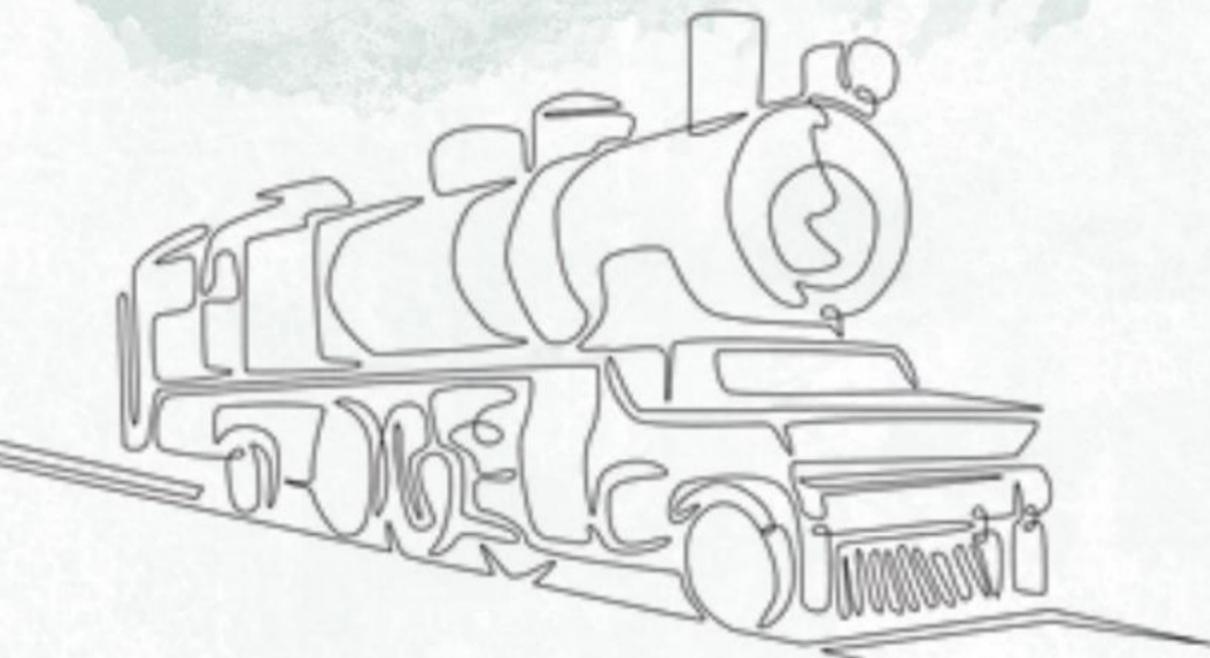


REVITALIZAÇÃO

CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO GRANDE MS

TRECHO - ESPLANADA
FERROVIÁRIA





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 - 2025-1

No dia 04 do mês de julho do ano de dois mil e vinte e cinco, reuniu-se de forma presencial a Banca Examinadora, sob Presidência da Professora Orientadora, 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(a) Convidado(a) e IES
04 de julho de 2025. Local: Atelle I 08 horas CAU-FAENG-UFMS Campo Grande, MS	LETICIA FERNANDES MIYAZATO (RGA2020.2101.006-3). Título: REVITALIZAÇÃO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO GRANDE MS	Profa. Dra .Maria Margareth Escobar Ribas Lima e Coorientador Prof. Dr Jose Alberto Ventura	Prof. Dr. Felipe Anitelli	Arq. e Urb. João Bosco Urt Delvizio

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 A** para o trabalho, sendo **APROVADO**.

Ata assinada pela Professora Orientadora e homologada pela Coordenação de Curso e pelo Presidente da Comissão do TCC.

Campo Grande, 10 de julho de 2025.

Profa. Dra. Maria Margareth Escobar Ribas Lima
Professora Orientadora

José Alberto Ventura Couto
Prof. coorientador

Profa. Dra. Helena Rodi Neumann
Coordenadora 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)

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Maria Margareth Escobar Ribas Lima, Professora do Magistério Superior**, em 10/07/2025, às 11:31, 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 **Jose Alberto Ventura Couto, Professor do Magistério Superior**, em 10/07/2025, às 14:34, 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 **Juliana Couto Trujillo, Professora do Magistério Superior**, em 11/07/2025, às 16:51, 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 **Helena Rodi Neumann, Professora do Magistério Superior**, em 16/07/2025, às 10:26, 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 **5736457** e o código CRC **29B61F13**.

FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA

Av Costa e Silva, s/nº - Cidade Universitária

Fone:

CEP 79070-900 - Campo Grande - MS



LETÍCIA FERNANDES MIYAZATO

REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO GRANDE MS
TRECHO – ESPLANADA FERROVIÁRIA

Trabalho apresentado à Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, como parte dos requisitos para conclusão da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso.

Orientadora: Maria Margareth Escobar Ribas Lima

Coorientador: José Alberto Ventura

CAMPO GRANDE, MS
2025

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sempre me mostrar o caminho certo.

Sou grata aos meus pais, Alessandra Fernandes Miyazato e Wellington Miyazato, que sempre lutaram pelo meu desenvolvimento e formação, agradeço pelo apoio e incentivo durante toda a minha jornada.

Aos meus irmãos, Pedro Henrique e Julia Miyazato por estarem ao meu lado em todos os momentos.

À minha avó Cecília Miyazato e aos meus tios, Jackson Miyazato e Jefferson Miyazato (*in memoriam*). Vocês também fazem parte da minha jornada durante este tempo de minha vida.

Ao meu namorado, Nathan Ricardo Franciozi, que esteve ao meu lado desde o início da graduação, sempre me apoiando e sendo minha força em todos os momentos.

À minha orientadora Maria Margareth que apesar da intensa rotina de sua vida acadêmica aceitou me orientar nesta monografia. As suas valiosas indicações fizeram toda a diferença.

Sou grata ao meu coorientador, José Alberto Ventura, por sua constante disposição em ajudar.

Aos meus amigos queridos, Vitória, Ana, Victor, Calebe, Ortiz, Daniel e Karol, que sempre me apoiaram e fizeram esse período passar da melhor forma possível.

RESUMO

O presente trabalho tem como tema a revitalização de um trecho específico do entorno da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, MS, situado na Avenida Calógeras, entre as Avenidas Mato Grosso e Antônio Maria Coelho. O objetivo deste trabalho é estudar, analisar e propor um projeto de requalificação e revitalização do centro cultural e histórico do entorno da Esplanada Ferroviária. O entorno inclui pontos emblemáticos, como o antigo Hotel Gaspar, o Hotel União, uma praça e várias lojas atualmente abandonadas. A metodologia inclui pesquisas bibliográficas, visitas técnicas ao local e entrevistas com moradores e comerciantes da região, com o objetivo de levantar dados sobre o estado atual e as necessidades do entorno. Este estudo visa desenvolver um projeto de requalificação para esses espaços, com o intuito de transformá-los em uma zona habitável e funcional, voltada para atividades de comércio, cultura e lazer. Assim, busca-se resgatar o valor histórico e cultural desse entorno, a fim de promover a integração urbana e social da região e incentivando seu desenvolvimento econômico e a memória dos moradores.

Palavras-Chave: Cultura, Patrimônio Ferroviário, Centro Histórico, Revitalização.

ABSTRACT

The present work focuses on the revitalization of a specific section surrounding the Esplanada Ferroviária in Campo Grande, MS, located on Avenida Calógeras, between Avenida Mato Grosso and Avenida Antônio Maria Coelho. The objective of this work is to study, analyze, and propose a redevelopment and revitalization project for the cultural and historical center surrounding the Esplanada Ferroviária. The area includes emblematic landmarks such as the former Hotel Gaspar, Hotel União, a public square, and several currently abandoned shops. The methodology includes bibliographic research, technical visits to the site, and interviews with local residents and shopkeepers, aiming to gather data on the current state and needs of the area. This study seeks to develop a redevelopment project for these spaces, with the goal of transforming them into a livable and functional zone focused on commercial, cultural, and leisure activities. In doing so, it aims to rescue the historical and cultural value of the area, promote urban and social integration, and encourage economic development and the preservation of local memory.

Keywords: Culture, Railway Heritage, Historic Center, Revitalization.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	1
RESUMO.....	2
ABSTRACT.....	2
SUMÁRIO.....	3
1 INTRODUÇÃO.....	4
1.1 OBJETIVOS.....	6
1.1.1 OBJETIVO GERAL.....	6
1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6
1.2 JUSTIFICATIVA.....	7
1.3 METODOLOGIA.....	7
2 ASPECTOS CONCEITUAIS E TEÓRICOS.....	7
2.1. PATRIMÔNIO CULTURAL.....	7
2.1.1 PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO.....	9
2.1.2 PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO.....	9
2.1.3 PATRIMÔNIO HISTÓRICO.....	10
2.1.4 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.....	10
2.1.5 PAISAGEM CULTURAL.....	11
3 CAPÍTULO II – TEÓRICOS E LEGISLAÇÃO.....	12
3.1 TEÓRICOS.....	12
3.1.1 VIOLLET-LE-DUC.....	12
3.1.2 JOHN RUSKIN.....	12
3.1.3 CAMILLO BOITO.....	13
3.1.4 GUSTAVO GIOVANNONI.....	13
3.2 LEGISLAÇÃO.....	14
3.2.1 DECRETO-LEI Nº 25/1937 - PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.....	14
3.2.2 DECRETO Nº 3924/1961 - PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO.....	15
3.2.3 DECRETO Nº 3.551/2000 - PATRIMÔNIO IMATERIAL.....	15
3.2.4 PORTARIA Nº 127/ 2009 - PAISAGEM CULTURAL.....	15
3.3 CARTAS PATRIMONIAIS.....	15
4 CAPÍTULO III - MATO GROSSO DO SUL E SEUS ASPECTOS HISTÓRICOS E PRESERVACIONISTAS.....	17
4.1 MATO GROSSO DO SUL.....	17
4.2 CAMPO GRANDE.....	20

4.3 ASPECTOS CULTURAIS DA CIDADE DE CAMPO GRANDE MS.....	22
4.3.1 ESPLANADA FERROVIÁRIA.....	22
4.3.2 MAPEAMENTO DOS MUSEUS DE CAMPO GRANDE MS.....	27
5 ANÁLISE DE PRECEDENTES.....	29
5.1 CENTRO HISTÓRICO RIO DE JANEIRO.....	30
5.1.1 MUSEU DE ARTE DO RIO (MAR).....	30
5.1.2 MUSEU DO AMANHÃ.....	32
5.2 CENTRO HISTÓRICO SÃO PAULO.....	33
5.2.1 EDIFÍCIO PIETRO MARIA BARDI (MASP).....	33
5.3 CENTRO HISTÓRICO BELO HORIZONTE.....	34
5.3.1 MEMORIAL MINAS GERAIS / ESTUDIO ARQUITETURA + TETRO ARQUITETURA.....	35
5.4 MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA ZEITZ NA ÁFRICA.....	36
6 CAPÍTULO V - ÁREA DE ESTUDO E PROPOSTAS.....	39
6.1. DEFINIÇÃO ÁREA INTERVENÇÃO.....	39
6.2. ESTUDO DO TERRENO.....	43
6.3. ANÁLISE DO ENTORNO.....	43
6.4. DIRETRIZES PROJETUAIS.....	44
6.4.1 FECHAMENTO VIÁRIO E RECONFIGURAÇÃO DO TRÁFEGO.....	44
6.4.2 REATIVAÇÃO FERROVIÁRIA.....	46
6.5 PROPOSTAS.....	47
6.6 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	50
6 LEVANTAMENTO (ANTES).....	51
7 ANTEPROJETO.....	52
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS E REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	71

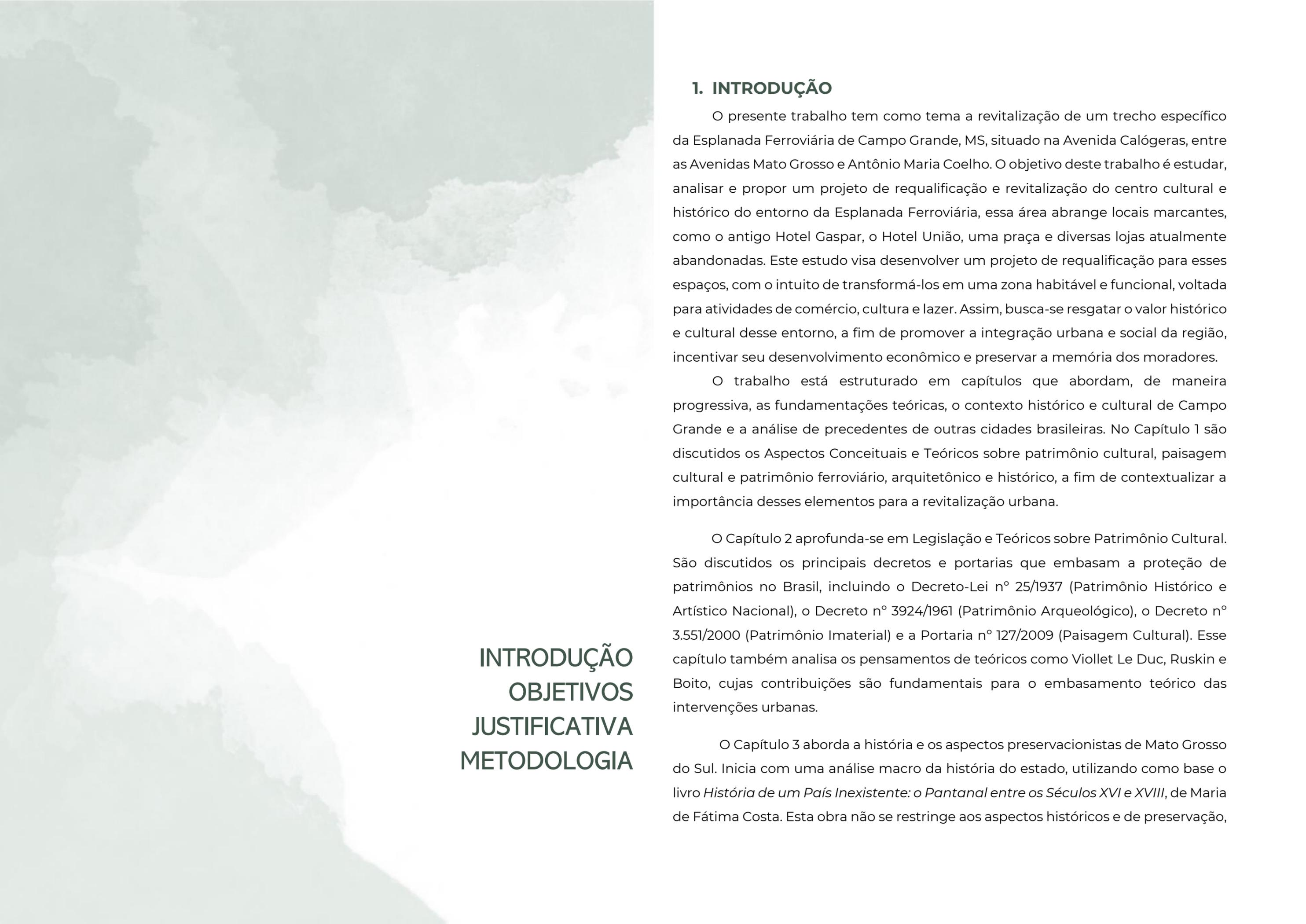
LISTA DE FIGURAS

- Figura 1: América do Sul meados séc. XVIII.BNF - Página 19
Figura 2: América do Sul, anônimo, meados do século XVII. MA - Página 20
Figura 3: Mapa Mundi, detalhe América do Sul. Sebastian Caboto, 1544. BNF. - Página 21
Figura 4: Mapas Brasil, Mato Grosso do Sul, Campo Grande e Centro - Página 23
Figura 5: Monumento aos desbravadores (1996) - Página 23
Figura 6: Museu José Antônio Pereira - Página 24
Figura 7: Mapa traçado Atlântico - Pacífico - Página 25
Figura 8: Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul - Página 26
Figura 9: Mapa ligação Sorocabana e a NOB - Página 26
Figura 10: Rua 14 de Julho - Página 27
Figura 11: Complexo Ferroviário de Campo Grande Década de 30 - Página 27
Figura 12: Planta Chave de Situação e Polígono de Tombamento e entorno - Página 28
Figura 13: Roteiro Museológico de Campo Grande - Página 30
Figura 14: Museu de Arte do Rio (MAR) - Página 32
Figura 15: Corte (Museu de Arte do Rio) - Página 32
Figura 16: Setorização (Museu de Arte do Rio) - Página 33
Figura 17: Planta térreo (Museu de Arte do Rio) - Página 33
Figura 18: Mapa Localização Museu do Amanhã - Página 34
Figura 19: Museu do Amanhã RJ - Página 34
Figura 20: MASP e Edifício Maria Bardi - Página 35
Figura 21: Setorização (MASP) - Página 36
Figura 22: Situação Memorial Minas Gerais - Página 37
Figura 23: Edifício Original (Memorial Minas Gerais) - Página 37
Figura 24: Corte AA (Memorial Minas Gerais) - Página 38
Figura 25: Escadaria Original do edifício e Pátio Interno (Memorial Minas Gerais) - Página 37 e 38
Figura 26: Museu ZEITZ - Página 38
Figura 27: Museu de Arte Contemporânea ZEITZ - Página 39
Figura 28: Planta Mezanino - Nível 6 (Museu ZEITZ) - Página 39
Figura 29: Claraboia (Museu ZEITZ) - Página 40
Figura 30: Estrutura central do edifício (Museu ZEITZ) - Página 40
Figura 31: Recorte Área Intervenção - Página 42
Figura 32: Região estudada com fotos autorais do local atualmente. (2024) - Página 42
Figura 33: Parque linear - Página 43
Figura 34: Carta de Drenagem e Carta Geotécnica - Página 43
Figura 35: Topografia e Terreno - Página 43

- Figura 36: Estudo Solar e Ventos - Página 44
Figura 37: Hierarquia Viária - Página 44
Figura 38: Entorno Imediato - Página 45
Figura 39: Reconfiguração do traçado viário - Página 47
Figura 40: Diretriz projetual - reativação da malha ferroviária - Página 48
Figura 41: Módulos container - Página 49
Figura 42: Setores do projeto - Página 50
Figura 43: Medidas dos Lotes - Página 51
Figura 44: Programa de Necessidades - Página 52
Figura 45: Hotel Gaspar - Página 53
Figura 46: Hotel União - Página 54

LISTA DE TABELAS

- Lista de Tabelas:Tabela 1: Patrimônios - Página 10
Tabela 2: Dados Perfil Socioeconômico de Campo Grande MS - Página 44
Tabela 3: Memorial de ideias - Página 50



INTRODUÇÃO
OBJETIVOS
JUSTIFICATIVA
METODOLOGIA

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema a revitalização de um trecho específico da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, MS, situado na Avenida Calógeras, entre as Avenidas Mato Grosso e Antônio Maria Coelho. O objetivo deste trabalho é estudar, analisar e propor um projeto de requalificação e revitalização do centro cultural e histórico do entorno da Esplanada Ferroviária, essa área abrange locais marcantes, como o antigo Hotel Gaspar, o Hotel União, uma praça e diversas lojas atualmente abandonadas. Este estudo visa desenvolver um projeto de requalificação para esses espaços, com o intuito de transformá-los em uma zona habitável e funcional, voltada para atividades de comércio, cultura e lazer. Assim, busca-se resgatar o valor histórico e cultural desse entorno, a fim de promover a integração urbana e social da região, incentivar seu desenvolvimento econômico e preservar a memória dos moradores.

O trabalho está estruturado em capítulos que abordam, de maneira progressiva, as fundamentações teóricas, o contexto histórico e cultural de Campo Grande e a análise de precedentes de outras cidades brasileiras. No Capítulo 1 são discutidos os Aspectos Conceituais e Teóricos sobre patrimônio cultural, paisagem cultural e patrimônio ferroviário, arquitetônico e histórico, a fim de contextualizar a importância desses elementos para a revitalização urbana.

O Capítulo 2 aprofunda-se em Legislação e Teóricos sobre Patrimônio Cultural. São discutidos os principais decretos e portarias que embasam a proteção de patrimônios no Brasil, incluindo o Decreto-Lei nº 25/1937 (Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o Decreto nº 3924/1961 (Patrimônio Arqueológico), o Decreto nº 3.551/2000 (Patrimônio Imaterial) e a Portaria nº 127/2009 (Paisagem Cultural). Esse capítulo também analisa os pensamentos de teóricos como Viollet Le Duc, Ruskin e Boito, cujas contribuições são fundamentais para o embasamento teórico das intervenções urbanas.

O Capítulo 3 aborda a história e os aspectos preservacionistas de Mato Grosso do Sul. Inicia com uma análise macro da história do estado, utilizando como base o livro *História de um País Inexistente: o Pantanal entre os Séculos XVI e XVIII*, de Maria de Fátima Costa. Esta obra não se restringe aos aspectos históricos e de preservação,

mas também explora a construção da identidade do Pantanal e as percepções dos primeiros exploradores sobre a região. Essa abordagem é fundamental para compreender as dinâmicas socioeconômicas iniciais e a formação geográfica da área que hoje constitui Mato Grosso do Sul. Em seguida, o capítulo se aprofunda na história do município de Campo Grande, detalhando seus aspectos culturais e históricos, incluindo a importância da Esplanada Ferroviária e dos museus da cidade.

O Capítulo 4 traz a análise de alguns precedentes de revitalização de centros históricos no Brasil, como as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. A análise dessas experiências bem-sucedidas permite identificar práticas que podem ser adaptadas ao contexto de Campo Grande, auxiliando na formulação de diretrizes eficazes para a revitalização do entorno estudado.

Por fim, o Capítulo 5 se concentra na Área de Estudo e Propostas. As propostas visam a requalificação dos edifícios abandonados e dos espaços públicos, com o objetivo de tornar a região um centro de atividades culturais e comerciais, além de incentivar a circulação de pedestres e a criação de um ambiente seguro e atrativo. Projeções incluem áreas para comércio, museu, biblioteca e espaços para espetáculos e exposições, que visam a dinamizar e revitalizar essa área do entorno da Esplanada Ferroviária.

O objetivo geral deste trabalho é analisar e propor um projeto de requalificação para um trecho específico da Esplanada Ferroviária, com foco na área do antigo Hotel Gaspar e seu entorno, situado na Avenida Calógeras. Essa requalificação objetiva resgatar o valor histórico e cultural da área, promovendo integração social e econômica e ampliando a percepção de segurança e habitabilidade do espaço urbano.

A justificativa para esse projeto está na importância histórica e cultural do centro de Campo Grande, cuja preservação e revitalização podem contribuir para uma maior compreensão da identidade da cidade. A deterioração e abandono atuais dessa área comprometem a valorização do patrimônio e a convivência segura, limitando o potencial de desenvolvimento e atração de visitantes para o local.

A metodologia inclui pesquisas bibliográficas, visitas técnicas ao local e entrevistas com moradores e comerciantes da região, com o objetivo de levantar dados sobre o estado atual e as necessidades do entorno. Mapas e levantamentos sobre aspectos físicos, históricos e climáticos complementam a análise, permitindo a formulação de diretrizes para a elaboração de um anteprojeto, que será apresentado na etapa 3 e 4 deste estudo, através de esquemas, plantas e cortes, sugerindo um espaço humanizado e propício para a interação social.

Dessa forma, o projeto busca não apenas requalificar um espaço urbano degradado, mas também resgatar sua importância histórica e cultural, a fim de promover uma nova relação entre a cidade e seu patrimônio. Ao propor soluções que incentivem o uso coletivo, sustentável e integrado da área, o trabalho reafirma o papel da arquitetura como agente de transformação social e urbana. Conclui-se, portanto, que a intervenção planejada tem o potencial de devolver vida ao local, fortalecendo laços comunitários, estimulando a economia local e contribuindo para uma cidade mais inclusiva, conectada e consciente de sua própria história.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 OBJETIVO GERAL

O objetivo geral deste trabalho é estudar e propor um projeto de requalificação e revitalização do centro cultural e histórico do entorno da Esplanada Ferroviária, abrangendo o trecho da Avenida Calógeras entre as Avenidas Mato Grosso e Antônio Maria Coelho da cidade de Campo Grande MS, a fim de resgatar o valor histórico e cultural da área e promover a integração urbana e social e o desenvolvimento econômico local.

1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Conceituar a temática da revitalização, do patrimônio cultural e ferroviário da cidade de Campo Grande MS, em especial a área de entorno do antigo hotel Gaspar.

Identificar através de visitas ao local as principais problemáticas e necessidades do trecho de estudo, além de levantar dados sobre a história da esplanada ferroviária

por meio de pesquisas bibliográficas com o objetivo de elaborar um projeto de revitalização da área.

Propor a reformulação dos espaços públicos, focando na revitalização das construções danificadas e na requalificação do entorno. Ademais, Incentivar a circulação de pedestres, substituir muros por áreas que promovam maior permeabilidade visual e segurança, e ampliar os passeios públicos para acomodar mobiliário urbano, arborização e iluminação.

Projetar um ambiente humanizado com espaços de convivência que incentivem a permanência e interação dos frequentadores, promovendo um uso mais dinâmico do espaço.

1.2 JUSTIFICATIVA

O Centro Histórico de Campo Grande representa um elo crucial com o passado da cidade. Esta área, rica em história e potencial cultural, atualmente enfrenta desafios significativos, como o estado de abandono, que contribui para a deterioração da área e a sua percepção negativa, incluindo também a perda da memória coletiva associada ao local, acarretando a diminuição da compreensão da evolução e da identidade cultural de Campo Grande e da esplanada ferroviária e seu entorno.

Portanto, justifica-se a necessidade da revitalização trecho, que ofereça atrativos e segurança para as pessoas que poderão conhecer mais sobre a cultura e história do município e da ferrovia.

1.3 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi utilizado pesquisas bibliográficas em livros, artigos e internet, trabalhos acadêmicos sobre o tema, onde será apresentado um breve histórico sobre a Esplanada Ferroviária de Campo Grande MS, pontuando as problemáticas, potencialidades e diretrizes da região. Além de visitas técnicas ao local.

Será realizado também uma análise da área e do entorno, levantando aspectos físicos, históricos, características e condicionantes através de mapas e pesquisas na internet.

Por fim, depois do estudo e da compreensão dos dados e delimitação das diretrizes, será elaborado um projeto demonstrando as propostas através de esquemas, plantas, cortes e volumetria.

1 | ASPECTOS CONCEITUAIS E TEÓRICOS

2. CAPÍTULO I - ASPECTOS CONCEITUAIS E TEÓRICOS

Neste capítulo será abordado os aspectos conceituais, com itens a serem analisados, como o patrimônio cultural, paisagístico, arqueológico, arquitetônico, histórico e ferroviário.

2.1. PATRIMÔNIO CULTURAL

O patrimônio cultural, conforme definido no artigo 216 da Constituição Federal, compreende os bens de natureza material e imaterial que representam elementos significativos para a identidade, a memória e a trajetória histórica dos diversos grupos que compõem a sociedade brasileira (IPHAN, 2014).

Esse conceito abrange uma ampla gama de manifestações culturais, desde modos de viver, criar e se expressar, até produções científicas, artísticas e tecnológicas. Incluem-se também edificações, objetos, documentos, e espaços destinados às manifestações culturais, além de conjuntos urbanos e sítios com relevância histórica, paisagística, artística, arqueológica, paleontológica, ecológica ou científica.

No contexto internacional, destaca-se a Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, aprovada pela Unesco em 1972, durante conferência em Paris. Esse documento estabelece o compromisso dos Estados signatários em identificar, preservar, conservar, reabilitar e garantir a continuidade de seu patrimônio para as gerações futuras, reconhecendo-o como bem coletivo de valor universal (IPHAN, 2014).

Funari e Pelegrini (2006), ainda explicam os tipos de patrimônio material e imaterial;

Hoje, quando falamos em patrimônio, duas ideias diferentes, mas relacionadas, vem à nossa mente. Em primeiro lugar, pensamos nos bens que transmitimos aos nossos herdeiros – e que podem ser materiais, como uma casa ou joia, com valor monetário determinado pelo mercado. Legamos, também, bens de pouco valor comercial, mas de grande significado emocional, como uma foto, um livro autografado ou uma imagem religiosa do nosso altar doméstico. (...) Quando pensamos no que recebemos dos nossos antepassados, lembramos não apenas dos bens materiais, mas também da infinidade de ensinamentos e lições de vida que ele nos deixou. A maneira de fazer nhoque – que não se resume à receita, guardada com cuidado no caderno com a letra da nossa querida mãe ou avó, o modo como sambamos (algo que nunca estará em um caderninho!), os ditados e provérbios que sabemos de cor e que nos guiam por

toda a vida são exemplos de um patrimônio imaterial inestimável (FUNARI e PELEGRINI,2009, p. 8-9).

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2014), os bens culturais materiais referem-se aos elementos tangíveis do patrimônio, ou seja, àqueles que podem ser tocados, vistos e preservados fisicamente. Envolve monumentos, edificações históricas, objetos artísticos, peças de valor arqueológico, acervos museológicos e documentais, além de coleções fotográficas, cinematográficas e paisagísticas, entre outros.

Dentro dessa categoria, há uma distinção entre os bens móveis e imóveis. Os bens imóveis são aqueles cuja integridade depende da sua permanência no local de origem ou contexto original, como edifícios históricos, paisagens culturais, sítios arqueológicos e núcleos urbanos consolidados. Já os bens móveis são passíveis de deslocamento sem que isso comprometa sua integridade ou significado cultural, como pinturas, esculturas, manuscritos, documentos históricos, fotografias e demais itens que compõem acervos culturais.

Por outro lado, os bens imateriais englobam aspectos intangíveis da cultura, vinculados aos saberes, práticas, crenças, tradições e modos de vida que caracterizam determinados grupos sociais. São expressões vivas do patrimônio cultural, manifestadas por meio de rituais, festividades, ofícios e linguagens, bem como pelas técnicas associadas à produção de instrumentos, objetos e espaços culturais. Ainda de acordo com o IPHAN (2014), esse tipo de patrimônio é constantemente recriado pelas comunidades e transmitido de geração em geração, contribuindo para a preservação da identidade coletiva e para o fortalecimento do vínculo social.

A tabela abaixo (tabela 1) conceitua de forma clara e resumida a diferença entre o patrimônio material, imaterial e natural:

Tabela 1 - Patrimônios

Patrimônio Cultural Material	Edificações e Conjuntos Urbanos	Construções individuais, conjuntos arquitetônicos e sítios urbanos de valor cultural.
	Acervos e Coleções	Objetos e documentos de relevância histórica e artística, como museus, bibliotecas e arquivos.
	Sítios Arqueológicos, Paisagísticos e Etnográficos	Áreas que contêm vestígios arqueológicos, características paisagísticas especiais ou representam tradições culturais de comunidades.
Patrimônio Cultural Imaterial	Saberes, ofícios e modos de fazer, celebrações, formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas	Inclui conhecimentos tradicionais, técnicas artesanais, festividades e celebrações que são transmitidos de geração em geração.
	Lugares - como mercados, feiras e santuários	Áreas associadas a práticas culturais e simbólicas, como terreiros, praças e mercados.
Patrimônio Cultural Natural	Bens Culturais de Natureza Imaterial	Elementos da natureza que possuem significados culturais, como mitos, histórias e práticas associadas a determinados locais naturais.

Fonte: IPHAN 2014.

Ao abordar o conceito de patrimônio, é inevitável associá-lo à memória, uma vez que ambos estão profundamente enraizados nos legados herdados do passado, sejam eles de natureza material ou imaterial. Esses legados, transmitidos por nossos antepassados, constituem uma memória coletiva ou individual, que contribui diretamente para a formação da identidade cultural de um povo. Nesse sentido, Rocha (2012) destaca que a memória exerce papel fundamental na construção identitária, ao permitir o reconhecimento e a preservação das experiências e conhecimentos de gerações anteriores.

A partir do momento em que se compreende a relevância da preservação da memória e da história de uma sociedade, observa-se o surgimento de iniciativas e políticas voltadas à valorização dos espaços que materializam essas lembranças. Como afirma Rocha (2012, p. 9), tais ações permitem uma reaproximação da sociedade com seus patrimônios, fortalecendo os vínculos entre o passado e o presente.

Dentro dessa perspectiva, o pensamento de Ruskin (2008) amplia a compreensão sobre o papel da arquitetura como guardiã da memória. Para o autor, a arquitetura deve ser consagrada, pois embora seja possível viver sem ela, não é possível recordar sem sua presença. Ruskin argumenta que a verdadeira vivência humana transforma o espaço habitado em um templo sagrado, carregado de significado. Assim, a arquitetura adquire alma, tornando-se um meio tangível de conexão com o passado.

Para Ruskin, a memória está intrinsecamente ligada à arquitetura, que, ao lado da poesia, é uma das únicas formas capazes de vencer o esquecimento. No entanto, a arquitetura se destaca por sua capacidade de materializar o passado, tornando acessíveis os sentimentos, pensamentos e experiências vividas por aqueles que nos antecederam. Dessa forma, ela se apresenta não apenas como forma física, mas como um elo sensível entre o tempo e a cultura.

2.1.1 PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO

Os bens de valor arqueológico são reconhecidos como parte integrante do Patrimônio Cultural Brasileiro, conforme disposto no artigo 216 da Constituição Federal de 1988, e possuem proteção legal específica estabelecida pela Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961. Segundo essa legislação, tais bens são considerados propriedade da União, o que reforça seu caráter público e sua relevância para a preservação da memória nacional.

Sítios arqueológicos são definidos como locais que apresentam vestígios materiais de ocupações humanas pretéritas, como sepulturas, cemitérios, áreas de permanência prolongada, sítios cerâmicos, grutas, abrigos sob rocha, inscrições rupestres, sulcos de polimento e sambaquis, entre outros (IPHAN, 2014). Esses espaços são fundamentais para a compreensão das dinâmicas sociais, culturais e tecnológicas de povos antigos que habitaram o território brasileiro.

De acordo com o IPHAN (2014), o Brasil possui atualmente 17 bens arqueológicos tombados, sendo 11 sítios localizados em campo e 6 coleções preservadas em instituições museológicas. Essa preservação institucionalizada

evidencia o reconhecimento do valor simbólico, histórico e científico desses bens, que representam heranças deixadas por diversos grupos humanos responsáveis pela construção da identidade sociocultural do país.

A legislação brasileira, além de declarar o pertencimento dos achados arqueológicos à União, estabelece que qualquer descoberta de valor arqueológico deve ser imediatamente comunicada às Superintendências do IPHAN ou diretamente ao Instituto. Tal medida busca garantir que os bens sejam devidamente registrados, estudados e preservados, assegurando o acesso ao conhecimento que eles proporcionam.

Um exemplo emblemático desse reconhecimento é o Parque Nacional Serra da Capivara, localizado no estado do Piauí, tombado como Patrimônio Mundial pela UNESCO. A região se destaca tanto por sua expressiva paisagem natural quanto pela importância arqueológica, uma vez que abriga vestígios considerados entre os mais antigos registros de presença humana nas Américas, contribuindo significativamente para os estudos sobre a origem e os modos de vida das primeiras populações do continente (IPHAN, 2014).

2.1.2 PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO

O patrimônio arquitetônico representa um importante elemento de referência para os habitantes de uma determinada localidade, desempenhando papel significativo na construção da identidade coletiva e no cotidiano social. Ainda que, por vezes, esses bens estejam invisibilizados ou não reconhecidos de forma consciente pela maioria da população, eles mantêm vínculos profundos com a memória individual e coletiva. Sua preservação pode se dar tanto por meio de dispositivos legais quanto pela valorização social advinda da conscientização sobre seu valor simbólico e cultural (OLIVEIRA; MUSSI; ENGERROF, 2020).

A atuação sobre esse tipo de patrimônio, no entanto, exige uma abordagem cuidadosa e criteriosa. Os projetos de intervenção em bens arquitetônicos culturais envolvem uma série de complexidades, que vão além da simples conservação física. Entre os fatores determinantes para orientar as diretrizes de intervenção, destaca-se a condição estrutural do bem, que carrega consigo não apenas fragilidades

materiais, mas também camadas simbólicas, afetivas e representativas que devem ser respeitadas (OLIVEIRA; MUSSI; ENGERROF, 2020).

Outro desafio recorrente é a necessidade de adaptação de uso, ou seja, a requalificação dos espaços para novos fins, garantindo que cumpram funções contemporâneas sem comprometer sua integridade histórica. Isso inclui a adequação às normas de segurança, acessibilidade e funcionalidade, bem como a inserção de tecnologias e instalações modernas compatíveis com a estrutura original. A escolha dos materiais e técnicas a serem utilizados é igualmente relevante, exigindo compatibilidade com os sistemas construtivos tradicionais, a fim de preservar a autenticidade do bem cultural (OLIVEIRA; MUSSI; ENGERROF, 2020).

Nesse contexto, o patrimônio arquitetônico é compreendido como qualquer construção, objeto ou ambiente ao qual a sociedade atribui valor significativo — seja ele estético, artístico, histórico, ecológico, documental, científico, social ou espiritual. Trata-se, portanto, de um bem cultural cuja preservação visa garantir sua transmissão às futuras gerações, assegurando a continuidade de seus significados ao longo do tempo (OLIVEIRA; MUSSI; ENGERROF, 2020).

A conservação desses bens permite compreender não apenas os modos de vida de épocas passadas, mas também os modos de pensar, sentir e se relacionar com o espaço construído. A arquitetura, nesse sentido, transcende sua função utilitária, sendo simultaneamente arte, memória e patrimônio. Como destacam Oliveira e Callai (2018, p. 143):

[...] políticas de preservação do patrimônio transformam-se em peças fundamentais e estratégicas, muitas vezes, identificadas como verdadeiros instrumentos de ordenamento da cidade. Proteger o patrimônio é manter vivas as marcas da história, assegurando a possibilidade de que as gerações futuras tomem conhecimento das manifestações produzidas socialmente ao longo do tempo, seja no campo das artes, nos modos de viver, nas crenças, lugares ou na paisagem da própria cidade, com seus atributos naturais, tangíveis e intangíveis.

2.1.3 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

No Brasil, a abordagem do patrimônio cultural, integrando a política e o papel do Estado, ganhou relevância apenas na década de 1920. Antes disso, o cuidado com a preservação de monumentos, artefatos e outros legados das gerações passadas não era uma prioridade. Foi somente nesse período que a questão da proteção do patrimônio começou a ser formalmente discutida. Em 13 de janeiro de 1937, por meio da Lei nº 378, assinada pelo então presidente Getúlio Vargas, foi fundado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Desde então, o IPHAN tem a responsabilidade de identificar, restaurar, fiscalizar e proteger os bens culturais em todo o território brasileiro, com superintendências estaduais que atuam nas respectivas regiões, assegurando a preservação e valorização do patrimônio cultural nacional (IPHAN).

2.1.4 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

A Lei nº 11.483, sancionada em 31 de maio de 2007, atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber e gerenciar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural provenientes da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Essa legislação também estabeleceu a obrigação de garantir a preservação e conservação desses bens, conferindo ao Instituto a tarefa de avaliar quais elementos do acervo da RFFSA são relevantes sob os aspectos histórico, artístico e cultural (IPHAN).

O sistema ferroviário, enquanto um dos principais meios de transporte da história moderna, desempenhou papel essencial no deslocamento de pessoas, matérias-primas como minérios e produtos agrícolas e bens manufaturados. Sua ascensão foi impulsionada pela Revolução Industrial, mas também por avanços tecnológicos na locomotiva a vapor e na metalurgia, pela crescente demanda por um transporte de maior capacidade e eficiência para o volume de produção e comércio, e pela necessidade de integrar regiões e mercados distantes, facilitando o desenvolvimento econômico e a expansão territorial. (IPHAN, 2014.)

No Brasil, as ferrovias tiveram sua primeira implementação na década de 1850, no Rio de Janeiro, e se expandiram ao longo do território nacional. No entanto, com o tempo, muitas dessas linhas ferroviárias foram desativadas, o que impõe,

atualmente, o grande desafio de preservar a memória e o legado dessa infraestrutura fundamental para o desenvolvimento do país (IPHAN).

2.1.5 PAISAGEM CULTURAL

O conceito de patrimônio paisagístico refere-se ao conjunto de paisagens naturais ou transformadas pela ação humana, que detêm valor cultural, histórico, ecológico ou estético para a sociedade (IPHAN). Nesse contexto, a paisagem cultural é descrita por Ribeiro (2007, p. 14) como "um testemunho do trabalho do homem, de sua relação com a natureza, como um retrato da ação humana sobre o espaço."

Portanto, assim como uma manifestação da cultura e da identidade, a paisagem pode ser vista como um elemento a ser protegido, ou seja, um patrimônio que reflete as marcas deixadas pela presença humana, seus modos de agir, intervir e se relacionar com o ambiente em que está inserida. Kohlsdorf (2001) afirma que paisagens são patrimônio material da sociedade que:

se apresenta aos indivíduos por meio de sua forma física e perceptível a qual, em se tratando de lugares, os expõe, informando sobre a vida social nos mesmos e interagindo com os indivíduos que neles estão. [...] A paisagem cultural elevada a bem preservável transmite uma condição patrimonial para sua forma e justifica os cuidados com a mesma. Pois, em se mostrando o bem através de sua configuração, ela é o veículo de transmissão da identidade e da história do mesmo, sendo o meio pelo qual se contam fatos, processos e práticas (KOHLSDORF, 2001, p. 190-191).

Alguns exemplos de bens tombados com valor paisagístico são o Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro (RJ), Jardins de Burle Marx na Cidade de Recife, (PE), o Conjunto Moderno da Pampulha - Belo Horizonte (MG), a Praça dos Cristais do Conjunto Urbanístico de Brasília (Patrimônio Mundial), Brasília (DF), entre outros. Esses são alguns exemplos que ilustram a importância de preservar paisagens que possuem significados culturais, históricos e ambientais, refletindo a interação entre o homem e o meio natural. (IPHAN)

3. CAPÍTULO II – TEÓRICOS E LEGISLAÇÃO

Este capítulo abordará questões sobre a legislação referente ao patrimônio cultural. Além de trazer a conceituação das cartas patrimoniais e os referenciais teóricos para esta pesquisa.

3.1 TEÓRICOS

A questão teórica sobre a preservação começa a ter um maior apelo a partir do século 18 com Viollet Le Duc, John Ruskin e Camillo Boito, embora ainda fossem iniciativas isoladas distribuídas pela Europa. Com o tempo, as pessoas começaram a reconhecer o valor dessas obras para a sociedade. No Brasil, especialmente no século XXI, o interesse por construções históricas e suas histórias passou a ganhar destaque em revistas, jornais e programas de televisão, como uma maneira de valorizar e preservar a história e a cultura de um povo ou de uma nação (LEMOS, 2004).

3.1.1 VIOLLET-LE-DUC

Eugène Viollet-Le-Duc (1814-1879), um dos principais influenciadores na área da restauração, atuou em um período pós-Revolução Francesa, marcado por frequentes atos de vandalismo contra obras históricas que apresentavam diversos estilos arquitetônicos. Durante as duas décadas em que contribuiu com teorias e práticas de restauração, Viollet-Le-Duc foi sucedido por John Ruskin (1819-1900), que trouxe uma nova perspectiva para a preservação de edificações. Ao contrário de Viollet-Le-Duc, Ruskin defendia que as construções não deveriam ser alteradas com elementos novos, valorizando as ruínas como testemunhos do passado. Ele também acreditava que os projetos de restauração deveriam considerar intervenções futuras, refletindo sobre o processo de conservação ao longo do tempo (BRAGA, 2003).

O conceito de "intervenção" no patrimônio, embora relativamente moderno, envolve a restauração de um edifício para um estado que ele nunca teve antes. Antigamente, a preservação não tinha a relevância que possui hoje. Quando uma construção se deteriorava, um novo edifício era erguido no lugar, promovendo a substituição. Atualmente, porém, inicia-se um processo de preservação e restauração, visando não apenas a substituição, mas a manutenção da história e da

cultura do edifício, permitindo que futuras gerações possam conhecê-lo (VIOLLET-LE-DUC, 2006).

Viollet-Le-Duc não se limitava a reformar a obra, mas procurava refazer o que havia sido perdido, utilizando os melhores materiais disponíveis na época da restauração. Ele também enfatizava que as técnicas antigas deveriam ser compreendidas e aplicadas de maneira a contribuir para a arquitetura contemporânea, trazendo um entendimento mais profundo para a prática de restauração (OLIVEIRA, 2009).

3.1.2 JOHN RUSKIN

John Ruskin, um dos nomes mais influentes na teoria da restauração, foi um crítico ferrenho dos impactos da industrialização e de seus efeitos sobre a arquitetura. Para ele, a arquitetura não era apenas uma manifestação de construção, mas um símbolo essencial da arte e da cultura humana. Ruskin acreditava que a compreensão das diversas técnicas de construção e dos estilos próprios de cada cultura era crucial para preservar esses conhecimentos para as gerações presentes e futuras. Em sua perspectiva, os arquitetos deveriam projetar com uma visão que respeitasse o contexto histórico da edificação, criando obras que refletissem uma rica herança cultural e um profundo valor artístico (OLIVEIRA, 2008).

Para Ruskin, a preservação da arquitetura do passado era essencial como forma de expressar a arte e a cultura de cada época, pois as construções refletiam a relação única entre os estilos e técnicas de cada povo. Ele defendia que as construções eram propriedade de seus criadores originais, mas que, ao serem herdadas pela sociedade, essas edificações passavam a ser guardiãs do patrimônio cultural, estabelecendo um elo entre as gerações passadas, presentes e futuras.

Ruskin também enfatizava que a arquitetura deveria ser duradoura, resistindo ao tempo por meio de intervenções cuidadosas e respeitadas, que preservassem ao máximo suas características originais, garantindo sua autenticidade e seu valor poético (OLIVEIRA, 2008). Ele refletia frequentemente sobre a importância da arquitetura para a memória coletiva, argumentando que, embora a sociedade possa viver sem certos estilos de construção, a memória histórica depende da presença

física dessas edificações. Para ele, os monumentos das épocas passadas são heranças tangíveis que carregam a história e a cultura de um povo, sendo indispensáveis para a compreensão de sua identidade.

3.1.3 CAMILLO BOITO

Camillo Boito (1836-1914) posicionou-se de maneira equilibrada entre as visões de Viollet-Le-Duc e John Ruskin, estabelecendo princípios que serviram de base para a legislação italiana sobre preservação. A nova legislação, promulgada em 1902 e reformulada em 1909, orientou a preservação de objetos e monumentos históricos, marcando um importante marco no campo da conservação (BOITO, 2003).

Boito defendia que a restauração só deveria ser considerada em casos extremos, quando métodos menos invasivos, como a manutenção regular, a consolidação e intervenções discretas, não fossem mais suficientes. Nesse sentido, ele elaborou um conjunto de diretrizes que estabeleciam uma distinção clara entre os conceitos de restauração e conservação, promovendo práticas que garantissem a longevidade das estruturas sem comprometer sua integridade (BOITO, 2003).

Em seu pensamento, a conservação periódica deveria ser a norma, evitando a necessidade de restaurações, as quais ele via como um último recurso, destinado exclusivamente à preservação da memória histórica. Adicionalmente, Boito enfatizava que quaisquer “complementos” ou acréscimos feitos à estrutura original deveriam ser claramente distinguíveis, de modo a marcar a época da intervenção (BOITO, 2003, p. 24-25).

Além disso, o arquiteto italiano acreditava que, para conservar a aparência artística e pitoresca de um monumento, era necessário realizar “milagres”, ou seja, intervenções técnicas de alta complexidade. Ele também argumentava que, caso as adições fossem inevitáveis, elas deveriam ser feitas de maneira que ficassem claramente identificadas como obras contemporâneas, sem se confundir com o patrimônio original (BOITO, 2003, p. 60-61).

3.1.4 GUSTAVO GIOVANNONI

Giovannoni, ao longo de sua carreira, foi profundamente influenciado por pensadores estrangeiros, refletindo a realidade italiana marcada pela reunificação tardia e pelas dificuldades de inserção nos debates internacionais sobre arquitetura, urbanismo e arte. No contexto da preservação patrimonial italiana, ele deu continuidade às ideias de Camillo Boito, defendendo premissas fundamentais como a mínima intervenção, a distinção clara entre o original e as adições, e a realização de um estudo aprofundado sobre cada bem cultural (KÜHL, 2013).

Na década de 1930, Giovannoni uniu uma perspectiva estética a considerações urbanísticas, propondo que as áreas históricas e modernas da cidade pudessem coexistir de maneira harmônica, sem hierarquias rígidas. Ele defendia o descongestionamento dos centros urbanos antigos e a expansão nas periferias, sendo veementemente contrário às grandes demolições, muitas vezes motivadas por interesses imobiliários, que causavam um impacto negativo na história e no patrimônio cultural da cidade (KÜHL, 2013).

As principais contribuições de Giovannoni repousam sobre a integração das disciplinas de História da Arquitetura, Restauro e Urbanismo. Em 1931, ele representou a Itália na Conferência de Atenas, evento que culminou na elaboração da Carta de Atenas (KÜHL, 2013). A carta identificou as “necessidades-tipo” da cidade, como habitação, trabalho, deslocamento e desenvolvimento físico e espiritual, promovendo planos urbanísticos que separavam essas funções na cidade. Giovannoni também sugeria uma abordagem de setorização funcional mais ampla, com ênfase na preservação dos centros históricos. Segundo ele, esses locais deveriam concentrar pequenas residências, comércios e grandes edifícios de relevância cultural, fundamentais para a identidade urbana (CHOAY, 1979; KÜHL, 2013).

No campo do urbanismo, ele criticava os planos urbanos no estilo “tabuleiro de xadrez”, comuns nos Estados Unidos, argumentando que essa disposição não possuía valor artístico e comprometia aspectos importantes como ventilação,

iluminação e visibilidade — elementos essenciais para a qualidade de vida nas grandes cidades (KÜHL, 2013).

Dessa forma, o estudo das teorias de Giovannoni se mostra crucial, pois suas abordagens urbanísticas oferecem contribuições valiosas para o entendimento e a aplicação de princípios que busquem equilibrar a valorização do patrimônio cultural com a necessidade de requalificação e modernização dos ambientes urbanos.

3.2 LEGISLAÇÃO

3.2.1 DECRETO-LEI Nº 25/1937 - PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

O primeiro capítulo traz a questão do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que é formado por bens móveis e imóveis de interesse público, seja por seu valor histórico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Para serem oficialmente reconhecidos como parte do patrimônio histórico e artístico nacional, os bens devem ser inscritos em um dos quatro Livros do Tombo, conforme previsto no art. 4º desta lei. Além disso, o tombamento abrange não apenas esses bens, mas também monumentos naturais, sítios e paisagens de valor cultural ou natural que merecem preservação. A aplicação da lei se estende a bens de pessoas físicas e jurídicas, sejam de direito privado ou público interno. (Decreto Lei Nº 25/1937)

O capítulo também especifica as exclusões do patrimônio nacional, entre elas obras de origem estrangeira que pertençam a representações diplomáticas, adornem veículos de empresas estrangeiras, estejam protegidas pela lei do país de origem, pertençam a comércios de objetos históricos ou artísticos, sejam trazidas para exposições temporárias ou importadas exclusivamente para decoração de estabelecimentos estrangeiros.

No segundo capítulo, estão os artigos referentes ao tombamento. O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional possuirá quatro Livros do Tombo*, sendo eles:

- Livro do Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico
- Livro do Tombo Histórico

- Livro do Tombo das Belas Artes
- Livro do Tombo das Artes Aplicadas.

O tombamento de bens públicos (da União, Estados e Municípios) é feito automaticamente, com notificação à entidade responsável. Para bens privados, pode ocorrer de forma voluntária (a pedido do proprietário ou com sua anuência) ou compulsória (se o proprietário se recusar). O tombamento é provisório enquanto está em processo e se torna definitivo após a inscrição no respectivo livro. (Decreto Lei Nº 25/1937)

No terceiro capítulo a abordagem é referente aos efeitos do tombamento, onde explica que os bens tombados da União, Estados ou Municípios são inalienáveis e só podem ser transferidos entre essas entidades.

O tombamento restringe a venda e impõe restrições de conservação, ou seja, um edifício tombado só pode ser comercializado após o desinteresse dos órgãos públicos a nível municipal, estadual e federal. (Decreto Lei Nº 25/1937)

Outras citações deste decreto são que as Obras tombadas não podem sair do país, exceto para intercâmbio cultural e sem transferência de propriedade. Mudanças, reparos e construções ao redor desses bens só podem ocorrer com autorização, sob pena de multas. Em caso de danos ou falta de manutenção, o proprietário deve informar ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que mantém vigilância constante sobre esses bens.

3.2.2 DECRETO Nº 3924/1961 - PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO

A Lei nº 3.924/1961 define o patrimônio arqueológico como o conjunto de vestígios de culturas antigas, incluindo artefatos produzidos por humanos (como ferramentas, cerâmicas, adornos e moedas), sepultamentos, arte rupestre e vestígios orgânicos ligados a atividades humanas. Segundo o Art. 1 da Carta de Lausanne (1990) o patrimônio arqueológico:

Compreende a porção do patrimônio material para a qual os métodos de Arqueologia fornecem conhecimentos primários. Engloba todos os vestígios da existência humana e interessa todos os lugares onde há indícios de atividades humanas, não importando quais sejam elas, estruturais e vestígios abandonados de todo tipo, na superfície, no subsolo ou sob as águas, assim como o material a eles associados.

A Lei 3.924/1961, que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos e todos os elementos que neles se encontram, foi concebida com o intuito de proteger os sítios arqueológicos em um contexto de exploração e aproveitamento econômico, cuja exploração de cal e outros produtos acarretou a destruição e descaracterização destes.

O Art. 20 da Lei estabelece que objetos com valor arqueológico, pré-histórico, numismático ou artístico não podem ser transferidos para o exterior sem autorização da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O "interesse artístico" mencionado refere-se a bens arqueológicos com apelo estético, como vasos decorados, estatuetas, adornos e gravuras rupestres.

3.2.3 DECRETO Nº 3.551/2000 - PATRIMÔNIO IMATERIAL

O decreto institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. O registro se fará em um dos seguintes livros: (Decreto Lei Nº 3.551/2000.)

- Livro de registro dos saberes
- Livro de registros das celebrações
- Livro de registros das formas de expressão
- Livro de registros dos lugares
- Livros de tombo*

3.2.4 PORTARIA Nº 127/ 2009 - PAISAGEM CULTURAL

A portaria Nº 127/ 2009, estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira que é uma área do território nacional que reflete a interação entre as pessoas e o ambiente, marcada por valores culturais e históricos. Esse reconhecimento é feito pelo IPHAN, que estabelece uma chancela específica.

Art. 1º. Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores. Parágrafo único - A Paisagem Cultural Brasileira é declarada por chancela instituída pelo IPHAN, mediante procedimento específico. (Portaria Nº127/2009)

O objetivo da chancela é proteger o patrimônio cultural e promover o interesse público, complementando outras formas de proteção já previstas na Constituição.

Essa chancela reconhece que a cultura é dinâmica e permite mudanças nas áreas designadas, desde que respeitem o desenvolvimento sustentável e incentivem a preservação do patrimônio.

Ela também estabelece um acordo de gestão compartilhada entre governo, sociedade e setor privado, incluindo, se necessário, um Plano de Gestão monitorado pelo IPHAN. (PORTARIA Nº 127/ 2009)

3.3 CARTAS PATRIMONIAIS

As cartas patrimoniais são documentos formais que estabelecem diretrizes para a proteção e valorização do patrimônio cultural de uma região ou local. Elas visam apresentar informações detalhadas sobre a história, identidade e valores culturais de um determinado espaço, oferecendo também orientações sobre a preservação de bens materiais e imateriais, como monumentos, edifícios históricos, tradições e práticas culturais.

Esses documentos são frequentemente elaborados por instituições governamentais, organizações não governamentais ou grupos comunitários, com o objetivo de sensibilizar tanto a população quanto as autoridades para a importância do patrimônio cultural. Além disso, buscam promover a participação ativa da comunidade na preservação desse patrimônio e assegurar a implementação de políticas públicas que garantam sua proteção. Além disso, elas podem servir como instrumento de planejamento e gestão do patrimônio, orientando ações e decisões relacionadas ao desenvolvimento urbano, turismo e educação patrimonial. De acordo com Kühl:

As chamadas cartas patrimoniais são documentos – em especial aquelas derivadas de organismos internacionais – cujo caráter é indicativo ou, no máximo, prescritivo. Constituem base deontológica para as várias profissões envolvidas na preservação, mas não são receituário de simples aplicação (KÜHL, 2010, p. 287).

Em 1931 surge a elaboração da primeira Carta Patrimonial, a Carta de Atenas, sendo elaborada durante o primeiro Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos por cerca de 120 (cento e vinte) profissionais de 24 (vinte e quatro) países, contendo diversos preceitos em relação ao patrimônio cultural e à restauração (ARAÚJO; GRANATO; RIBEIRO, 2018).

A partir de então foram elaboradas diversas outras cartas, contendo novos contextos e disposições, evoluindo e abrangendo mais áreas de atuação e criando melhorias nas formas de intervenção. Como exemplos a Carta de Veneza (1964), Carta de Machu Picchu (1977) e a Carta de Lisboa (1995), sendo esta última possuindo um resumo das terminologias existentes, a ponto de melhor compreendê-las e fortificá-las.

3 | MATO GROSSO DO SUL E SEUS ASPECTOS HISTÓRICOS E PRESERVACIONISTAS

4. CAPÍTULO III - MATO GROSSO DO SUL E SEUS ASPECTOS HISTÓRICOS E PRESERVACIONISTAS

Este capítulo contextualiza o projeto, iniciando com uma abordagem sobre o Pantanal. A partir da obra História de um País Inexistente: o Pantanal entre os Séculos XVI e XVIII, de Maria de Fátima Costa, será explorada a construção da identidade da região e as percepções dos primeiros exploradores. Essa perspectiva é fundamental para compreender a formação histórica de Mato Grosso do Sul e seu processo de divisão. Posteriormente, o capítulo analisará a história e os aspectos culturais do município de Campo Grande.

4.1 MATO GROSSO DO SUL

Durante o período da expansão europeia na América do Sul, o Pantanal assumia um papel estratégico no interior do continente, situado entre as zonas de influência portuguesa e espanhola. Conforme analisado por Maria de Fátima Costa em História de um país inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII (1999), essa extensa planície alagável era vista não apenas como um obstáculo físico, mas também como um território alvo de especulações, mitos e ambições coloniais. Sua localização privilegiada despertava o interesse dos colonizadores, que o viam como uma possível via de acesso às riquezas do continente. Contudo, a dificuldade de reconhecimento e apropriação desse espaço contribuiu para que fosse representado de forma ambígua em mapas e relatos da época — mais como uma construção simbólica do imaginário europeu do que uma realidade cartográfica plenamente definida.

Originalmente conhecido como Xarayes (figura 1), o Pantanal era uma região de vastas águas e rios, habitada por diversas comunidades indígenas. Nesse cenário, foi fundado o Puerto de los Reyes, um dos principais portos de acesso às terras interiores. Posteriormente, Antônio Herrera, ao descrever o local, adotou o nome de Laguna, fazendo referência às características aquáticas da área. O nome "Pantanal" foi cunhado no século XVIII pelos monçoeiros, que seguiam as rotas abertas pelos bandeirantes e paulistas, ultrapassando os limites estabelecidos pelo Tratado de

Tordesilhas e utilizando as águas da região como via de acesso às terras recém-conquistadas (COSTA, 1999).

Figura 1 - América do Sul meados séc. XVIII. BNF



Fonte: Livro História de um país inexistente Maria de Fatima Costa

Essa região, ao mesmo tempo, representava um ponto de convergência e um palco de intensas disputas, particularmente em relação às incursões dos bandeirantes paulistas. A partir do século XVII, esses grupos passaram a adentrar o interior, movidos pela busca por indígenas a serem escravizados, riquezas minerais e novas rotas para o oeste (COSTA, 1999).

A ocupação do atual território de Mato Grosso do Sul foi marcada pela atuação dos bandeirantes, cuja presença impactou profundamente as populações indígenas locais. Seus avanços geraram conflitos com os jesuítas espanhóis, que desde o século XVI haviam implantado missões para catequizar e proteger os nativos. Esse processo, no entanto, envolveu uma rede mais ampla de agentes: colonizadores espanhóis que disputavam o controle da região, indígenas que resistiam à invasão de suas terras, e exploradores portugueses que, além das expedições bandeirantes, contribuíram para a redefinição das fronteiras. Como analisa Maria de Fátima Costa em *História de um país inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII* (1999), esse conjunto de forças acabou por consolidar a ocupação portuguesa em uma área inicialmente identificada como de domínio espanhol. (ver figura 2).

Figura 2 – América do Sul, anônimo, meados do século XVII. MA



Fonte: Livro *História de um país inexistente* Maria de Fátima Costa

A influência dos jesuítas na ocupação e administração do Pantanal e do Mato Grosso do Sul se deu de forma significativa, especialmente a partir das missões espanholas que se estabeleceram no território com o intuito de controlar e converter as populações indígenas locais (COSTA, 1999).

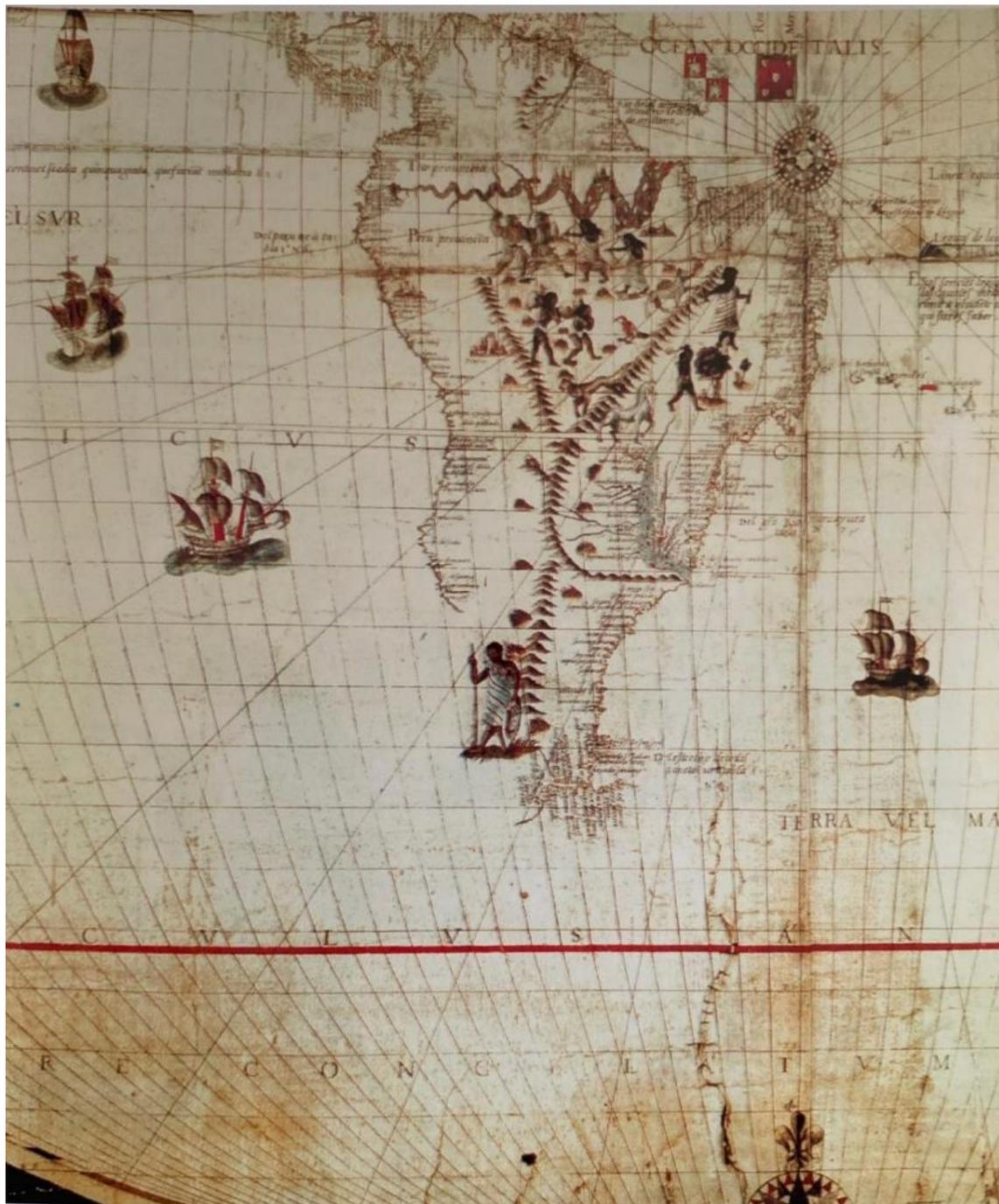
Para os jesuítas, o Pantanal representava uma valiosa oportunidade para expandir a presença religiosa e cultural da ordem. Contudo, a chegada dos bandeirantes e o crescente interesse de Portugal na região desestabilizaram essas missões. Além de impulsionarem a economia local, as missões jesuíticas funcionavam como zonas de refúgio e resistência para os indígenas, que frequentemente se viam ameaçados pelas incursões dos bandeirantes (ver figura 3) (COSTA, 1999).

O atual território de Mato Grosso do Sul foi, durante séculos, palco de intensas disputas entre os impérios português e espanhol, motivadas pelo interesse em riquezas minerais, pela ampliação das fronteiras coloniais e pelo controle de rotas fluviais estratégicas no interior da América do Sul. Essas rivalidades resultaram em frequentes conflitos territoriais, na fundação de vilas e fortalezas como forma de ocupação e em complexas tratativas diplomáticas. O Tratado de Tordesilhas, embora tenha representado uma tentativa inicial de dividir as terras recém-descobertas entre as duas coroas, teve eficácia limitada, já que a linha imaginária ali estabelecida foi amplamente desconsiderada na prática. Como observa Maria de Fátima Costa em *História de um país inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII* (1999), a ausência de marcos físicos e a contínua expansão das frentes portuguesas, sobretudo pelas ações dos bandeirantes, tornaram a fronteira instável e indefinida. Nesse contexto, o Pantanal passou a ser concebido mais como uma construção simbólica e geográfica em disputa do que como um território efetivamente controlado por qualquer uma das coroas.

No século XVIII, o Tratado de Madri (1750) marcou um ponto de inflexão nas tentativas de organização das fronteiras coloniais. Este acordo reconheceu, de forma pragmática, a ocupação efetiva dos territórios, favorecendo o domínio português sobre diversas áreas do atual Mato Grosso do Sul. Contudo, tais acordos diplomáticos

não proporcionaram uma estabilidade duradoura, com o controle sobre a região continuando a ser contestado, o que resultou em novos conflitos e renegociações (COSTA, 1999).

Figura 3 – Mapa Mundi, detalhe América do Sul. Sebastian Caboto, 1544. BNF.



Fonte: Livro História de um país inexistente Maria de Fátima Costa

Embora o Pantanal fosse, como retratado por Maria de Fátima Costa, um “país inexistente” nos mapas coloniais oficiais, ele representava um espaço dinâmico, com uma vida social e econômica própria, e desempenhou um papel fundamental na formação das fronteiras e identidades regionais (COSTA, 1999).

A complexidade do território sul-mato-grossense, marcada por planícies inundáveis e planaltos férteis, não apenas influencia os processos naturais, como também condiciona dinâmicas sociais, econômicas e políticas. As particularidades geográficas e ambientais da região contribuíram para a construção de identidades distintas dentro do antigo estado de Mato Grosso, refletindo-se nas demandas por reorganização administrativa.

A Lei de 11 de outubro de 1977, resultou na separação do estado de Mato Grosso, originando o estado de Mato Grosso do Sul. Antes dessa divisão, o território abrangia uma vasta extensão, o que impunha sérias dificuldades ao desenvolvimento econômico, à comunicação e ao transporte, especialmente entre a capital, Cuiabá, e outras cidades do estado. De acordo com informações da Assessoria de Relações Públicas da Presidência da República, de outubro de 1977, foram apresentadas diferenças socioambientais significativas como justificativas para a criação do novo estado:

A geografia física de Mato Grosso do Sul vai mostrar, grosso modo, duas grandes regiões: o planalto, coberto parte pelos cerrados, parte pelos campos de soja, trigo, milho, café e outras culturas – aproveitando fertilíssimos solos, semelhantes aos que fizeram a riqueza de São Paulo e Paraná – e a planície, drenada pelo Rio Paraguai e seus afluentes, onde se desenvolve vegetação característica, denominada “Complexo do Pantanal”, que alia à excelência de suas pastagens uma incrível beleza natural. Mato Grosso (o Estado do norte conserva sua denominação original) caracteriza-se como a região onde as ondulações do planalto penetram nas terras mais ao sul da planície Amazônica. Ali já predomina a floresta tropical úmida – a Hiléia amazônica – cortada por afluentes da margem direita do rio-mar. (ARP, Brasília, 1977, p.4)

As distinções nas vocações econômicas e nas tradições históricas de cada região, aliadas a interesses geopolíticos, foram fatores determinantes para a motivação e concretização da divisão do território de Mato Grosso em dois estados. No contexto do século XX, com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o estado passou a se conectar de forma mais eficiente com outras regiões, facilitando o transporte de mercadorias e o fluxo de imigrantes. A economia se diversificou, destacando-se o crescimento da agricultura e da pecuária, além do desenvolvimento de atividades industriais e comerciais.

Apesar dos desafios sociais e econômicos, como a desigualdade e a carência de infraestrutura, a região também se notabilizou por sua riqueza natural e biodiversidade, consolidando-se como um polo de turismo ecológico e atividades agrícolas sustentáveis. A cultura de Mato Grosso do Sul é uma fusão de influências indígenas, europeias, africanas, entre outras, refletindo-se em sua música, danças e festivais.

A análise histórica da região é imprescindível para compreender a formação de sua identidade e os desafios contemporâneos, além de ressaltar a relevância do patrimônio cultural e ambiental no desenvolvimento sustentável. Nesse cenário, a rede ferroviária desempenhou um papel crucial na modificação do contexto de ocupação e no dinamismo socioeconômico da região.

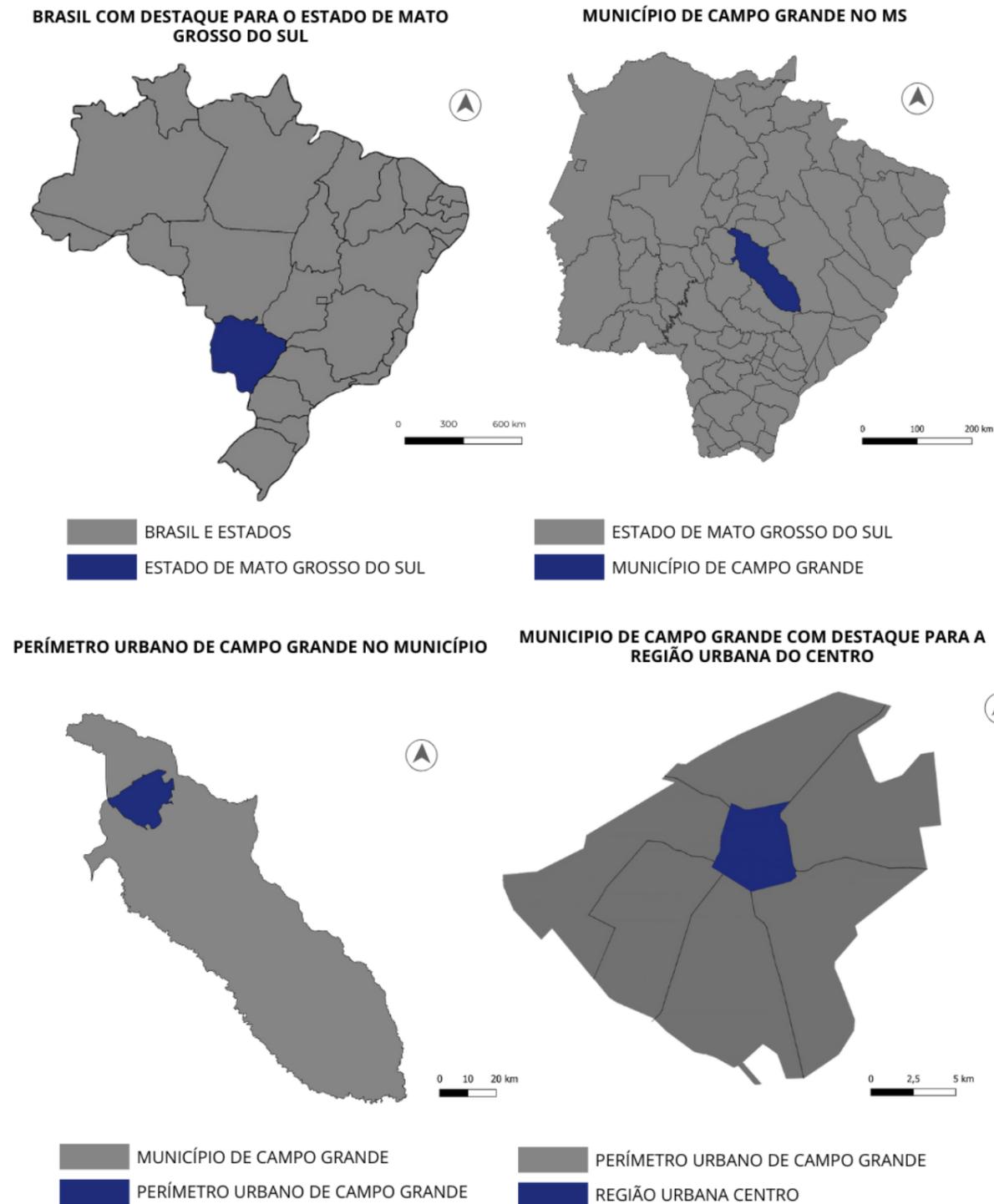
4.2 CAMPO GRANDE

O projeto se insere no contexto brasileiro de valorização do patrimônio histórico e da requalificação de áreas urbanas degradadas — uma pauta que tem ganhado relevância nas últimas décadas, impulsionada pelo interesse em resgatar memórias coletivas e promover inclusão social por meio da cultura e do urbanismo. No entanto, mais do que espaços de potencial simbólico e cultural, essas áreas representam também um desafio concreto para as cidades, configurando-se como problemas urbanos marcados pelo abandono, pela desarticulação funcional e pela exclusão socioespacial. Assim, a intervenção nesses locais não é apenas uma ação de preservação, mas também uma resposta às demandas urgentes por revitalização e reintegração ao tecido urbano.

No estado de Mato Grosso do Sul, esse movimento encontra espaço em meio a um território de vasta riqueza cultural, histórica e natural, onde a herança ferroviária desempenha papel fundamental na formação e expansão de diversas cidades. Campo Grande, capital sul-mato-grossense, destaca-se nesse cenário como um núcleo urbano que emergiu a partir da consolidação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tendo seu desenvolvimento intimamente ligado à malha ferroviária. A cidade, marcada por uma diversidade étnica e cultural, abriga um significativo patrimônio arquitetônico e urbano na região da antiga Esplanada Ferroviária, cujo potencial de requalificação representa uma oportunidade estratégica para reconectar passado e presente, valorizando a identidade local e promovendo novas dinâmicas sociais, econômicas e culturais.

Os mapas a seguir apresentam a localização do projeto e sua inserção no contexto urbano e regional (figura 4).

Figura 4 – Mapas Brasil, Mato Grosso do Sul, Campo Grande e Centro



Fonte: Sisgran. Editado pela autora.

Após o término da Guerra do Paraguai, um conflito envolvendo Brasil, Argentina e Uruguai, José Antônio Pereira, um mineiro com grande interesse nas histórias sobre terras devolutas que ouvia de seu cunhado, um ex-combatente, decidiu realizar uma viagem em 1872 com sua comitiva, partindo de Monte Alegre - MG, em direção aos Campos de Vacaria (Perfil Socioeconômico de Campo Grande, 2022).

No dia 21 de junho, chegaram ao Mato Cortado, local onde os córregos Prosa e Segredo se encontram, nas proximidades do atual Horto Florestal, também conhecido como encruzilhada de Nioaque, de onde partia um ramal para essa cidade. No local, atualmente, encontra-se um monumento (figura 5), que marca o ponto histórico da ocupação de Campo Grande, datando esse evento de cerca de 1872 (Perfil Socioeconômico de Campo Grande, 2022).

Figura 5 Monumento aos desbravadores (1996)



Fonte: Marcos e Monumentos SECTUr.cdr

Visconde de Taunay, que havia explorado a região durante a Retirada da Laguna em 1867, descreveu o local dizendo:

“Uma légua a mais, depois do entroncamento, e entramos em Campo Grande. Esta extensa campina é um vastíssimo chapadão de mais de 50 léguas de extensão, onde raras árvores quebram a monotonia da planura infinita. Nela se encontra a estrada que leva a Nioaque, bem conhecida por todos os paraguaios” (Otávio Gonçalves Gomes – Mato Grosso do Sul na obra de Visconde de Taunay). O cunhado de José Antônio havia estado em marcha com Taunay. (Perfil Socioeconômico de Campo Grande 2022.)

No centro do planalto da Serra de Maracaju, que separa as bacias dos rios Paraná e Paraguai, José Antônio Pereira fundou o Arraial dos Pereiras. Após retornar a Minas para buscar sua família, ele voltou definitivamente ao local em 1875, trazendo uma grande comitiva composta por carros de boi e animais. No novo assentamento, foram construídos ranchos e plantadas roças, enquanto as primeiras casas de taipa eram erguidas, formando o traçado da primeira rua, a Rua Velha, atualmente conhecida como Rua 26 de Agosto. O único exemplar de moradia da época que ainda se mantém é o museu José Antônio Pereira (figura 6), localizado na sede da antiga Fazenda Bálsamo. Originalmente, o local era a sede das terras de Antônio Luiz Pereira, filho de José Antônio Pereira, o fundador de Campo Grande (Perfil Socioeconômico de Campo Grande, 2022).

Figura 6 Museu José Antônio Pereira



Fonte: Marcos e Monumentos SECTUr.cdr

De acordo com o cronista Valério D'Almeida, em seu livro Campo Grande de Outrora, "Campo Grande, um povoado de 900 almas, possuía uma única rua (...) de casas de taipa, ranchos de sapé, choupanas de buritis e algumas águas furtadas visivelmente coloniais." Nos primeiros anos, os tropeiros, vaqueiros e boiadeiros foram os principais frequentadores da localidade, devido à sua posição estratégica, seguidos por carreteiros e viajantes (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

O comércio local começou a se expandir, com a instalação de bares e outras pequenas atividades. Segundo Arlindo de Andrade Gomes, em O município de Campo Grande em 1922, "De 1870 a 1890, não havia realmente um povoado – apenas

10 ou 12 ranchos de palha formavam o arraial, conhecido por seus barulhos e desordens" (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

Em 1899, Campo Grande foi elevada à categoria de vila pela Resolução nº 225 de 26 de agosto, sendo oficialmente instalada em 1902, após o desmembramento de Nioaque. O gado comercializado na cidade, que atraía os mineiros que chegavam pelo município de Paranaíba, originava-se das fazendas do Pantanal. No início do século XX, a cidade ainda era percebida como uma região periférica e pouco institucionalizada do interior brasileiro, marcada pela precariedade das estruturas formais de controle e pela predominância de relações sociais regidas pela lógica da sobrevivência, o que lhe conferia a reputação de um território à margem da ordem estabelecida.

Entretanto, uma transformação importante ocorreu em abril de 1903, quando o engenheiro Émile Armand Schnoor traçou o percurso da ferrovia de Itapura (SP) a Corumbá (MS), passando por Campo Grande. Esse projeto foi oficialmente validado em 1904 pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. A construção da ferrovia teve um impacto significativo, atraindo comerciantes e mascates de São Paulo, Minas Gerais e árabes, além de trabalhadores de diversas nacionalidades, incluindo japoneses. Com o crescimento acelerado da cidade, foi criado, em 1905, o 1º Código de Posturas, inspirado em Corumbá, com foco em questões urbanísticas e de higiene (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

4.3 ASPECTOS CULTURAIS DA CIDADE DE CAMPO GRANDE MS

Em função da localização da proposta deste trabalho, será abordado a questão ferroviária e os museus da cidade

4.3.1 ESPLANADA FERROVIÁRIA

Até 1905, a principal atividade econômica de Campo Grande era a pecuária. Desde o Segundo Império, já havia discussões sobre a necessidade de uma linha férrea que ligasse o distante Mato Grosso ao litoral brasileiro, já que a única

alternativa até então era a navegação pela Bacia Platina, o que dependia das relações diplomáticas com Paraguai e Argentina. (MARQUES, 2014.)

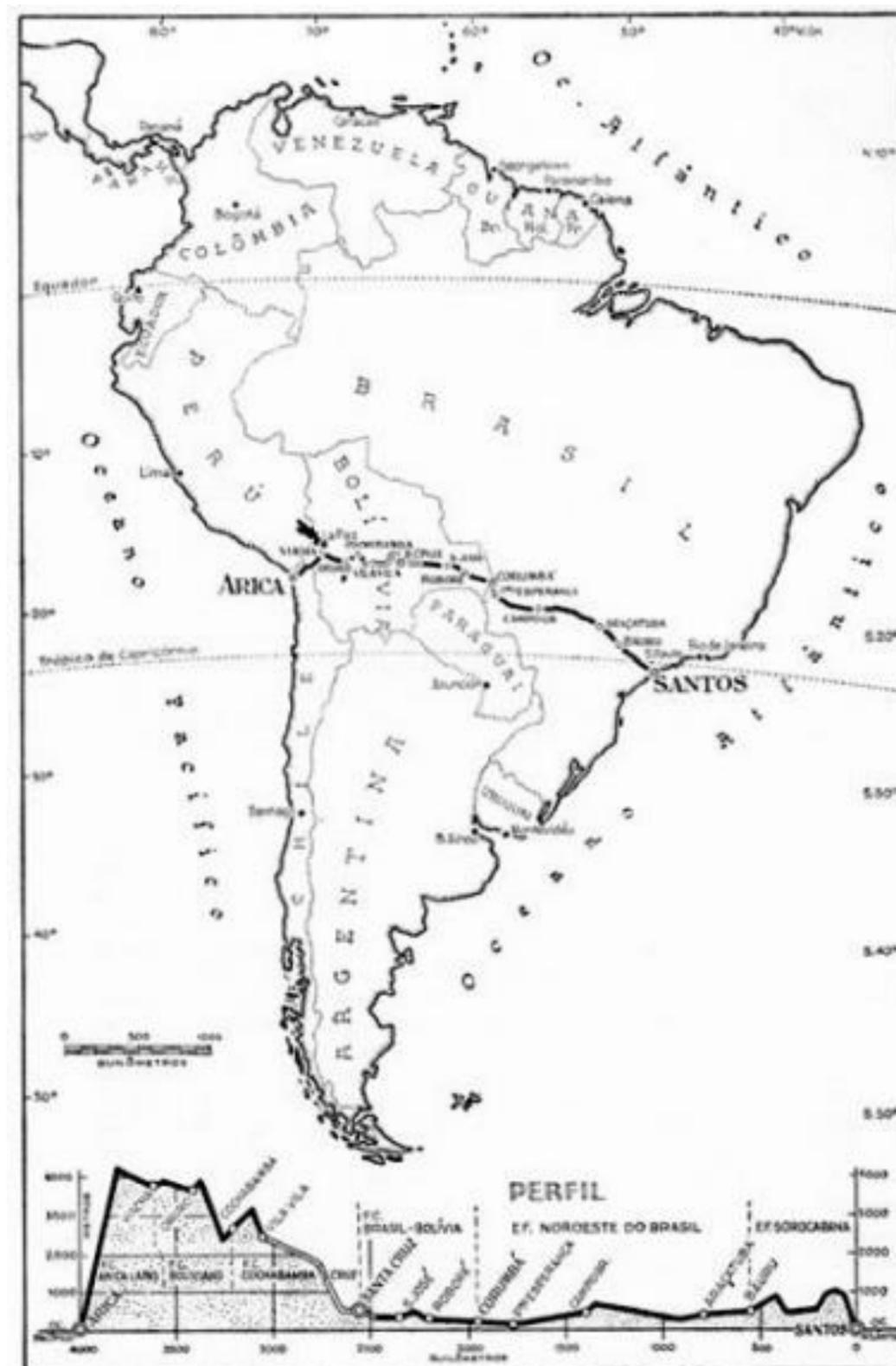
Desde o período do Segundo Império, já se discutia a necessidade de uma linha férrea que ligasse o distante Mato Grosso ao litoral brasileiro, uma vez que a única alternativa de transporte era a navegação pela Bacia Platina. (MARQUES, 2014.)

Nos primeiros anos da década de 1910, estudos realizados por técnicos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) apontaram que a sede da ferrovia deveria ser construída em um centro urbano que abrangesse residências, comércio, serviços públicos e as instalações ferroviárias, com bairros residenciais ao seu redor (MARQUES, 2014). Essa visão de desenvolvimento urbano estava intrinsecamente ligada a um projeto de conectividade muito mais amplo. Entre 1907 e 1908, o engenheiro Émile Armand Schnoor já havia realizado um reconhecimento do terreno para a construção da ferrovia que, em conjunto com a linha boliviana, visava conectar o Oceano Atlântico ao Pacífico (figura 7). Essa iniciativa pioneira demonstrava uma ambição de integração logística e econômica que, décadas depois, ressoa com o conceito da moderna Rota Bioceânica, buscando estabelecer um corredor de transporte que ligasse as duas costas do continente sul-americano.

Nesse período, o Brasil vivia sob a política do café com leite, priorizando o modelo agrário-exportador, com o café sendo a principal fonte de receita tributária e a base da economia nacional. No entanto, por volta de 1895, a economia do café começou a dar sinais de crise devido ao excesso de produção mundial (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

Dentro desse contexto, a construção da rede ferroviária se justificava pela necessidade de ampliar a conectividade e proteger as fronteiras nacionais. A ferrovia, no plano nacional, conectaria o porto de Santos ao Oceano Pacífico, especificamente à cidade de Arica, no Chile. A partir daí, ela seria ramificada a partir da importante ferrovia Sorocabana, com destino a Cuiabá, na divisa do Mato Grosso com a Bolívia (figura 8), região que era um importante porto fluvial da época (MARQUES, 2014).

Figura 7 Mapa traçado Atlântico - Pacífico

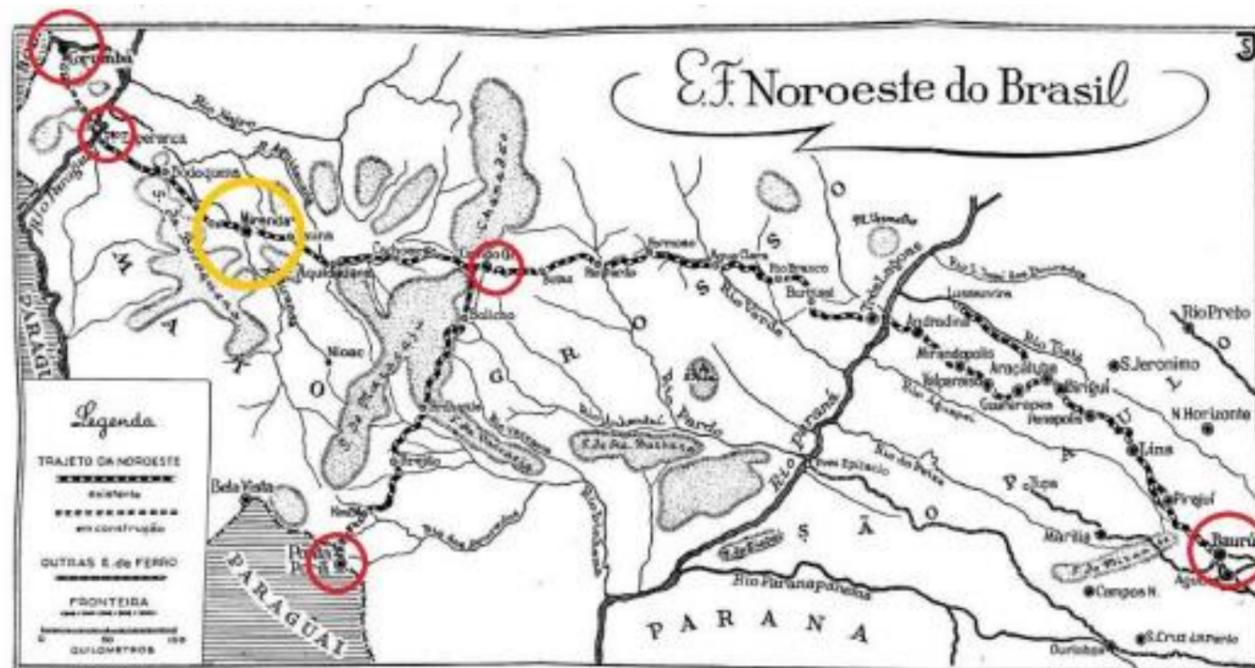


Fonte AZEVEDO Apud ROLIM (2006)

Figura 9- Mapa ligação Sorocabana e a NOB

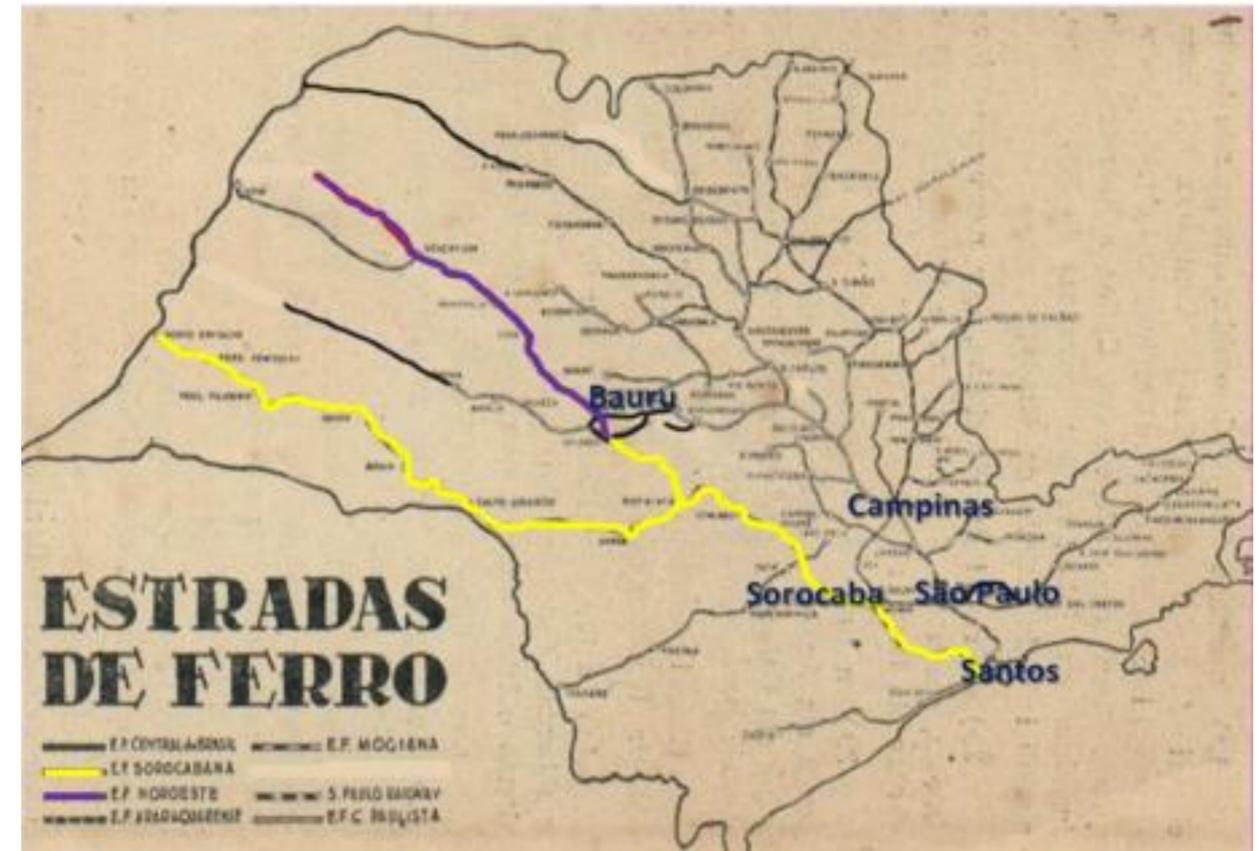
A construção do complexo ferroviário seguiu um modelo de planejamento urbano típico das cidades que surgiam próximas às vias férreas. No final do século XIX e início do século XX, a necessidade de melhorar a comunicação em um país tão vasto impulsionou o desenvolvimento das ferrovias. Nesse contexto de expansão, iniciou-se a construção da EFNOB, que conectaria o porto de Santos, em São Paulo, às fronteiras com a Bolívia, em Corumbá (figura 9). (MARQUES, 2014.)

Figura 8 Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul, em destaque (vermelho), da esquerda para a direita: est. Corumbá (fronteira com a Bolívia), est. Porto Esperança, est. Miranda (amarelo), est. Ponta Porã (fronteira com o Paraguai)



Fonte: Azevedo (1950). Modificado por VINICIUS MARTINS DE OLIVEIRA.

Os trilhos a princípio saíam de Bauru, no interior de São Paulo, e chegavam até Corumbá MS e um ramal até Ponta Porã.



Fonte: Azevedo 2006.

A chegada da ferrovia a Campo Grande, em 28 de maio de 1914, representou um marco no processo de desenvolvimento e modernização da cidade, abrindo portas para novas culturas e oportunidades de negócios. No entanto, o impacto da Primeira Grande Guerra, que eclodiu logo em seguida, afetou profundamente a economia global, refletindo também no Brasil e em Mato Grosso do Sul.

Nesse contexto, a ferrovia se tornou um elemento crucial para o transporte de mercadorias, sobrepondo-se ao transporte fluvial. Corumbá, que antes era a cidade mais próspera do Mato Grosso e do oeste brasileiro, entrou em decadência. A mudança no fluxo comercial foi notável: enquanto antes o gado era transportado por meio fluvial, agora ele passava a ser levado por trem, e o comércio, que antes se voltava principalmente para Minas Gerais, São Paulo e países vizinhos, foi redirecionado para a indústria paulista e o porto de Santos (MARQUES, 2014).

Em 1909, a pedido do município, o engenheiro Nilo Javary Barem foi incumbido de planejar as vias urbanas da vila, criando várias ruas, como Afonso Pena (hoje Rua 26 de Agosto), 7 de Setembro, 15 de Novembro e a Avenida Marechal Hermes (atualmente Avenida Afonso Pena). O projeto também incluía outras ruas, como José Antônio, 15 de Agosto (atualmente Rua Padre João Crippa), Pedro Celestino, 24 de Fevereiro (hoje Rua Rui Barbosa), 13 de Maio, 14 de Julho (figura 10), Santo Antônio (hoje Avenida Calógeras) e Rua Anhanduy (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

Figura 10- Rua 14 de Julho



Fonte: IBGE.

O centro histórico de Campo Grande, em seus primeiros anos, foi moldado pela presença das ferrovias, que desempenharam um papel crucial no desenvolvimento urbano da cidade. A infraestrutura ferroviária não só facilitou o transporte de mercadorias e passageiros, mas também redefiniu a organização espacial da cidade, criando uma centralidade ao redor das estações ferroviárias. Esse processo foi fundamental para a atração e consolidação de imigrantes e comerciantes, que encontraram nas imediações da ferrovia uma oportunidade para estabelecer suas atividades. O complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), localizado em Campo Grande, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio

Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em 2009, reconhecendo sua importância histórica e cultural para a cidade e região (Perfil Socioeconômico Campo Grande, 2022).

Com uma área de 22,3 hectares, o complexo (figura 11) inclui 135 edificações construídas em alvenaria e madeira, erguidas ao longo do tempo à medida que a ferrovia se expandia. A presença da ferrovia impulsionou a criação de hotéis que abrigavam imigrantes e passageiros, favorecendo o crescimento econômico local (MARQUES, 2014). O patrimônio ferroviário de Campo Grande engloba uma vasta gama de bens, incluindo edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, além de material rodante, como locomotivas, vagões e carros de passageiros. O acervo também inclui bens móveis, como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais que ilustram a evolução do sistema ferroviário e sua influência na vida cotidiana da cidade. As residências ao redor da ferrovia eram organizadas de acordo com uma hierarquia social, com áreas específicas para engenheiros, ferroviários e moradias mais simples para os trabalhadores (MARQUES, 2014).

Esse patrimônio, além de ser um testemunho da importância da ferrovia para o crescimento de Campo Grande, também reflete a dinâmica social e econômica da cidade, sendo um componente fundamental para o entendimento do desenvolvimento urbano e da ocupação do espaço no início do século XX.

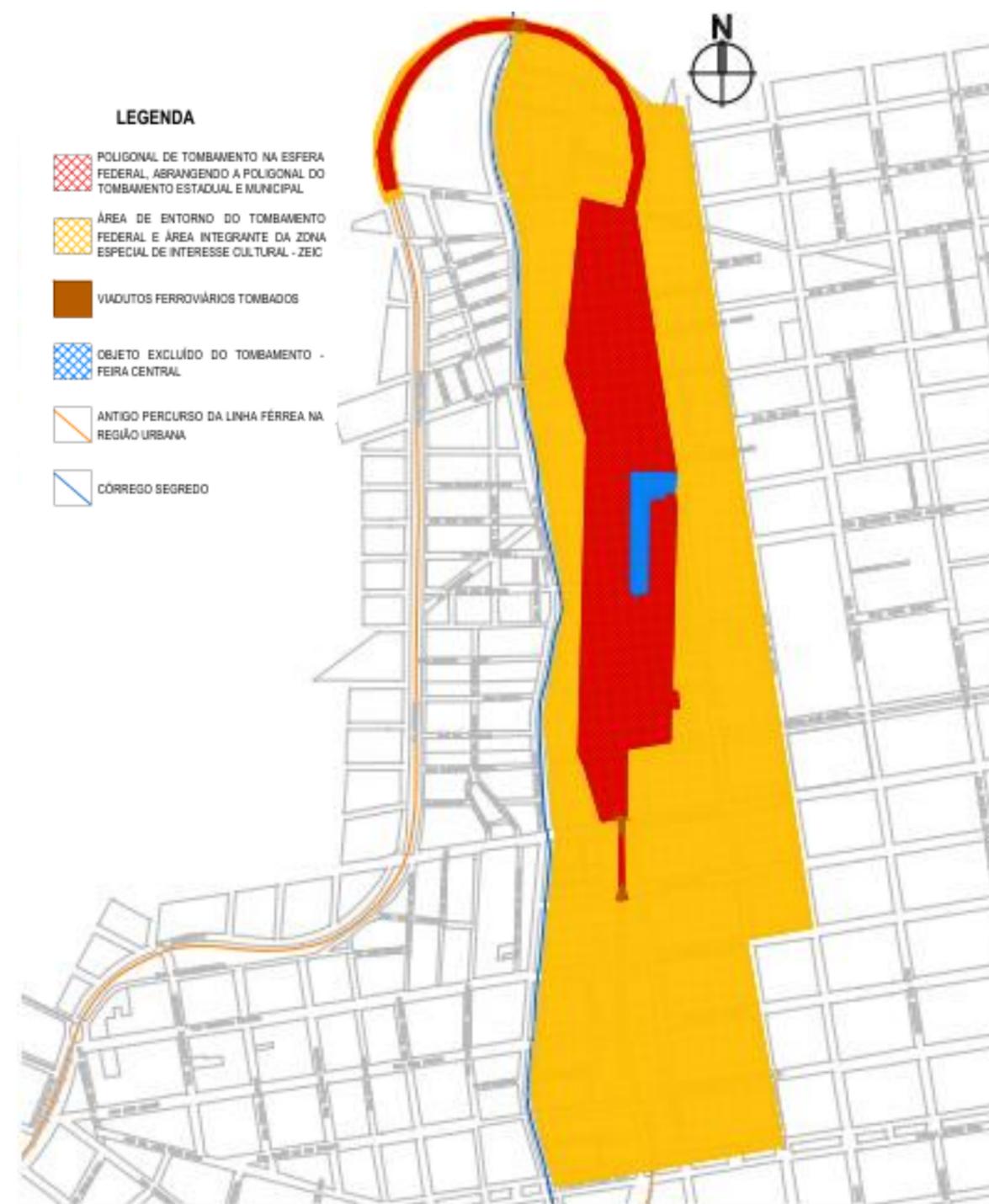
Figura 11 Complexo Ferroviário de Campo Grande Década de 30



Fonte: ARCA.

Ao analisar para a área de entorno do complexo ferroviário, é possível perceber (figura 12) as áreas de tombamento municipal (Lei Municipal nº 3249), que virou objeto de tombamento estadual e mais recentemente ter sido objeto de tombamento em nível federal. (MARQUES, 2014).

Figura 12 - Planta Chave de Situação e Polígono de Tombamento e entorno



Fonte: João Henrique dos Santos, 2018, pg 381.

Em 1957, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), uma empresa estatal criada para gerenciar as ferrovias do país. Desde 1997, a concessão dos serviços ferroviários na região passou a ser de responsabilidade da Companhia América Latina Logística (ALL). O tombamento do complexo ferroviário, ocorrido em 2009, foi fundamentado na sua

relevância cultural, geopolítica e econômica. A ferrovia simboliza a integração política e econômica entre o sul de Mato Grosso e São Paulo, além de representar um marco importante na urbanização e modernização de Campo Grande (MARQUES, 2014).

A área preservada da Esplanada Ferroviária abrange um conjunto significativo de edificações que representam a evolução socioeconômica de Campo Grande após a chegada da ferrovia. Destaca-se, entre os elementos remanescentes, um trecho de pouco mais de um quilômetro da linha férrea, que descreve uma curva expressiva a oeste antes de seguir em direção a Corumbá (MS). Esse traçado possui grande relevância visual, constituindo-se como um marco na paisagem urbana da cidade. A importância da EFNOB e de suas instalações está diretamente vinculada à política nacional de integração do território brasileiro, a qual utilizou o transporte ferroviário como instrumento para impulsionar o escoamento de produtos e promover a articulação econômica entre regiões. A construção da ferrovia contribuiu decisivamente para consolidar Campo Grande como um ponto estratégico de distribuição de mercadorias oriundas de Corumbá, Cuiabá e da região cafeeira de São Paulo (MARQUES, 2014).

O complexo ferroviário, tombado nas esferas municipal, estadual e federal, preserva não apenas as características originais das edificações, mas também o contexto urbano que as circunda. Contudo, apesar dos esforços de requalificação urbana promovidos após a desativação dos trilhos e a transferência da estação de embarque, parte significativa do conjunto permanece em situação de abandono ou subutilização. É o caso da rotunda e de seu entorno imediato, que ainda não foram revitalizados ou restaurados, revelando uma lacuna no processo de valorização do patrimônio ferroviário. Além disso, a área anteriormente ocupada pelos trilhos — hoje um vazio urbano expressivo — carece de um projeto que integre plenamente esse espaço à malha urbana e à memória coletiva da cidade.

Outro fator que compromete a integridade do conjunto é a implantação da feira permanente, cuja estrutura impactou negativamente a paisagem e a organização espacial da Esplanada, especialmente por ocupar parte da área contínua onde funcionavam os trilhos e destinar um segmento considerável ao

estacionamento. Tal intervenção fragmenta a leitura do espaço histórico e descaracteriza a ambiência original do conjunto, dificultando sua compreensão e apropriação como patrimônio cultural. Apesar das revitalizações pontuais, como a adaptação de algumas edificações para novos usos, observa-se que os espaços abertos e verdes criados ao longo do antigo percurso ferroviário hoje se encontram, em grande parte, negligenciados e carentes de manutenção e planejamento (MARQUES, 2014).

Portanto, a requalificação e revitalização do patrimônio ferroviário demonstram como o passado e o presente de Campo Grande podem coexistir, com a preservação de sua memória histórica enquanto se busca uma atualização e adaptação para as necessidades contemporâneas da cidade.

4.3.2 MAPEAMENTO DOS MUSEUS DE CAMPO GRANDE MS

A publicação trouxe a relação de 18 (dezoito) museus existentes no município e reconhecidos como instituições públicas e privadas, como determina a nova definição de museus, segundo Conselho Internacional de Museus (ICOM, 2022):

Um museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade, que pesquisa, coleciona, conserva, interpreta e expõe patrimônio material e imaterial. Abertos ao público, acessíveis e inclusivos, os museus promovem a diversidade e a sustentabilidade. Atuam e se comunicam de forma ética, profissional e com a participação das comunidades, oferecendo experiências variadas de educação, entretenimento, reflexão e compartilhamento de conhecimento (ICOM 2022).

Figura 13 - Roteiro Museológico de Campo Grande



Criação: Fernando Trevisan/2024.

Fonte: ARGUELHO 2024.

Campo Grande, MS, possui importantes instituições museológicas que preservam a memória e a cultura regional. (figura 13). O Museu de Arqueologia da UFMS, fundado em 2008, exibe a história dos povos que habitaram Mato Grosso do Sul. (ARGUELHO, 2024.)

O Centro de Memória do Ferroviário, inaugurado em 2017 na Estação Ferroviária, preserva objetos e histórias da ferrovia, destacando o antigo movimento de passageiros para destinos regionais e nacionais. (ARGUELHO, 2024.)

O Museu das Culturas Dom Bosco, idealizado por salesianos e inaugurado em 1951, abriga coleções de mineralogia, paleontologia, etnografia, zoologia e arte indígena, como dos Xavantes e Bororos.

O Museu de Arte Contemporânea (Marco), criado em 1991 e inaugurado em 2002 no Parque das Nações Indígenas, possui mais de 1.700 obras, incluindo registros das artes visuais de Mato Grosso do Sul e o acervo de Lídia Baís, pioneira das artes plásticas locais.

O Museu Interativo da Biodiversidade (MiBIO), situado no Bioparque Pantanal, combina inovação e tecnologia para a educação ambiental, abordando desde a formação do macrocosmo até a biodiversidade local, com 16 estações interativas.

A proposta de requalificação da área da Esplanada Ferroviária em Campo Grande, dentro do contexto de um roteiro cultural, destaca o potencial significativo para a criação de um museu dedicado à memória dos trabalhadores e à relevância histórica da ferrovia no desenvolvimento local. Este museu não apenas preservaria a história da ferrovia e de seus trabalhadores, mas também funcionaria como um pilar para fortalecer a identidade de Campo Grande, promovendo a valorização de sua trajetória e de seu patrimônio cultural.

A inclusão deste museu dentro do plano de revitalização do espaço ferroviário se configura como uma oportunidade de enriquecer o panorama cultural da cidade, ao mesmo tempo em que serve para conscientizar e envolver a população local e visitantes. O museu atuaria como um ponto de referência e conexão entre o passado e o presente da cidade, refletindo sua evolução e o papel central que a ferrovia desempenhou na sua formação.

Além disso, o museu tem o potencial de atrair um público diversificado, incluindo turistas, estudiosos, moradores locais e estudantes, oferecendo uma experiência educativa e cultural enriquecedora. Ao inserir a memória ferroviária em um contexto de requalificação urbana, o projeto não só preserva o patrimônio, mas também contribui para a construção de uma narrativa mais completa sobre a cidade, suas raízes históricas e seu futuro, tornando a Esplanada Ferroviária um espaço de memória viva e um símbolo da integração e do crescimento de Campo Grande (ARGUELHO, 2024).

Ademais, nota-se a ausência de um museu que trate de forma abrangente a história de Mato Grosso do Sul, desde sua formação territorial até os aspectos sociais, políticos e culturais que moldaram sua identidade. Essa lacuna compromete o acesso da população a uma narrativa mais completa sobre o estado.

Outro exemplo é o Museu de Arte Contemporânea (MARCO), que, embora possua um acervo relevante, encontra-se atualmente em funcionamento bastante limitado, com atividades reduzidas e estrutura física comprometida, o que restringe seu papel como difusor cultural.

Nesse contexto, a criação de um museu integrado à proposta de requalificação da Esplanada Ferroviária surge como uma oportunidade estratégica. Além de valorizar a memória ferroviária, este equipamento poderia contribuir para suprir as carências museológicas da cidade, promovendo um espaço de educação, cultura e identidade. Ao unir a preservação patrimonial à dinamização urbana, o projeto reforça o papel da cultura como eixo estruturador da vida urbana e da valorização da memória coletiva

Essa abordagem contribui para o fortalecimento da identidade local, criando um elo entre o passado, presente e futuro de Campo Grande, e promovendo um legado cultural significativo para as próximas gerações.

5. CAPÍTULO IV - PRECEDENTES

Neste capítulo primeiro será apresentado os precedentes que serviram de base para esse trabalho. Para a elaboração das propostas e diretrizes deste trabalho, foram utilizados alguns referenciais como o estudo de caso do Centro histórico do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Belo Horizonte, que são referências de grandes centros que foram reformulados.

5.1 CENTRO HISTÓRICO RIO DE JANEIRO

O projeto de recuperação do centro do Rio de Janeiro em 1979, que combinou a preservação do patrimônio local com a requalificação urbana, por meio do "corredor cultural", representou uma importante estratégia de revitalização e valorização do espaço urbano. Esse projeto não apenas focou em aspectos arquitetônicos e urbanísticos, como a regulamentação do uso do solo, mudança de traçado, iluminação e paisagismo, mas também buscou fomentar atividades culturais por meio de legislações específicas. Além disso, garantiu a preservação dos edifícios históricos, essencial para a identidade cultural da cidade (MAGALHÃES, 2002).

O impacto dessa iniciativa foi significativo, refletindo em um crescimento considerável no número de museus, centros culturais, casas de espetáculos e salas de exposições, o que resultou na ampliação da oferta de espaços voltados para a cultura e lazer. Esse tipo de intervenção urbana demonstrou como a preservação do patrimônio pode ser aliada ao desenvolvimento econômico e à promoção da cultura, criando um ciclo positivo que atraiu tanto turistas quanto moradores.

A seguir, será selecionado e estudado algumas construções importantes que exemplificam essa questão no centro histórico do Rio de Janeiro.

5.1.1 MUSEU DE ARTE DO RIO (MAR)

O Museu de Arte do Rio (MAR), está situado na Praça Mauá e foi elaborado pelos arquitetos Bernardes + Jacobsen Arquitetura. O projeto é composto por dois edifícios de naturezas distintas: o Palacete Dom João VI, de caráter eclético e valor histórico, e um edifício modernista que originalmente abrigava a Escola de Polícia.

A união entre essas construções, por meio de uma estrutura suspensa e fluida a chamada "cobertura-brise" (ver Figura 14) simboliza o elo entre tradição e

contemporaneidade, promovendo um diálogo arquitetônico e conceitual entre passado e presente.

Figura 14 - Museu de Arte do Rio (MAR)



Fonte: Archdaily. Imagem fornecida por Leonardo Finotti.

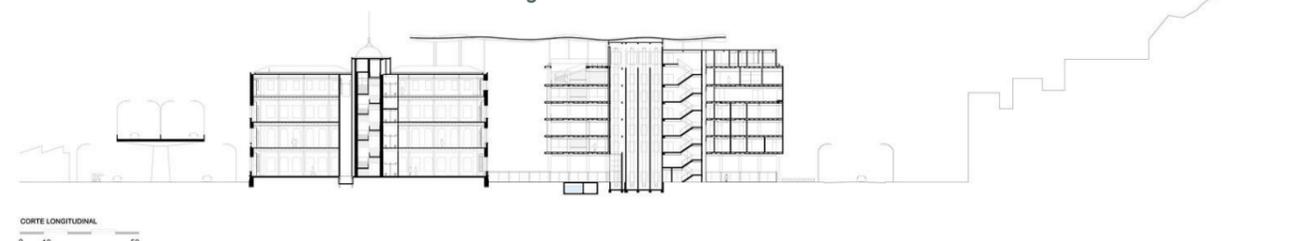
Essa articulação entre os edifícios não apenas valoriza o patrimônio existente, como também reforça a ideia de continuidade e integração no espaço urbano. Ao se estabelecer no coração do projeto Porto Maravilha, o MAR se insere ativamente no processo de requalificação da zona portuária e estabelece conexões diretas com o Centro Histórico do Rio de Janeiro. Sua localização estratégica potencializa a relação com os demais elementos do patrimônio cultural da cidade, contribuindo para uma experiência urbana mais rica, acessível e inclusiva.

Dessa forma, o MAR atua como um agente de revitalização urbana e de reconexão simbólica com a história carioca, ao mesmo tempo

em que se projeta como espaço de experimentação estética e reflexão crítica sobre a arte e a cidade.

A experiência do Museu de Arte do Rio (MAR), no contexto da revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, oferece um importante referencial para pensar

Figura 15 – Corte

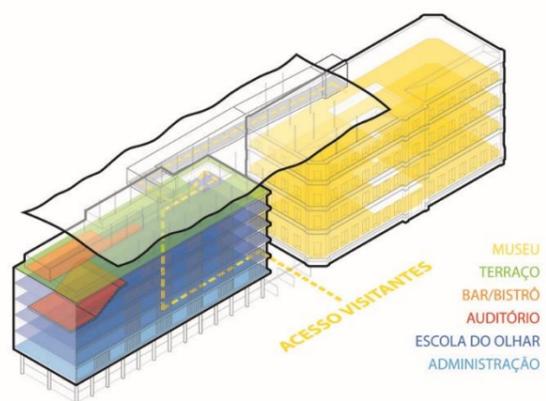


Fonte: Archdaily.

estratégias de requalificação de centros históricos degradados, como é o caso da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, em Mato Grosso do Sul. Assim como o MAR promoveu a reconversão de edifícios antigos e sem uso em equipamentos culturais contemporâneos, integrando passado e presente em uma nova leitura urbana, a Esplanada Ferroviária apresenta um conjunto arquitetônico de grande valor histórico e simbólico que, embora atualmente em situação de abandono, possui potencial para ser reintegrado ao cotidiano da cidade.

A união de construções de diferentes períodos no MAR — o palacete histórico e o edifício modernista — exemplifica como é possível criar diálogos arquitetônicos entre o antigo e o novo, respeitando a memória do lugar e, ao mesmo tempo, atualizando sua função social. Esse tipo de intervenção não apenas preserva o patrimônio edificado, como também o ressignifica, inserindo-o em uma lógica de fruição cultural, engajamento comunitário e dinamização econômica.

Figura 16 - Setorização



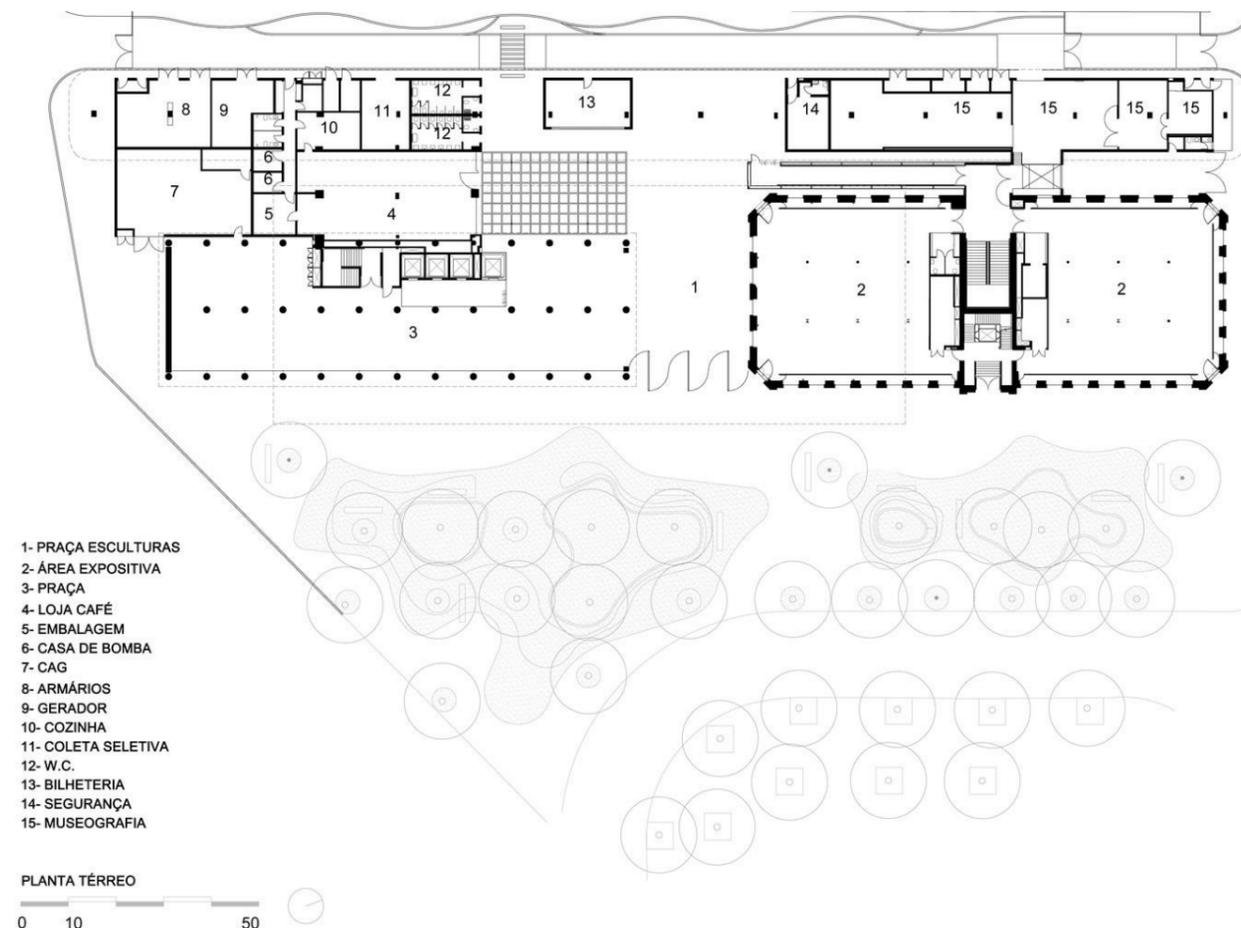
Fonte: Archdaily.

conectados, estão inseridos no escopo da ampla intervenção prevista para a região central e histórica da cidade.

O Museu de Arte do Rio (MAR) incorpora, em sua proposta programática, uma série de espaços que ampliam sua função social e educativa, como terraço, bar, bistrô, auditório, a Escola do Olhar e áreas administrativas, promovendo uma relação dinâmica com o espaço urbano e seus diversos públicos. (figura 15 e 16).

O Palacete Dom João, o edifício da antiga Polícia e a antiga rodoviária do Rio, por estarem fisicamente

Figura 17- Planta térreo



Fonte: Archdaily.

Ao analisar a distribuição do programa (figura 17) é possível identificar uma estratégia que articula preservação patrimonial, educação, cultura e lazer em um único equipamento urbano. O Palacete, por sua natureza histórica, acolhe as funções mais contemplativas, enquanto o edifício anexo cumpre uma função mais dinâmica e pedagógica. A cobertura unificadora não apenas protege, mas também convida o visitante a transitar entre passado e presente, reforçando o conceito de museu como espaço de troca e construção coletiva de conhecimento.

Dessa forma, essa lógica de organização programática que articula preservação patrimonial, usos culturais, educativos e espaços de convivência oferece uma referência importante para intervenções em áreas centrais degradadas, como é o caso da Esplanada Ferroviária de Campo Grande. Assim como no MAR, busca-se no presente trabalho promover uma reconfiguração urbana que valorize o

patrimônio existente ao mesmo tempo em que introduz novos usos e dinâmicas sociais, reforçando o vínculo entre cidade, memória e contemporaneidade.

5.1.2 MUSEU DO AMANHÃ

Localizado na zona portuária do Rio de Janeiro, o Museu do Amanhã, projetado pelo arquiteto Santiago Calatrava, integra o conjunto de intervenções do projeto Porto Maravilha, um dos maiores programas de requalificação urbana da cidade nas últimas décadas. Inaugurado em 2015, o museu foi implantado no Pier Mauá, em área estratégica junto à Baía de Guanabara e ao centro histórico da cidade, ocupando um terreno simbólico e historicamente marcado por relações com o comércio, o transporte marítimo e a chegada de diferentes culturas. (figura 18).

Figura 18– Mapa Localização Museu do Amanhã



Fonte: (Evandro Bertol)

Assinado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, o edifício se destaca por sua linguagem futurista e por sua proposta inovadora de museu, voltado para a ciência, a sustentabilidade e o pensamento sobre o futuro do planeta. Sua implantação dialoga com uma série de diretrizes urbanísticas que visavam a reaproximação da cidade com sua orla, a recuperação da memória do território e a promoção de novos usos culturais e turísticos para a região.

Figura 19 – Museu do Amanhã RJ



Fonte <https://images.adsttc.com/adbr001cdn.archdaily.net/wp-content/uploads/2011/11/museu-amanha620.jpg>

O Museu dispõe de uma área total de aproximadamente 5.000 m² destinada a exposições, tanto temporárias quanto permanentes, articuladas a uma praça pública de 7.600 m² que envolve o edifício e se prolonga ao longo do cais, promovendo a integração entre o espaço cultural e o tecido urbano. A edificação apresenta elementos estruturais em balanço de grandes dimensões — com 75 metros de extensão na face voltada para a praça e 45 metros na face voltada para o mar — que acentuam a horizontalidade e o alcance visual da arquitetura. A exposição permanente está localizada no pavimento superior, cuja cobertura atinge um pé-direito de 10 metros, favorecendo a flexibilidade espacial e oferecendo vistas privilegiadas para a Baía de Guanabara. A altura total do edifício foi limitada a 18 metros, em conformidade com diretrizes de preservação visual da paisagem, assegurando a manutenção do campo visual em direção ao Mosteiro de São Bento, reconhecido como Patrimônio Mundial pela UNESCO.

Essa ampla requalificação da zona portuária do Rio de Janeiro, abrangendo a modernização da infraestrutura, a reestruturação do sistema de mobilidade urbana, além da restauração de diversos bens de valor histórico e arquitetônico. (ver figura 19).

O estudo deste projeto oferece subsídios relevantes para a proposta de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, sobretudo no que se refere à articulação entre patrimônio histórico, espaço público e inserção de novos usos socioculturais. A forma como o Museu do Amanhã foi incorporada ao tecido urbano respeitando os elementos históricos e, ao mesmo tempo, promovendo inovação e requalificação da área serve como referência para estratégias de reativação urbana que visam não apenas preservar, mas também ressignificar espaços degradados por meio da arquitetura, da cultura e da reaproximação da cidade com seus cidadãos.

5.2 CENTRO HISTÓRICO SÃO PAULO

A análise do centro histórico de São Paulo, conforme abordado por Queiroga, revela a permanência de sua relevância como polo urbano, mesmo diante da crescente popularização e intensificação do consumo em seus espaços. Essa centralidade é reforçada pela ampla acessibilidade proporcionada por uma densa malha de transporte público, que favorece o fluxo constante de pessoas e sustenta uma estrutura urbana marcada por intensa oferta de comércio, serviços e oportunidades de trabalho.

O tecido urbano do centro paulistano é resultado de um processo de desenvolvimento contínuo, moldado por influências estéticas europeias e norte-americanas, e preserva um legado valioso de espaços públicos, como bulevares, calçadões, praças, jardins e galerias. Esses espaços, outrora centrais para o convívio e a vida social da cidade, ainda carregam forte valor simbólico, mesmo após sucessivas transformações ao longo do tempo (Rupf e Queiroga, 2015).

Além disso, o centro histórico de São Paulo distingue-se por sua diversidade de usos e tipologias, que abrange desde igrejas, teatros e centros culturais até bibliotecas, residências e estabelecimentos comerciais. Esses elementos compõem um panorama urbano dinâmico, no qual práticas culturais tradicionais coexistem com manifestações contemporâneas, evidenciando a capacidade adaptativa dos espaços urbanos em diálogo com as mudanças sociais (Rupf e Queiroga, 2015).

Essa leitura crítica do centro paulistano, especialmente no que tange à preservação de seu valor cultural mesmo diante de intervenções urbanas, serve como importante referência projetual para o presente trabalho, voltado à

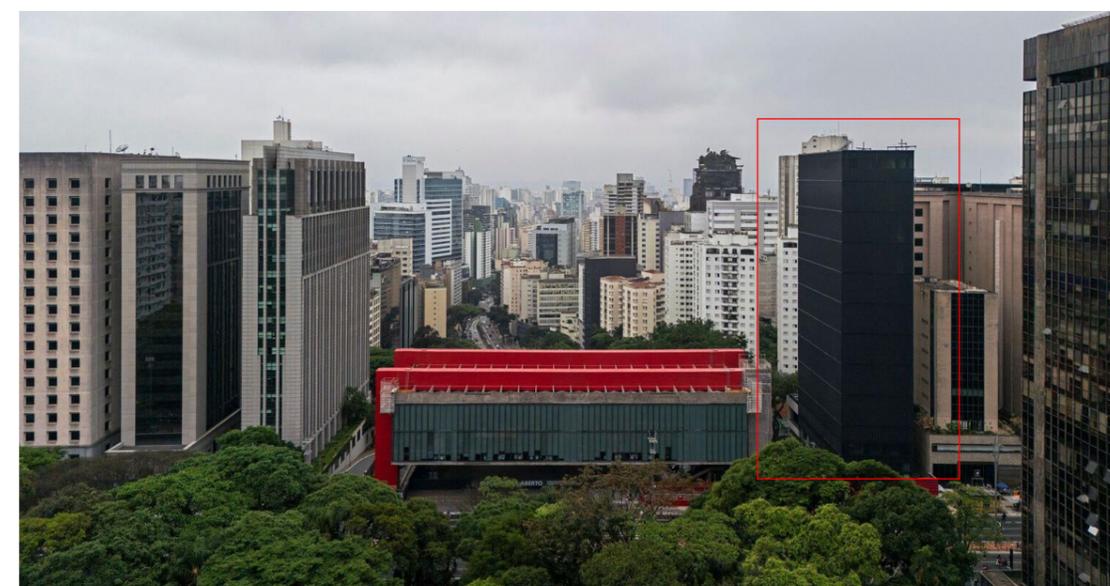
revitalização do centro histórico de Campo Grande (MS), com ênfase na área da Esplanada Ferroviária.

A seguir, será analisado o conjunto arquitetônico formado pelo MASP e seu anexo, cuja integração à malha urbana contemporânea ocorreu de forma sensível e respeitosa, sem comprometer o valor histórico e cultural do patrimônio existente, um exemplo relevante para a estratégia adotada neste projeto.

5.2.1 EDIFÍCIO PIETRO MARIA BARDI (MASP)

Localizado no centro histórico da cidade de São Paulo, o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP) vive uma fase de grande transformação com a expansão de sua estrutura, marcada pela construção do edifício Pietro Maria Bardi, projetado pelo escritório Metro Arquitetos. Essa iniciativa representa a mais expressiva ampliação física do museu desde sua mudança para a atual sede na Avenida Paulista, projetada por Lina Bo Bardi e inaugurada em 1968. A proposta de expansão não se limita ao aumento da área expositiva; ela reafirma o papel do MASP como um dos principais centros culturais do país, atento às exigências contemporâneas de inclusão, funcionalidade e preservação do patrimônio arquitetônico. O novo edifício foi concebido de forma a estabelecer um diálogo cuidadoso com a estrutura existente, mantendo a integridade histórica do conjunto ao mesmo tempo em que projeta o museu para o futuro. (figura 20).

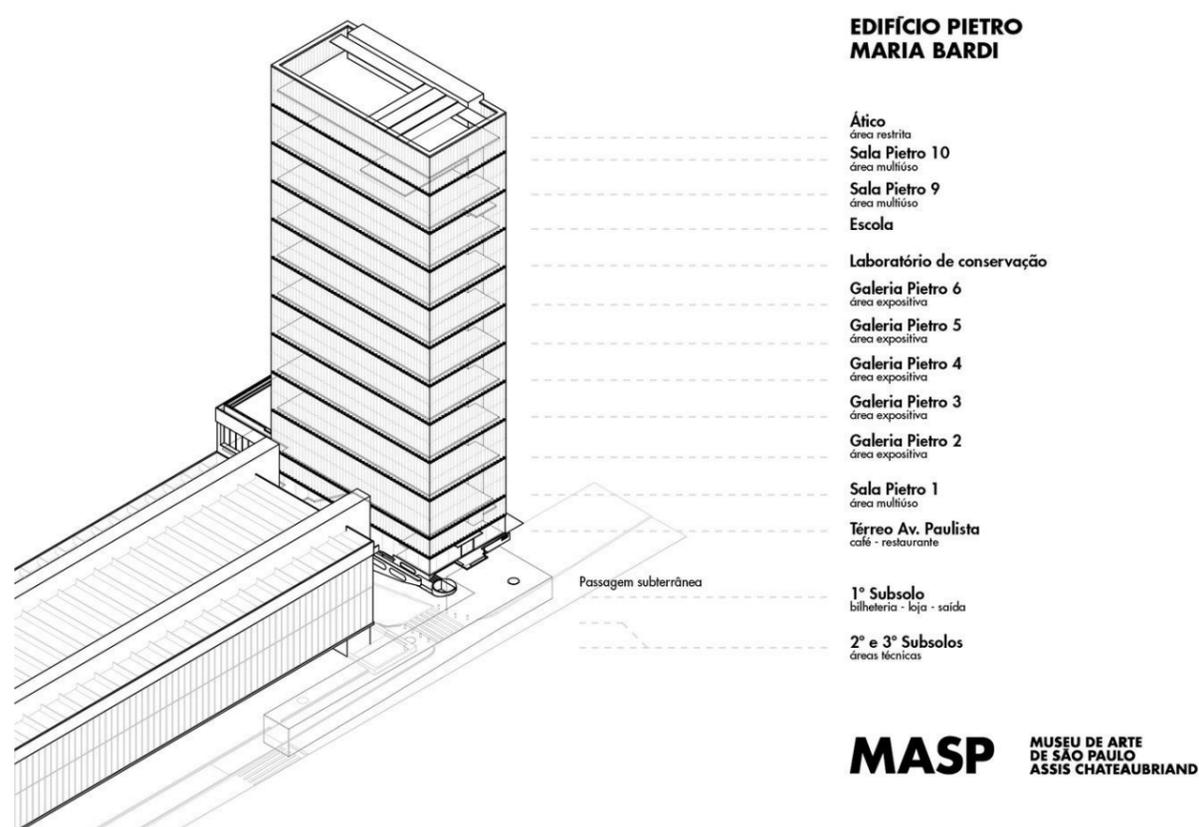
Figura 20 – MASP e Edifício Maria Bardi



Fonte: Archdaily.

O projeto do edifício Pietro Maria Bardi (figura 21), anexo ao Museu de Arte de São Paulo (MASP), revela uma série de diretrizes arquitetônicas relevantes que vão além da expansão funcional do museu tornando-se uma referência no que diz respeito à integração entre arquitetura contemporânea e preservação do patrimônio cultural.

Figura 21 - Setorização



Fonte: Archdaily.

Além disso, a configuração programática do edifício que inclui galerias expositivas, espaços multiuso, salas de aula, laboratório de restauro, restaurante e café reforça o caráter híbrido e democrático da arquitetura contemporânea. Esses ambientes promovem não apenas a fruição da arte, mas também a convivência, o aprendizado e o intercâmbio cultural, fortalecendo os vínculos entre o edifício e a cidade.

A análise desse projeto se mostra particularmente relevante para a proposta de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande (MS), uma vez que oferece subsídios concretos sobre como intervir em áreas de valor histórico-cultural sem descaracterizá-las. A integração harmoniosa entre o novo e o preexistente, a adoção de soluções sustentáveis de caráter perene e a criação de espaços públicos de uso múltiplo são princípios que podem ser diretamente transpostos para o contexto da Esplanada, contribuindo para a requalificação urbana, a preservação da memória e o fortalecimento do tecido social local.

5.3 CENTRO HISTÓRICO BELO HORIZONTE

O Hipercentro de Belo Horizonte é tradicionalmente reconhecido como um espaço marcado pelo intenso fluxo de pessoas, caracterizado por relações passageiras e pela função de ser um ponto de passagem e deslocamento urbano (LEMOS, 1988, 1994, 2003; ARROYO, 2004; PRAXIS, 2007; SOUZA e CARNEIRO, 2004).

Apesar de abrigar predominantemente atividades comerciais, a região central também se configura como um território de permanência, onde vínculos sociais se consolidam no cotidiano de moradores, trabalhadores e usuários do transporte público, que utilizam o local como ponto de encontro e circulação habitual (MOREIRA, 2008).

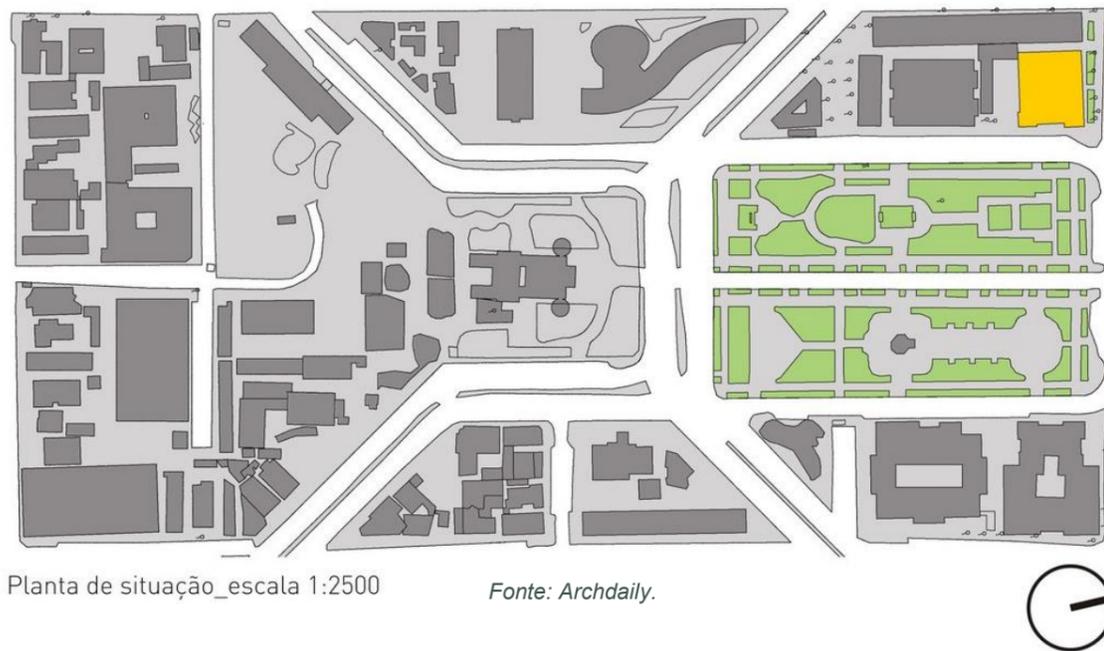
Esse espaço abriga referências urbanas significativas para a população de Belo Horizonte e de sua região metropolitana, como o Parque Municipal, a Praça Sete, a Avenida Afonso Pena, o Mercado Central, a Rodoviária, a Estação Ferroviária, os viadutos de Santa Tereza e da Floresta, e a Rua da Bahia, elementos que reforçam seu papel simbólico e funcional na malha urbana (MOREIRA, 2008).

Para exemplificar melhor essa questão, será estudado o memorial de minas gerais, com enfoque na valorização cultural e patrimonial.

5.3.1 MEMORIAL MINAS GERAIS / ESTUDIO ARQUITETURA + TETRO ARQUITETURA

O Memorial Minas Gerais Vale, concebido pelo Estúdio Arquitetura em parceria com o TETRO Arquitetura, configura-se como uma intervenção paradigmática no contexto da revitalização do centro histórico de Belo Horizonte (figura 22). Inserido no antigo prédio da Secretaria da Fazenda (figura 23), datado de 1897, o projeto integra o Circuito Liberdade, contribuindo significativamente para a requalificação urbana da região ao transformar uma edificação patrimonial em um espaço cultural dinâmico e acessível.

Figura 22 – Situação Memorial Minas Gerais.



As intenções projetuais revelam uma abordagem sensível ao patrimônio, marcada pela preservação da fachada e de elementos estruturais originais (figura 23), aliada à introdução de soluções museográficas contemporâneas. Por meio de exposições imersivas, recursos tecnológicos e instalações interativas, o memorial propõe uma leitura plural da identidade mineira, articulando tradição e inovação. Nesse sentido, a proposta não apenas conserva a materialidade histórica do edifício, mas o reinscreve no presente, atribuindo-lhe novos significados e promovendo sua integração ativa ao cotidiano urbano e cultural da cidade.

Figura 23 – Edifício Original



O programa conta com o acesso pela Praça da Liberdade, o hall principal, marcado pela escadaria monumental (figura 24) que organiza a distribuição do público e integra espaços de apoio como café e área de leitura.

Figura 24 – Escadaria Original do edifício

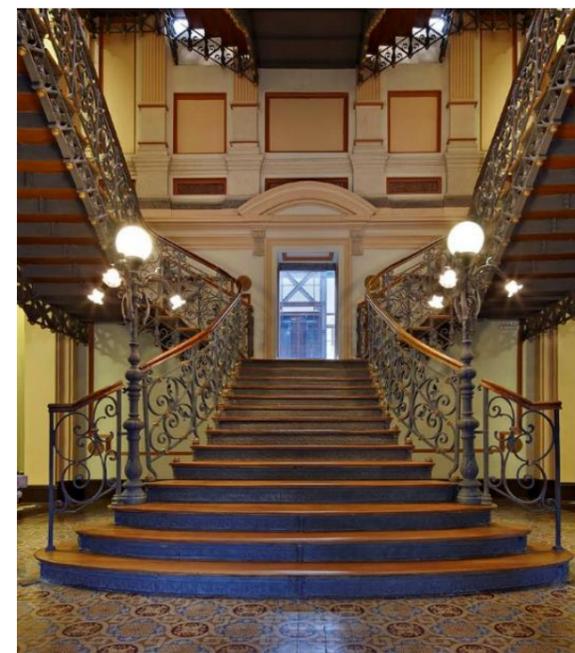


Figura 25 – Pátio Interno



Fonte: Archdaily

No pátio interno, a criação de um jardim ocupa o vazio central (figura 25), reforçando a relação entre natureza e arquitetura. Esses ambientes conectam-se por circulações verticais estratégicas, (figura 26 e 27) que articulam os diferentes níveis do edifício. A proposta parte de uma mediação cuidadosa entre o edifício histórico e as novas inserções, respeitando a estrutura original e promovendo uma integração harmônica entre passado e presente. No segundo pavimento as salas abrigam, em sua maioria, salas expositivas. O terceiro pavimento abriga, além das salas expositivas, um auditório para pequenas apresentações, com apoio.

Essa abordagem revela diretrizes relevantes para o projeto de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, especialmente no que diz respeito à valorização da pré-existência e à inserção de novos usos que potencializem a experiência do espaço patrimonial. A análise do Memorial Minas Gerais Vale evidencia a importância de intervenções sutis, porém significativas, capazes de atualizar o valor cultural do patrimônio sem descaracterizá-lo, oferecendo subsídios conceituais e projetuais que enriquecem o desenvolvimento da proposta em estudo.

Figura 26 – Corte AA

Figura 27 – Corte BB

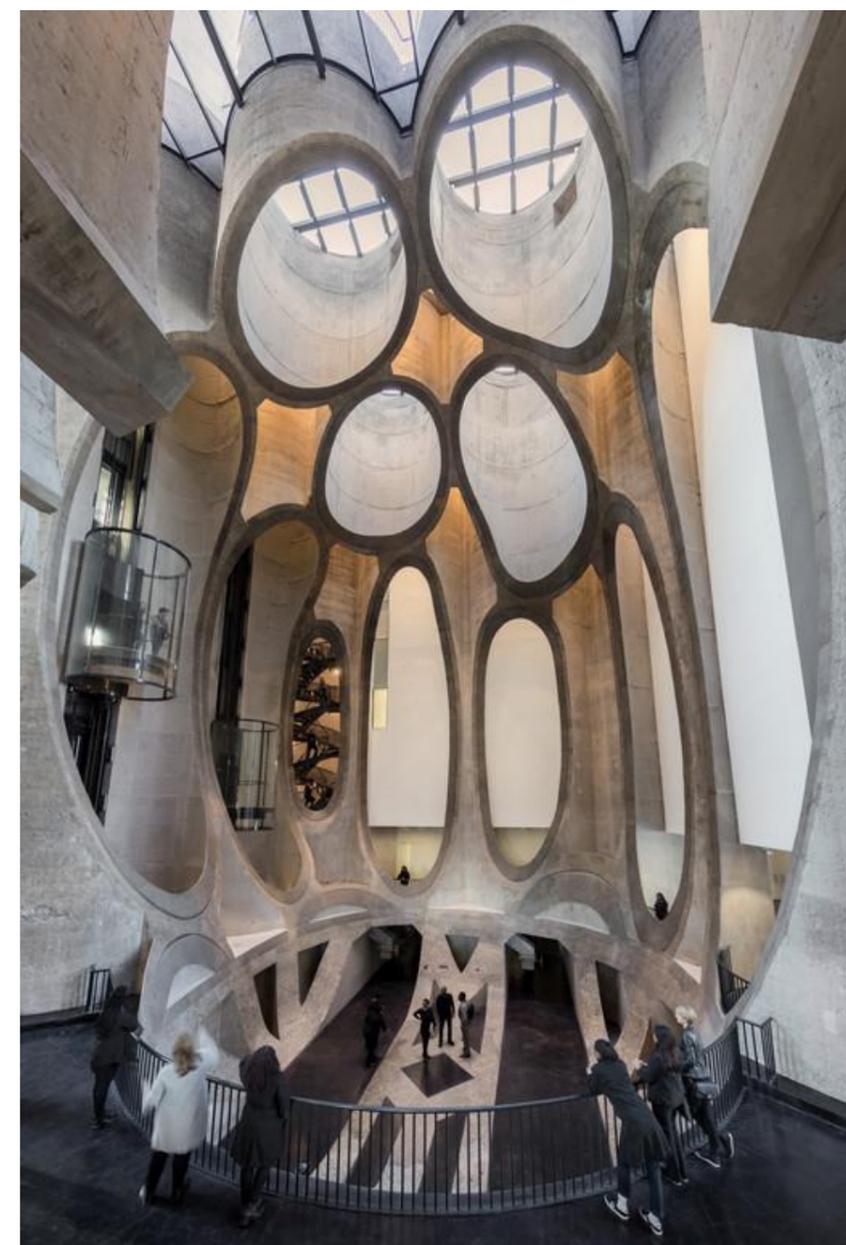


Fonte: Archdaily.

5.4 MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA ZEITZ NA AFRICA

Localizado na cidade do Cabo, na África do Sul, o Museu Zeitz de Arte Contemporânea (Zeitz MOCAA), projetado por Heatherwick Studio, originalmente um complexo de silos de grãos construído na década de 1920, que permaneceu desativado por anos, foi transformado em 2017 no maior museu dedicado à arte contemporânea da África (Figura 28).

Figura 28 – Museu ZEITZ



Fonte: Archdaily. 2017.

O projeto (Figura 29) constitui um exemplo emblemático de como a arquitetura contemporânea pode dialogar com o patrimônio industrial pré-existente. A decisão de preservar a essência estrutural do antigo silo de grãos, incluindo seus 42 tubos de concreto, e adaptá-la a uma nova função cultural, demonstra uma abordagem sensível e inovadora de requalificação. Essa estratégia é especialmente relevante para intervenções em áreas de valor histórico, como a Esplanada Ferroviária de Campo Grande, pois aponta caminhos para integrar a memória do lugar às demandas contemporâneas de uso e fruição.

Figura 29 – Museu de Arte Contemporânea ZEITZ



Um dos maiores desafios enfrentados pelo Zeitz MOCAA foi a conversão dos espaços confinados dos silos em ambientes expositivos abertos, acessíveis e visualmente impactantes. A solução concebida pelo Heatherwick Studio foi audaciosa: ao “esculpir” um átrio central monumental a partir da massa de concreto, inspirando-se na forma de um grão de milho, a intervenção criou um espaço interno dramático e simbólico, que remete a uma catedral contemporânea (figura 30). Esse gesto arquitetônico não apenas rompe com a rigidez do volume original, mas

transforma a experiência espacial do visitante, ao promover um forte contraste entre a materialidade bruta do edifício e a fluidez dos novos vazios internos.

Além da dimensão espacial, o projeto se destaca pelo uso estratégico da luz natural. Claraboias e aberturas cuidadosamente posicionadas permitem que a iluminação natural permeie o interior do museu, (figura 31) criando uma atmosfera contemplativa que valoriza as obras de arte em exposição. A torre de classificação, com janelas facetadas e painéis de vidro convexos, transforma-se em um marco luminoso durante a noite, reforçando a nova identidade cultural do edifício. Esse tipo de intervenção evidencia o potencial da arquitetura como meio de expressão simbólica e narrativa, ao transformar um antigo equipamento industrial em um farol de arte e cultura.

Figura 30 – Planta Mezanino - Nível 6

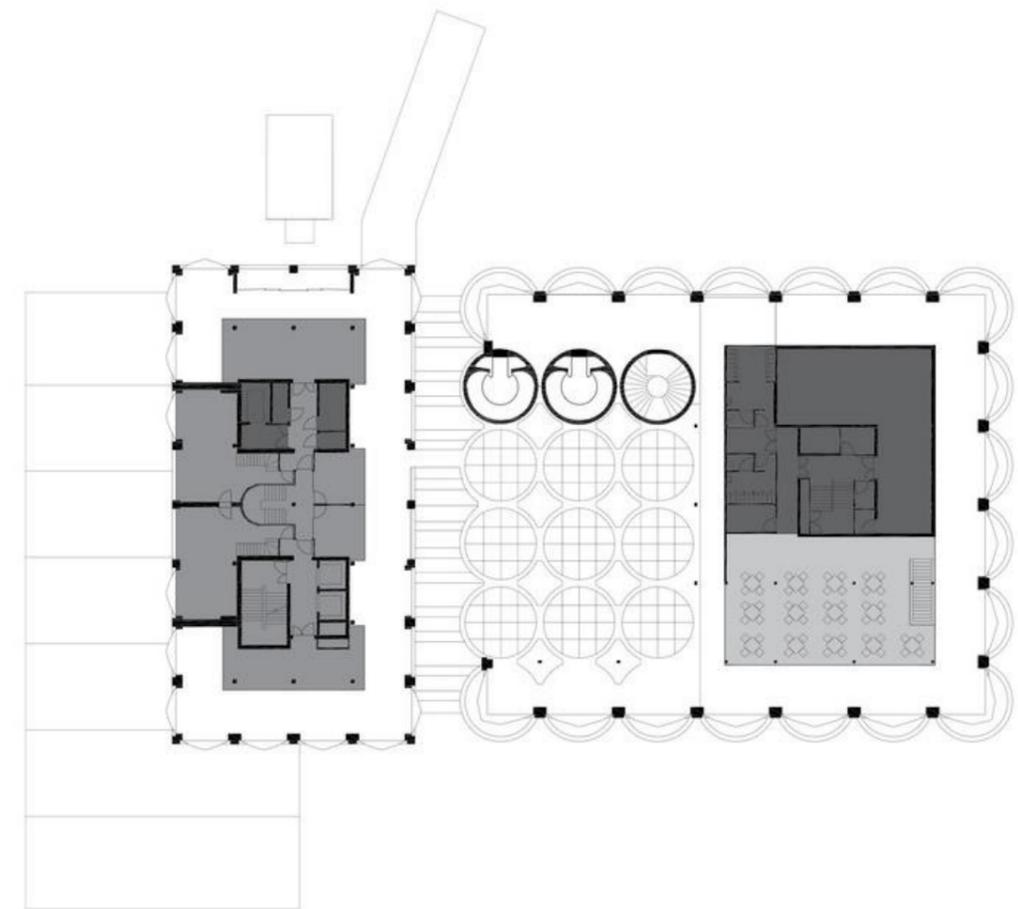


Figura 31 – Claraboia



O simbolismo presente no átrio – inspirado em um grão de milho – estabelece uma conexão poética entre o passado agrícola da estrutura original e sua nova função cultural (figura 32). Essa capacidade de ressignificar elementos históricos por meio da forma e do espaço é uma lição valiosa para o projeto de revitalização da Esplanada Ferroviária. Assim como o Zeitz MOCAA, a proposta para Campo Grande pode ir além de uma simples reforma funcional, incorporando soluções arquitetônicas que revelem e celebrem a história dos edifícios. A verticalidade dos antigos hotéis, por exemplo, pode ser explorada para criar espaços internos marcantes, iluminados naturalmente e organizados em torno de um elemento central que se torne a "alma" do novo museu.

Figura 32 – Estrutura central do edifício



Nesse sentido, o Zeitz MOCAA oferece não apenas inspiração formal, mas um verdadeiro roteiro conceitual para a revitalização de estruturas industriais obsoletas. Sua transformação em um polo cultural de referência na Cidade do Cabo teve impacto significativo na valorização urbana, na ativação turística e na oferta cultural local. Do mesmo modo, a requalificação de um dos hotéis da Esplanada Ferroviária de Campo Grande tem o potencial de impulsionar a vitalidade da região, criando um espaço de encontro para a comunidade e contribuindo para a formação de uma identidade cultural contemporânea.

Em suma, o estudo do Zeitz MOCAA revela como a arquitetura, quando guiada por uma visão criativa e pelo respeito ao patrimônio, pode gerar transformações profundas no ambiente urbano e na vida cultural de uma cidade. Para o projeto de Campo Grande, essa referência representa uma oportunidade de promover uma intervenção emblemática, que una preservação, inovação e significado, consolidando um novo ícone cultural para a capital sul-mato-grossense.

5 | ÁREA DE ESTUDO E PROPOSTAS

6. CAPÍTULO V – PROPOSTA ARQUITETÔNICA

Neste capítulo, serão expostas as principais condicionantes que influenciaram o desenvolvimento do projeto de requalificação de uma área do centro histórico de Campo Grande – MS, especificamente no trecho correspondente à Esplanada Ferroviária. Essas condicionantes foram fundamentais para a definição das diretrizes projetuais e para a compreensão do contexto urbano, histórico e cultural da área em estudo.

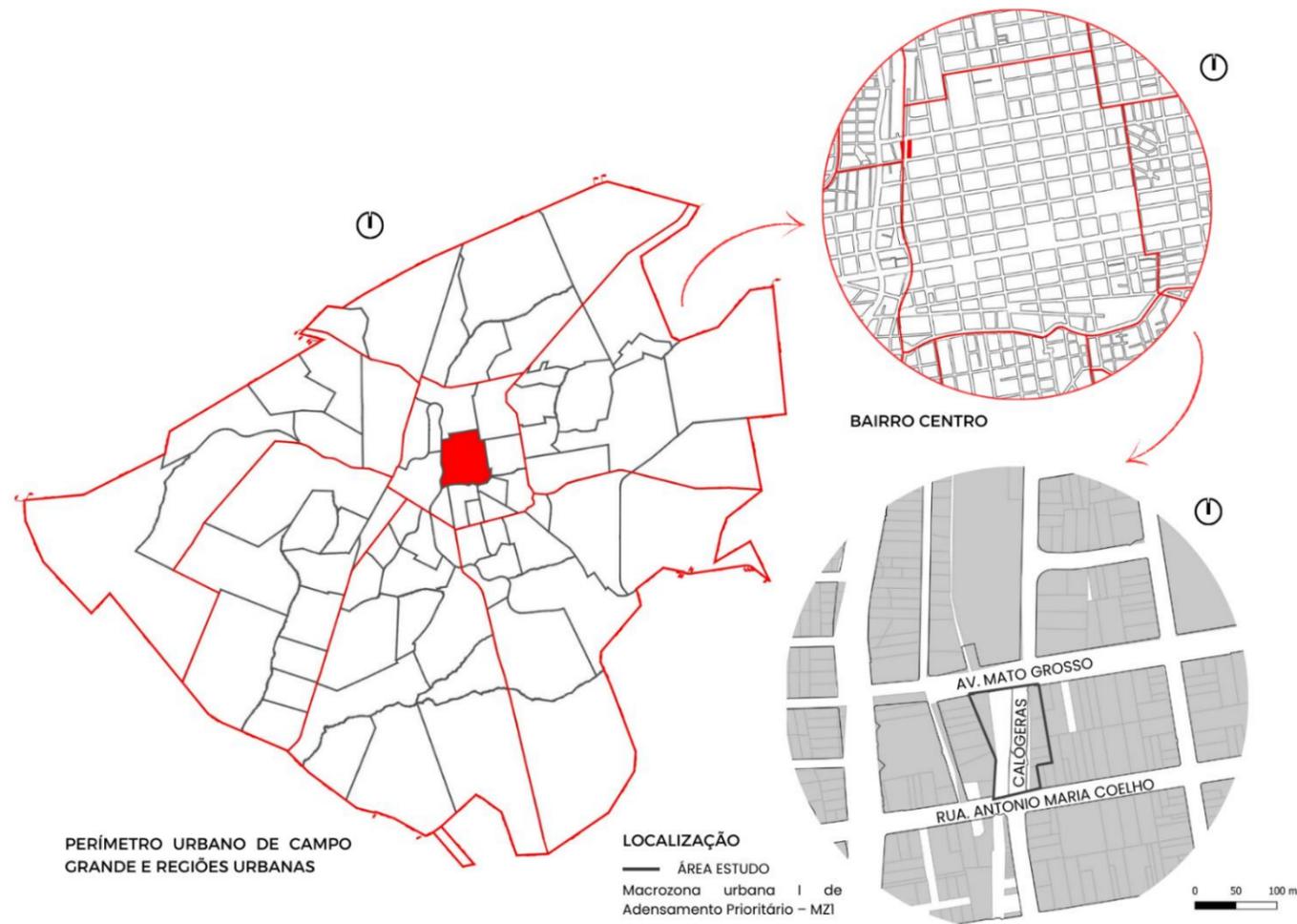
6.1. DEFINIÇÃO ÁREA INTERVENÇÃO

A área selecionada para intervenção está situada no bairro Centro, na Avenida Calógeras, no trecho compreendido entre a Avenida Mato Grosso e a Rua Antônio Maria Coelho (ver figura 33). O estudo abará ambos os lados da via, englobando edificações de destaque, como o antigo Hotel Gaspar e o Hotel União, além de espaços atualmente subutilizados, como um estacionamento desativado e estabelecimentos comerciais sem ocupação.

O fator decisivo para a escolha da área foi a importância da preservação do patrimônio histórico e pela possibilidade de ressignificação de espaços urbanos por meio da arquitetura. A Esplanada Ferroviária de Campo Grande, enquanto conjunto tombado de significativo valor histórico, cultural e simbólico para a cidade, apresentou-se como objeto pertinente de investigação e intervenção.

A temática também se mostra alinhada a discussões contemporâneas no campo da arquitetura e urbanismo, especialmente no que diz respeito à reabilitação de áreas centrais, à ativação de espaços públicos ociosos, ao uso adaptativo de edificações e à valorização da memória coletiva. Tais abordagens possibilitam o desenvolvimento de propostas que conciliam preservação e inovação, contribuindo para o fortalecimento da identidade local e para a dinamização sociocultural do território.

Figura 33 – Recorte Área Intervenção



Fonte: Sisgran. Editado pela autora.

6.2. ESTUDO DO TERRENO

O Hotel Gaspar inaugurado em 1954, teve grande destaque devido à sua localização estratégica, próximo à Estação Ferroviária e à linha de ônibus que realizava embarques e desembarques em sua calçada, tornando-o um ponto de intensa movimentação. (REZENDE, 2015.) (Figura 34)

Figura 34 - Região estudada com fotos autorais do local atualmente. (2024).



Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

No lote frontal existe um parque linear (figura 35) onde pode-se encontrar os trilhos originais que ali passava. O projeto desse parque foi realizado pela Prefeitura Municipal e concluídos em 2010 e 2012, onde eles buscavam implantar áreas de lazer e esporte, deixando apenas vestígios sutis, como pequenos trechos de trilhos, para lembrar a importância histórica da ferrovia e das práticas sociais e espaciais dos antigos moradores da região.

Em 2018 foi inaugurado o monumento Maria Fumaça no local e conta com uma estrutura de 5 metros de altura, 20 de comprimento e cerca de 20 toneladas. O monumento fica suspenso em um balanço e é meramente figurativo, com Maria Fumaça estilizada em monumento e trilho que não leva a lugar nenhum.

Figura 35 – Parque linear



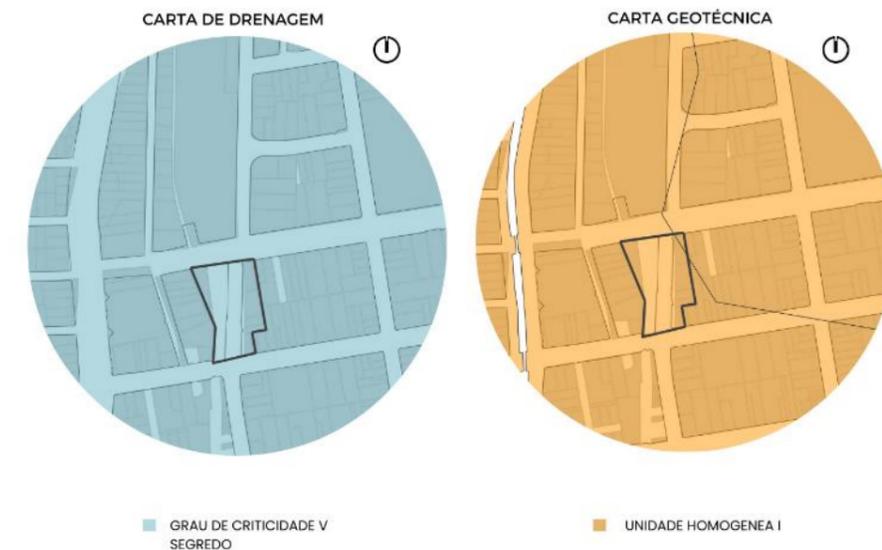
Fonte: Imagem Autoral.

Conforme a Carta Geotécnica de Campo Grande, os terrenos pertencentes à unidade homogênea I apresentam solos compostos por basalto e arenito, com um relevo majoritariamente plano. No entanto, a respeito da carta de drenagem, a área se localiza no grau de criticidade V podem incluir áreas sujeitas a alagamentos, inundações e enchentes em vários pontos devido ao sistema de micro drenagem insuficiente. (Figura 36.)

Em relação à topografia na elevação transversal é possível observar um declive na direção oeste, com um desnível de cinco metros ao longo do comprimento, como

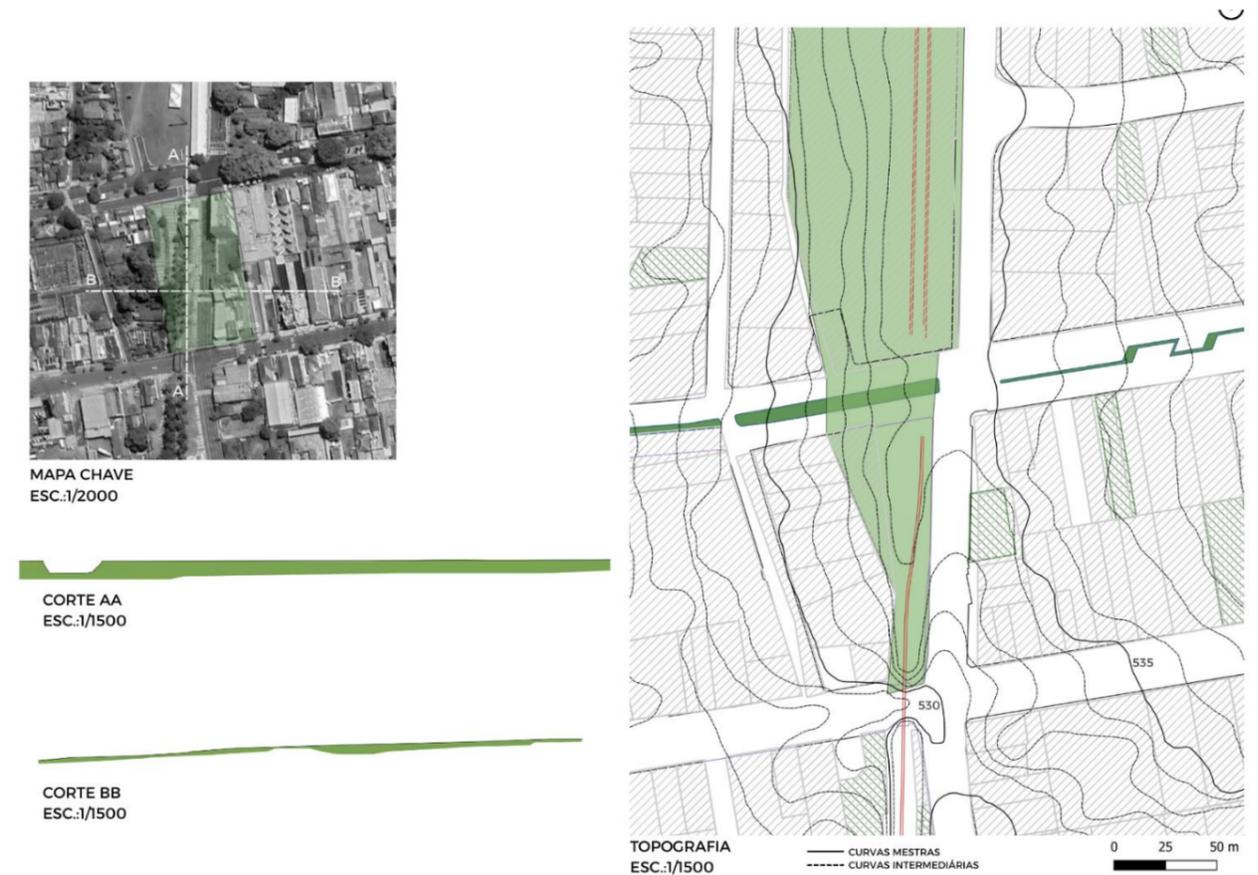
ilustrado na figura 37. Já no corte Longitudinal o terreno está com o declive para a porção Sul.

Figura 36



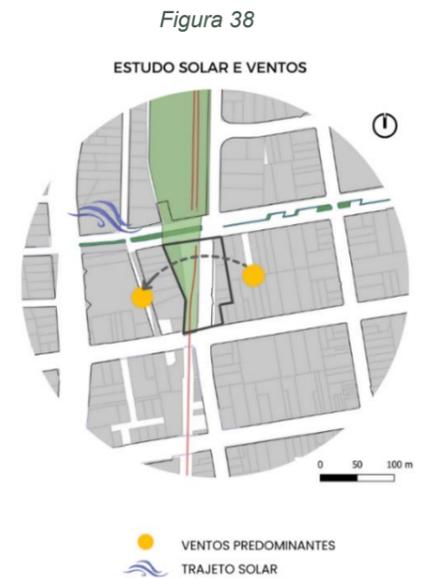
Fonte: Google Earth. Elaborado pela autora

Figura 37 – Topografia e Terreno



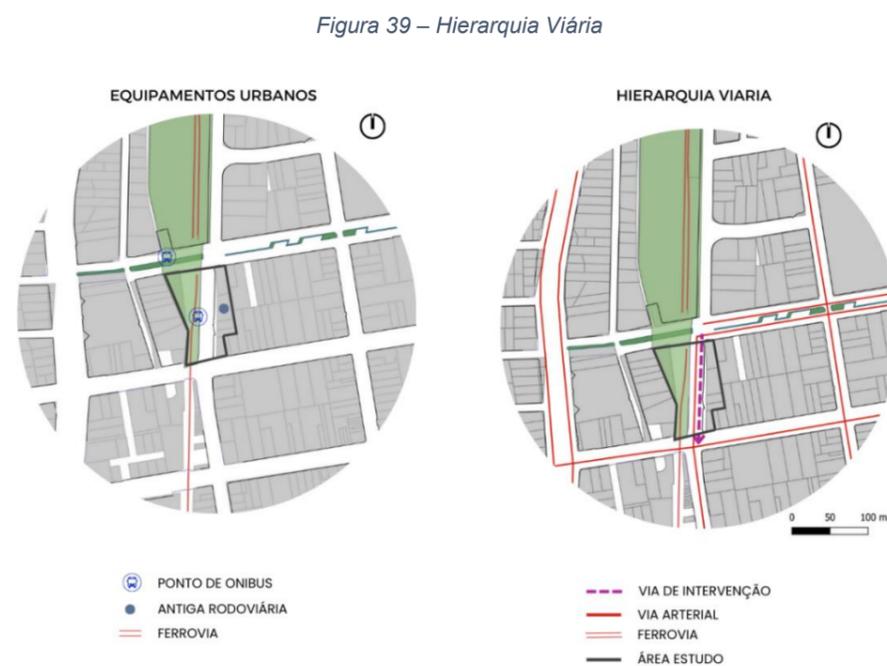
Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

A figura 38 apresenta informações sobre a incidência solar e a direção dos ventos predominantes, conhecimentos essenciais para o desenvolvimento de soluções de projeto que garantam uma melhor ambientação para os futuros usuários do espaço.



Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

A área analisada está localizada em uma região com uma malha viária dominada por vias arteriais (Figura 39), que desempenham um papel significativo na dinâmica da cidade, promovendo um fluxo intenso e contínuo no entorno.



Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

Conforme a Lei Complementar nº 341/2018 que institui o Plano Diretor de Campo Grande, o terreno fica localizado Macrozona urbana I de Adensamento Prioritário – MZI.

De acordo com o IBGE, o município de Campo Grande possui uma área territorial de 8.082,978 km² e uma área urbana de 35.941,08 ha. Sua densidade demográfica de 111,09 hab/km² e 898.100 pessoas no último censo de 2022. (Ver tabela 2 - Perfil Socioeconômico).

Tabela 2 - Dados Perfil Socioeconômico de Campo Grande MS

Variáveis	Região Urbana Centro
População 2022	71.037
% da População total da região	9,03
Renda Per Capita R\$	1.089,37
Taxa de Alfabetização	98,30
Taxa de Analfabetismo	1,70
Densidade Demográfica (HAB/HA)	35,32
Moradores em Domicílios Particulares Permanentes	70.608
Domicílios Particulares Permanente	25.551
Média de Moradores por Domicílio	2,76
População Feminina	38.555
População Masculina	32.482
População com idade de 0 a 4 anos	3.091
População com idade de 0 a 14 anos	10.249
População com idade de 15 a 64 anos	51.308
População com idade de 65 anos ou mais	9.480

Fonte: PLANURB. Perfil socioeconômico de Campo Grande 2022. Edição 29°.

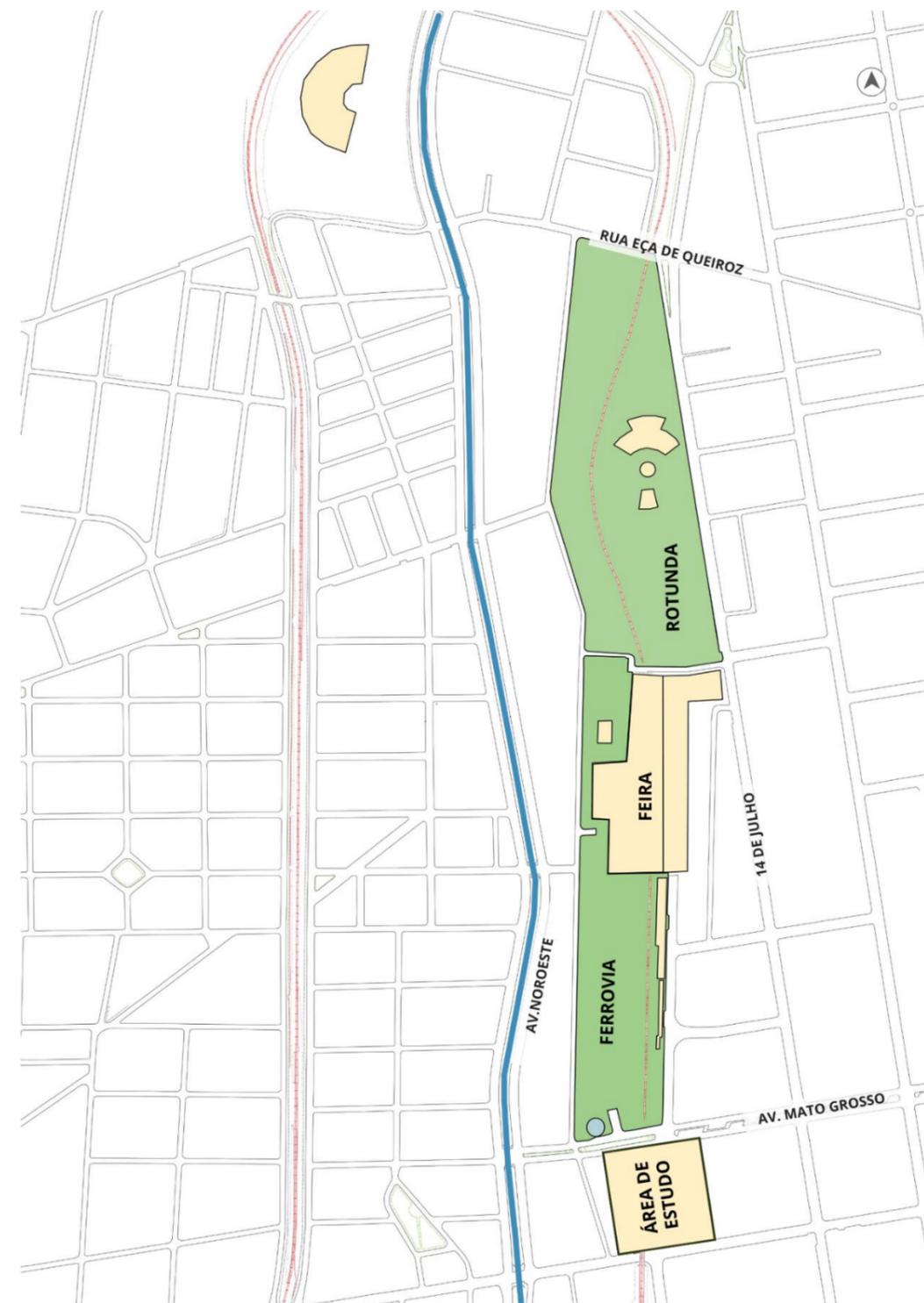
De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Campo Grande (PDDUA), Lei Complementar n. 341, de 4 de dezembro de 2018, no Artigo 31, a Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC) é constituída por áreas, edifícios ou espaços, urbanos e rurais, que apresentam ocorrência de Patrimônio Cultural e

devem ser preservados visando evitar a perda ou o desaparecimento de suas características. A ZEIC é formada por 4 (quatro) categorias e a área central de Campo Grande pertence:

- ZEIC 1 que é constituída por imóveis, ou conjunto de imóveis, urbanos ou rurais, monumentos ou áreas tombadas 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. (Lei Complementar n. 341/2018).
- 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. (Lei Complementar n. 341/2018).
- ZEIC 4 constituída por espaços que se destinam ao resgate e à preservação da memória coletiva dos lugares onde ocorreram fatos de valor histórico ou legendário, ou onde acontecem atividades que incorporem valores intangíveis materializados no espaço, constituindo-se em patrimônio imaterial. (Lei Complementar n. 341/2018).

6.3. ANÁLISE DO ENTORNO

Figura 40 – Entorno Imediato



Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

Ao fazer uma análise sobre o entorno imediato do trecho estudado, é possível observar na figura 40 alguns elementos existentes do entorno da área estudada, como a antiga estação de trem, o armazém cultural, a rua dos ferroviários, algumas oficinas e a rotunda.

A proposta de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande estabelece um diálogo crítico com as visões contrastantes de John Ruskin e Eugène Viollet-le-Duc, cujas contribuições permanecem centrais no campo da preservação do patrimônio. Ruskin defendia a valorização da autenticidade e das marcas do tempo, posicionando-se contra restaurações que implicassem reconstruções idealizadas ou apagamento das transformações naturais dos edifícios. Essa abordagem se reflete na conservação das estruturas ferroviárias existentes, cuja integridade física e simbólica será mantida. Tais edificações, embora desativadas, serão ressignificadas por meio de novos usos, como museus, salas expositivas, oficinas e espaços culturais, preservando sua materialidade histórica.

Em contrapartida, a inserção de elementos contemporâneos, expressa uma perspectiva próxima à de Viollet-le-Duc, ao considerar a necessidade de adaptação funcional e atualização urbana. Essas adições não pretendem mimetizar o conjunto original, mas dialogar com ele de forma propositiva, promovendo uma articulação entre permanência e renovação. A intervenção, assim, se estrutura como uma síntese crítica entre conservação e inovação, em que a memória é preservada e, simultaneamente, projetada para novos contextos de uso, reafirmando o papel do patrimônio como catalisador da transformação urbana.

De modo complementar, o projeto também se fundamenta em uma leitura integrada das contribuições de Camillo Boito e Gustavo Giovannoni, pensadores fundamentais para o desenvolvimento das práticas modernas de intervenção em sítios históricos. Boito advogava uma restauração cautelosa, comprometida com a preservação da autenticidade material e contrária a recomposições estilizadas que distorcessem a história da edificação. Essa perspectiva reforça a escolha por intervenções que respeitem os vestígios do tempo e a complexidade histórica da Esplanada. Por sua vez, Giovannoni ampliou esse entendimento ao propor o conceito de conservação integrada, que considera o patrimônio em articulação com as dinâmicas contemporâneas da cidade. Essa visão é diretamente aplicada à proposta

de revitalização, ao se evitar tanto a musealização que imobiliza o espaço no passado quanto a descaracterização que rompe com seus valores históricos.

O projeto, portanto, busca preservar a identidade da Esplanada ao mesmo tempo em que a reintegra ao cotidiano urbano, promovendo novos usos de caráter cultural, educativo e social. Dessa forma, a intervenção consolida-se como um exercício de equilíbrio entre memória e transformação, projetando o patrimônio como elemento ativo na reconfiguração do território urbano de Campo Grande.

6.4. DIRETRIZES PROJETAIS

Diante das propostas projetuais, estabelece-se um conjunto de diretrizes estratégicas com o objetivo de assegurar a funcionalidade, integração urbana e reativação qualificada do trecho da Esplanada Ferroviária de Campo Grande.

A proposta parte da premissa de transformar o trecho da Esplanada Ferroviária em um espaço prioritariamente voltado para pedestres, com o objetivo de promover o uso público contínuo, valorizar o patrimônio histórico e estimular a vida urbana.

6.4.1. FECHAMENTO VIÁRIO E RECONFIGURAÇÃO DO TRÁFEGO

Como parte das diretrizes projetuais voltadas à qualificação urbana do trecho da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, propõe-se o fechamento do tráfego de veículos na Avenida Calógeras, no segmento que atravessa diretamente o conjunto ferroviário (figura 41). A intenção é transformar esse trecho em um calçadão urbano destinado à circulação livre de pedestres e à realização de atividades culturais ao ar livre. A proposta parte da premissa de que a priorização do uso pedonal em áreas centrais e históricas contribui significativamente para a reativação da vida urbana, ao mesmo tempo em que valoriza o patrimônio e estimula novas formas de ocupação do espaço público.

O fechamento da via promove uma série de benefícios urbanísticos e sociais. Em primeiro lugar, permite a criação de um ambiente mais seguro e acessível para os pedestres, favorecendo o deslocamento não motorizado e incentivando a mobilidade ativa. A conversão da avenida em calçadão também amplia as possibilidades de permanência e convivência no espaço, possibilitando a implantação de mobiliário urbano, paisagismo, feiras livres, manifestações artísticas

e eventos culturais que reforcem o vínculo da população com seu patrimônio histórico.

Para assegurar a funcionalidade do sistema viário local e evitar prejuízos à mobilidade urbana, a proposta prevê a rua dos Ferroviários como rota alternativa ao trecho fechado da Avenida Calógeras. Localizada paralelamente à via principal, essa rua tem potencial para absorver com eficiência o fluxo veicular desviado, garantindo a continuidade da circulação no entorno imediato da área de intervenção. Essa solução de redistribuição do tráfego viário visa equilibrar os diferentes modos de deslocamento, permitindo a coexistência entre o transporte motorizado e os espaços voltados exclusivamente ao uso público.

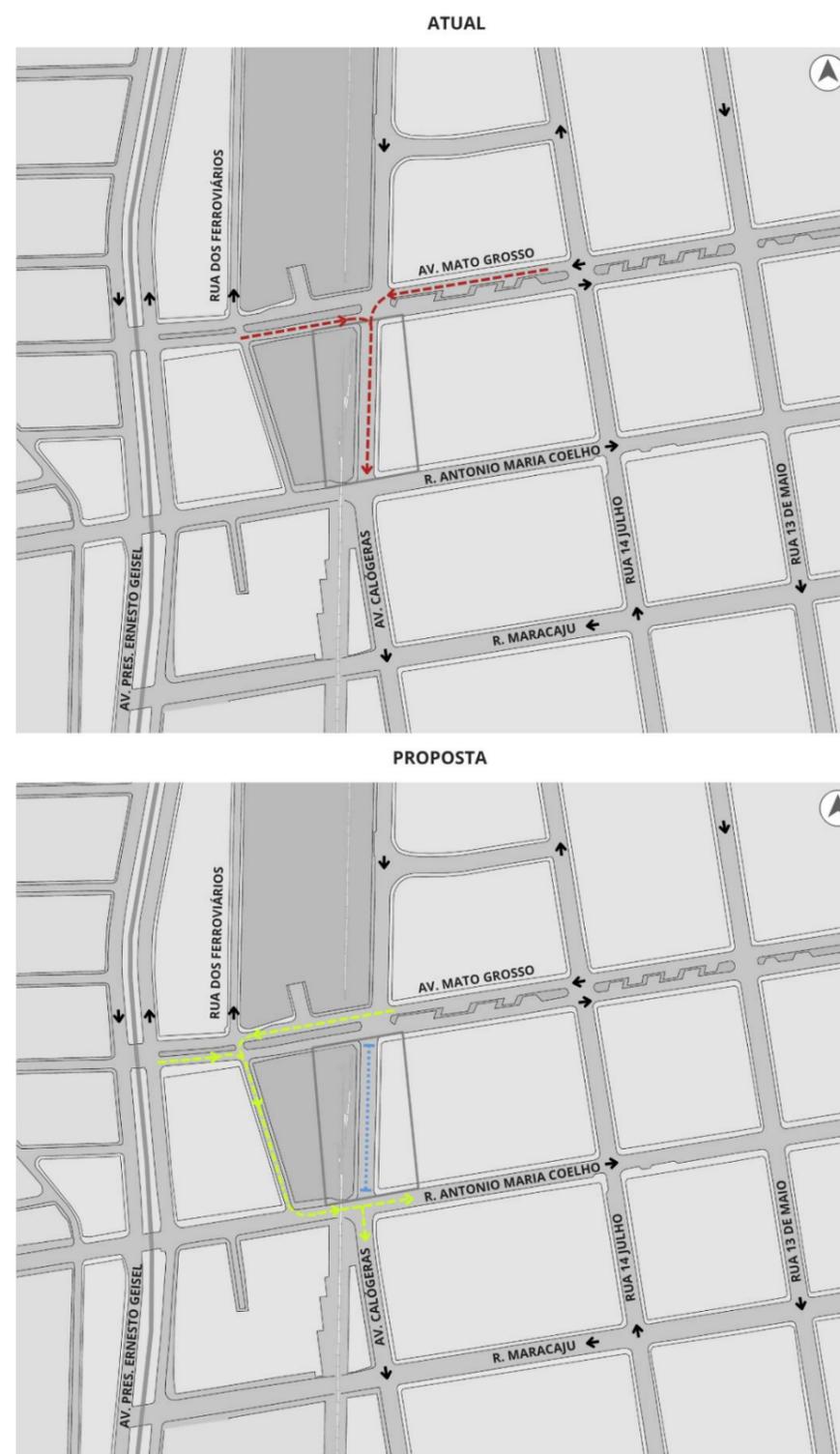
A reconfiguração do traçado viário local não se apresenta, portanto, como uma medida isolada, mas como parte de uma estratégia integrada de revitalização urbana. Ao colocar a experiência do pedestre no centro do projeto e ressignificar a função de uma importante via do centro da cidade, a proposta reforça os princípios de um urbanismo mais sensível, inclusivo e sustentável. Além de promover a requalificação espacial, essa diretriz contribui para a reativação econômica e cultural da região, ao integrar mobilidade, patrimônio e espaço público como elementos articuladores de um novo modelo de cidade.

É relevante destacar que, historicamente, o fluxo de veículos na Avenida Calógeras foi mais intenso, principalmente em função do papel que esse eixo cumpria na estrutura viária da cidade. No entanto, com o passar dos anos, a implantação de novas vias paralelas e rotas alternativas reduziu consideravelmente essa demanda, tornando o tráfego atual mais controlado e menos dependente desse trecho específico. Esse cenário contemporâneo, somado ao potencial de adaptação da Rua dos Ferroviários, reforça a viabilidade da proposta de fechamento parcial, sem comprometer significativamente a mobilidade urbana da região central.

Assim, a conversão do trecho central da Avenida Calógeras em um calçadão voltado à mobilidade ativa e ao uso coletivo do espaço representa não apenas uma solução técnica viável, mas uma escolha estratégica de transformação urbana. Ao redefinir prioridades no uso do solo, a proposta qualifica o ambiente urbano, valoriza o patrimônio histórico ferroviário e fortalece a relação entre cidade e cidadania. Trata-se de uma diretriz alinhada aos princípios contemporâneos de sustentabilidade,

inclusão e humanização dos centros urbanos, contribuindo para a construção de uma Campo Grande mais vibrante, acessível e culturalmente viva.

Figura 41 – Reconfiguração do traçado viário



Fonte: Google Maps, Editado pela autora.

6.4.2 REATIVAÇÃO FERROVIÁRIA

Uma das diretrizes mais significativas do projeto é a implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que aproveita a malha ferroviária desativada para propor um sistema de transporte de curta distância (figura 42). O trajeto inicial conecta a Morada dos Baís ao Parque Ferroviário, articulando dois marcos históricos e simbólicos da cidade por meio de um transporte sustentável, silencioso e de baixa emissão.

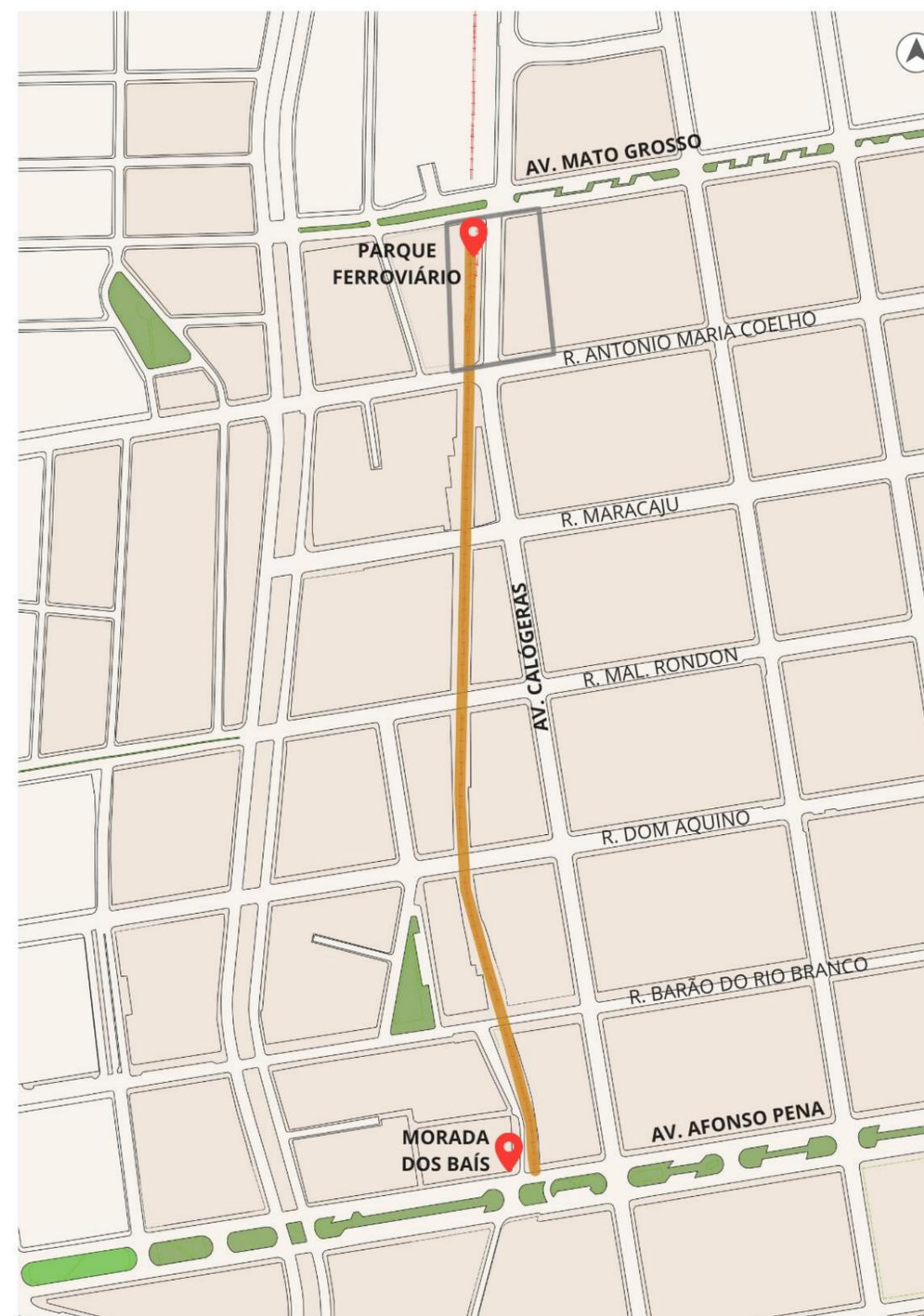
O VLT é concebido não apenas como meio de deslocamento alternativo, mas como um dispositivo urbano de experiência: um passeio turístico-cultural que integra a cidade à sua memória ferroviária. A escolha do trecho se deve à sua relevância simbólica e à proximidade com a área de intervenção, o que viabiliza sua implantação e fortalece os objetivos do projeto.

Embora o trajeto inicial contemple a conexão entre a Morada dos Baís e o Parque Ferroviário, a proposta reconhece o potencial de expansão do VLT ao longo da Esplanada Ferroviária. A presença de trilhos desativados em outras porções do complexo ferroviário permite imaginar desdobramentos futuros que integrem outros pontos relevantes da malha urbana, transformando o VLT em um eixo estratégico de mobilidade alternativa e de valorização patrimonial.

Além de estimular o turismo e a mobilidade alternativa, o VLT requalifica os trilhos e as estruturas ferroviárias existentes, fortalece a identidade ferroviária da cidade e ativa economicamente o território, por meio da circulação de pessoas, da criação de novos usos e da dinamização das atividades culturais e comerciais. Ao transformar o transporte em uma experiência urbana qualificada, o projeto promove a reconexão entre passado e presente, entre memória e cotidiano.

Por fim, ao propor o uso contemporâneo e adaptativo da malha ferroviária existente, o projeto minimiza a necessidade de novas obras de infraestrutura, reduz impactos ambientais e promove a recuperação econômica e social do entorno, gerando empregos e reocupando áreas subutilizadas com novas funções de interesse público.

Figura 42 – Diretriz projetual – reativação da malha ferroviária



Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

6.5 PROPOSTAS

A proposta de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande tem como princípio norteador o respeito à integridade do patrimônio histórico, arquitetônico e cultural da área de estudo. A intervenção adota como base os preceitos da Carta de Veneza (1964) e as diretrizes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que orientam a preservação das fachadas e elementos característicos dos bens tombados, evitando falsos históricos e priorizando a autenticidade da edificação (tabela 3).

Nesse sentido, será mantida a totalidade das fachadas existentes, a fim de garantir a conservação da ambiência urbana e do valor histórico dos edifícios. Essa preservação visa não apenas atender às exigências legais de proteção patrimonial, mas também reforçar a identidade cultural do conjunto ferroviário e sua importância na formação da cidade de Campo Grande.

Embora as fachadas sejam integralmente preservadas, o interior dos edifícios será submetido a intervenções pontuais e estratégicas, com o intuito de adaptar os espaços às novas funções previstas no programa de necessidades do projeto. Essas intervenções serão embasadas na análise de arquivos existentes, especialmente a partir do estudo “Hotel Gaspar – Reabilitação da Memória e Identidade Campo-Grandense”, desenvolvido por Lucas Mecchi, que oferece um levantamento da estrutura e organização espacial do edifício.

Com base nessas informações, propõe-se a modificação pontual do pé-direito, a remoção seletiva de paredes internas e a reconfiguração espacial de alguns ambientes, garantindo melhor aproveitamento dos espaços internos e a compatibilidade com os novos usos. As alterações seguirão os princípios de intervenção mínima e reversibilidade, respeitando a estrutura original e assegurando a autenticidade histórica do conjunto arquitetônico.

Para atender à ampliação programática e à ativação do espaço urbano de forma contemporânea, o projeto prevê a implantação de estruturas modulares do tipo container, com área de 14 m² cada, (figura 43) que serão destinadas a bares, cafés

e pequenos comércios voltados à gastronomia regional. Esses elementos, instalados em áreas livres do terreno onde funcionava a antiga rodoviária, serão de fácil montagem e desmontagem, mantendo o caráter reversível e de baixo impacto da intervenção.

Figura 43 – Módulos container



Fonte: <https://containersa.com.br/blog-do-container/>

Além disso, será construída uma passarela elevada no segundo pavimento, ligando os edifícios do antigo Hotel Gaspar e do Hotel União. Essa conexão física facilitará o fluxo entre os usos culturais e administrativos, ao mesmo tempo em que atuará como terraço panorâmico para o setor de convivência, com vistas privilegiadas para o parque linear revitalizado à frente do complexo.

O projeto propõe a transferência simbólica da Feira Central para o conjunto ferroviário, reativando lojas desocupadas com restaurantes típicos e retomando as feiras ao ar livre, tradicionalmente realizadas às segundas, quartas e sextas-feiras. Essa ação visa resgatar práticas culturais locais, fortalecer o vínculo comunitário e impulsionar a economia criativa, sobretudo entre pequenos produtores e comerciantes.

A proposta contempla a transformação da Rua Calógeras em um calçadão exclusivo para pedestres, com infraestrutura adequada para eventos culturais ao ar livre e uso cotidiano da população. A Rua dos Ferroviários, paralela à intervenção, será readequada como via alternativa para o tráfego de veículos, assegurando a continuidade da malha viária e favorecendo a mobilidade urbana.

Além disso, todo o entorno será requalificado com mobiliário urbano, iluminação, paisagismo, pavimentação acessível e áreas de descanso, promovendo um ambiente mais seguro, convidativo e inclusivo. A retirada do monumento Maria Fumaça, que atualmente ocupa a praça de forma desarticulada, permitirá uma nova configuração do espaço, mais integrada ao conceito do projeto.

O antigo Hotel Gaspar será adaptado para abrigar o Setor Cultural, composto por um museu que contará a história da cidade de Campo Grande e o papel da ferrovia em sua expansão, além do Memorial dos Ferroviários da Esplanada. Já o Hotel União será readequado para receber um auditório/teatro e salas administrativas, ampliando o leque de atividades institucionais e culturais da intervenção.

Com base nessas diretrizes, o projeto será desenvolvido, contemplando proposta de implantação, planta baixa, cortes e elementos gráficos explicativos que evidenciem as intenções projetuais. A intervenção busca, assim, consolidar a revalorização urbana, social e cultural da Esplanada Ferroviária, respeitando seu passado e projetando novos usos para seu futuro.

Tabela 3 – Memorial de ideias

Categorias	Ideias e Estratégias Aplicadas
Restauração	<ul style="list-style-type: none"> - Preservação das fachadas originais dos edifícios, conforme diretrizes da Carta de Veneza (1964) e da Lei Federal nº 9.605/98 (crimes contra o patrimônio cultural). - Uso de levantamento técnico pré-existente do projeto “Hotel Gaspar – Reabilitação da Memória e Identidade Campo-Grandense”, de Lucas Mecchi, como base para adequações internas. - Intervenções reversíveis e de baixo impacto no interior, como modificação do pé-direito e abertura seletiva de paredes, garantindo compatibilidade com o novo programa funcional.
Urbanismo	<ul style="list-style-type: none"> - Transformação do trecho da Rua Calógeras em calçadão para pedestres, com foco em mobilidade ativa e convivência. - Ativação da Rua dos Ferroviários como rota alternativa viária, evitando impactos no tráfego. - Criação de um sistema de VLT turístico-cultural entre a Morada dos Baís e a área de intervenção, com possibilidade de expansão futura ao longo da malha ferroviária desativada. - Valorização da paisagem urbana com praça ativa, feiras livres e espaços de permanência ao ar livre.

Arquitetônico	<ul style="list-style-type: none"> - Projeto de passarela elevada interligando o Hotel Gaspar e o Hotel União, servindo como mirante e terraço de convivência. - Redistribuição dos ambientes internos dos edifícios para abrigar novos usos: museu histórico sobre Campo Grande e a ferrovia (Hotel Gaspar), auditório e salas institucionais (Hotel União). - Inclusão de elementos paisagísticos: espelhos d'água, arborização, iluminação, áreas sombreadas e mobiliário urbano. - Implantação de estrutura modular (containers de 14 m²) para abrigar bares e restaurantes, com instalação em áreas livres do terreno.
---------------	--

Fonte: Elaborado pela autora

6.6 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O projeto será dividido em 5 (cinco) setores conforme a figura abaixo:

Figura 44 – Setores do projeto



Fonte: Google Earth. Elaborado pela autora.

- Setor 1 - **Cultural**: O setor cultural do projeto visa transformar o antigo Hotel Gaspar, em um espaço para abrigar o Memorial dos Ferroviários da Esplanada Ferroviária. Este setor será projetado para valorizar tanto o patrimônio arquitetônico existente quanto a história e identidade cultural da região, aliado

à criação de um museu que retrate, de forma integrada, a história da cidade. O conjunto museológico será estruturado para valorizar tanto o patrimônio arquitetônico do edifício quanto a narrativa histórica da região, por meio de exposições permanentes e temporárias, acervos interativos, documentos, objetos históricos e recursos multimídia. O objetivo é criar um espaço educativo, cultural e afetivo, capaz de promover a valorização da identidade local, estimular o turismo cultural e reforçar o vínculo da população com seu passado.

- Setor 2 – **Conexão**: Consiste na requalificação de um estacionamento desativado que foi antigamente área da antiga rodoviária de campo grande, para transformá-lo em um espaço multifuncional de conexão e convivência, com áreas para lazer, cultura e eventos. Nesse setor será implantado uma passarela elevada que liga o hotel Gaspar e o hotel união, induzindo o público a visitar os dois setores de forma dinâmica e estruturada.
- Setor 3 - **Educacional**: O projeto prevê a requalificação do Antigo Hotel União, transformando-o em um espaço multifuncional com auditório e salas administrativas.
- Setor 4 - **Gastronômico**: O projeto propõe a requalificação dos comércios desativados para criar uma área gastronômica que valorize a culinária de Campo Grande (MS) e da feira central.
- Setor 5 - **Praça**: A proposta visa a criação de uma praça multifuncional ao ar livre, com espaços diversificados para atividades comunitárias, convivência, recreação e integração com a natureza.

O programa de Necessidades foi elaborado com base no arquivo da Mapoteca Semadur do mapa do bairro Centro e do Parcelamento Vila Cidade Folha 1. Também foi utilizado o dimensionamento da monografia: “Hotel Gaspar – Reabilitação da Memória e Identidade Campo-Grandense” do autor Lucas Mecchi. (Figuras 45 e 46).

Figura 45 – Medidas dos Lotes



Fonte: Mapoteca. Elaborado pela autora.

Figura 46 – Programa de Necessidades

SETOR	AMBIENTE	DESCRIÇÃO	ÁREA M ²
CULTURAL TÉRREO	Recepção	Balcão	40m ²
	Café e Lanchonete	Mesas, cadeiras, balcão de atendimento	25m ²
	Área Livre/Convívio	Bancos, paisagismo interno	423m ²
	Sanitários	Bancadas, sanitários	38m ²
CULTURAL 1º PAVIMENTO HIST EXPANSÃO PARA O OESTE	Galeria 1 e 2	Poltronas, projetores, sistema de som	200m ²
	Galeria 3 e 4	Painéis expositivos, bancos, iluminação especial	150m ²
	Apoio Técnico e Depósito	Armários, estantes	76m ²
	Circulação e Sanitários	Bancadas, sanitários	100m ²
CULTURAL 2º PAVIMENTO HIST DA CIDADE CG/MS	Salas 1 e 2	Painéis expositivos, bancos, vitrines	200m ²
	Exposição Temporária 1 e 2	Painéis, vitrines, iluminação	150m ²
	Apoio Técnico e Depósito	Armários, estantes	76m ²
	Circulação e Sanitários	Bancadas, sanitários	100m ²
CULTURAL 3º PAVIMENTO HIST FERROVIA	Sala de Objetos e Relíquias	Expositores, vitrines, iluminação focal	200m ²
	Exposição Permanente	Painéis, vitrines, iluminação	150m ²
	Apoio Técnico e Depósito	Armários, estantes	76m ²
	Circulação e Sanitários	Bancadas, sanitários	100m ²
	Espaço Audiovisual	Tela de projeção, poltronas, sistema de som	200m ²
CULTURAL 4º PAVIMENTO HIST PANTANAL	Espaço para Oficinas	Mesas, cadeiras, projetores	150m ²
	Apoio Técnico e Depósito	Armários, estantes	76m ²
	Circulação e Sanitários	Bancadas, sanitários	100m ²
	ÁREA TOTAL: 2.630M ²		

SETOR	ESPAÇOS	DESCRIÇÃO	ÁREA M ²
PASSARELA	Área de Convivência	Mesas coletivas, bancos, paisagismo urbano	433m ²
	Lanchonete 1	Balcão, banquetas, prateleiras	40m ²
	Lanchonete 2	Balcão, banquetas, prateleiras	40m ²
	Passarela	Bancos, pergolado, mesas e cadeiras	580m ²
ÁREA TOTAL: 1.093M ²			

SETOR	ESPAÇOS	DESCRIÇÃO	ÁREA M ²
EDUCACIONAL TÉRREO	Área Livre e Convívio	Bancos, mesas, paisagismo urbano, iluminação	350m ²
	Recepção e Apoio	Balcão, cadeiras, armários	50m ²
	Circulação e Sanitários	Corredores, banheiros, iluminação	63m ²
EDUCACIONAL 1º PAVIMENTO	Sala Administrativa	Mesas individuais, cadeiras, armários	150m ²
	Sala de Reunião	Mesa grande, cadeiras, TV para apresentações	100m ²
	Sala Multiuso	Espaço flexível para coworking, workshops	100m ²
EDUCACIONAL 2º PAVIMENTO	Circulação e Sanitários	Corredores, banheiros, iluminação	113m ²
	Auditório	Poltronas, palco, sistema de som, projetor	300m ²
	Sala de Apoio Técnico	Mesas, cadeiras, estantes, equipamentos técnicos	100m ²
	Circulação e Sanitários	Corredores, banheiros, iluminação	63m ²
ÁREA TOTAL: 1.389M ²			

SETOR	ESPAÇOS	DESCRIÇÃO	ÁREA M ²
GASTRONÔMICO	Loja 1	Balcão de atendimento, vitrines, cozinha industrial, sanitário privativo, depósito	62,5m ²
	Loja 2	Balcão de atendimento, vitrines, cozinha industrial, sanitário privativo, depósito	62,5m ²
	Loja 3	Balcão de atendimento, vitrines, cozinha industrial, sanitário privativo, depósito	62,5m ²
	Loja 4	Balcão de atendimento, vitrines, cozinha industrial, sanitário privativo, depósito	62,5m ²
	Loja 5 (esquina)	Balcão de atendimento, vitrines, cozinha industrial, sanitário privativo, depósito	75m ²
ÁREA TOTAL: 325M ²			

SETOR	ESPAÇOS	DESCRIÇÃO	ÁREA M ²
PRAÇA	Feira ao ar livre	Área flexível destinada à realização de feiras livres, como feiras de artesanato, alimentos e produtos locais.	490m ²
	Parada e Convivência	Distribuídas em diferentes pontos da praça	175m ²
	Parquinho Infantil	Playground seguro para crianças.	210m ²
	Espaços Complementares	Lanchonetes, Quiosques	90m ²
	Espaços livres/ Área verde	Espaço livre para arborização e caminhada	2.030,1m ²
ÁREA TOTAL: 2995,10M ²			

Fonte: Elaborado pela autora.

7. LEVANTAMENTO DA SITUAÇÃO ATUAL

Este capítulo apresenta as plantas referentes ao levantamento arquitetônico e urbano da área de intervenção, com o objetivo de documentar as condições existentes antes da proposta de revitalização. O material gráfico inclui a disposição atual das edificações, vias, espaços livres, elementos paisagísticos e demais componentes físicos da Esplanada Ferroviária de Campo Grande – MS.

O levantamento baseia-se em dados coletados por meio de registros disponíveis, plantas pré-existentes e análise técnica dos elementos construídos, servindo como base comparativa para as intervenções projetuais propostas nos capítulos seguintes. Essa etapa é fundamental para compreender a configuração espacial atual e orientar decisões projetuais fundamentadas na preservação, requalificação e ressignificação do conjunto urbano e arquitetônico analisado.

O Hotel Gaspar (figura 47) é um edifício histórico integrante da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, representativo do período de expansão urbana ligado à ferrovia. Sua análise neste capítulo visa identificar características arquitetônicas e construtivas que embasarão as propostas de reabilitação, assegurando a preservação de seu valor patrimonial e a compatibilização com novos

Figura 47 – Hotel Gaspar

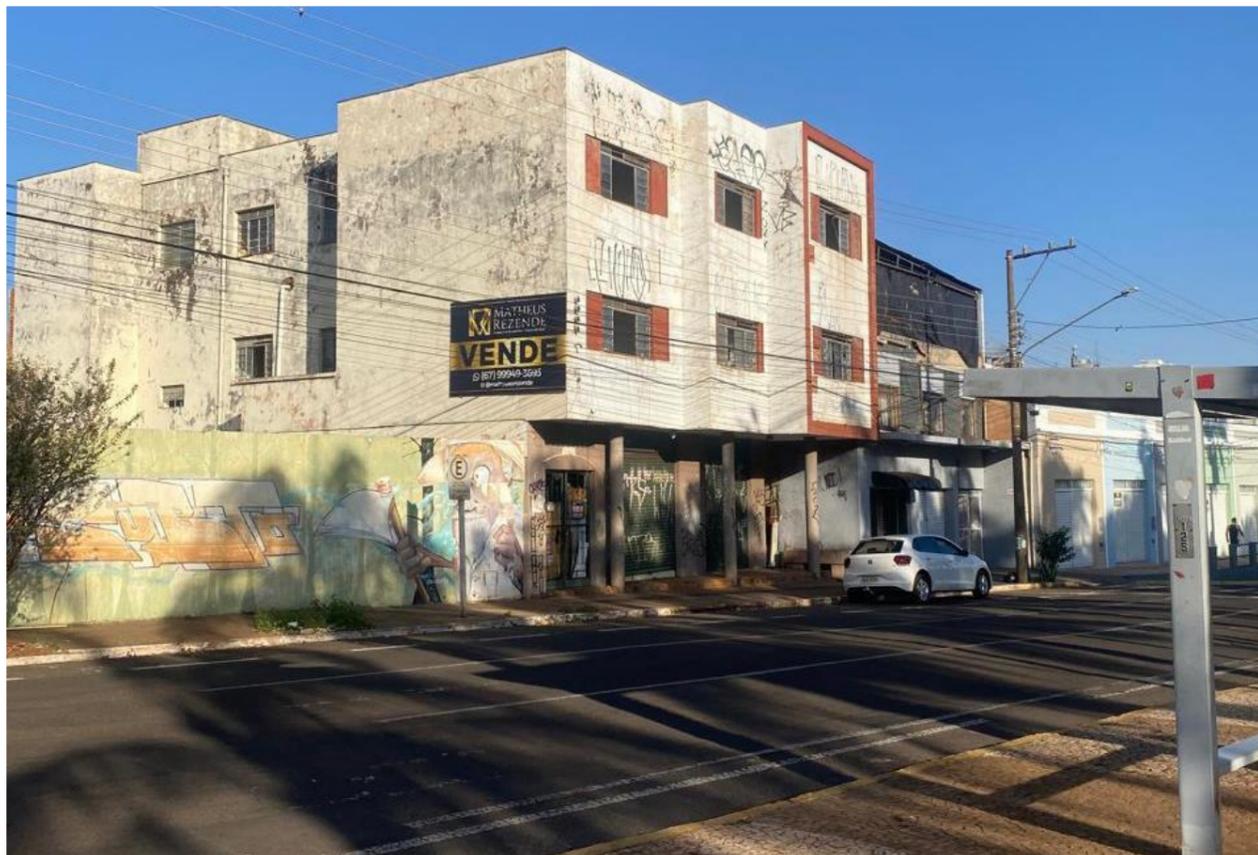


Fonte: Imagem autoral

6 | PROJETO (ANTES)

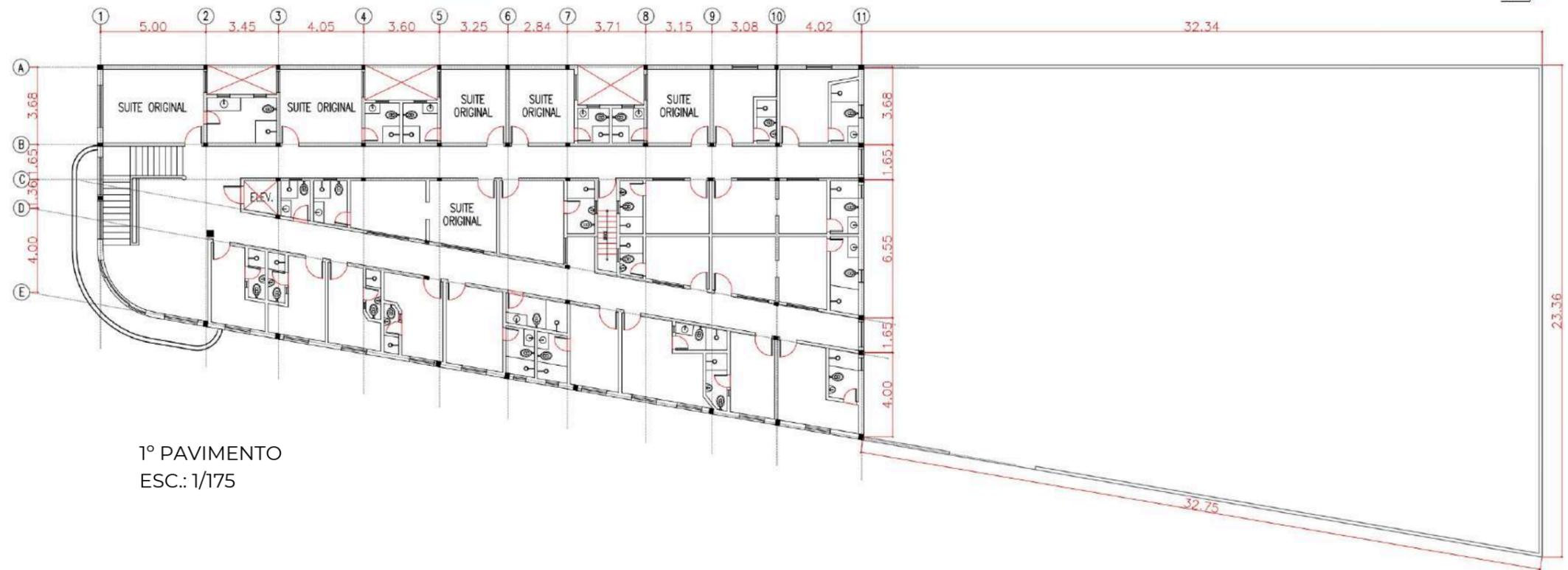
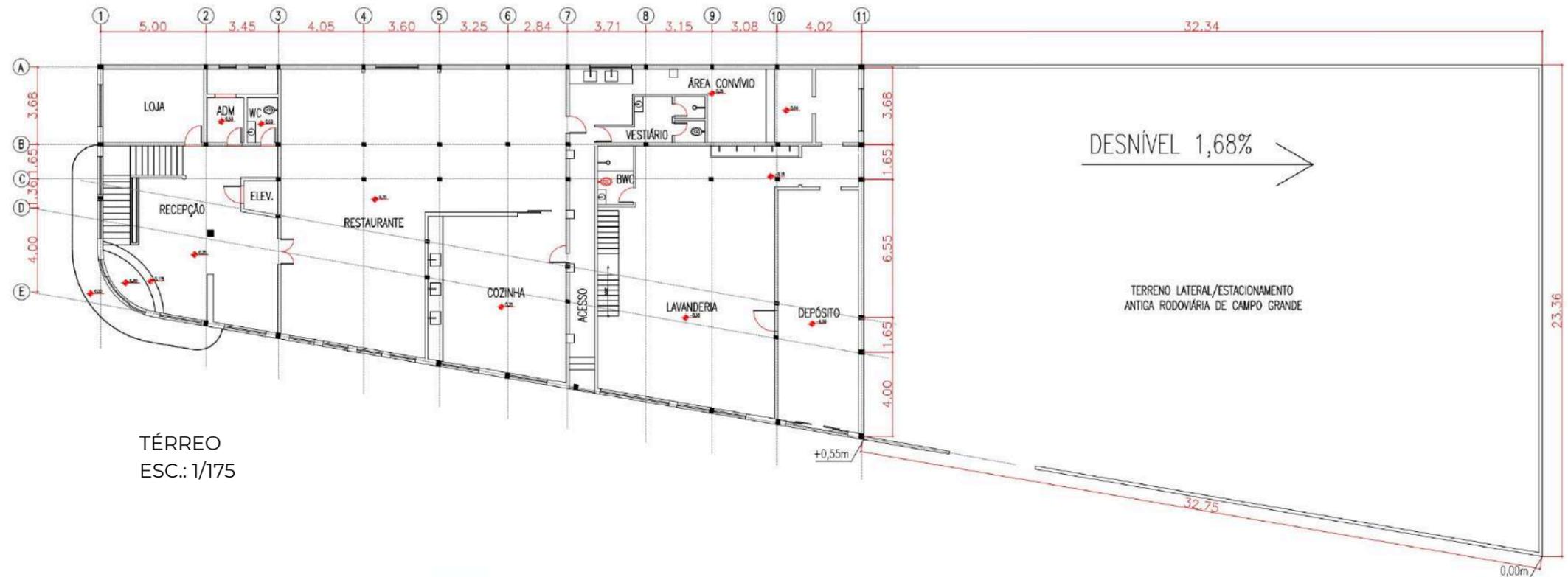
O Hotel União (figura 48), localizado ao lado do Hotel Gaspar, compõe o conjunto arquitetônico da Esplanada Ferroviária e será integrado ao projeto por meio de uma passarela elevada que conecta os dois edifícios no segundo pavimento. Essa ligação visa promover a articulação funcional entre os setores culturais e institucionais do projeto, além de valorizar a composição visual do conjunto. A integração dos dois edifícios reforça a ideia de continuidade espacial e aproveitamento adaptativo das estruturas existentes, respeitando suas características históricas e ampliando seu potencial de uso.

Figura 48 – Hotel Uniao

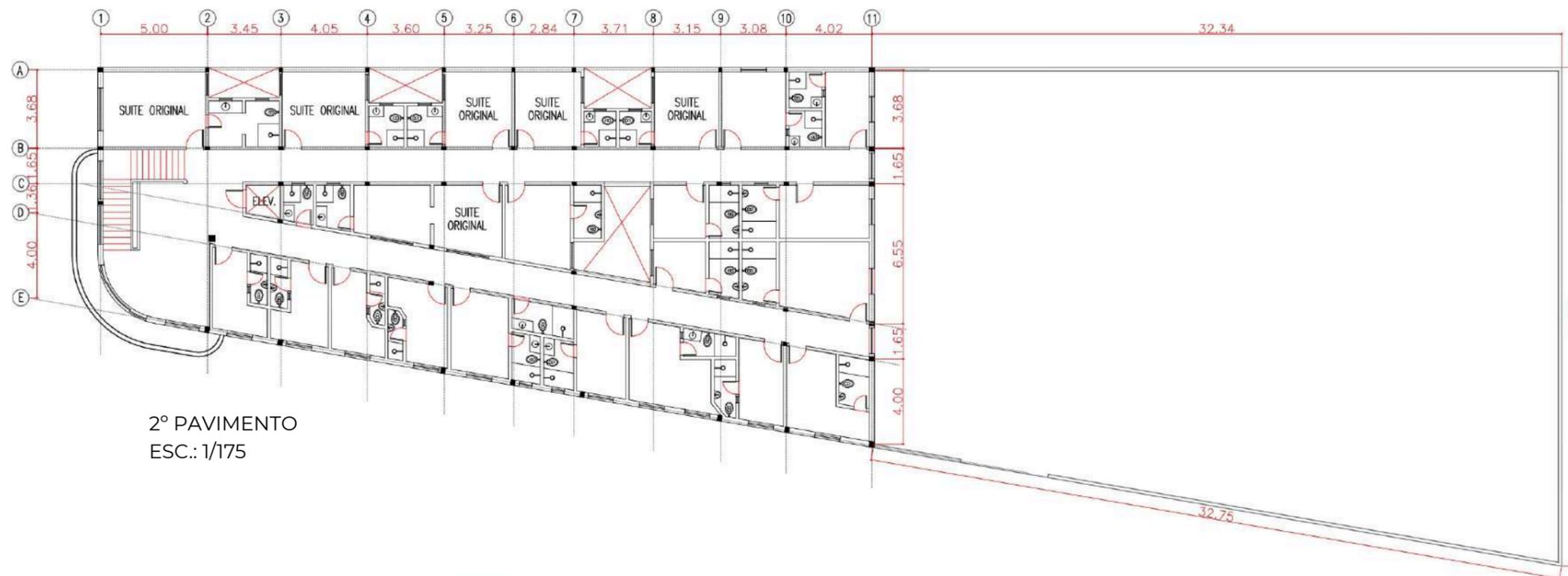


Fonte: Imagem autoral

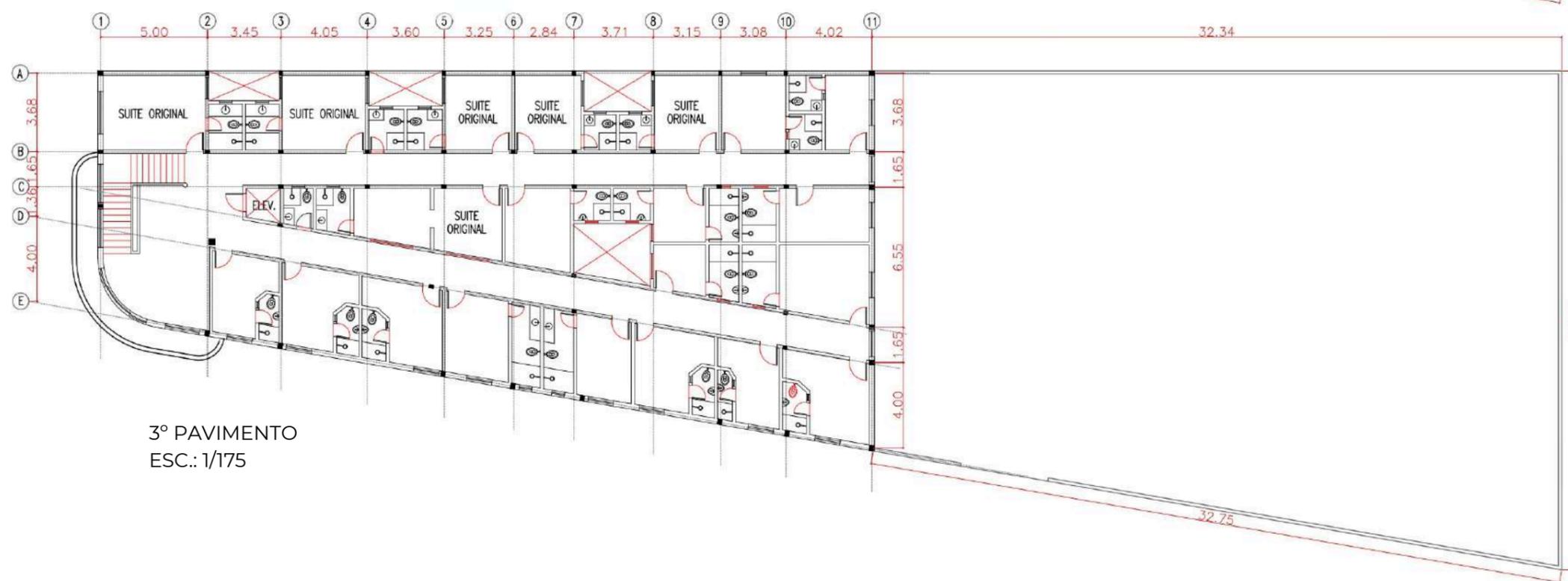
LEVANTAMENTO E ESTUDO PILARES HOTEL GASPAR



LEVANTAMENTO E ESTUDO PILARES HOTEL GASPAR

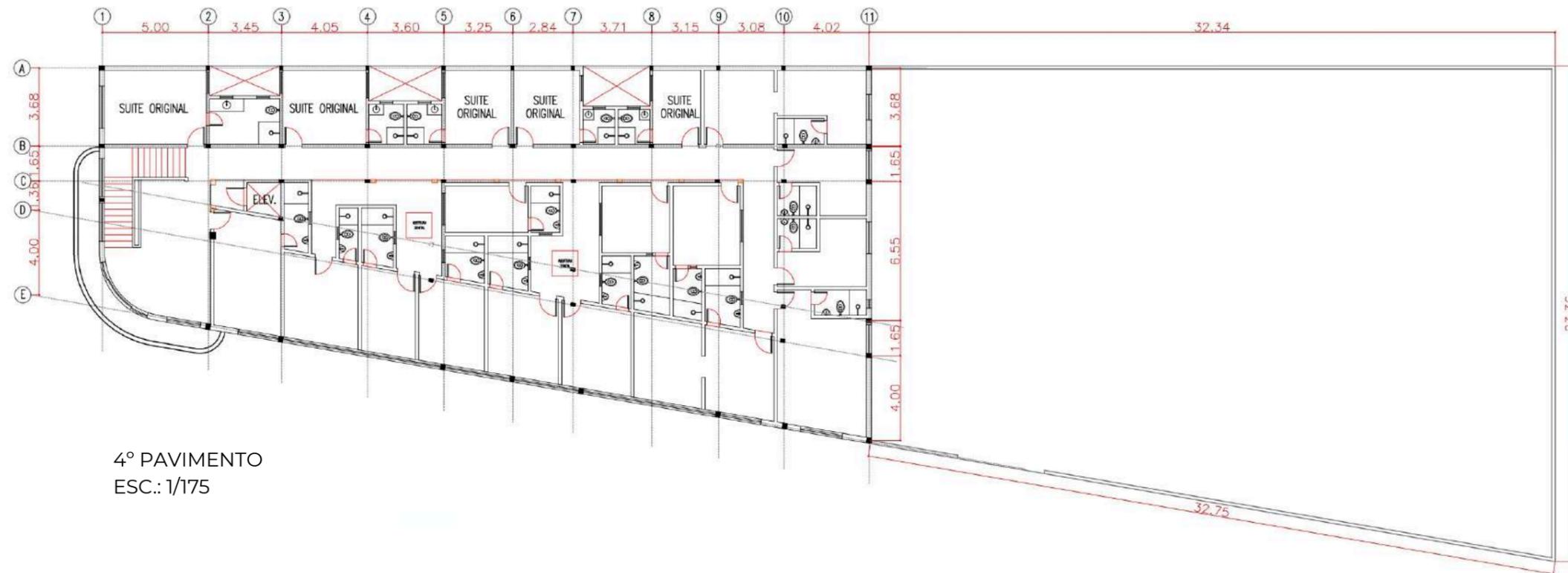


2º PAVIMENTO
ESC.: 1/175

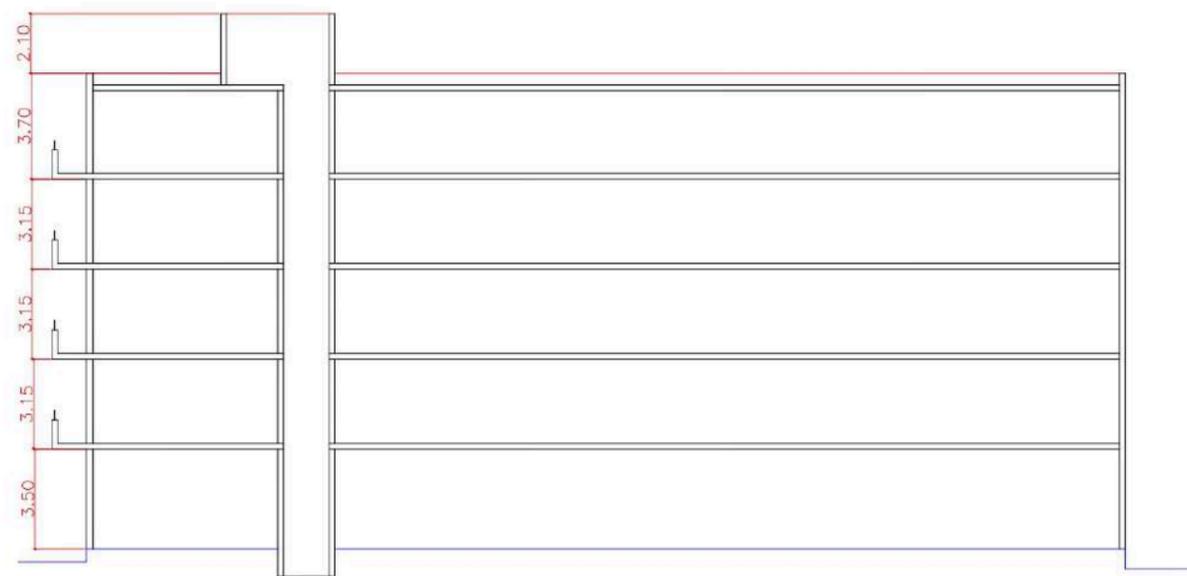


3º PAVIMENTO
ESC.: 1/175

LEVANTAMENTO E ESTUDO PILARES HOTEL GASPAR

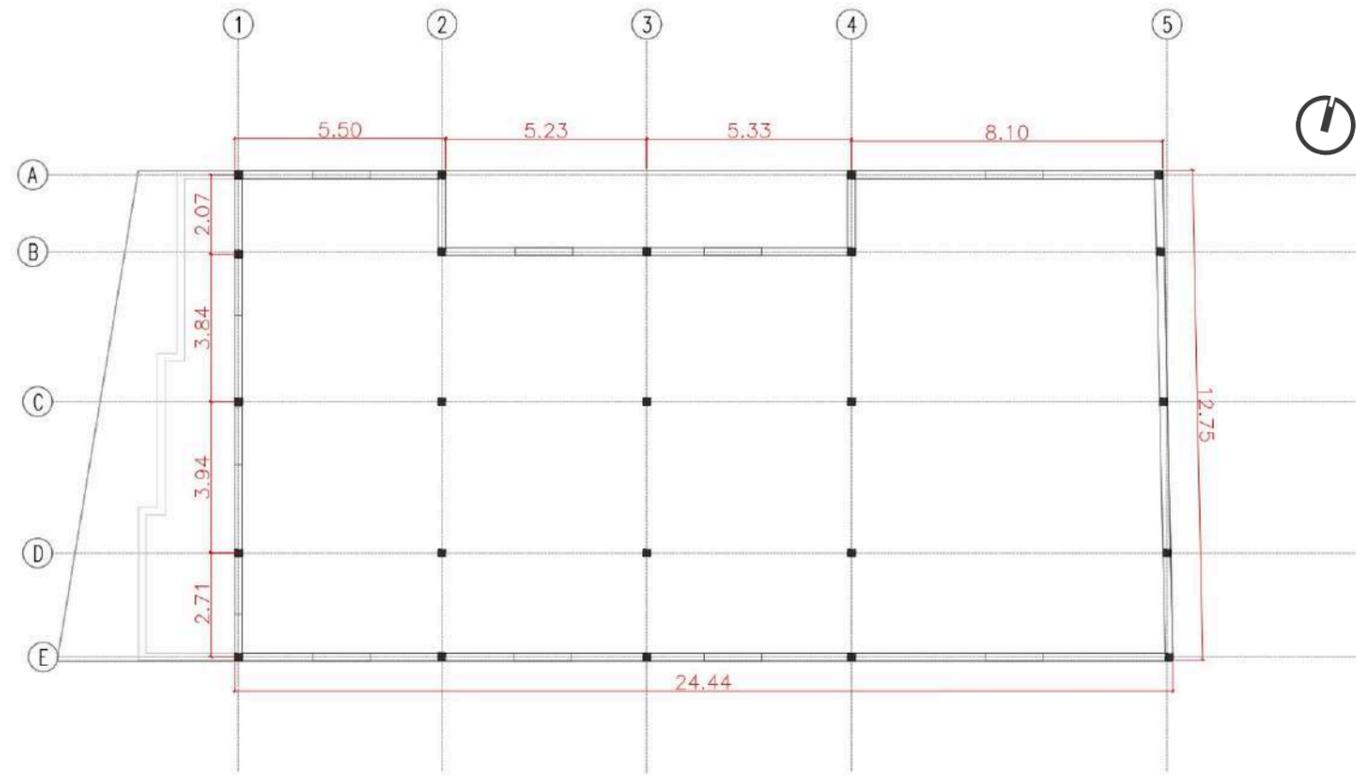


4º PAVIMENTO
ESC.: 1/175

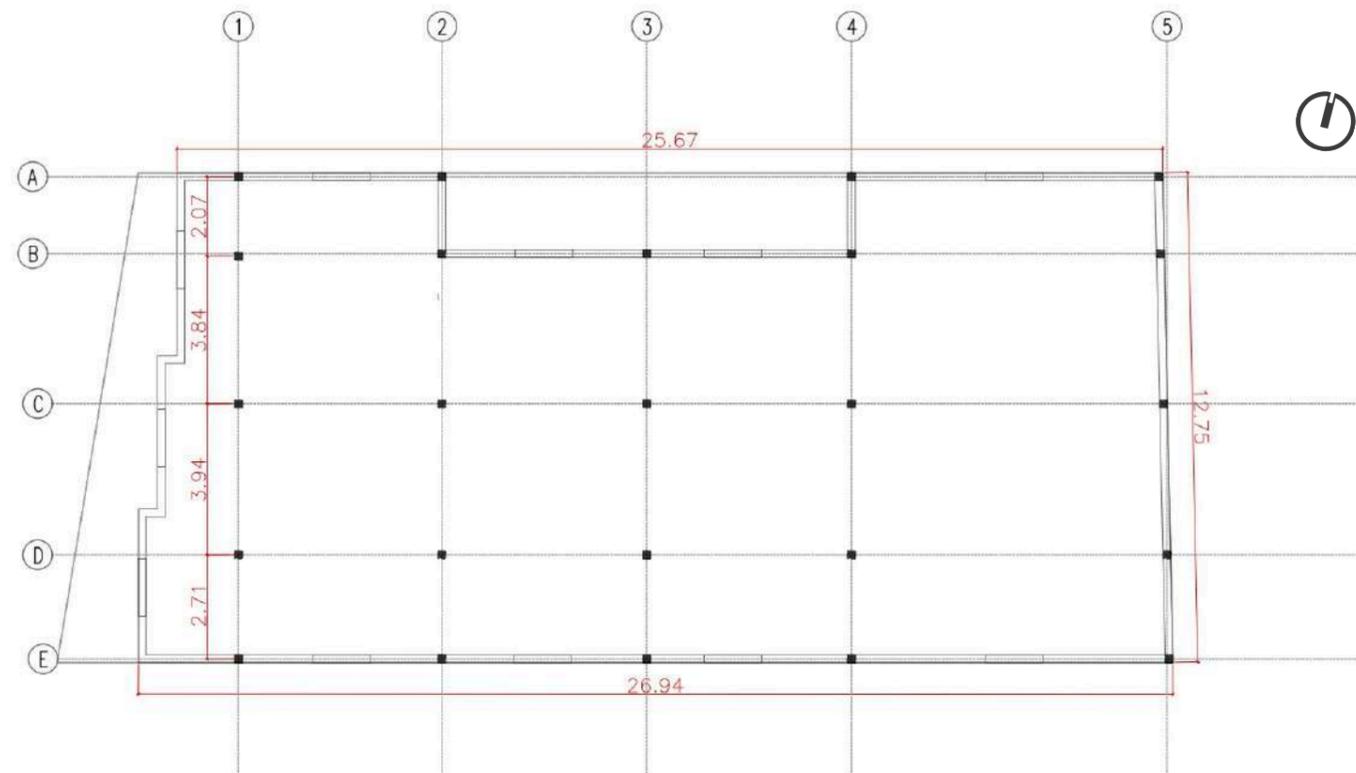


CORTE
ESC.: 1/175

LEVANTAMENTO E ESTUDO PILARES HOTEL UNIÃO



TÉRREO
ESC.: 1/175



PAV. TIPO
ESC.: 1/175

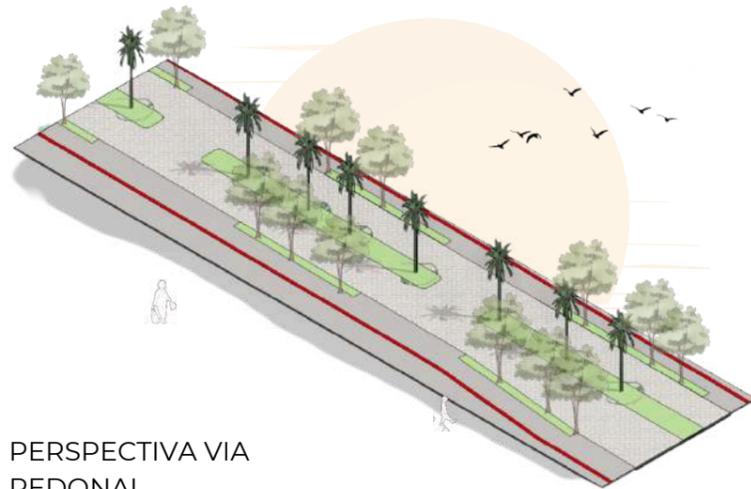
IMPLANTAÇÃO

LEGENDA

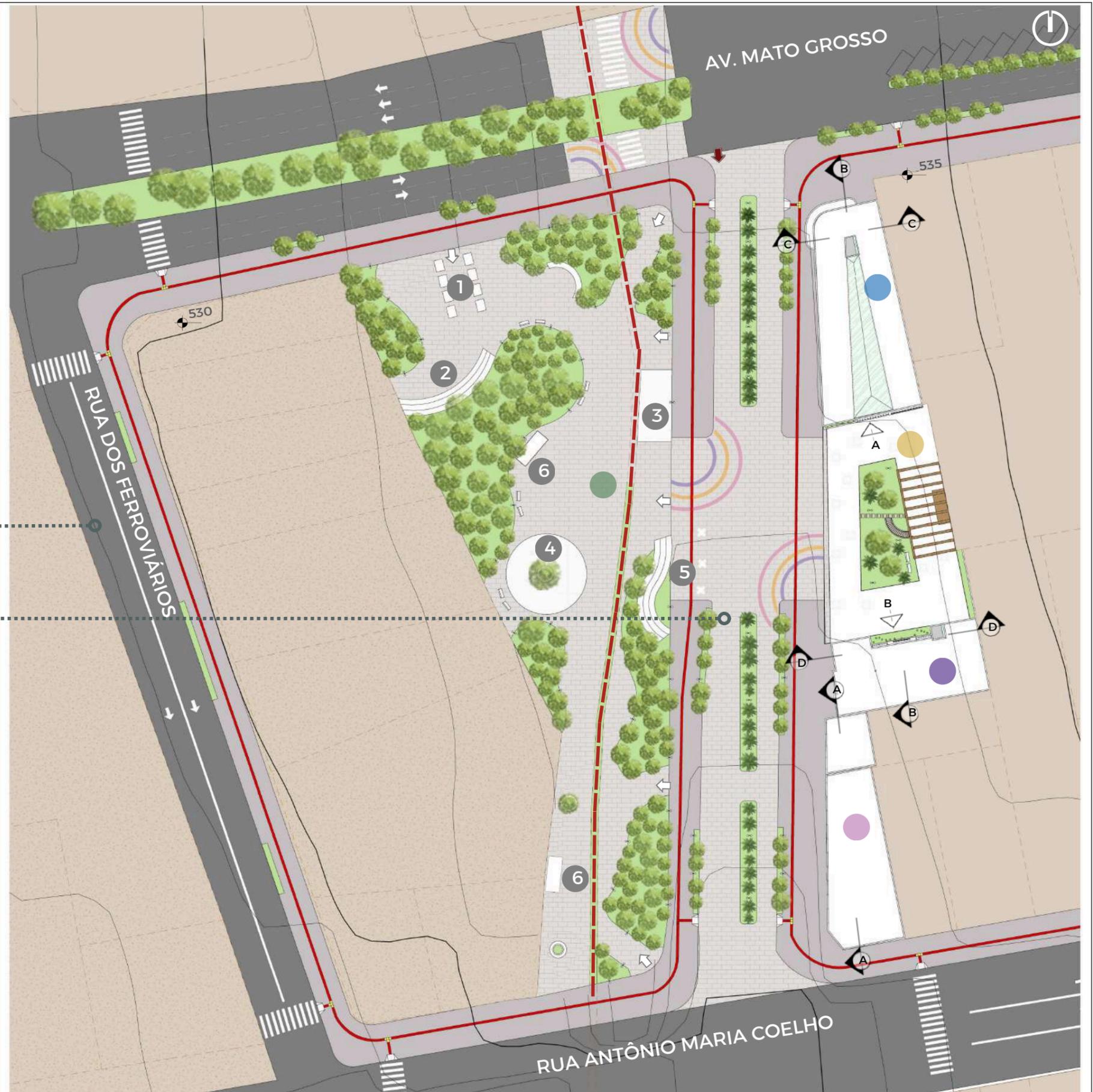
- 1 FEIRA AO AR LIVRE
 - 2 LOCAL APRESENTAÇÕES
 - 3 LOCAL EMBARQUE VLT
 - 4 PLAYGROUND
 - 5 FOODTRUCK
 - 6 LANCHONETES
 - 7 ACESSO VEÍCULOS
 - 8 ACESSO PEDESTRES
- SETOR CULTURAL
 - SETOR CONEXÃO
 - SETOR EDUCACIONAL
 - SETOR GASTRÔNOMICO
 - SETOR PRAÇA

ROTA ALTERNATIVA

VIA PEDONAL



PERSPECTIVA VIA PEDONAL



IMPLANTAÇÃO
ESC.: 1/500



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

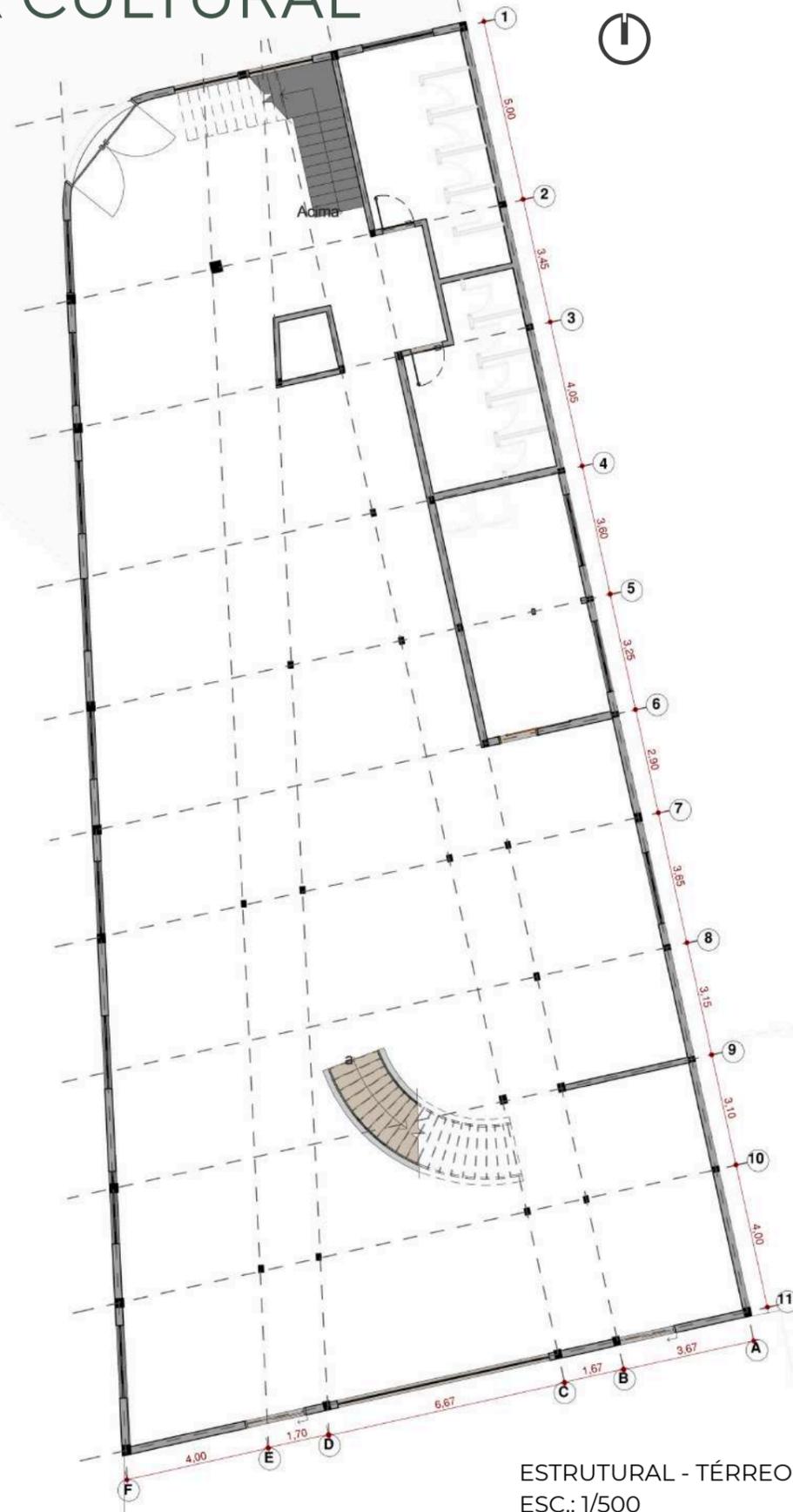
CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

PRANCHA
05/16

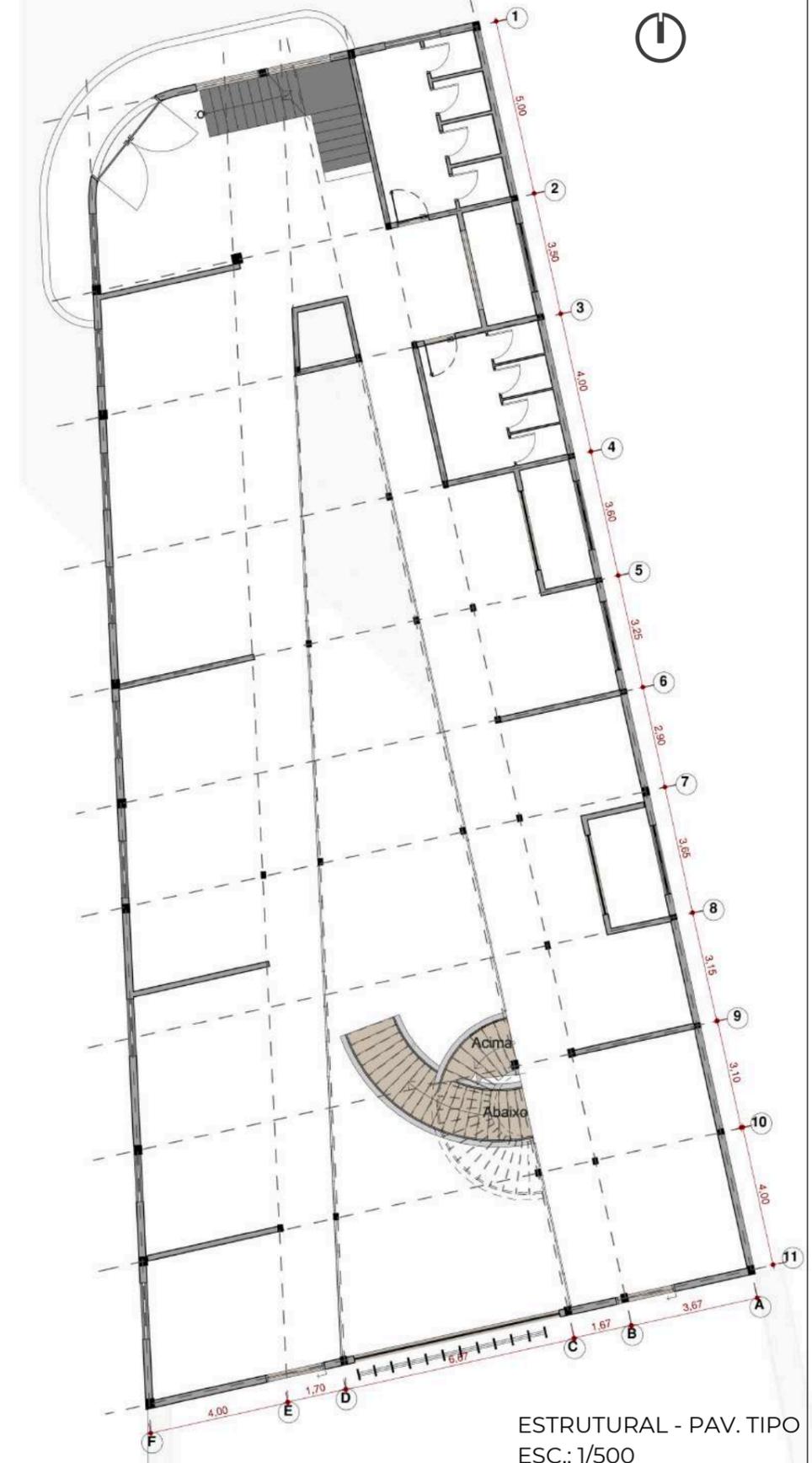
ESTRUTURAL - SETOR CULTURAL



MAPA CHAVE
S/ ESC.



ESTRUTURAL - TÉRREO
ESC.: 1/500



ESTRUTURAL - PAV. TIPO
ESC.: 1/500



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

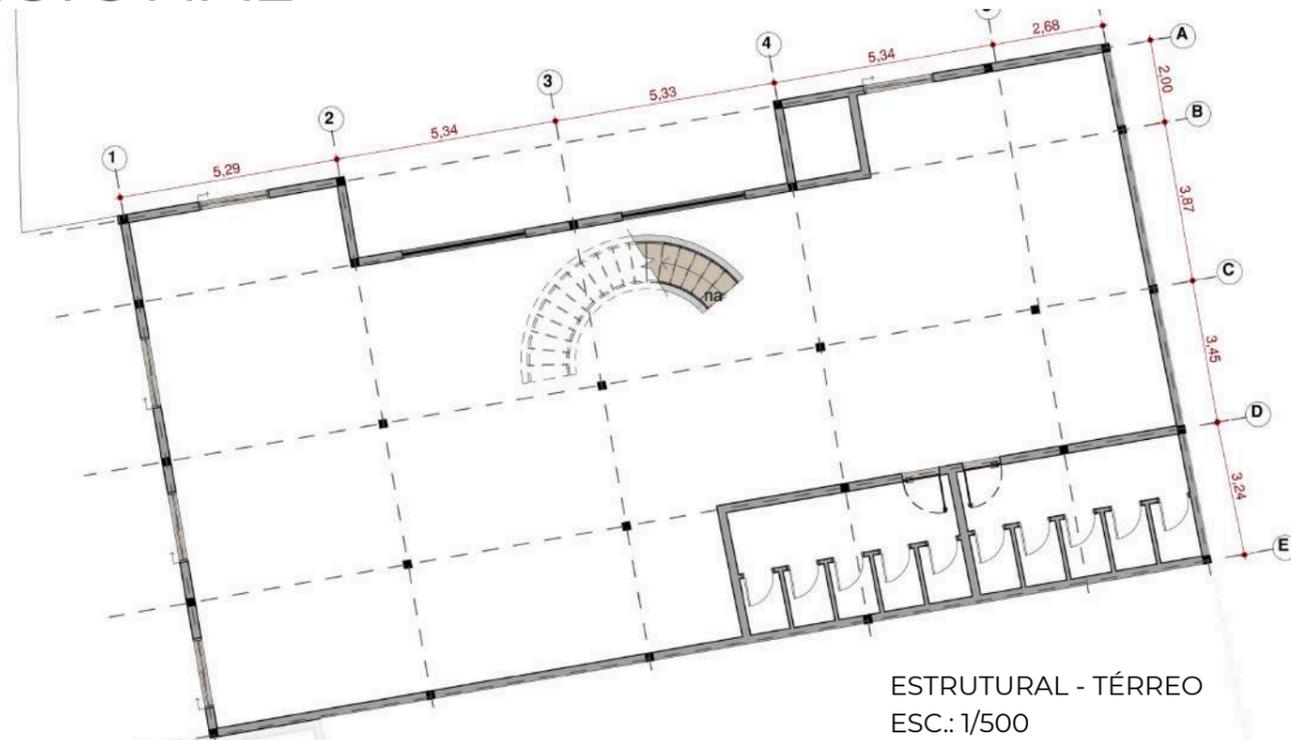
CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

PRANCHA
06/16

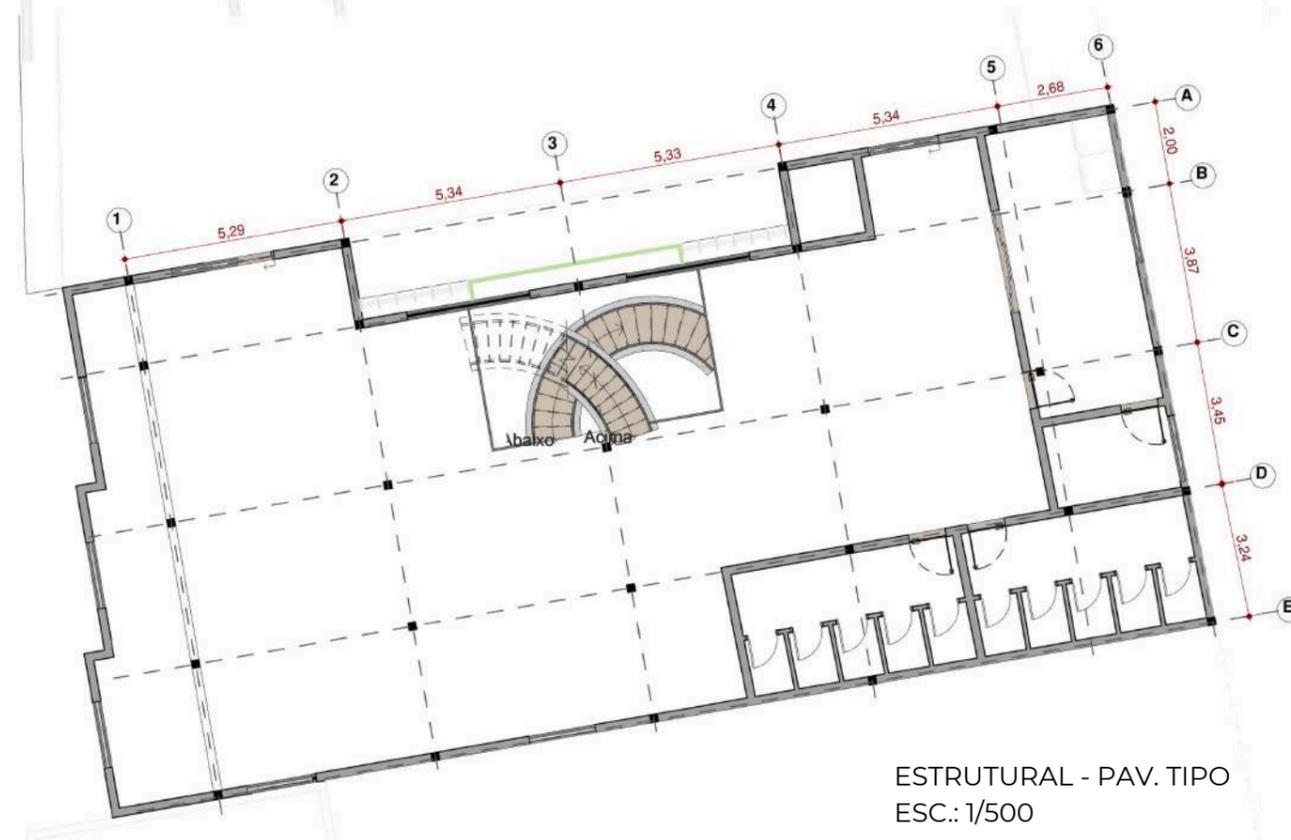
ESTRUTURAL - SETOR EDUCACIONAL



MAPA CHAVE
S/ ESC.



ESTRUTURAL - TÉRREO
ESC.: 1/500



ESTRUTURAL - PAV. TIPO
ESC.: 1/500

|PLANTAS - SETOR CULTURAL



MAPA CHAVE
S/ ESC.



DET. ESCADA METÁLICA
S/ ESC.

GUARDA CORPO E
ESTRUTURA METÁLICA

PISO VINILICO COM
MANTA ACUSTICA



TÉRREO
ESC.: 1/150

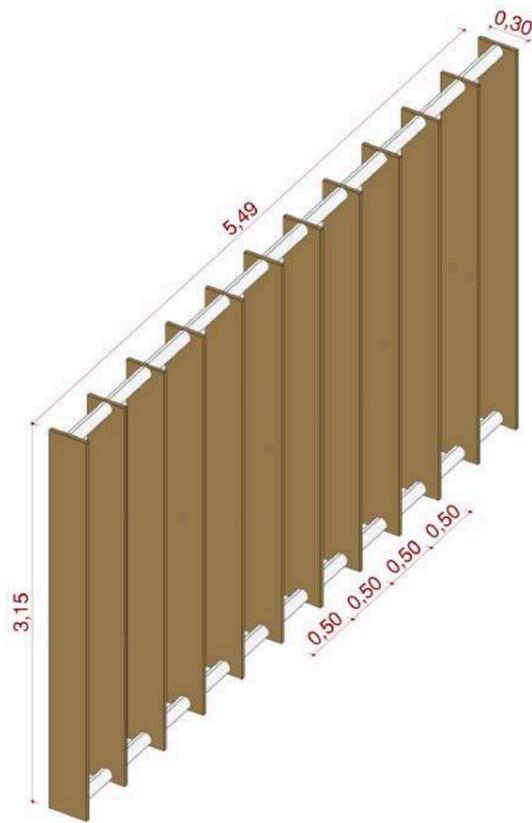


1º PAVIMENTO
ESC.: 1/150

|PLANTAS - SETOR CULTURAL



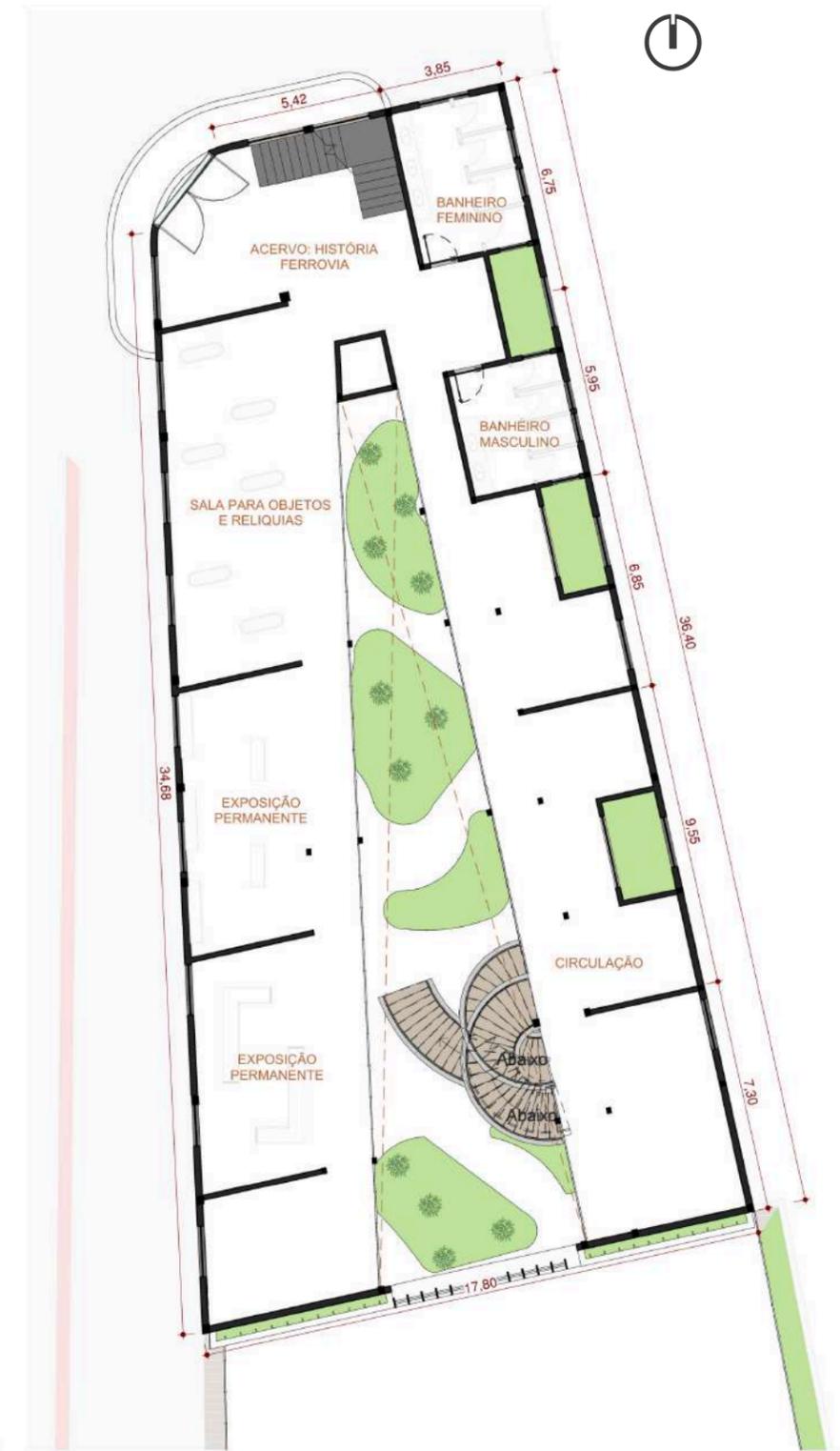
MAPA CHAVE
S/ ESC.



DET. BRISES



2º PAVIMENTO
ESC.: 1/150

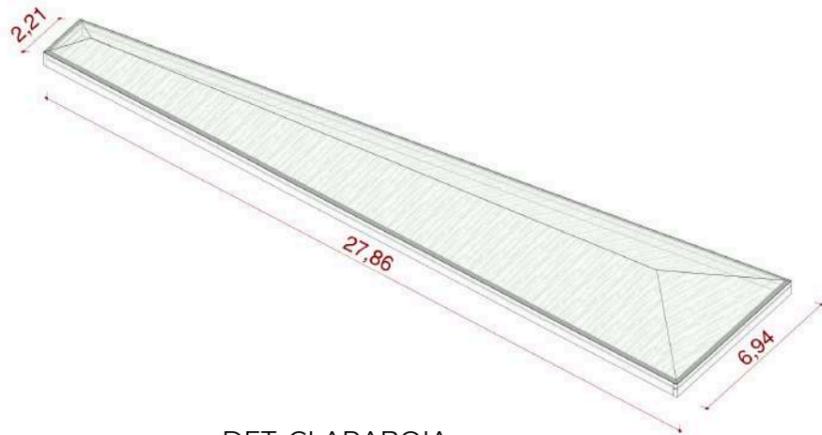


3º PAVIMENTO
ESC.: 1/150

|PLANTAS - SETOR CULTURAL



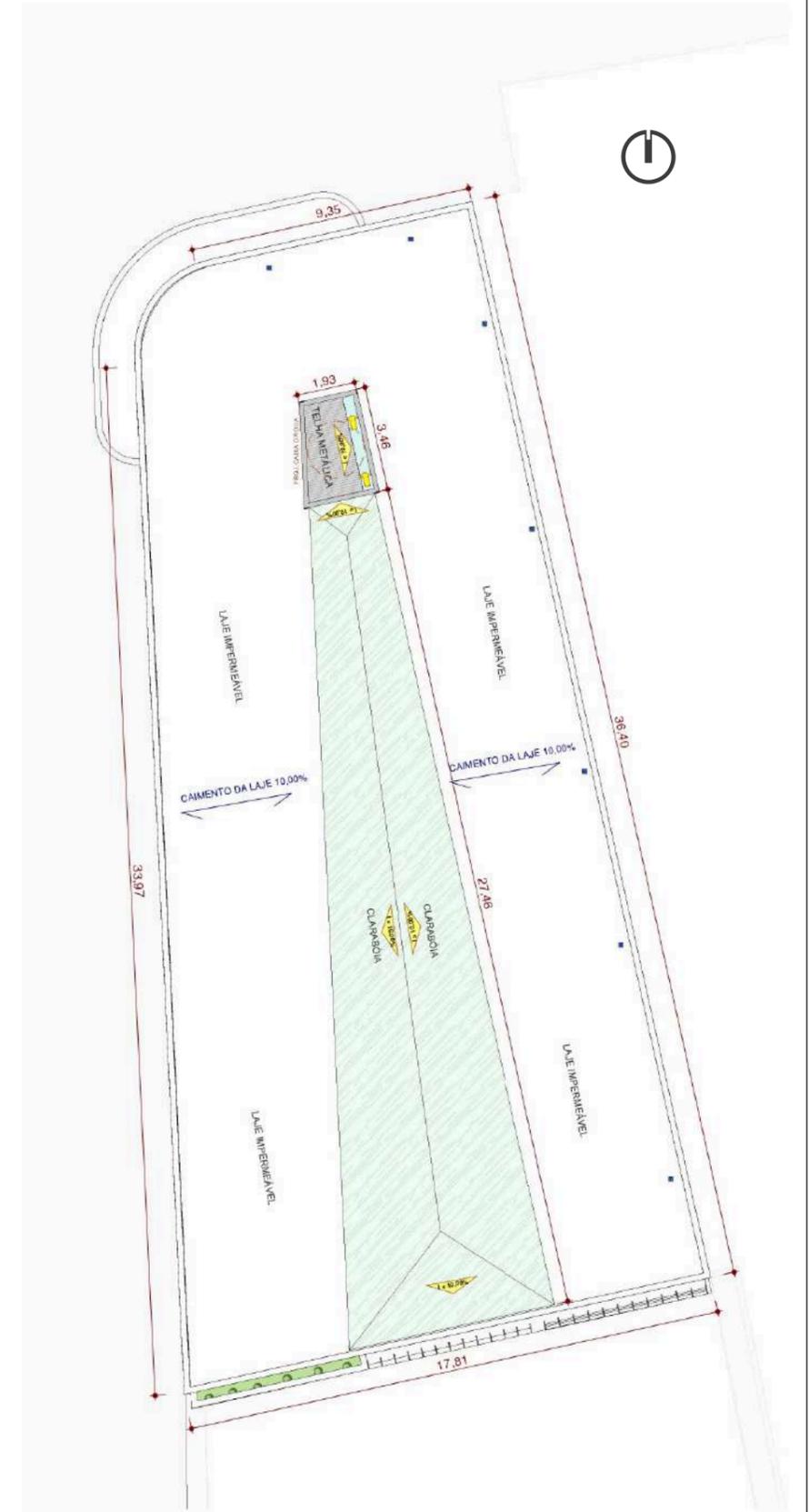
MAPA CHAVE
S/ ESC.



DET. CLARABOIA

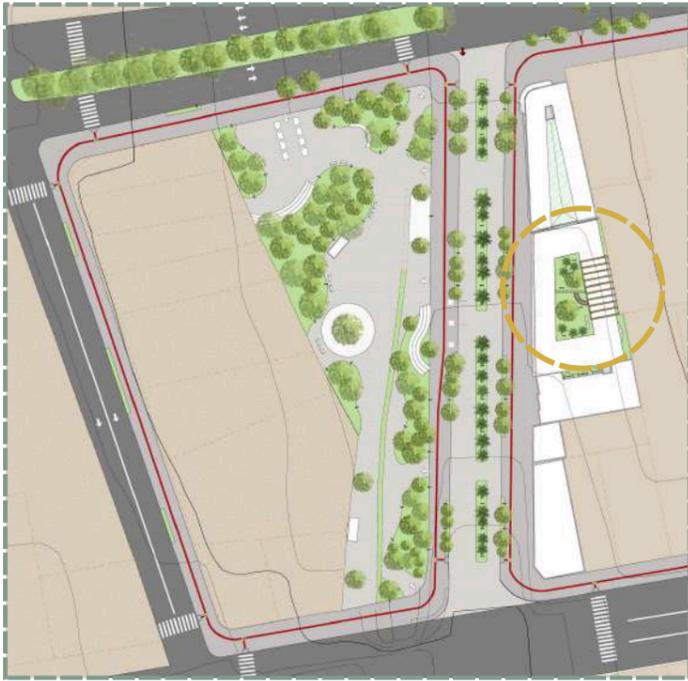


4º PAVIMENTO
ESC.: 1/150

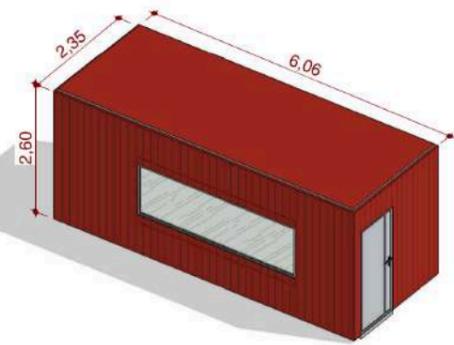


COBERTURA
ESC.: 1/150

|PLANTAS - SETOR PASSARELA



MAPA CHAVE
S/ ESC.

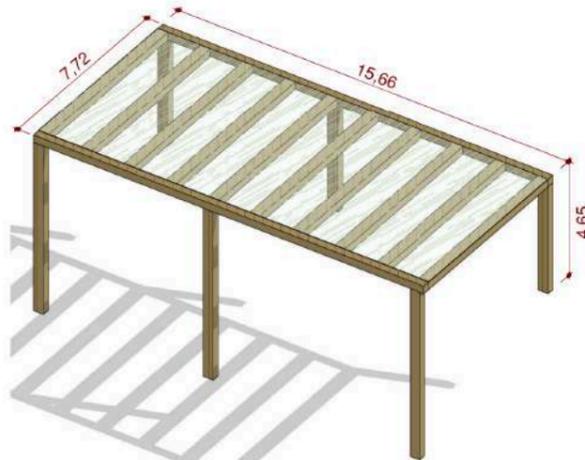


DET. LANCHONETE

MADEIRA TRATADA



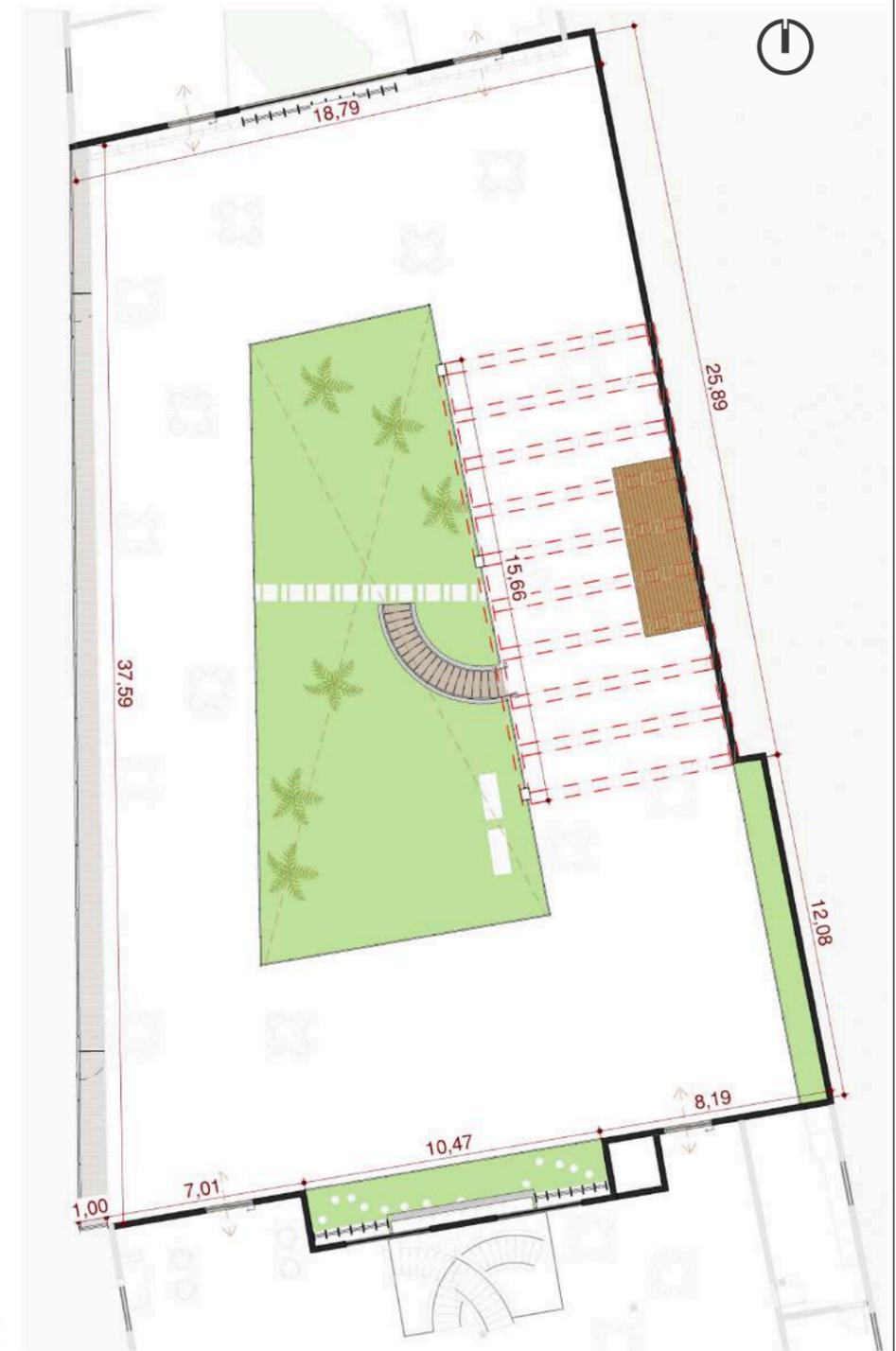
POLICARBONATO



DET. PERGOLADO



TÉRREO - CONEXÃO
ESC.: 1/150



1º PAV. - PASSARELA
ESC.: 1/150



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

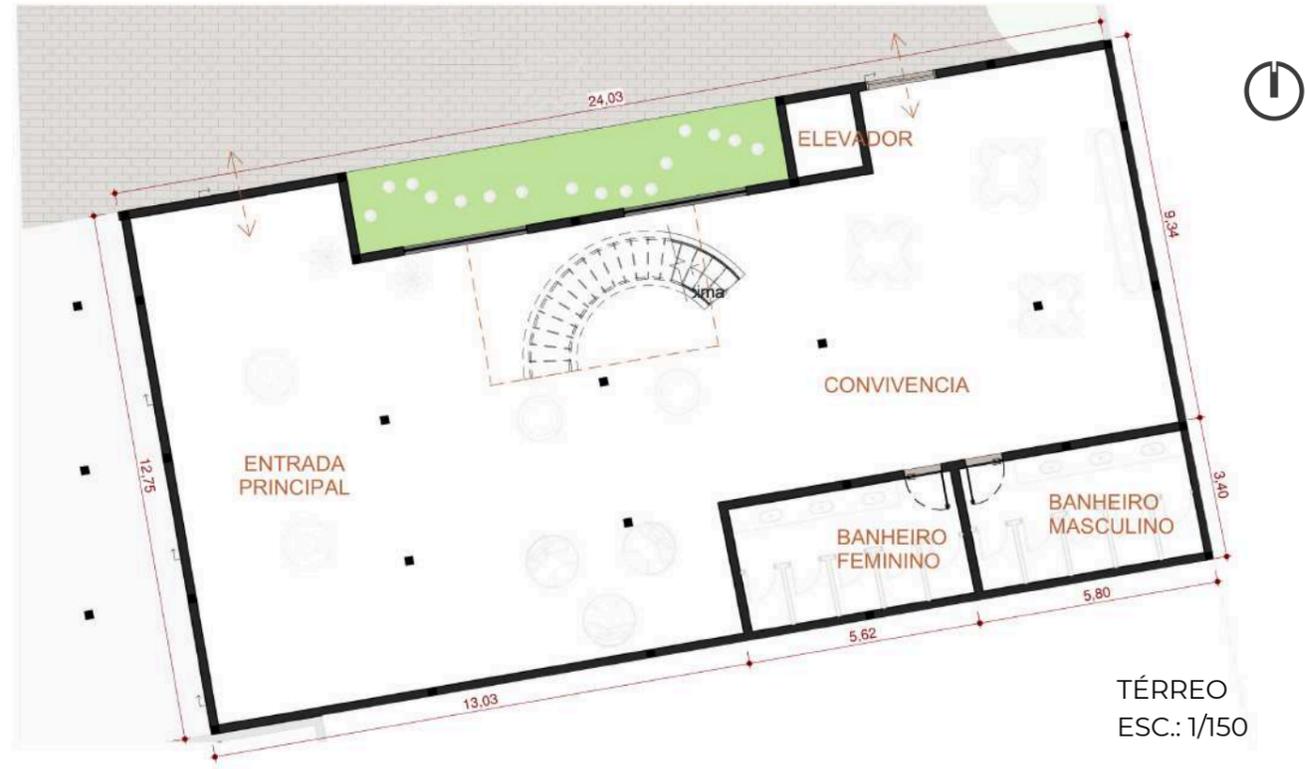
PRANCHA

11/16

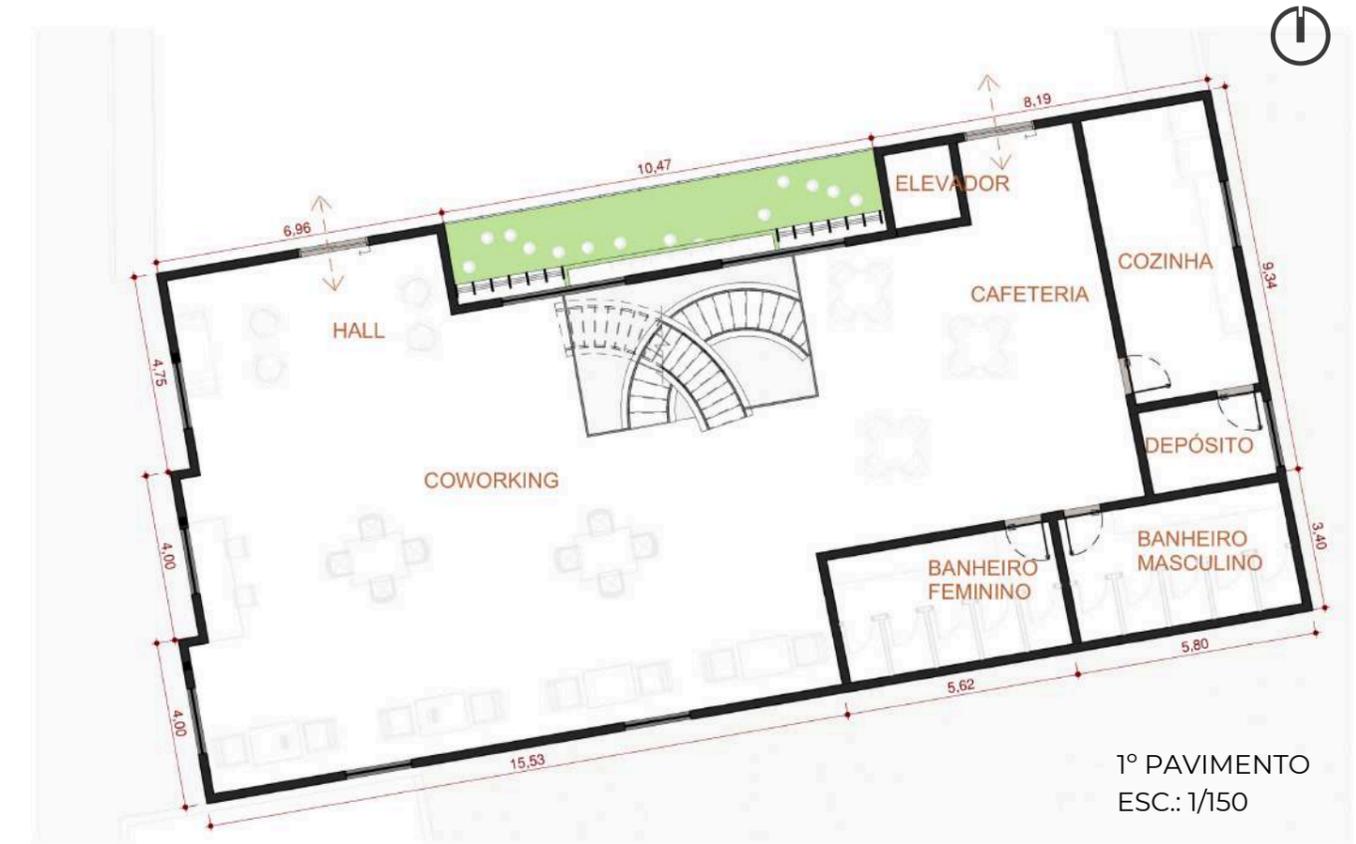
|PLANTAS - SETOR EDUCACIONAL



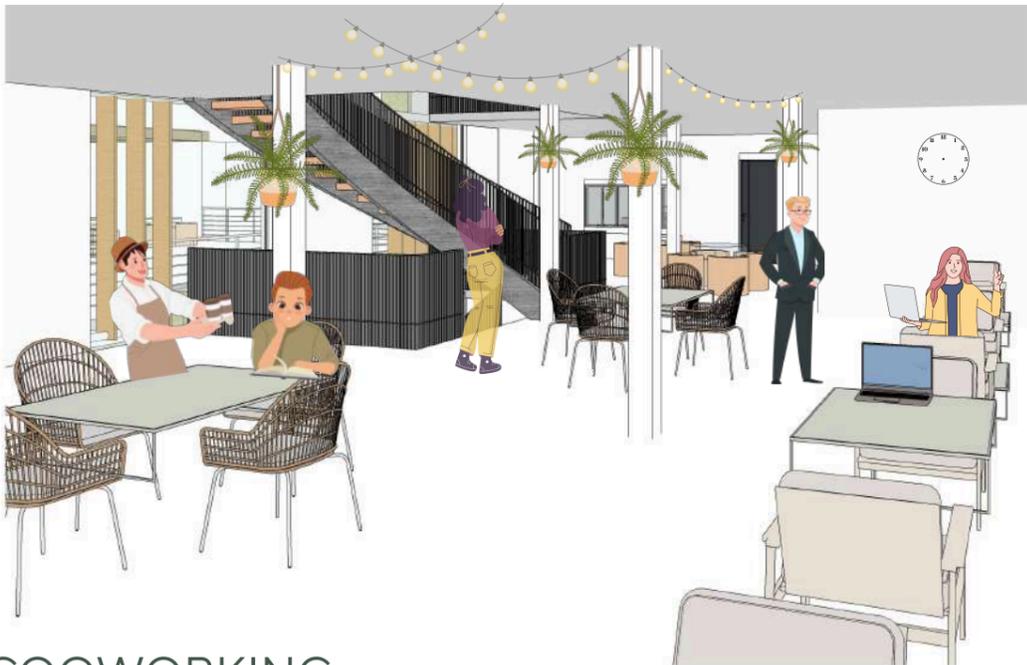
MAPA CHAVE
S/ ESC.



TÉRREO
ESC.: 1/150



1º PAVIMENTO
ESC.: 1/150



COOWORKING



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

PRANCHA
12/16

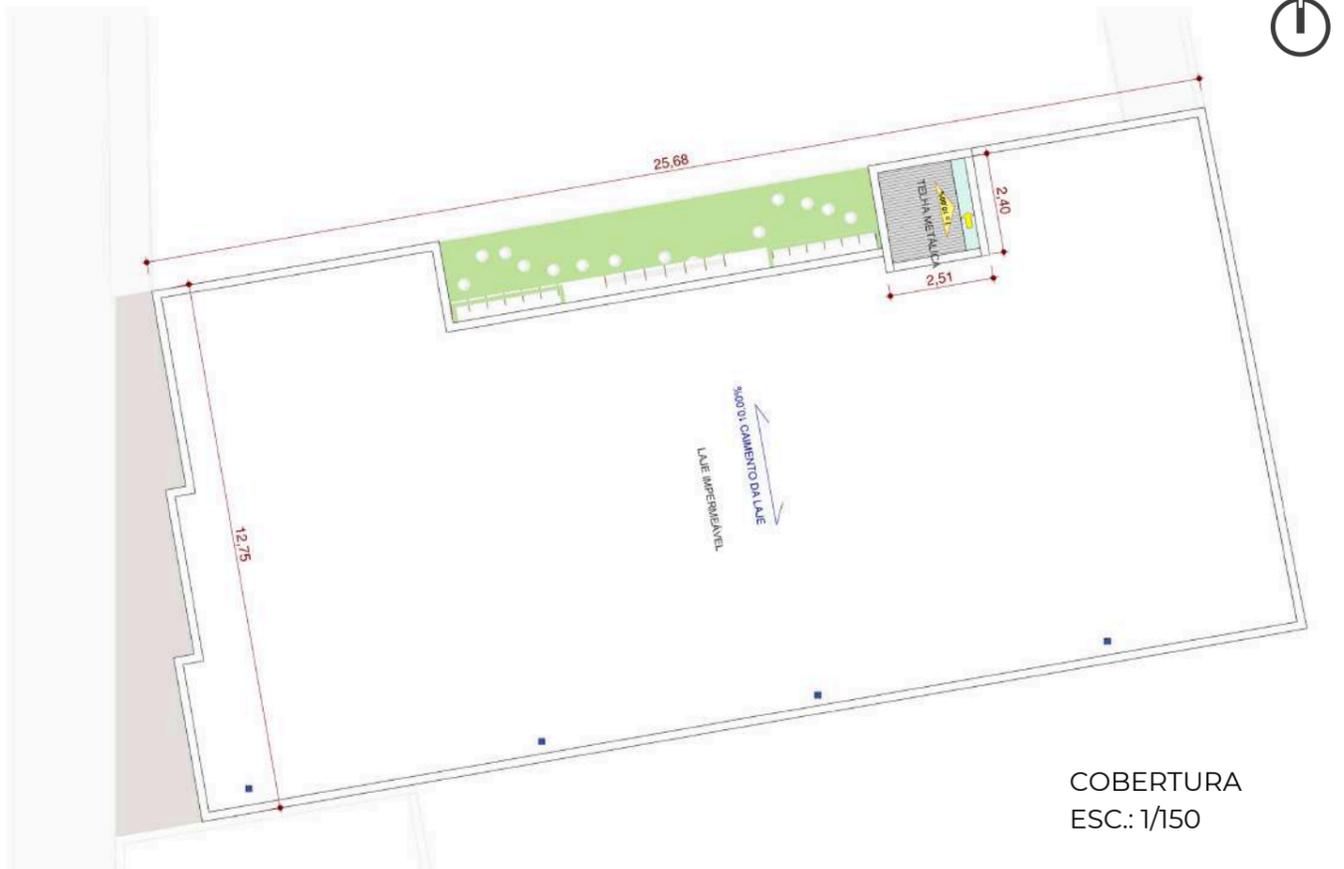
|PLANTAS - SETOR EDUCACIONAL



MAPA CHAVE
S/ ESC.



2º PAVIMENTO
ESC.: 1/150



COBERTURA
ESC.: 1/150



AUDITORIO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

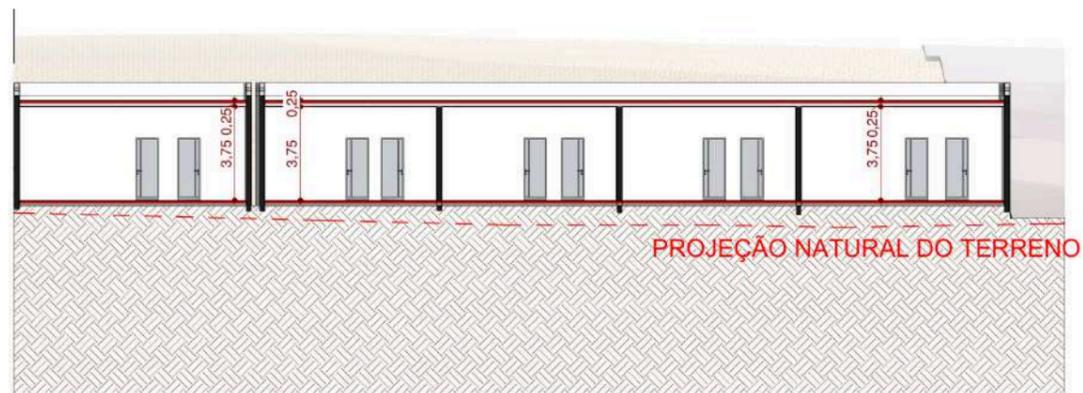
CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

PRANCHA
13/16

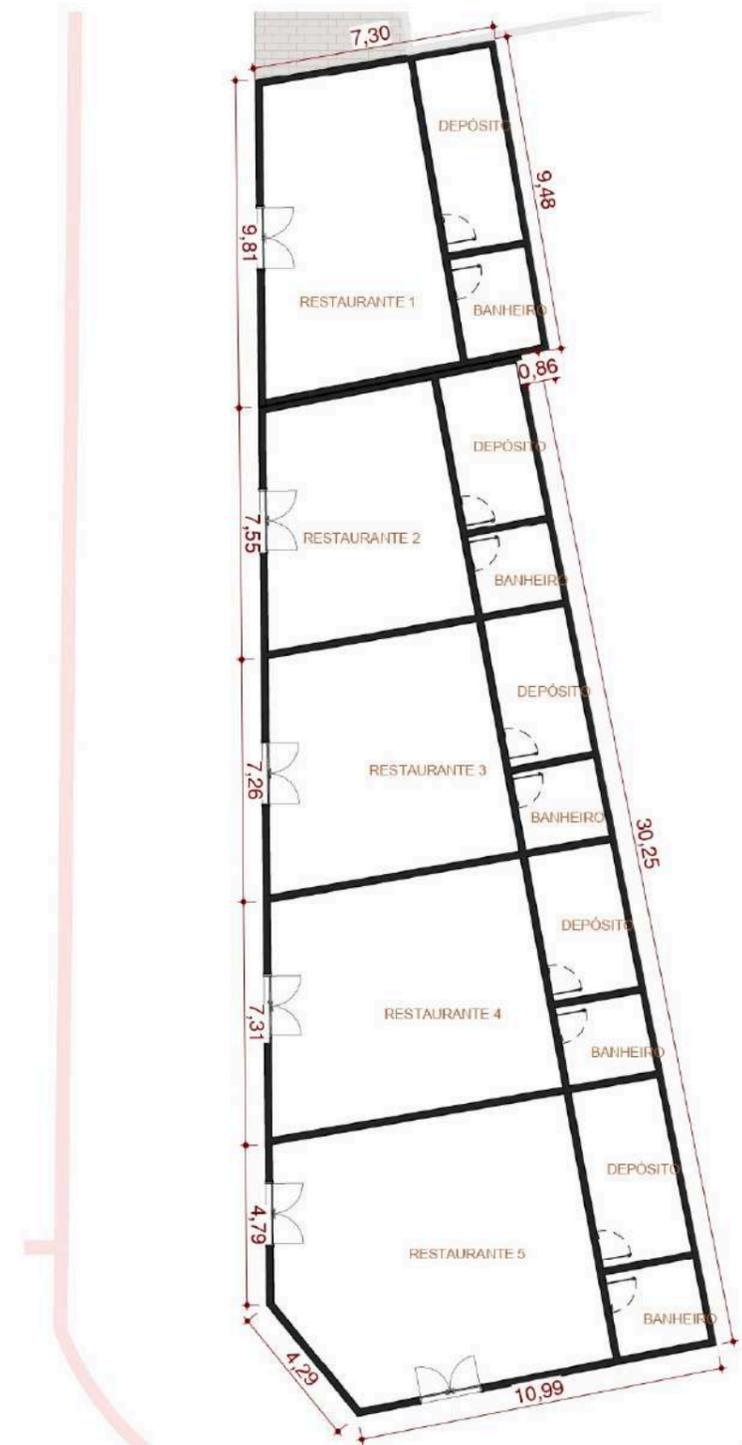
|PLANTAS - SETOR GASTRONOMICO



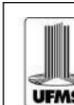
MAPA CHAVE
S/ ESC.



CORTE AA
ESC.: 1/200



TÉRREO
ESC.: 1/150

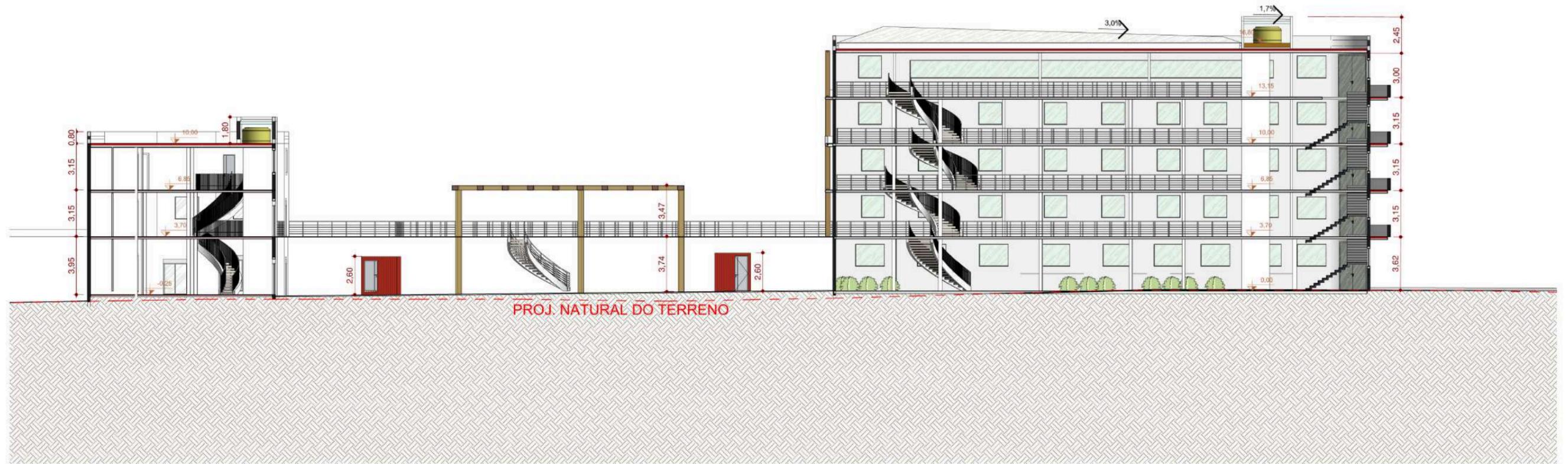


UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

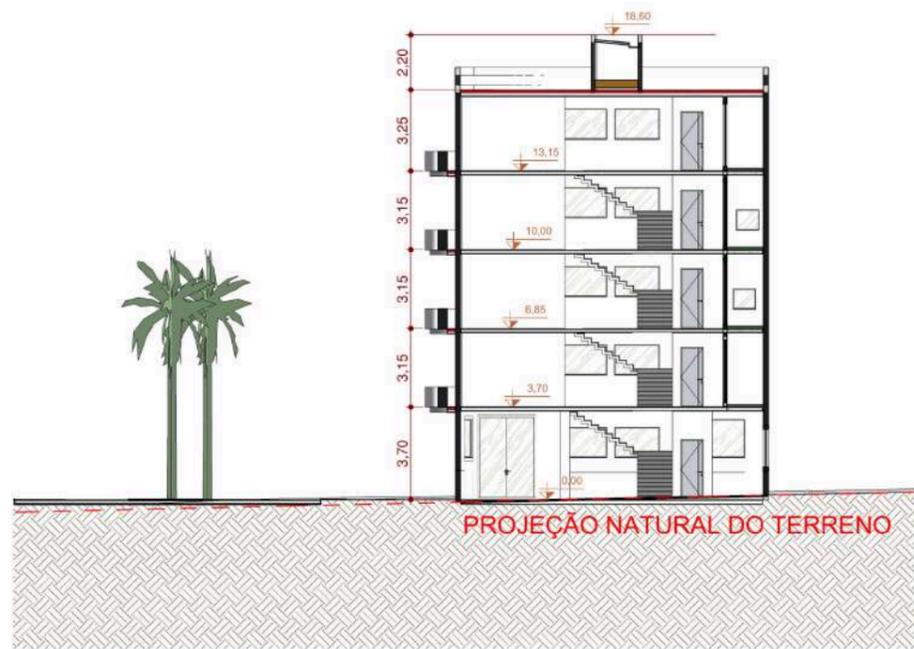
CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

PRANCHA
14/16

|CORTES



CORTE BB
ESC.: 1/200



CORTE CC
ESC.: 1/200



CORTE DD
ESC.: 1/200

|FACHADA E ELEVAÇÕES



FACHADA
ESC.: 1/200



ELEVAÇÃO A
ESC.: 1/200



ELEVAÇÃO B
ESC.: 1/200



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE CAMPO
GRANDE MS - TRECHO ESPLANADA FERROVIÁRIA
06/2025 INDICADA

CONTEÚDO:
ESTRUTURA
Aluna: Leticia Fernandes Miyazato
Orientadores: Maria Margareth Escobar Ribas Lima
e José Alberto Ventura

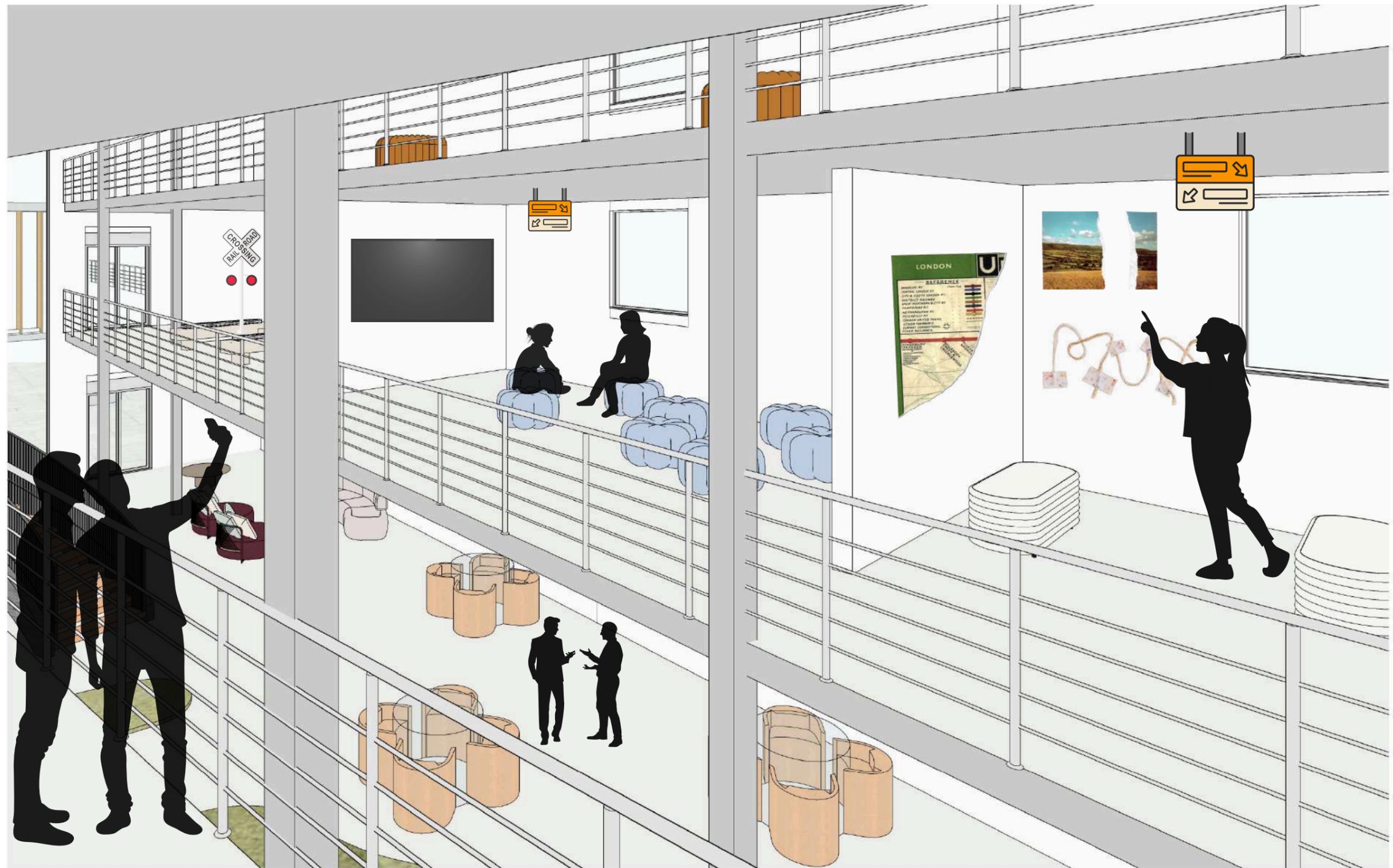
PRANCHA

16/16

IPERSPECTIVAS INTERNAS - SETOR CULTURAL



|PERSPECTIVA INTERNA - SETOR CULTURAL



|PERSPECTIVAS EXTERNAS









|FEIRA LIVRE

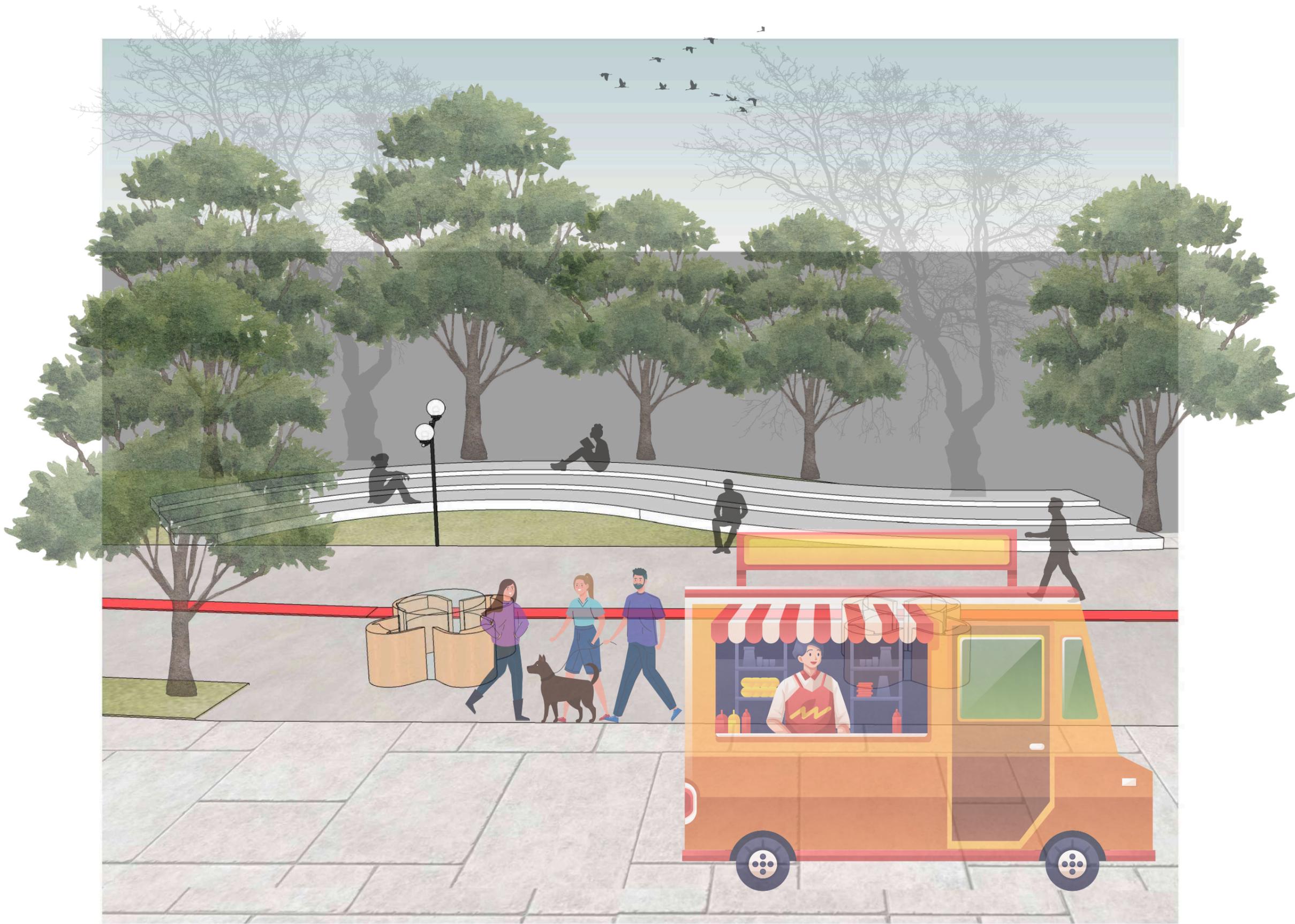


|PLAYGROUND



| LANCHONETES





|FOODTRUCK

8 | CONSIDERAÇÕES FINAIS E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta de revitalização da Esplanada Ferroviária de Campo Grande reafirma o valor do patrimônio histórico como instrumento de transformação urbana, cultural e social. Ao respeitar as diretrizes de tombamento e propor intervenções mínimas e qualificadas, o projeto busca não apenas preservar a memória da ferrovia e da formação da cidade, mas também ressignificar seus espaços por meio da reativação do uso público.

A iniciativa pretende fortalecer a identidade local, estimular a economia criativa, ampliar as possibilidades de lazer e cultura, e promover a reconexão entre a população e um território historicamente marcante. Nesse sentido, ela responde diretamente a um dos principais desafios enfrentados pelo centro histórico da cidade: o abandono gradual de suas funções urbanas, a desvalorização de seus espaços públicos e a perda de vitalidade social e econômica.

Diante desse cenário, o projeto apresenta-se como uma estratégia concreta de reocupação qualificada, que busca restituir ao centro seu papel ativo na dinâmica urbana de Campo Grande. Por meio da reativação de edifícios históricos, da criação de novos espaços culturais, da conversão de vias em áreas de convivência e da implantação de soluções urbanísticas integradas, como a utilização da Rua dos Ferroviários como rota alternativa, a proposta articula preservação e contemporaneidade de forma equilibrada.

Com ações voltadas à valorização da paisagem, da mobilidade e da convivência, o projeto propõe um novo olhar para o centro histórico de Campo Grande, transformando-o em um ambiente mais acessível, dinâmico e integrado ao cotidiano da cidade. Ao resgatar a memória como elemento estruturante da intervenção, reafirma-se a importância de habitar o passado com os olhos voltados ao futuro, devolvendo à cidade um de seus marcos fundadores como espaço vivo, significativo e transformador.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAÚJO, Lucas Mecchi.** *Hostel Gaspar – Reabilitação da memória e identidade campo-grandense.* Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Católica Dom Bosco – UCDB, 2022. Acesso em: 20 nov. 2024.
- ARGUELHO, Joelma Fernandes.** *Potencialidades do patrimônio cultural de Campo Grande/MS no contexto da Rota Bioceânica.* 2024. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1G3zj-tM_oQ3JmUtlEQ2bKYGFMwwhgNpl/view. Acesso em: 20 nov. 2024.
- ARCHDAILY.** Museu de Arte Contemporânea Zeitz na África / Heatherwick Studio. *ArchDaily*, 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/880363/museu-de-arte-contemporanea-zeitz-na-africa-heatherwick-studio>. Acesso em: 28 jun. 2025.
- BONDUKI, Nabil.** *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos.* Portal IPHAN, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColArq3_Intervencoes_Urbanas_na_Recuperacao_de_Centros_Historicos_m.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.
- CABALLERO, P.** *Edifício Pietro Maria Bardi MASP / Metro Arquitetos.* Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/1026121/edificio-pietro-maria-bardi-masp-metro-arquitetos>. Acesso em: 21 abr. 2025.
- CALADO, Lenita Maria Rodrigues.** *Feira livre Central em Campo Grande: lugar de consumo material e cultural na cidade que se transformou em capital.* 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/341449823_Feira_livre_Central_em_Campo_Grande_Lugar_de_onsumo_material_e_cultural_na_cidade_que_se_tranformou_em_capital. Acesso em: 20 nov. 2024.
- COSTA, Maria de Fátima.** *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVII.* São Paulo: Estação Liberdade, 1999.
- DOS SANTOS, João Henrique.** *Da invisibilidade ao protagonismo: reabilitação da antiga Esplanada Ferroviária de Campo Grande/MS.* Repositório UFBA, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/28804>. Acesso em: 18 abr. 2025.
- FILHO, Dalmo Vieira; GUIA, George Alex.** *Desenvolvimento urbano em centros históricos protegidos: do sítio degradado ao lugar de oportunidades.* Repositório IPEA, 2011. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5535/1/BRU_n06_desenvolvimento.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.
- FREITAS, Fernanda Silva; CARSALADE, Flavio de Lemos.** *Entre progressistas e culturalistas: diálogos de Gustavo Giovannoni sob o olhar de Françoise Choay.* Periódicos UFMG, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/forumpatrimo/article/view/33997>. Acesso em: 20 nov. 2024.
- GORGULHO, Luciane Fernandes et al.** *Patrimônio cultural.* Web BNDES, 2022. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/18260/1/PRCapLiv214831_Patrim%C3%B4nio%20Cultural_compl_P_BD.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

HOLLANDA, Anna Maria Buarque. *Portaria nº 92, de 5 de julho de 2012.* Portal IPHAN, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Acesse_o_Regimento_Interno_na_integra_aqui.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937.* Portal IPHAN, 1937. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Decreto nº 3551, de 4 de agosto de 2000.* Portal IPHAN, 2000. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto%20n%C2%BA%203_551%20de%2004%20de%20agosto%20de%202000.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *História - Campo Grande (MS).* Portal IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1476/>. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Nota interpretativa sobre o uso da expressão “bens de interesse artístico” na Lei nº 3.924/1961.* Portal IPHAN, 1961. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Nota%20interpretativa%20Lei%203924%201961.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Paisagem cultural.* Portal IPHAN, 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio natural do Brasil.* Portal IPHAN, 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Patrimonio_Natural_no_Brasil.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

MAR – Museu de Arte do Rio / Bernardes + Jacobsen Arquitetura. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-108254/mar-museu-de-arte-do-rio-bernardes-jacobsen-arquitetura/51668581b3fc4b22010000f5-mar-nil-rio-art-museum-bernardes-jacobsen-arquitetura-image?next_project=no. Acesso em: 21 abr. 2025.

MARQUES, Helder Gustavo. *Memória e a transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário de Campo Grande (MS).* Teses USP, 2013. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07012015-100028/publico/2014_HelderGustavoMarques_VCorr.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

MARTINS, Andréa Medrado. *Revitalização do centro do Rio.* Maxwell, 2008. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/12967/12967_1.PDF. Acesso em: 20 nov. 2024.

MEMORIAL MINAS GERAIS / Estúdio Arquitetura + TETRO Arquitetura. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/976921/memorial-minas-gerais-estudio-arquitetura-plus-tetro->

[arquitetura/620bf35f0af305384df32f86-memorial-minas-gerais-estudio-arquitetura-plus-tetro-arquitetura-planta-segundo-pavimento?next_project=no](https://www.archdaily.com.br/br/785756/museu-do-amanha-santiago-calatrava). Acesso em: 21 abr. 2025.

MENA, F. *Museu do Amanhã / Santiago Calatrava*. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/785756/museu-do-amanha-santiago-calatrava>. Acesso em: 21 abr. 2025.

MOREIRA, Corina Maria Rodrigues. *Patrimônio cultural e revitalização urbana: usos, apropriações e representações da Rua dos Caetés, Belo Horizonte*. PUC Minas, 2008. Disponível em: https://bib.pucminas.br/teses/CiencSociais_MoreiraCMR_1.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

MUNICIPAL. *Carta drenagem de Campo Grande – MS*. Disponível em: <https://cdn.campogrande.ms.gov.br/portal/prod/uploads/sites/18/2017/01/CartadeDrenagem.pdf>.

Acesso em: 21 abr. 2025.

MUNICIPAL. *Carta geotécnica de Campo Grande – MS*. Disponível em: <https://cdn.campogrande.ms.gov.br/portal/prod/uploads/sites/18/2017/01/CartaGeotecnica.pdf>.

Acesso em: 21 abr. 2025.

NASCIMENTO, Flávia Brito. *O Corredor Cultural e os processos históricos da preservação do centro do Rio de Janeiro, 1970-1989*. Cadernos PROARQ, 2021. Disponível em: https://cadernos.proarq.fau.ufri.br/public/docs/Proarq36_09_Corredor%20Cultural_Junho2021.pdf.

Acesso em: 20 nov. 2024.

OLIVEIRA, Vinicius Martins. *Lugar e referência nos processos de patrimonialização dos bens culturais ferroviários: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul*. Portal IPHAN, 2018. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/OLIVEIRA_Vinicius-Dissertacao_Mestrado.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

PLANURB – Prefeitura Municipal de Campo Grande. *P3 – Plano urbanístico de uso e ocupação da Esplanada Ferroviária*. 2020. Disponível em: <https://prefcg-repositorio.campogrande.ms.gov.br/wp-cdn/uploads/sites/67/2020/01/20110415160058.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

REBELO, Marina Nascimento. *O museu e a cidade: as relações do Museu do Amanhã com o entorno*. Anais do 7º Seminário Museografia e Arquitetura de Museus, 2021. Disponível em: <https://aruimuseus.aru.br/seminario2021/wpcontent/uploads/2022/01/2022-01-05-anais-seminario-redux.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

RODRIGUES, Aguinaldo de Moura. *História de Campo Grande – MS: uma abordagem da fundação e o marco inicial de seu desenvolvimento*. Publicação Uniasselvi, 2013. Disponível em: https://publicacao.uniasselvi.com.br/index.php/HID_EaD/article/view/1193/353. Acesso em: 20 nov. 2024.

RUPF, Lilian Dazzi Braga; QUEIROGA, Eugenio Fernandes. *Lugares públicos como potencialidades: uma leitura urbana do centro histórico de São Paulo*. 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/283240006_Lugares_publicos_como_potencialidades_um_a_leitura_urbana_do_centro_historico_de_Sao_Paulo. Acesso em: 20 nov. 2024.

RUSCHEL, Andressa Carolina; ZIERHUT, Raquel Molinete. *Abordagem dos teóricos Viollet-le-Duc, John Ruskin e Cesare Brandi na restauração em patrimônios históricos: o caso da Casa Ipiranga*. FAG, 2015. Disponível em: <https://www2.fag.edu.br/professores/arquiteturaeurbanismo/TC%20CAUFAG/TC2021.2/46%20RAQUEL%20MOLINETE%20ZIERHUT/ARTIGO.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

SILVA, Marcela Paiva; MERCANTE, Mercedes Abid; SILVA, Vicente de Paulo. *Efeitos territoriais de grandes empreendimentos urbanos: o território da Feira Central de Campo Grande e as transformações no espaço*. Periódicos UFPA, 2012. Disponível em: <https://www.google.com/url?q=https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/download/755/1532>. Acesso em: 20 nov. 2024.

ZANATTA, Yuri Potrich. *A dimensão patrimonial da paisagem: perspectivas de uma categoria de patrimônio cultural*. ResearchGate, 2022. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/359921995_A_dimensao_patrimonial_da_paisagem_perspectivas_de_uma_categoria_de_patrimonio_cultural. Acesso em: 20 nov. 2024.