

ORLA FERROVIÁRIA:

REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO
EM CAMPO GRANDE – MS

Campo Grande

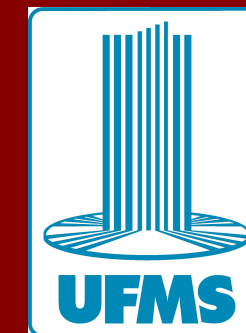
2026



Serviço Público Federal

Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



ORLA FERROVIÁRIA:

REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CAMPO GRANDE – MS

Discente: Catarina Bende Domingues da Silva

Docente: Prof^a. Dra. Juliana Trujillo

Campo Grande

2026



Serviço Público Federal
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



ATA DA SESSÃO DE DEFESA E AVALIAÇÃO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

DO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA - 2026/1

No mês de Junho do ano de **dois mil e vinte e seis**, reuniu-se de forma presencial a Banca Examinadora, sob Presidência do Professor Orientador, para avaliação do **Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)** do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul em acordo aos dados descritos na tabela abaixo:

DATA, horário e local da apresentação	Nome do(a) Aluno(a), RGA e Título do Trabalho	Professor(a) Orientador(a)	Professor(a) Avaliador(a) da UFMS	Professor(es) Convidado(s) e IES
19 de junho de 2026 Lab. de Estudos Urbanos (LEU) 15h30min CAU-FAENG-UFMS Campo Grande, MS	Catarina Bende Domingues da Silva RGA 2019.2101.060-6 Orla Ferroviária: requalificação do espaço público em Campo Grande - MS	Profa. Dra. Juliana Couto Trujillo	Prof. Dr. Julio Botega	Prof. Dr. Douglas Gallo (IFSP)

Após a apresentação do Trabalho de Conclusão de Curso pela acadêmica, os membros da banca examinadora teceram suas ponderações a respeito da estrutura, do desenvolvimento e produto acadêmico apresentado, indicando os elementos de relevância e os elementos que couberam revisões de adequação.

Ao final a banca emitiu o **CONCEITO B** para o trabalho, sendo **APROVADO**.

Ata assinada pelo Professor Orientador e homologada pela Coordenação de Curso e pelo Presidente da Comissão do TCC.

Profa. Dra. Juliana Couto Trujillo
Professora Orientadora

Prof. Dr. Gutemberg Weingartner
Coordenador do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo (FAENG/UFMS)

Profa. Dra. Juliana Couto Trujillo
Presidente da Comissão do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)

Campo Grande, 24 de junho de 2026.

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Juliana Couto Trujillo, Professora do Magistério Superior**, em 24/06/2026, às 16:12, 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 **Gutemberg dos Santos Weingartner, Professor do Magisterio Superior**, em 25/06/2026, às 19:23, 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 **6490352** e o código CRC **AD5E62F1**.

FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA

Av Costa e Silva, s/nº - Cidade Universitária

Fone:

CEP 79070-900 - Campo Grande - MS

Referência: Processo nº 23104.033813/2021-56

SEI nº 6490352

Dedico este trabalho à minha filha Helena, que me deu forças e propósito para que eu o finalizasse.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, pela oportunidade de formação acadêmica e profissional e especialmente ao bloco de arquitetura, que foi como uma casa durante os primeiros anos da graduação.

Agradeço à minha orientadora Juliana que, mesmo não me conhecendo anteriormente, aceitou me orientar e foi a pessoa mais adequada para isso. Sempre franca, empática e humana, perseverou na trajetória junto comigo, com um olhar de empatia que só uma mãe poderia ter sobre outra. Obrigada por ter tornado o processo mais leve.

Aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, pelos ensinamentos compartilhados ao longo da graduação, especialmente ao professor Júlio César Bottega que nos proporcionou vivências singulares através das viagens que ele organizou.

Agradeço aos meus pais, Elisa e Ricard, que me deram incentivo, me criaram para ser independente e nunca colocaram barreiras nos meus sonhos, me deixando livre para voar para onde fosse. Junto a eles, agradeço aos meus irmãos, Plínio, Augusto e João Luiz, que ao longo da caminhada me apoiaram também.

Ainda no âmbito familiar, agradeço ao meu tio Daniel, urbanista e primeiro membro da família a entrar em uma universidade pública. Obrigada por me inspirar, me ensinar a gostar de estudar e me apoiar em todos os aspectos e necessidades, sem seu incentivo a trajetória seria quase que impossível.

Aos meus avós João (*in memoriam*) e Alice que são meu exemplo de perseverança e otimismo.

Agradeço à Julia, amiga que conheci no primeiro dia da faculdade e posteriormente ofereceu seu próprio lar para que eu morasse e dividisse todas as vivências possíveis, junto de seus pais, Tânia e Paulo, por cinco anos da graduação. Não tenho como mensurar a gratidão que tenho pelos dias vividos e ensinamentos que tive com vocês.

Agradeço ao meu grupo de trabalho da faculdade: Ana Julia, Eduarda, Milena, Murilo, Valeska Mei Mei e Sidney, que foram exemplo de resistência e disciplina. Com eles passei grande parte da graduação, dias e noites seguidas, trabalhando sem esmorecer. São amigos que pretendo levar para vida.

Ao Davi, que apareceu na trajetória aos quarenta e cinco do segundo tempo e me ergueu todas as vezes que pensei em desistir. Com ele vivi uma das fases mais lindas, e talvez mais difíceis, das nossas vidas. Através da razão, me apoiou indicando o melhor caminho a se seguir, me lembrando sempre de o que seria melhor para mim. Sem você eu não aguentaria a caminhada; seu amor, parceria, respeito e cuidado me acalentaram na fase mais árdua do processo.

À Helena, que me ensina diariamente sobre resiliência e persistência, e me deu uma nova visão do mundo. Obrigada, filha, os dias são mais alegres com seu riso.

Agradeço a todos os meus amigos que me ajudaram de alguma forma concluir este trabalho: Amanda Yumi, Ana Julia, Beatriz Dominoni, Fernanda, Gabriela Lopes, Gabrielli, Julia Messa, Lara, Maria Clara, Mariana Oliveira, Maria Caetano, Mariana Rosa, Milena, Murilo, Sidney, Sofia, Thalya, Thayrones, e Valeska Mei Mei. Em especial à Eduarda Chaga, que também me deu forças quando pensava em desistir e se fez apoio diário de diálogo, troca e ensinamento acadêmico. À Valeska Brandão, que além da troca e ensinamento acadêmico fez uma força tarefa nas tardes de quinta, e em vários outros dias, me ajudando com os cuidados com a Helena.

RESUMO

Este trabalho aborda a importância da cultura como elemento estruturador da requalificação de espaços públicos centrais, tendo como objeto de estudo a Orla Ferroviária de Campo Grande, Mato Grosso do Sul. A pesquisa parte da compreensão de que os centros urbanos vêm passando por processos de esvaziamento, degradação e perda de vitalidade, especialmente no período noturno, comprometendo a apropriação coletiva e o direito à cidade. Nesse contexto, a cultura é apresentada como ferramenta capaz de promover a ocupação democrática dos espaços públicos, fortalecer a identidade local e estimular a convivência social. A metodologia adotada compreendeu pesquisa bibliográfica, levantamento de dados urbanos, análise da legislação, pesquisa etnográfica e estudo de referências projetuais. O referencial teórico fundamenta-se em autores como Henri Lefebvre, David Harvey, Jane Jacobs, Jan Gehl, Hannah Arendt e Nabil Bonduki, discutindo temas relacionados ao direito à cidade, dimensões humanas do espaço público, intervenções urbanas e manifestações culturais. A partir da análise histórica e urbana da área central de Campo Grande e da Orla Ferroviária, foram identificados potenciais e fragilidades do local, resultando na definição de diretrizes para uma proposta de intervenção urbana voltada à valorização da memória ferroviária, ao incentivo das atividades culturais e à ampliação da permanência e circulação de pessoas. O projeto busca transformar a Orla Ferroviária em um espaço inclusivo, acessível e dinâmico, capaz de promover integração social, pertencimento e fortalecimento da vida urbana contemporânea.

Palavras-chave: Orla Ferroviária, cultura, espaço público, direito à cidade, intervenção urbana.

ABSTRACT

This study examines the role of culture as a structuring element in the urban redevelopment of central public spaces, focusing on the Railway Waterfront (Orla Ferroviária) in Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brazil. The research is grounded in the understanding that urban centers have experienced processes of decline, degradation, and loss of vitality, particularly at night, compromising collective appropriation and the right to the city. In this context, culture is approached as a tool capable of promoting the democratic occupation of public spaces, strengthening local identity, and fostering social interaction. The methodology comprised bibliographic research, urban data collection, legislative analysis, ethnographic research, and the study of design precedents. The theoretical framework is grounded in the works of Henri Lefebvre, David Harvey, Jane Jacobs, Jan Gehl, Hannah Arendt, and Nabil Bonduki, addressing themes related to the right to the city, the human dimension of public space, urban interventions, and cultural manifestations. Based on the historical and urban analysis of downtown Campo Grande and the Railway Waterfront, the study identified the site's strengths and weaknesses, leading to the definition of guidelines for an urban intervention proposal aimed at enhancing railway heritage, encouraging cultural activities, and increasing the permanence and circulation of people. The project seeks to transform the Railway Waterfront into an inclusive, accessible, and dynamic public space capable of promoting social integration, a sense of belonging, and the strengthening of contemporary urban life.

Keywords: Railway Waterfront; culture; public space; right to the city; urban intervention.

LISTA DE FIGURAS

Figuras 01, 02, 03 e 04 - Procissão de Gentile Bellini na Piazza San Marco, 1496.

Figura 05 - Cidade Para Pessoas, de Jan Gehl, 2015.

Figura 06 - Intervenção em centros urbanos, de Heliana Vargas e Ana Luisa de Catilho

Figura 07: Praça dos Imigrantes, localizada entre as ruas Rui Barbosa, Barão de Melgaço e Joaquim Murtinho, no Centro de Campo Grande

Figura 08: Fundos de lote que se fecham para Orla (2010).

Figura 09: Viaduto sobre a rua Antônio Maria Coelho.

Figura 10: Revestimento de pedra portuguesa deteriorado.

Figura 11: Porcelanato degradado.

Figura 12: Legenda de materiais do projeto de 2012.

Figura 13: Arborização da Orla.

Figura 14 e 15: Legenda de espécies inseridas no projeto de 2012.

Figura 16: Desnível entre a Rua Calógeras e a parte de cima da Orla.

Figura 17: Escadaria que acessa a parte interna da quadra.

Figura 18: Diferença de níveis na Orla.

Figura 19: Vista aérea da estação ferroviária durante o carnaval

Figura 20: Feira Explosão, montada em frente a Morada dos Baís em Campo Grande/MS.

Figura 21: Fotografia com vista superior da intervenção.

Figura 22: Ilustração da interface entre calçadas e leito trafegável.

Figura 23: Fotografia de projeto

Figura 24: Orla Ferroviária de Campo Grande recém reformada em 2012

Figura 25: Fotografia do Bulevar com seus comércios e entre muros.

Figura 26 – Delimitação da requalificação.

Figura 27 – Demarcação das curvas de nível no projeto

Figura 28: Perspectiva axonométrica do projeto Lote

Figura 29 Perspectiva do projeto Lote

Figura 30 - Vista de cima do projeto Lote

Figura 31 – Visão externa “o lote”

Figura 32 – visão circulação vertical “o lote”

Figura 33 – pátio geodésica “o lote”

Figura 34 – “o lote” vista durante a noite

Figura 35 – Geodésica

Figura 36 - Morada dos Baís

Figura 37 - Esplanada Ferroviária

Figura 38 - Vista do alto Orla Ferroviária

Figura 39 - Casa do chefe da NOB: fachada R. dos ferroviários.

Figura 40 - Casa do chefe da NOB: fachada Av Mato Grosso.

Figura 41 - Estrutura de imóvel abandonado na Rua Aquidauana

Figura 42 - Imóvel comercial abandonado

LISTA DE FIGURAS

Figura 43 - Imóvel abandonado à venda

Figura 44 - Conjunto de edifícios tombados na Avenida Calógeras

Figura 45 - Estacionamento na esquina da Avenida Calógeras com a Rua Barão do Rio Branco

Figura 46 - Estacionamento Rua Barão do Rio Branco

Figura 47 - Terreno com atividade não identificada

Figura 48 - Imóvel sem uso Av. Mato Grosso

Figura 49 - Casario na Orla Ferroviária Av. Calógeras

Figura 50 - Montagem de evento cultural na Rua 14 de Julho

Figura 51 - Escadaria da Orla para rua Antônio Maria Coelho.

Figura 52 - Escadaria da Orla para Av. Calógeras, com viaduto Silvio Cesco ao fundo

Figura 53 - Escadaria da Orla

Figura 54 - Calçamento degradado

Figura 55 - Fundo

Figura 56 - Área livre

Figura 57 - Vista para pergolado

Figura 58 - Pontilhão 01

Figura 59 - Pontilhão 02

Figura 60 - Muro do hospital

Figura 61 - Área de permanência

Figura 62 - Monumento Maria Fumaça

Figura 63 - Trilho do trem com calçamento degradado

Figura 64 - Calçadão Trecho 01

Figura 65 - Escadaria Trecho 01

Figura 66 - Pontilhão sobre a rua Antônio Maria Coelho

Figura 67 - Imóveis abandonados Av. Calógeras

Figura 68 - Casario tombado Av. Calógeras

Figura 69 - Casario tombado Av. Calógeras

Figura 70 - Escadaria da Orla para Av. Calógeras

Figura 71 - Trilhos com calçamento degradado

Figura 72 - Vista da área livre no trecho 02

Figura 73 - Pergolado na área livre

Figura 74 - Fundo de lotes que se fecham para Orla

Figura 75 - Fundo de lotes que se fecham para Orla

Figura 76 - Escadaria de acesso à rua Antônio Maria Coelho

Figura 77 - Pontilhão sobre a rua Maracaju

Figura 78 -- Pontilhão sobre a rua Maracaju

Figura 79 - Área de permanência no trecho 03

Figura 80 - Fundos de lotes e trilho do trem

LISTA DE FIGURAS

Figura 81 - Muro do Hospital Alfredo Abrão

Figura 82 - Rampa de acesso à rua Maracaju e pontilhão ao fundo

Figura 83: Ciclofaixa da Orla

Figura 84: Fundos de lote que se fecham para Orla

Figura 85: Trilho do trem com calçamento deteriorado

Figura 86: Pergolado e mobiliários deteriorados e/ou danificados.

Figura 87: Calçamento do trecho 04.

Figura 88: Imóvel abandonado na esquina da rua Dom Aquino

Figura 89: Área degradada perto da rua Barão do Rio Branco

Figura 90: Vista da rua Dom Aquino para Orla, mobiliário danificado

Figura 91: Mobiliário danificado Rua Dom Aquino

Figura 92: Estacionamento de esquina com a Rua Dom Aquino e Av. Calógeras

Figura 93: Vista do trecho 06 a partir da Av. Afonso para Orla.

Figura 94: Travessa Pimentel.

Figura 95: Calçamento degradado.

Figura 96: Bueiro aberto.

Figura 97: Imóveis abandonados na Tv. Pimentel.

Figura 98 - Diagrama conceitual

Figura 99 - Mobiliário Hight Line

Figura 100 - Preservação de vestígios ferroviários como memória

Figura 101 - Caminhos e fluxos

Figura 102 - Caminhos e fluxos

Figura 103 - Mudanças de direção ferroviária

Figura 104 - Espaços lineares como atrativos ao público

Figura 105 - Áreas de convivência e lazer

Figura 106 - Condições atuais das fachadas da Av. Calógeras

Figura 107 - Áreas de convivência e lazer

Figura 108 - Áreas de convivência e lazer

Figura 109 - Proposta de restauração das fachadas da Av. Calógeras

Figura 110 - Proposta de restauração das fachadas da Av. Calógeras com uso comercial

Figura 111 - Croqui do processo criativo

Figura 112 - Fundo do lote onde será proposto o pocket park, ao lado da Energisa.

Figura 113 - Colunas de Buren - Daniel Buren, 1986

Figura 114 - Beam drop Inhotim, Chris Burden 2008.

Figura 115 - Mesas metálicas flexíveis (correm no trilho) - alturas diferentes

Figura 116 - Escultura “O Descanso da Sala” - José Spaniol em 2011.

Figura 117 - Superkilen

Figura 118 - Painel de exposição para arte urbana

Figura 119 - Painel de exposição perspectiva

LISTA DE FIGURAS

Figura 120 - Totem interpretativo da memória ferroviária

Figura 121 - Croqui área com pergolado e mesas metálicas móveis

Figura 122 - Área com pergolado e mesas metálicas móveis

Figura 123 - Croqui Instalação Retirada dos Trilhos

Figura 124 - Perspectiva Instalação Retirada dos Trilhos

Figura 125 - Proposta, dimensões, funcionamento e detalhes construtivos das mesas metálicas móveis

Figura 126 - Implantação Antes trechos 02 e 03

Figura 127 - Implantação depois trechos 02 e 03

Figura 128 - Implantação Antes trecho 02

Figura 129 - Implantação Depois trecho 02

Figura 130 - Implantação Depois trecho 02

Figura 131 - Implantação Depois trecho 02

Figura 132 - Jardins forrageiros do High Line NY

Figura 133 - Vista do High Line NY

Figura 134 - Implantação Antes trechos 02 e 03

Figura 135 - Corte 2A Antes

Figura 136 - Corte 2A Depois

Figura 137 - Corte 2B Antes

Figura 138 - Corte 2B Depois

Figura 139 - Perspectiva arquibancadas trecho 02

Figura 140 - Perspectiva acesso escada calógeras

Figura 141 - Perspectiva conexão orla-casario.

Figura 142 - Implantação Antes trecho 03

Figura 143 - Implantação Depois trecho 03

Figura 144 - Implantação Depois trecho 03

Figura 145 - Implantação Depois trecho 03

Figura 146 - Implantação Depois trecho 03

Figura 147 - Corte Antes trecho 3A

Figura 148 - Corte Depois trecho 3A

Figura 149 - Corte Antes trecho 3B

Figura 150 - Corte Depois trecho 3B

Figura 151 - Perspectiva trecho 03

Figura 152 - Perspectiva Pocket Park

LISTA DE FIGURAS - APÊNDICE

Figura B.1 - Estudo do diagrama conceitual

Figura B.2 - Esquema conceitual e organização espacial

Figura B.3 - Marcação de taludes

Figura B.4 - Estudo de caminhos e canteiros

Figura B.5 - Croqui de implantação e desenvolvimento

Figura B.6 - Marcação de taludes

Figura B.7 - Estudo de caminhos e canteiros

Figura B.8 - Croqui de implantação e desenvolvimento

Figura B.9 - Croqui do corte 2A

Figura B.10 - Croqui do corte 2B

Figura B.11 - Croqui do corte 3A

Figura B.12 - Croqui do corte 3B

Figura B.13 - Estudos de equipamentos

Figura B.14 - Estudos de equipamentos

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Praças na região Central de Campo Grande com destaque para o Bairro Centro.

Mapa 02: Campo Grande: a antiga Rua Velha e as ruas que davam acesso à Estação ferroviária a partir de 1914.

Mapa 03 - Zonas Urbanas de Campo Grande, MS.

Mapa 04 - Zonas Ambientais de Campo Grande, MS.

Mapa 05 - Uso e Ocupação do Solo.

Mapa 06 - Vazios Urbanos.

Mapa 07 - Mapa de Vazios Urbanos e/ou imóveis de baixa densidade ampliado.

Mapa 08 - Zonas Especiais de Interesse Cultural.

Mapa 09 - Hierarquia Viária.

Mapa 10 - Transporte público.

Mapa 11 - Ciclovia e Ciclofaixas.

Mapa 12 - Fluxos e principais acessos.

Mapa 13 - Denominação de Trechos.

Mapa 14 - Síntese de diagnósticos.

Mapa 15 - Síntese de diagnósticos e diretrizes.

Mapa 16 - Síntese de diagnósticos - Trecho 01

Mapa 17 - Síntese de diagnósticos - Trecho 01

Mapa 18 - Síntese de diagnósticos - Trecho 02

Mapa 19 - Síntese de diagnósticos - Trecho 02

Mapa 20 - Síntese de diagnósticos - Trecho 03

Mapa 21 - Síntese de diagnósticos - Trecho 03

Mapa 22 - Síntese de diagnósticos - Trecho 04

Mapa 23 - Síntese de diagnósticos - Trecho 04

Mapa 24 - Síntese de diagnósticos - Trecho 05

Mapa 25 - Síntese de diagnósticos - Trecho 05

Mapa 26 - Síntese de diagnósticos - Trecho 06

Mapa 27 - Síntese de diagnósticos - Trecho 06

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Níveis de critérios de avaliação para ambientes externos, em dB.

Tabela 02 - Limites máximos Permissíveis de Ruídos.

Tabela 03 - Diagrama de diagnósticos.

Tabela 04 - Árvores e Arbustos.

Tabela 05 - Herbáceas e gramíneas.

Tabela 06 - Espécies Arbóreas.

Tabela 07 - Pisos e Forrações.

Tabela 08 - Pisos e Forrações.

Tabela 09 - Espécies Arbóreas.

Tabela 10 - Pisos e Forrações.

SUMÁRIO

Considerações Iniciais

Introdução

Objetivos

- Gerais
- Específicos

Metodologia

1. O direito à cidade, intervenção urbana e manifestações culturais

1.1. O espaço público e o direito à cidade

1.2. Dimensões humanas do espaço público (Carr, Rivlin, Stone, Francis) + Gehl (viés configuração espacial urbana)

1.3. Intervenção urbana - conceito e características

1.4. Manifestações culturais e artísticas - feiras, eventos, áreas gastronômicas, arte urbana, teatro, música. Ocupações

2. Intervenções urbanas no espaço de atuação

2.1. Espaços públicos Centrais de Campo Grande

2.1.1. O direito ao espaço público em Campo Grande

2.1.2. Histórico de modificações da Orla Ferroviária e entorno

2.2. Histórico de consolidação do centro e da Orla Ferroviária de Campo Grande

2.3. O centro de Campo Grande e a Lei do Silêncio

2.4. Manifestações culturais e artísticas em Campo Grande

3. Estudos de caso e estratégias para o projeto de intervenção

3.1. Bulevar Sucre

3.2. “O Lote”

4. Diagnóstico do local

4.1 Análises da área

4.1.2 Macrozoneamento urbano e ambiental

4.1.3. Uso e ocupação do solo

4.1.4. Vazios urbanos

4.1.5. Vazios e/ou imóveis de baixa densidade ampliado

4.1.6. Zona Especial de Interesse Cultural

4.1.7. Hierarquia viária

4.1.8. Transporte público

4.1.9. Ciclovia e ciclofaixas

4.2. Área de intervenção

4.2.1. Delimitação e principais acessos

4.2.2. Diagrama de diagnósticos

4.2.3. Síntese de diagnósticos

4.2.4. Síntese de diagnósticos e diretrizes

4.3. Programa de necessidades

5. O Projeto

5.1 Diretrizes conceituais

5.2 Referências projetuais

5.3 Diretrizes projetuais

5.3.1 Fachadas

5.3.2 Explicação de projeto

5.3.3 Materialidade

5.3.4 Tabela de espécies - Árvores e arbusto

5.3.5 Tabela de espécies - Herbáceas e gramíneas

5.3.6 Mobiliários urbanos e intervenções artísticas

5.4 Planta de Situação antes - trechos 02 e 03

5.5 Implantação antes - trechos 02 e 03

SUMÁRIO

5.6 Planta de Situação concepção - trechos 02 e 03

5.7 Implantação concepção - trechos 02 e 03

5.8 Trecho 02 - Antes

5.9 Trecho 02 - Concepção

5.10 Pisos e Forrações

5.11 Trecho 02 - Corte 2A antes

5.12 Trecho 02 - Corte 2A depois

5.13 Trecho 02 - Corte 2B antes

5.14 Trecho 02 - Corte 2B depois

5.15 Trecho 02 - Perspectivas

5.16 Trecho 03 - Antes

5.17 Trecho 03 - Concepção

5.18 Pisos e Forrações

5.19 Trecho 03 - Corte 3A antes

5.20 Trecho 03 - Corte 3A depois

5.21 Trecho 03 - Corte 3B antes

5.22 Trecho 03 - Corte 3B depois

5.23 Trecho 03 - Perspectivas

6. Considerações Finais

7. Referências Bibliográficas

8. Apêndice

INTRODUÇÃO

O trabalho aqui desenvolvido se justifica pela importância dos espaços públicos na vida das pessoas e os benefícios que eles trazem quando são locais que propiciam trocas e vivências, que comportam múltiplas atividades e que dão identidade e significado ao cotidiano da vida urbana. A promoção da cultura e manifestações artísticas realizadas no espaço público levam a consequente democratização do acesso à diversidade, ao fortalecimento de nossas raízes e estimula o senso de comunidade.

Através da arquitetura e do urbanismo conseguimos fomentar o uso de áreas centrais que, ao longo do tempo, foram se esvaziando em função da ocupação de áreas mais periféricas da cidade, sejam elas em áreas menos favorecidas, como pouca infraestrutura ou áreas mais nobres, como os condomínios fechados. Os centros urbanos, ainda que se reconheça que há uma vida urbana ativa e intensa ao longo do dia, durante a noite se tornou uma região com o sentimento de segurança baixo, pois a mudança da habitação para outras áreas da cidade fez com que esta região perdesse "os olhos da cidade", nas palavras de Jacobs (2009), contribuindo com o baixo fluxo de pessoas neste período. Essa mudança se deu a partir do momento que as pessoas optaram por morar em locais seguros, maiores e onde a ideia de controle fosse estabelecida, como em condomínios residenciais fechados, e a outra parte da população por serem expulsas, uma vez que o valor da terra na área central, em função de todos os benefícios e infraestrutura, a encareceram.

Grande parte das cidades no contexto de seus centros urbanos possuem áreas históricas ricas e significativas que existem desde seu princípio e fundação, e que são importantes para toda a população. Apesar disso, ainda hoje existe a negligência por parte do poder público para a manutenção desses espaços de memória, sendo que os projetos específicos para esta área ainda não são suficientes para esta manutenção.

Entendemos que, a partir da cultura, esses espaços poderiam recuperar a vitalidade que um dia existiu nessas áreas centrais.

Na cidade de Campo Grande o cenário não é diferente. Perante a falta de espaços públicos equipados e voltados para prática cultural a área central se torna cada vez mais insegura e vazia, principalmente no período noturno quando a população que ali trabalha ou usa os serviços oferecidos nessa região volta para suas casas.

Atualmente há um agravante, pois uma das possibilidades de tornar essa área mais vibrante e ativa é através de locais de lazer, entretenimento e gastronômicos, como bares, restaurantes e espaços culturais de uso noturno, muitas vezes oprimidos pela Lei Complementar Municipal n.º 08 de 28 de Março de 1996, que atualmente está em revisão (MALDONADO, 2023). Mais conhecida como Lei do Silêncio, ela determina que, qualquer pessoa, estabelecimento ou residência que esteja produzindo som alto ou provocando a poluição sonora que cause o incômodo de outrem pode ser denunciado no Disque-Silêncio, serviço da Prefeitura de Campo Grande.

Desde meados de 2018, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado (TJMS) decidiu, por unanimidade, extinguir uma série de modificações realizadas no Código de Polícia Administrativa de Campo Grande, de 1992, e na Lei do Silêncio, de 1996, ambas relacionadas à poluição sonora. Entre as alterações feitas pelo TJMS, destaca-se redução do nível máximo permitido de ruído na região, que passou de 90 dB para 45 dB, com base na NBR 10.151/2000. Este é um dos motivos pelo qual atualmente a lei está sendo revisada. Entretanto, a NBR 10.151, norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que "fixa as condições exigíveis para avaliação da aceitabilidade do ruído em comunidades, independente da existência de reclamações." (ABNT, 2000), é uma regulação que especifica um método para a medição de ruído e não exatamente uma lei que define os procedimentos para quem ultrapassa os limites considerados saudáveis.

De acordo com a localização do ruído na cidade e o período do dia, existe um número limite de decibéis permitidos (Tabela 01).

Tabela 01 - Níveis de critérios de avaliação para ambientes externos, em dB.

Tipos de áreas	Diurno	Noturno
Áreas de sítios e fazendas	40	35
Área estritamente residencial urbana ou de hospitais ou de escolas	50	45
Área mista, predominantemente residencial	55	50
Área mista, com vocação comercial e administrativa	60	55
Área mista, com vocação recreacional	65	55
Área predominantemente industrial	70	60

Fonte: ABNT NBR 10.151, 2019.

O TJMS indicou que a área central se trata de uma área estritamente residencial urbana ou de hospitais ou de escolas, e que, conforme a Tabela 1, o nível máximo de ruído permitido no horário noturno é de 45 dB, que equivale ao som emitido pelo burburinho no cinema antes do filme. Esta indicação é bastante questionável. A discussão em relação a lei envolve várias questões, uma delas é a definição do tipo de área que, poderia ser de uso misto com vocação recreacional, cuja característica poderia se aplicar à área central. Ainda assim, o número de decibéis é consideravelmente baixo (55 dB). Outra questão diz respeito à forma de punição aplicada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (Semadur). Após a denúncia, a fiscalização e medição do nível de pressão sonora ocorre sob responsabilidade da Guarda Municipal junto com agentes fiscais da Semadur, muitas vezes repreendendo o proprietário do estabelecimento de forma abusiva, apreendendo o equipamento emissor de som ou mesmo o proprietário. Polêmicas à parte, a lei do silêncio em Campo Grande, de certa forma, impede o uso noturno na área central há alguns anos.

Bares e estabelecimentos noturnos dedicados à cultura alternativa e da comunidade LGBTQIAPN+ vem sofrendo retaliações desde 2016 (TORRES, 2016; JARA, 2018; PIMENTA, 2018), não somente por conta da intensidade do som que emitem, mas também pelos frequentadores que são alvo do preconceito e repressão policial. Por esses motivos, para manterem as portas abertas, esses estabelecimentos como o Bar Capivas na Rua Pedro Celestino e o Bar Larica's da Lú na Rua Antônio Maria Coelho, têm seu expediente de funcionamento máximo marcado para a meia-noite.

Bares tradicionais de Campo Grande, como o Holandês Voador, Drama e o Resista, locais dedicados a uma população específica e que dava abertura para bandas autorais de punk, hardcore e heavy metal se apresentarem, fecharam suas portas em 2016 por falta de alvará para música ao vivo.

Além deste conflito em relação às atividades noturnas na área central, o fomento à habitação nesta região, que poderia amenizar o esvaziamento neste período do dia, também encontra outros embates.

Em 2019, sob a direção do Arquiteto e Urbanista Gabriel Gonçalves, a Agência Municipal de Habitação e Assuntos Fundiários (AMHASF), tinha como objetivo ampliar o número de moradores no centro de Campo Grande. Uma das propostas foi a tentativa de ocupação dos prédios abandonados através do *retrofit* e adequações para que esses edifícios fossem utilizados para implantação de moradias populares, o que levaria pessoas para a área central ao longo do dia e da noite, trazendo vitalidade sem restringir um período. Porém, o projeto não foi bem recebido pela elite proprietária dos edifícios abandonados, muito menos pelos comerciantes que ocupam o térreo desses edifícios, pois, do ponto de vista deles, o perfil dos moradores e habitação popular não favorece a atividade comercial. Além disso, política e economicamente, essas áreas interessam àqueles que possuem apartamentos, salas para locação ou até mesmo os edifícios inteiros. Ao ficarem vazios são favorecidos pela especulação imobiliária, uma vez que a região central é a mais valorizada da cidade.

Tal valorização se dá também pelo caráter histórico das regiões centrais, que mantém viva a memória coletiva da população para com esses locais, pela infraestrutura existente e economia estabelecida nesta área.

O Arquiteto e Urbanista Ângelo Marcos Arruda escreveu em 2002 o artigo "O centro e a preservação da arquitetura: os desafios atuais", onde trata da cidade de Campo Grande e fala a respeito da importância da arquitetura e urbanismo para resgatar áreas centrais e fortalecer a memória urbana. Ele menciona o caso de outras capitais como São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Cuiabá, João Pessoa e Belém, e de como os gestores dessas cidades, através de políticas de incentivos, implementaram a valorização do centro através da cultura.

Essas políticas locais se preocuparam com a preservação arquitetônica de prédios históricos, restaurando a construção permanente da memória urbana e o aumento do turismo local, gerando novos empregos e um fluxo importante de pessoas (ARRUDA, 2002).

Passados vinte e um anos, apesar da prefeitura ter realizado vários projetos, como por exemplo o Projeto Reviva Campo Grande, a requalificação da Rua 14 de Julho, entre outros projetos, entendemos que Campo Grande ainda necessita de ações que favoreçam a vitalidade da região central, especialmente no tratamento de ruas e praças voltadas a atividades culturais.

Esses aspectos que apresentamos sobre a área central de Campo Grande nos levou a refletir sobre suas necessidades e definir o que será o projeto de intervenção para esta região, objeto deste trabalho.

A partir da experiência da pesquisadora ao observar esta região, temos a percepção que faltam áreas abertas públicas na área central de Campo Grande voltadas para atividades culturais e, ainda que exista espaços culturais nesta área, há poucos espaços públicos que permitam uma ocupação orgânica pela população, espaços flexíveis que possibilitem diversas atividades, efêmeras ou não. A partir do mapeamento realizado na área central, foi possível identificar espaços com potencial nato para este tipo de atividade, fomentando a apropriação pela população dos espaços públicos na região central, rica por natureza tanto economicamente, como culturalmente. Baseado nos nossos estudos, identificamos a Orla Ferroviária como o espaço de grande potencial para receber um projeto de intervenção urbana. Junto com a proposição de requalificação espacial desta área deve ser feito, em ação conjunta, uma série de incentivos no que diz respeito à ocupação desta região, com atividades de iniciativa pública e privada, como feiras artesanais, intervenções de pequeno porte, como por exemplo, de urbanismo tático com o objetivo de promover a apropriação desse espaço. Também justifica-se o tema por entender que nesta região há um domínio de interesses privados, de cunho comercial, restringindo a ocupação de áreas públicas para um determinado perfil social. Não incluir toda a população na apropriação do espaço público central, independente da classe social entre outras diferenças, enfatiza a desigualdade, gerando um ambiente hostil, desamparado e não democrático, incitando a violência, uma vez que é uma região dominada por um controle policial e opressor, amparado pelas classes dominantes.

OBJETIVOS

Objetivo Geral

O objetivo geral desta pesquisa é dar embasamento teórico ao projeto de intervenção urbana que será desenvolvido para a área da Orla Ferroviária, em Campo Grande, MS.

Objetivos Específicos

1. Compreender as dinâmicas sócio-políticas e econômicas que acontecem em áreas centrais, e especificamente, no centro de Campo Grande, MS.
2. Identificar estratégias e práticas projetuais de intervenção urbanísticas e culturais nos sistemas urbanos e refletir sobre seus impactos.
3. Realizar uma leitura urbana das áreas de interesse cultural centrais e locais de fomento à cultura em Campo Grande - MS.
4. Fazer um mapeamento de áreas com base nos levantamentos para a definição de setorização e diretrizes para área de intervenção.
5. Estudar estratégias do urbanismo tático, como forma de atuação do arquiteto e urbanista na busca de uma cidade mais democrática.

METODOLOGIA

Para atingir os objetivos, executou-se pesquisas de caráter bibliográfico e referencial, levantamento de dados, pesquisa etnográfica e análise de referências projetuais, embasando assim as estratégias de projeto adotadas.

1. **Pesquisa bibliográfica:** executou-se pesquisas de caráter bibliográfico e referencial, por meio da leitura e análise de artigos científicos, livros e dissertações, disponíveis em plataformas digitais e bibliotecas físicas que contenham informações relevantes a respeito do tema, tendo como referências autores como Jan Gehl, Jane Jacobs, Henry Lefebvre, José Lamas, Hannah Arendt e Carr et al, entre outros;
2. **Levantamento de dados:** o levantamento de dados físicos, demográficos, socioeconômicos e urbanos de Campo Grande, sobre as áreas públicas centrais, as ações culturais realizadas nesses lugares e a apropriação desses espaços pelas pessoas. Levantamentos relativos à área central, tanto no aspecto da legislação quanto aos planos existentes para a área.
3. **Pesquisa etnográfica:** juntamente com o estudo de levantamento de dados foi realizada uma pesquisa etnográfica através do registro de imagens de forma sistemática durante alguns eventos que foram realizados na região do local da intervenção. Esta pesquisa tem como foco a observação de grupos na apropriação do espaço público, a fim de reunir informações que possibilitem o completo entendimento do tema para o desenvolvimento da proposta.
4. **Sistematização de dados:** Organização e registro dos dados levantados, identificando categorias apreendidas a partir da revisão bibliográfica, levando à análises e síntese, para fornecer subsídios na tomada de decisão projetual.
5. **Análise de referências projetuais:** Também foi realizado o estudo de projetos correlatos a fim de analisar o que já existe, aprofundar e recolher informações que são efetivas e vieram a definir o projeto.
6. **Representação Gráfica e Pós-produção:** Por fim, a representação gráfica do projeto contou com o uso de ferramentas de Inteligência Artificial (IA) Generativa em duas etapas complementares. Primeiro, a tecnologia foi empregada no refinamento de croquis e conceitos projetuais, auxiliando no desenvolvimento visual das instalações e dos mobiliários urbanos propostos. Depois, a IA foi utilizada na pós-produção e renderização das perspectivas geradas a partir do Revit, agregando elementos como textura, iluminação, materialidade e humanização das cenas, de modo a produzir imagens mais realistas para a apresentação do trabalho.

Retrospectiva

2014

A CIDADE É DE TODOS

1. O DIREITO À CIDADE, INTERVENÇÃO URBANA E MANIFESTAÇÕES CULTURAIS

1. O DIREITO À CIDADE, INTERVENÇÃO URBANA E MANIFESTAÇÕES CULTURAIS

Falar do direito à cidade é essencial quando estudamos as formas de apropriação de espaços públicos urbanos. O termo, a partir de Henri Lefebvre (1968), tomou uma ampla dimensão quando tivemos a possibilidade de suspensão da democracia no Brasil. Neste capítulo, partimos do conceito de Lefebvre em diálogo com David Harvey e Hanna Arendt, para o entendimento da importância da cidade ser aberta e democrática. Além disso, trazemos a contribuição de autores como Carr, Rivlin, Stone, Francis, Gehl, entre outros, para compreender quais aspectos urbanos são relevantes ao realizar o exercício do projeto na escala urbana. Os autores nos trazem aspectos relativos às características morfológicas, funcionais, sociais e ambientais da cidade.

Em seguida, temos algumas questões relativas à intervenção urbana, e o que autores como Heliana Vargas, Nelson Brissac e Nabil Bonduki compreendem com o que devemos considerar ao intervir no espaço público. Por fim, tratamos de temas relacionados à cultura, como o modo de ocupação natural dos espaços da cidade, envolvendo uma camada subjetiva e essencial ao considerar as dimensões humanas do espaço público.

1.1. O espaço público e o direito à cidade

Através dos incisos XV e XVI do artigo 5º da Constituição Federal brasileira está fundamentada a importância do direito ao espaço público, justificando sua fundamental existência no direito de manifestação e no direito de ir e vir. Logo, todo cidadão deve ter a livre locomoção e a liberdade de reunião nos espaços públicos da cidade. Ainda que o direito ao espaço público esteja assegurado pela lei maior do nosso país, enfrentamos um problema urbano, decorrente do sistema econômico, que é tratar os os espaços públicos como objetos mercadológicos.

Conforme Trujillo (2022), autores como Jane Jacobs (2009), Henri Lefebvre (1974), Milton Santos (1996), David Harvey (2005) e Otília Arantes (2012) trazem em seus trabalhos a discussão sobre a remodelação de áreas urbanas e sobre como espaços públicos estão sendo cooptados por agentes do campo privado, com o aval do gestor público. Esses projetos de grandes intervenções urbanas, conhecidos como requalificações, muitas vezes são tidos como uma melhoria do espaço público para todos, mas mascaram processos de gentrificação, com real interesse de uma minoria. A área central de uma cidade, local onde normalmente se concentram as primeiras construções, um espaço carregado de história e memória, portanto, simbólico para toda a população e para a formação da identidade cultural de uma sociedade, é alvo constante de projetos de remodelação urbana, visando única e exclusivamente o interesse privado.

Henri Lefebvre diz que "o direito à cidade não se pode conceber como um simples direito de visita ou de regresso às cidades tradicionais. Ele só pode formular-se como direito à vida urbana, transformada e renovada" (LEFEBVRE, 1968, p. 119). David Harvey, um estudioso de Lefebvre, em seu livro Cidades Rebeldes (2014) atualiza o termo e diz:

O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício do poder coletivo sobre o processo de urbanização. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e as nossas cidades é um dos nossos direitos humanos mais preciosos, ainda que um dos mais menosprezados. (HARVEY, 2014, p. 28).

Conforme Harvey aponta, o direito à cidade reflete a capacidade do indivíduo, no âmbito coletivo, de decidir sobre o processo de urbanização, isto é, dos processos de tomada de decisão das ações relativas ao espaço público.

As ruas, praças e parques são, por excelência, o lugar de encontro dos cidadãos, onde desde a antiguidade, eram locais onde as pessoas discutiam assuntos citadinos. É no espaço público onde acontecem as trocas e, inevitavelmente, ocorre a interação entre as diferenças, o lugar do conflito. Por isso ele é um lugar valioso e de disputa nas cidades, pois é nele onde a vida urbana acontece.

Segundo Hannah Arendt (1958), é no espaço público que o homem se difere dos animais, tornando-se social e político. Todas as atividades humanas são condicionadas pelo fato de que os homens vivem juntos, onde Arendt traz a antiga tradução do conceito aristotélico de *zoon politikon* como *animal socialis*, que foi aceita, estudada e consagrada por outros filósofos: *homo est naturaliter politicus, id est, socialis*, portanto o homem é, por natureza, político, logo, social. (ARENDT, 1958, p. 32-33)

A capacidade de organização política é oposta a associação natural constituída pela casa (*oikia*) de Aristóteles, onde o homem tratava somente daquilo que lhe era próprio e de dentro de sua unidade familiar, pois, depois do surgimento da cidade-estado do pensamento grego, além de sua vida privada deveria também administrar sua vida pública, no que diz respeito à vida comum e as relações que ele terá na cidade. No espaço público o homem interage e se relaciona transformando a comunidade que está inserido, sendo a sociabilidade o conjunto de ações espontâneas que ocorrem no domínio público, não só no âmbito político, mas também nas atividades artísticas, filosóficas e culturais, fazendo do homem um ser diferente dos demais animais.

[...] nenhuma atividade pode tornar-se excelente se o mundo não proporciona um espaço adequado para o seu exercício. Nem a educação, nem engenhosidade, nem o talento podem substituir os elementos constitutivos do domínio público, que fazem dele local adequado para a excelência humana (ARENDT, 1958).

Hanna defende que, para criação e formação desse senso político de comunidade são necessários locais públicos adequados que favoreçam a troca cultural e a interação entre as pessoas.

1.2. Dimensões humanas do espaço público (Carr, Rivlin, Stone, Francis) + Gehl (viés configuração espacial urbana)

O exercício da ocupação democrática nos meios urbanos, que começou a ser exercido a partir do momento que as pessoas começaram a se reunir para suprir suas necessidades, sejam elas fisiológicas, sociais ou de estima. Se encontrou em frente de igrejas e prédios de entidades públicas o local de reunião, desde o século XVII, conforme descrito por Carr, Rivlin, Stone e Francis no livro *Public Space*, de 1992:

Nos séculos XVII e XVIII, as necessidades funcionais da vila e da cidade exigiam a construção de estradas e, posteriormente, ruas pavimentadas, muitas vezes dispostas por conveniência num padrão de grelha. Estes espaços simples eram os principais cenários da vida pública, centrados no comércio quotidiano [...] Estes espaços comuns e praças eram, como na Europa, liderados por câmaras municipais e igrejas e, juntamente com os mercados, tornaram-se pontos de encontro naturais para a população. (CARR et al., 1992, p.4, tradução nossa).¹

Fundamental para a vida humana, o espaço público serve como local de encontro e interação, bem como um meio para as pessoas praticarem atividades físicas e cotidianas. Entender as dimensões humanas do espaço público é essencial para projetar espaços urbanos que sejam atraentes, duradouros e seguros para os usuários.

O espaço público é palco das atividades específicas e privadas de cada pessoa que nele está e que desfruta dele, por isso, se torna dinâmico uma vez que cada pessoa dá uma ênfase e uso diferente a ele. Além de cada indivíduo, o valor e desenvolvimento do espaço público também se dá pela cultura local proeminente, quais as tecnologias, políticas e economia vigente.

¹No original: In the seventeenth and eighteenth centuries, the functional needs of town and city required the building of roads and later paved streets, often laid out for convenience on a grid pattern. These simple spaces were the primary settings for public life, focused on daily commerce [...] These commons and squares were, as in Europe, fronted by town halls and churches and, together with markets, became natural meeting grounds for the population.

Figuras 01, 02, 03 e 04 - Procissão de Gentile Bellini na Piazza San Marco, 1496.

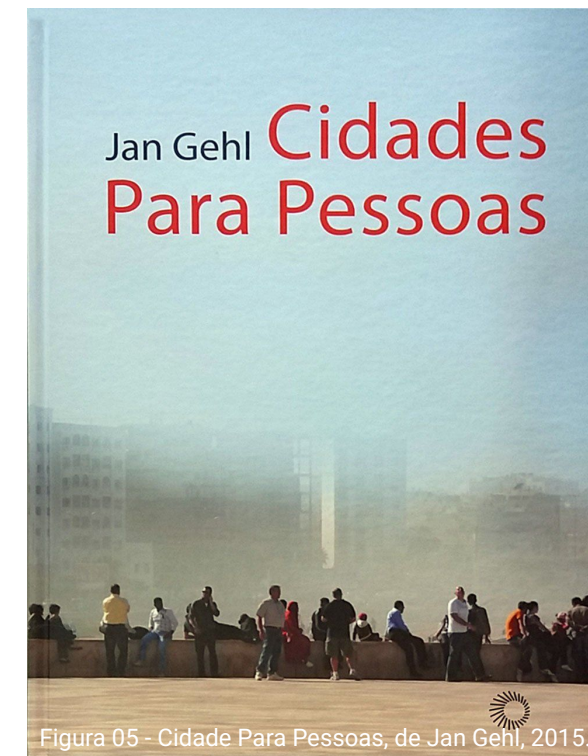


As primeiras configurações dos espaços públicos se deram a partir da necessidade das pessoas. A necessidade de se locomover trouxe a construção de ruas e estradas, mas não somente para o deslocamento de pessoas, mas sim, de mercadorias e especiarias de outros lugares. O comércio tem um papel importante no que se diz respeito aos locais de encontro da população. Feiras e mercados públicos na Europa, desde o século dezessete, acontecem nas ruas e praças, em frente a igrejas e edifícios públicos promovendo o uso comum. (CARR et al., 1992)

Segundo Jan Gehl (2015), em seu livro Cidade Para Pessoas, uma das dimensões mais importantes é a escala humana. O espaço público deve ser projetado para atender às necessidades das pessoas. Isso significa que as proporções e usos do espaço devem ser ajustadas às dimensões do corpo humano. As ruas, praças e calçadas devem ser projetadas para permitir que as pessoas se movimentem confortavelmente e interajam entre si.

Outra dimensão importante é a qualidade do espaço. O espaço público deve ser atraente e agradável aos sentidos humanos. Isso inclui a escolha de materiais, de elementos naturais e mobiliários, por exemplo, criando assim núcleos apropriados para a interação, sendo uma região central de uma cidade onde as pessoas se sentem mais confortáveis e seguras, e onde há uma grande quantidade de atividades sociais e culturais que ocorrem. Esse núcleo é composto, comumente, por resquícios de parte das cidades mais antigas onde as ruas estreitas, onde os edifícios possuem alturas diferentes; exista praças, parques e espaços públicos que encorajam as pessoas a caminhar e interagir umas com as outras, criando um senso de comunidade e pertencimento. Além disso, a qualidade do espaço também é influenciada pela maneira como o espaço é usado, devendo eles serem flexíveis e permitir uma variedade de atividades, desde a simples observação até a prática de esportes.

Com a aplicação do paisagismo, com o intuito de embelezamento e organização do espaço livre, praças e parques públicos passaram a sanar a necessidade de lazer, aumento da qualidade de vida, e consequentemente, da saúde das pessoas, através da criação de playgrounds e espaços para prática de esportes, tornando o espaço público



também um espaço recreativo. Desde então, o bem estar público tem sido um dos principais motivos para a criação e o melhoramento desses espaços democráticos.

As visões de configuração espacial urbana de Jan Gehl enfatizam a importância do uso humano do espaço público. Ele acredita que o planejamento urbano deve ser centrado nas pessoas e não nos veículos.

Gehl também propõe uma série de princípios de design para criar espaços públicos que atendam às necessidades humanas. Estes incluem a criação de calçadas amplas e confortáveis, a redução do tráfego

de veículos, a criação de áreas verdes e a promoção da diversidade de usos do espaço público.

Um desses princípios é a segurança. Os usuários do espaço público devem se sentir seguros e protegidos ao caminhar e usufruir a cidade. Isso pode ser alcançado através da iluminação adequada e mobiliário, por exemplo, e da presença de elementos de segurança. A presença de pessoas em áreas públicas na maior parte do tempo também é algo que traz o sentimento de segurança na comunidade, uma vez que o ser humano é um animal político e vive em comunidade. As comunidades têm seus conceitos éticos e morais, que usualmente caminham junto das leis. O esvaziamento destes lugares é o contrário da natureza de vivência do ser humano e abre brechas para comportamentos considerados errados perante aos olhos da sociedade. O lugar ocupado é um lugar olhado. Com o conceito de acessibilidade, Gehl defende que o espaço público deve ser acessível a todas as pessoas, independentemente de suas habilidades físicas ou condições de saúde. Isso significa que as ruas, calçadas e parques devem ser projetados para permitir o acesso de qualquer ser humano, seja lá qual for a condição dele.

Já no livro Public Space, Carr et al. (1992) os autores abordam as dimensões humanas ligando-as à compreensão e gestão dos espaços públicos urbanos, dividindo-as em quatro categorias: física, social, psicológica e cultural.

O físico refere-se à configuração espacial e aos elementos materiais dos espaços públicos, incluindo a forma, o tamanho, a escala, a iluminação, o arranjo urbano e outros elementos que criaram a experiência e o uso desses espaços. A dimensão social refere-se à interação e à dinâmica social que ocorre nos espaços públicos, incluindo as relações sociais entre as pessoas, a diversidade cultural, as práticas sociais, as formas de uso e apropriação dos espaços, entre outros aspectos.

A referência cultural diz respeito às representações vividas, históricas e culturais que os espaços públicos assumem para as pessoas, incluindo o patrimônio cultural, a história da cidade, a identidade cultural e outras formas de significado cultural que fizeram a relação das pessoas com esses espaços. Intimamente ligada a essa última está a referência psicológica, relacionada às emoções, semelhanças e sensações que as pessoas experimentam ao utilizar os espaços públicos, incluindo a sensação de segurança, a sensação de pertencimento, o conforto e outros aspectos psicológicos que experimentaram a experiência dos usuários.

Ao considerar essas quatro abordagens ligadas ao espaço públicos, os autores propõem uma análise integrada que leva em conta as necessidades e os direitos das pessoas, bem como as dimensões significativas desses espaços dentro da memória delas: os significados.

Os autores discutem as noções de necessidades, direitos e significados.

Necessidades referem-se às demandas que as pessoas têm em relação aos espaços públicos, como a necessidade de segurança, de mobilidade, de acesso a serviços e de convivência social. Essas necessidades são fundamentais para a qualidade de vida das pessoas nas cidades e devem ser levadas em conta na concepção e gestão dos espaços públicos. É fato que o contato com o espaço público influencia de forma benéfica à saúde mental. Segundo o sítio eletrônico National Geographic, foi publicado o relatório com o título “Green and Blue Spaces and Mental Health” (Espaços verdes e azuis e saúde mental), pela Organização Mundial da Saúde (OMS), o qual mostra que o tempo na natureza, incluindo nas áreas urbanas e periurbanas, melhora o humor e a saúde, tanto física, quanto mental.

Direitos dizem respeito às garantias legais e institucionais que as pessoas têm em relação ao acesso e uso dos espaços públicos. Os autores destacam a importância de se promover a igualdade de direitos de acesso aos espaços públicos, independentemente de classe social, gênero, idade, raça ou outras características individuais. O espaço público surge como palco para que o cidadão exerça seu direito como descrito na Constituição Federal de 1988, artigo 5º, parágrafo IV: “É livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato”. Esse direito resume de forma clara e objetiva o direito à liberdade da população em expressar suas crenças e partidos.

Significados estão relacionados às representações que os espaços públicos assumem para as pessoas. Cada espaço público tem sua própria história e significado, que pode ser percebido e interpretado de diferentes formas pelas pessoas que o frequentam. Os autores destacam a importância de se proteger e preservar os significados dos espaços públicos, para que possam continuar sendo importantes para as pessoas e para a cidade ao longo do tempo. FELIPPE e KUHNEN comprovam a afirmação ao definir a afetividade do homem com o local como “o vínculo emocional firmado com cenários físicos, envolvendo sentimentos derivados da experiência espacial real ou esperada” (FELIPPE; KUHNEN, 2012,p. 610).

1.3. Intervenção urbana – conceito e características

Para intervir em centros urbanos se faz necessária a avaliação histórica, seu caráter funcional e a posição que o centro representa na estrutura de uma cidade, pois a ideia de intervenção, na maioria das vezes surge como resposta e solução para um processo de deterioração.

Nas cidades europeias e americanas, a partir da década de cinquenta, esse processo de abandono se deu pela diluição do centro em áreas específicas relacionadas ao uso, como centro histórico, centro financeiro, centro comercial e outros, gerando uma rede de subcentros que competem com o centro principal. No Brasil, esse processo começou a ser discutido de modo mais intensivo a partir dos anos oitenta, quando essa segregação central foi identificada como a responsável pela aceleração da deterioração e degradação dos centros urbanos em todo mundo.

Os conceitos de deterioração e degradação urbana, no livro *Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados* são explorados por Heliana Vargas e Ana Luiza Castilho, que explicam que a intensificação desses processos se dá, fundamentalmente, pelo crescimento e expansão do espaço urbano. Congestionados pela intensidade de atividades, outros espaços da cidade passam a concorrer com o centro, oferecendo moradia e vivências mais interessantes para a população. Assim, atividades consideradas nobres se pulverizam nesses novos locais, podendo até não acontecer mais no centro, fazendo com que o fluxo da área diminua. De toda forma, o centro não se esvazia por completo, ficando por lá atividades menos rentáveis, informais e, até mesmo ilegais, suscitando a frequência de quem realmente precisa de algum serviço público instalado por lá e por moradores e usuários com menor poder aquisitivo, uma vez que o poder público deixa de investir na área: *“Consequentemente, a arrecadação de impostos diminui e o poder público reduz a sua atuação nos serviços de limpeza e segurança públicas”* (VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard,

2009 apud Balsas, 2000; Carrion, 1998; Friedrichs et al., 1987; Frieden e Sagalyn, 1992; Garay, 2003; Vargas, 2000, 2004). As autoras procuram entender qual seria a importância da recuperação dos centros citadinos, e como as intervenções urbanas podem conter esse processo de abandono. Foi identificado que, através da imagem da cidade, que é um dos principais pontos nas intervenções, se perpetua a história, gerando um senso de comunidade e pertencimento na população. Outras estratégias são a reforma de edifícios com a proposição de novos usos, valorizando o patrimônio construído; investir na infraestrutura e comércio, e consequentemente gerar novos empregos; implementando ações atrativas

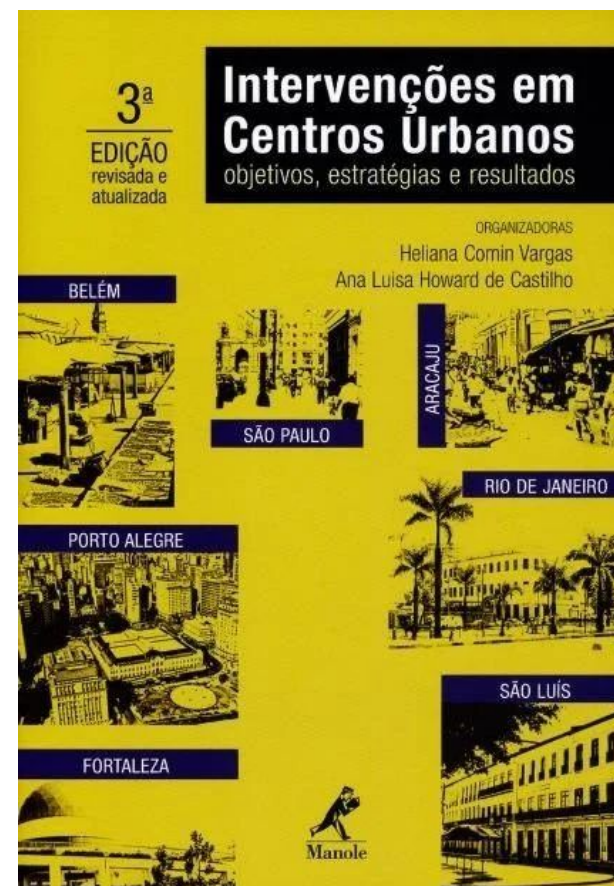


Figura 06 - Intervenção em centros urbanos, de Heliana Vargas e Ana Luisa de Catilho

aos investidores, para os moradores e turistas a fim de dinamizar a economia e melhorar a qualidade de vida, criando um ambiente possível para a efetivação das intervenções.

Nelson Brissac (2002, p.12), a intervenção é uma parte de um todo mais amplo, que é inscrita em meio a dinâmica urbana. Para ele, a cidade está sempre em movimento, caminhando para para várias direções. A partir do momento que se coloca em prática uma intervenção, o que está em movimento provavelmente tomará outro rumo.

“A intervenção é uma inscrição num fluxo mais amplo e complexo que é a dinâmica urbana. Implica entender a cidade como algo em movimento. (...) Intervir: um gesto sobre o que já está em movimento.(...)”

Em seu projeto, *Arte/Cidade*, se propõe que as intervenções sejam a intensificação da percepção dos espaços, apontar olhares para novas possibilidades e usos, dar evidência a significados esquecidos ou ocultos e sugerir novas configurações. Durante a implantação das intervenções, uma se destacou mais pelo significado do lugar para as pessoas, ou da relação de obras concebidas por artistas e o local onde elas foram inseridas, levando em consideração as características singulares do sítio, a escala urbana, a inserção arquitetônica, a complexidade de cada situação e os componentes sociais e políticos.

Outra característica que se destacou foi a escolha de locais e edificações que estavam em períodos de transição: deixando de ser utilizado para o que foi feito e sendo decidido qual seria o futuro uso. Através dessa pausa e análise decisória é possível arbitrar o que do antigo pode influenciar e ser referenciado no novo, com intuito de enriquecer e criar sentido na intervenção, fazendo com que as pessoas tenham o sentimento de pertencimento e, ao mesmo tempo, reconheçam e valorizem os processos dinâmicos da cidade.

Transitando entre a arquitetura e a arte, essas intervenções reúnem técnicas artísticas, usos e conexões com o lugar, gerando visões que aguçam as sensações, o olhar e os sentimentos daqueles que são alcançados pela intervenção, dando pistas e referências do

que já aconteceu ali. Podendo ser uma imersão de aprendizagem histórica prática.

As intervenções urbanas são ações sociais e políticas que visam melhorar as condições de vida das populações em áreas urbanas, com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico, social, cultural e ambiental das cidades. Elas podem ser integradas em diferentes escalas e contextos, desde pequenas intervenções em espaços públicos até grandes projetos de requalificação urbana. O objetivo dessas intervenções é transformar as cidades em lugares mais habitáveis, significativos, inclusivos e confortáveis. Essas ações podem ser realizadas por meio de projetos urbanísticos, requalificações de áreas degradadas, construção de equipamentos públicos e ocupações efêmeras.

Nabil Bonduki, em sua obra "Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos" (2010), destaca a complexidade inerente ao processo de intervenção urbana nesses locais, ressaltando a necessidade de abordagens sensíveis para preservar a identidade e a memória dessas áreas históricas.

De acordo com ele, a intervenção em centros históricos requer uma compreensão profunda da história e da dinâmica social dessas localidades. O autor argumenta que a requalificação desses espaços não deve ser conduzida de maneira indiscriminada, mas sim de forma cuidadosa e integrada, considerando as características culturais e históricas únicas de cada área (BONDUKI, 2010).

A participação comunitária é destacada como um elemento fundamental nas intervenções propostas pelo autor, que enfatiza a importância de envolver os moradores locais, comerciantes e outros membros da comunidade no processo decisório, afirmando que a participação ativa da comunidade contribui para a criação de soluções mais inclusivas e sustentáveis. Nesse contexto, Bonduki aborda também a questão da acessibilidade e mobilidade nos centros históricos. Ele defende a promoção de meios de transporte sustentáveis e a criação de espaços públicos acolhedores e acessíveis a todos, contribuindo assim para a vitalidade e coesão social dessas áreas.

A intervenção urbana artística, voltada para o contexto de Campo Grande, surgiu da necessidade de que as pessoas voltassem a olhar a realidade do centro urbano de uma nova forma, através da linguagem cultural e artística, para que seja inspiradora e que atraia os transeuntes para utilizar esse espaço que está sofrendo um esvaziamento. A perda do dinamismo diante a novas referências urbanas provocam o abandono e a degradação do centro a partir do momento que as pessoas deixam de frequentá-lo, administradores de empresas e investidores deixam de abrir novos empreendimentos e investir na área, falta de aplicação monetária por parte do Estado. A partir de 1950, as áreas centrais começaram a ser vistas como saturadas e novas centralidades surgiram, gerando atividades concorrentes em outros bairros, fato que ocorreu em centros urbanos de todo mundo a partir de 1980.

1.4. Manifestações culturais e artísticas - feiras, eventos, áreas gastronômicas, arte urbana, teatro, música - Ocupações

Basilar e fundamental na construção e disseminação da cultura, essas práticas e eventos são formas de expressão que preservam e fomentam essa estirpe de civilização através das manifestações culturais e artísticas. Seja para uso temporário ou recorrente, essas plataformas propiciam um espaço de valorização da cultura e fomentam a economia local. De um ponto de vista sociocultural, esses ambientes funcionam como uma forma de resistência cultural, preservando tradições, incentivando um intercâmbio de culturas e ao mesmo tempo fortalecendo a identidade comunitária.

Relacionando essas práticas ao contexto mais amplo de desenvolvimento urbano e participação comunitária no que diz respeito às intervenções culturais, podemos dizer que espaços públicos bem projetados têm o potencial de transformar-se em verdadeiros centros de atividade cultural e social. O planejamento que considera a acessibilidade e a flexibilidade desses espaços pode facilitar a realização de eventos culturais e fomentar uma maior participação da comunidade.

Sob esse viés, atividades artísticas em espaços públicos são cruciais para a manutenção da cultura, atendendo às necessidades comunitárias e proporcionando alternativas multidimensionais de entretenimento para os usuários.

Jan Gehl refere-se à configuração das cidades como um potencial poder de apoio e incentivo às atividades culturais e sociais, em uma de suas obras evidencia a importância da criação de ambientes urbanos que promovam a qualidade de vida e o bem-estar dos cidadãos, em seu livro Cidade Para Pessoas (2015), expõe a seguinte ideia:

“O design urbano pode facilitar ou dificultar a vida cultural. Cidades que oferecem ambientes acessíveis e agradáveis para as pessoas promovem uma maior participação em atividades culturais e sociais. A qualidade do espaço urbano tem um impacto direto na vitalidade cultural de uma cidade” (Gehl, 2015, Cidade Para Pessoas).

Nota-se a importância dessas áreas que oferecem uma grade variada de mercancias com papéis interligados na propagação e preservação da cultura. Elas não apenas proporcionam enriquecimento estético e entretenimento, mas também contribuem para a construção de identidades culturais e regeneração social. Essas práticas e eventos revelam seu papel vital na dinâmica contemporânea, destacando sua importância para a diversidade e a continuidade das culturas.

Sobre os princípios de integralidade e universalidade dos ambientes públicos, um influente geógrafo social tem contribuído significativamente para a compreensão das interações entre espaço urbano, práticas culturais e processos de globalização. David Harvey explora a interseção entre esses meios e examina a complexa relação dos mesmos, em sua obra A Brief History of Neoliberalism (2005) ele diz:

“A globalização e a urbanização não são fenômenos separados; ao contrário, estão profundamente interligados. As cidades não apenas refletem as forças da globalização, mas também são os principais locais onde as dinâmicas globais se manifestam de maneiras locais e particulares” (Harvey, 2005, A Brief History of Neoliberalism).

Para que a cidade seja culturalmente rica, os espaços devem ser acessíveis a todos os seus habitantes. Um ambiente urbano que prioriza as necessidades humanas facilita as interações sociais e viabiliza uma vida urbana vibrante e diversificada.

A arquitetura e urbanismo, além de construir espaços, reflete as dinâmicas culturais, sociais e econômicas de uma sociedade. Nesse contexto, manifestações culturais e artísticas, como feiras, arte urbana e experiências gastronômicas influenciam diretamente a arquitetura contemporânea, aproximando-a da identidade coletiva e do cotidiano das pessoas. Quando sensível a essas expressões, a arquitetura torna-se mais humana, inclusiva e representativa, contribuindo para cidades mais plurais e significativas.

Essas manifestações não apenas inspiram, mas transformam o espaço urbano, rompendo padrões convencionais e dando origem a ambientes vivos e diversos. A arte urbana, por exemplo, vai além da estética: carrega sentidos sociais e políticos, alterando a forma como a cidade é percebida e vivida. Como destaca Brissac:

“a arte, ao intervir nos espaços urbanos, desloca os sentidos habituais da arquitetura, abrindo brechas para novos usos, novas experiências e outras formas de convivência.” (Brissac, 2002, p. 16).

Projetos como o Arte/Cidade, coordenado pelo próprio Brissac, ilustram essa perspectiva. Realizado em áreas periféricas ou degradadas de São Paulo, o projeto propõe intervenções artísticas que dialoguem com a história e a paisagem dos territórios, ressignificando espaços abandonados e propondo novos usos, mesmo que temporários. Nessa abordagem, a arte se torna crítica e contextualizada, e a arquitetura se transforma em meio de expressão e resistência.

Assim, a cidade se converte em um palco expandido, onde a arte provoca, questiona e reinventa o espaço urbano, abrindo caminhos para a inclusão, a memória e o direito à cidade.



2. Intervenções urbanas no espaço de atuação

2.1. Espaços públicos Centrais de Campo Grande

Segundo WEINGARTNER, Campo Grande possui em torno de 30 espaços públicos de convívio na Região Centro incluindo praças, um parque e algumas feiras ao ar livre. Os principais e mais conhecidos são a **Praça Ary Coelho**, uma das mais tradicionais e importantes da cidade, localizada na Avenida Afonso Pena, coração da cidade, além dela, outras praças significativas incluem a Praça do Rádio Clube - ainda na mesma via, a **Praça dos Imigrantes (hoje em situação de abandono)**, a Praça Lúdio Martins Coelho Filho, mais conhecida por Praça Itanhangá, a Praça Belmar Fidalgo, Praça Cuiabá em conjunto com a Praça das Araras e o Parque Antônio de Albuquerque, mais conhecido como Horto Florestal.



Mapa 01: Praças na região Central de Campo Grande com destaque para o Bairro Centro
Fonte: My Maps Google, adaptado pela autora

Em sua tese de doutorado, Weingartner (2008), sob a luz de Silvio Macedo, avalia as ações de planejamento, gestão e projeto do sistema de espaços livres públicos de Campo Grande, sendo que parte do trabalho **caracteriza e define especificidades dos espaços livres públicos de recreação e conservação da cidade a partir do Plano Diretor de Campo Grande de 1985** (o mais recente na época que a dissertação foi publicada), trazendo e realizando uma análise minuciosa desses espaços até o ano de 2008. **Dentre as categorias que ele cita dentro do Plano estão as Áreas de Interesse Cultural. Entre os aspectos delimitados para essa categoria estavam: a preservação do patrimônio histórico, e reúnem aspectos urbanísticos que fazem referência à construção da cidade, incluindo os trilhos da ferrovia,** alguns edifícios de uso coletivo (como hotéis) e as praças.

A apresentação feita a seguir das ações de implementação do Plano Diretor de 1995 em Campo Grande foi ordenada segundo uma interpretação dos tipos de espaços livres públicos de conservação e de recreação construídos pela aplicação das diretrizes das áreas de interesse ambiental, urbanístico e cultural. Foram estabelecidos seis tipos de parques, sendo assim classificados: parque destinado exclusivamente à recreação ou à conservação; parques recreativos e de conservação; parques recreativos e culturais; parque histórico; e parque recreativo, cultural e de conservação. Observa-se que as ações em relação às praças centrais foram determinadas pelas diretrizes das áreas de interesse cultural. (WEINGARTNER, 2008, p. 28).

A separação dos tipos de parques mostra-se fundamental para um planejamento urbano eficiente e sustentável, pois permite uma gestão mais direcionada e eficaz dos espaços públicos. Com uma função específica, essa classificação ajuda a otimizar o uso e a preservação dos recursos naturais e culturais da cidade.

Em relação às praças centrais, as intervenções realizadas seguiram as orientações voltadas para áreas de interesse cultural. Outras iniciativas da administração municipal estavam alinhadas com a classificação das praças urbanas, com o objetivo de expandir a infraestrutura urbana e implementar programas voltados à melhoria. Essas ações, embora de forma indireta,

estão conectadas à execução do plano diretor.

Além disso, foi proposta a criação de sete tipos de praças urbanas, sendo a classificação baseada no uso predominante dos espaços públicos e nas características físicas e espaciais de cada local. As categorias de praças definidas foram: recreativa, recreativa cultural, esportiva, contemplativa, ajardinada, comercial e voltada à adaptação do sistema viário.

As praças com enfoque cultural desempenham um papel crucial no contexto urbano, pois elas não se limitam apenas ao lazer ou ao descanso, mas também servem como espaços de valorização cultural, educação e expressão artística. Esses espaços de convivência e interação social tem a função de fomentar o coletivo, são locais onde diferentes grupos e comunidades se encontram, trocam ideias e compartilham experiências culturais, por conseguinte, propicia-se a democracia ao acesso à cultura e possibilita a população a encontrar conforto em um ambiente nas mais diversas regiões da cidade.

Figura 07: Praça dos Imigrantes, localizada entre as ruas Rui Barbosa, Barão de Melgaço e Joaquim Murtinho, no Centro de Campo Grande



Fonte: Campo Grande News

2.1.1. O direito ao espaço público em Campo Grande

Essencial para garantir a cidadania plena e a inclusão social, o direito ao espaço público, em cidades como Campo Grande - MS, ainda sofre desafios significativos nesse aspecto. Embora o acesso a espaços como praças, ruas e centros culturais seja fundamental para a convivência e o desenvolvimento cultural, a realidade é que muitas vezes esses locais são mal planejados, negligenciados ou até privatizados, restringindo o direito de uso da maioria da população, especialmente das comunidades periféricas.

Sem o devido roteiro, Campo Grande tem enfrentado dificuldades para garantir o acesso igualitário a esses espaços. **Embora existam iniciativas de requalificação de praças e centros culturais, esses investimentos muitas vezes não alcançam de forma eficiente as áreas centrais e periféricas.** Em algumas regiões, a ausência de espaços públicos adequados e a falta de segurança tornam esses locais inacessíveis ou evitados cotidianamente pela população, excluindo possibilidades significativas de atividades culturais e recreativas.

Além disso, a privatização de alguns espaços urbanos, como shoppings e áreas comerciais fechadas, contribui para a segregação social, criando barreiras entre as classes sociais. **A crescente tendência de transformar espaços públicos em áreas privadas limita a liberdade de expressão e a possibilidade de manifestações culturais espontâneas, que deveriam ser características de um espaço público democrático.**

Portanto, é urgente que o planejamento urbano de Campo Grande adote uma abordagem mais inclusiva e acessível, priorizando o desenvolvimento de espaços públicos que atendam a todas as camadas da sociedade. A cidade precisa avançar para garantir que seus habitantes, independentemente de sua classe social, tenham o direito de usufruir livremente e com segurança desses espaços, servindo-se de um transporte público de qualidade e que atenda as necessidades de deslocamento dos usuários. Promovendo a verdadeira convivência social e a democratização da cultura.

2.1.2. Histórico de modificações da Orla Ferroviária e entorno

2010

Início da requalificação da Estação Ferroviária

Começaram as obras de restauração da antiga Estação Ferroviária, com investimentos de R\$ 2,6 milhões através do PAC Cidades Históricas.

2011

Inauguração da Estação Ferroviária requalificada

Em 19 de dezembro de 2011, foi inaugurada a primeira etapa da requalificação, com a restauração da fachada, interior e o Armazém Cultural.

2012

Inauguração da Orla Ferroviária

Em 22 de dezembro de 2012, foi inaugurada a Orla Ferroviária, ocupando o antigo espaço da linha férrea de Campo Grande.

A obra visou requalificação a região da antiga estrada de ferro, resgatando a importância histórica do local para o desenvolvimento da cidade.

Escritório responsável: Gil Carlos de Camillo Arquitetura

Contexto: Com a desativação da linha férrea no centro de Campo Grande, a área ficou abandonada. O projeto visou requalificar esse espaço urbano, transformando-o em um local de convivência e lazer.

Proposta arquitetônica:

Preservação da calha ferroviária existente, permitindo uma possível reativação futura da malha viária.

Criação de espaços públicos ao longo de 900 metros, entre as avenidas Afonso Pena e Mato Grosso, abrangendo cerca de 17 mil m².

Implementação de ciclovias, áreas de estar, paisagismo com espécies nativas, iluminação adequada e acessibilidade.

2018

Instalação do monumento Maria Fumaça

Em 23 de outubro de 2018, foi inaugurado o monumento Maria Fumaça, uma locomotiva histórica posicionada na Orla com intuito do resgate da memória ferroviária.

2019

Início do Projeto de requalificação da Antiga Rodoviária

A Prefeitura de Campo Grande iniciou, em 2019, o processo de licitação para contratar empresa responsável pelo projeto de requalificação do Complexo Empresarial Terminal do Oeste Heitor Eduardo Laburu, antiga rodoviária da cidade.

A empresa Restaura Arquitetura foi contratada por pouco mais de R\$ 480 mil para elaborar os projetos básico, executivo e complementar da requalificação da área pública do terminal rodoviário.

2020

Conclusão das obras de restauro da Estação Ferroviária

Em dezembro de 2020, foi finalizado o restauro completo da Estação Ferroviária, com recuperação do telhado, pisos, janelas, portas e instalações, mantendo a arquitetura original.

2022

Início das Obras de requalificação da Antiga Rodoviária

Em 1º de julho de 2022, a prefeita Adriane Lopes assinou a ordem de serviço para o início das obras de requalificação da antiga rodoviária, desativada em 2009.

O projeto contempla a recuperação das áreas públicas nos dois pisos do prédio, totalizando 8.625,29 m², com investimento estimado em R\$ 19 milhões.

2023

Atrasos e Readequações no Projeto e Reforço Financeiro

Em junho de 2023, a Prefeitura informou que apenas 9% da obra havia sido executada, e não havia previsão para a conclusão da requalificação.

Foi necessária a readequação do projeto, enviada à Caixa Econômica Federal para aprovação.

Em outubro de 2023, o Governo do Estado firmou convênio de R\$ 3,5 milhões com a Prefeitura de Campo Grande para auxiliar na obra de requalificação da área pública da antiga rodoviária.

2024

Avanço das Obras - Rodoviária

Em fevereiro de 2024, as obras começaram a ganhar forma, com a construção da estrutura e instalação da fachada metálica.

A edificação está localizada no quadrilátero das ruas Dom Aquino, Barão do Rio Branco, Vasconcelos Fernandes e Joaquim Nabuco.

2.2 Histórico de consolidação do centro e da Orla Ferroviária de Campo Grande

Para entender a dinâmica da Orla Ferroviária, é preciso entender a história do local onde ela se encontra e o que acontece em seu entorno, desde quando foi construída e utilizada com a finalidade de passagem dos trens da NOB até os dias de hoje.

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), no início do século XX, foi um fator decisivo para a formação e consolidação do núcleo urbano de Campo Grande. A formação de Campo Grande remonta a 1875, com a chegada de José Antônio Pereira e um grupo de familiares e amigos à confluência de dois córregos no planalto da Serra de Maracaju. Nesse local, foram construídos os primeiros ranchos às margens do córrego que mais tarde seria denominado Prosa. As moradias, dispostas lado a lado, deram origem a uma única via, configurando um núcleo inicial simples e linear, característico de um povoado em formação.

Mesmo com o passar das décadas, a localidade manteve por um tempo essa configuração rudimentar. Em 1905, foi instituído o Código de Posturas, indicando uma tentativa inicial de organização normativa do espaço e da vida urbana. No entanto, a existência de uma legislação não significava, naquele momento, uma estrutura urbana consolidada. A ausência de planejamento mais amplo, a baixa densidade populacional e a limitada diversificação de atividades faziam com que Campo Grande ainda fosse, essencialmente, um vilarejo.

Foi somente em 1909, sete anos após sua emancipação política, que ocorreu uma mudança mais significativa na organização espacial. A partir da aprovação e execução de uma planta de expansão urbana, elaborada pelo engenheiro Nilo Javari Barém, novos logradouros foram criados, ampliando o traçado da cidade. Com isso, a antiga rua única, orientada no sentido leste-oeste, passou a ocupar a porção mais ao sul

do novo desenho urbano e foi oficialmente denominada Avenida Afonso Pena (atual rua Vinte e Seis de Agosto) embora ainda permanecesse conhecida pela população como “Rua Velha”.

Já em 1914, partindo de Bauru, a ferrovia avançou em direção ao interior, alcançando Campo Grande. A chegada dos trilhos representou uma mudança decisiva no desenvolvimento local, transformando um povoado ainda em crescimento em um importante centro de articulação regional. A presença da ferrovia impulsionou a organização do espaço urbano, estimulando a instalação de comércios, serviços e infraestrutura ao redor da estação, além de atrair novos moradores e investimentos. Esse processo contribuiu diretamente para a consolidação de um centro urbano estruturado, marcado pela dinâmica econômica e pela circulação de pessoas e mercadorias, elementos fundamentais para o crescimento da cidade.

Nos anos seguintes, a linha foi estendida até Corumbá, sendo concluída por volta de 1917–1918. A integração com Corumbá ampliou ainda mais a importância de Campo Grande, ao inseri-la em uma rede estratégica de circulação que conectava o interior do Brasil ao sistema hidroviário do rio Paraguai e, por meio dele, aos mercados internacionais. Nesse contexto, enquanto Corumbá se destacava como elo de conexão externa, Campo Grande se consolidava como um polo urbano intermediário, organizador do território e centro de distribuição regional.

Dessa forma, a expansão da NOB não apenas promoveu a integração territorial, mas também foi fundamental para a estruturação de Campo Grande como centro urbano, definindo padrões de ocupação, centralidade e desenvolvimento que ainda hoje influenciam a configuração da cidade.

Um dos padrões de ocupação que a chegada da ferrovia influenciou foi a localização das principais atividades comerciais. Com a implantação de linhas regulares de transporte de

Mapa 02: Campo Grande: a antiga Rua Velha e as ruas que davam acesso à Estação ferroviária a partir de 1914.



cargas e passageiros, a Rua 14 de Julho consolidou-se como o principal eixo comercial da cidade, concentrando grande parte dos estabelecimentos.

No plano urbano elaborado por Nilo Javari Barém, destacam-se as vias no sentido norte-sul que conectam a antiga Rua Velha (atual Rua 26 de Agosto) à estação ferroviária. Entre elas, as ruas 14 de Julho e Rua Santo Antônio tiveram papel fundamental nessa articulação. Juntamente com vias paralelas, essas ruas concentraram cerca de metade dos novos comércios instalados à época, evidenciando a forte influência da ferrovia na estruturação do espaço urbano e na dinâmica econômica da cidade.

Já na década de 1930, a cidade foi ganhando marcos representativos e simbólicos, como o relógio da rua 14 de Julho com a Avenida Marechal Hermes (atual Avenida Afonso Pena) que trazia a modernidade, o Obelisco, também na mesma última avenida que era um marco militar, representando a força Estado brasileiro sob ditadura oligárquica populista de Getúlio Vargas e por fim o prédio dos Correios na antiga Rua Santo Antônio, atual Rua Calógeras, representando a comunicação.

O relógio localizado na Rua 14 de Julho, ao lado da Praça Ari Coelho, consolidou-se como um dos principais pontos de referência e convivência social em Campo Grande nos anos 1950. Situado no centro da cidade, ele servia tanto como marcador de tempo quanto como local de encontros, manifestações públicas e atividades culturais. Nesse contexto, entre as décadas de 1950 e 1960, destacou-se a prática do *footing*, bastante comum entre os jovens. A atividade consistia em passeios pelo centro da cidade, tendo o entorno do relógio da Rua 14 de Julho como importante ponto de encontro e convivência social. Nesse período, a Rua 14 de Julho consolidou-se como um dos principais espaços de sociabilidade urbana da cidade (OLIVEIRA NETO, 2003) . Realizado preferencialmente aos fins de semana e feriados, entre as 19h e 22h, o ritual consistia na circulação a pé de jovens que buscavam visibilidade, paquera e lazer:M

Durante as décadas de 1950/60, era justamente após o encerramento das atividades do comércio que a 14 de Julho tornava-se mais agitada, praticamente tomada pelos jovens que a pé circulavam no *footing*, caminhando pelos seus bares, no trajeto entre os cinemas da rua Dom Aquino e da avenida Afonso Pena, em busca dos encontros, das conversas, ou seja, dos contatos sociais. Hoje, após o fechamento das lojas comerciais, ela torna-se completamente vazia, sem bares, sem cinemas e, conseqüentemente,

sem pedestres e com pouco trânsito de veículos, situação imposta, ao mesmo tempo, pelo estabelecimento de outros locais onde essa sociabilidade se realiza, como shoppings e parques e pela criação de outras formas de sociabilidade, como a Internet por exemplo. (OLIVEIRA NETO, Antonio Firmino, 2003, p.34)

Assim, o passeio público próximo ao relógio não era apenas um espaço de circulação, mas também de interação social, paquera e afirmação de relações, reforçando o papel central do footing na vida urbana da época. O epicentro dessa dinâmica situava-se entre a rua Cândido Mariano e a avenida Afonso Pena, tendo como referências espaciais os cinemas Santa Helena (na rua Dom Aquino) e Alhambra (na Afonso Pena), além dos bares Cinelândia, Bom Jardim e Bom Gosto, que operavam como pontos estratégicos de encontro.

Segundo Antônio Firmino, a 14 de Julho consolidou-se como o nó vital da capital sul-mato-grossense, transcendendo a função de via pública para tornar-se um campo de centralidade absoluta. O autor enfatiza que a rua era o destino primordial para o consumo, o lazer e a participação em eventos de caráter cívico e religioso. Essa convergência de funções atraía investimentos e novos recursos arquitetônicos, reiterando sua importância e transformando-a no resultado tangível de ações coletivas e estímulos recíprocos entre o ambiente construído e o corpo social.

A Rua 14 de Julho também se consolidou como um espaço de convergência simbólica onde a vida social de Campo Grande se manifestava através de uma dualidade entre o sagrado e o profano, servindo como o palco principal para os ritos que definiam a identidade coletiva da cidade. Essa centralidade festiva evidenciava-se no vigor dos corsos carnavalescos que, ao evoluírem das carruagens para os automóveis de capota arriada no trecho entre as avenidas Afonso Pena e Mato Grosso, transformavam a via em um cenário de "delírio momesco" que, segundo o memorialista Ulysses Serra, alcançava uma intensidade vibrante comparável às grandes celebrações globais. Ao mesmo tempo, essa mesma espacialidade era periodicamente sacralizada pela procissão de Santo Antônio, que conduzia a imagem do padroeiro em direção à Igreja Matriz para as tradicionais quermesses, revelando a versatilidade da rua em acolher a fé institucionalizada. Assim, a 14 de Julho não apenas sediava o entretenimento e a devoção, mas encerrava o próprio ciclo da existência humana ao

estender sua função social até o prolongamento sul, por onde seguiam os cortejos fúnebres em direção ao Cemitério Municipal, reafirmando-se como o eixo geográfico e emocional por onde transitavam todas as dimensões da vida urbana.

A hegemonia da 14 de Julho estava intrinsecamente ligada à sua condição de entreposto comercial. A dinâmica ferroviária ditava o fluxo da cidade: a chegada dos comboios provocava uma "romaria" de comerciantes e curiosos à estação, consolidando a rua como a vitrine das mercadorias que abasteciam o vasto território mato-grossense.

Sob a égide teórica de Henri Lefebvre em *A Revolução Urbana*, o texto argumenta que a 14 de Julho exemplifica a transição do espaço como meio passivo para o espaço como produto do trabalho social. Assim, o espaço livre de Campo Grande deixou de ser apenas um suporte para atividades e passou a ser, ele próprio, uma mercadoria comprada, vendida e produzida com finalidades econômicas específicas.

A reconfiguração das dinâmicas socioespaciais da Rua 14 de Julho nas últimas três décadas depois de 1950 revela um processo de fragmentação e especialização do espaço público em Campo Grande, marcado pelo deslocamento de sua antiga centralidade simbólica. O declínio desse protagonismo iniciou-se em 1970 com a demolição do relógio central, evento que desarticulou o principal referencial de encontros e manifestações populares da cidade. Subsequentemente, o poder público induziu a descentralização dos eventos de massa: o cruzamento da Avenida Fernando Corrêa da Costa com a Calógeras passou a concentrar comícios municipais, enquanto os "altos" da Avenida Afonso Pena, em áreas adjacentes ao Parque das Nações Indígenas, tornaram-se o reduto de celebrações estaduais e de grandes eventos privados, como o Carnaval e o Réveillon.

Nesse cenário de mutações, a Praça Ari Coelho, antigo passeio público, sofreu uma funcionalização utilitária, perdendo seu caráter de efervescência cultural para a Praça do Rádio, requalificada em 2000. Atualmente, a Ari Coelho atua primordialmente como um nó logístico do sistema de transporte coletivo, onde o intenso fluxo de passageiros e o comércio ambulante de gêneros alimentícios e artigos de pequeno porte definem a paisagem urbana.

Simultaneamente, a obsolescência do sistema ferroviário, culminando na desativação da estação em 1992 após a substituição do modal ferroviário pelo rodoviário, alterou profundamente a economia do centro, esvaziando a função de entreposto da 14 de Julho e redirecionando o armazenamento de cargas para a periferia.

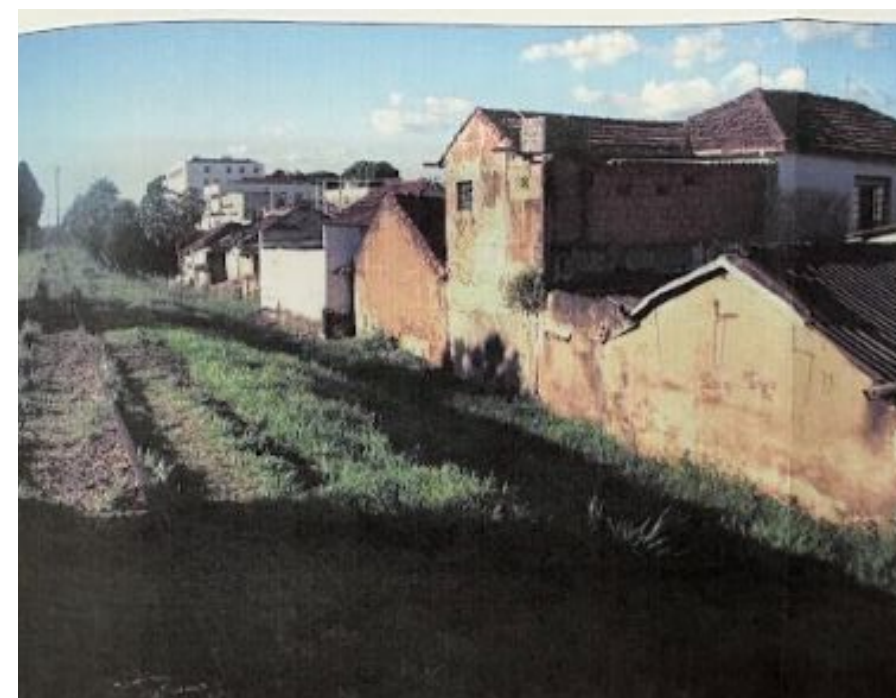
No período contemporâneo, no que diz respeito o período dos anos 2000 até o início da pandemia do Covid-19, em 2020 a Rua 14 de Julho apresentou uma dicotomia temporal acentuada, caracterizada por um congestionamento humano e sonoro durante o horário comercial e um esvaziamento absoluto no período noturno. A atividade econômica nesse período era focada no consumo popular de bens imediatos, como vestuário, eletrodomésticos e eletrônicos, atraindo estratos sociais de menor renda dependentes do transporte público. Essa nova configuração é marcada por uma disputa agressiva pelo espaço das calçadas entre lojistas, distribuidores de panfletos e ambulantes, o que reitera a transformação da via em um corredor de passagem e consumo estritamente funcional, distanciando-se da antiga vivência social multifacetada que outrora caracterizou o coração da capital.

Foi exatamente nesse período que a ferrovia acabou em Campo Grande. Em 1990 deixou de levar passageiros, e no ano de 2000 foi totalmente desativada. O local entremuros onde o trem passava virou uma lacuna entre as casas que circundam o que hoje é a Orla Ferroviária (figura 08).

Com a progressiva perda de relevância do transporte ferroviário ao longo do século XX, culminando no encerramento do transporte de passageiros em 1996, e a retirada dos trilhos da área central em 2004, instaurou-se um processo de esvaziamento funcional e degradação do espaço anteriormente ocupado pela ferrovia. Esse processo caracteriza a formação de um vazio urbano estratégico, cuja requalificação passou a integrar as agendas de planejamento urbano municipal.

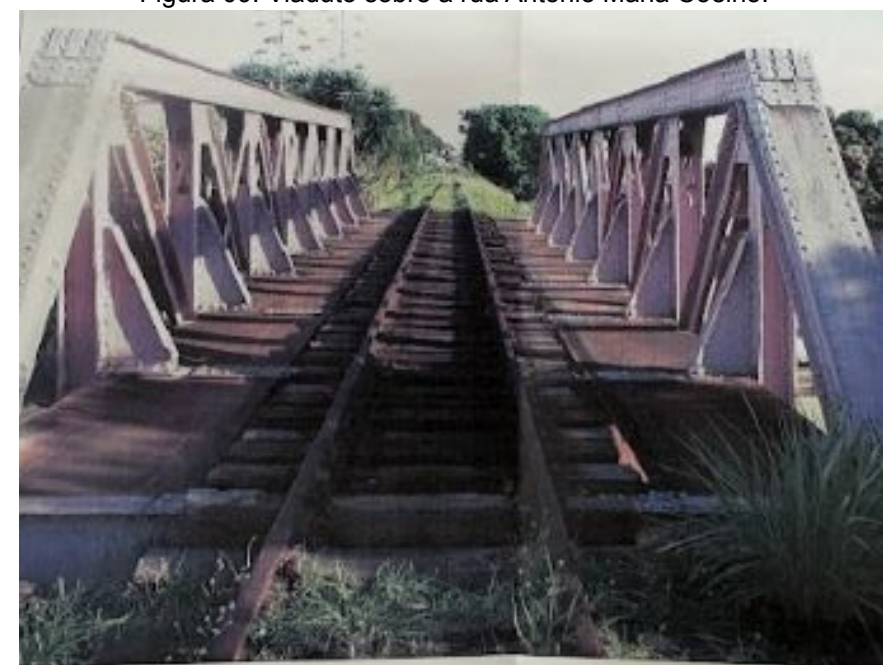
As bases conceituais para intervenções posteriores foram associadas à atuação do urbanista Jaime Lerner no Centro de Campo Grande, responsável pela elaboração do Plano de Complementação Urbana de Campo Grande (1977–1978).

Figura 08: Fundos de lote que se fecham para Orla (2010).



Fonte: Biblioteca Geógrafa Aparecida Lopes de Oliveira - Planurb.

Figura 09: Viaduto sobre a rua Antônio Maria Coelho.



Fonte: Biblioteca Geógrafa Aparecida Lopes de Oliveira - Planurb.

Ainda que não trate diretamente da Orla Ferroviária, o plano introduz princípios fundamentais de integração entre mobilidade, uso do solo e valorização dos espaços públicos (LERNER, 1978), atuando diretamente em ruas que circundam ou atravessam a Orla Ferroviária, como a reforma do calçadão da rua Barão do Rio Branco.

A transformação efetiva da área ocorreu apenas em 2012, com o desenvolvimento do projeto da Orla Ferroviária pelo escritório Gil Carlos de Camillo Arquitetura. As obras foram iniciadas em 2011 e inauguradas em 2012, com o objetivo de reconfigurar o antigo leito ferroviário em um espaço de convivência urbana. A intervenção incorporou elementos como ciclofaixas, mobiliário urbano e áreas de permanência, ao mesmo tempo que buscou preservar a memória ferroviária por meio da manutenção dos trilhos e a implementação contêineres utilizados como pontos comerciais em formato de vagões.

Do ponto de vista físico-espacial, a intervenção apresenta limitações relacionadas às soluções construtivas adotadas. Observa-se a utilização de materiais que demandam manutenção constante e especializada, como o pavimento em pedra portuguesa (figura 10), cuja conservação se mostra complexa e onerosa ao longo do tempo. Além disso, esse tipo de revestimento apresenta restrições quanto à acessibilidade, uma vez que sua superfície irregular dificulta a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, estando em desacordo com o Guia de calçadas de Campo Grande previsto para entrar em vigor no mês de junho de 2026.

Figura 10: Revestimento de pedra portuguesa deteriorado.



Fonte: Acervo pessoal, 2026.

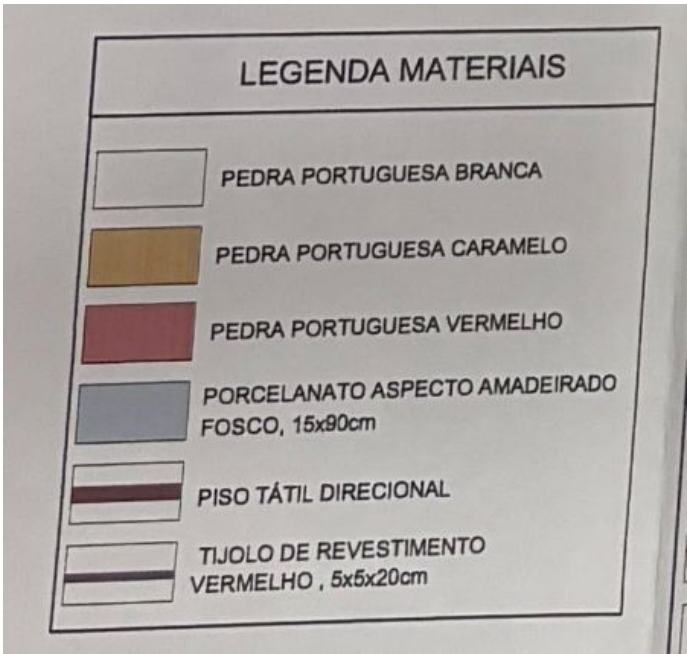
Da mesma forma, parte dos revestimentos empregados nas áreas externas, como piso porcelanato (figuras 11 e 12) demonstram inadequação às condições de uso e intempéries, contribuindo para a perda da qualidade espacial.

Figura 11: Porcelanato degradado.



Fonte: Acervo pessoal, 2026.

Figura 12: Legenda de materiais do projeto de 2012.



Fonte: Acervo pessoal, 2026.

Além disso, a vegetação escolhida apresenta inconsistências para a área em questão, as espécies escolhidas não propõem sombreamento, o que dificulta a permanência das pessoas no local, além da baixa variedade de espécies inseridas.

Figura 13: Arborização da Orla.



Fonte: Acervo pessoal, 2026.

LEGENDA PAISAGISMO		
NOME POPULAR/NOME CIENTÍFICO / QUANTIFICAÇÃO		
	PINDÓ / <i>Syagrus romanzoffiana</i> / 20 md	
	GRAMA ESMERALDA EM PLACAS / <i>Zoysia japonica</i> / 1275 m²	
	ÁRVORE EXISTENTE	
	HEMEROCALES / <i>Hemerocallis x hybrida</i> / 3300 md	
	ÍRIS / <i>Iris germanica</i> / 520 md	
	AGAPANTO / <i>Agapanthus africanus</i> / 885 md	
	IPOMÉIA RUBRA / <i>Ipomoea horsfalliae</i> / 12 md	
	MURTA DE CHEIRO / <i>Murraya Paniculata</i> / 600 md	

LEGENDA PAISAGISMO		
NOME POPULAR/NOME CIENTÍFICO / QUANTIFICAÇÃO		
	PINDÓ / <i>Syagrus romanzoffiana</i> / 29 md	
	GRAMA ESMERALDA EM PLACAS / <i>Zoysia japonica</i> / 2220 m²	
	ALAMANDA / <i>Allamanda cathartica</i> / 8 md	
	LAMBARI-ROXO / <i>Tradescantia zebrina</i> / 5460 md	
	CANA INDICA - AMARELA / <i>Canna x generalis</i> / 1820 md	
	CANA INDICA - VERMELHA / <i>Canna x generalis</i> / 1820 md	
	ÁRVORE EXISTENTE	
	MURTA DE CHEIRO / <i>Murraya Paniculata</i> / 800 md	

Figura 14 e 15: Legenda de espécies inseridas no projeto de 2012.
Fonte: Biblioteca Geógrafa Aparecida Lopes de Oliveira - Planurb.

Por outro lado, a intervenção revelou potencialidades importantes que podem servir de base para novas propostas de requalificação. Destaca-se o trabalho realizado sobre a topografia do terreno, que estruturou patamares e percursos para ampliar as possibilidades de uso do local (figuras 16, 17 e 18). Essas transformações constituem uma infraestrutura urbana já consolidada, passível de reaproveitamento e adaptação, reduzindo a necessidade de intervenções de grande porte e permitindo que futuras ações concentrem esforços na qualificação dos usos, na acessibilidade e na ativação social e cultural do espaço.

Figura 16: Desnível entre a Rua Calógeras e a parte de cima da Orla.



Fonte: Acervo Pessoal, 2026.

Figura 17: Escadaria que acessa a parte interna da quadra.



Fonte: Acervo Pessoal, 2026.

Figura 18: Diferença de níveis na Orla.



Fonte: Acervo Pessoal, 2026.

Dessa forma, ainda que a Orla Ferroviária represente um avanço na requalificação do centro urbano, seu potencial transformador permanece parcialmente condicionado à continuidade de políticas públicas integradas.

Outro ponto analisado é o de que, enquanto os moradores da Orla e entorno não concordarem com os usos propostos nela, e até mesmo participarem ativamente deles, de forma econômica e cultural, dificilmente a situação de abandono, insegurança e esvaziamento mudará.

Sob uma perspectiva crítica, contudo, observa-se que, embora a intervenção tenha promovido significativa requalificação física e valorização paisagística, persistem limitações quanto à sua efetiva apropriação social. A ausência de políticas contínuas de ativação cultural, aliada a fragilidades na manutenção do espaço, tende a comprometer a qualidade do uso urbano ao longo do tempo. Além disso, a intervenção pode ser interpretada como parte de uma lógica recorrente no urbanismo contemporâneo, na qual a reconfiguração estética do espaço nem sempre é acompanhada por estratégias estruturais de inclusão socioespacial.

2.3. O centro de Campo Grande e a Lei do Silêncio

A organização do espaço urbano e a convivência harmônica entre os cidadãos são pilares fundamentais de qualquer metrópole. Em Campo Grande, Mato grosso do Sul, o que rege essa harmonia é a Lei Complementar nº 08, de 28 de março de 1996, que atualizou o Código de Polícia Administrativa do Município. No entanto, o que deveria atuar como um instrumento de equilíbrio revelou-se uma barreira técnica e punitiva que cerceia o crescimento econômico e a efervescência cultural da capital, devido ao seu rigor excessivo e à complexidade de sua lista de exigências.

Conforme a Lei ° 08, de 28 de março de 1996, fundamentada na proibição de qualquer distúrbio sonoro que prejudique o sossego e o bem-estar público, a legislação em questão define como poluição sonora toda emissão de som que transgrida os níveis fixados. O texto legal é extremamente detalhista e classifica os ruídos em três categorias: impulsivos, contínuos ou intermitentes, e vincula sua a medição à curva de ponderação A (dB-A), conforme as normas NBR 10.151 e 10.152.

Essa tecnicidade, embora necessária para a precisão científica, impõe ao comerciante local a necessidade de consultorias especializadas e equipamentos de alto custo apenas para garantir a conformidade básica, o que atua como um entrave financeiro imediato.

A aplicação da lei é organizada por zonas de uso e horários rígidos: o período Diurno (06h às 18h), Vespertino (18h às 21h) e o Noturno (21h às 06h). A Tabela I da lei impõe limites severos, como o teto de 45 dB(A) para zonas residenciais e apenas 55 dB(A) para zonas comerciais durante a noite, tais níveis que muitas vezes são ultrapassados pelo simples ruído de tráfego urbano. Uma noção prática, sons por volta de 55 dB podem ser classificados como um conversa normal a uma certa distância, Escritório tranquilo com pessoas trabalhando, Chuva fraca ou moderada, ou um ar-condicionado ou ventilador funcionando. Além disso, obriga o comércio a atender aos limites da ZR-1 (Zona Residencial 1), independentemente de sua localização real, comprimindo ainda mais a viabilidade de estabelecimentos culturais e gastronômicos.

Tabela 02 - Limites máximos Permissíveis de Ruídos.

ZONAS DE USO	DIURNO	VESPERTINO	NOTURNO
Todas as ZR	55 dB (A)	50 dB (A)	45 dB (A)
Todas as ZC	60 dB (A)	55 dB (A)	55 dB (A)
Todas as ZI	70 dB (A)	60 dB (A)	60 dB (A)
Todas as ZN, ZT e CM	65 dB (A)	60 dB (A)	55 dB (A)

ZR	Zona Residencial (ZR.1.2.3.4.)
ZC	Zona Comercial e de Serviços (ZC.1.2.3)
ZI	Zona Industrial (ZI.1.2)
ZN	Zona Institucional (ZN.1.2)
ZT	Zona de Transição (ZT.1.2.3)
CM	Corredor de Uso Múltiplo (CM.1.2)

Fonte: Lei Complementar nº 08, de 28 de março de 1996.

As zonas de silêncio vigentes em Campo Grande (Lei 2.909/1992) protegem, primordialmente, o entorno de hospitais, escolas, bibliotecas e postos de saúde, exigindo silêncio especial para evitar ruídos excessivo.

A principal barreira ao desenvolvimento reside no caráter punitivo e na lista de sanções previstas no Art. 156, da Lei complementar nº08, de 28 de março de 1996 , que inclui desde a cassação imediata do alvará até a perda de incentivos fiscais: Art. 7º - Ficam alterados e acrescidos incisos e parágrafo único ao art. 156 da Lei nº 2.909/92 - Código de Polícia Administrativa do Município de Campo Grande, com as seguintes redações:

Art. 7º - Ficam alterados e acrescidos incisos e parágrafo único ao art. 156 da Lei nº 2.909/92 - Código de Polícia Administrativa do Município de Campo Grande, com as seguintes redações:

Art. 156 -

- I** - Notificação por escrito;
- II** - Multa simples ou diárias;
- III** - Apreensão;
- IV** - inutilização de produtos;
- V** - interdição parcial ou total do estabelecimento ou atividades;
- VI** - Embargo da obra;
- VII** - Cassação imediata do alvará de licenciamento do estabelecimento;
- VIII** - Perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Município.

O rigor é tamanho que a lei inclui nas proibições até mesmo o ruído de trabalhos manuais, como carga e descarga, o que engessa a logística comercial. Ao classificar infrações como graves ou gravíssimas com base em circunstâncias subjetivas, a lei gera insegurança jurídica.

O empreendedor campo-grandense enfrenta um cenário onde qualquer atividade recreativa ou social, essencial para a identidade cultural da cidade, é tratada com um viés de criminalização sonora.

Embora a proteção ao sossego seja um direito legítimo, a Lei Complementar nº 08/1996, em seu formato atual, prioriza o silêncio absoluto em detrimento da dinamização socioeconômica. A rigidez dos limites e a severidade das punições funcionam como uma barreira que impede Campo Grande de expandir sua economia criativa e turística. Para que a capital sul-mato-grossense cresça culturalmente, é urgente que o debate público busque a modernização desta norma, permitindo que o comércio local prospere sem ser sufocado por exigências que, na prática, inviabilizam a vida urbana ativa.

2.4. Manifestações culturais e artísticas em Campo Grande

Em sua dissertação, Pedro Ortale (2015) enfatiza a importância da Constituição Federal de 1988 no âmbito das políticas públicas no Brasil, a partir do momento que se insere em seu texto o direito à cultura:

“O artigo 215 da CF/88 estabelece que o “Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (BRASIL, 1988 apud ORTALE, 2019).”

A partir disso, temos a dimensão cidadã da cultura. Nesse contexto, esse artigo circunscreve a dimensão cidadã da cultura, ao colocá-la como um direito que se realiza com a participação do Estado.

Ortale deixa clara a relação da participação social com a geração de políticas públicas de cultura. Com a CF/88, a estrutura de criação e desenvolvimento dessas práticas e de normas passam a ser cooperativas e participativas, envolvendo o Estado e a sociedade: “estabelece que para promover e proteger a cultura deve haver a colaboração entre o poder público e a comunidade” (BRASIL, 2011, p. 19).

Temos que, tanto o acesso à cultura e a cooperação entre estado e sociedade são essenciais para que se exerça práticas e locais de fomento à cultura, sendo o direito à cultura essencial para a prática da cidadania.

Sendo a cultura um direito, é um bem que temos assegurado conosco, sociedade brasileira, e em virtude disso, pode ser defendido contra tudo e todos, inclusive contra o Estado.

No Brasil, a CF/88 previu em seu texto no artigo 215 os Direitos Culturais que, segundo Cunha Filho (2000, p. 34), são entendidos como aquelas afeições “[...] às artes, à memória coletiva e ao repasse de saberes, que asseguram a seus titulares o conhecimento e uso do passado, interferência ativa no presente e possibilidade de previsão e decisão de opções referentes ao futuro, visando sempre à dignidade da pessoa humana.”.

A cultura no Brasil é de responsabilidade conjunta entre governo e sociedade, unindo ações de pessoas políticas e de atores institucionais e sociais.

Figura 19: Vista aérea da estação ferroviária durante o carnaval

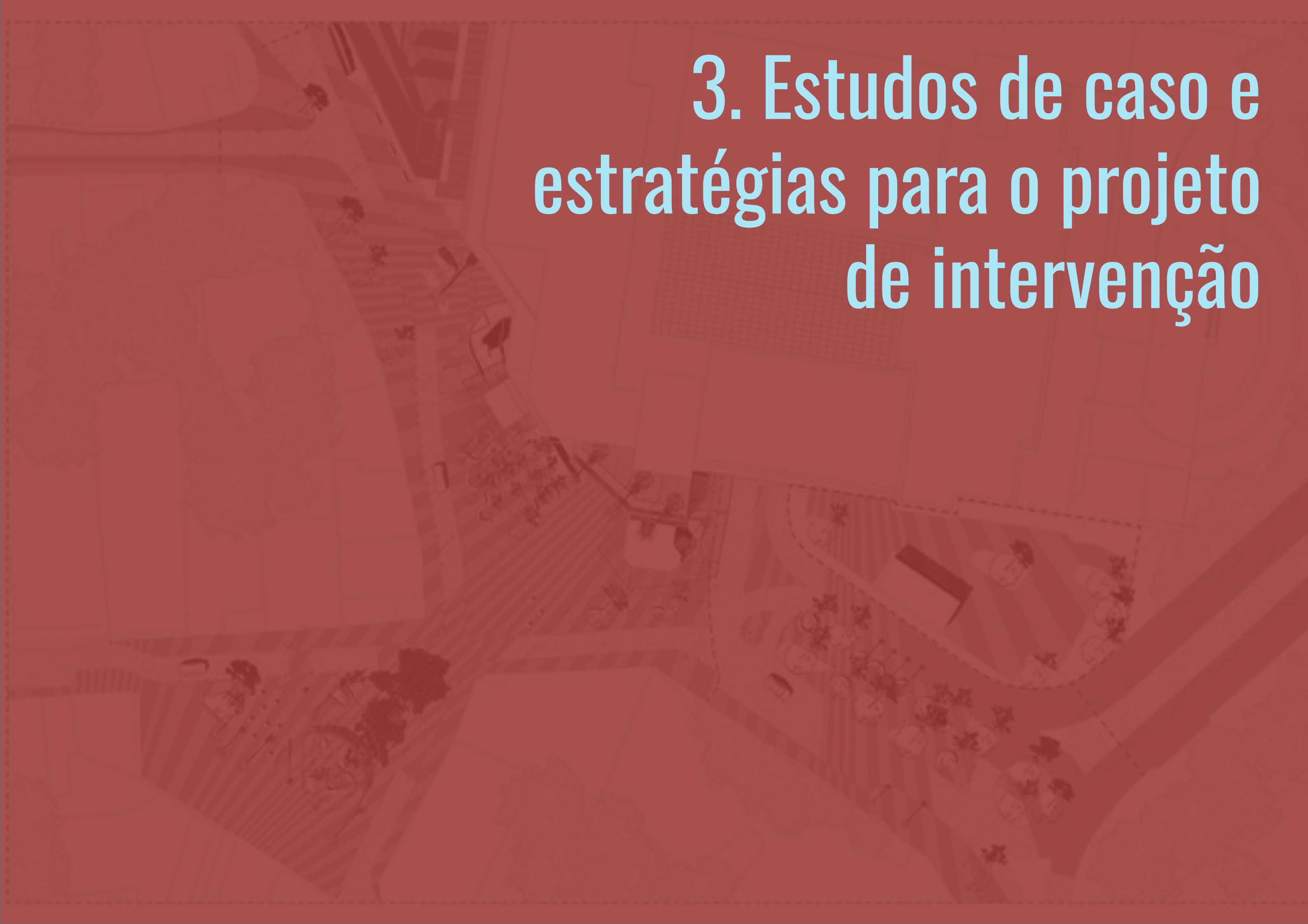


Fonte: Campo Grande News

Figura 20: Feira Explosão, montada em frente a Morada dos Baís em Campo Grande/MS.



Fonte: Top Midia News. Wesley Ortiz.



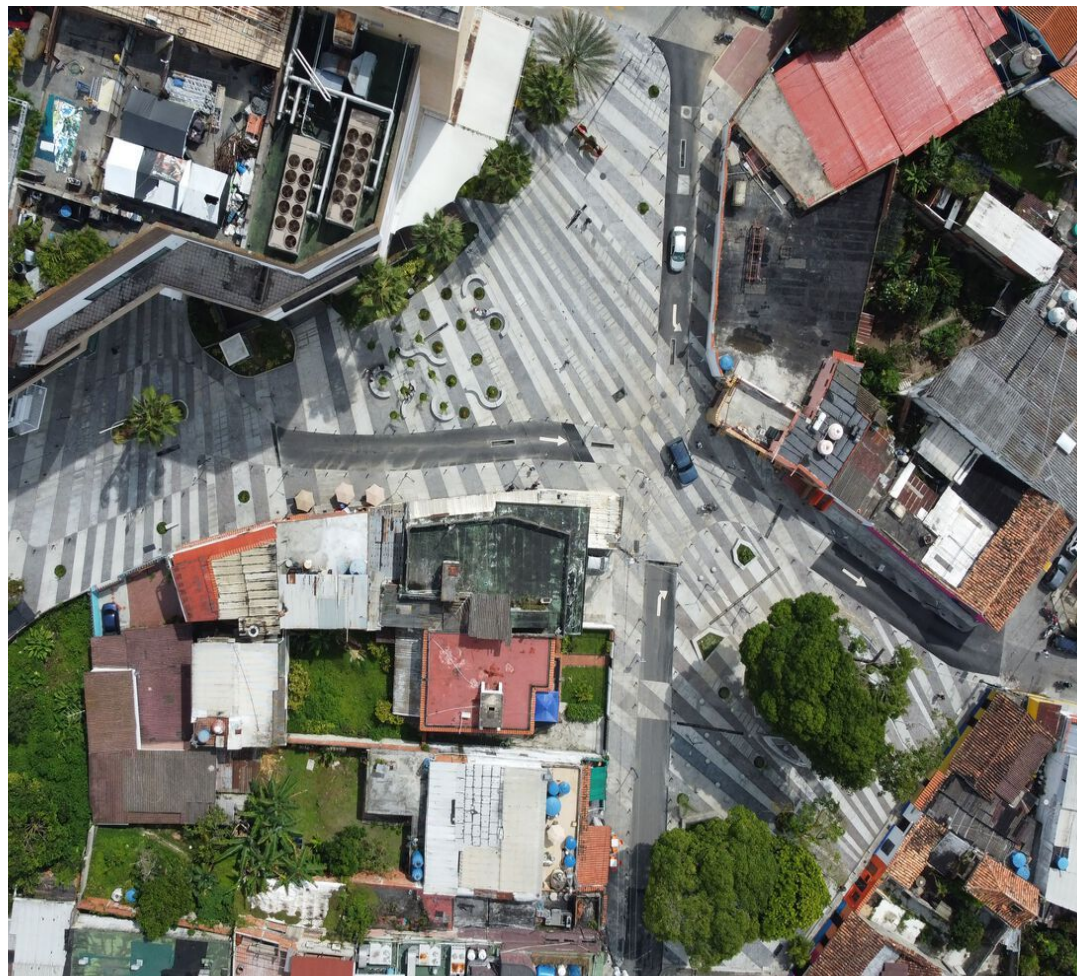
3. Estudos de caso e estratégias para o projeto de intervenção

3.1. Bulevar Sucre

O primeiro projeto **se encontra em Caracas, Venezuela, e se trata do Bulevar Sucre**, um **projeto de requalificação urbana** situado no município de El Hatillo, ao sudeste de Caracas, **que é um local conhecido por seu valor histórico e pela conservação da arquitetura colonial**. O projeto tem assinatura dos escritórios Bastidas y Salinas e Emilia Monteverde.

O **propósito do projeto consistiu na restauração de uma região da cidade negligenciada e marginalizada devido ao caos no tráfego, à apropriação da rua por veículos abandonados e, como consequência, ao abandono do espaço público**.

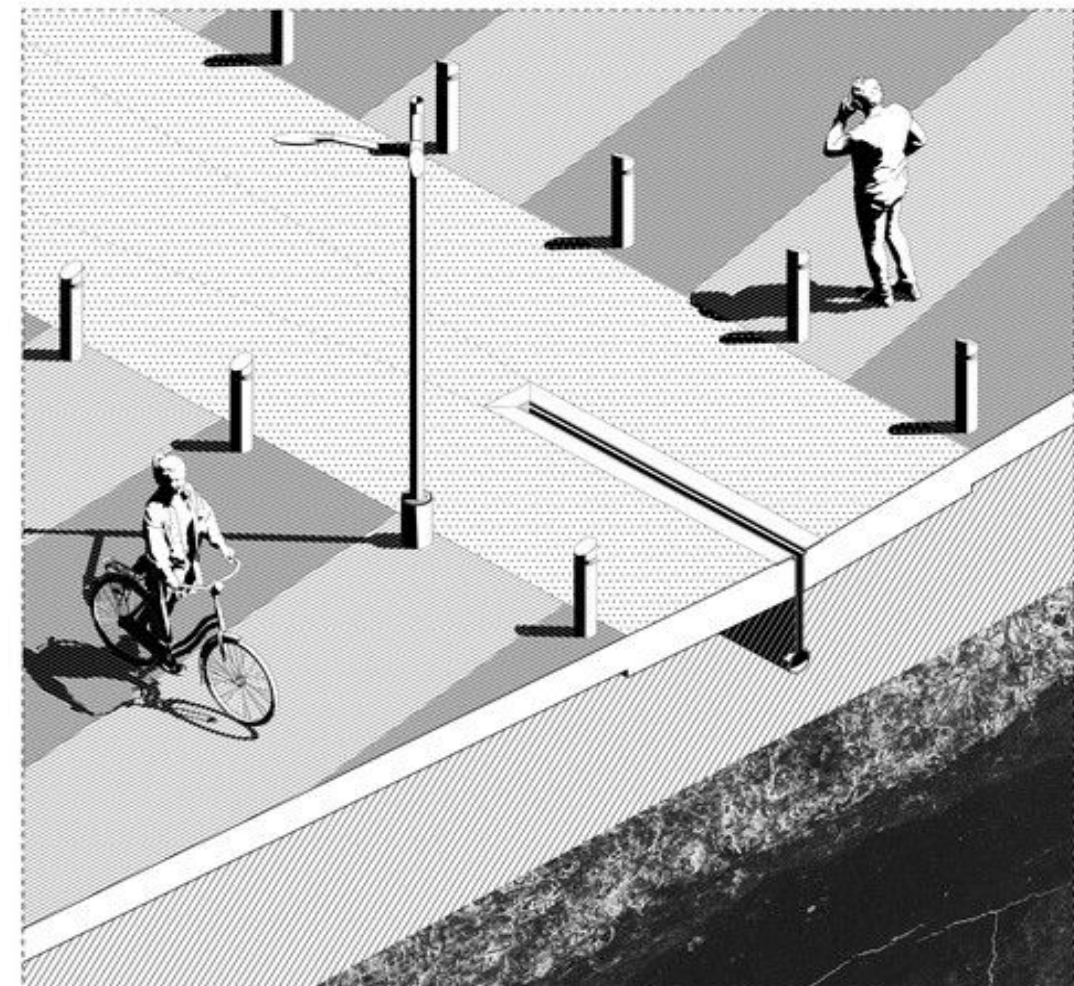
Figura 21: Fotografia com vista superior da intervenção.



Fonte: Archdaily.

Nesse contexto, **a principal estratégia adotada foi conferir prioridade ao pedestre** no uso do espaço, restringir o tráfego de veículos, ampliar as calçadas para evitar estacionamentos indevidos e, crucialmente, eliminar as barreiras para promover a fluidez do movimento de pedestres em toda a área de intervenção.

Figura 22: Ilustração da interface entre calçadas e leito trafegável.



Fonte: Archdaily.

Assim como na Orla Ferroviária de Campo Grande, a prioridade ao pedestre é um ponto que deve ser ressaltado. Grande parte de sua extensão é pedonal, sendo apenas na extremidade sul, quando ela se encontra com a Av. Afonso Pena, que existe a interface entre o caminho de pedestres e dos carros. Apesar de essa divisão de modais ser bem separada física e visualmente, através da mudança de pisos utilizados, ora com pedra portuguesa na Orla, ora de asfalto para os rodoviários, os usuários de carros, principalmente comerciantes locais e moradores utilizam o espaço para estacionar seus veículos.

Figura 23: Fotografia de projeto



Fonte: Archdaily.

Outra característica que aproxima os projetos é que, apesar de o Bulevar Sucre ter um formato mais largo com caráter quase que de uma praça, ele também se encontra “entre muros”, ora com fachadas comerciais que se abrem para o passeio, ora para muros de residências lindeiras, como pode-se observar na Figura 14, assim como na Orla Ferroviária.

O desenho pode ser um mediador entre a tradição e inovação, sendo usado como solucionador entre essas desvirtudes e impondo limites saudáveis entre os usuários, seus meios de locomoção e àqueles que poderiam utilizar o espaço como fins de lazer, apreciação e desfruto.

A Orla ferroviária de Campo Grande em 2012 foi reformada através da proposta de requalificação planejada pelo escritório Gil Carlos de Camillo Arquitetura e desde antes da execução do projeto já havia uma quadra paginada, por isso, já apresentou uma proposta de **pisos geométrica** ao longo do percurso, **que poderia ser melhor articulada para que os limites fossem respeitados e para que a travessia seja acessível para qualquer tipo de pessoa.**

Figura 24: Orla Ferroviária de Campo Grande recém reformada em 2012



Fonte: Revista Projeto

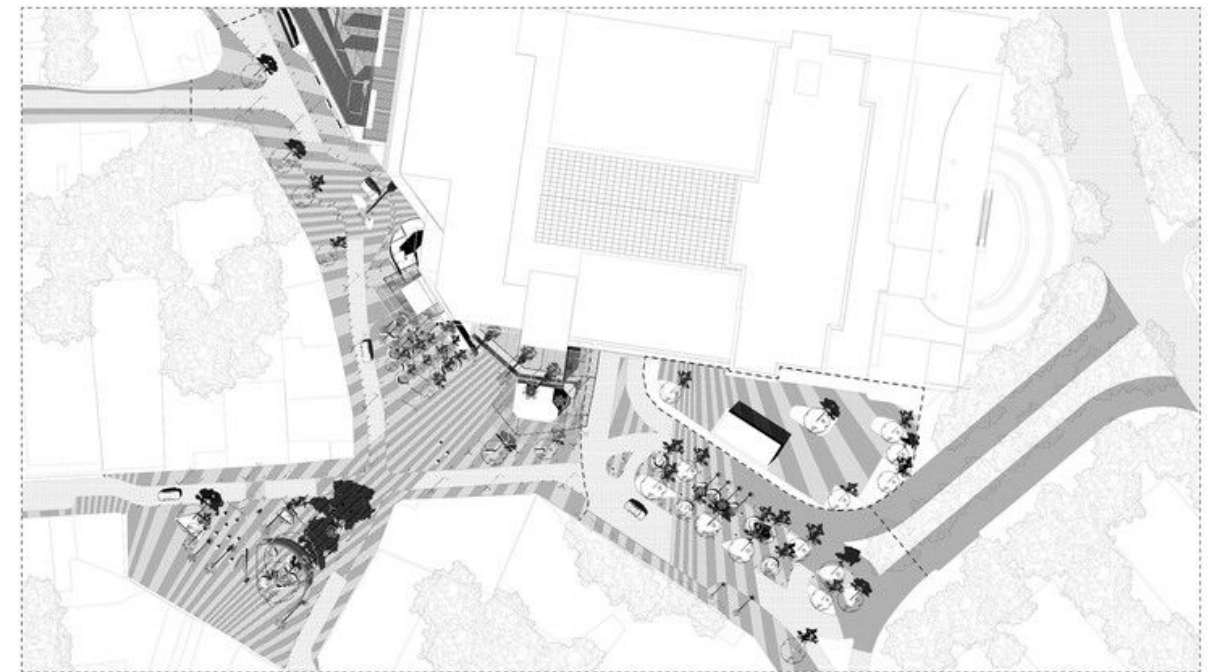
Figura 25: Fotografia do Bulevar com seus comércios e entre muros.



Fonte: Archdaily.

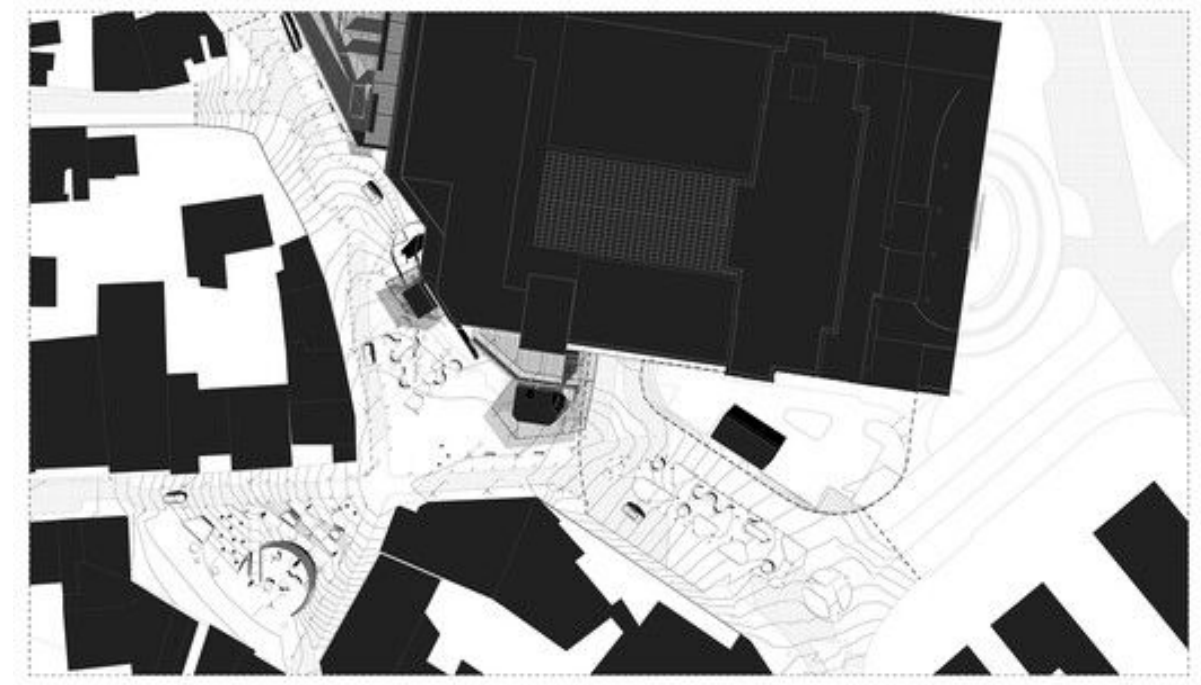
Outro ponto que podemos notar e utilizar como partido de projeto é como o sistema de pisos acompanha a topografia no projeto da capital venezuelana. A Orla já possui um sistema de platôs conectados por rampas e escadarias, bem como pontes que ligam quadras interceptadas por ruas. Isso se dá, no contexto de Campo Grande, pela paralelidade da Orla com o Córrego Segredo, situado na Avenida Ernesto Geisel.

Figura 26 – Delimitação da requalificação.



Fonte: Archdaily.

Figura 27 – Demarcação das curvas de nível no projeto



Fonte: Archdaily.

3.2. “O Lote”

O segundo projeto trata-se de um terreno nomeado como **“O Lote” localizado no Beco do Nego, na Vila Madalena em São Paulo - SP**, ilustrando esse viés de requalificação com elementos ligados à cultura urbana. O Lote tem entre suas principais características a **coexistência com o espaço público**. O espaço surgiu a partir de um **projeto de requalificação urbanística destinado a restaurar o percurso histórico** do córrego do Rio Verde, que atualmente está canalizado. Originalmente, o córrego começava no Beco do Batman e se estendia até o Beco do Nego. Essa área foi muito popular na década de 80, mas por carência de investimentos, perdeu sua importância e, aos poucos, transporece o abandono. **Este terreno abrigava um estacionamento, o uso desta área possibilita a conexão entre uma popular quadra de basquete e a rua Padre João Gonçalves, trazendo fluxo e uma nova vida ao ambiente.**

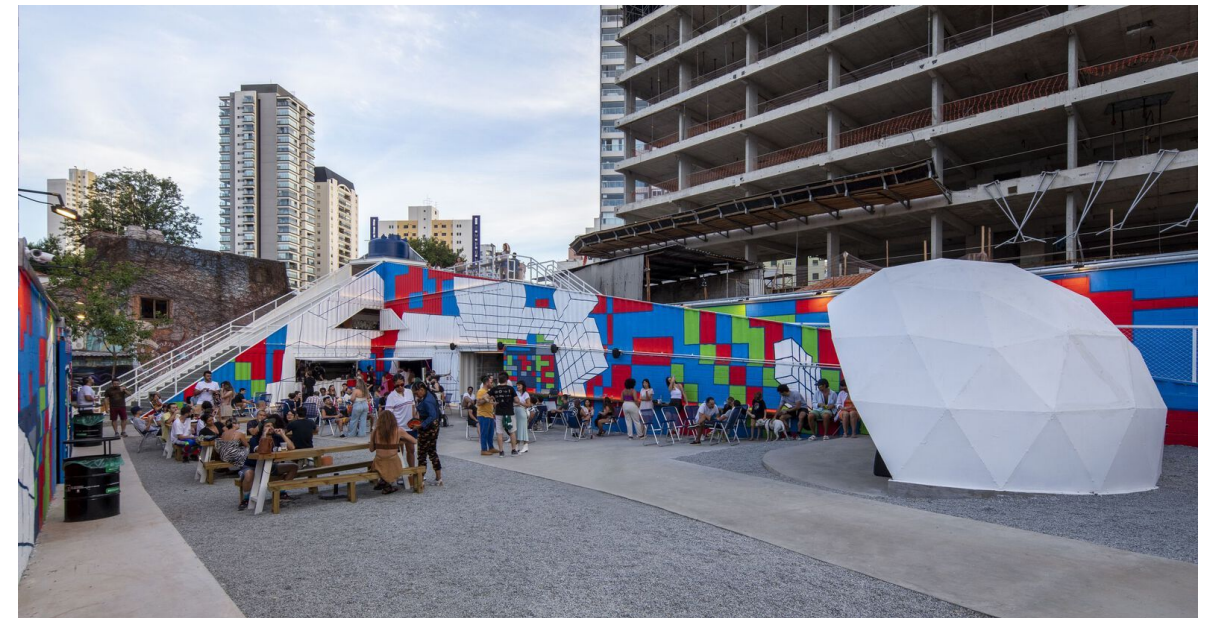
Figura 28: Perspectiva axonométrica do projeto Lote



Fonte: Archdaily.

Por uma escolha do escritório responsável pelo projeto de reestruturação, foram utilizados containers como matéria prima na construção, visando a sustentabilidade, agilidade e o baixo consumo de materiais que por sua vez geraram menos entulhos no processo. Além disso, sua fachada oportuniza dedicar o espaço de acabamento a conceitos de arte que caracterizam o ambiente, mantendo a **proposta inicial de preservar a identidade urbana da região**.

Figura 29 Perspectiva do projeto Lote



Fonte: Archdaily.

Figura 30 - Vista de cima do projeto Lote



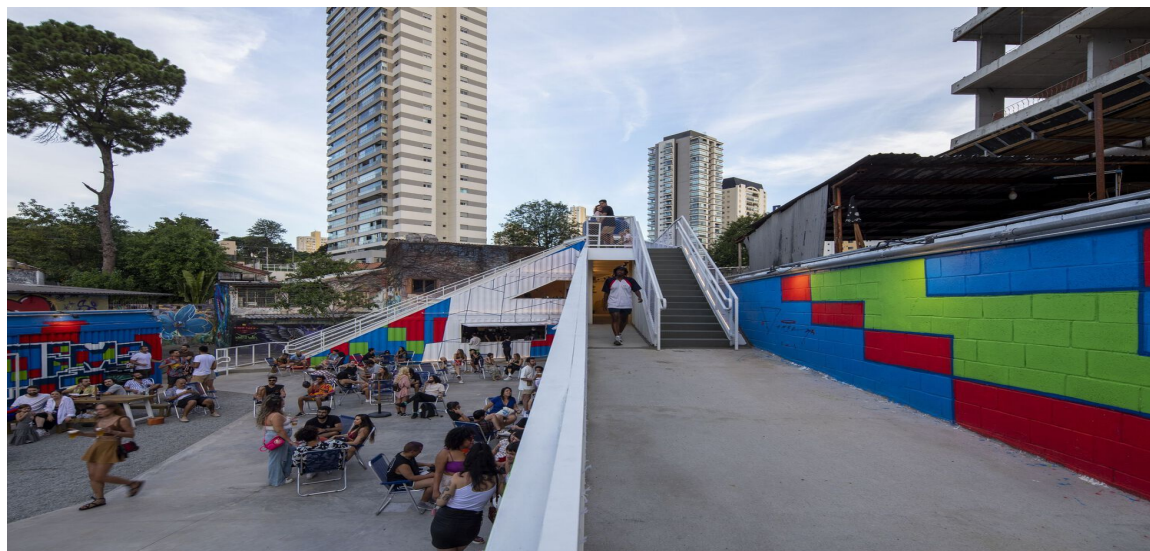
Fonte: Archdaily.

Uma estrutura em formato triangular é constituída por três containers cortados, viabilizando uma setorização do uso de cada andar. **Para fins de fomentar a gama do consumo público**, os dois primeiros pavimentos são designados ao comércio, banheiros, bares e lanchonetes, o terceiro pavimento dispõe de um mirante, onde é possível apreciar uma vista ampla de boa parte da Vila Madalena, experiência antes quase exclusiva dos edifícios que a cercam. Também é possível observar a pista que ocupa uma expressiva parte do terreno, ao qual, devido a um recuo da construção, ficou de fato integrado ao espaço público através de uma praça com bancos e jardineiras

Figura 31 – Visão externa “o lote”



Figura 32 – visão circulação vertical “o lote”

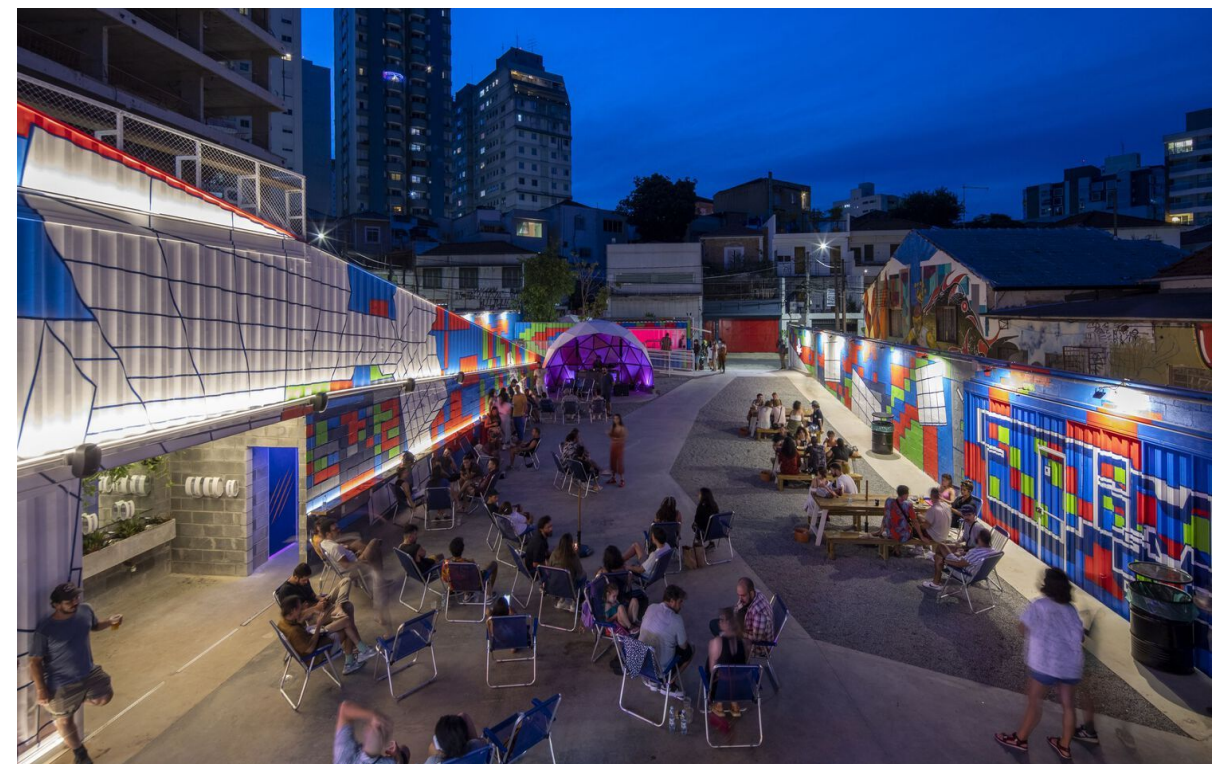


Fonte: Archdaily.

Figura 33 – pátio geodésica “o lote”

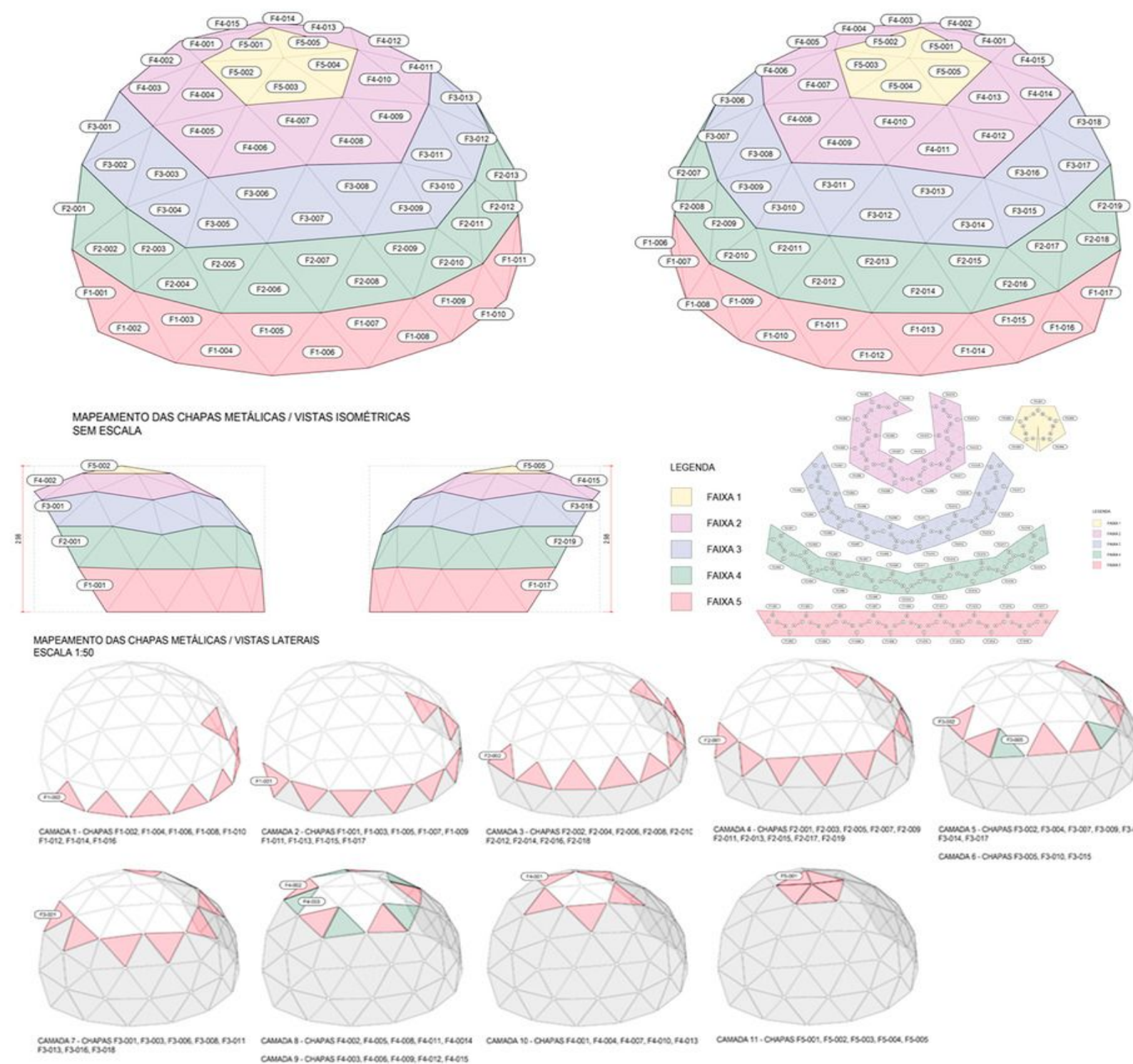


Figura 34 – “o lote” vista durante a noite



Fonte: Archdaily.

Figura 35 – Geodésica



Fonte: Archdaily.

Para completar o projeto, **uma geodésica ocupa seu pátio central, como palco para as apresentações musicais**. Sem encontrar no mercado opções com boa performance acústica, térmica e estética, o escritório responsável pela requalificação desenvolveu

internamente a estrutura. **Além de funcional, projetando o som para a pista e isolando sua projeção para a rua**, a geodésica **cria o jogo de formas** pouco usuais na arquitetura: **um triângulo e um círculo**. Obtendo **satisfação com a coexistência visual e sonora**.

A red-tinted photograph of a railway bridge. The bridge has a wooden deck with a central track bed and walkways on either side. A person is walking away from the camera on the left walkway. The bridge structure is made of steel trusses. In the background, there are trees and hills under a cloudy sky.

4. Diagnóstico do local

O projeto baseia-se no desenvolvimento de um corredor cultural-central em Campo Grande-MS, reabilitando e ressignificando a cultura existente, tanto de forma material quanto na memória afetiva do cidadão campo-grandense.

Através das análises e vivência da cidade tornou-se evidente que o conjunto ferroviário de Campo Grande, principalmente no entorno do Armazém Cultural e da Esplanada é uma área voltada às atividades culturais e de encontro bem explorada e por consequência existem outras áreas com potencial pertencentes ao complexo, que somadas ao movimento existente poderão expandir e consolidar uma região voltada a cultura. Com isso, a região da Orla Ferroviária mostrou ter esse potencial, além de possibilitar a conexão direta de um local consolidado, o Armazém Cultural, com o quadrilátero do Centro. Tal conexão é promissora, visto que o Centro da cidade é um

local de fluxo intenso, porém como seus usos são predominantemente comerciais esse fluxo segue o horário comercial, das 8h às 18h. A partir da locação do projeto será possível aumentar a janela de intensidade de fluxo a partir da variação de uso e ocupação.

A proposta consiste na reabilitação da Orla Ferroviária, um trecho existente na cidade com extensão de 900 metros, ligando a Avenida Afonso Pena à Esplanada Ferroviária, rico em sua localização e história. O projeto setorizou o trecho que é interceptado por 5 ruas do polígono do centro, sendo elas Rua Barão do Rio Branco, Rua Dom Aquino, Rua Marechal Rondon, Rua Maracaju e Rua Antônio Maria Coelho e em suas extremidades duas das maiores e mais importantes avenidas da capital: a Avenida Afonso Pena e a Avenida Mato Grosso, a partir da Morada dos Baís (Figura 27) e terminando na Esplanada Ferroviária (Figura 28).

Figura 36 - Morada dos Baís



Fonte: A critica.net

Figura 37 - Esplanada Ferroviária



Fonte: Fotografia in loco

No total a área delimitada para intervenção contempla 6 subtrechos, onde cada um possui um plano de diretrizes com foco específico, esse plano de diretriz individual é importante ao entender que cada trecho deve possuir diferentes estratégias condicionadas pelo seu entorno que impactam diretamente no desempenho efetivo do projeto.

Dessa forma, a fim de garantir pleno funcionamento do complexo, as seguintes análises foram realizadas no entorno dos trechos: uso e ocupação do solo, sistema de espaços livres, zonas de interesse cultural e urbanístico, bem como os locais de

cultura e lazer consolidados na rotina campo-grandense.

Essas diretrizes terão impacto positivo não apenas no campo social, mas também no campo econômico-financeiro ao fomentar o crescimento da economia enquanto efetiva a cultura local. Além disso, entende-se que o projeto tem potencial de transcender o desenho arquitetônico ao repercutir até o plano urbanístico da cidade e assegurar legalmente o uso, por meio de uma operação urbana consorciada, com viés cultural, da área de intervenção.

4.1 Análises da área

A área escolhida encontra-se na região central de Campo Grande entre a divisão de três bairros: Amambai, Centro e Cabreúva. A área de estudo do entorno imediato abrange o polígono delimitado pela rua Dr. Temístocles, rua 14 de Julho, rua 15 de

Novembro e a Av. Presidente Ernesto Geisel, o entorno da Orla Ferroviária, sendo ela o foco da intervenção.

Figura 38 - Vista do alto Orla Ferroviária



Fonte: Campo Grande News

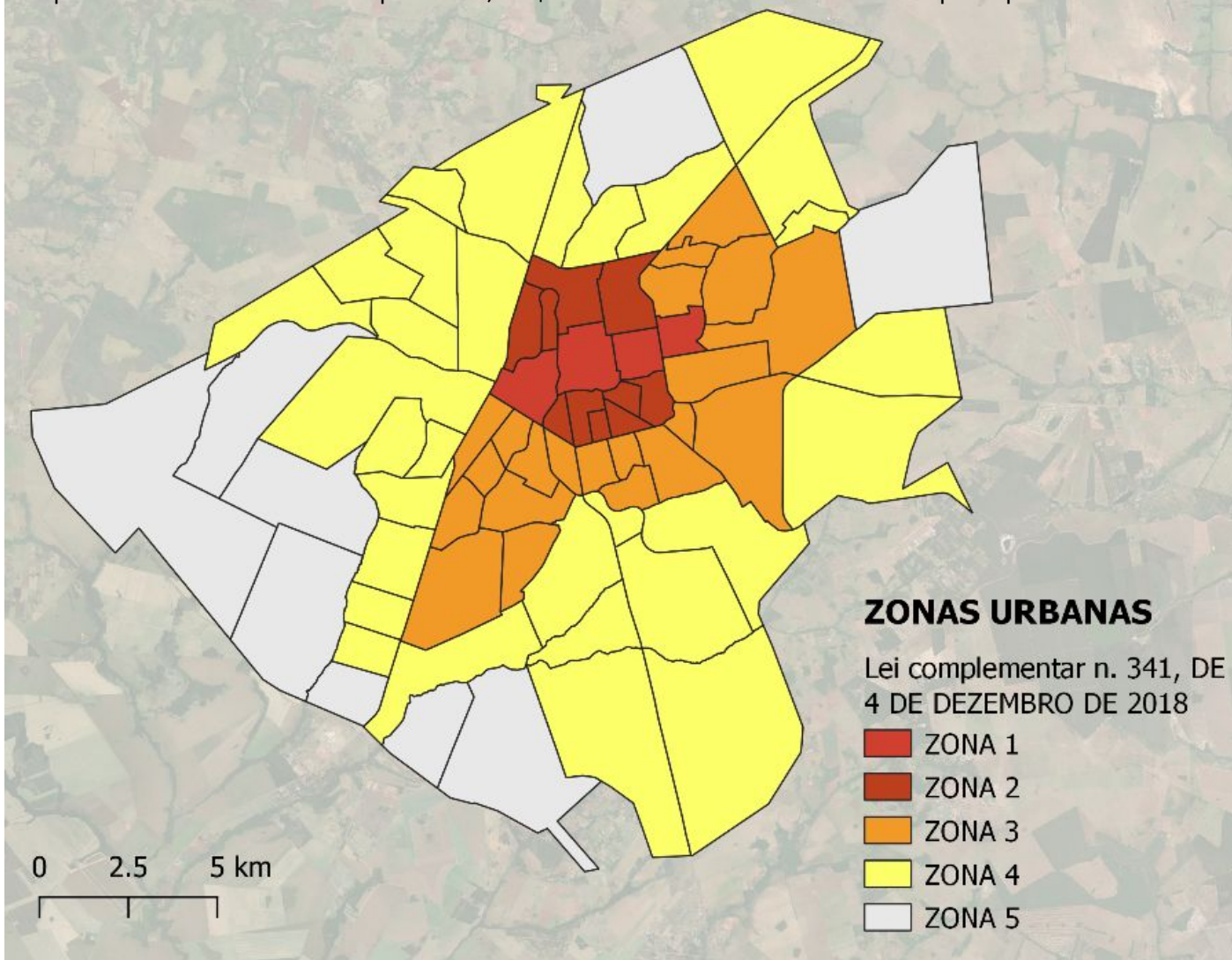
4.1.2

Macrozoneamento urbano e ambiental

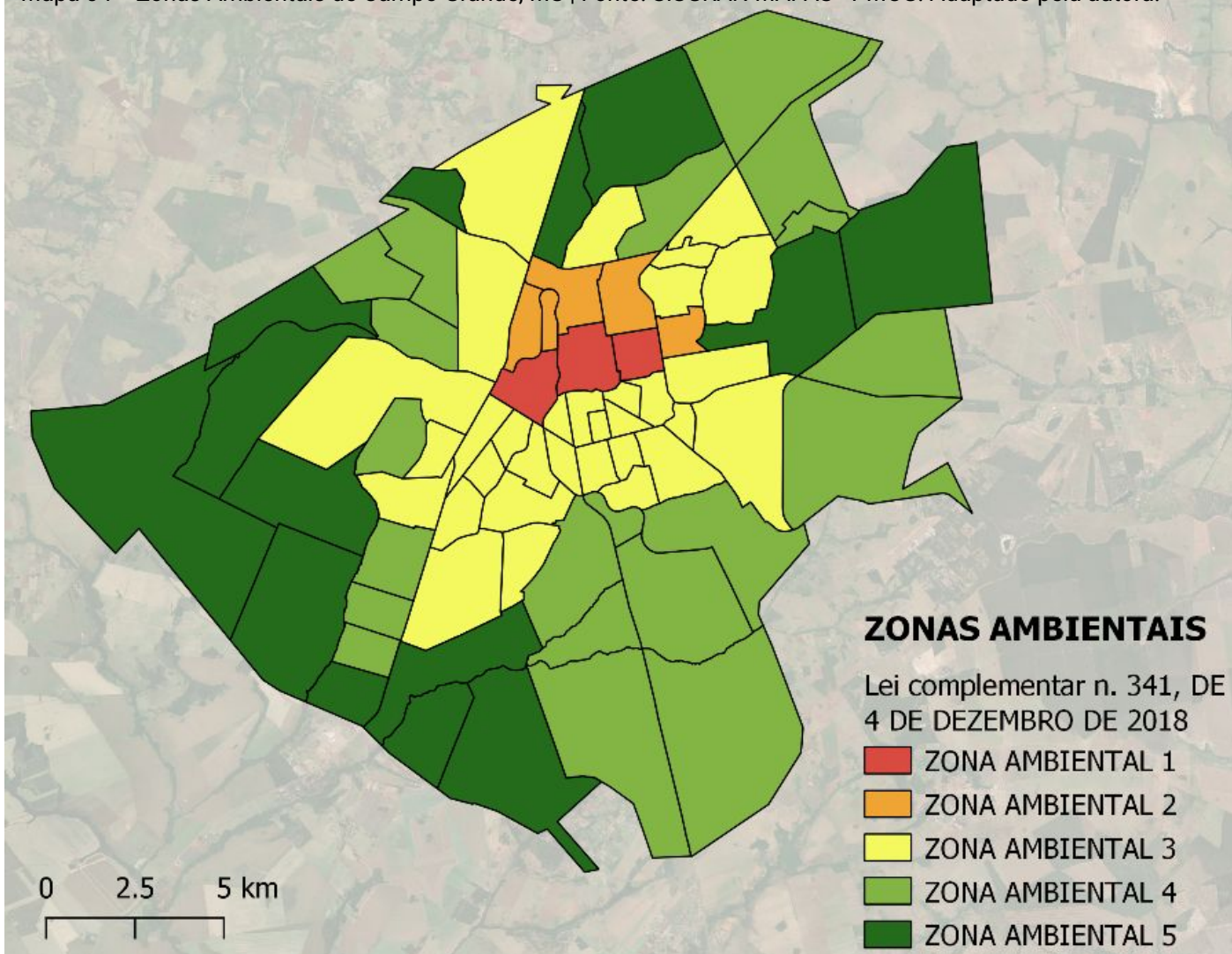
Segundo a Lei Complementar - 341, de dezembro de 2018 do Plano Diretor de Campo Grande a área de projeto faz parte da Macrozona Urbana 1 - MZ1 e Zona Urbana 1 Z1. Para essa Macrozona se propõe, a intensificação da ocupação urbana bem como a ocupação dos lotes sem uso, o aumento da densidade e o equilíbrio entre atividades econômicas, de serviço e uso residencial. Na MZ1 é estimulado o adensamento e a compactação populacional, a ocupação de áreas e lotes vazios ou subutilizados, a implantação de programas habitacionais, bem como o aproveitamento racional do solo urbano para as finalidades contidas nas diretrizes deste Plano, especialmente as de patrimônio cultural, habitação e meio ambiente. A área está localizada na Zona Ambiental 1 (ZA-1), possuindo uma Taxa de Relevância Ambiental Mínima de 0,36, um Fator Alfa de 0,40 e um Fator Beta de 0,60 e Taxa de Permeabilidade de 20%, sendo aplicadas para empreendimentos públicos e privados que vierem a ser implantados.

Por estar localizada em uma área central, os trechos se encontram altamente adensados e com um total de áreas ambientais reduzidas, o que está diretamente ligado ao fato de que o centro é uma área de intensa ocupação e movimento de pessoas.

Mapa 03 - Zonas Urbanas de Campo Grande, MS | Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.



Mapa 04 - Zonas Ambientais de Campo Grande, MS | Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.



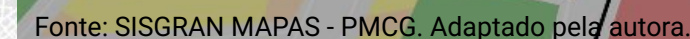


Figura 39 - Casa do chefe da NOB: fachada R. dos ferroviários.



Fonte: Acervo pessoal

Figura 40 - Casa do chefe da NOB: fachada Av Mato Grosso.



Fonte: Acervo pessoal

4.1.4 Vazios urbanos

A Lei Complementar nº 341, de 4 de dezembro de 2018, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Campo Grande, estabelece diretrizes para a organização e gestão dos vazios urbanos, definindo-os como áreas não edificadas ou subutilizadas dentro do tecido urbano.

Estes espaços devem ser monitorados e, quando apresentarem alta taxa de permeabilidade e presença significativa de vegetação, podem ser destinados preferencialmente para a formação de espaços livres, contribuindo para a implantação de áreas de lazer e integração social.

A gestão eficaz desses vazios urbanos é essencial para a promoção de um ambiente urbano mais sustentável e para a melhoria da qualidade de vida da população.

O Plano Diretor de Campo Grande determina no anexo 25 que vazios urbanos são:

O conjunto de lotes ou glebas particulares localizados no perímetro urbano que não cumprem a função social, consideradas as características de localização, infraestrutura disponível, acesso, abandono, não utilização ou subutilização dos imóveis, excluindo as áreas de interesse ambiental.(DIOGRANDE n. 5.426 Lei Complementar n. 341 de 4 de dezembro de 2018, p.19)

LEGENDA

- Área de Projeto**
- Vazios Urbanos em Campo Grande - Vazios totais ou com TO de até 25%
Divisão entre bairros (IBGE - 2020)
 - Vias e logradouros
 - Esspaços livres



Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

Com ‘não cumprir suas funções sociais’ significa não possuir nenhuma serventia e utilidade, não cumprindo sua função constitucional indagada no artigo 186 da Constituição Federal:

Artigo 186. A função social é cumprida quando a propriedade rural ou urbana atende, simultaneamente, segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, aos seguintes quesitos:

- 1. aproveitamento racional e adequado;
- 2. utilização adequada dos recursos naturais disponíveis e preservação do meio ambiente;
- 3. observância das disposições que regulam as relações de trabalho;
- 4. exploração que favoreça o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores. (Art. 186 da Constituição Federal de 1988).

Na área de estudo existem aproximadamente 33 lotes vazios, sendo a esquina da rua Calógeras com a rua Marechal Rondon um aglomerado de terrenos vazios que atualmente formam um estacionamento. A lei determina que a ocupação de vazios urbanos e imóveis não edificadas devem ser compreendidos por uma série de ações, dentre elas, três que reforçam o intuito do projeto de reavivar áreas desocupadas: “III - a requalificação de imóveis subutilizados ou não utilizados de interesse cultural, visando a sua valorização pela aplicação de soluções para edificações abandonadas e em ruínas; IV - o incremento de novas áreas institucionais; e V - a instalação de parques e praças; [...]”. DIOGRANDE cap. VII dos vazios urbanos. n. 5.426 Lei Complementar n. 341 de 4 de dezembro de 2018.

Figura 42 - Imóvel comercial abandonado



Fonte: Acervo pessoal

Figura 41 - Estrutura de imóvel abandonado na Rua Aquidauana



Fonte: Acervo pessoal

Figura 43 - Imóvel abandonado à venda



Fonte: Acervo pessoal

4.1.5. Vazios e/ou imóveis de baixa densidade ampliado

Diante do observado na análise dos vazios urbanos, foi feito um levantamento para esmiuçar esses vazios e caracterizá-los, dentro da área de estudo e entorno da Orla, identificando o que cada um seria e qual o estado do terreno. Além disso, também foram citados terrenos ou imóveis que estão abandonados e/ou deteriorados, ou seja, não necessariamente subutilizados no âmbito físico, mas sim no âmbito da densidade, que até possuem uma construção, mas que não estão sendo adensados, utilizados ou habitados.

Um exemplo disso é o conjunto de edifícios na Avenida Calógeras (figura 39), que se encontra deteriorado e sem uso algum. No ano de levantamento (2025) apenas um imóvel estava sendo utilizado, que é a Selaria Florêncio, loja de artigos para fabricação, reparo e venda de artigos de couro para montaria e equitação. As outras sete edificações se encontram abandonadas e, considerando que são edifícios tombados de acordo com o artigo 33 da seção IV da Lei Complementar n. 341 de 4 de dezembro de 2018, o Plano Diretor de Campo Grande, que trata da Zona Especial de interesse Cultural. Esses edifícios em específico, fazem parte da ZEIC 1 e 2:

I - ZEIC 1 constituída por imóveis, ou conjunto de imóveis, urbanos ou rurais, monumentos ou áreas tombados por legislação municipal, estadual ou federal, ou ainda, conjuntos de imóveis em sítios históricos e seu entorno, destinados à preservação, restauração, recuperação e manutenção do patrimônio cultural, conforme Anexo 12.1;

II - ZEIC 2 constituída por imóveis ou conjunto de imóveis, isolados ou dentro de um conjunto arquitetônico, urbanístico ou paisagístico que possuem valor histórico e ou arquitetônico relevantes para os movimentos nacionais de arquitetura em Campo Grande - ecletismo, art déco, modernismo, relevantes para a memória e identidade local, regional e nacional; constituindo exemplares únicos ou um grupo construído em sua época e com condições de restauração, os quais precisam de incentivos para montar o poliedro cultural da cidade, conforme Anexo 12.2;

Figura 44 - Conjunto de edifícios tombados na Avenida Calógeras



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Além de imóveis abandonados, muitos dos vazios são imóveis subutilizados com estacionamentos e terrenos com construções mínimas, ou inutilizadas. O quarteirão formado pelas ruas Dom Aquino, Av. Calógeras, Marechal Rondon, e Rua Aquidauana possui três terrenos esparsos, que se conectam a Orla, sendo estacionamentos; e um imóvel deteriorado /ou abandonado. O quarteirão adjacente, que está entre a Rua Marechal Rondon e a rua Barão do Rio Branco possui quatro imóveis com estacionamento, um subutilizado e/ou com uso não identificado, e um deteriorado. Esses são os dois quarteirões que mais possuem terrenos vazios voltados para Orla, cuminando as fachadas cegas que trazem insegurança para quem caminha por lá.

Figura 45 - Estacionamento na esquina da Avenida Calógeras com a Rua Barão do Rio Branco



Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Mapa de Vazios e/ou imóveis de baixa densidade ampliado

Figura 46 - Estacionamento Rua Barão do Rio Branco



Fonte: Google Earth, 2025

Figura 47 - Terreno com atividade não identificada



Fonte: Google Maps, 2025

Rua Barão do Rio Branco

Av. Afonso Pena

Av. Dr. João Rosa Pires

Rua 15 de Novembro

Av. Mato Grosso

Rua Antônio Maria Coelho

Rua Maracaju

Rua Marechal Rondon

Rua Dom Aquino

Rua 14 de Julho

Figura 48 - Imóvel sem uso Av. Mato Grosso



Fonte: acervo pessoal, 2025

Figura 49 - Casario na Orla Ferroviária Av. Calógeras



Fonte: acervo pessoal, 2025

LEGENDA

Área de Estudo - Entorno

Área de Projeto

Possíveis Áreas de Intervenção e Diretrizes

Imóveis abandonados e/ou deteriorados

Estacionamentos

Terrenos subutilizados, e/ou com atividades não identificadas

Imóveis

Ruas locais

0 75 150 m

4.1.6. Zona Especial de Interesse Cultural

Segundo o artigo 33 da seção IV da Lei Complementar n. 341 de 4 de dezembro de 2018, Zona Especial de interesse Cultural é:

“Art. 33. A Zona Especial de Interesse Cultural - ZEIC é constituída por áreas, edifícios ou espaços, urbanos e rurais, que apresentam ocorrência de Patrimônio Cultural e devem ser preservados visando evitar a perda ou o desaparecimento de suas características. A ZEIC é formada por 4 (quatro) categorias [...]”, conforme Anexo 12 da mesma lei.

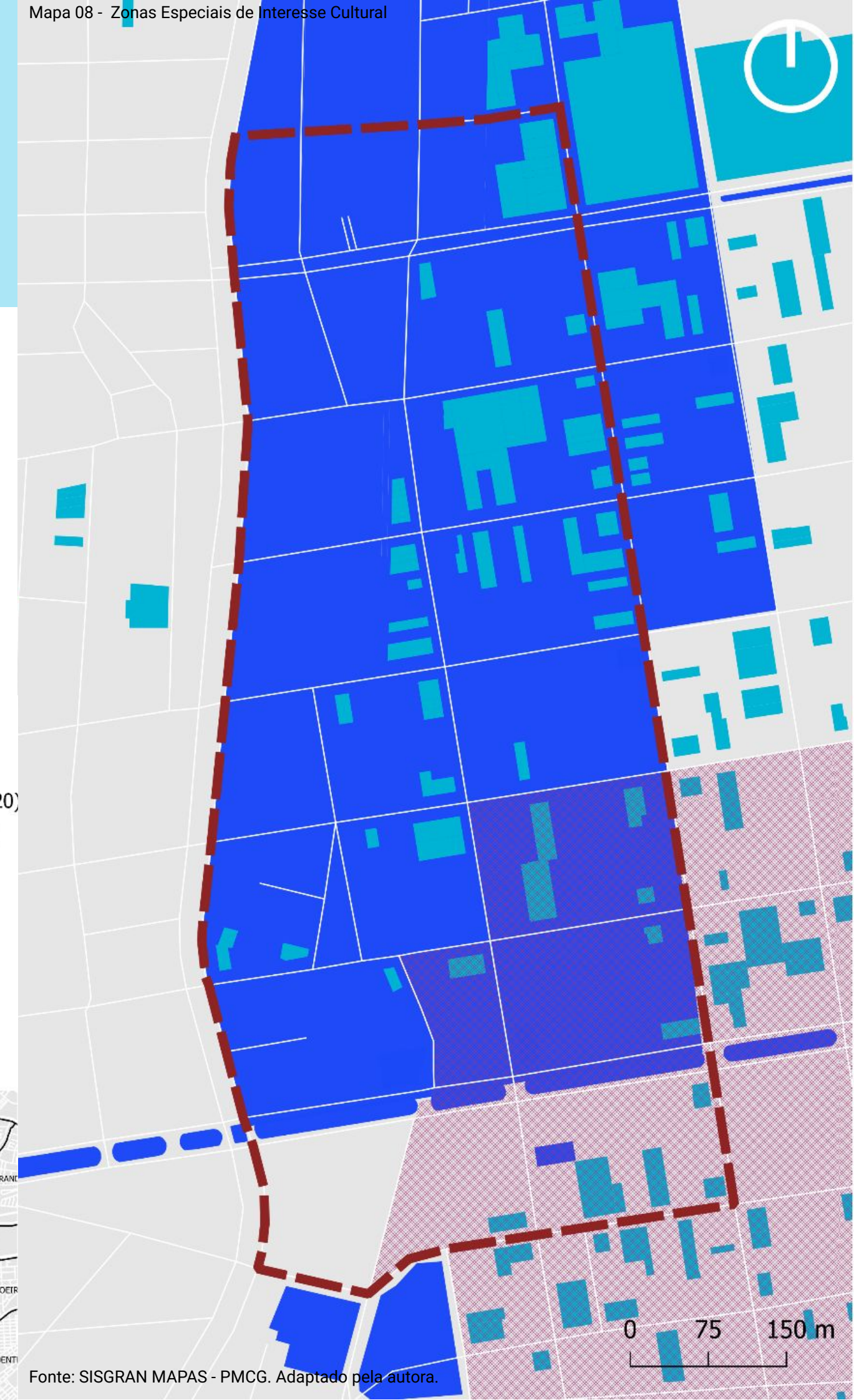
A área de intervenção abrange duas dessas quatro categorias: a ZEIC 1 e 2, que conforme o Plano diretor estipula:

I - ZEIC 1 constituída por imóveis, ou conjunto de imóveis, urbanos ou rurais, monumentos ou áreas tombados por legislação municipal, estadual ou federal, ou ainda, conjuntos de imóveis em sítios históricos e seu entorno, destinados à preservação, restauração, recuperação e manutenção do patrimônio cultural, conforme Anexo 12.1;

II - ZEIC 2 constituída por imóveis ou conjunto de imóveis, isolados ou dentro de um conjunto arquitetônico, urbanístico ou paisagístico que possuem valor histórico e ou arquitetônico relevantes para os movimentos nacionais de arquitetura em Campo Grande - ecletismo, art déco, modernismo, relevantes para a memória e identidade local, regional e nacional; constituindo exemplares únicos ou um grupo construído em sua época e com condições de restauração, os quais precisam de incentivos para montar o poliedro cultural da cidade, conforme Anexo 12.2;

LEGENDA

- Área de Projeto
- Divisão entre bairros (IBGE - 2020)
- Zonas Especiais de Interesse Cultural**
 - Zona Especial de Interesse Cultural 1 - ZEIC 1
 - Zona Especial de Interesse Cultural 2 - ZEIC 2
 - Zona Especial de Interesse Cultural 3 - ZEIC 3
 - Zona Especial de Interesse Cultural 4 - ZEIC 4
- Vias e logradouros**

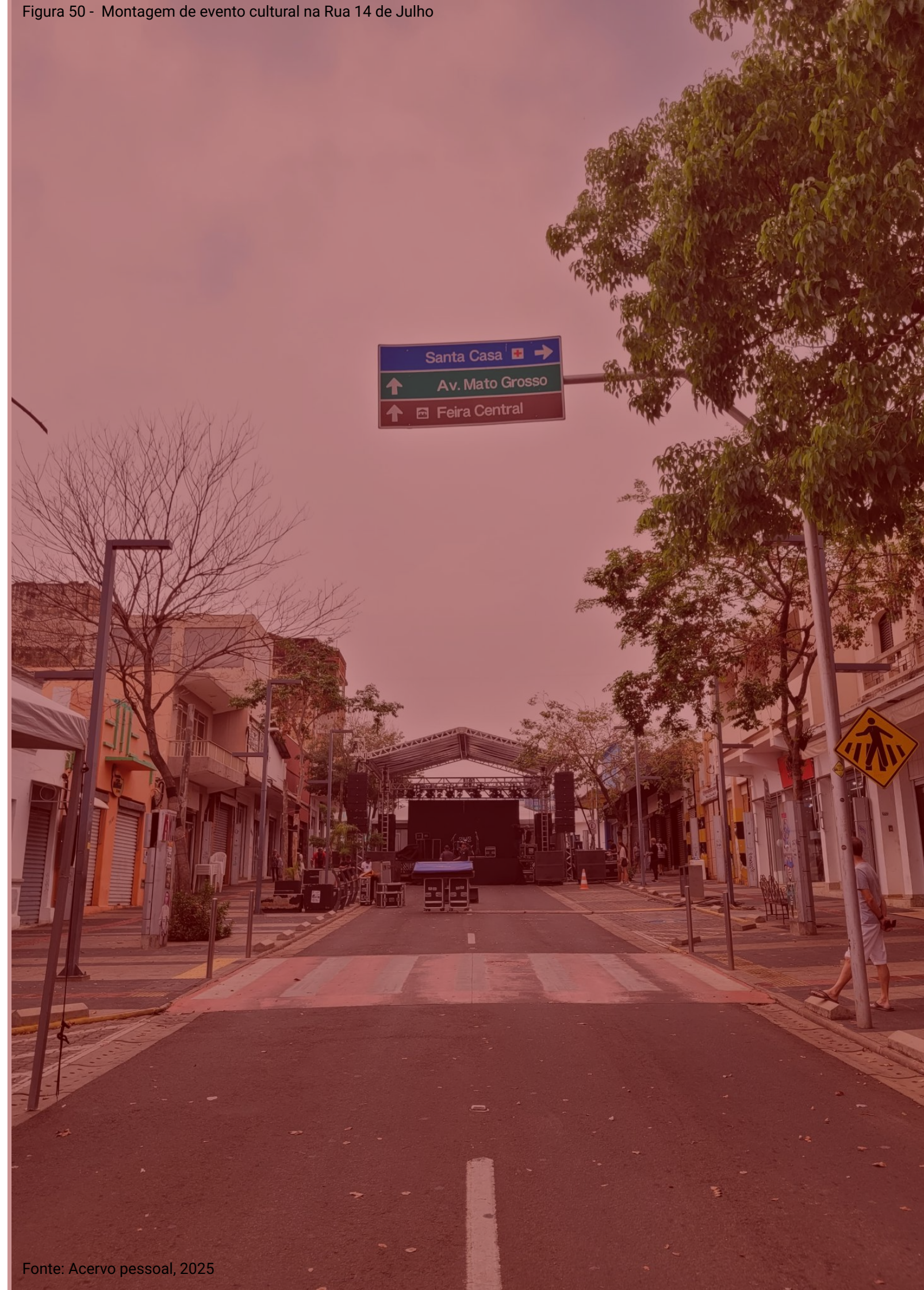


Ainda no artigo 33 da mesma lei:

§ 3º Os imóveis públicos e privados, constantes das ZEIC's 1, 2 e 3 desta lei, são protegidos e não podem ser demolidos ou reformados sem que antes o proprietário requeira uma Guia de Diretrizes de Restauro que será regulamentada por ato do executivo.

No que diz respeito a ZEIC 1, o projeto faz parte de parte da Esplanada Ferroviária e está englobado por todo entorno da ZEIC 1, onde se encontram os imóveis definidos na Zona Especial de interesse Cultural 2, mais especificamente no Anexo 12.2.
- Zona Especial de Interesse Cultural 2 - ZEIC 2 - QUADRANTE H- Lei Complementar 341/2018.

²Guia de diretrizes de restauro - documento expedido pela administração municipal que fornece diretrizes, à luz da legislação vigente dispendo sobre critérios que devem ser obedecidos quanto à preservação, conservação e manutenção de imóveis que integram as ZEIC's 1, 2 e 3, visando evitar a perda ou desaparecimento das características que lhes conferem peculiaridade e, quando couber, indicará os elementos arquitetônicos indispensáveis ao restauro do bem e seu entorno;

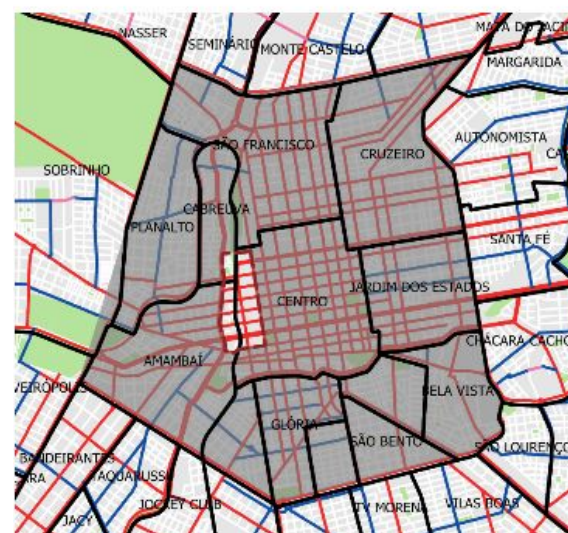


4.1.7. Hierarquia viária

O entorno da Orla é constituído majoritariamente por vias arteriais, tendo em vista que a área de estudo se encontra entre as duas maiores avenidas de Campo Grande, a Avenida Afonso Pena e a Avenida Mato Grosso. As cinco ruas entre essas duas avenidas estão dentro do quadrilátero do Centro (formado pelas avenidas Fernando Correia da Costa, Mato Grosso, Calógeras e Rua José Antônio) e possuem um volume intenso de movimento, seja de automóveis, bicicletas, coletivos ou de pessoas transitando a pé. Existem também algumas ruas locais com um tráfego mais calmo, e nenhuma via coletora.

LEGENDA

- Área de Projeto
- Divisão entre bairros (IBGE - 2020)
- Hierarquização Viária 2016
- Via coletora
- Via arterial
- Ruas locais
- Espaços livres



4.1.8. Transporte público

Por se tratar de uma área central, existem alguns pontos de ônibus e linhas que passam nas ruas adjacentes, sendo que as linhas em sua maioria são de trajetos que ligam os bairros ao Centro. A Avenida Calógeras possui o maior fluxo de coletivos, bem como a Rua Maracaju, sendo que todas as linhas que passam por ela, especialmente nos dois quarteirões que circundam a Orla, passam pelo PegFácil da Praça Ary Coelho, que é uma estação de embarque de transporte coletivo em Campo Grande-MS (localizada nas ruas 15 de Novembro, Rui Barbosa e Av. Afonso Pena), que funciona como um mini terminal, fazendo uma boa conexão com as demais cercanias de Campo Grande. Outros pontos de ônibus se encontram principalmente na Av. Afonso Pena e Av. Ernesto Geisel, sendo possíveis eixos de acesso de pessoas à Orla.

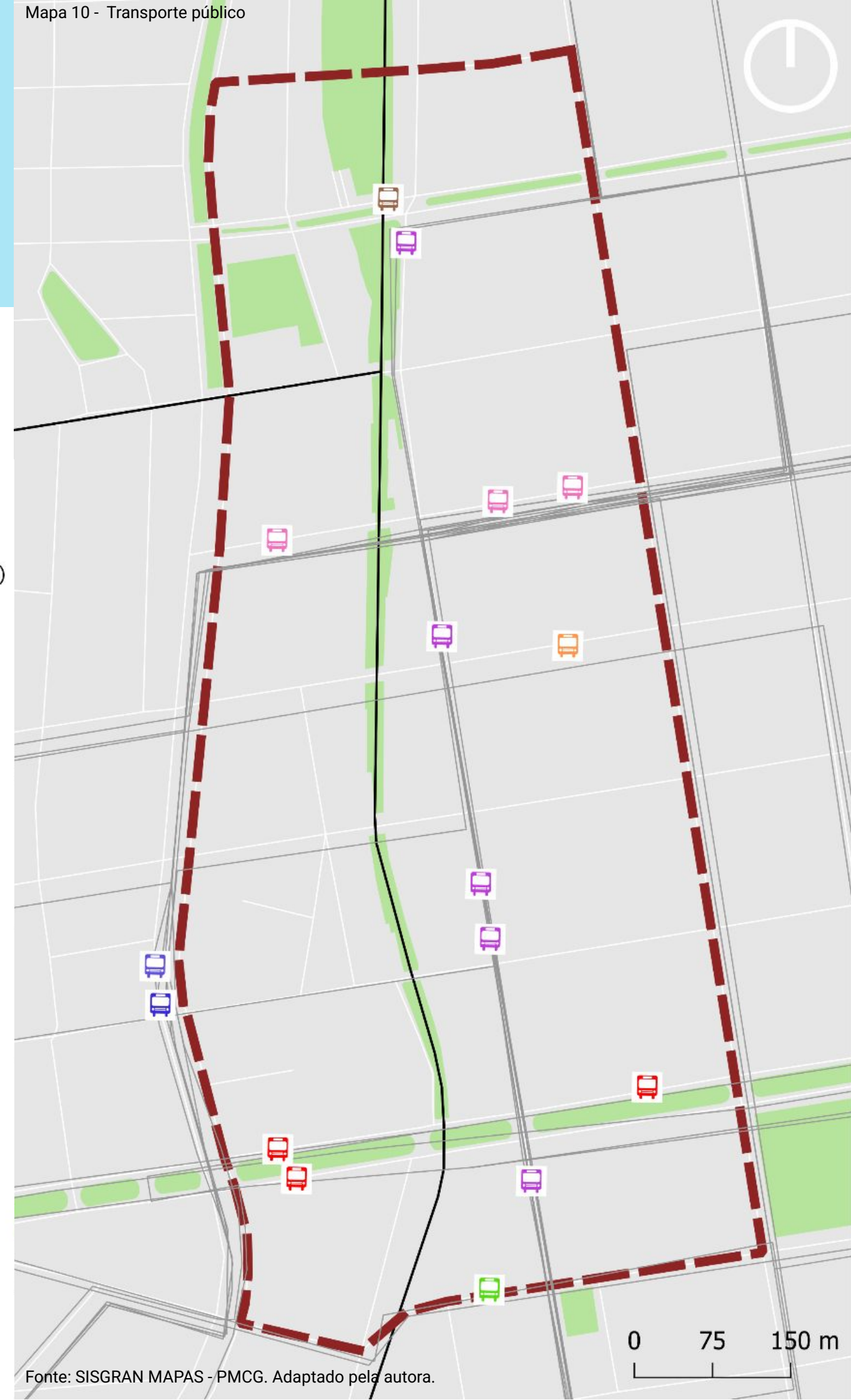
LEGENDA

- Área de Projeto
- Divisão entre bairros (IBGE - 2020)
- Espaços livres
- Vias e logradouros

Pontos de ônibus

- Av. Afonso Pena
- Rua Calógeras
- Rua 15 de Novembro
- Av. Ernesto Geisel
- Rua Marechal Rondon
- Rua Maracaju

Linhas de ônibus



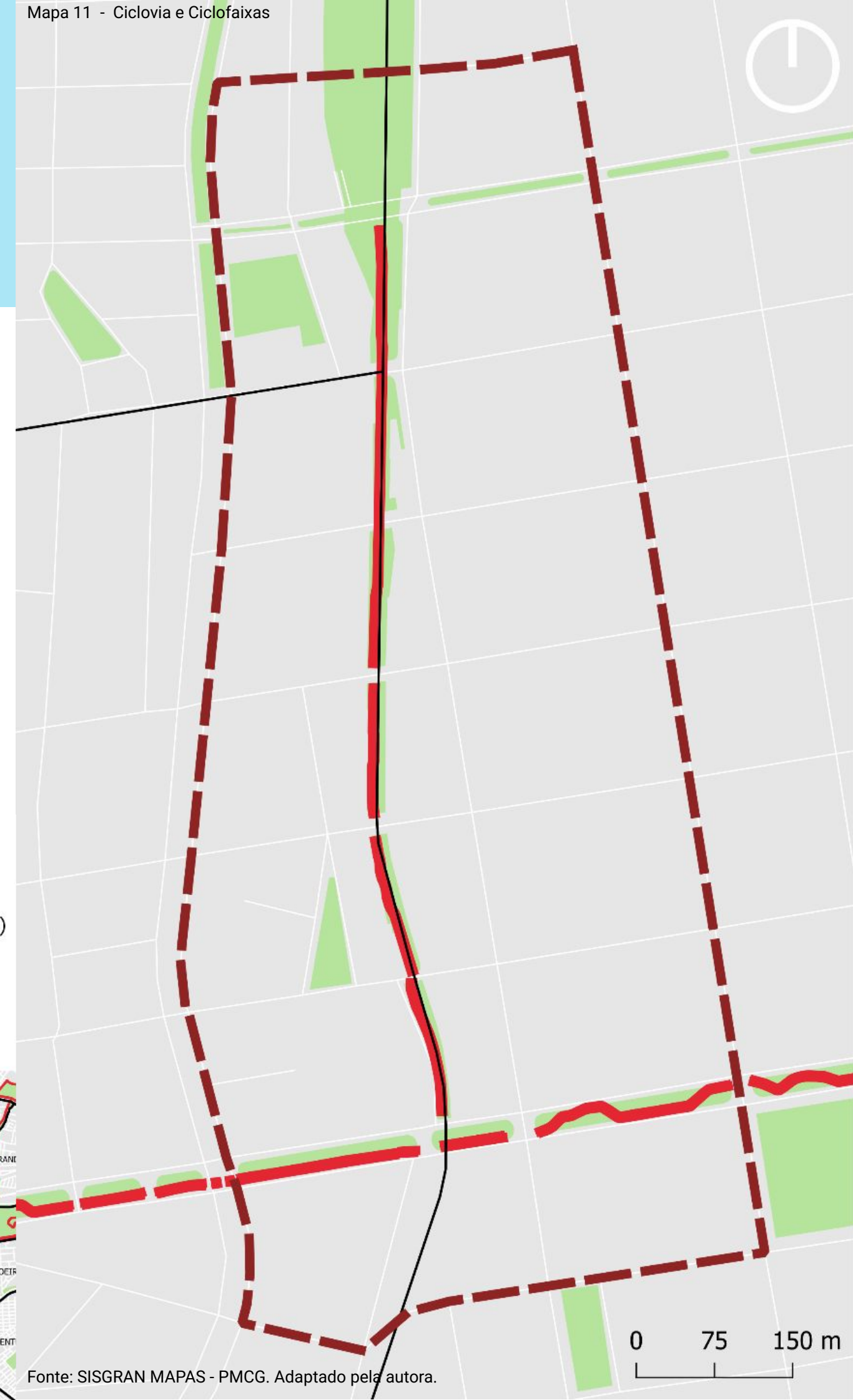
4.1.9. Ciclovia e ciclofaixas

O trecho escolhido da Orla possui uma ciclofaixa em toda sua extensão, nascendo a partir da Avenida Afonso Pena e 'morrendo' na esplanada ferroviária. A conexão com a ciclovia da Afonso Pena é de extrema significância, tendo em vista que ela corta a cidade no sentido leste/oeste. Porém, no sentido norte/sul é interrompida em alguns pontos, como pode ser observado no trecho adjacente ao Camelódromo, que ligaria a ciclovia da Avenida Fábio Zahran, onde é proibida a circulação de bicicletas, mesmo no caminho que a Orla passa.

Outro ponto a se destacar é que, se ela continuasse sentido norte na rua dos Ferroviários, ou até mesmo por dentro da Esplanada, se ligaria a ciclovia existente que começa na rua Eça de Queiroz, que liga (mesmo que de forma interrompida) o trajeto até a Orla Morena, que tem a ciclovia bem consolidada.

LEGENDA

-  Área de Projeto
-  Divisão entre bairros (IBGE - 2020)
-  Ciclovias existentes
-  Vias e logradouros
-  Espaços livres



4.2 ÁREA DE INTERVENÇÃO

4.2.1 Delimitação e principais acessos

A área de intervenção se dá pelo polígono delimitado em suas extremidades pelas duas principais avenidas da cidade, Avenida Mato Grosso ao norte e Avenida Afonso Pena ao sul. Em suas laterais é delimitada principalmente pela Avenida Calógeras, na parte norte pela Rua dos Ferroviários, Rua Aquidauana e em três quadras pelos próprios terrenos, casas e imóveis que margeiam a Orla.

Norte a Sul, na quadra entre a Av. Mato Grosso e a rua Antônio Maria Coelho, a Orla se abre em caráter de praça, sem muitos muros e delimitações verticais como ocorre em boa parte dela. Os caminhos se criam a partir das calçadas, por uma rampa e uma escada na Av. Calógeras (figura 52) e uma escada que vem da rua dos Ferroviários. Esses acessos acontecem sobre as diferenças de nível existentes entre a Orla e as ruas que interceptam ela.

Figura 51 - Escadaria da Orla para rua Antônio Maria Coelho.



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 52 - Escadaria da Orla para Av. Calógeras, com viaduto Silvio Cesco ao fundo



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

LEGENDA

Fluxo de pedestres:

- Fluxo alto
- Fluxo médio
- Fluxo baixo

Fluxo de carros:

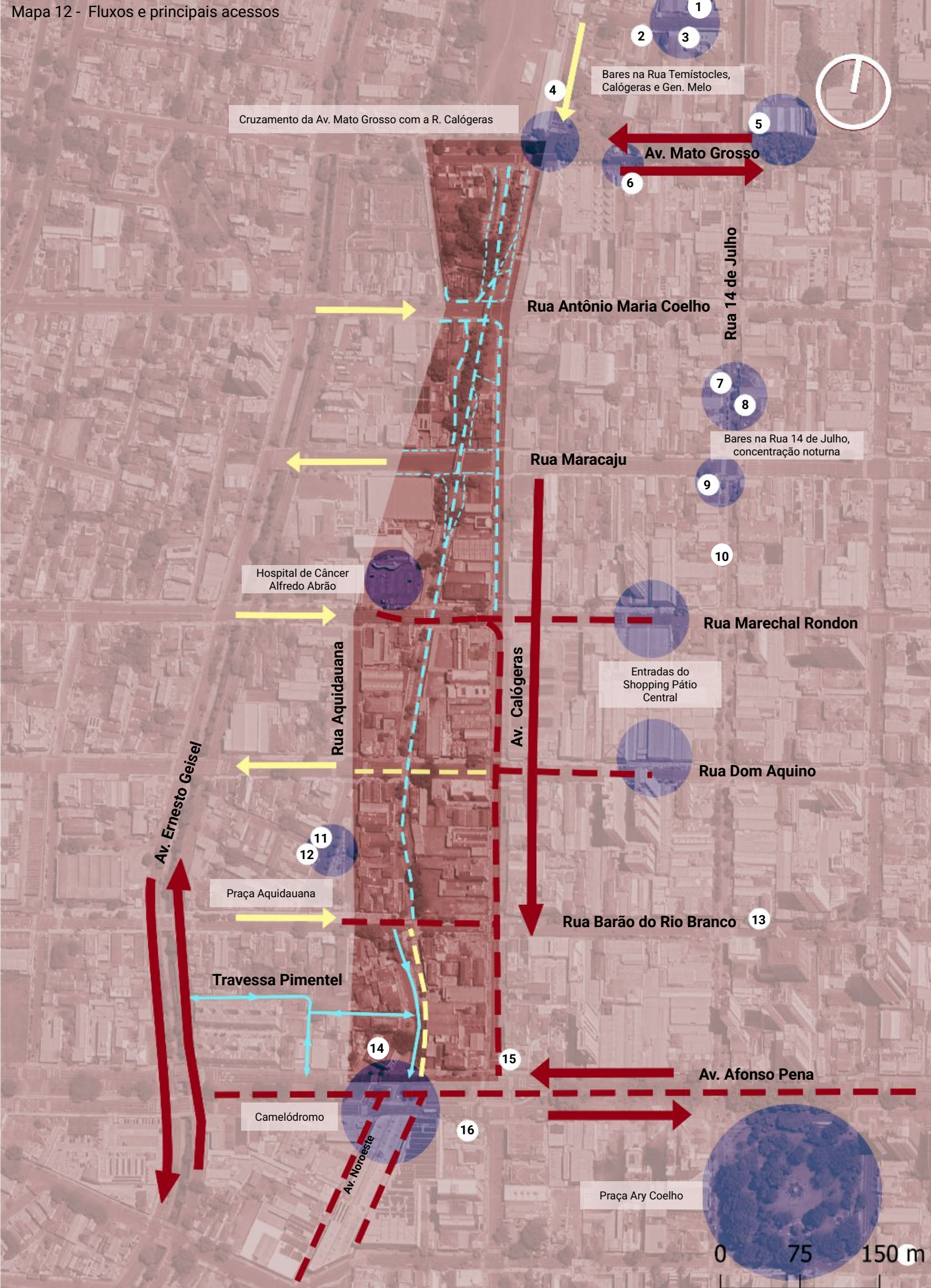
- Fluxo alto
- Fluxo médio
- Fluxo baixo

Concentração de pessoas

Bares, restaurantes, locais voltados a vida noturna e culturais

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1 Ponto Bar | 9 Má Dona Bar |
| 2 Kafofo | 10 Mistura Bar |
| 3 Loop Music Hall | 11 Agüena |
| 4 Plataforma Cultural | 12 Bar do Rica |
| 5 Teatro Dom Bosco | 13 Bar do Zé |
| 6 Éden Beer | 14 Morada dos Baís |
| 7 Pizza Pub | 15 Casa do Artesão |
| 8 Copo Bar e Restaurante | 16 Sertanejo D'Garagem |

Mapa 12 - Fluxos e principais acessos



Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

Esse trecho possui proximidade com a Esplanada Ferroviária e com os bares da rua Temístocles, além do movimento da A. Mato Grosso e do Colégio Salesiano Dom Bosco.

Já no segundo trecho, da rua Antônio Maria Coelho para Maracaju, o acesso também se faz por rampas e existem caminhos que se diferem por conta da topografia. Possui um conjunto de edifícios abandonados que torna o trecho inseguro, diminuindo o fluxo de pessoas por conta da insegurança

Esse trecho tem potencial para criação de bares pela proximidade com a concentração noturna de pessoas nos bares da rua !4 de julho.

Entre as ruas Maracaju e Marechal Rondon o fluxo aumenta, a declividade do terreno diminui e ali passam pedestres que acessam o Hospital do Câncer e a Avenida Calógeras. O movimento durante o dia é intenso, existem muitos imóveis com comércio e serviços

Entre a rua Dom Aquino e a Barão do Rio Branco o fluxo é pequeno, maior nas ruas que cortam propriamente a Orla, com alto fluxo de carros e pedestres. Na proximidade está a praça Aquidauana.

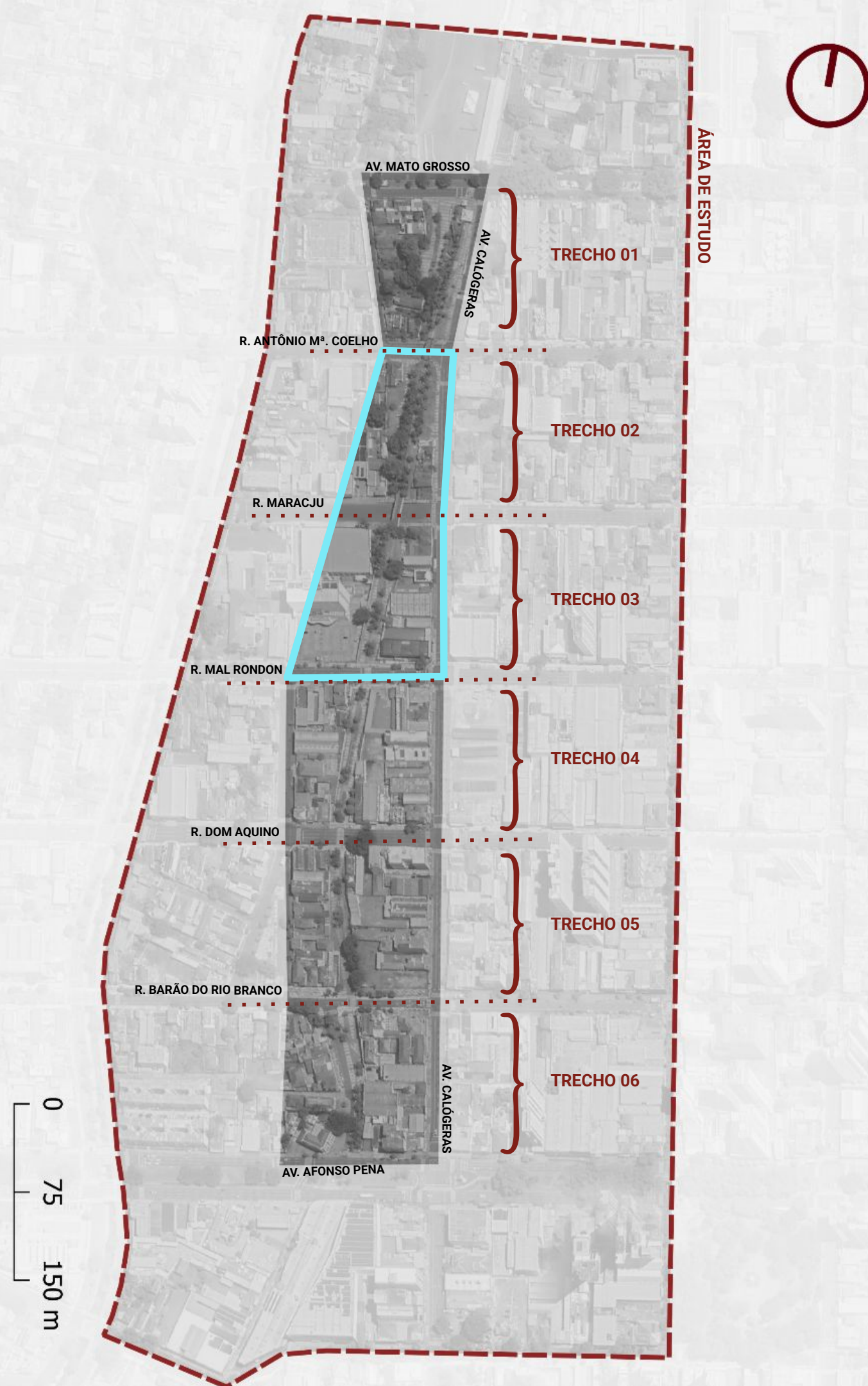
Já da rua Barão do Rio Branco para Av. Afonso Pena existem ruas e travessas que atravessam a quadra, sendo elas a Tv. Pimentel - com um tráfego de pessoas e carros apenas dos moradores locais e a Av. Noroeste, com um movimento maior em frente a Morada dos Baís e no acesso para a Av. Afonso Pena; Essa por sua vez, é a via mais movimentada que delimita o projeto.

4.2.2 Diagrama de diagnósticos

Diagnósticos	Problemáticas	Potencialidades
1 LOCAL INSEGURO	Ambiente abandonado e vandalizado	
	Ponto de uso e venda de drogas	
	Ocorrência de assaltos	
2 Vazios urbanos e/ou terrenos subutilizados, desocupados, que margeiam a orla	+ + + + + + +	
	Fachadas cegas que trazem insegurança	Local livre para implantação de novos usos e ocupações
3 LOCALIZAÇÃO CENTRAL	Local que sofre o esvaziamento do centro	
	Local de fácil acesso para todas as regiões	
	Proximidade com a Rua 14 de julho	
	Liga a morada dos Baís à Esplanada, locais simbólicos e turísticos	
	Eixo que liga as duas principais avenidas da cidade	
4 ORLA IMPLEMENTADA	Baixa adesão do público ao local e ao projeto anterior	
	Trilho do trem original	
	Áreas verdes e ajardinadas existentes	
	Bolsões propícios para ocupação e permanência	
	Infraestrutura existente - topografia trabalhada	

Tabela 03 - Diagrama de diagnósticos.

Fonte: Elaborado pela Autora, 2026



Área de intervenção - Justificativa

A definição dos trechos 02 e 03 para o desenvolvimento da proposta projetual foi realizada a partir da análise comparativa dos seis segmentos que compõem a área de estudo da Orla Ferroviária. A escolha considerou a concentração de problemáticas urbanas identificadas nos levantamentos, associadas à presença de potencialidades capazes de demonstrar, de forma mais abrangente, os princípios de requalificação urbana defendidos por esta pesquisa.

O trecho 02 destacou-se por reunir algumas das condições mais críticas encontradas ao longo da Orla Ferroviária. Foram identificados problemas relacionados à degradação do espaço público, incluindo calçamento deteriorado, mobiliário urbano danificado, estruturas viárias em condições precárias, imóveis abandonados e uma forte sensação de insegurança decorrente da baixa circulação de pessoas e da presença de extensas fachadas cegas. Ao mesmo tempo, o trecho concentra importantes potencialidades, como a existência de áreas livres aptas à ocupação, desníveis topográficos que favorecem diferentes possibilidades de apropriação espacial como exemplo explorar o potencial visual e a valorização da paisagem e, principalmente, a presença de um conjunto arquitetônico (Art déco) de relevante valor histórico e cultural para a cidade de Campo Grande.

Além disso, a localização do trecho 02 o caracteriza como um ponto estratégico dentro da Orla Ferroviária, uma vez que concentra elementos representativos da memória ferroviária e da formação urbana da cidade, reunindo condições favoráveis para demonstrar como intervenções urbanas podem atuar simultaneamente na preservação patrimonial, na qualificação dos espaços públicos e na reativação da vida urbana.

Mapa 13 - Denominação de Trechos

Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

 ÁREA DE INTERVENÇÃO DE PROJETO

Área de intervenção - Justificativa

O trecho 03 foi selecionado por sua continuidade física e funcional com o trecho 02, permitindo que as propostas sejam desenvolvidas de forma integrada. Sua escolha também se justifica pela presença de problemáticas semelhantes às identificadas no trecho anterior, como a predominância de fachadas cegas, a sensação de insegurança e a existência de terrenos subutilizados, fatores que contribuem para o enfraquecimento da dinâmica urbana local.

Impulsionada pela requalificação da Rua 14 de Julho, a dinâmica noturna do centro tem gerado um fluxo espontâneo de pessoas que alcança a Orla Ferroviária pela Rua Maracaju, que possui grande importância, por também, conectar os trechos 02 e 03. Nesse contexto, os terrenos subutilizados identificados durante o diagnóstico, atualmente ocupados por estacionamentos, revelam oportunidades estratégicas para a qualificação urbana da área, possibilitando o fortalecimento das conexões entre a Orla e seu entorno imediato, além de ampliar a permeabilidade, a integração e a vitalidade do espaço urbano.

Outro aspecto relevante para a escolha dos trechos 02 e 03 refere-se à dinâmica de ocupação já observada na região. A proximidade com áreas que vêm apresentando maior vitalidade urbana, especialmente em períodos noturnos, demonstra o potencial de atração de usuários e reforça a necessidade de intervenções que promovam maior permanência, segurança e diversidade de usos no espaço público.

Por fim, a escolha dos trechos 02 e 03 justifica-se por concentrarem as problemáticas mais críticas e, simultaneamente, os maiores potenciais de transformação identificados ao longo da Orla Ferroviária. Dessa forma, as intervenções propostas não se limitam aos trechos selecionados, mas contribuem para o fortalecimento e a requalificação da área como um todo. Ao atuar sobre os setores mais estratégicos da Orla, o projeto estabelece um plano piloto capaz de demonstrar a aplicação das diretrizes urbanísticas definidas e servir de referência para futuras intervenções nos demais trechos da área de estudo.

Imagens do trecho 02

Figura 53 - Escadaria da Orla



Figura 54 - Calçamento degradado



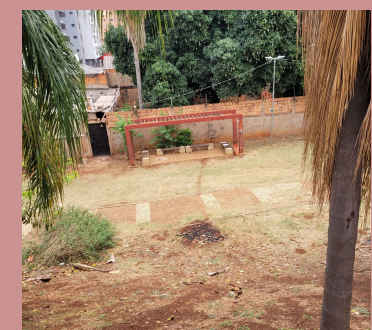
Figura 55 - Fundo



Figura 56 - Área livre



Figura 57 - Vista para pergolado



Imagens do trecho 03

Figura 58 - Pontilhão 01



Figura 59 - Pontilhão 02



Figura 60 - Muro do hospital



Figura 61 - Área de permanência



Fontes: Acervo pessoal, 2025.

4.2.3. Síntese de diagnósticos

Diagnóstico - Área de estudos

Após visita técnica ao local do projeto, identificou-se um cenário com grande potencial de requalificação urbana. No entanto, esse potencial é atualmente comprometido pela predominância de estacionamentos, imóveis e terrenos abandonados ou subutilizados. Esse tipo de ocupação gera efeitos negativos no tecido urbano, pois isola a orla, dificulta o acesso das pessoas e transforma a área em um espaço ermo e pouco convidativo. Em consequência, esses usos inadequados do solo agravam os problemas urbanísticos existentes e contribuem para o processo de estagnação e esvaziamento da cidade.

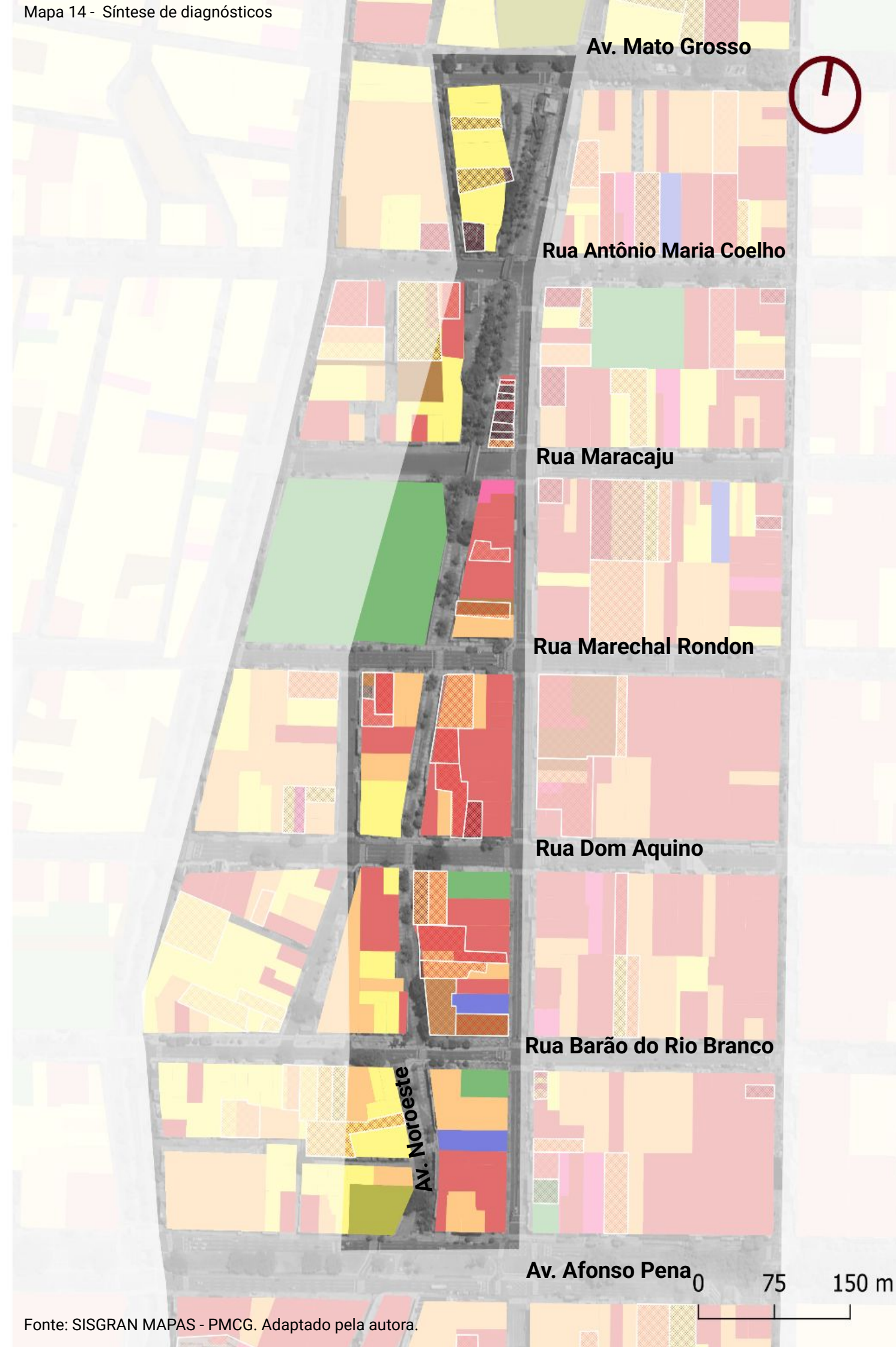
LEGENDA

IMÓVEIS_ABANDONADOS_OU_SUBUTILIZADOS

-  IMÓVEIS ABANDONADOS E/OU DETERIORADOS
-  ESTACIONAMENTOS
-  TERRENOS SUBUTILIZADOS E/OU LIVRES
-  PROPOSIÇÃO DE USO MISTO - COM FOCO NO SETOR HOTELEIRO
-  PROPOSIÇÃO DE USO RESIDENCIAL
-  PROPOSIÇÃO DE USO SOCIAL - CENTRO DE ACOLHIMENTO AOS USUÁRIOS DE DROGAS
-  ACLIVES E DECLIVES NO TERRENO
-  EMPENAS CEGAS
-  BOLSÕES E POSSÍVEIS ÁREAS DE OCUPAÇÃO

USO DO SOLO (2017)

-  COMERCIAL
-  FIN ESSENCIAIS
-  INDUSTRIAL
-  MISTO
-  PUBLICO
-  RELIGIOSO
-  RESIDENCIAL
-  SERVICOS
-  TERRITORIAL
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO DE PROJETO



4.2.4. Síntese de diagnósticos e diretrizes

Análise Diagnóstico - Área de intervenção

A partir das análises e da visita ao local, foi possível identificar diversos terrenos e imóveis subutilizados, com forte potencial para novos usos. Além disso, foram mapeados trechos com maiores variações topográficas (aclives e declives), a presença de empenas cegas, bem como áreas livres favoráveis à ocupação qualificada.

Com base nesse diagnóstico, foram propostas, em nível de diretrizes urbanas, três intervenções estratégicas:

1. **Rememoração de terrenos para implantação de um empreendimento de uso misto**, com ênfase no setor hoteleiro, visando a dinamização econômica da área;
2. **Proposição de habitação social na esquina da Rua Barão do Rio Branco**, promovendo diversidade de uso e inclusão social no tecido urbano;
3. **Rememoração de terrenos no meio da quadra da Travessa Pimentel**, com abertura de passagem pedonal articulada a uma instituição de acolhimento para usuários de drogas, promovendo integração social e melhoria da permeabilidade urbana.

Além disso, na porção norte, marcada por um conjunto de imóveis abandonados, propõe-se a implantação de um **núcleo gastronômico**, com bares e restaurantes, buscando ativar o espaço público e fomentar o uso noturno.

Essas diretrizes propostas para o entorno não apenas qualificam o espaço urbano como também **influenciam diretamente no desenho do projeto de intervenção**, orientando suas conexões, usos e vocações de forma integrada ao contexto urbano existente.

LEGENDA

IMÓVEIS_ABANDONADOS_OU_SUBL

IMÓVEIS ABANDONADOS E/OU

ESTACIONAMENTOS

TERRENOS SUBUTILIZADOS E/OU

PROPOSIÇÃO DE USO MISTO - COM FOCO NO SETOR HOTELEIRO

PROPOSIÇÃO DE USO RESIDENCIAL

PROPOSIÇÃO DE USO SOCIAL - CENTRO DE ACOLHIMENTO AOS USUÁRIOS DE DROGAS

ACLIVES E DECLIVES NO TERRENO

EMPENAS CEGAS

BOLSÕES E POSSÍVEIS ÁREAS DE OCUPAÇÃO

USO DO SOLO (2017)

COMERCIAL

FIN ESSENCIAIS

INDUSTRIAL

MISTO

PUBLICO

RELIGIOSO

RESIDENCIAL

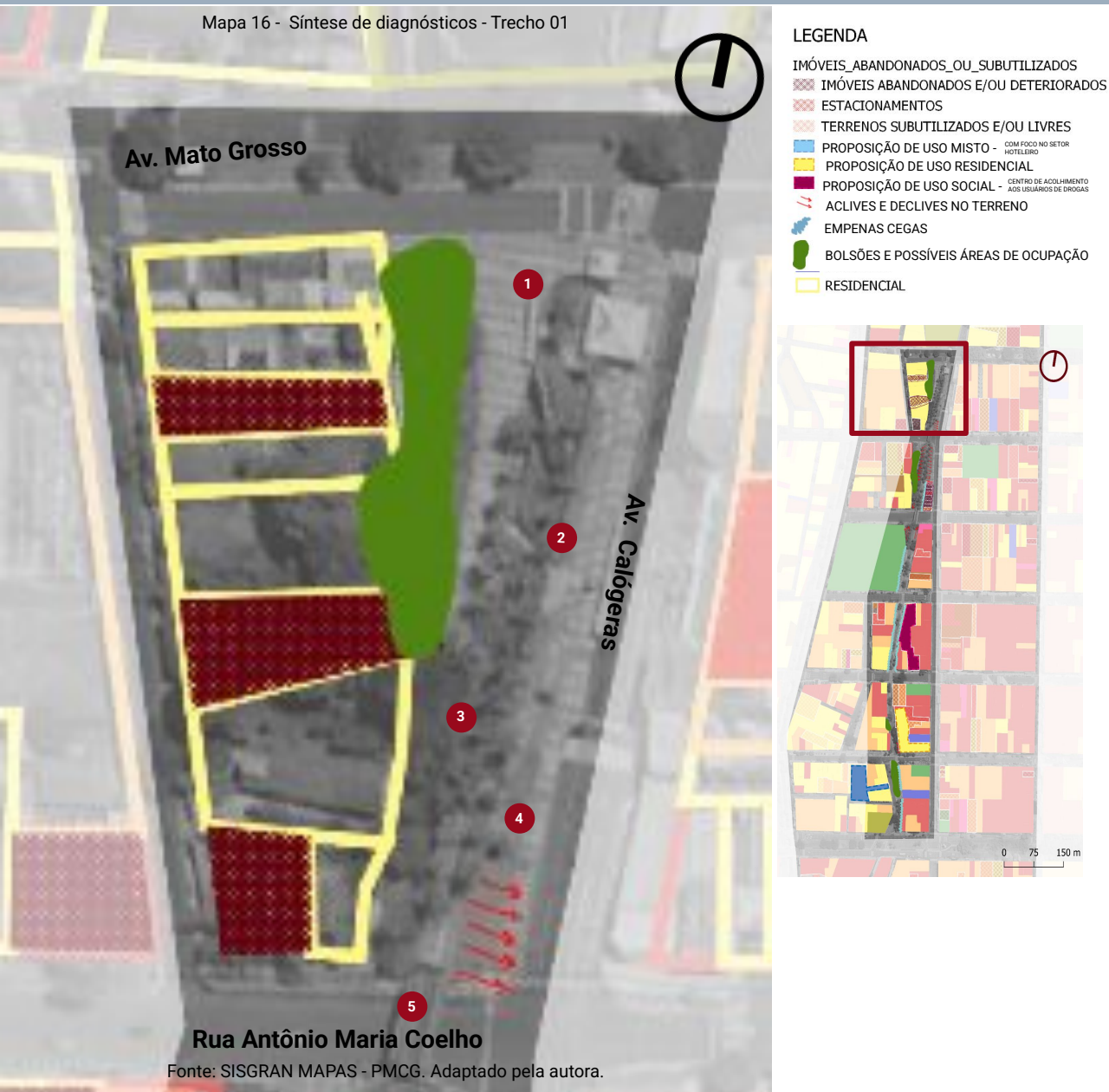
SERVICOS

TERRITORIAL

ÁREA DE INTERVENÇÃO DE PROJETO



Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 01



Este trecho está localizado entre a Avenida Mato Grosso e a Rua Antônio Maria Coelho. Sua fachada voltada para a Avenida Mato Grosso apresenta uma frente ampla e aberta, ganhando ainda mais amplitude ao se estender até a outra extremidade, na Rua Antônio Maria Coelho.

Um desnível natural no terreno separa os dois trechos, tornando necessária a construção de uma ponte para conectá-los. Este é o segmento mais próximo da antiga estação ferroviária, onde se encontra o monumento da “Maria Fumaça”. A área é predominantemente residencial, com diversas casas remanescentes do período em que a ferrovia ainda operava.

Durante a análise, foram identificados três terrenos subutilizados, com casas abandonadas, que representam uma oportunidade de criar acessos entre a Rua dos Ferroviários e a orla, promovendo a integração de uma área atualmente isolada.

Figura 62 - Monumento Maria Fumaça



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 63 - Trilho do trem com calçamento degradado



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 64 - Calçadão Trecho 01



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 65 - Escadaria Trecho 01



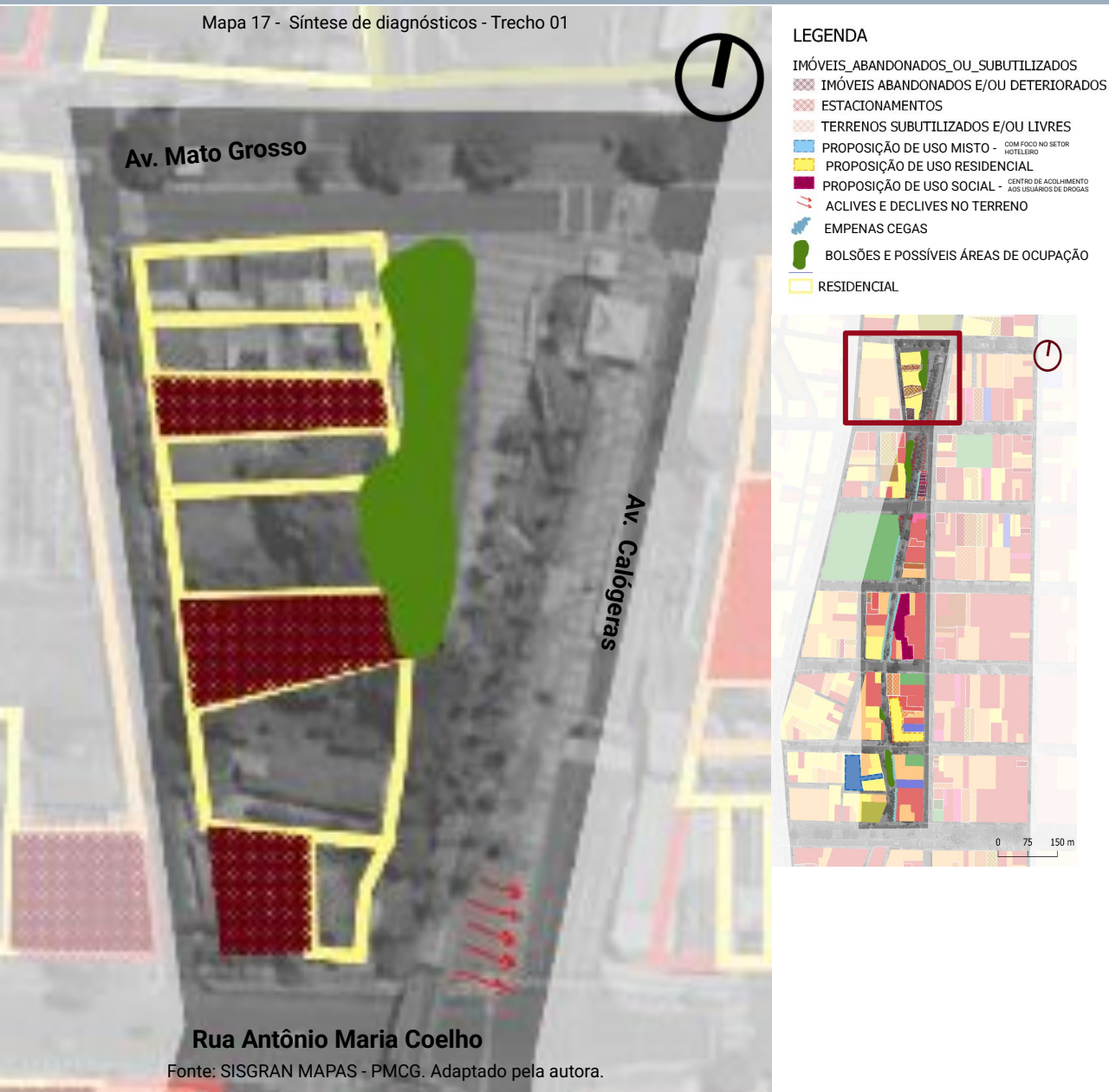
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 66 - Pontilhão sobre a rua Antônio Maria Coelho



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 01



TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
1	Av. Mato Grosso, rua Calógeras, rua Antônio Maria Coelho e rua dos Ferroviários.	- Calçamento de pedra portuguesa deteriorado; - Viaduto Silvio Cesco sobre a rua Antônio Maria Coelho deteriorado; - Três terrenos subutilizados; - Mobiliário danificado.	- Segmento mais próximo da Esplanada Ferroviária; - Áreas de jardim demarcadas, com vegetação de grande porte; - Área com recuo propício para ocupações; - Acessos existentes com topografia trabalhada.	Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;	- Restauração do calçamento; - Criar uma agenda específica para a realização de festivais focados em cultura local e artistas da comunidade; - Criar novos acessos dentro da Orla, utilizando rampas e escadas para os diferentes níveis da topografia do terreno; - Implantar mobiliário e equipamentos para público infantil; - Criação de espaços de média e longa permanência, descanso (com sombra, bancos e vegetação), além de espaços de contemplação; - Criar assentos estrategicamente aproveitando a topografia;

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 02

Figura 67 - Imóveis abandonados Av. Calógeras



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 68 - Casario tombado Av. Calógeras



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 69 - Casario tombado Av. Calógeras



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 70 - Escadaria da Orla para Av. Calógeras



Fonte: Acervo pessoal, 2025.



LEGENDA

- IMÓVEIS_ABANDONADOS_OU_SUBUTILIZADOS
- IMÓVEIS ABANDONADOS E/OU DETERIORADOS
- ESTACIONAMENTOS
- TERRENOS SUBUTILIZADOS E/OU LIVRES
- PROPOSIÇÃO DE USO MISTO - COM FOCO NO SETOR HOTELEIRO
- PROPOSIÇÃO DE USO RESIDENCIAL
- PROPOSIÇÃO DE USO SOCIAL - CENTRO DE ACOLOHIMENTO AOS USUÁRIOS DE DROGAS
- ACLIVES E DECLIVES NO TERRENO
- EMPENAS CEGAS
- BOLSÕES E POSSÍVEIS ÁREAS DE OCUPAÇÃO



A área apresenta um cenário de evidente degradação urbana. As calçadas estão em más condições, com buracos e falta de manutenção. O viaduto Sílvio Cesco, que conecta os trechos 1 e 2, e o viaduto sobre a Rua Maracaju, apresenta sinais de deterioração. O trecho 2, por sua vez, é marcado por fachadas cegas e danificadas, o que reforça a sensação de insegurança no local.

Estas fachadas são parte de imóveis e construções pertencentes a ZEIC 2, se enquadrando como um conjunto de imóveis que possuem valor histórico e arquitetônico relevantes para os movimentos nacionais de arquitetura em Campo Grande - ecletismo, art déco, modernismo, relevantes para a memória e identidade local, regional e nacional;

Figura 71 - Trilhos com calçamento degradado



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 72 - Vista da área livre no trecho 02



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 73 - Pergolado na área livre



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 74 - Fundo de lotes que se fecham para Orla



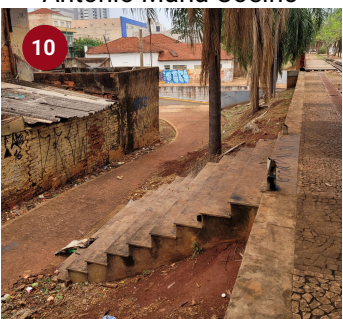
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 75 - Fundo de lotes que se fecham para Orla



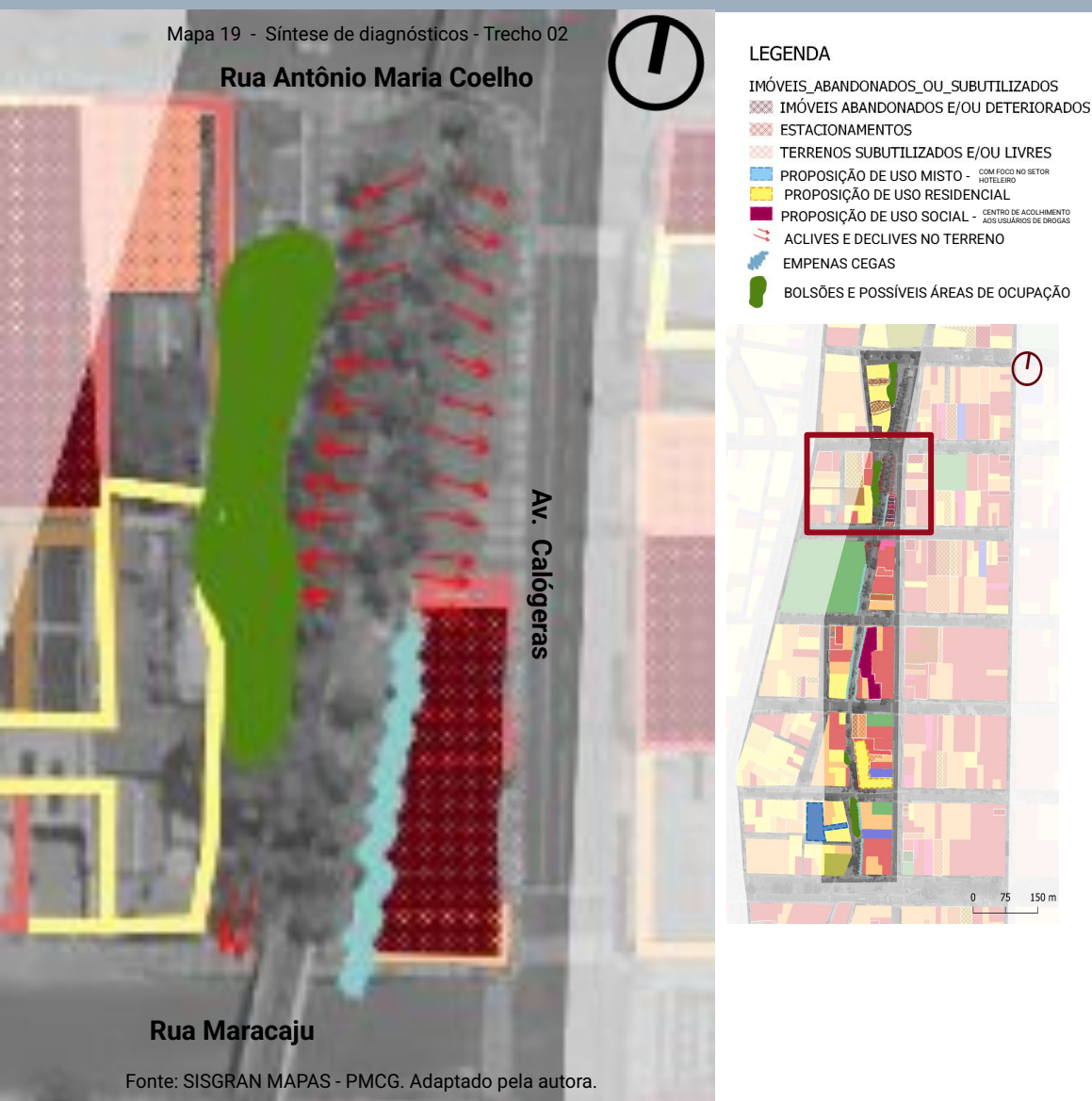
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 76 - Escadaria de acesso à rua Antônio Maria Coelho



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 02



TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
2	Rua Antônio Maria Coelho, rua Calógeras e rua Maracaju.	• Calçamento de pedra portuguesa deteriorado e com buracos; • Viaduto sobre a rua Maracaju deteriorado e com buracos; • Oito construções abandonadas e deterioradas; • Mobiliário danificado; • Sensação de insegurança ao caminhar.	• Áreas de jardim demarcadas; • Área com recuo propício para ocupações; • Casario tombado com construções com valor histórico e arquitetônico relevantes; • Acessos existentes com topografia trabalhada.	• Implantação do conceito de fachada ativa, consorciando os usos e a criação de espaços abertos e integrados à malha urbana; • Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;	• Transformar o conjunto de imóveis deteriorados pertencentes a ZEIC 2 em comércio focado no setor gastronômico e turístico, através de retrofits e restaurações que mantenham a arquitetura original; • Criar novos acessos dentro da Orla usando rampas e escadas para os diferentes níveis topografia do terreno; • Restauração do calçamento; • Prover estruturas para apresentações (pequenos anfiteatros descobertos e palcos cobertos); • Criar assentos estrategicamente aproveitando a topografia; • Criação de bicicletário;

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 03

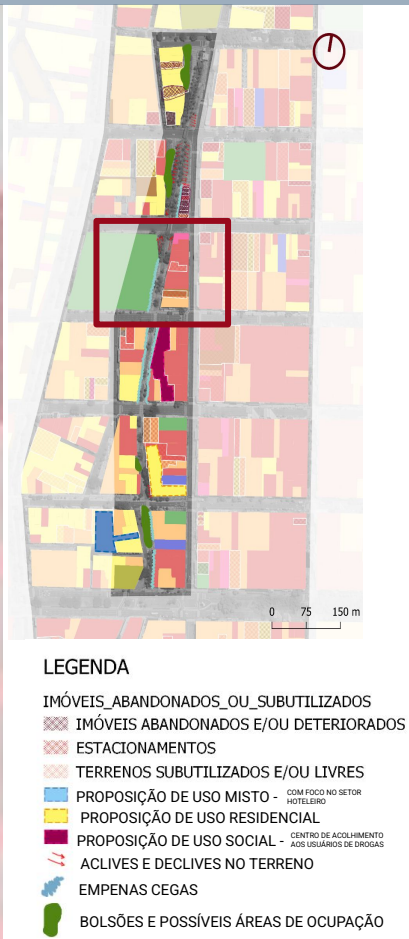


Figura 78 -- Pontilhão sobre a rua Maracaju



Figura 79 - Área de permanência no trecho 03



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

O trecho 3 está localizado entre a Rua Maracaju e a Rua Marechal Rondon, com acesso principal realizado pelo viaduto. A topografia do local apresenta uma declividade acentuada, embora menos intensa em comparação ao trecho anterior. Uma grande fachada cega, o muro divisório do Hospital de Câncer Alfredo Abrão, marca visualmente o espaço. Além disso, existem terrenos atualmente utilizados como estacionamentos, configurando um uso subutilizado da área.

Esses terrenos possuem grande potencial para a implantação de pocket parks, que poderiam estabelecer conexões qualificadas entre a orla e a Avenida Calógeras — via de grande relevância para Campo Grande, tanto por seu valor histórico quanto pelo intenso fluxo diário de pedestres e veículos.

Figura 80 - Fundos de lotes e trilho do trem



Figura 81 - Muro do Hospital Alfredo Abrão



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 77 - Pontilhão sobre a rua Maracaju



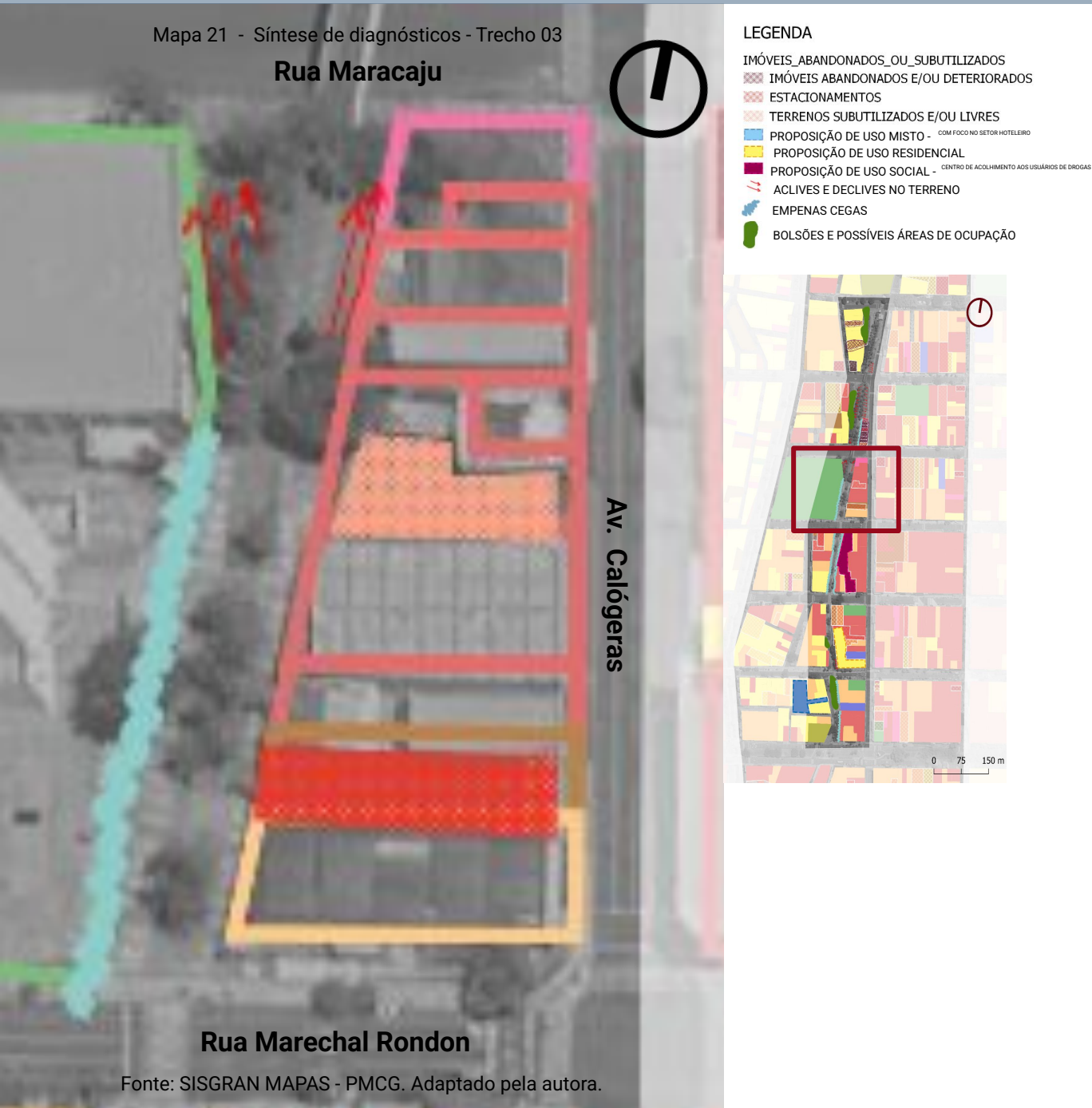
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Figura 82 - Rampa de acesso à rua Maracaju e pontilhão ao fundo



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 03



TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
3	Rua Maracaju e rua Marechal Cândido Rondon.	- Fachada cega do Hospital do Câncer; - Dois terrenos de estacionamento subutilizados; - Sensação de insegurança ao caminhar.	- Calçamento em bom estado; - Acessos existentes com topografia trabalhada; - Terrenos subutilizados com potencial de ocupação.	Abertura de lotes para criação de passagens integrados à malha urbana;	- Criação de murais livres destinados ao grafite e arte urbana; - Criar novos acessos do exterior para o interior da Orla (pela Av. Calógeras); - Criar uma agenda específica para a realização de feiras de produtos da comunidade; - Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 04



O trecho 4 apresenta topografia predominantemente plana e é caracterizado por um ambiente enclausurado, devido à presença significativa de fachadas cegas. Na quadra localizada à direita, observa-se a existência de diversos estacionamentos e terrenos vazios, indicando subutilização do espaço.

Foi proposta como diretriz usos voltados ao acolhimento e à assistência social, com a criação de um centro de atendimento para usuários de drogas e outros serviços de suporte à população em situação de vulnerabilidade. O trecho foi escolhido para essa finalidade pois está mais próximo da região onde os usuários ficam, proporcionando uma área de menor exposição aos que buscam auxílio.



Figura 83: Ciclofaixa da Orla
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 84: Fundos de lote que se fecham para Orla
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



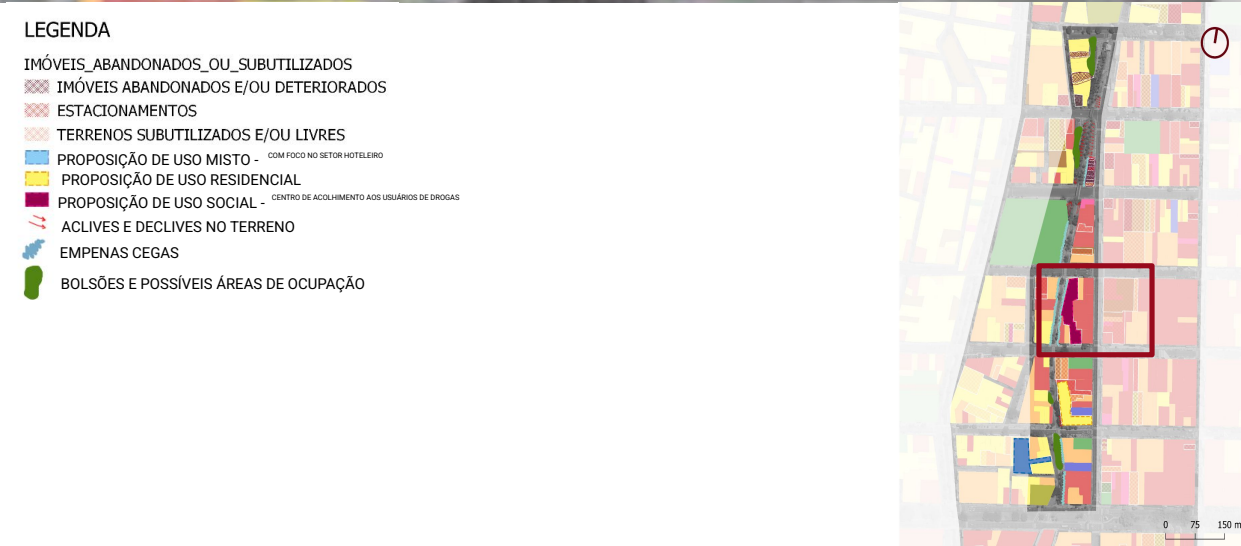
Figura 85: Trilho do trem com calçamento deteriorado
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 86: Pergolado e mobiliários deteriorados e/ou danificados.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 87: Calçamento do trecho 04.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 04



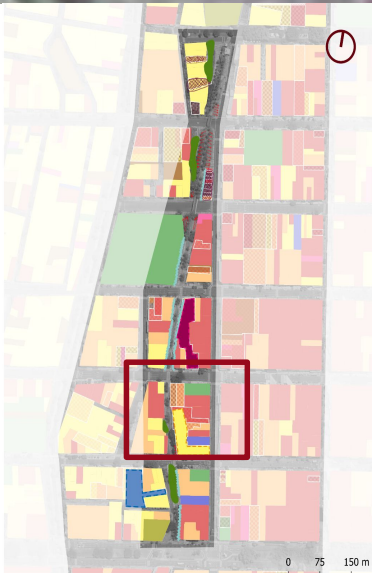
TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
4	Rua Marechal Cândido Rondon e rua Dom Aquino.	• Orla em sua totalidade enclausurada por fachadas cegas; • Mobiliário danificado; • Terrenos subutilizados como estacionamentos e fundos de lotes vazios em toda margem formada pelos terrenos situados na rua Calógeras;	• Calçamento em bom estado; • Terrenos subutilizados com potencial de ocupação e remembramento;	Mudança de usos nos terrenos de estacionamento, para serem voltados ao acolhimento e à assistência social.	• Criação de um centro de atendimento para usuários de drogas e outros serviços de suporte à população em situação de vulnerabilidade; • Restauração do calçamento;

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 05



Mapa 24 - Síntese de diagnósticos - Trecho 05
Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

- LEGENDA
- IMÓVEIS ABANDONADOS OU SUBUTILIZADOS
 - IMÓVEIS ABANDONADOS E/OU DETERIORADOS
 - ESTACIONAMENTOS
 - TERRENOS SUBUTILIZADOS E/OU LIVRES
 - PROPOSIÇÃO DE USO MISTO - COM FOCO NO SETOR HOTELEIRO
 - PROPOSIÇÃO DE USO RESIDENCIAL
 - PROPOSIÇÃO DE USO SOCIAL - CENTRO DE ACOGLHIMENTO AOS USUÁRIOS DE DROGAS
 - ACLIVES E DECLIVES NO TERRENO
 - EMPENAS CEGAS
 - BOLSÕES E POSSÍVEIS ÁREAS DE OCUPAÇÃO



O Trecho 5 apresenta uma grande quantidade de áreas destinadas a estacionamento, além de terrenos com edificações abandonadas ou vazios. Diante desse cenário, foi proposto o remembramento dos lotes, com a finalidade de destiná-los à implantação de habitação de interesse social. Considerando essa proposta, o projeto para esse trecho inclui a inserção de equipamentos urbanos voltados ao lazer, compatíveis com o uso residencial previamente definido.



Figura 88: Imóvel abandonado na esquina da rua Dom Aquino
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 89: Área degradada perto da rua Barão do Rio Branco
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 90: Vista da rua Dom Aquino para Orla, mobiliário danificado
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

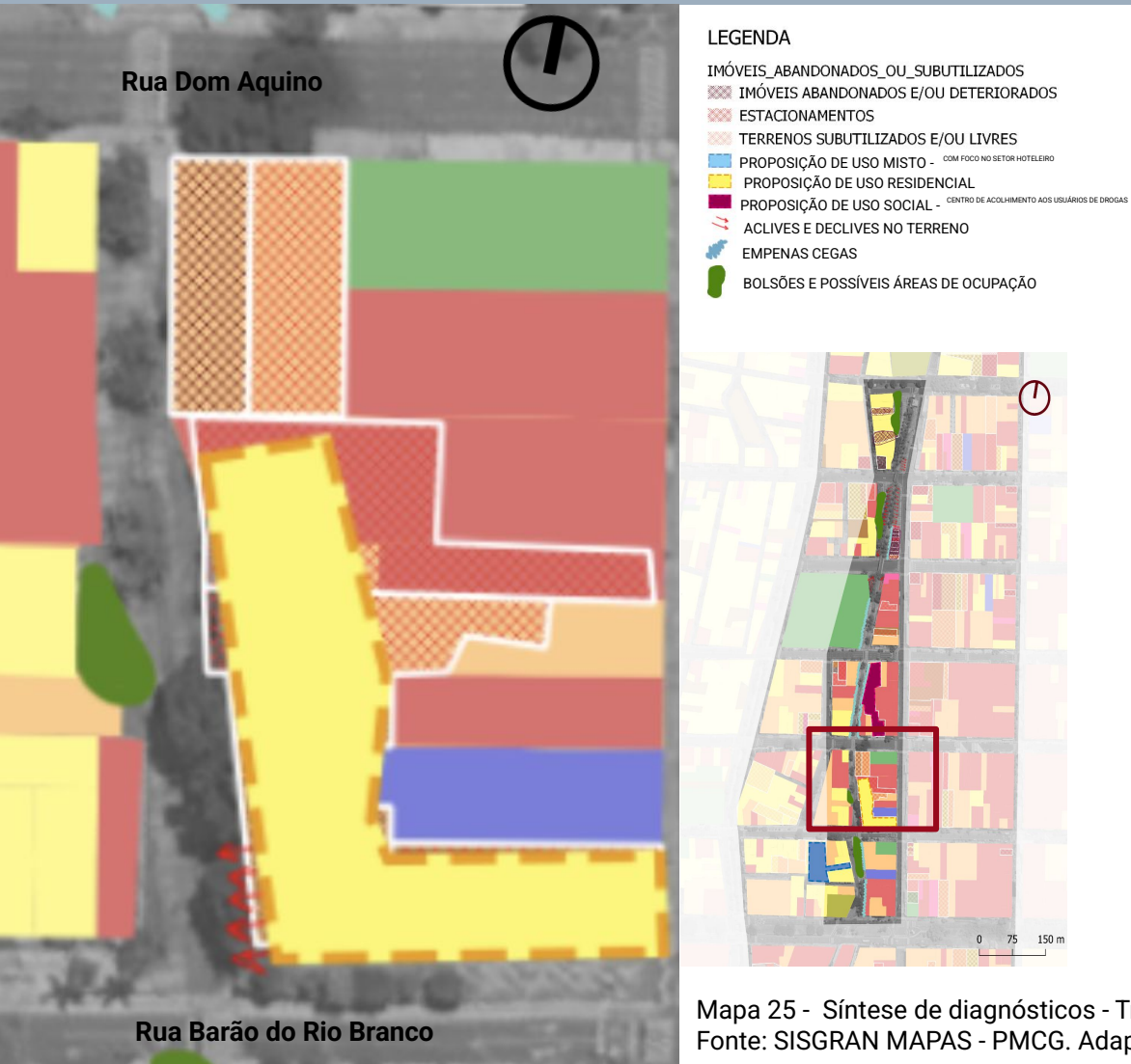


Figura 91: Mobiliário danificado Rua Dom Aquino
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 92: Estacionamento de esquina com a Rua Dom Aquino e Av. Calógeras
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 05



Mapa 25 - Síntese de diagnósticos - Trecho 05
Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

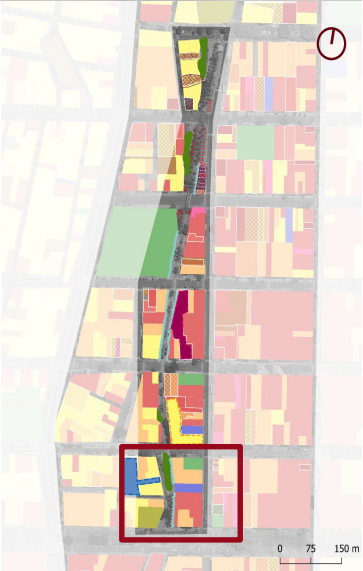
TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
5	Rua Dom Aquino e rua Barão do Rio Branco.	- Fachadas cegas; - Terrenos subutilizados como estacionamentos e fundos de lotes vazios em toda margem formada pelos terrenos situados na rua Calógeras; - Mobiliário danificado;	- Calçamento em bom estado; - Área com recuo propício para ocupações; - Terrenos subutilizados com potencial de ocupação e remembramento;	Mudança de usos nos terrenos com estacionamento e vazios urbanos, remembramento dos lotes, com a finalidade de destiná-los à implantação de habitação de interesse social.	- Inserção de equipamentos urbanos voltados ao lazer, compatíveis com o uso residencial; - Criar espaços voltados para a prática de esportes e de exercícios físicos, considerando todos os potenciais públicos, de crianças a idosos e pessoas com necessidades especiais; - Criar novos acessos do exterior para o interior da Orla (pela Av. Calógeras): Abertura de lotes para criação de passagens integrados à malha urbana; - Criar novos acessos dentro da Orla usando rampas e escadas para os diferentes níveis topografia do terreno; - Implantar mobiliário e equipamentos para público infantil; - Criação de bicicletário;

Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 06



Mapa 26 - Síntese de diagnósticos - Trecho 06
Fonte: SISGRAN MAPAS - PMCG. Adaptado pela autora.

- LEGENDA
- IMÓVEIS ABANDONADOS OU SUBUTILIZADOS
 - IMÓVEIS ABANDONADOS E/OU DETERIORADOS
 - ESTACIONAMENTOS
 - TERRENOS SUBUTILIZADOS E/OU LIVRES
 - PROPOSIÇÃO DE USO MISTO - COM FOCO NO SETOR HOTELEIRO
 - PROPOSIÇÃO DE USO RESIDENCIAL
 - PROPOSIÇÃO DE USO SOCIAL - CENTRO DE ACOLOHIMENTO AOS USUÁRIOS DE DROGAS
 - ACLIVES E DECLIVES NO TERRENO
 - EMPENAS CEGAS
 - BOLSÕES E POSSÍVEIS ÁREAS DE OCUPAÇÃO



O Trecho 6 corresponde à última parte da área selecionada para intervenção, localizado entre a Rua Barão do Rio Branco e a Avenida Afonso Pena. Trata-se de uma área com alto potencial de ocupação, que, no entanto, permanece subutilizada e marginalizada devido à falta de investimentos e à degradação urbana. Observa-se ainda a presença de diversas fachadas cegas e um grande número de terrenos vazios e/ou subutilizados tendo como uso atual estacionamentos especialmente na Travessa Pimentel. Na Orla em si, é o trecho com mais fachadas ativas, a morada dos Baís se abre para ela, entre outros prédios comerciais com acesso por ela. Diante desse contexto,



Figura 93: Vista do trecho 06 a partir da Av. Afonso para Orla.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 94: Travessa Pimentel.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 95: Calçamento degradado.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

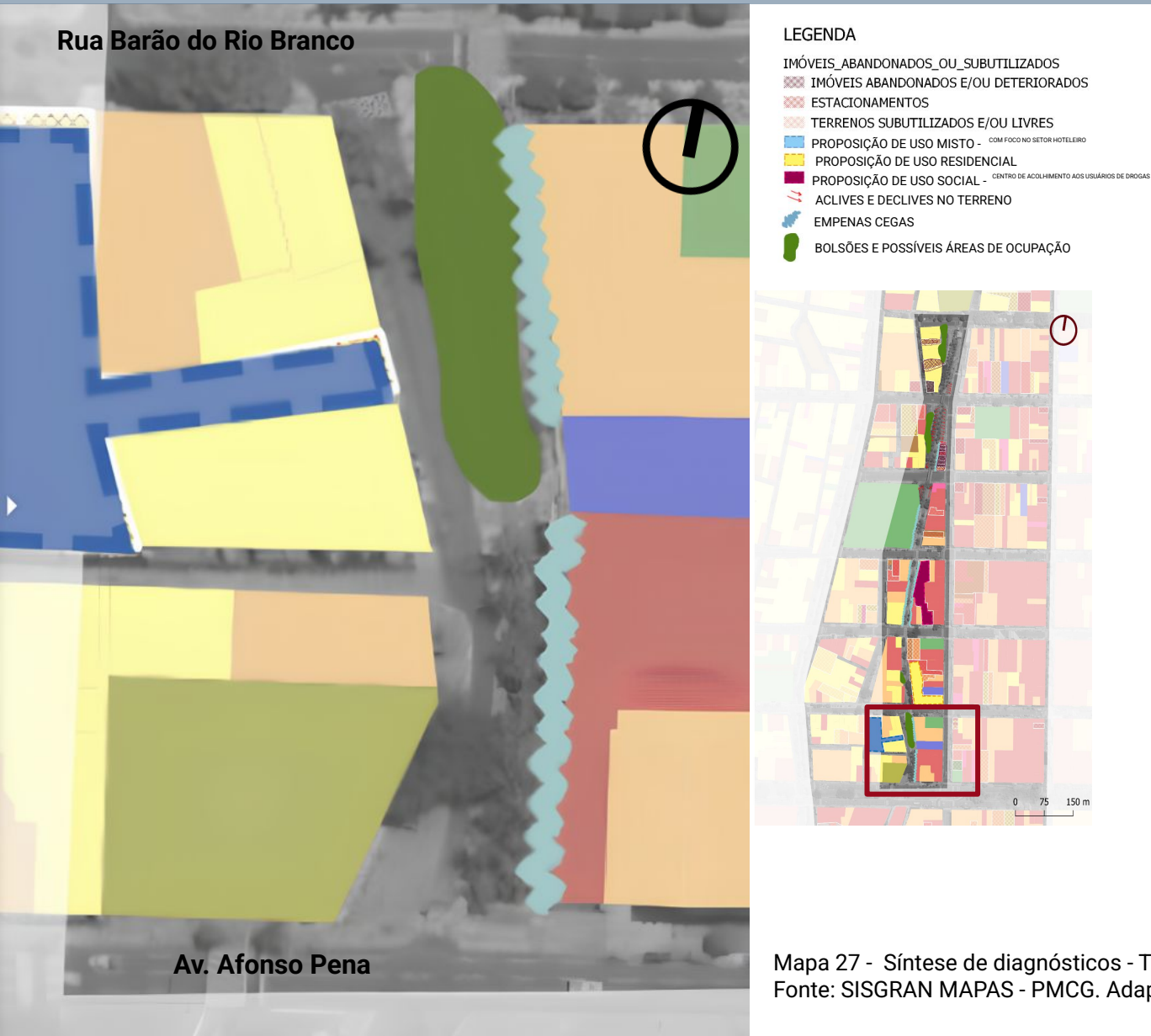


Figura 96: Bueiro aberto.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.



Figura 97: Imóveis abandonados na Tv. Pimentel.
Fonte: Acervo pessoal, 2025.

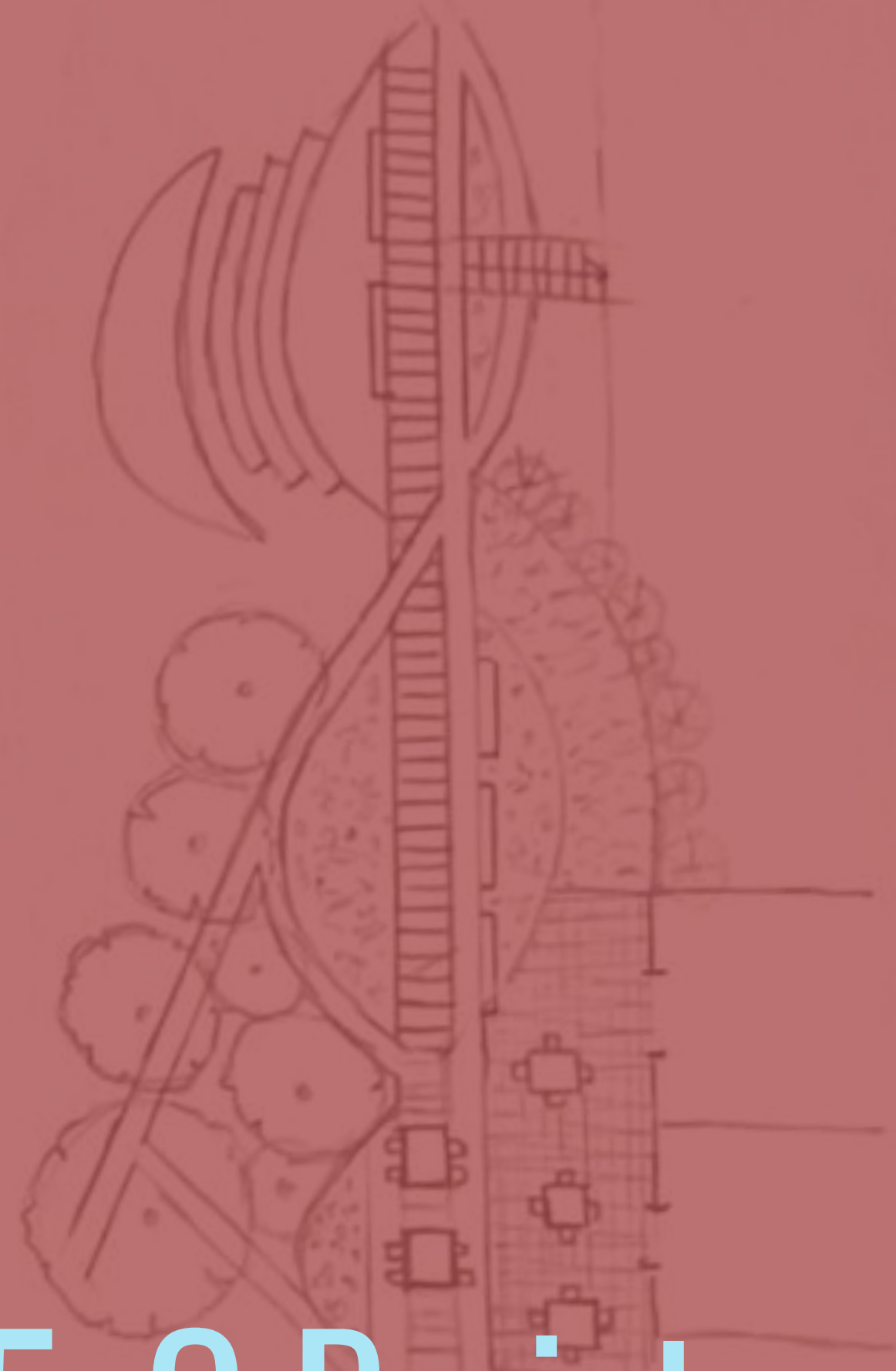
Síntese de diagnóstico e diretrizes - Trecho 06



É um trecho com potencial para proposição de feiras, sejam elas culturais - se voltando mais para o turismo, ou como as tradicionais, de verduras e frutas, suprimdo necessidades cotidianas.

Diante desse cenário, propõe-se a classificação de uso misto para a área, com ênfase no setor hoteleiro, visando atender a uma demanda já existente.

TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
6	Rua Barão do Rio Branco e Av. Afonso Pena.	- Mobiliário danificado; - Calçamento de pedra portuguesa deteriorado e com buracos; - Entorno com fachadas cegas e um grande número de terrenos vazios e/ou subutilizados tendo como uso atual estacionamentos especialmente na Travessa Pimentel; - Sensação de insegurança ao caminhar no entorno (travessa Pimentel);	- Trecho com maior número de fachadas ativas, abertas para a Orla; - Área com potencial de ocupação; - Fachadas cegas habitualmente usadas para manifestações artísticas de murais e grafite; - Presença da Morada dos Baís, ponto de cultura.	- Mudança de usos nos terrenos com estacionamento e vazios urbanos, remembramento dos lotes, com a finalidade de destiná-los à criação de hotéis e prédios de uso misto. - Aumentar a permeabilidade visual do exterior para o interior e vice-versa	- Criação de murais livres destinados ao grafite e arte urbana; - Restauração do calçamento; - Inserção de mobiliário urbano.



5.0 Projeto

5.1 DIRETRIZES CONCEITUAIS

CULTURA E OCUPAÇÃO

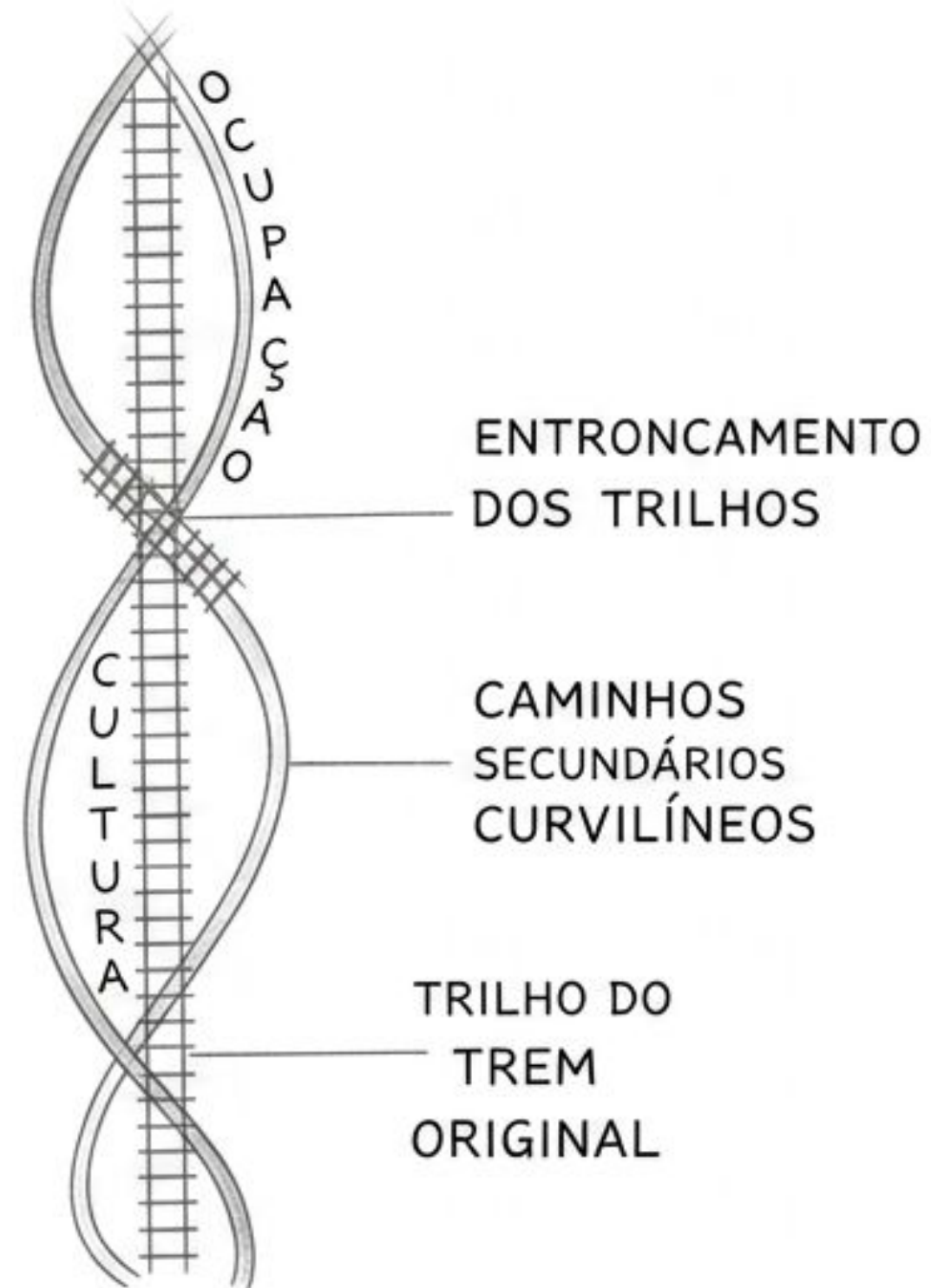
O conceito do projeto fundamenta-se em dois elementos centrais para a requalificação da Orla Ferroviária: cultura e ocupação. A partir deles, buscou-se compreender a antiga ferrovia não apenas como uma infraestrutura urbana desativada, mas como um patrimônio capaz de conectar memória, identidade e vida urbana contemporânea.

A cultura é entendida como instrumento de valorização da história local e de fortalecimento da identidade coletiva. A Orla Ferroviária representa um importante legado para a formação de Campo Grande, reunindo elementos que testemunham o desenvolvimento da cidade e sua relação com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Nesse sentido, o projeto reconhece o espaço como um corredor cultural, capaz de preservar e evidenciar memórias e manifestações culturais que compõem a identidade campo-grandense.

A ocupação, por sua vez, é compreendida como condição essencial para a vitalidade urbana. Atualmente marcada por áreas degradadas, vazios urbanos e a baixa permanência de pessoas, assim, a Orla demanda estratégias que incentivem sua apropriação cotidiana. A presença constante de usuários e, também, a diversidade das atividades comerciais, são entendidos como fatores fundamentais para a construção de um ambiente mais dinâmico e seguro, fortalecendo a relação entre as pessoas e o espaço público.

Dessa forma, o conceito propõe reinterpretar o papel histórico da ferrovia como elemento de conexão, utilizando a cultura como meio de resgatar a memória e a ocupação como ferramenta para reativar a vida urbana. A união desses dois pilares busca transformar a Orla Ferroviária em um espaço de encontro e pertencimento, capaz de fortalecer sua relevância cultural e urbana para Campo Grande.

Figura 98 - Diagrama conceitual



Fonte: Elaborado pela autora a partir de croqui próprio, com apoio de IA Generativa, 2026.

5.2 REFERÊNCIAS PROJETOAIS

High Line – Nova York, Estados Unidos

O High Line destaca-se como uma das principais referências internacionais de requalificação de infraestruturas ferroviárias desativadas, transformando uma antiga linha férrea elevada em um parque público capaz de promover a convivência, permanência e apropriação do espaço urbano. Para este trabalho, os aspectos mais relevantes concentram-se na forma como os percursos se articulam ao antigo eixo ferroviário, preservando a memória da infraestrutura existente enquanto criam novas experiências espaciais.

Figura 99 - Mobiliário Hight Line



Fonte: The New York City - High Line, 2012.

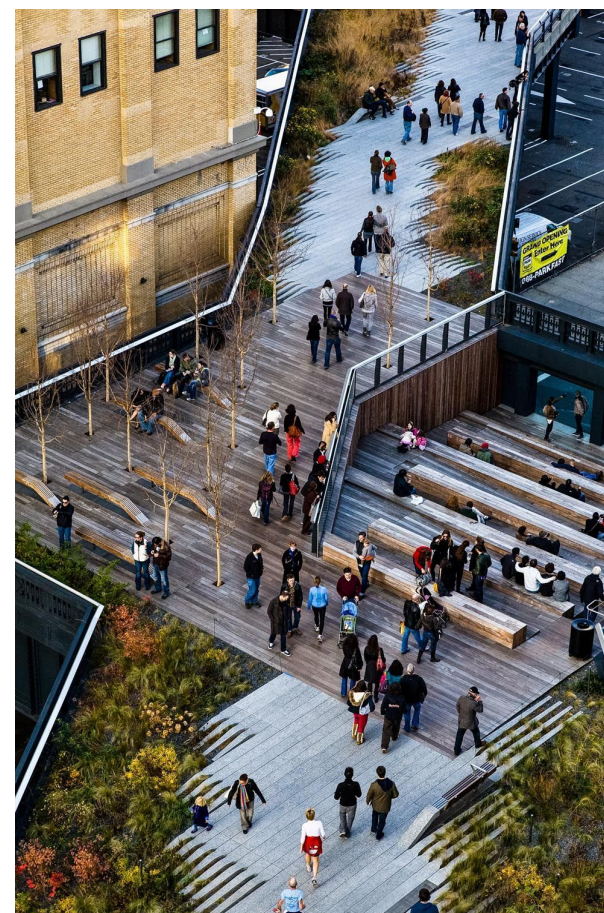


Figura 100 - Preservação de vestígios ferroviários como memória



Fonte: The New York City - High Line, 2012.

Observa-se a utilização de caminhos sinuosos que se sobrepõem ao traçado original dos trilhos, criando percursos dinâmicos e estimulando diferentes formas de circulação e permanência. Outro aspecto importante é a integração entre mobiliário, paisagismo e elementos ferroviários remanescentes, como os dormentes incorporados ao desenho dos espaços. Destacam-se também as arquibancadas e áreas de estar inseridas ao longo dos percursos, favorecendo a contemplação, o encontro e a permanência dos usuários. A preservação dos vestígios ferroviários contribui para manter viva a memória histórica do local, demonstrando como o patrimônio industrial pode ser reinterpretado como elemento estruturador da paisagem contemporânea.

5.2 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Taichung Green Corridor – Taichung, Taiwan

O Taichung Green Corridor constitui uma importante referência para a estruturação de percursos e conexões urbanas a partir da memória ferroviária. Implantado sobre áreas liberadas após a elevação da linha férrea, o projeto transforma a antiga infraestrutura em um corredor verde capaz de integrar mobilidade, lazer, paisagem e espaço público.

Figura 101 - Caminhos e fluxos

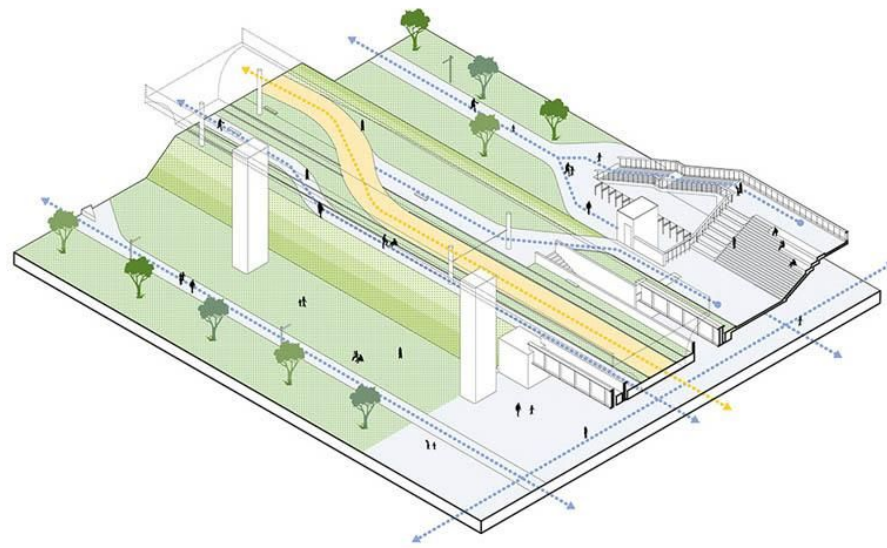
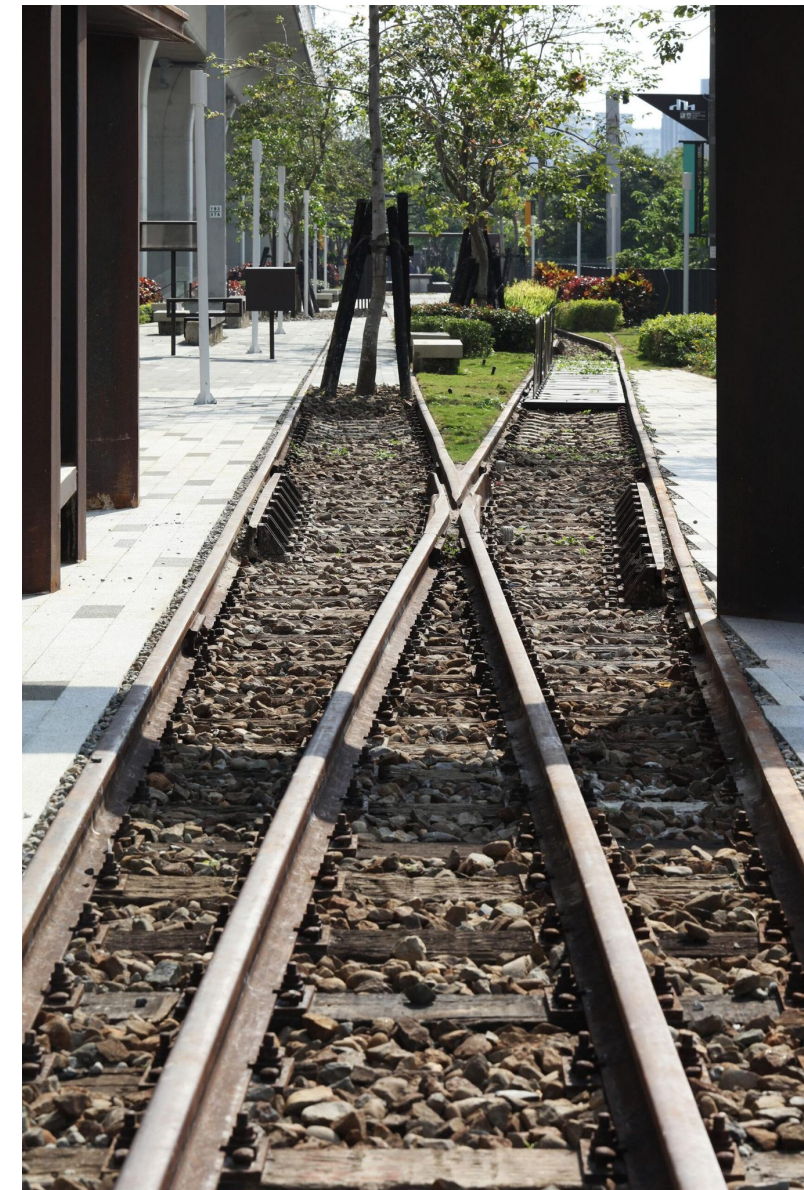


Figura 102 - Caminhos e fluxos



Fonte:Mecanoo, 2026.

Figura 103 - Mudanças de direção ferroviária



Fonte:Mecanoo, 2026.

O principal aspecto incorporado como referência para este trabalho é a maneira como o desenho dos percursos deriva da própria lógica ferroviária existente. Os caminhos reinterpretam antigos desvios, cruzamentos e mudanças de direção dos trilhos, transformando a infraestrutura histórica em elemento organizador da paisagem. Além disso, o projeto evidencia a importância da preservação de estruturas ferroviárias preexistentes, especialmente pontes e elementos de infraestrutura, utilizando-os como instrumentos de conexão física e simbólica entre diferentes partes da cidade. A valorização dos desníveis naturais e dos taludes também demonstra como as características originais do terreno podem ser incorporadas ao desenho urbano, reforçando a identidade do lugar.

5.2 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Parque Linear da Doca – Belém, Brasil

O Parque Linear da Doca apresenta uma abordagem voltada à qualificação dos espaços públicos por meio da criação de ambientes destinados à convivência, ao lazer e à permanência. Implantado ao longo de um importante eixo urbano da cidade de Belém, o projeto demonstra como espaços lineares podem ser transformados em áreas atrativas para diferentes públicos e atividades.

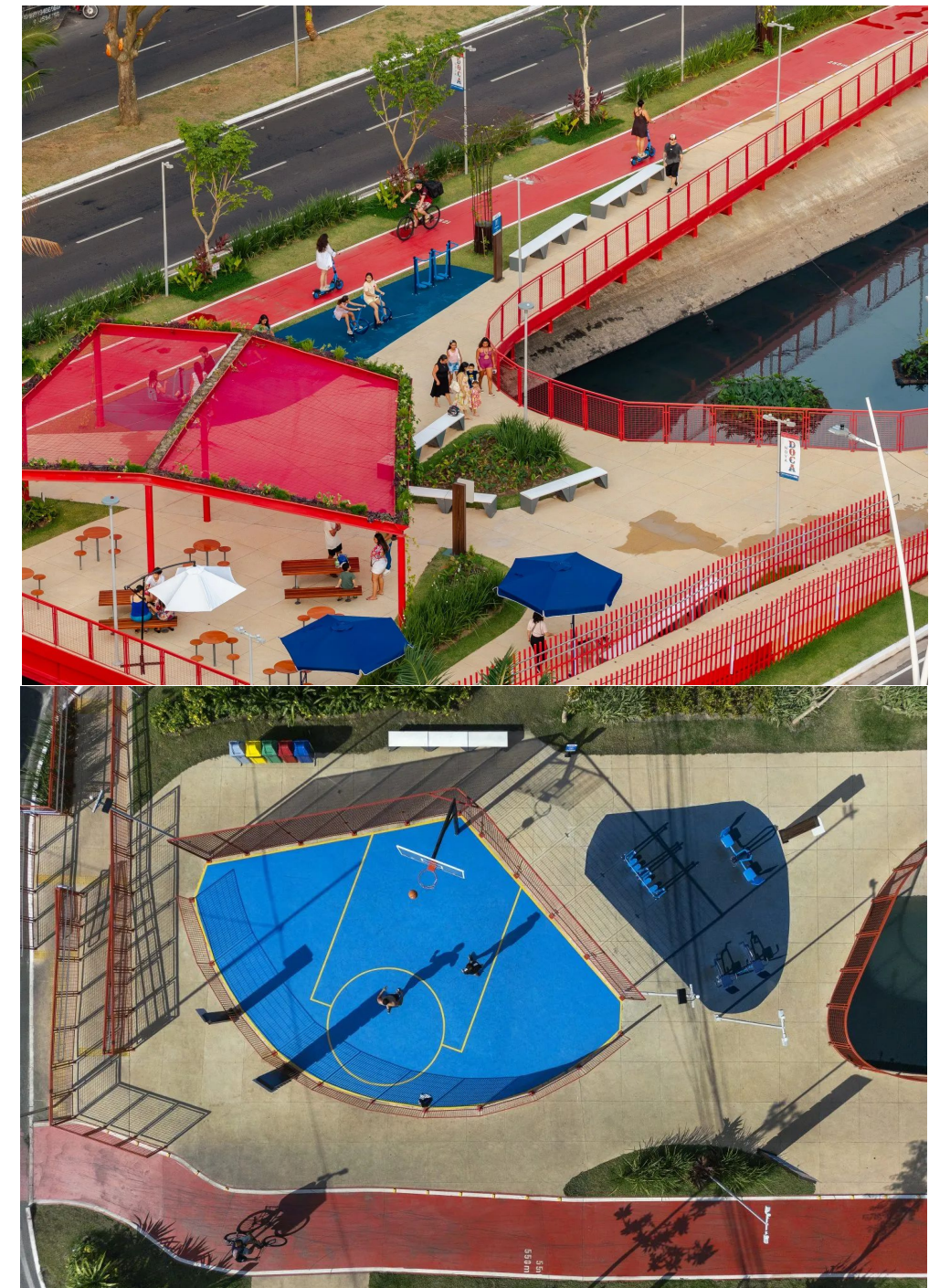
Figura 104 - Espaços lineares como atrativos ao público



Fonte: Natureza Urbana, 2026.

Como referência para este trabalho, destacam-se as estratégias voltadas ao conforto ambiental e à permanência dos usuários. O projeto utiliza extensivamente áreas sombreadas, jardins de estar, decks, mirantes e espaços de contemplação, criando ambientes diversificados capazes de estimular diferentes formas de apropriação do espaço público.

Figura 105 - Áreas de convivência e lazer



Fonte: Natureza Urbana, 2026.

Além disso, a distribuição de usos ao longo do percurso contribui para manter o espaço ativo durante diferentes períodos do dia, fortalecendo sua vitalidade urbana. Esses elementos reforçam a importância da permanência como ferramenta para qualificar a experiência urbana e incentivar a ocupação contínua dos espaços públicos.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.1. Fachadas

Condições atuais

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

Figura 106 - Condições atuais das fachadas da Av. Calógeras

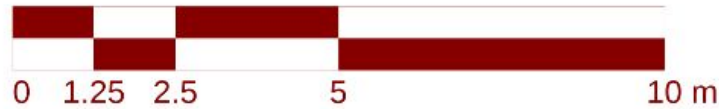


Fonte: Acervo Pessoal, 2026.

Figura 107 - Áreas de convivência e lazer



Fonte: Elaborado pela Autora, 2026.



5.3 DIRETRIZES PROJETOAIS

5.3.1. Fachadas

Patologias identificadas

Figura 108 - Áreas de convivência e lazer



- Revestimento deteriorado: descascamento, perda de reboco, pintura pulverulenta ou manchas.
- Umidade: manchas escuras, limo, fungos ou vegetação espontânea.
- Esquadrias descaracterizadas: portas de enrolar, portões metálicos ou fechamento diferente do original.
- Ausência ou fechamento de vãos: janela ou porta suprimida, vedada ou incompleta.
- Elementos acrescentados: toldos, placas ou alterações volumétricas.
- Pichações e intervenções superficiais.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.1. Fachadas

Proposta de restauração

Figura 109 - Proposta de restauração das fachadas da Av. Calógeras



Fonte: Elaborado pela autora e representação visual produzida com auxílio de IA Generativa, 2026.

Proposta de restauração com uso comercial

Figura 110 - Proposta de restauração das fachadas da Av. Calógeras com uso comercial



Fonte: Elaborado pela autora e representação visual produzida com auxílio de IA Generativa, 2026.

A proposta de intervenção busca preservar e valorizar as características arquitetônicas originais das edificações remanescentes do período Art Déco, reconhecendo sua importância para a memória urbana e identidade histórica da área de estudo. As ações de restauro contemplam a remoção de elementos inseridos posteriormente que descaracterizam a composição original das fachadas, por exemplo as

portas. Paralelamente, propõe-se a recuperação dos elementos compositivos característicos do estilo Eclético Art Déco, com base em registros históricos e levantamentos arquitetônicos. Dessa forma, a intervenção visa restabelecer a leitura arquitetônica das edificações, contribuindo para a valorização do patrimônio cultural, fortalecimento da identidade local e qualificação da paisagem urbana.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

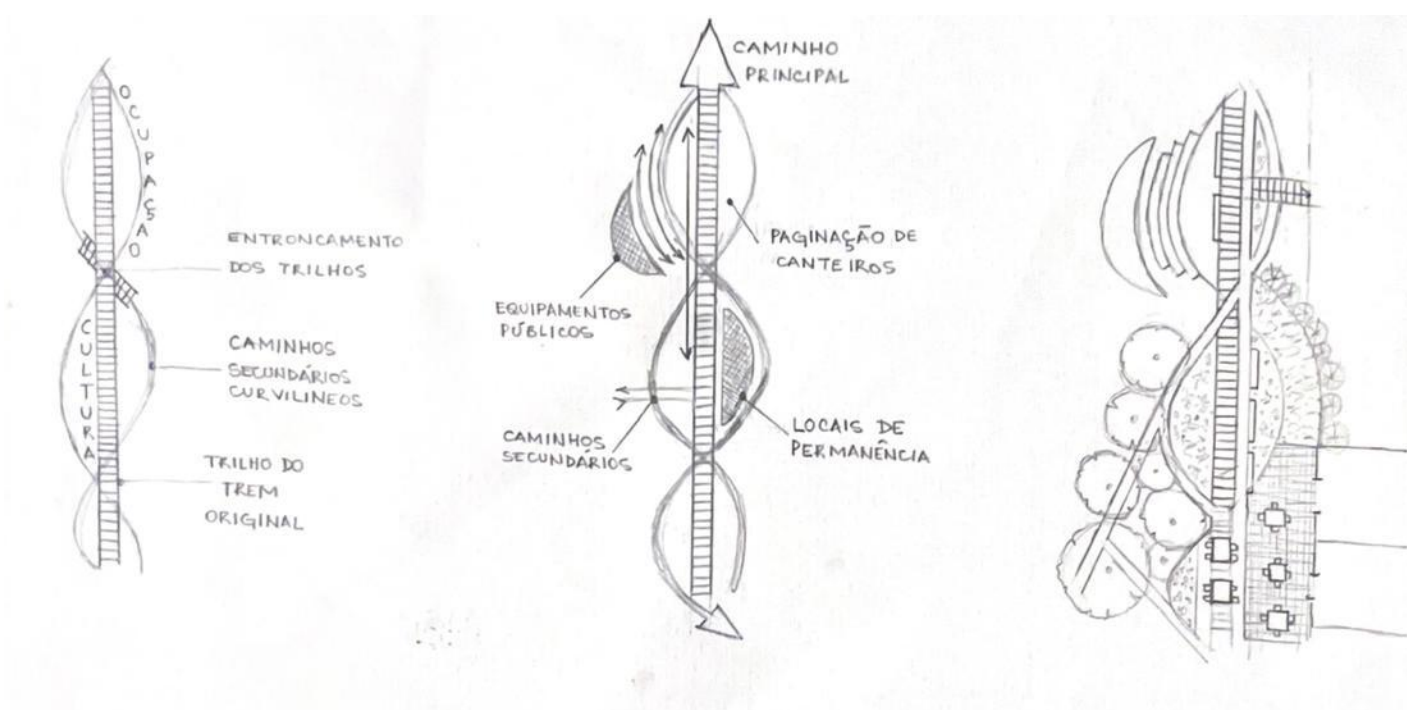
5.3.2 Explicação de projeto

A proposta de intervenção para a Orla Ferroviária fundamenta-se nos princípios de cultura e ocupação, buscando transformar uma área marcada pela degradação urbana em um espaço seguro e integrado à dinâmica do centro de Campo Grande. A partir do conceito, o projeto resgata a memória ferroviária como elemento estruturador da paisagem e utiliza a ocupação qualificada do espaço público como estratégia para promover permanência e vitalidade urbana.

O desenho da proposta toma como referência a lógica ferroviária que historicamente organizou o território, reinterpretando os trilhos, desvios, entroncamento e conexões no desenho de projeto, utilizando o imaginário dos ramais e ferrovia como elementos estruturadores da paisagem contemporânea. A partir dessa leitura, os percursos assumem papel fundamental na configuração do espaço, funcionando não apenas como eixos de circulação, mas também como locais de encontro e contemplação. Dessa forma, a Orla Ferroviária é concebida como um corredor cultural capaz construir novos laços culturais e valorizar os patrimônios históricos existentes, equipamentos culturais, manifestações artísticas e espaços públicos ao longo de sua extensão, fortalecendo a identidade local e ampliando as possibilidades de apropriação do espaço urbano.

No trecho 02, localizado entre a Rua Antônio Maria Coelho e a Rua Maracaju, a proposta busca potencializar o caráter cultural e gastronômico da área. Aproveitando os desníveis naturais do terreno, foi concebida uma arena integrada à paisagem, destinada à realização de shows, apresentações e demais atividades culturais ao ar livre, funcionando também como espaço de estar e contemplação no cotidiano. Paralelamente, propõe-se a reativação das edificações históricas localizadas na Avenida Calógeras por meio da implantação de usos voltados à gastronomia, contribuindo para a valorização do patrimônio arquitetônico e para a ampliação da dinâmica urbana da região.

Figura 111 - Croqui de processo criativo



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.2 Explicação de projeto

A proposta também prevê a criação de novos acessos entre a Avenida Calógeras e a Orla Ferroviária através dessas edificações, fortalecendo a integração entre os espaços públicos e privados e ampliando a permeabilidade urbana. Complementando essa estratégia, foram previstos espaços de permanência com mesas, áreas de convivência e mobiliários integrados à paisagem, incentivando a ocupação contínua da área pública e a extensão das atividades desenvolvidas nas edificações para o espaço aberto. O trecho contará ainda com um ponto de apoio equipado com sanitários e bebedouros para atendimento dos usuários.

No trecho 03, compreendido entre a Rua Maracaju e a Rua Marechal Cândido Mariano Rondon, a proposta concentra-se na ampliação das conexões urbanas e na criação de espaços flexíveis destinados às manifestações culturais. O atual muro do Hospital Alfredo Abrão passa a abrigar murais livres para grafite e arte urbana, transformando uma extensa fachada cega em suporte para expressão artística e apropriação cultural. Também são previstos espaços livres e multifuncionais destinados à realização de feiras, eventos temporários e atividades comunitárias, permitindo diferentes formas de uso ao longo do tempo e reforçando o caráter dinâmico do espaço público.

Como elemento estratégico de conexão, propõe-se a implantação de um pocket park no lote atualmente utilizado como estacionamento ao lado do edifício da Energisa, antiga sede do Museu de Arte Contemporânea de Mato Grosso do Sul (MARCO). Além de criar uma nova ligação entre a Avenida Calógeras e a Orla Ferroviária, o espaço atua como área de transição, permanência, encontro e exposição de obras artísticas, fortalecendo a permeabilidade urbana e ampliando as possibilidades de uso do espaço público. A proximidade com o antigo edifício do museu contribui para resgatar a memória cultural do local e reforçar a vocação da Orla como eixo articulador de atividades artísticas, exposições e manifestações culturais.

Em ambos os trechos, a proposta contempla a implantação de novos mobiliários urbanos, requalificação dos pavimentos e inserção de canteiros paisagísticos com espécies nativas e adaptadas ao bioma Cerrado. Essas estratégias buscam qualificar a experiência do usuário por meio do conforto ambiental, da ampliação das áreas sombreadas, da valorização da paisagem e da criação de espaços de contemplação e convivência, incentivando a permanência e a ocupação contínua do espaço público.

Embora o desenvolvimento projetual tenha sido aprofundado apenas nos trechos 02 e 03, as estratégias adotadas foram concebidas a partir das diretrizes estabelecidas para toda a Orla Ferroviária. Dessa forma, os elementos de mobiliário urbano, paisagismo, qualificação dos percursos e valorização cultural podem servir como referência para futuras intervenções ao longo dos demais trechos, funcionando como um plano piloto capaz de orientar a requalificação gradual de toda a área de estudo e fortalecer a Orla Ferroviária como um importante corredor cultural e espaço de convivência para a cidade de Campo Grande.

Figura 112 - Fundo do lote onde será proposto o pocket park, ao lado da Energisa.



Fonte: Acervo pessoal, 2026.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.3 Materialidade



O **aço** resgata a memória e a identidade histórica da orla, trazendo para o projeto um material de forte caráter industrial e simbólico. Sua utilização nos mobiliários urbanos une resistência, durabilidade e estética contemporânea, criando elementos que dialogam com o passado ferroviário do local ao mesmo tempo em que reforçam a proposta de requalificação e permanência dos espaços públicos.



Complementando essa linguagem, os **dormentes de madeira** serão reutilizados tanto nos pisos quanto nos mobiliários, valorizando a materialidade original da ferrovia e promovendo um reaproveitamento sustentável dos elementos existentes. A combinação entre aço e madeira cria uma estética acolhedora e autêntica, fortalecendo a conexão entre memória, patrimônio e uso contemporâneo do espaço urbano.



O **fulget drenante** foi escolhido como principal revestimento de piso por aliar permeabilidade, segurança e valorização estética do espaço urbano. Sua textura antiderrapante oferece mais segurança para pedestres, além de ser um material resistente às intempéries e de baixa manutenção.



O **concreto drenante** nas áreas externas contribui para a gestão sustentável das águas pluviais, permitindo a infiltração da água da chuva no solo e reduzindo o escoamento superficial. Além de minimizar riscos de alagamentos e melhorar o conforto dos usuários ao evitar a formação de poças. Sua aplicação está alinhada aos princípios da infraestrutura verde e da sustentabilidade urbana, tornando-se uma alternativa adequada para espaços públicos, áreas de convivência e projetos de requalificação urbana.

5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.4 Tabela de espécies - Árvores e arbustos

Tabela 04 - Árvores e Arbustos.

Código	Nome científico	Nome Popular	Família	Exposição à Luz	Deciduidade	Altura	Largura da copa:	Atração da fauna	Floração:	Frutificação:	Origem
ANFA	Anadenanthera falcata	Angico	Anadenanthera falcata	Sol pleno	Caducifólia	8 a 16 metros	5 a 7 metros (Ø)	Formiga saúva	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
CEPA	Cecropia pachystachya Trécul	Embaúba	Urticaceae	Sol pleno	Caducifólia	21 metros	até 15 metros (Ø)		M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
ERPA	Ceiba speciosa	Paineira	Malvaceae	Sol pleno	Caducifólia	15 metros	até 12 metros (Ø)	Insetos, beija-flores e psitacídeos	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
HAOC	Handroanthus ochraceus	Ipê-amarelo-do-cerrado	Bignoniaceae	Sol pleno	Caducifólia	14 metros	8 metros (Ø)	Beija-flores e abelhas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
JAMI	Jacaranda mimosifolia	Jacarandá	Bignoniaceae	Sol pleno	Caducifólia	15 metros	10 metros (Ø)	Pássaros e abelhas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
SCPA	Schizolobium parahyba	Guapuruvu	Fabaceae- Caesalpinioideae	Sol pleno	Caducifólia	30 a 35 metros	8 metros (Ø)	Abelhas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
TARO	Tabebuia roseoalba	Ipê-branco	Bignoniaceae	Sol pleno	Caducifólia	7 a 16 metros	6 metros (Ø)	Abelhas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
HAAV	Handroanthus avellanedae	Ipê-roxo	Bignoniaceae	Sol Pleno	Caducifólia	20 a 35 metros	7 a 10 metros (Ø)	Insetos, pássaros e outros agentes polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
LIFE	Libidibia ferrea	Pau-ferro	Fabaceae	Sol Pleno	Perenifólia a semi-decídua	10 a 15 metros	6 a 10 metros (Ø)	Abelhas e insetos, vespas e pássaros	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
EUDY	Eugenia dysenterica	Cagaita	Myrtaceae	Sol Pleno	Caducifólia	4 a 8 metros	7 metros (Ø)	Abelhas e insetos polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado

Fonte: Elaborado pela Autora, 2026.



5.3 DIRETRIZES PROJETOAIS

5.3.5 Tabela de espécies – Herbáceas e gramíneas

Código	Nome científico	Nome Popular	Família	Exposição à Luz	Deciduidade	Altura	Largura da copa:	Atração da fauna	Floração:	Frutificação:	Origem
AXCO	Axonopus compressus	Gramma São Carlos	Poaceae	Sol pleno e meia sombra	Perenefólia	15 a 20 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
CAOR	Calathea ornata	Maranta Riscada	Maranthaceae	Meia sombra e Sombra	Perenefólia	30 a 90 centímetros	-	Abelhas e insetos	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
STRE	Strelitzia reginae	Ave do Paraíso	Strelitziaceae	Sol Pleno	Perenefólia	0,9 a 1,2 metros	-	Pássaros e outros agentes polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Exótica
HECO	Hemigraphis colorata	Hera-roxa	Acanthaceae	Sol pleno e meia sombra	Perenefólia	Até 30 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Exótica
ARPA	Aristida pallens Cav.	Capim barba de bode	Poaceae	Sol pleno	Perenefólia	20 a 40 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
OPJA	Ophiopogon japonicus	Gramma preta	Asparagaceae	Meia sombra	Perenefólia	15 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Exótica
ALFI	Alternanthera ficoidea	Periquito	Amaranthaceae	Sol pleno	Perenefólia	Até 30 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
ARRE	Arachis Repens	Gramma-Amendoim	Fabaceae	Sol pleno	Perenefólia	10 a 15 centímetros	-	Abelhas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
CARE	Callisia Repens	Dinheiro-Em-Penca	Commelinaceae	Meia sombra	Perenefólia	5 a 10 centímetros	-	Pequenos polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Exótica
EVGL	Evolvulus Glomeratus	Azulzinha	Convolvulaceae	Sol pleno	Perenefólia	15 a 30 centímetros	-	Abelhas e Borboletas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
TRPA	Tradescantia pallida	Lambari-Roxo	Commelinaceae	Sol pleno e meia sombra	Perenefólia	20 a 40 centímetros	-	Abelhas e insetos polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	
BUPA	Bulbostylis paradoxa	Cabelo de Índio	Cyperaceae	Sol Pleno	Perenefólia	20 a 60 cm	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
ACSA	Achyrocline satureioides	Macela-do-cerrado	Asteraceae	Sol Pleno	Perenefólia	0,5 e 1,5 metros	-	Abelhas e insetos polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
CAMA	Calathea makoyana	Maranta-Pavão	Maranthaceae	Sombra	Perenefólia	40 centímetros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
GOAR	Gomphrena arborescens	Perpétua	Amaranthaceae	Sol Pleno	Perenefólia	0,5 a 1 metro	-	abelhas, mamangavas e borboletas	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado
IRHE	Iresine Herbstii	Iresine	Amaranthaceae	Sol Pleno	Perenefólia	0,8 a 1,5 metros	-	-	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Brasil
BATR	Baccharis trimera	Carqueja	Asteraceae	Sol Pleno	Perenefólia	0,5 a 1,5 metros	-	Abelhas e insetos polinizadores	M A M J J A S O N D	M A M J J A S O N D	Cerrado

Tabela 05 - Herbáceas e gramíneas..

Fonte: Elaborado pela Autora, 2026.



5.3 DIRETRIZES PROJETUAIS

5.3.6 Mobiliários Urbanos e Instalações Artísticas

A qualificação dos espaços públicos está diretamente relacionada à capacidade de oferecer condições adequadas de uso, permanência e apropriação por parte da população. Nesse contexto, o mobiliário urbano desempenha papel fundamental na construção de ambientes mais acolhedores, seguros e atrativos, contribuindo para fortalecer as relações entre as pessoas e a cidade.

Considerando os objetivos da proposta de requalificação da Orla Ferrovária e as diretrizes estabelecidas ao longo deste trabalho, foi realizada a criação de mobiliários urbanos capazes de atender às demandas identificadas para a área de intervenção. Mais do que elementos funcionais, os mobiliários propostos buscam estimular a convivência, incentivar a ocupação contínua dos espaços públicos e reforçar a identidade local de corredor cultural, estabelecendo conexões entre a memória ferroviária e os novos usos previstos.

Dessa forma, os elementos criados contribuem para a criação de espaços mais dinâmicos e inclusivos, promovendo diferentes formas de interação social e ampliando as possibilidades de uso da Orla Ferrovária ao longo do tempo.

Para alcançar esse objetivo, foram propostos mobiliários que tivessem um caráter de instalação artística. Inspirados nas Colunas de Buren, instalação de arte contemporânea criada pelo artista francês Daniel Buren em 1986 e localizadas no pátio interno do Palais Royal, em Paris, criou-se uma instalação no trecho 02, ao lado do palco, que representa a retirada e a realocação dos trilhos no centro de Campo Grande, nomeada “Retirada dos Trilhos”. A obra do francês consiste em 260 colunas de mármore listradas de preto e branco, onde as pessoas frequentemente se apoiam, sobem e exploram a instalação. O objetivo é que, na instalação Retirada dos Trilhos as pessoas possam saber do histórico da ferrovia, sobre o local onde os trilhos ocupam e que por um período foram retirados dali; propondo também a indagação: - “e quando retirados, onde

Figura 113 - Colunas de Buren - Daniel Buren, 1986



Fonte: navicup.com

Figura 114 - Beam drop Inhotim, Chris Burden 2008.



Fonte: Arts and culture - Google

PAINÉIS DE EXPOSIÇÃO PARA ARTE URBANA

Para exposição de pinturas, desenhos, obras diversas e murais foram propostos totens com a base de madeira e parte expositora (corpo ou mastro) em estrutura metálica e ACM. Os totens serão alocados principalmente no pocket park que liga a Orla a Av. Calógeras, ao lado do prédio da Energisa, antigo MARCO (Museu de Arte Contemporânea de Mato Grosso do Sul), resgatando a memória do uso anterior e instigando a possível reativação do museu, que contribuiria culturalmente para área.

Figura 118 - Painel de exposição para arte urbana

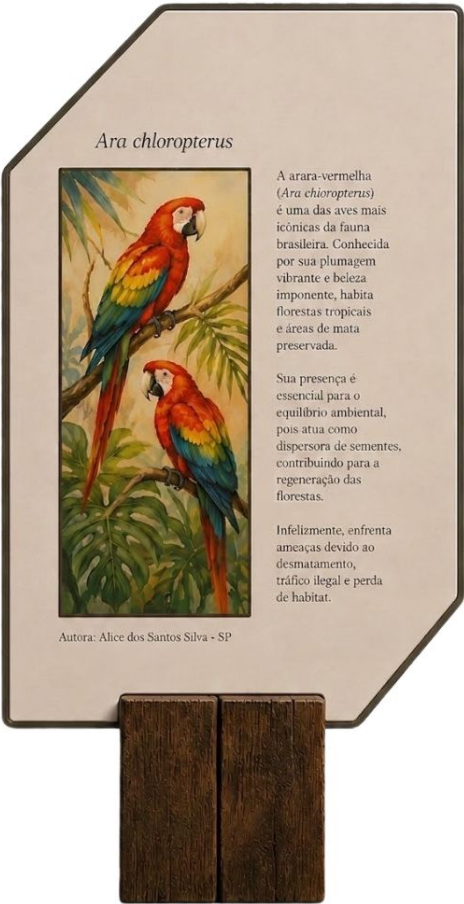


Figura 119 - Painel de exposição perspectiva



Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA, 2026.

TOTENS INTERPRETATIVOS DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Também foram propostos totens informativos sobre a memória ferroviária e o local que estão inseridos, com Informações históricas, fotografias antigas da NOB e QR Codes com acervo digital. Eles são suportados com um trilho do trem curvado, como feito na cobertura da Estação Ferroviária e Feira Central de Campo Grande - MS.

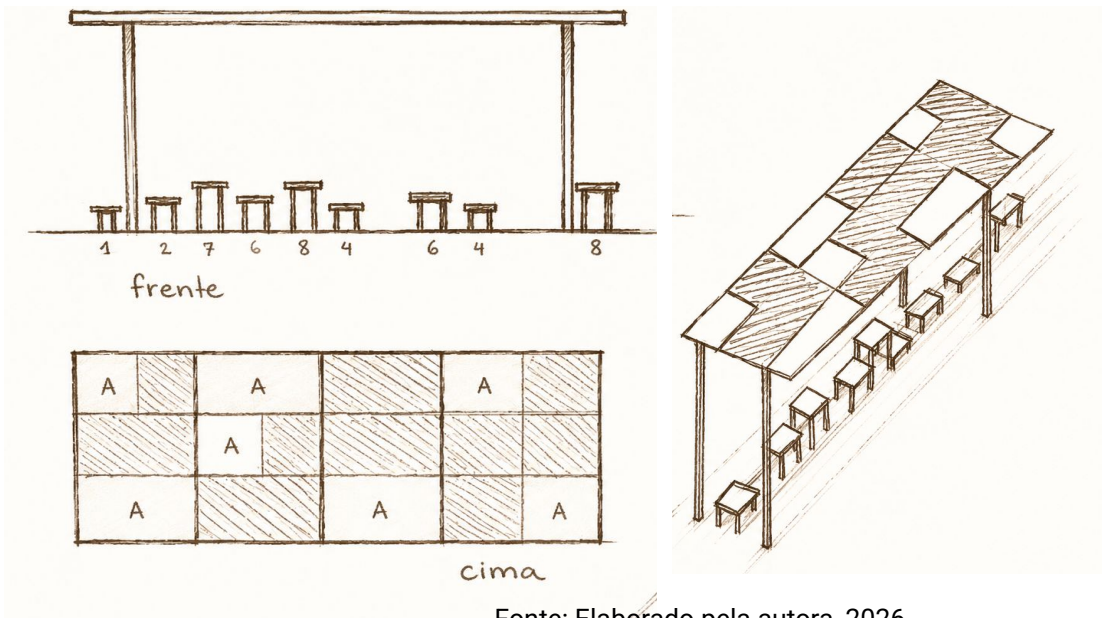
Figura 120 - Totem interpretativo da memória ferroviária



Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA, 2026.

PERGOLADO E MESAS METÁLICAS MÓVEIS

Figura 121 - Croqui área com pergolado e mesas metálicas móveis



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

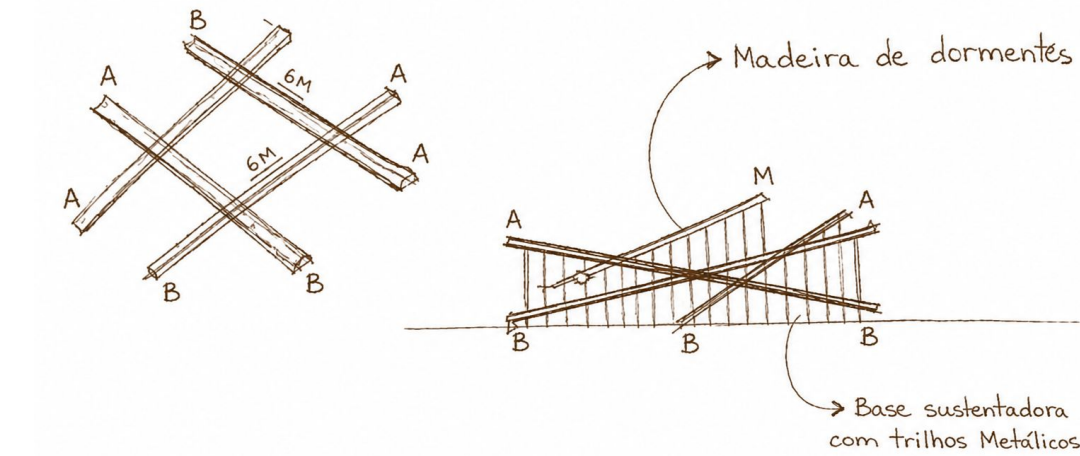
Figura 122 - Área com pergolado e mesas metálicas móveis



Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA, 2026.

INSTALAÇÃO RETIRADAS DOS TRILHOS

Figura 123 - Croqui Instalação Retirada dos Trilhos



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

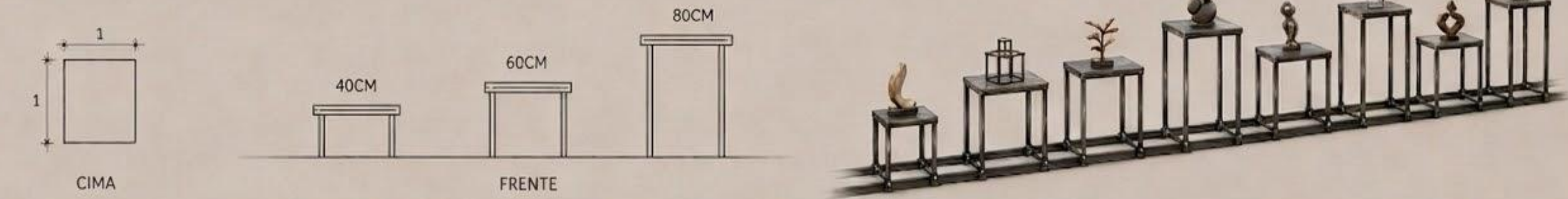
Figura 124 - Perspectiva Instalação Retirada dos Trilhos



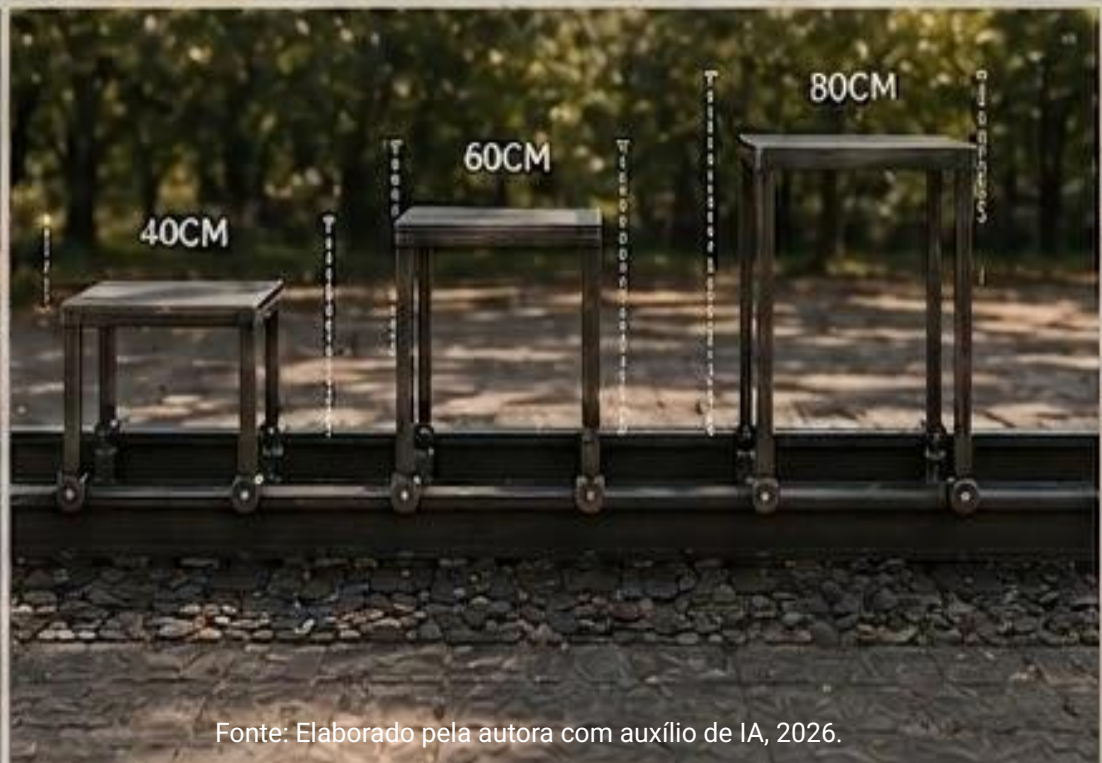
Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA, 2026.

MESAS METÁLICAS MÓVEIS

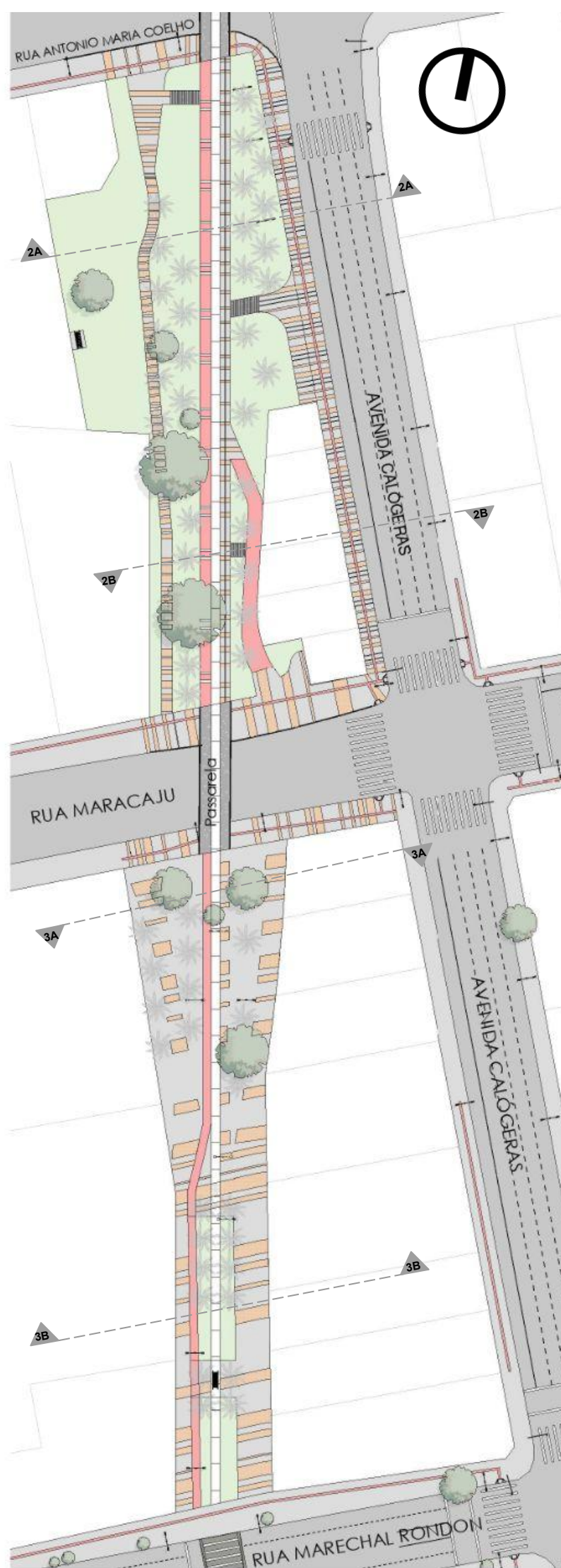
Figura 125 - Proposta, dimensões, funcionamento e detalhes construtivos das mesas metálicas móveis



- 9 UNIDADES NO TOTAL
- 3 UNIDADES COM 40CM DE ALTURA
- 3 UNIDADES COM 60CM DE ALTURA
- 3 UNIDADES COM 80CM DE ALTURA

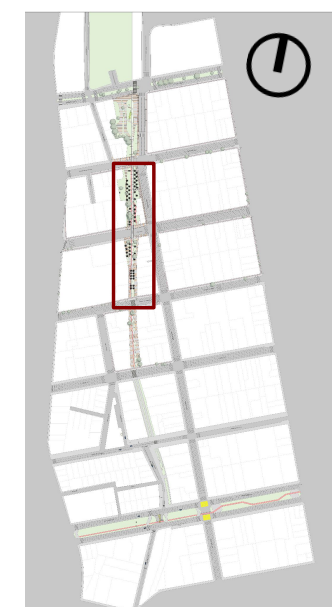


Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA, 2026.

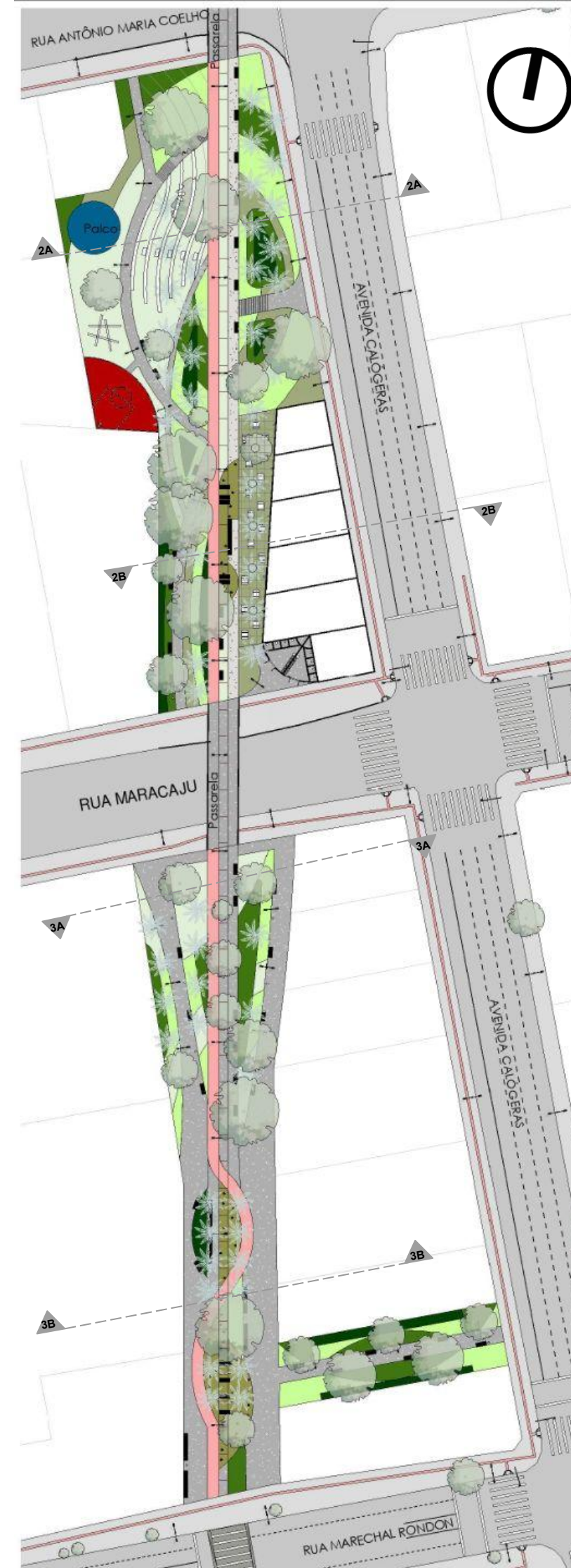
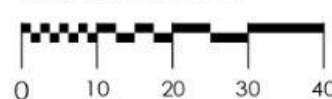


5.4 IMPLANTAÇÃO ANTES - TRECHOS 02 E 03

Figura 126 - Implantação Antes trechos 02 e 03
Fonte: Elaborado pela autora.

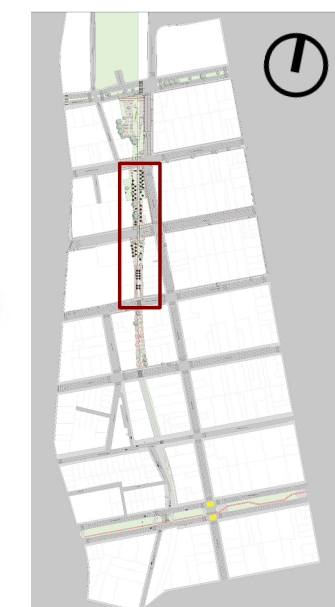


ESCALA GRÁFICA

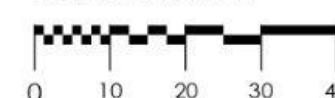


5.5 IMPLANTAÇÃO DEPOIS - TRECHOS 02 E 03

Figura 127 - Implantação depois trechos 02 e 03
Fonte: Elaborado pela autora.



ESCALA GRÁFICA



5.8 TRECHO 02 - ANTES

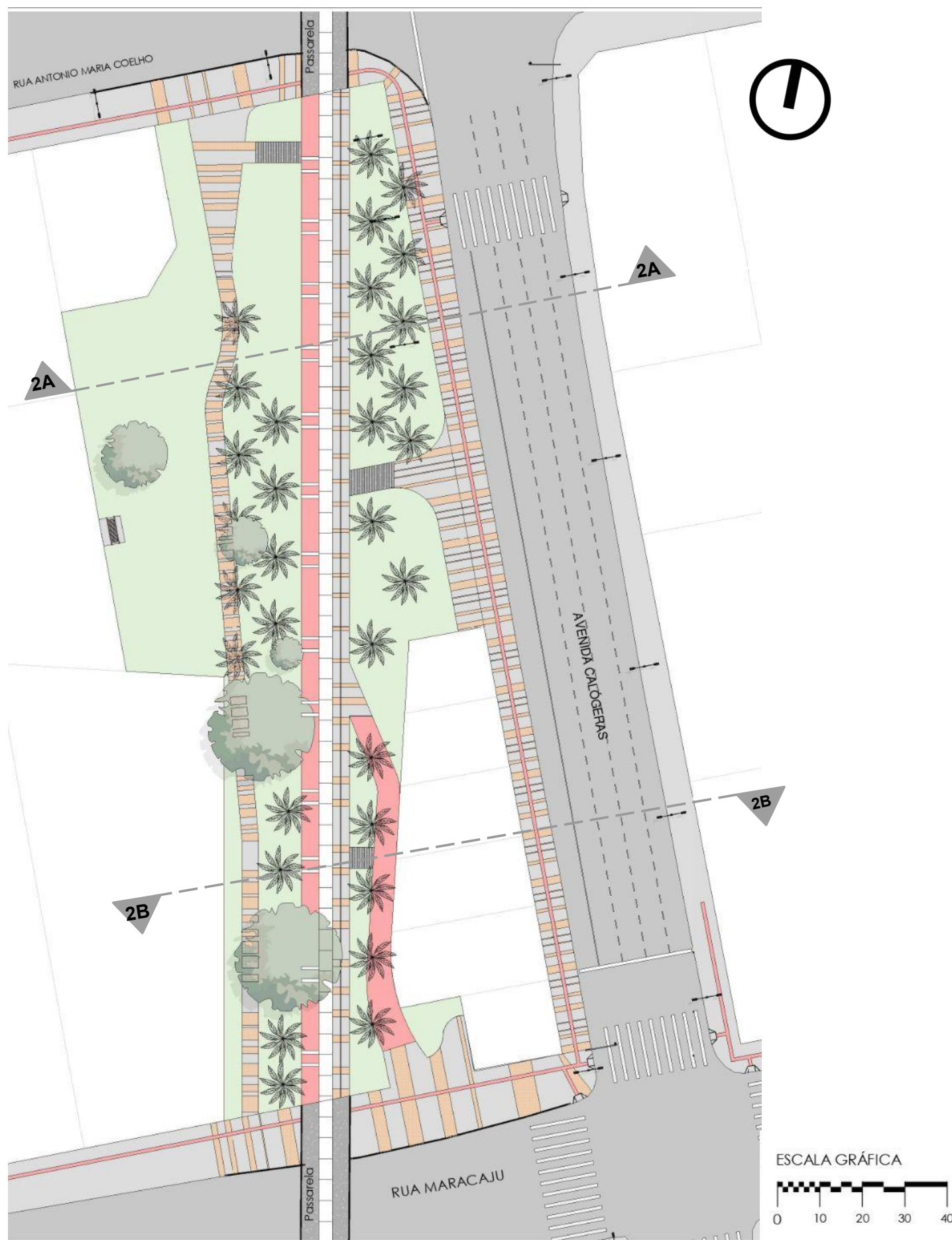


Figura 128 - Implantação Antes trecho 02

Fonte: Elaborado pela autora.

5.9 TRECHO 02 - DEPOIS

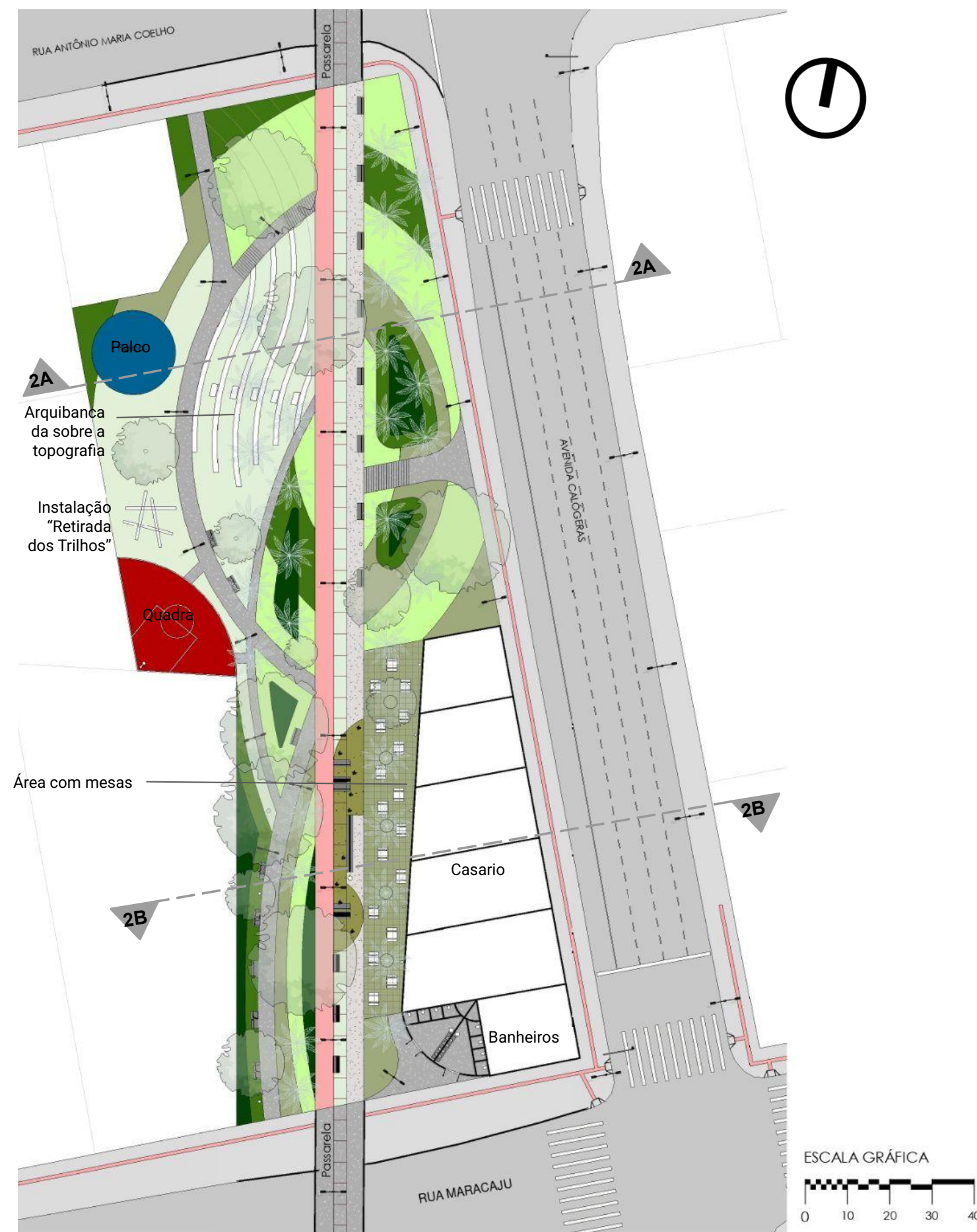


Figura 129 - Implantação Depois trecho 02

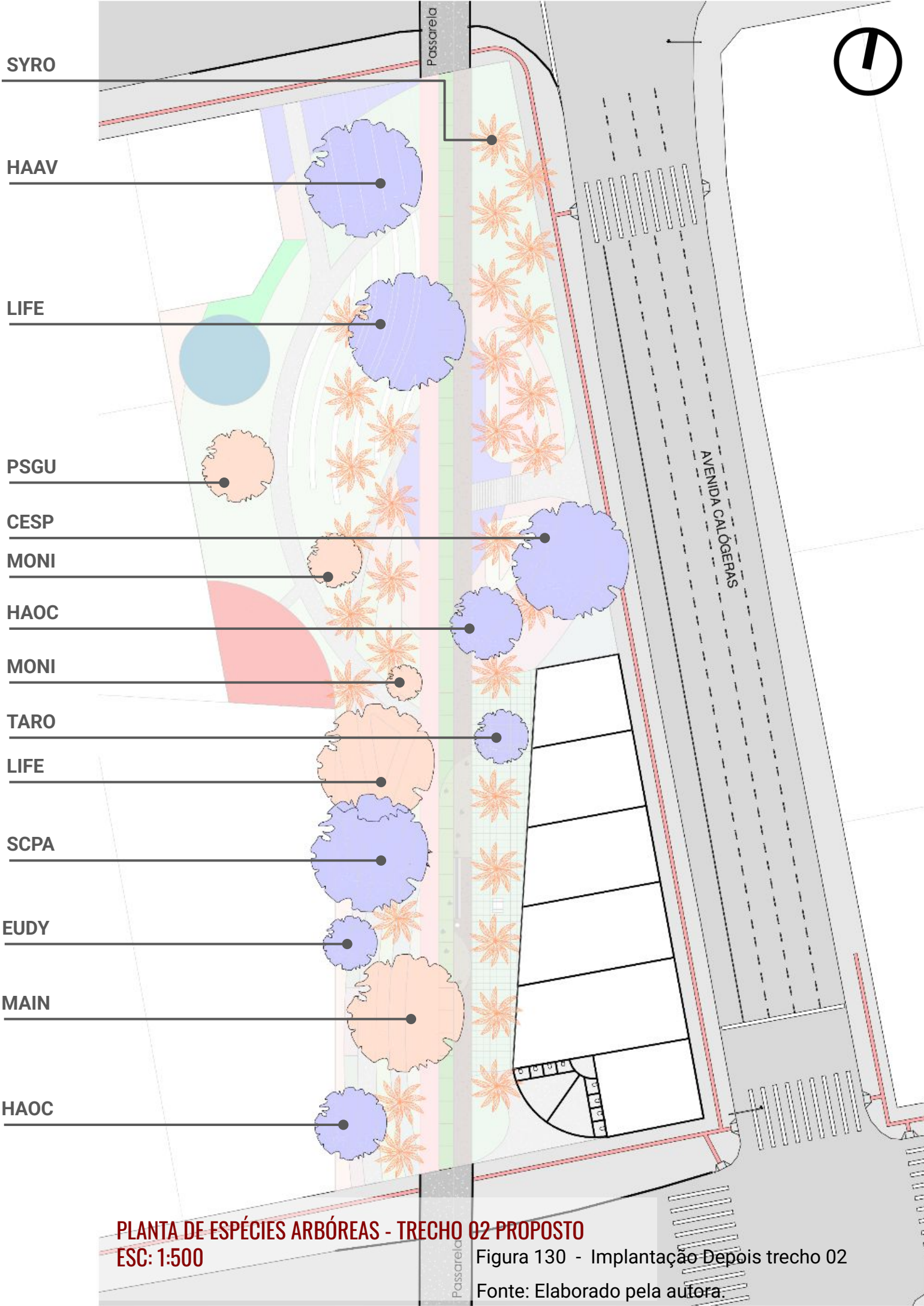
Fonte: Elaborado pela autora.

5.10 TRECHO 02 - ESPÉCIES ARBÓREAS

Tabela 06 - Espécies Arbóreas.

ID	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	ALTURA (m)
SYRO	SYAGRUS ROMANZOFFIANA	PINDÓ	20
PSGU	PSIDIUM GUAJAVA	GOIABEIRA	10
MONI	MORUS NIGRA	AMOREIRA	15
MAIN	MANGIFERA INDICA	MANGUEIRA	15
LIFE	LIBIDIBIA FERREA	PAU-FERRO	15
QUGR	QUALEA GRANDIFLORA	PAU-TERRA	12
HAAV	HANDROANTHUS AVELLANEDAE	IPÊ-ROXO	35
CESP	CEIBA SPECIOSA	PAINEIRA	15
HAOC	HANDROANTHUS OCHRACEUS	IPÊ AMARELO DO CERRADO	14
TARO	TABEBUIA ROSEOALBA	IPÊ-BRANCO	16
SCPA	SPATHODEA CAMPANULATA	ESPADÓTEA	25
EUDY	EUGENIA DYSENTERICA	CAGAITA	8

Fonte: Elaborado pela autora.



PLANTA DE ESPÉCIES ARBÓREAS - TRECHO 02 PROPOSTO
ESC: 1:500

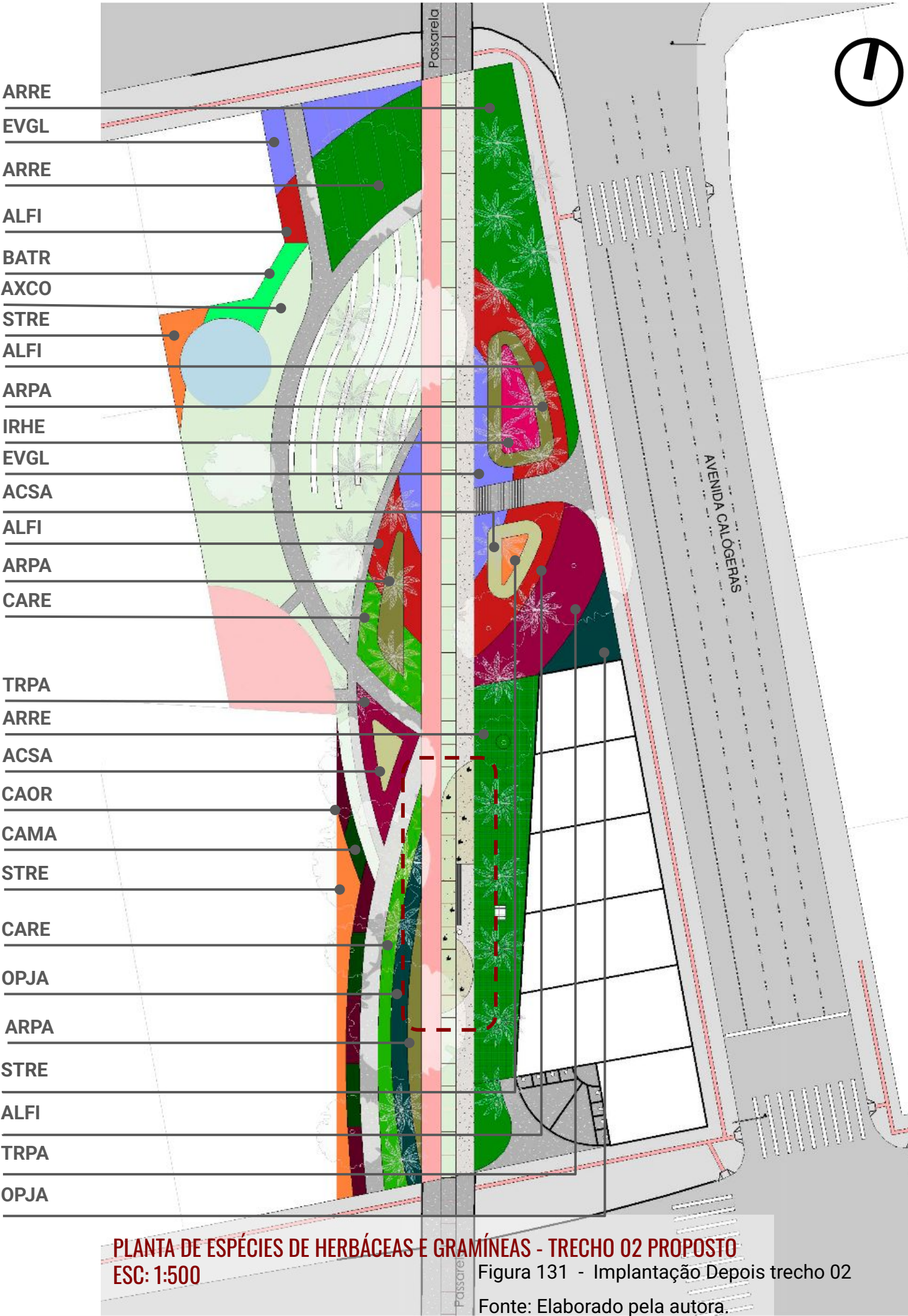
Figura 130 - Implantação Depois trecho 02
Fonte: Elaborado pela autora.

5.11 TRECHO 02 - PISOS E FORRAÇÕES

Tabela 07 - Pisos e Forrações.

ID	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	ALTURA
ARRE	ARACHIS REPENS	GRAMA-AMENDOIM	15 CENTÍMETROS
ALFI	ALTERNANTHERA FICOIDEA	PERIQUITO	30 CENTÍMETROS
EVGL	EVOLVULUS GLOMERATUS	AZULZINHA	15 CENTÍMETROS
BATR	BRACCHARIS TRIMERA	CARQUEJA	1,5 METROS
AXCO	AXONOPUS COMPRESSUS	GRAMA SÃO CARLOS	20 CENTÍMETROS
STRE	STRELITZEA REGINAE	AVE DO PARAÍSO	1,2 METROS
ARPA	ARISTIDA PALLENS	CAPIM BARBA DE BODE	40 CENTÍMETROS
IRHE	IRESINE HERBSTII	IRESINE	1,5 METROS
ACSA	ACHYROCLINE SATUREIODES	MARCELA-DO-CERRADO	1,5 METROS
CARE	CAILISIA REPENS	DINHEIRO EM PENCA	10 CENTÍMETROS
TRPA	TRADESCANTIA PALLIDA	LAMBARI-ROXO	40 CENTÍMETROS
CAOR	CALATHEA ORNATA	MARANTA RISCADA	90 CENTÍMETROS
CAMA	CALATHEA MAKOYANA	MARANTA-PAVÃO	40 CENTÍMETROS
OPJA	OPHIPOGON JAPONICUS	GRAMA PRETA	15 CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pela autora.



PLANTA DE ESPÉCIES DE HERBÁCEAS E GRAMÍNEAS - TRECHO 02 PROPOSTO
ESC: 1:500

Figura 131 - Implantação Depois trecho 02

Fonte: Elaborado pela autora.

5.11 TRECHO 02 - PISOS E FORRAÇÕES

Inspirados nos jardins forrageiros do *High Line*, em Nova Iorque (figura 132 e 133), foram propostos dois canteiros lineares para os trechos 02 e 03 da Orla Ferroviária (figura 134). A composição paisagística adota o conceito de vegetação espontânea e naturalista, característica do projeto de referência, porém reinterpretada com espécies representativas do bioma Cerrado. Foram selecionadas a macela-do-cerrado (*Achyrocline satureioides*), a carqueja (*Baccharis trimera*), o cabelo-de-índio (*Bulbostylis paradoxa*) e a perpétua (*Gomphrena arborescens*), espécies que apresentam resistência às condições climáticas locais e potencial ornamental.

	CAPIM BARBA DE BODE
	CARQUEJA
	CABELO DE ÍNDIO
	PERPÉTUA

Tabela 08 - Pisos e Forrações.

ID	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	ALTURA
BATR	BRACCHARIS TRIMERA	CARQUEJA	1,5 METROS
BUPA	BULBOSTYLIS PARADOXA	CABELO DE ÍNDIO	50 CENTÍMETROS
GOAR	GOMPHRENA ARBORESCENS	PERPÉTUA	80 CENTÍMETROS
ARPA	ARISTIDA PALLENS	CAPIM BARBA DE BODE	40 CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 132 - Jardins forrageiros do High Line NY



Fonte: Archdaily.

Figura 133 - Vista do High Line NY



Fonte: Archdaily.

ZOOM - TRECHO 02 PROPOSTO
ESC: 1:125

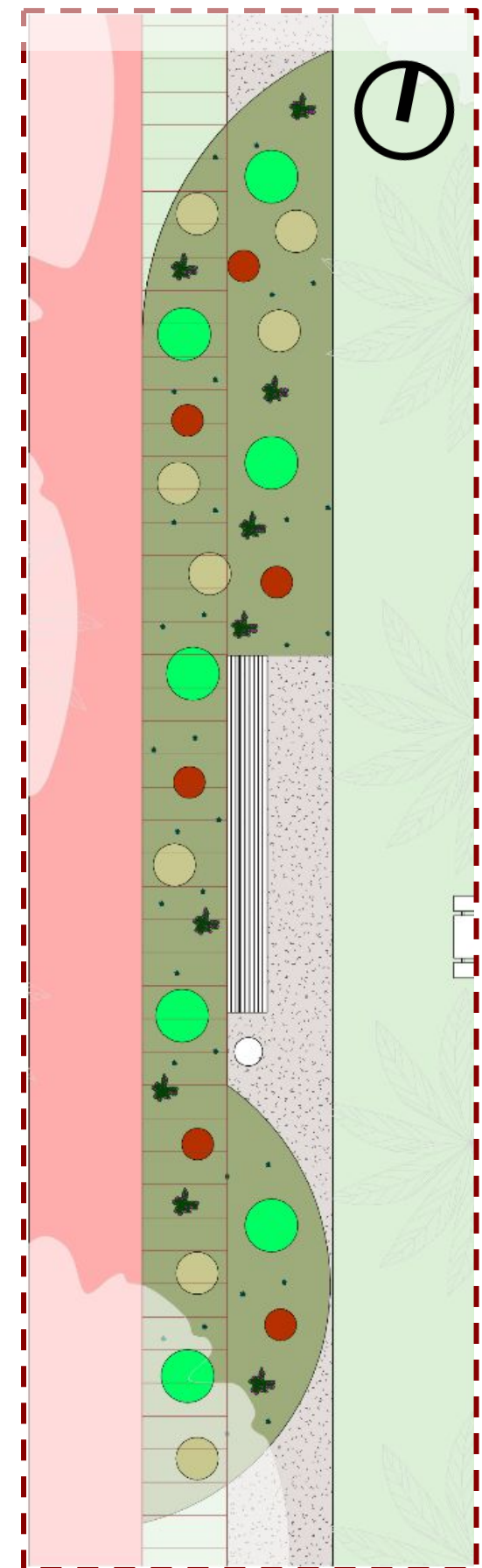


Figura 134 - Implantação Antes trechos 02 e 03

Fonte: Elaborado pela autora.

5.12 TRECHO 02 - CORTE 2A ANTES

ESCALA - 1:250

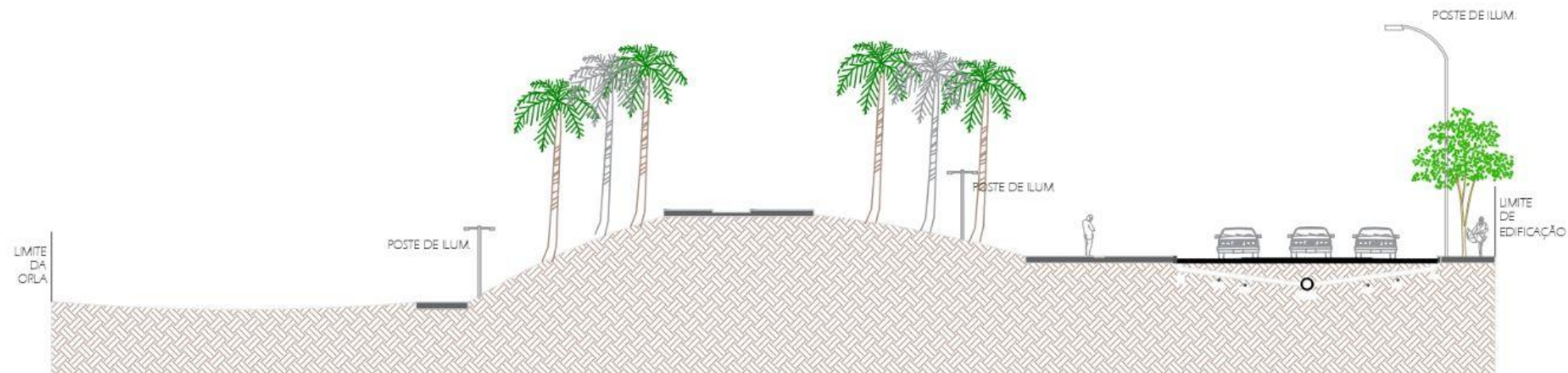


Figura 135 - Corte 2A Antes

Fonte: Elaborado pela autora.

5.13 TRECHO 02 - CORTE 2A DEPOIS

ESCALA - 1:250

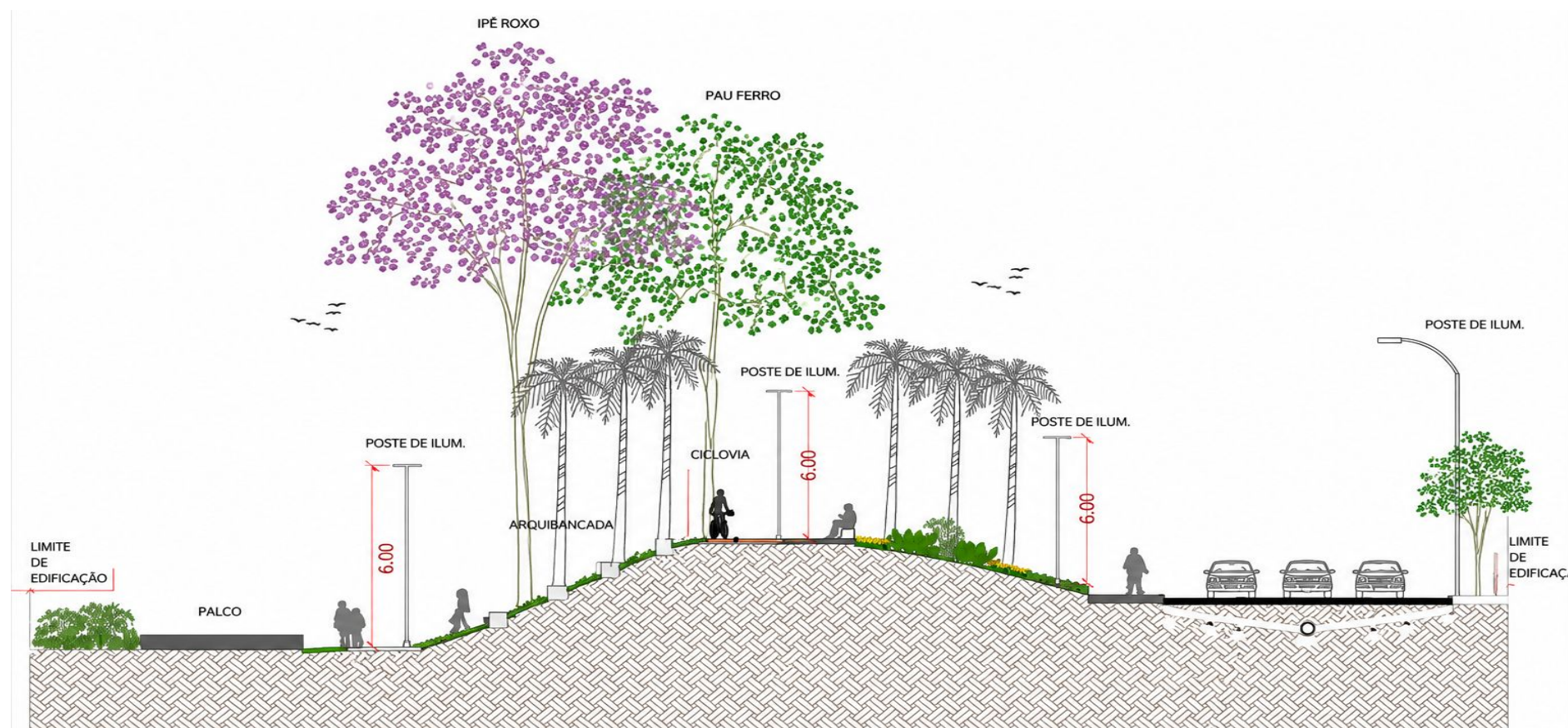


Figura 136 - Corte 2A Depois

Fonte: Elaborado pela autora.

5.12 TRECHO 02 - CORTE 2B ANTES

ESCALA - 1:250

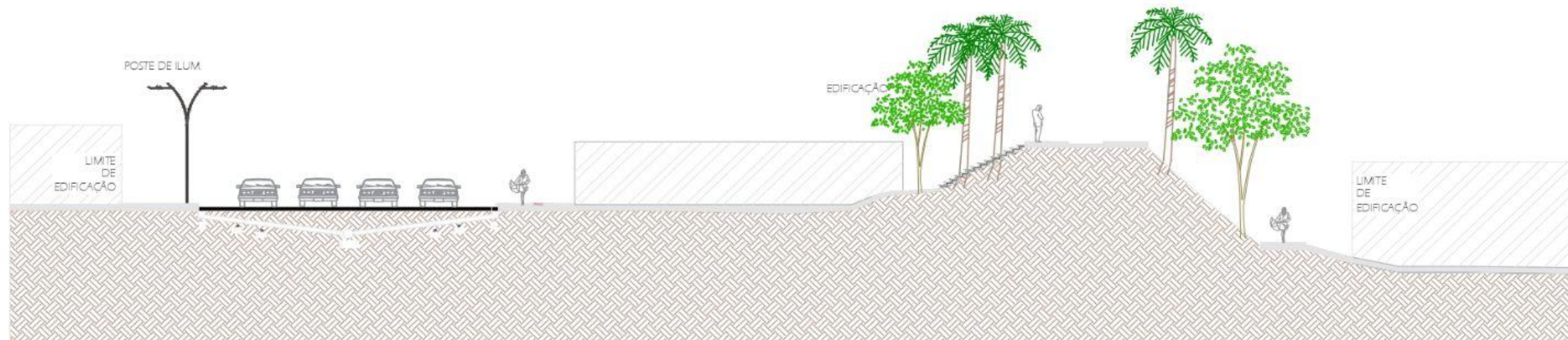


Figura 137 - Corte 2B Antes

Fonte: Elaborado pela autora.

5.13 TRECHO 02 - CORTE 2B DEPOIS

ESCALA - 1:250

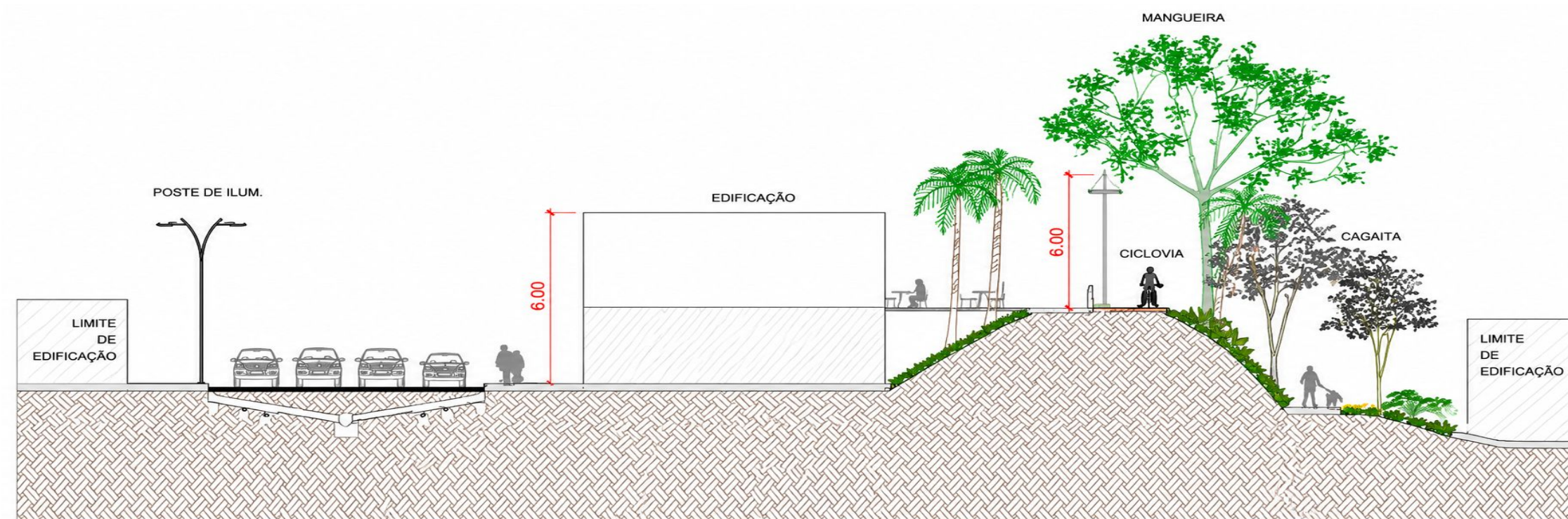


Figura 138 - Corte 2B Depois

Fonte: Elaborado pela autora.

5.16 TRECHO 02 - PERSPECTIVAS



Figura 139 - Perspectiva arquibancadas trecho 02

Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA.

5.16 TRECHO 02 - PERSPECTIVAS



Figura 140 - Perspectiva acesso escada calógeras

Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA.



Figura 141 - Perspectiva conexão orla-casario.

Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA.

5.17 TRECHO 03 - ANTES

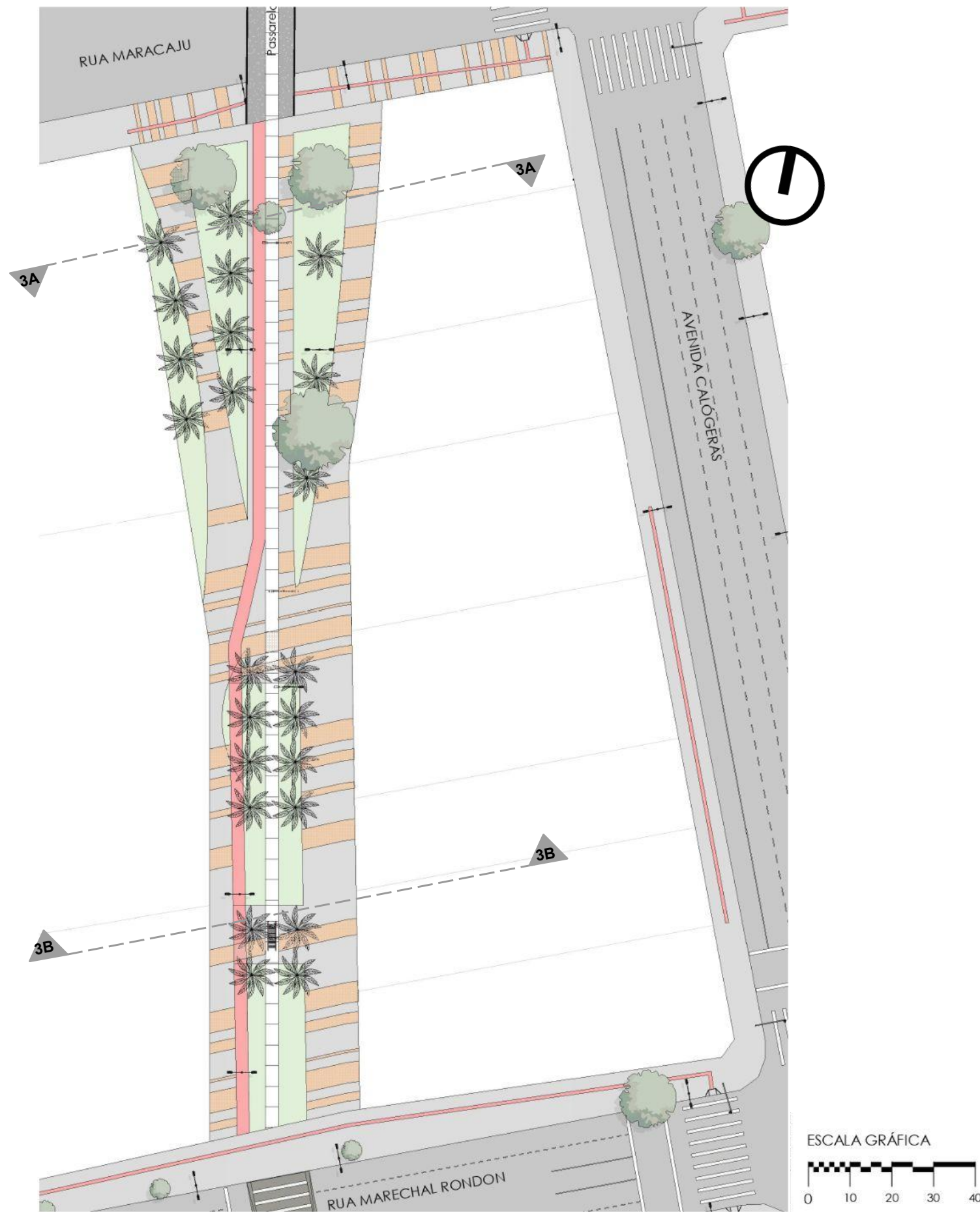


Figura 142 - Implantação Antes trecho 03

Fonte: Elaborado pela autora.

5.18 TRECHO 03 - DEPOIS



Figura 143 - Implantação Depois trecho 03

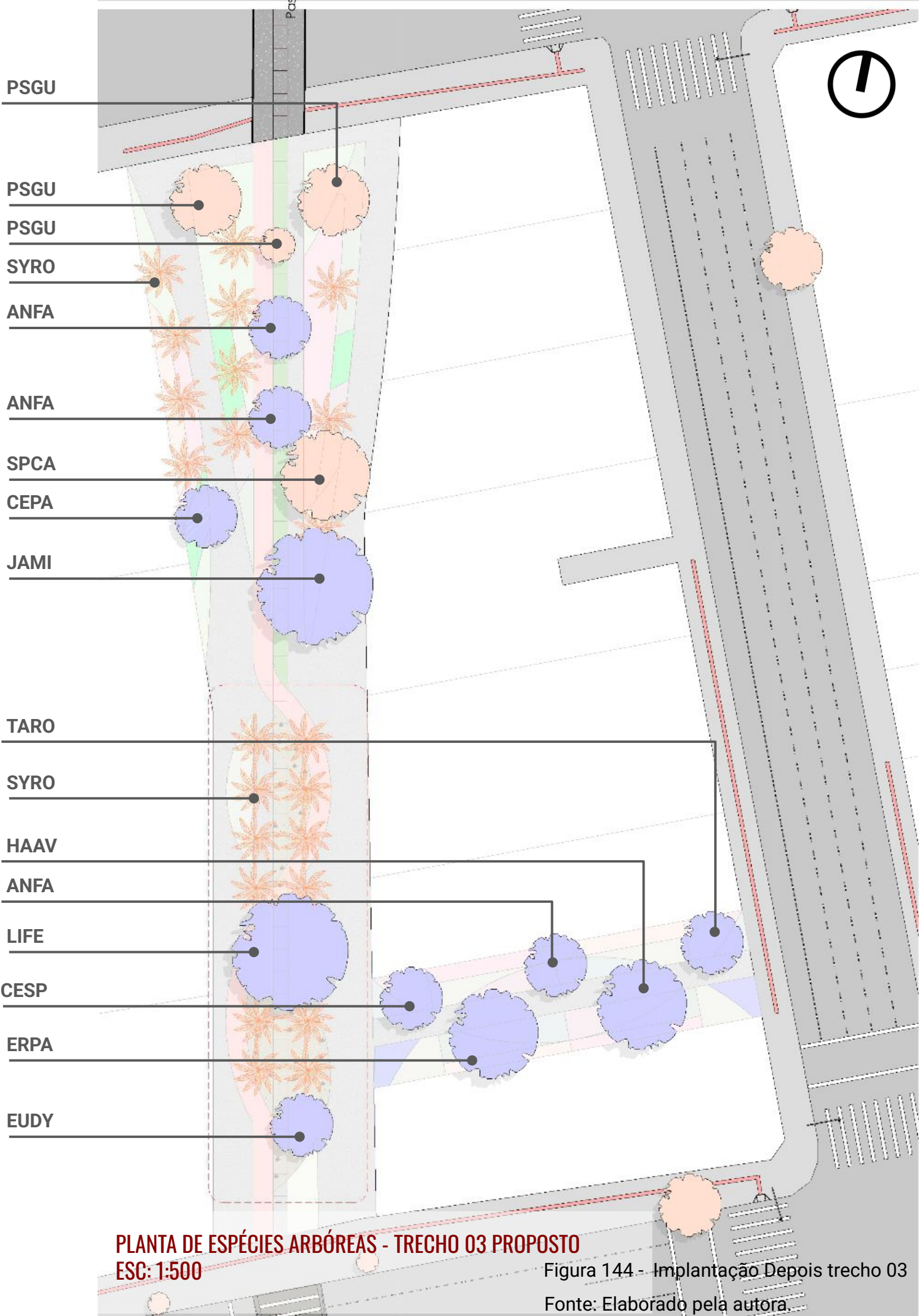
Fonte: Elaborado pela autora.

5.19 TRECHO 03 - ESPÉCIES ARBÓREAS

Tabela 09 - Espécies Arbóreas.

ID	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	ALTURA
SYRO	SYAGRUS ROMANZOFFIANA	PINDÓ	20 METROS
PSGU	PSIDIUM GUAJAVA	GOIABEIRA	10 METROS
SPCA	SPATHODEA CAMPANULATA	ESPADÓTEA	25 METROS
ANFA	ANADENANTHERA FALCATA	ANGICO	16 METROS
CEPA	CECROPIA PACHYSTACHYA	EMBAÚBA	21 METROS
JAMI	JACARANDA MIMOSIFOLIA	JACARANDÁ	15 METROS
TARO	TABEBUIA ROSEOALBA	IPÊ-BRANCO	16 METROS
HAAV	HANDROANTHUS AVELLANEDAE	IPÊ-ROXO	35 METROS
LIFE	LIBIDIBIA FERREA	PAU-FERRO	15 METROS
CESP	CEIBA SPECIOSA	PAINEIRA	15 METROS
EUDY	EUGENIA DYSENTERICA	CAGAITA	8 METROS

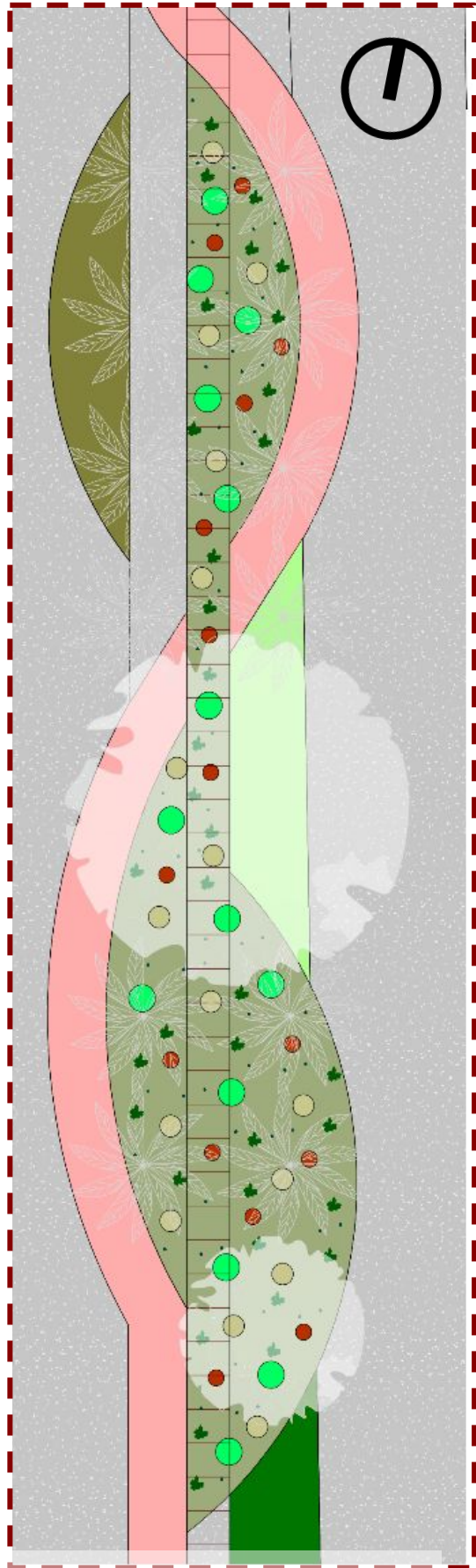
Fonte: Elaborado pela autora.



PLANTA DE ESPÉCIES ARBÓREAS - TRECHO 03 PROPOSTO
ESC: 1:500

Figura 144 - Implantação Depois trecho 03
Fonte: Elaborado pela autora.

5.20 TRECHO 03 - PISOS E FORRAÇÕES

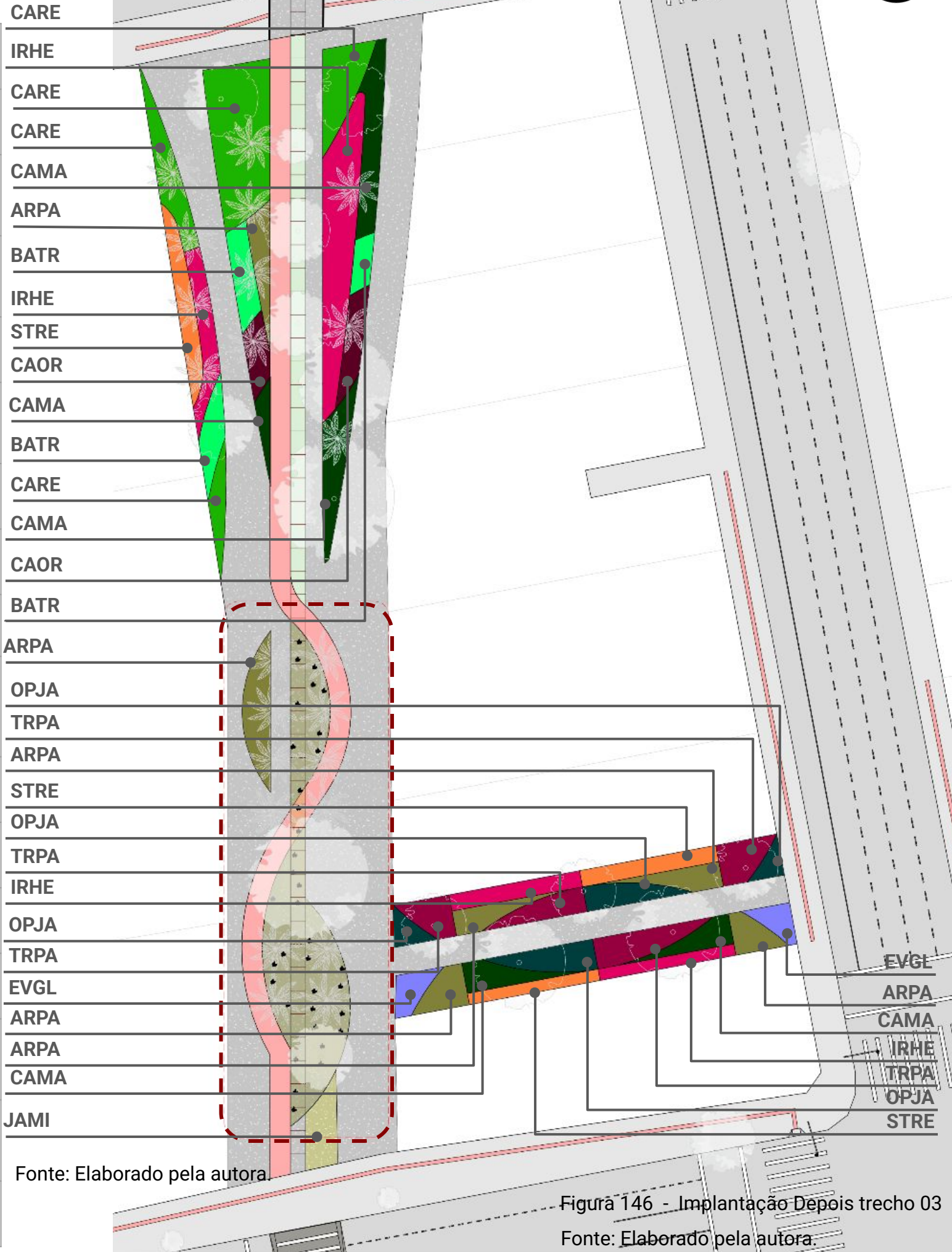


ZOOM - TRECHO 03 PROPOSTO
ESC: 1:250

Figura 145 - Implantação Depois trecho 03
Fonte: Elaborado pela autora.

Tabela 10 - Pisos e Forrações			
ID	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	ALTURA (m)
ARRE	ARACHIS REPENS	GRAMA-AMEND OIM	0,15
ALFI	ALTERNANTHERA FICOIDEA	PERIQUITO	0,30
EVGL	EVOLVULUS GLOMERATUS	AZULZINHA	0,15
BATR	BRACCHARIS TRIMERA	CARQUEJA	1,5
AXCO	AXONOPUS COMPRESSUS	GRAMA SÃO CARLOS	20
STRE	STRELITZEA REGINAE	AVE DO PARAÍSO	1,2
ARPA	ARISTIDA PALLENS	CAPIM BARBA DE BODE	0,40
IRHE	IRESINE HERBSTII	IRESINE	1,5
ACSA	ACHYROCLINE SATUREIODES	MARCELA-DO-C ERRADO	1,5
CARE	CAILISIA REPENS	DINHEIRO EM PENCA	0,10
TRPA	TRADESCANTIA PALLIDA	LAMBARI-ROXO	0,40
CAOR	CALATHEA ORNATA	MARANTA RISCADA	0,90
CAMA	CALATHEA MAKOYANA	MARANTA-PAVÃO	0,40
OPJA	OPHIOPOGON JAPONICUS	GRAMA PRETA	0,15
BUPA	BULBOSTYLIS PARADOXA	CABELO DE ÍNDIO	50 CENTÍMETROS
GOAR	GOMPHRENA ARBORESCENS	PERPÉTUA	80 CENTÍMETROS

PLANTA DE ESPÉCIES DE HERBÁCEAS E GRAMÍNEAS - TRECHO 03 PROPOSTO
ESC: 1:500



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 146 - Implantação Depois trecho 03
Fonte: Elaborado pela autora.

5.21 TRECHO 03 - CORTE 3A ANTES

Figura 147 - Corte Antes trecho 3A

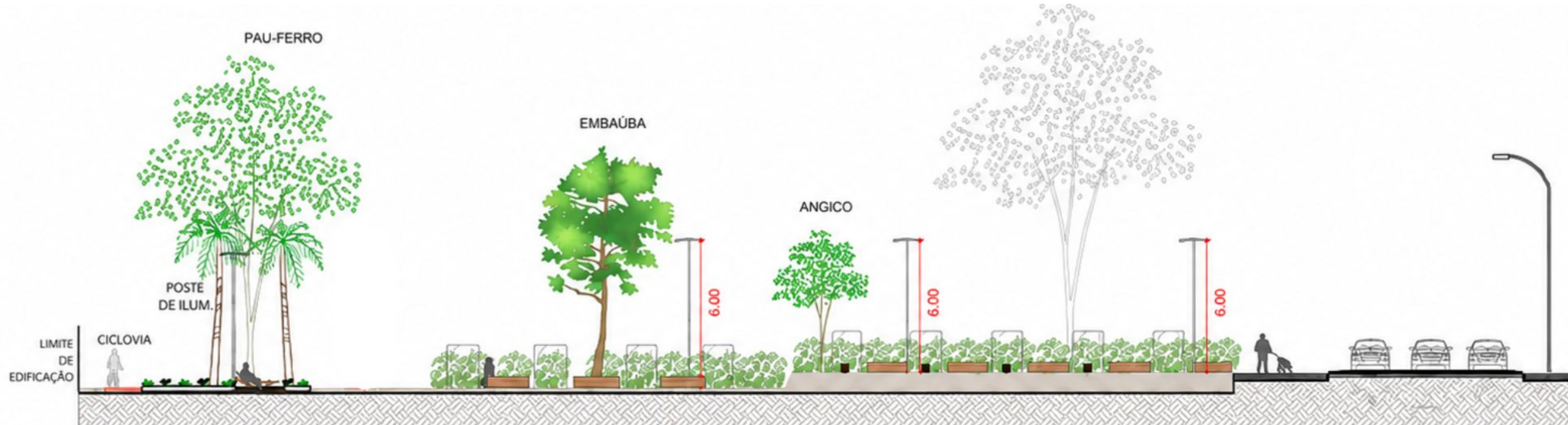


Fonte: Elaborado pela autora.

O trecho apresenta um muro de fechamento que atua como barreira física e visual entre o lote e a Orla Ferroviária. Assim, como estratégia projetual, propõe-se a abertura deste lote para a implantação de um Pocket Park, ligando a Orla com a Avenida Calógeras, favorecendo a permeabilidade visual, a apropriação do espaço, o convívio urbano e a qualificação da paisagem.

5.22 TRECHO 03 - CORTE 3A DEPOIS

Figura 148 - Corte Depois trecho 3A



Fonte: Elaborado pela autora.

5.23 TRECHO 03 - CORTE 3B ANTES

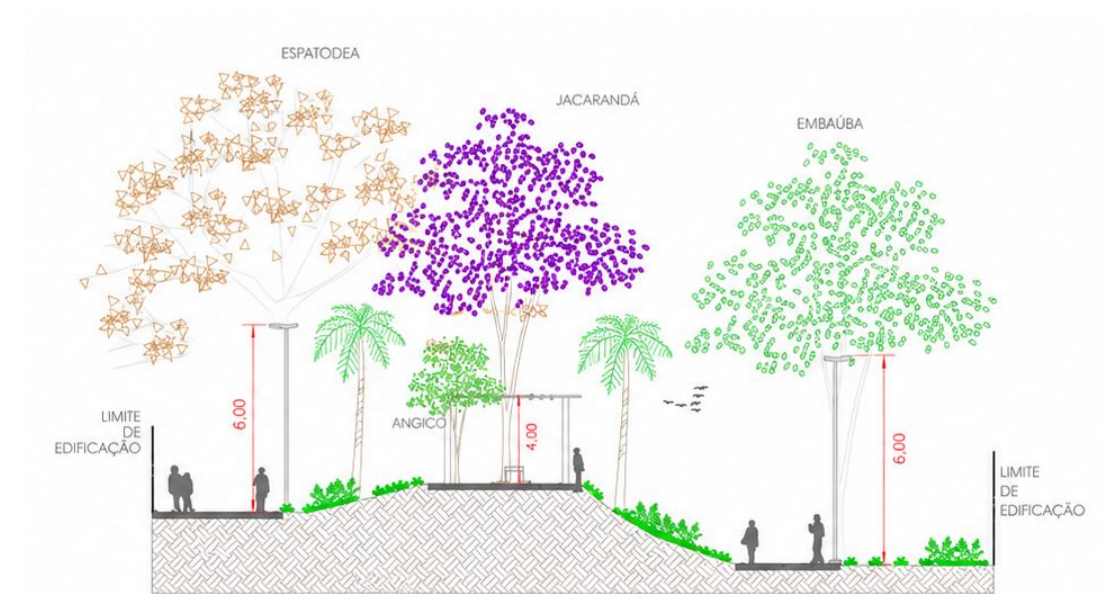
Figura 149 - Corte Antes trecho 3B



Fonte: Elaborado pela autora.

5.24 TRECHO 03 - CORTE 3B DEPOIS

Figura 150 - Corte Depois trecho 3B



Fonte: Elaborado pela autora.

O trecho antes é caracterizado pela predominância de vegetação arbórea isolada, com baixa diversidade vegetal e ausência de elementos de permanência e contemplação. Dessa forma, a proposta prevê o enriquecimento paisagístico por meio da implantação de vegetação rasteira, ampliação das áreas sombreadas e inserção de mobiliários urbanos e instalações, promovendo maior conforto ambiental e apropriação do espaço público.

5.25 TRECHO 03 - PERSPECTIVAS

Figura 151 - Perspectiva trecho 03



Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA.

Figura 152 - Perspectiva Pocket Park



Fonte: Elaborado pela autora com auxílio de IA.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo investigar o potencial da cultura como ferramenta de requalificação urbana, utilizando a Orla Ferroviária de Campo Grande como objeto de estudo. A partir da compreensão dos processos de degradação, esvaziamento e perda de vitalidade que afetam parte da área central da cidade, buscou-se desenvolver uma proposta capaz de valorizar a memória ferroviária e estimular a ocupação qualificada dos espaços públicos.

As análises realizadas permitiram identificar que a Orla Ferroviária possui importantes potencialidades relacionadas ao seu patrimônio histórico, à sua localização estratégica e à presença de equipamentos culturais em seu entorno. Ao mesmo tempo, foram constatadas problemáticas como a existência de imóveis abandonados, fachadas cegas, terrenos subutilizados, deficiência de infraestrutura urbana e baixa permanência de pessoas, fatores que contribuem para a sensação de insegurança e para a fragilização da dinâmica urbana local.

Diante desse cenário, o conceito, cultura e ocupação, orientou o desenvolvimento da proposta de projeto. A cultura foi compreendida como instrumento de valorização da memória e da identidade local, enquanto a ocupação foi entendida como elemento essencial para promover vivacidade urbana, segurança e pertencimento. A partir desses princípios, a proposta buscou transformar a Orla em um corredor cultural capaz de conectar patrimônios, atividades culturais, espaços de convivência e diferentes formas de apropriação do espaço público.

Os resultados alcançados demonstram que as estratégias propostas respondem diretamente às problemáticas identificadas durante o diagnóstico, promovendo a requalificação dos espaços públicos, o fortalecimento das conexões urbanas, a valorização da paisagem e a ampliação das oportunidades de permanência e convivência. Além disso, a proposta reforça o potencial da cultura como agente de transformação urbana, capaz de reativar áreas degradadas e fortalecer a relação da população com a história e a identidade da cidade.

Embora o desenvolvimento projetual tenha se concentrado nos trechos 02 e 03, as diretrizes elaboradas possuem potencial de aplicação ao longo de toda a Orla Ferroviária. Nesse sentido, os trechos projetados funcionam como um plano piloto, demonstrando como intervenções pautadas na valorização cultural, na qualificação dos percursos e na ocupação dos espaços públicos podem contribuir para a requalificação gradual da área como um todo.

Por fim, o trabalho evidencia que a preservação da memória urbana e a promoção da vida pública não são ações dissociadas, mas complementares. Ao articular cultura e ocupação como elementos estruturadores do projeto, a proposta reafirma a Orla Ferroviária como um espaço de encontro, pertencimento e vivacidade, contribuindo para a construção de uma cidade mais integrada, inclusiva e culturalmente ativa.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT NBR 10151:2019. **Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas – Aplicação de uso geral**. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro, 2020.

ALMEIDA, Gislene Freire de. **Proposta de implantação de moradias populares no Hotel Campo Grande é apresentada em reunião do CEC**. Agência de Habitação Popular do Estado de Mato Grosso do Sul, ano 2019. Disponível em: <<https://www.agehab.ms.gov.br/proposta-de-implantacao-de-moradias-populares-no-hotel-campo-grande-e-apresentada-em-reuniao-do-cec/>>. Acesso em: 24/nov. 2023.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo. 10ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1958, p. 31 a 33, p 59.

ARRUDA, Ângelo Marcos. **O centro e a preservação da arquitetura: os desafios atuais**. Minha Cidade, São Paulo, ano 03, n. 026.03, Vitruvius, set. 2002 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.026/2053>>. Acesso em: 24/nov. 2023.

ARRUDA, Fabiano. **Polo gastronômico e cultural, Orla Ferroviária vai virar “rua 24 horas”** - Campo Grande New, Campo Grande/MS, ano 2011. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/polo-gastronomico-e-cultural-orla-ferroviaria-vai-virar-rua-24-horas>>. Acesso em: 14/set. 2023.

BUENO, Mayara. **Problemas com vizinhos barulhentos? Reclame no 156 da Prefeitura** - Campo Grande News, Campo Grande/MS, ano 2018. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/problemas-com-vizinhos-barulhentos-reclame-no-156-da-prefeitura>>. Acesso em: 24/nov. 2023.

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos / Nabil Bonduki**. – Brasília, DF : Iphan / Programa Monumenta, 2010.

CAMPO GRANDE (MS). **Lei Complementar nº 08, de 28 de março de 1996**. Altera dispositivos da Lei nº 2.909, de 28 de julho de 1992 - Código de Polícia Administrativa do Município de Campo Grande-MS, e dá outras providências. Campo Grande: Prefeitura Municipal, 1996.

CARR, Stephen; RIVLIN, Leanne; STONE, Adrian; FRANCIS, Mark. **Public Space**. 2nd ed. New York: Cambridge University Press, 1992.

COELHO, Lúdio Martins. **Lei nº 2909 de 28 de julho de 1992 / Institui o Código de Polícia Administrativa do Município de Campo Grande-MS, e dá outras providências**. Campo Grande-MS - Jusbrasil, 1992, Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/252496/lei-2909-92>. Acesso em 29 nov. 2024.

CORREIO DO ESTADO. Casarões da NOB resgatam a história da ferrovia na Capital. O Pantaneiro, Aquidauana, 24 dez 2007. Disponível em: <https://www.opantaneiro.com.br/turismo/casaroes-da-nob-resgatam-a-historia-da-ferrovia-na-capital/65891/>. Acesso em: 24 nov. 2023.

DUARTE, Alberto. O princípio da função social da propriedade. **Jusbrasil**, 15 jun 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-principio-da-funcao-social-da-propriedade/875430648#:~:text=Entende%2Dse%20como%20fun%C3%A7%C3%A3o%20social,artigo%20186%20da%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20Federal>. Acesso em: 29 nov. 2024.

FELIPPE, Maíra Longhinotti; KUHNEN, Arianne. O apego ao lugar no contexto dos estudos pessoa-ambiente: práticas de pesquisa. **Estudos de Psicologia**. Campinas, v. 29, n.4, out. / dez. 2012.

FERIADÃO de outubro terá programação especial na Morada dos Baís. **A Crítica**, Campo Grande. Disponível em: <https://www.acritica.net/editorias/cultura/feriadao-de-outubro-tera-programacao-especial-na-morada-dos-bais/409286/>. Acesso em: 24 nov. 2023.

FONSECA, Juvêncio César da. **Lei Complementar nº 8 de 28 de Março de 1996 / Altera dispositivo da Lei nº 2.909/92, de 28 de julho de 1991** - Código de Polícia Administrativa do Município de Campo Grande-MS, e dá outras providências. Campo Grande-MS - Jusbrasil, 1996. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/257148/lei-complementar-8-96>>.

GEHL, J. (2015). **Cidades para pessoas (2a ed.)**. São Paulo: Editora Perspectiva. (Obra original publicada em 2010).

HAMRA, José Eduardo Calijuri. **Urbanismo Bottom-up: sociedade em rede e processos de urbanização emergentes**. São Carlos, 2018. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-31082018-160155/publico/DissCorrigidaJoseEduardoHamra.pdf>>. Acesso em: 24/nov. 2023.

GOOGLE. **Gemini (Versão 2.0). Plataforma de Inteligência Artificial**. Google, 2026. Disponível em: google.com. Acesso em: 09 jun. 2026.

HARVEY, David. **A Brief History of Neoliberalism**. Oxford: Oxford University Press, 2005.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HIRT, Matheus. Casa da Ferrovia [Fotografia]. TripAdvisor, 2015. Disponível em: <https://www.tripadvisor.com.br/Profile/MatheusHirt/Photo/154270041?tab=photos>. Acesso em: 17 set. 2023.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 2ª Edição. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

JARA, Tainá. **Com Lei do Silêncio vigente, bares fecham em Campo Grande**. Correio do Estado. Campo Grande, 2018. Disponível em: <<https://correiodoestado.com.br/cidades/com-lei-do-silencio-vigente-bares-fecham-em-campo-grande/333236/#:~:text=A%20lei%20municipal%20aceita%20som,vivo%20de%20at%C3%A9%2090%20decib%C3%A9is>>. Acesso em: 24/nov. 2023.

JOHNSON, S. **Emergência: a vida integrada de formigas, cérebros, cidades e softwares**. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

LEFEBVRE, H. **Le droit a la ville**. Paris: Anthropos, 1968, p. 119.

LERNER, Jaime. **Plano de Complementação Urbana de Campo Grande**. Curitiba, 1978. Disponível em: https://cdn.campogrande.ms.gov.br/portal/prod/uploads/sites/18/2019/06/Levantamento-e-estudos-visando-a-modern._VOLUME-I1.pdf. Acesso em: 15 mar. 2026.

MALDONADO, Caroline. Após 25 anos, prefeitura quer alterar lei do silêncio com multa de R\$ 9,7 mil. **Campo Grande News**, Campo Grande, 2023. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/politica/apos-25-anos-prefeitura-quer-alterar-lei-do-silencio-com-multa-de-r-9-7-mil>. Acesso em: 24 nov. 2023.

MOREIRA, Susanna. Espaço Multicultural Lote SP / Superlimão. **ArchDaily Brasil**, 13 Jan 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/975057/espaco-multicultural-lote-sp-superlimao>. Acesso em: 24 nov. 2023.

NERES, Gerliana Cavalcante. **Intervenção Urbana como Manifestação Artística no Município de Sena Madureira/AC**, 2017. Artes visuais UAB

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino de. **Campo Grande e a rua 14 de Julho: tempo, espaço e sociedade**. Presidente Prudente: [s.n.], 2003. 181 f.: il.

OPENAI. **ChatGPT (Versão 4.0 / Plus). Modelo de inteligência artificial generativa**. OpenAI, 2026. Disponível em: <https://chat.openai.com>. Acesso em: 10 jun. 2026.

PEIXOTO, Nelson Brissac (Org.). **Intervenções urbanas Arte/Cidade**. Editora SENAC São Paulo, 2002.

PIMENTA, Thaís. **Na saga do abre e fecha campo-grandense, Drama Bar se despede no fim de semana**. Campo Grande News, 2018. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/lado-b/diversao/na-saga-do-abre-e-fecha-campo-grandense-drama-bar-se-despede-no-fim-de-semana>>. Acesso em: 24/Set. 2023.

REVISTA Projeto. **Gil Carlos de Camillo Arquitetura: Revitalização da orla ferroviária, Campo Grande.** Disponível em:
<

TREVISAN, Ricardo. **O esvaziamento dos centros urbanos / Brasil / Blog do Trevisan.** 2019 em
<https://ricardotrevisan.com/2019/04/30/o-esvaziamento-dos-centros-urbanos/>
<https://www.fundacaodecultura.ms.gov.br/museu-de-arte-contemporanea-marco/>

TORRES, Thailla. **Sem alvará para música, bar Holândes Voador fecha as portas pela quarta vez.** Campo Grande News, 2016. Disponível em:
<

WEINGARTNER, Gutemberg. **A construção de um sistema: os espaços livres públicos de recreação e de conservação em Campo Grande, MS.** 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.<https://www.dropbox.com/scl/fi/vs0xmbfoj7tpx9tb7ooz4/TESE-A-Construcao-de-um-Sistema.pdf?rlkey=aly5ik0ow41bqo84nq7cpvh96&e=3&dl=0>

ZAPICO, Benjamin. Sucre Boulevard / Bastidas y Salinas + Emilia Monteverde. **ArchDaily**, 29 Jul 2023. Disponível em:
https://www.archdaily.com/1004716/sucre-boulevard-bastidas-y-salinas-plus-emilia-monteverde?ad_source=search&ad_medium=projects_tab. Acesso em: 20 set. 2023.



Apêndice A

TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
1	Av. Mato Grosso, rua Calógeras, rua Antônio Maria Coelho e rua dos Ferroviários.	- Calçamento de pedra portuguesa deteriorado; - Viaduto Silvio Cesco sobre a rua Antônio Maria Coelho deteriorado; - Três terrenos subutilizados; - Mobiliário danificado.	- Segmento mais próximo da Explanada Ferroviária; - Áreas de jardim demarcadas, com vegetação de grande porte; - Área com recuo propício para ocupações; - Acessos existentes com topografia trabalhada.	Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;	- Restauração do calçamento; - Criar uma agenda específica para a realização de festivais focados em cultura local e artistas da comunidade; - Criar novos acessos dentro da Orla usando rampas e escadas para os diferentes níveis topografia do terreno; - Implantar mobiliário e equipamentos para público infantil; - Criação de espaços de média e longa permanência, descanso (com sombra, bancos e vegetação), além de espaços de contemplação; - Criar assentos estrategicamente aproveitando a topografia;
2	Rua Antônio Maria Coelho, rua Calógeras e rua Maracaju.	- Calçamento de pedra portuguesa deteriorado e com buracos; - Viaduto sobre a rua Maracaju deteriorado e com buracos; - Sete construções abandonadas e deterioradas; - Mobiliário danificado; - Sensação de insegurança ao caminhar.	- Áreas de jardim demarcadas; - Área com recuo propício para ocupações; - Casario tomabado com construções com valor histórico e arquitetônico relevantes; - Acessos existentes com topografia trabalhada.	- Implantação do conceito de fachada ativa, consorciando os usos e a criação de espaços abertos e integrados à malha urbana; - Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;	- Transformar o conjunto de imóveis deteriorados pertencentes a ZEIC 2 em comércio focado no setor gastronômico e turístico, através de retrofits e restaurações que mantenham a arquitetura original; - Criar novos acessos dentro da Orla usando rampas e escadas para os diferentes níveis topografia do terreno; - Restauração do calçamento; - Prover estruturas para apresentações (pequenos anfiteatros descobertos e palcos cobertos); - Criar assentos estrategicamente aproveitando a topografia; - Criação de bicicletário;
3	Rua Maracaju e rua Marechal Cândido Rondon.	- Fachada cega do Hospital do Câncer; - Dois terrenos de estacionamento subutilizados; - Sensação de insegurança ao caminhar.	- Calçamento em bom estado; - Acessos existentes com topografia trabalhado; - Terrenos subutilizados com potencial de ocupação.	Abertura de lotes para criação de passagens integrados à malha urbana;	- Criação de murais livres destinados ao grafite e arte urbana; - Criar novos acessos do exterior para o interior da Orla (pela Av. Calógeras); - Criar uma agenda específica para a realização de feiras de produtos da comunidade; - Criar espaços de venda de produtos da economia local, produzidos nas oficinas da Esplanada Ferroviária ou por famílias da comunidade;

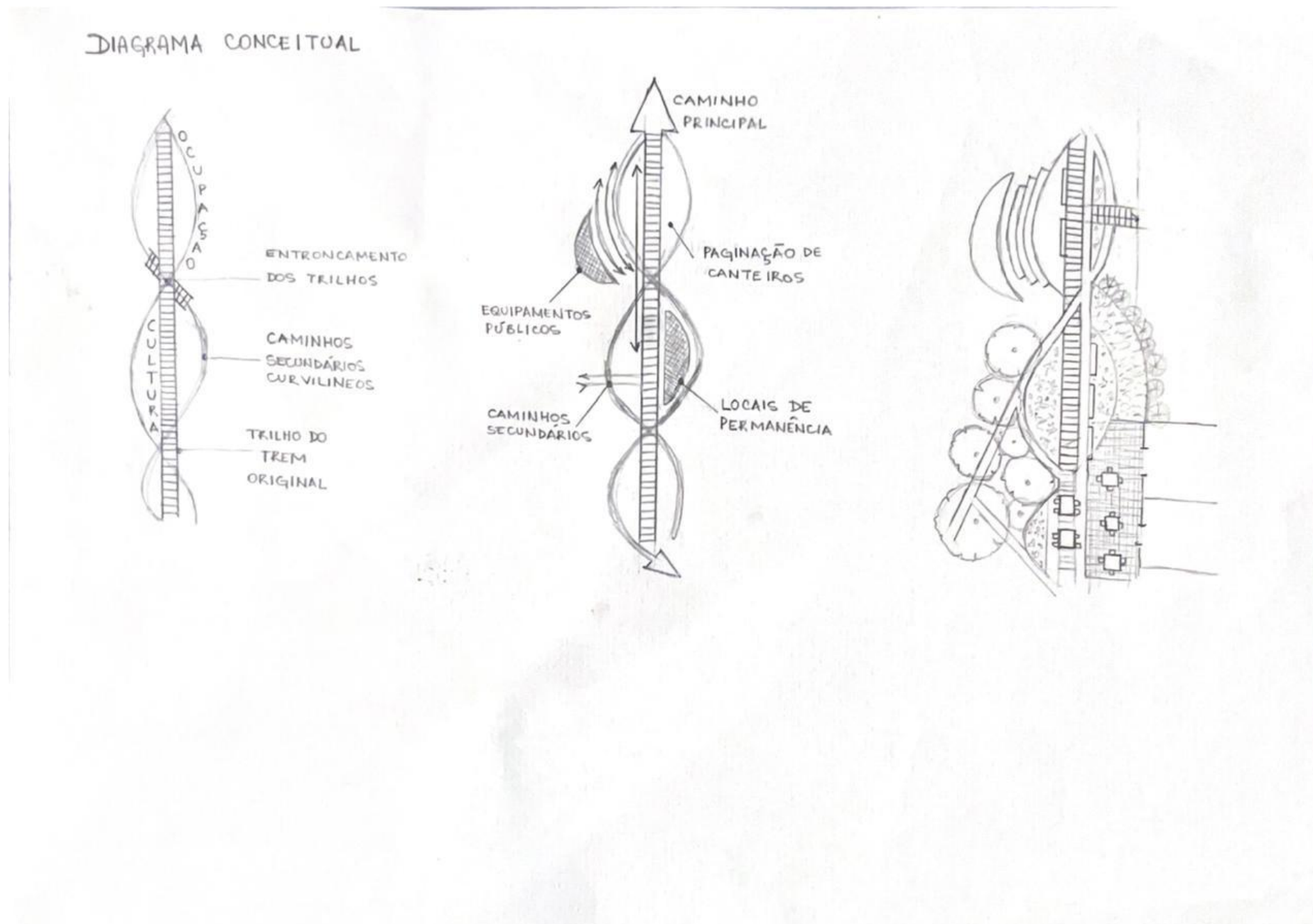
TRECHO	RUAS QUE DELIMITAM	PROBLEMÁTICA	POTENCIALIDADE	DIRETRIZ URBANÍSTICA	AÇÃO CONCRETA
4	Rua Marechal Cândido Rondon e rua Dom Aquino.	• Orla em sua totalidade enclausurada por fachadas cegas; • Mobiliário danificado; • Terrenos subtilizados como estacionamentos e fundos de lotes vazios em toda margem formada pelos terrenos situados na rua Calógeras;	• Calçamento em bom estado; • Terrenos subutilizados com potencial de ocupação e remembramento;	Mudança de usos nos terrenos de estacionamento, para serem voltados ao acolhimento e à assistência social.	• Criação de um centro de atendimento para usuários de drogas e outros serviços de suporte à população em situação de vulnerabilidade; • Restauração do calçamento;
5	Rua Dom Aquino e rua Barão do Rio Branco.	• Fachadas cegas; • Terrenos subtilizados como estacionamentos e fundos de lotes vazios em toda margem formada pelos terrenos situados na rua Calógeras; • Mobiliário danificado;	• Calçamento em bom estado; • Área com recuo propício para ocupações; • Terrenos subutilizados com potencial de ocupação e remembramento;	Mudança de usos nos terrenos com estacionamento e vazios urbanos, remembramento dos lotes, com a finalidade de destiná-los à implantação de habitação de interesse social.	• Inserção de equipamentos urbanos voltados ao lazer, compatíveis com o uso residencial; • Criar espaços voltados para a prática de esportes e de exercícios físicos, considerando todos os potenciais públicos, de crianças a idosos e pessoas com necessidades especiais; • Criar novos acessos do exterior para o interior da Orla (pela Av. Calógeras): Abertura de lotes para criação de passagens integrados à malha urbana; • Criar novos acessos dentro da Orla usando rampas e escadas para os diferentes níveis topografia do terreno; • Implantar mobiliário e equipamentos para público infantil; • Criação de bicicletário;
6	Rua Barão do Rio Branco e Av. Afonso Pena.	• Mobiliário danificado; • Calçamento de pedra portuguesa deteriorado e com buracos; • Entorno com fachadas cegas e um grande número de terrenos vazios e/ou subutilizados tendo como uso atual estacionamentos especialmente na Travessa Pimentel; • Sensação de insegurança ao caminhar no entorno (travessa Pimentel);	• Trecho com maior número de fachadas ativas, abertas para a Orla; • Área com potencial de ocupação; • Fachadas cegas habitualmente usadas para manifestações artísticas de murais e grafite; • Presença da Morada dos Baís, ponto de cultura.	• Mudança de usos nos terrenos com estacionamento e vazios urbanos, remembramento dos lotes, com a finalidade de destiná-los à criação de hotéis e prédios de uso misto. • Aumentar a permeabilidade visual do exterior para o interior e vice-versa.	• Criação de murais livres destinados ao grafite e arte urbana; • Restauração do calçamento; • Inserção de mobiliário urbano.



Apêndice B

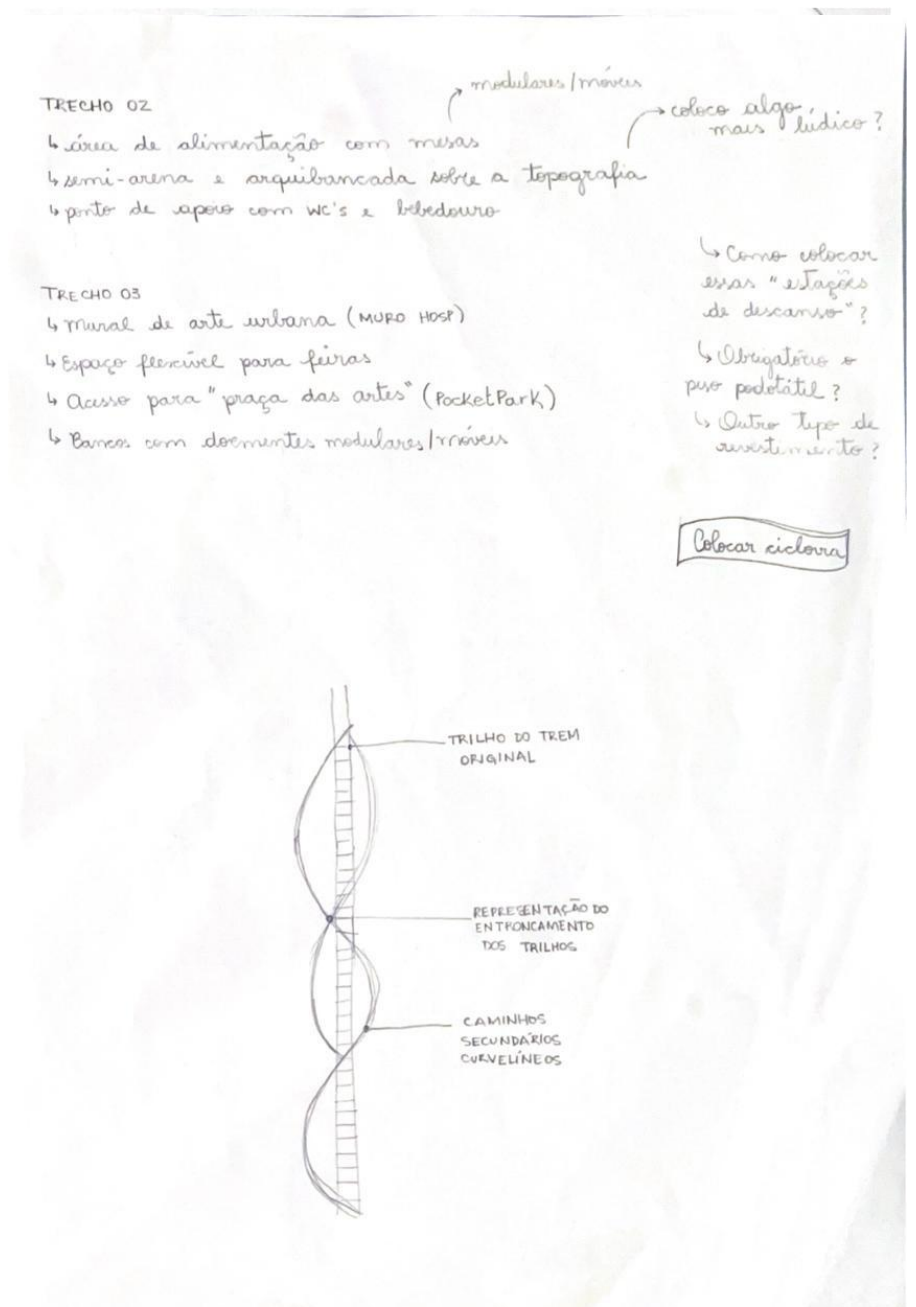
CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL

Figura B.1 - Estudo do diagrama conceitual



Fonte: Acervo da autora (2026).

Figura B.2 - Esquema conceitual e organização espacial



Fonte: Acervo da autora (2026).

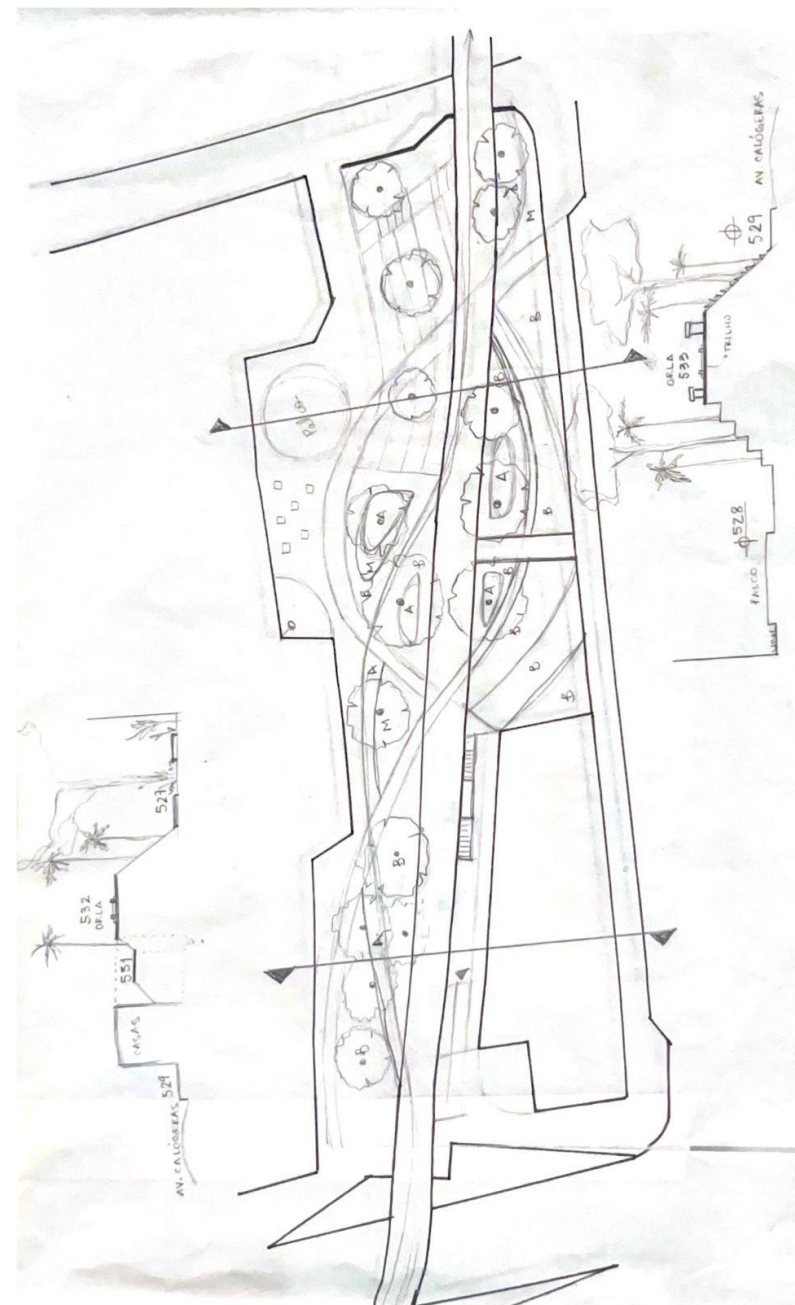
CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL - TRECHO 2

Figura B.3 - Marcação de taludes



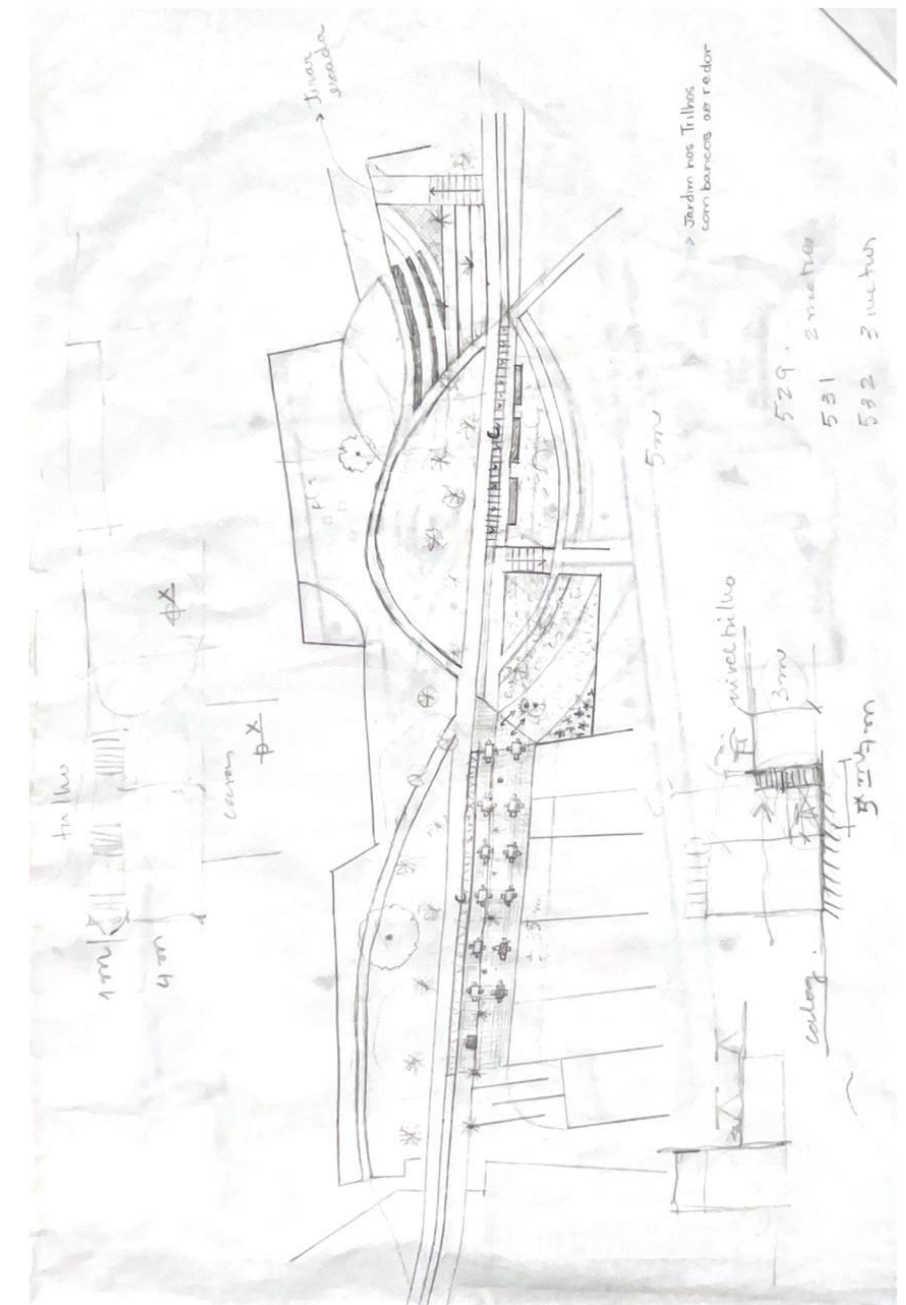
Fonte: Acervo da autora (2026).

Figura B.4 - Estudo de caminhos e canteiros



Fonte: Acervo da autora (2026).

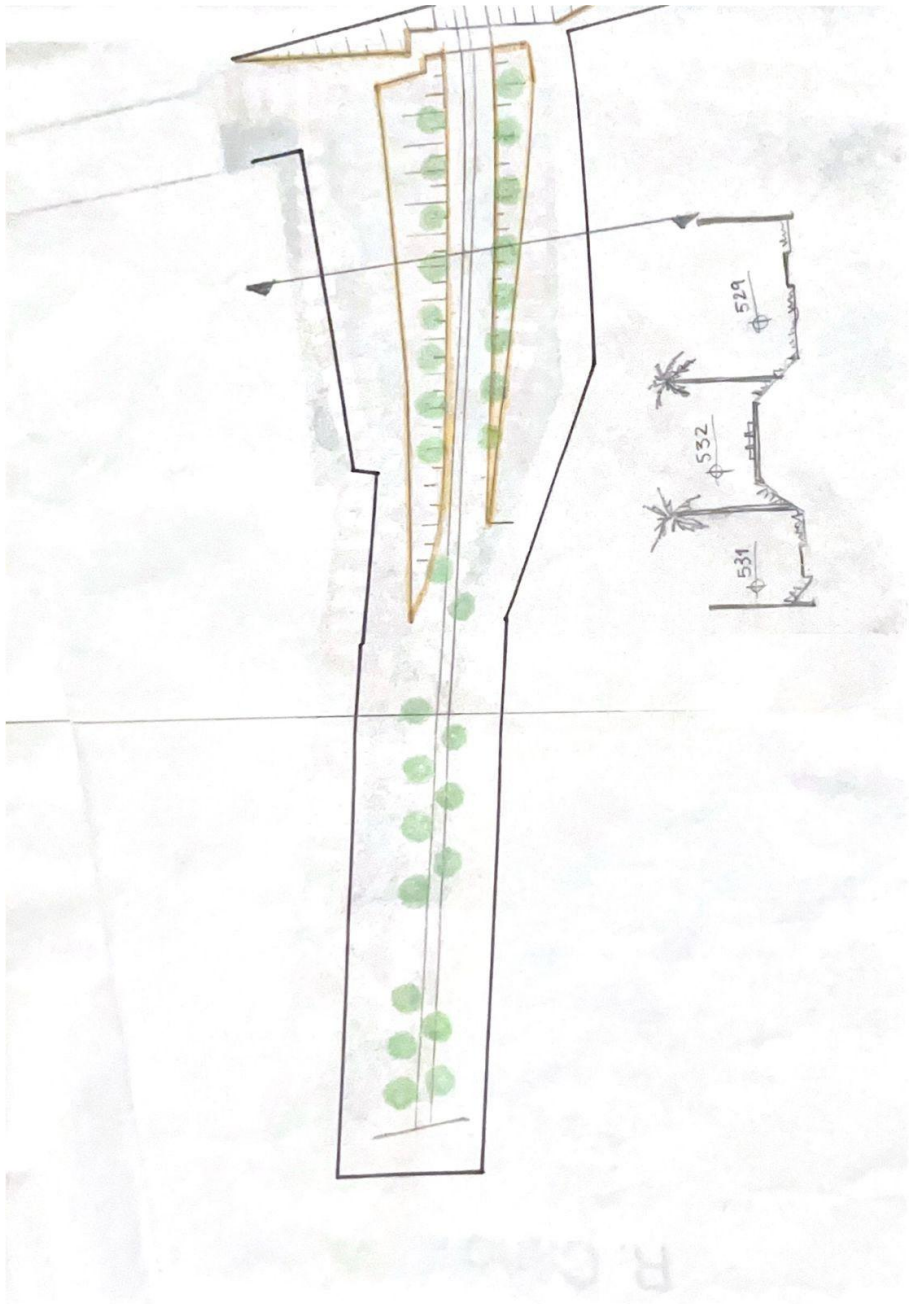
Figura B.5 - Croqui de implantação e desenvolvimento



Fonte: Acervo da autora (2026).

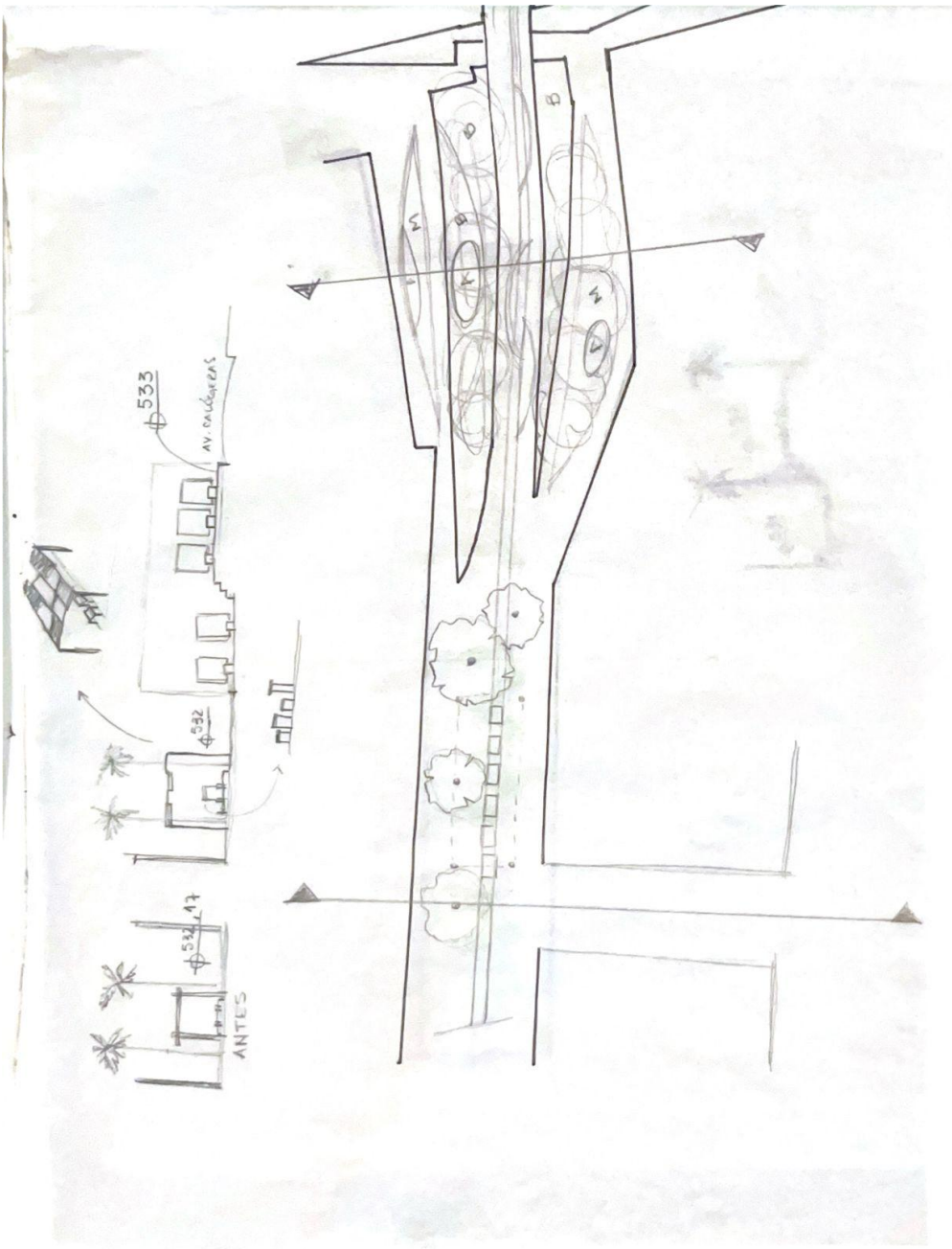
CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL - TRECHO 3

Figura B.6 - Marcação de taludes



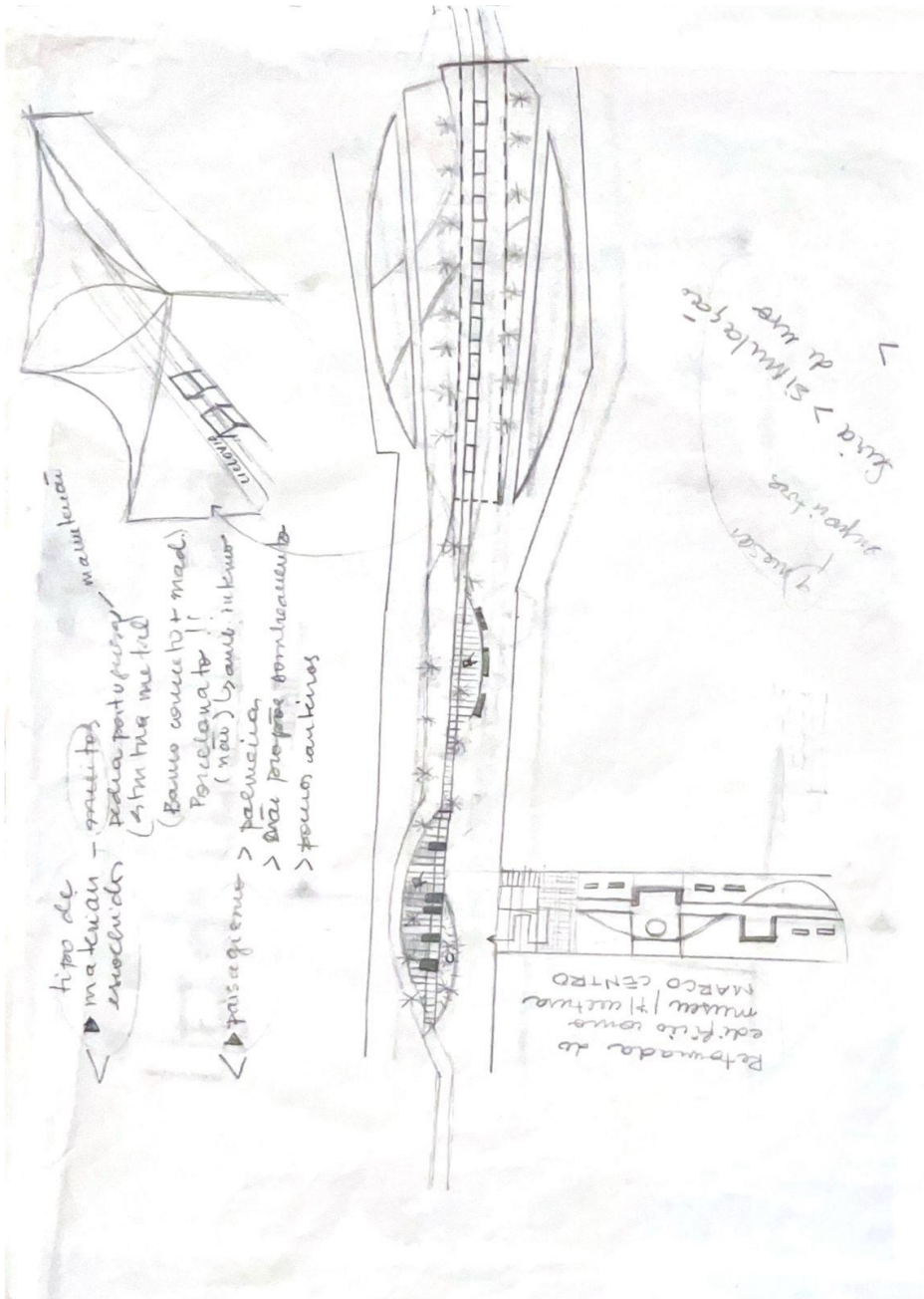
Fonte: Acervo da autora (2026).

Figura B.7 - Estudo de caminhos e canteiros



Fonte: Acervo da autora (2026).

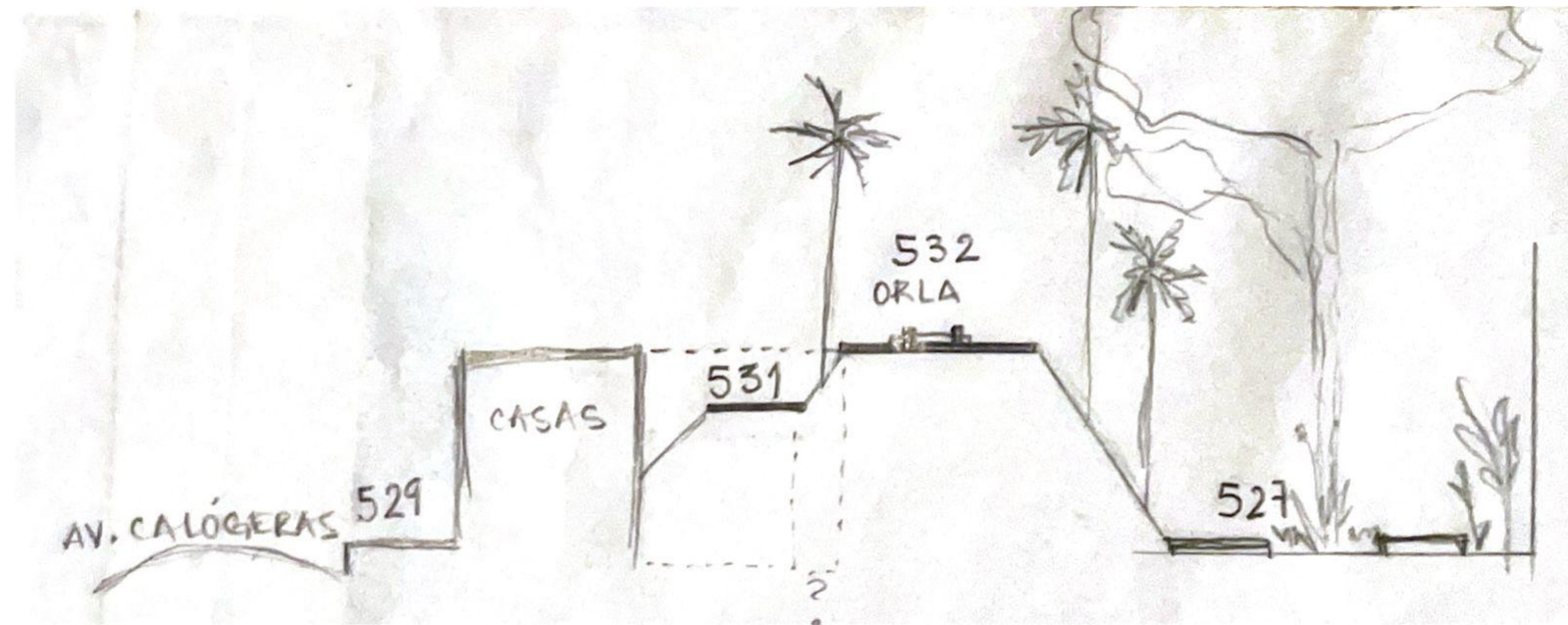
Figura B.8 - Croqui de implantação e desenvolvimento



Fonte: Acervo da autora (2026).

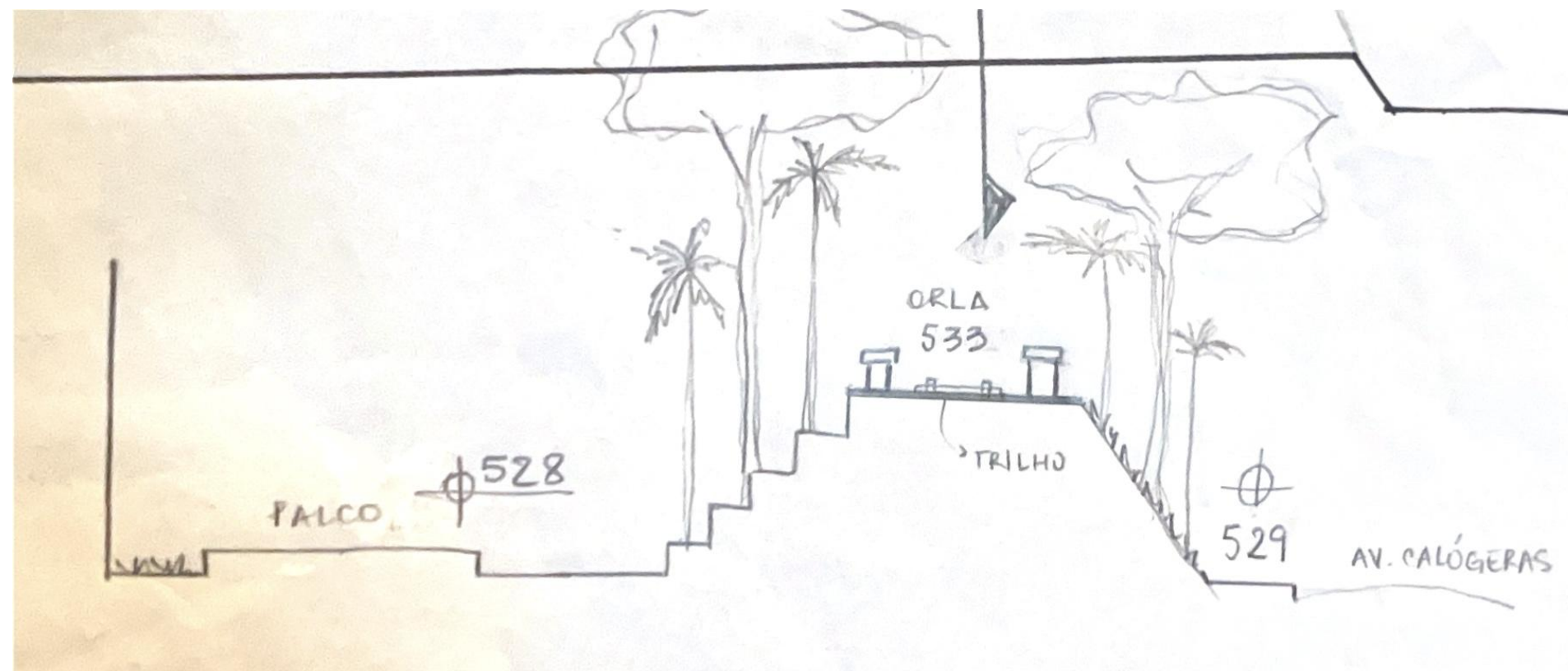
CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL

Figura B.9 - Croqui do corte 2A



Fonte: Acervo da autora (2026).

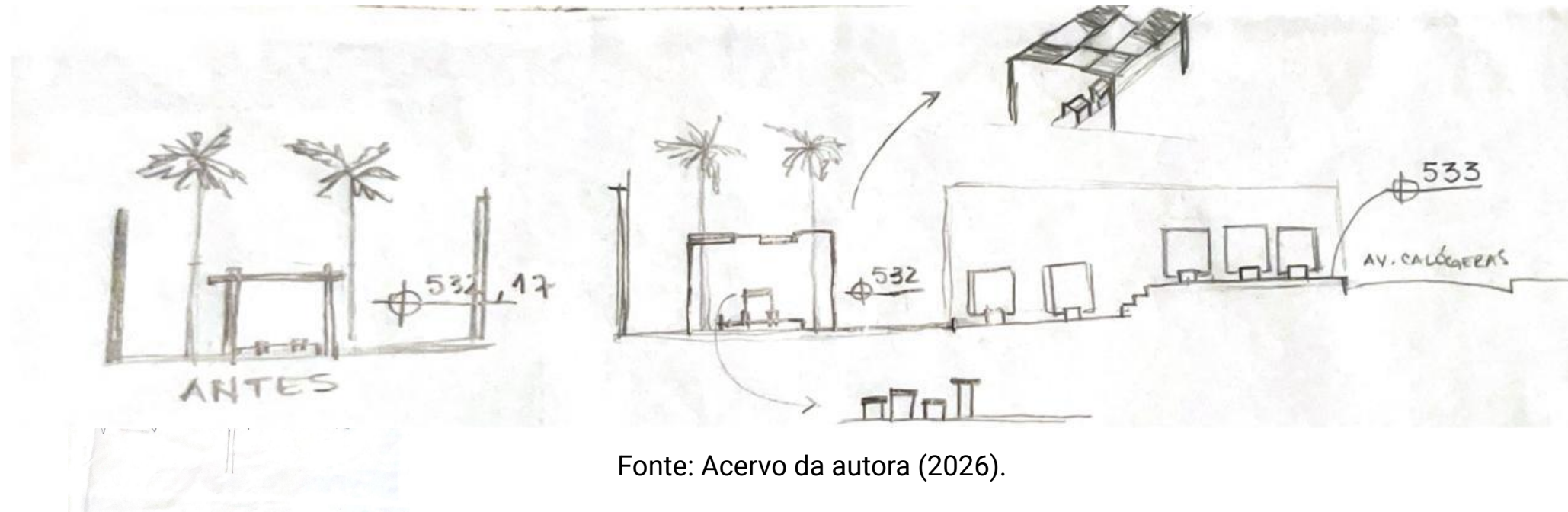
Figura B.10 - Croqui do corte 2B



Fonte: Acervo da autora (2026).

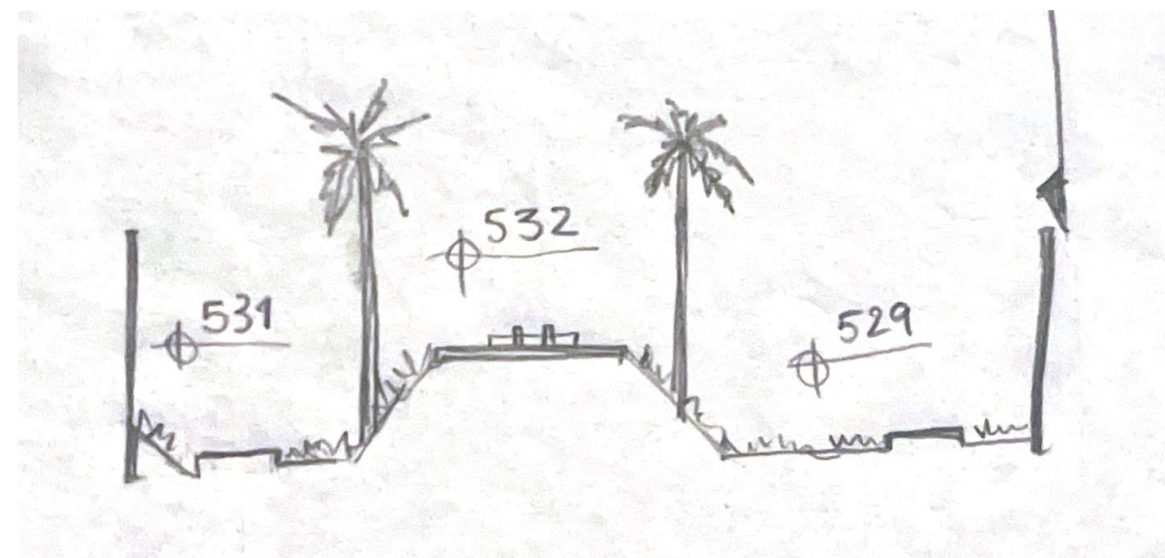
CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL

Figura B.11 - Croqui do corte 3A



Fonte: Acervo da autora (2026).

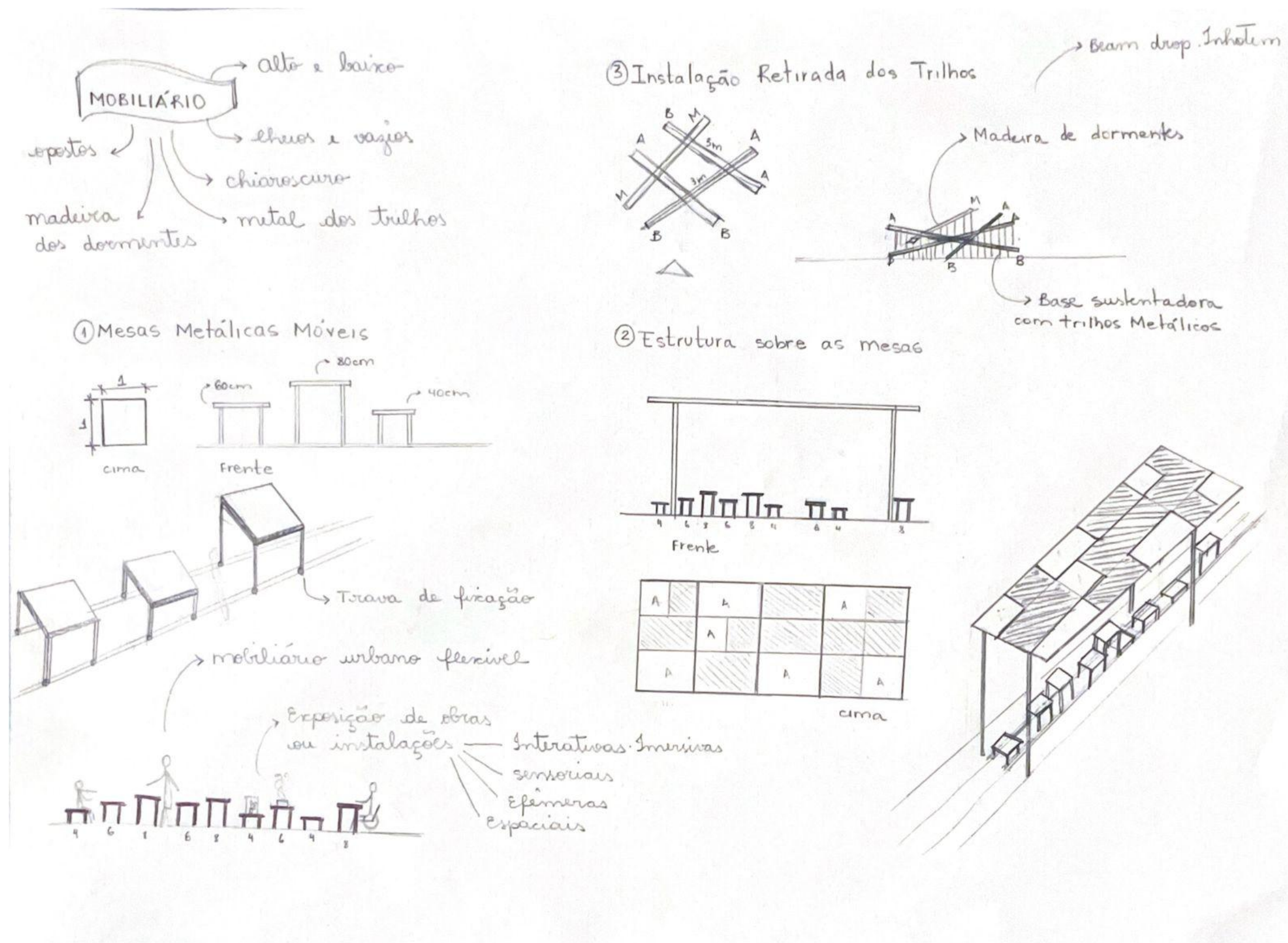
Figura B.12 - Croqui do corte 3B



Fonte: Acervo da autora (2026).

CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL

Figura B.13 - Estudos de equipamentos



CROQUIS E ESTUDOS PRELIMINARES DO PROCESSO PROJETUAL

Figura B.14 - Estudos de equipamentos

