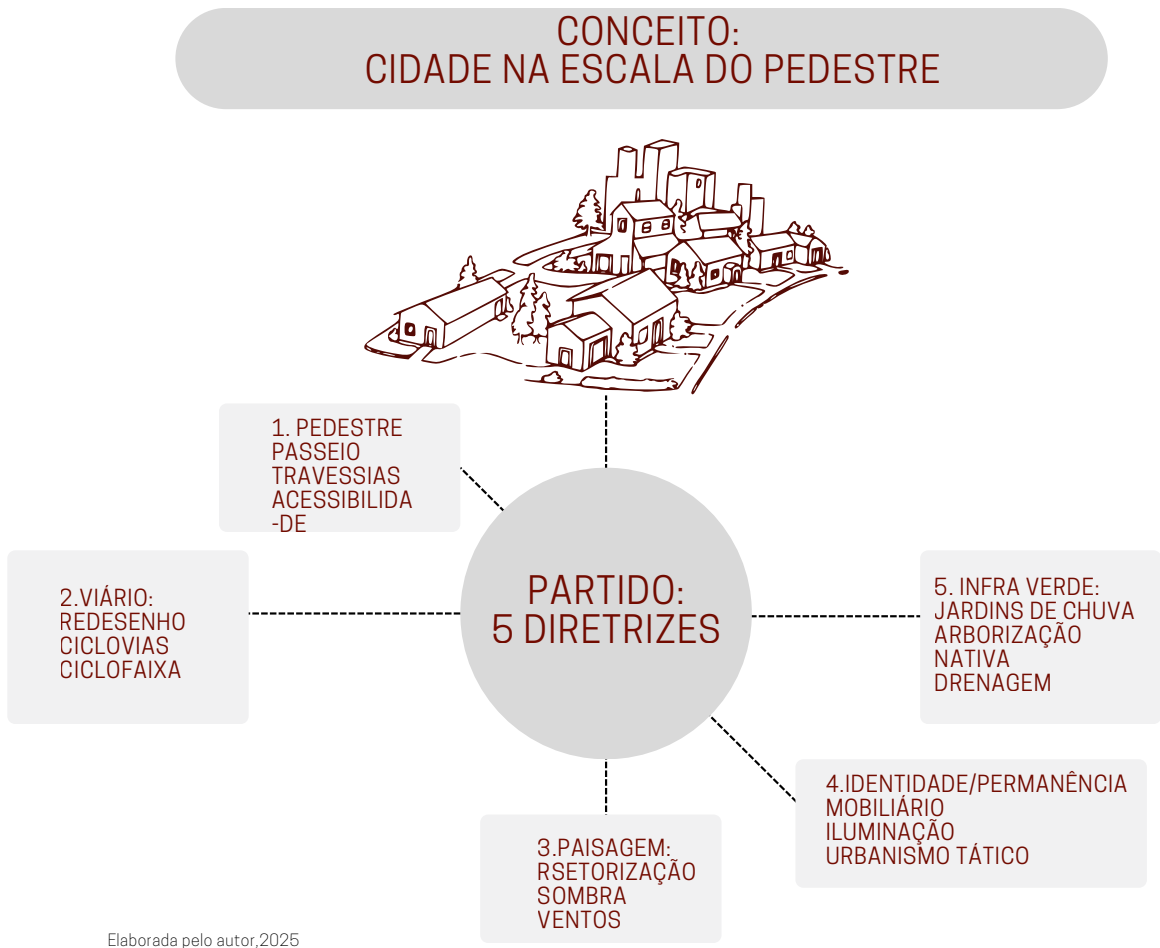
Como foco de projeto, tem-se as calçadas e passeios públicos localizados em trechos da Avenida Weimar Gonçalves Torres e da Rua Praça Prefeito Antônio Euclides Fabris, o núcleo histórico e estratégico do tecido urbano, inserido na área central tradicional da cidade, é diretamente conectado a polos de comércio, serviços e instituições. O que enfatiza a necessidade de retomar ao espaço as qualidades desviadas. Atualmente, a situação das calçadas apresenta fragilidades como descontinuidade, irregularidades no pavimento, falta de padronização, obstáculos diversos e ausência de elementos de acessibilidade, sombreamento e mobiliário urbano adequado. Nesse contexto, a proposta busca transformar esses trechos em espaços mais humanos, funcionais e convidativos.

IMAGEM 2-DIAGNÓSTICO



CONCEITO E PARTIDO

IMAGEM 3- SÍNTESE CONCEITO E PARTIDO



Elaborada pelo autor, 2025

ANÁLISE DE CONDICIONANTES

IMAGEM 4-DIAGNÓSTICO



Elaborada pelo autor, 2025

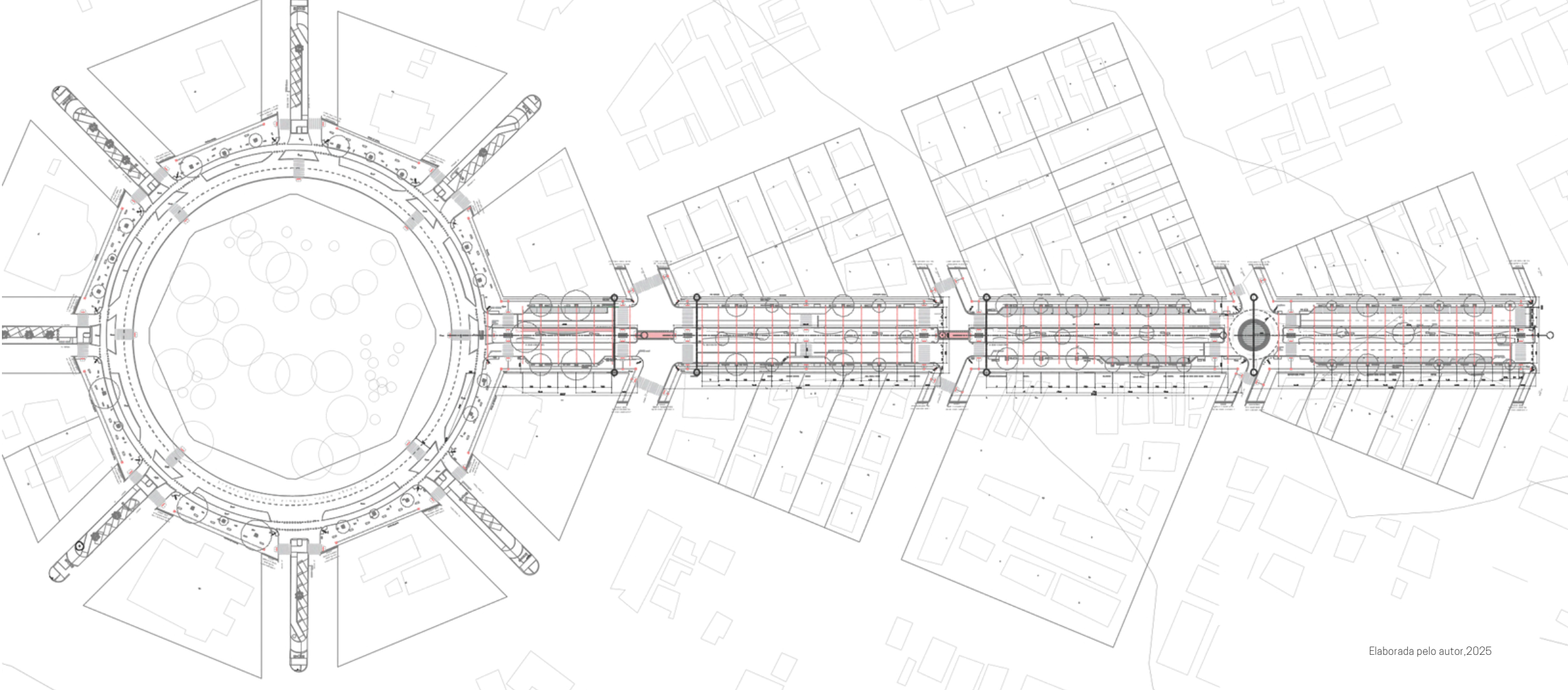
IMPLANTAÇÃO GERAL DA PROPOSTA

O partido arquitetônico proposto foi o planejamento e redesenho urbano das vias e calçadas do centro de Naviraí, promovendo um espaço inclusivo, sustentável e vibrante. A proposta integra pessoas e usos diversos, criando um ambiente que valoriza a convivência e a mobilidade, essencial para a revitalização da área como pode ser visto nas imagens a baixo:

IMAGEM 5- PERFIS VIÁRIOS



IMAGEM 6- IMPLANTAÇÃO GERAL



Elaborada pelo autor, 2025

IMAGEM 7- IMAGENS DA PROPOSTA



Elaborada pelo autor, 2025