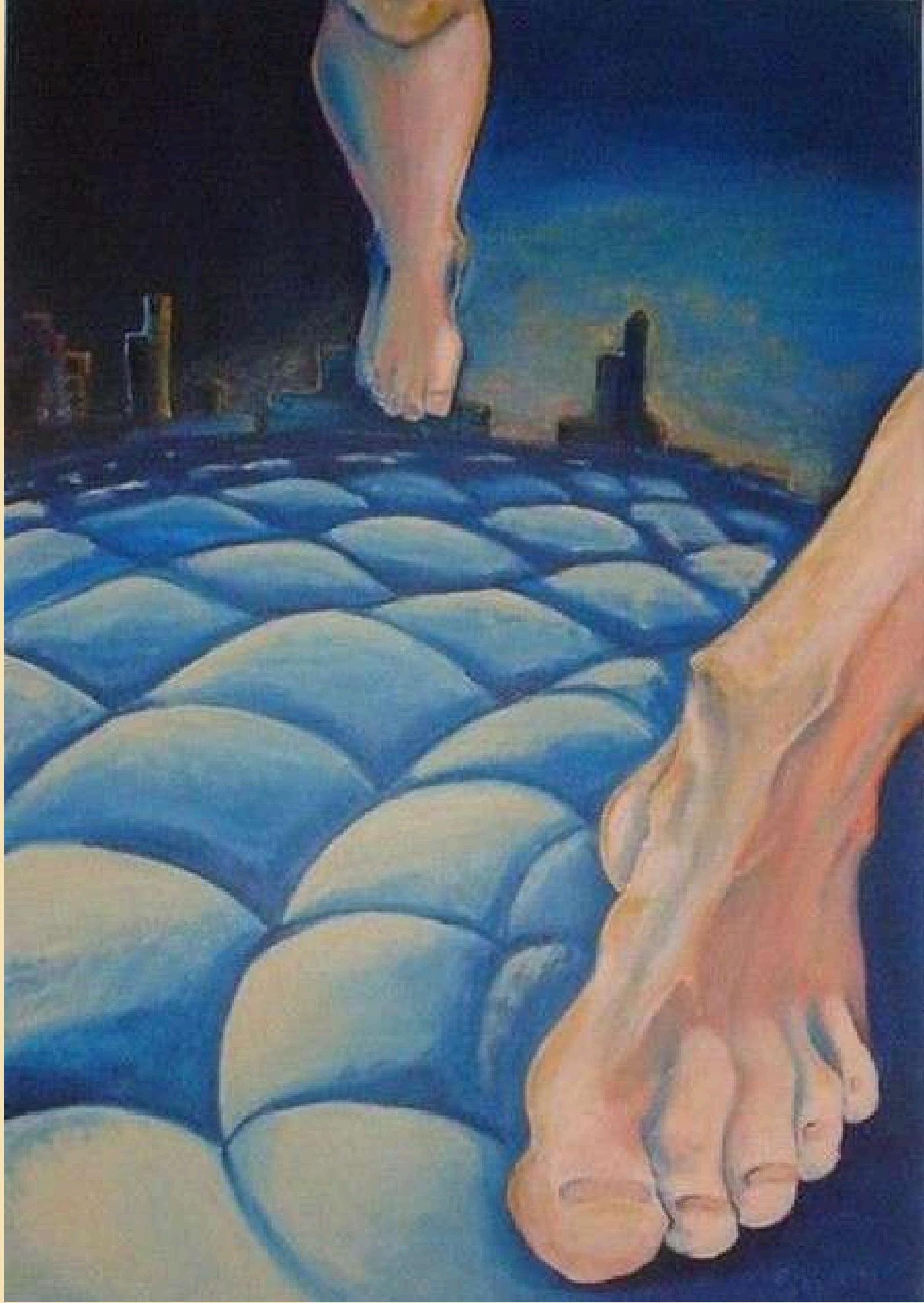


# **DA DISPLICÊNCIA AO FIM DO EXÍLIO URBANO:**

**Projeto de Mobilidade Urbana para o  
Terminal Morenão**

Isabel Mariana Marques de Almeida

Campo Grande  
2025



# **DA DISPLICÊNCIA AO FIM DO EXÍLIO URBANO:**

**Projeto de Mobilidade Urbana para o  
Terminal Morenão**

**Isabel Mariana Marques de Almeida**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração:  
Planejamento Urbano, Mobilidade Urbana

Orientadores: Maria Lúcia Torrecilha | José Alberto Ventura

CAMPO GRANDE, 2025

Almeida, Isabel Mariana Marques de

Da displicência ao fim do exílio urbano: Projeto de Mobilidade Urbana para o Terminal Morenão / Isabel Mariana Marques de Almeida. -- Campo Grande, 2025.

Orientadora: Maria Lúcia Torrecilha | José Alberto Ventura

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2025.

1. Mobilidade Urbana
  2. Planejamento Urbano
  3. Direito à Cidade.
- I. Almeida, Isabel Mariana Marques de. II. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. III. Da displicência ao fim do exílio urbano: reforma arquitetônica e urbanística do Terminal Morenão.



Dedico este trabalho à professora Maria Lúcia Torrecilha, grande urbanista e mestra cuja paixão pela profissão iluminou a trajetória de tantos estudantes. Sua dedicação, sensibilidade e compromisso com uma cidade mais justa fizeram dela uma inspiração inesquecível. Mesmo após sua partida, sua presença permanece viva em cada ideia, em cada gesto de cuidado e em cada caminho que ela ajudou a abrir.

## Resumo

A pesquisa parte do conceito de “direito à cidade”, formulado por Henri Lefebvre e incorporado no Brasil pelo Estatuto da Cidade, compreendendo a mobilidade urbana como elemento central para o acesso pleno à vida urbana. Em Campo Grande (MS), a precariedade do transporte coletivo — marcada por redução de frota em fins de semana e feriados, infraestrutura insuficiente e ausência de integração modal — evidencia a exclusão socioespacial de moradores das periferias, que enfrentam longos deslocamentos e restrições ao acesso a serviços, lazer e cultura. Esse cenário produz o que se denomina aqui “exílio urbano”, fenômeno que impede determinados grupos de experienciar a cidade de forma equitativa, afetando sobretudo populações negras, indígenas, imigrantes e de baixa renda.

A partir de revisão teórica de autores como Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Milton Santos e David Harvey, o trabalho identifica quatro fatores estruturantes da exclusão urbana: mobilidade precária, especulação imobiliária, racismo estrutural e fragilidade na aplicação das legislações urbanas. Entre eles, a mobilidade é adotada como foco de intervenção. Assim, a pesquisa desenvolve uma proposta de reforma arquitetônica e urbanística do Terminal Morenão e de requalificação de seu entorno imediato, com o objetivo de demonstrar como melhorias na infraestrutura de transporte podem promover inclusão, acessibilidade, segurança — especialmente das mulheres — e bem-estar coletivo, além de contribuir para a redução da poluição atmosférica.

O estudo busca, portanto, apontar caminhos para superar o exílio urbano e fortalecer o direito à cidade, defendendo uma mobilidade pública eficiente como fundamento para a construção de cidades mais justas, humanas e democráticas.

Palavras chave: Direito à cidade, Mobilidade urbana, Exclusão socioespacial, Transporte público, Acessibilidade

## Abstract

This research is grounded in the concept of the “right to the city,” formulated by Henri Lefebvre and incorporated into Brazilian urban policy through the City Statute. It understands urban mobility as a core component of full access to urban life. In Campo Grande (MS), the precarious conditions of public transportation—characterized by reduced service on weekends and holidays, inadequate infrastructure, and the lack of modal integration—reveal the socio-spatial exclusion experienced by peripheral populations, who face long, exhausting commutes and limited access to services, leisure, and cultural activities. This scenario produces what is referred to here as an “urban exile,” a condition in which certain groups are prevented from experiencing the city equitably, disproportionately affecting Black, Indigenous, immigrant, and low-income residents.

Drawing on theoretical contributions from authors such as Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Milton Santos, and David Harvey, the study identifies four structural factors driving urban exclusion: precarious mobility, real estate speculation, structural racism, and failures in the enforcement of urban legislation. Among these, mobility is adopted as the central focus of intervention. The research therefore proposes an architectural and urban redesign of the Morenão Terminal and the requalification of its immediate surroundings, aiming to demonstrate how improvements in mobility infrastructure can promote inclusion, accessibility, safety—particularly for women, who constitute the majority of public transport users—and collective well-being, as well as contribute to reducing air pollution caused by excessive reliance on private vehicles.

The study ultimately seeks to outline pathways for overcoming urban exile and strengthening the right to the city, arguing that an efficient, inclusive, and people-centered public transportation system is fundamental to constructing more just, humane, and democratic urban environments.

Keywords: Right to the city, Urban mobility, Socio-spatial exclusion, Public transportation, Accessibility

# ÍNDICE

1. Introdução
  - 1.1. Apresentação do tema
  - 1.2. Justificativa
  - 1.3. Objetivos geral e específicos
  - 1.4. Metodologia
2. A produção do exílio urbano: fatores estruturais de exclusão (Brasil e Campo Grande MS)
  - 2.1 Mobilidade urbana precária
  - 2.2 Urbanismo, especulação e exclusão: a lógica do lucro na cidade
  - 2.3 Racismo estrutural e desigualdade social
  - 2.4 Fragilidade na aplicação das leis urbanas
3. Análise de Precedentes
4. Análise do Terminal Morenão e Entorno
  - 4.1 Estrutura e impacto na mobilidade
  - 4.2 Diagnóstico do Terminal Morenão
5. Pesquisa Qualitativa de Campo
6. Síntese
  - 6.1. Mapa Síntese dos principais problemas
  - 6.2. Mapa Síntese das propostas - Projeção no Espaço Físico dos Indicativos de Proposta
  - 6.3. Diretrizes Projetais
7. Projeto
8. Considerações Finais
9. Referências

## 1 - Introdução

O termo "direito à cidade" foi criado por Henri Lefebvre, em seu livro "O Direito à Cidade", (1968). No texto, Lefebvre, discorre sobre necessidades humanas que vão além do sistema de trocas monetárias e de relações primárias que os habitantes das grandes cidades estão imersos. O autor defende o direito da população de todas as classes sociais de ter acesso à arte, à cultura, ao lazer e à trocas mais profundas e significativas com seus vizinhos.

No Brasil, o direito à cidade é garantido pelo Estatuto da Cidade (lei 10257/2001), que decreta que o cidadão brasileiro tem direito não somente à infraestrutura urbana básica como também ao trabalho, ao lazer, à moradia e ao fator determinante em possibilitar a locomoção entre esses últimos: à mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é um fator determinante para a qualidade de vida das pessoas que vivem nas cidades. O tempo gasto no transporte, seja ele público ou particular, as condições da infraestrutura das vias, dos pontos de parada e dos terminais urbanos, além das condições de acessibilidade, impactam diretamente o acesso ao trabalho, à educação, à cultura e ao lazer.

No Brasil, muitas cidades ainda enfrentam desafios para garantir um sistema de transporte eficiente e inclusivo, especialmente para a população periférica. Em Campo Grande as condições da mobilidade não motorizada e motorizada ainda são precárias, necessitando de maiores investimentos.

Como estudo de caso, o Terminal Morenão será objeto de investigação para solucionar as problemáticas existentes.

Na cidade de Campo Grande, estado do Mato Grosso do Sul, há uma situação explícita da falha do poder público em garantir o direito à cidade à sua população que depende de transportes públicos para se locomover: aos domingos e feriados, a frota de veículos é reduzida drásticamente, chegando ao cúmulo de certas linhas de acesso a bairros periféricos não circularem. Soma-se a isso que, os chamados "PegFácil", estações de integração e de venda de passagem, localizados no centro da cidade, ficam fechados nesses dias. Resta, então, aos moradores, que se desloquem na parte da frente do ônibus, muitas vezes em pé, até algum dos 9 terminais distribuídos pela cidade, para que só nesses locais possam adquirir a passagem. O trajeto se torna absurdamente longo e desconfortável, quando não impossível - como no caso de bairros que ficam sem veículos circulando na linha de ligação do bairro ao resto da cidade. A mensagem passada é clara: a periferia pode acessar a cidade apenas para servi-lá, nunca para aproveita-lá.

O direito à cidade, que engloba o direito de acesso a equipamentos públicos de saúde, segurança, lazer, educação e assistência social, só se faz possível para as populações periféricas e de baixa renda, através de uma mobilidade urbana eficiente e de baixo custo. Esta pesquisa apresenta a ideia de um "exílio urbano", termo aqui utilizado para evidenciar o fato de que determinadas populações não experiecam a cidade como outras, mesmo ambas sendo moradoras e trabalhadoras da área urbana de um município. Esse fenômeno ocorre na grande maioria das metrópoles contemporâneas, mas já era observado por antropólogos urbanos, como o autor Robert Park, desde o início do século XX. O exilado urbano é aquele social e fisicamente excluído da vida na cidade "regulada", aquela que é administrada pelo governo, sendo então destinados à morarem em áreas de risco e/ou muito distantes do centro, com grande dificuldade de acesso aos equipamentos públicos oferecidos no meio urbano. As principais vítimas são populações de baixa renda, negros, indígenas e imigrantes.

Esse estudo se dedica a apontar como ocorre o exílio urbano, expondo 4 dos principais fatores que, após análises dos trabalhos disponibilizados por estudiosos da área, como Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Milton Santos e David Harvey, foram considerados como os que mais influenciam a exclusão urbana: 1. A mobilidade urbana precária, que apresenta transporte público insuficiente, com custos que comprometem a renda do trabalhador que depende do mesmo para se deslocar até o local de trabalho e desse até sua residência, infraestrutura dos terminais e estações de metrô comprometidas e inseguras, suscetíveis a alagamentos ou que expõe os usuários ao calor extremo, além da falta de integração com outros meios de transporte, como bicicletas e corridas de aplicativo. Com esses problemas apresentados, o deslocamento se torna penoso e desgastante para quem mora longe dos centros comerciais, onde a cidade acontece. Se há dificuldade para se deslocar até locais necessários à sobrevivência, como hospitais, mercados e local de trabalho, que dirá para locais de lazer e descanso, como parques, museus, galerias, restaurantes, feiras e espaços culturais.

Analizando o segundo fator, temos que, segundo a professora e urbanista Raquel Rolnik, houve uma financeirização da moradia nos últimos anos, com a posse de imóveis passando a ser vista como uma forma de investimento, o que leva à especulação imobiliária, quando terrenos e imóveis não cumprem função social e/ou são sub-utilizados até que o preço de revenda ou aluguel passe a ser alto o suficiente para gerar lucro ao proprietário. Essa estratégia comercial faz com que o preço da terra em toda uma área, antes desvalorizada, se torne alto demais para populações de baixa renda residirem, levando as mesmas ao deslocamento para áreas mais baratas, geralmente ainda sem grandes infraestruturas e mais distantes de serviços e centros de emprego.

O terceiro fator evidencia as consequências deixadas pelos longos séculos da escravidão no Brasil, que teve seu fim assinado ainda muito recentemente, não tendo sua proibição sido acompanhada por medidas de inserção da população antes escravizada e de seus descendentes na sociedade livre. E, aqui, podemos trazer um fator pouquíssimo analisado no Brasil: o fato da Lei de Terrras (Lei nº. 601 de 18 de setembro de 1850), nunca formalmente revogada, ter impedido aos negros o acesso à compra de porções de terra, fazendas, plantações e, é claro, também à terra hoje urbana, levando essa população às margens das cidades, onde a terra não possui alto valor.

Há ainda o fator 4.: a falha (ou displicência) na aplicação das legislações que dizem respeito aos direitos dos cidadãos a uma cidade sustentável, segura e acessível.

É preciso levar em consideração que as leis urbanas brasileiras são, em muitos aspectos, bastante avançadas no que diz respeito aos direitos do morador urbano, e que os planos diretores das cidades brasileiras apresentam diretrizes importantes para a organização da área urbana. No entanto, como aponta Edésio Fernandes (2005), há uma profunda distância entre o arcabouço jurídico urbanístico e sua efetiva implementação, devido à ausência de vontade política, à limitação dos recursos institucionais e à pressão dos interesses privados sobre o espaço urbano.

A partir do exposto, a presente pesquisa se dedica a propor soluções para o fator 1: a mobilidade urbana precária. Para isso, será desenvolvido um projeto de reforma arquitetônica e urbanística do Terminal Morenão, localizado na cidade de Campo Grande – MS, acompanhado de uma proposta de requalificação para o entorno imediato do terminal. A pesquisa busca demonstrar como a melhoria da mobilidade urbana impacta significativamente a vida do morador urbano, promovendo dignidade, acessibilidade e inclusão. Serão também analisados os efeitos positivos dessa melhoria sobre a saúde coletiva – especialmente no que se refere à redução da poluição atmosférica causada pelo uso excessivo de veículos individuais – e na segurança dos usuários, com atenção especial à proteção das mulheres, que constituem a maioria dos usuários do transporte público e estão entre as mais afetadas por situações de assédio e insegurança nesses espaços.

Acima de tudo, este trabalho parte do desejo de colaborar para o fim do exílio urbano vivido por milhares de pessoas nas cidades brasileiras – um exílio que se impõe pela distância, pela exclusão territorial e pela negação do direito à cidade. Assim, ao propor caminhos para uma mobilidade mais eficiente, inclusiva e centrada no transporte público, o presente trabalho pretende contribuir para a construção de cidades mais justas e humanas.

## 1.2 - Justificativa

A escolha do tema deste trabalho parte da compreensão de que a mobilidade urbana é um dos elementos centrais para a garantia do direito à cidade. Em contextos marcados por profundas desigualdades sociais e territoriais, como nas cidades brasileiras, o acesso ao transporte público de qualidade não se restringe a um aspecto técnico ou logístico — trata-se de uma questão de justiça social.

A precariedade da mobilidade urbana afeta, sobretudo, as populações periféricas, que enfrentam longos deslocamentos diários, condições indignas de espera nos terminais e de transporte nos veículos, além de estarem afastadas dos centros de decisão, lazer, cultura e trabalho da cidade. Esses obstáculos geram um processo de exclusão socioespacial que pode ser compreendido como uma forma de exílio urbano, no qual parte da população é impedida de usufruir plenamente da cidade. Esse conceito será explorado ao longo do trabalho, articulando fatores como especulação imobiliária, planejamento urbano excludente e desigualdades históricas.

Além disso, é fundamental destacar que a maior parte das pessoas que dependem do transporte coletivo nas metrópoles brasileiras são mulheres (57% em São Paulo, segundo pesquisa feita em 2021 pela SPTrans e chegando a 80% em Belo Horizonte, segundo dados divulgados pela Superintendente de Transporte Metropolitano da cidade, Maília Soares em reportagem publicada em 2017 pela Gênero e Número). Muitas dessas mulheres são mães, trabalhadoras e cuidadoras — que enfrentam, além das dificuldades estruturais, o medo constante da violência sexual e da insegurança nos trajetos diários. O espaço público e os equipamentos de mobilidade ainda não foram pensados com uma perspectiva sensível ao gênero, o que aprofunda as desigualdades e torna a vivência urbana feminina marcada por restrições, vigilância e medo constante. Discutir a segurança das mulheres nos terminais e no transporte público é, portanto, uma questão fundamental e central na construção de cidades mais justas.

A relevância social deste estudo se evidencia, portanto, na necessidade imediata de se discutir modelos de mobilidade mais inclusivos, seguros e humanos, que contribuam na promoção do direito à cidade para todos os cidadãos. No campo da arquitetura e urbanismo, o trabalho propõe-se a contribuir com o debate sobre intervenções urbanas pautadas pela equidade, considerando tanto a reflexão teórica quanto a proposição prática de um projeto de reforma arquitetônica e urbanística para o Terminal Morenão — equipamento público essencial para a mobilidade urbana da cidade foco do estudo: Campo Grande, capital do Mato Grosso do Sul.

Ao abordar um caso específico e cotidiano, busca-se ampliar a reflexão sobre como a cidade é produzida e para quem ela é planejada, reafirmando a importância de se construir espaços urbanos mais democráticos, acessíveis e socialmente comprometidos.

## 1.3 - Objetivo Geral e Específicos

O objetivo geral deste trabalho é a proposta de requalificação do Terminal Morenão e seu entorno imediato como instrumento de transformação urbana.

Para alcançar esse objetivo, são definidos os seguintes objetivos específicos:

- Investigar os principais fatores que contribuem para a exclusão socioespacial nas cidades brasileiras, com foco na relação entre urbanismo, especulação imobiliária e infraestrutura urbana;
- Analisar o conceito de exílio urbano à luz do direito à cidade, relacionando-o às dinâmicas de mobilidade e acesso ao espaço urbano;
- Estudar os marcos legais e teóricos sobre mobilidade urbana no Brasil, especialmente a Lei nº 12.587/2012;
- Avaliar o papel do Terminal Morenão na mobilidade da cidade e os desafios enfrentados por seus usuários, especialmente os mais vulneráveis, como mulheres, idosos e PCDs.
- Propor diretrizes para a requalificação arquitetônica e urbanística do Terminal Morenão, com foco na inclusão, acessibilidade, conforto e segurança.

#### **1.4 - Metodologia**

Este trabalho apresenta uma pesquisa sobre como a mobilidade urbana, em sua configuração atual, afeta o acesso à cidade por determinadas populações, como moradores de periferias e mulheres. Para isso, a pesquisa foi desenvolvida em duas etapas principais: pesquisa teórica e documental, e pesquisa de campo qualitativa, conforme os métodos sistematizados pelo professor Antônio Carlos Gil (2008).

Na primeira etapa, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental, entendida por Gil (2008) como o levantamento, seleção e análise de obras já publicadas — como livros, artigos acadêmicos, teses, dissertações e periódicos especializados. Também foram consultados documentos institucionais, cadernos técnicos do Ministério das Cidades e legislações nacionais (com destaque para a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana). Este referencial teórico contou com autores como Henri Lefebvre, Ermínia Maricato, Raquel Rolnik e Carlos Vainer, entre outros, a fim de embasar criticamente a discussão sobre exclusão socioespacial, mobilidade urbana e planejamento urbano excludente.

A segunda etapa correspondeu ao levantamento de campo, que teve como locus principal o Terminal Morenão, objeto central da análise. Nesse contexto, foi realizada observação sistemática, que se deu de forma planejada, com foco em aspectos previamente definidos do espaço do Terminal e na qual houve coleta de dados fotográficos. Além disso, foi aplicado um questionário estruturado, composto por perguntas fechadas e abertas, todas voltadas para captar a percepção dos usuários em relação à segurança, acessibilidade, conforto e vivência no terminal, a fim de possibilitar uma análise de natureza qualitativa, na qual houve a busca pela interpretação dos sentidos e das experiências relatados pelos participantes ususários do terminal de transporte público.

Os dados obtidos foram submetidos a uma análise qualitativa e interpretativa, fundamentada na articulação entre dados obtidos pela observação sistemática e pela narrativas dos usuários respondentes do questionário.

A utilização desses métodos e a posterior análise de seus resultados possibilitou, por fim, a criação de um projeto de requalificação do Terminal Morenão e seu entorno, buscando trazer dignidade e conforto aos usuários e funcionários do transporte público de Campo Grande, MS.

# 2

## A PRODUÇÃO DO EXÍLIO URBANO: fatores estruturais de exclusão

Neste capítulo, serão abordados os quatro principais fatores que contribuem para a exclusão socioespacial nas cidades brasileiras: a mobilidade urbana precária (2.1), a especulação imobiliária causada pela lógica de lucro da cidade (2.2), o racismo estrutural (2.3) e a falha na aplicação das legislações urbanas (2.4). Esses elementos, interligados, ajudam a compreender como se estrutura a segregação urbana, fazendo com que grande parte da população permaneça afastada dos direitos urbanos fundamentais, como acesso à moradia digna, transporte eficiente e serviços públicos de qualidade. Ao compreender esses mecanismos, é possível evidenciar como se produz, na prática, o exílio urbano de milhões de brasileiros e brasileiras e traçar meios de devolver a cidade para os que são a base de sua existência e sua manutenção.

## **2.1 - Mobilidade Urbana Precária**

A Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que apresenta as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, define mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

Este tópico se dedicará a analisar como os nove princípios dessa legislação se desdobram na realidade urbana brasileira, especialmente em Campo Grande, Mato Grosso do Sul.

Através de dados estatísticos, exemplos concretos e reflexões críticas, será possível observar que as diretrizes, apesar de bem fundamentadas, muitas vezes não são seguidas na prática. Tarifas elevadas, acesso desigual, longos tempos de deslocamento, insegurança, superlotação dos ônibus e falta de infraestrutura são alguns dos aspectos que evidenciam o descumprimento dos fundamentos propostos pela legislação. Com isso, busca-se demonstrar como essa precarização da mobilidade urbana reforça a exclusão socioespacial e compromete o direito de todas e todos à cidade.

### **2.1.1. Princípio I - Acessibilidade Universal e o Transporte Público**

A cerca do princípio de acessibilidade universal, pode-se levar em consideração dados divulgados através de uma pesquisa do IBGE em 2017, considerando as legislações nºs 10.048 e 10.098 sobre acessibilidade nos transportes públicos. O decreto nº5296 regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000 (que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica) e 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências), determina que até 2014, os veículos de transporte coletivo deveriam estar adaptados a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Segundo a pesquisa citada, realizada nos 1679 municípios (que representa 30,1% do total de 5570 municípios brasileiros) que contavam com ônibus intramunicipais, apenas 197 (11,7%) conseguiram cumprir com a lei.

Segundo Maciel (2022), em sua pesquisa realizada no município de Goiania (GO) onde serviços de transporte (públicos e privados) foram avaliados por usuários com alguma deficiência (visual e de mobilidade), as informações levantadas apontam para um descontentamento dessa população em relação aos veículos, prestadores de serviço, terminais, pontos de parada e com o sistema viário no geral. Foram apresentados como pontos principais de queixa para a frota de veículos o fato da mesma ser pouco adaptada aos cadeirantes, comportando apenas um cadeirante por vez e que possui plataformas elevatórias comprometidas ou com falhas no funcionamento. Em relação aos prestadores de serviço, falhas de comunicação, informações erradas e ineficiência no embarque dos passageiros foram pontos levantados. Os terminais, pontos de parada e o sistema viário no geral recebem críticas similares, uma vez que a infraestrutura é o principal problema, com calçadas quebradas ou fora de norma, falta de rampas e de piso tátil e pontos de parada que muitas vezes não possuem estrutura alguma além de um poste como sinalização.

Em resumo, falta manutenção nos veículos, adequação às normas de acessibilidade vigentes (como a NBR 9050/2015, que dispõe sobre acessibilidade à edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos), capacitação dos funcionários dos terminais de ônibus e motoristas, além de uso de tecnologias que facilitem a mobilidade urbana dessa população, promovendo completa integração social e aumento da independência pessoal.

A realidade das PCDs (pessoas com deficiência) e de pessoas com mobilidade reduzida (como idosos, gestantes e obesos) que utilizam transportes coletivos, evidenciada na pesquisa citada, revela uma situação ainda pouco explorada e negligenciada. Goiânia, a cidade onde se realizou a pesquisa, foi fundada em 1933, planejada pelo arquiteto e urbanista Attilio Corrêa Lima, com o objetivo de ser uma cidade moderna e funcional (Prefeitura de Goiânia), sendo uma das mais jovens capitais do país. Se tais desafios de acessibilidade são observados em uma capital planejada, é plausível supor que realidades semelhantes — ou até mais agravadas — sejam encontradas em diversas outras cidades brasileiras, principalmente naquelas que se desenvolveram sem um planejamento urbano estruturado.

Apesar de apresentar indicadores positivos em alguns aspectos, Campo Grande (MS) ainda enfrenta desafios significativos na promoção da acessibilidade universal. De acordo com o Censo 2022 do IBGE, apenas 33,4% dos domicílios urbanos em vias públicas do município estão localizados em ruas com urbanização adequada — ou seja, com calçada, meio-fio, pavimentação e bueiro presentes simultaneamente.

Outros dados do IBGE ajudam a detalhar esse cenário: embora 86,5% das vias urbanas apresentem calçadas, 53,7% delas possuem obstáculos que dificultam a circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Apenas 57,5% das vias contam com rampas de acesso, enquanto 28,9% seguem completamente sem esse recurso. A pavimentação está presente em cerca de 78% das vias, e embora 98,9% delas sejam compatíveis com a circulação de veículos pesados (como ônibus e caminhões), a infraestrutura urbana ainda não prioriza a mobilidade de pessoas, especialmente aquelas em situação de maior vulnerabilidade.

O município apresenta iniciativas pontuais voltadas à inclusão, como o aplicativo “Todos no Ônibus”, desenvolvido pela Agência Municipal de Tecnologia da Informação e Inovação de Campo Grande (AGETEC), em parceria com a Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETRAN) e o Consórcio Guaicurus. Voltado para pessoas com deficiência visual, mobilidade reduzida ou que utilizam cadeiras de rodas, o sistema permite que o usuário informe previamente ao motorista a linha que irá utilizar. O condutor recebe uma notificação e, ao chegar ao ponto, pode prestar a assistência necessária, inclusive chamando o passageiro pelo nome. O aplicativo conta com comandos por toque e leitura de tela, facilitando o acesso a pessoas com deficiência visual. Embora ainda restrito, o programa representa um avanço importante e poderia ser mais divulgado para maior efetividade.

Além disso, ainda que a frota de ônibus do transporte coletivo seja oficialmente 100% adaptada para cadeirantes, os veículos utilizados no transporte escolar da rede municipal ainda não são acessíveis. Segundo reportagem do Correio do Estado (2023), mesmo com a sanção da Lei nº 6.660/2021, que prevê a obrigatoriedade de veículos adaptados para estudantes com deficiência, a norma segue sem regulamentação, e o serviço continua sendo prestado por vans terceirizadas que não atendem às exigências mínimas de acessibilidade.

A negligência na aplicação da lei impacta diretamente a vida de muitas famílias, como a de Josiane da Silva Moraes, mãe de Henrique, de 10 anos, estudante da Escola Municipal Professor Arlindo Lima, que relata as dificuldades enfrentadas no dia a dia ao precisar usar o coletivo para levar o filho à escola: “As ruas não têm asfalto, o ponto de ônibus é longe de casa, quando chove é muito mais difícil, pois alaga todas as ruas. É muito difícil mesmo” (CORREIO DO ESTADO, 2023). Assim, as condições da infraestrutura urbana muitas vezes tornam o deslocamento inviável — evidenciando que, apesar das boas iniciativas, a acessibilidade em Campo Grande ainda está longe de ser universal.

## 2.1.2. Desenvolvimento Sustentável nas Cidades

O segundo princípio a ser abordado é o de desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Esse princípio se encaixa em uma das 17 metas cunhadas “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)”, organizados pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2015: a de Cidades e Comunidades Sustentáveis. Essas metas visam mitigar ou erradicar os desafios mais urgentes que a humanidade enfrenta até o ano de 2030, estando muitos desses objetivos interligados. Segundo Leite e Awad (2012, p. 33-34, apud PRADO; PADILHA, 2024):

As cidades já estão sendo afetadas pela mudança climática: - muitas grandes cidades do mundo estão em risco de inundação por conta do aumento do nível do mar; - edifícios e superfícies impermeabilizadas das cidades aumentam perigosamente as temperaturas urbanas e geram menor quantidade de ar, formando ilhas de calor; - uma a cada três pessoas vive em uma favela nas cidades do mundo em desenvolvimento, tornando-as particularmente vulneráveis a problemas de saúde e a riscos ambientais. (LEITE; AWAD, 2012, p. 33-34, apud PRADO; PADILHA, 2024, p.09).

No Brasil, o desenvolvimento sustentável das cidades está ditado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10257/2001), que apresenta as seguintes orientações no seu Artigo 2º, sobre o objetivo da política urbana de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana:

- I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
- VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

Apesar das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) enfatizarem a busca por um desenvolvimento urbano sustentável, observa-se que os investimentos públicos em infraestrutura de mobilidade ainda priorizam amplamente o transporte individual motorizado. Viadutos, duplicações de vias e alargamento de avenidas continuam sendo prioridade em detrimento da expansão de sistemas de transporte coletivo de alta capacidade. Segundo dados do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil (2022), mais de 70% dos recursos de mobilidade em cidades médias e grandes do país são destinados à infraestrutura viária para automóveis. Essa tendência vai na contramão dos princípios sustentáveis, pois os automóveis são os maiores emissores de poluentes atmos-

féricos urbanos, além de agravarem os congestionamentos, os índices de acidentes e a exclusão socioespacial.

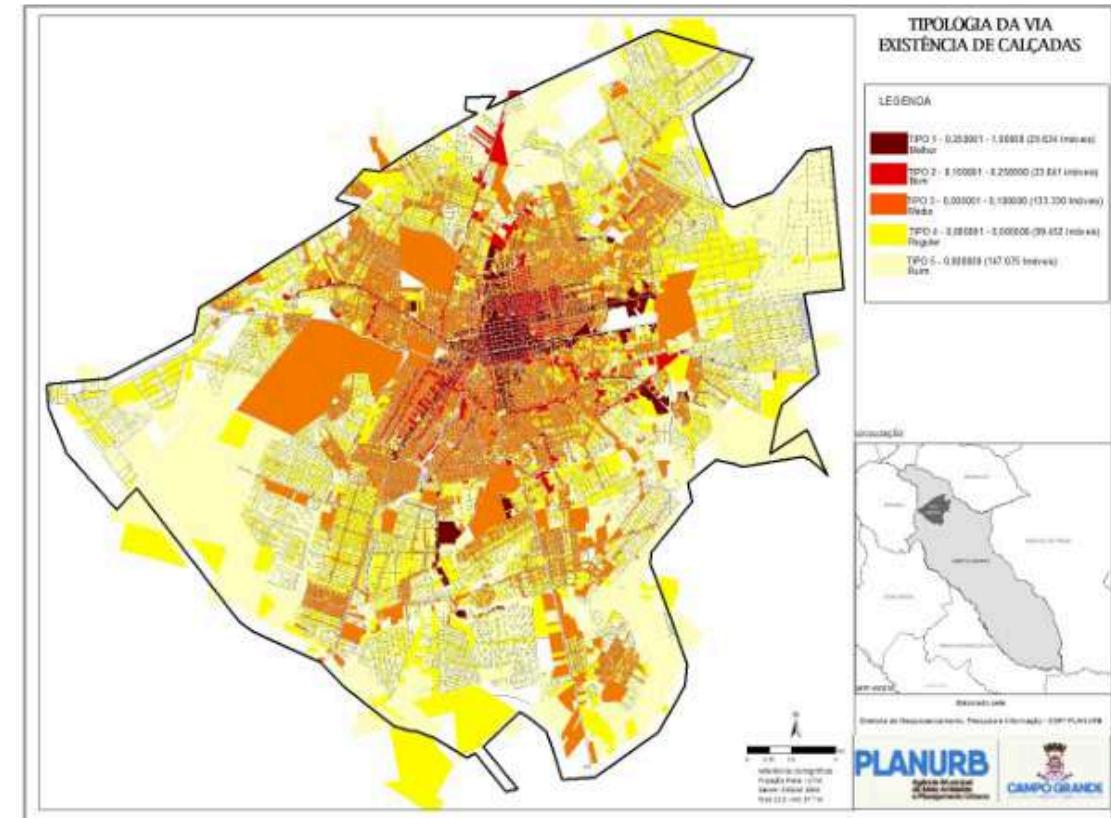
Além disso, o setor de transportes responde por uma parcela significativa das emissões de gases de efeito estufa no Brasil. De acordo com o Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG), cerca de 47% das emissões do setor energético vêm dos transportes, com os veículos automotores sendo os maiores responsáveis (Observatório do Clima, 2023). Mesmo diante desse cenário, há pouca implementação de tecnologias mais limpas no sistema de transporte público no país, como ônibus elétricos ou redes de metrô e VLT. Essa realidade mostra que o país ainda falha em adotar soluções compatíveis com o compromisso ambiental e com o desenvolvimento urbano sustentável.

Segundo estudo de Silva, Silva e Espíndola Júnior (2022), utilizando análise multicritério com base no cadastro de imóveis urbanos do município, as melhores condições de infraestrutura viária concentram-se nos bairros centrais, nos eixos de adensamento e nas centralidades locais. Nesses territórios, estão presentes calçadas em melhores condições, boa iluminação, pavimentação adequada e acesso ao transporte coletivo — elementos fundamentais para assegurar deslocamentos sustentáveis e inclusivos.

Uma análise detalhada das vias urbanas de Campo Grande revela que, apesar de alguns avanços no planejamento, o desenvolvimento sustentável da cidade segue marcado por desigualdades espaciais expressivas, especialmente quando se consideram os critérios de infraestrutura viária, acessibilidade e transporte coletivo.

Entretanto, ainda nesses estudos citados, foi revelado que as regiões periféricas seguem com índices de qualidade significativamente inferiores. O levantamento mostra que 56,9% da malha urbana da cidade apresenta calçadas classificadas como regulares ou ruins, e essas estão justamente nos bairros mais afastados, onde residem parcelas expressivas da população de baixa renda. Como as calçadas integram a rede de acesso aos equipamentos urbanos e aos serviços públicos, sua precariedade compromete o direito básico de circular com segurança e autonomia.

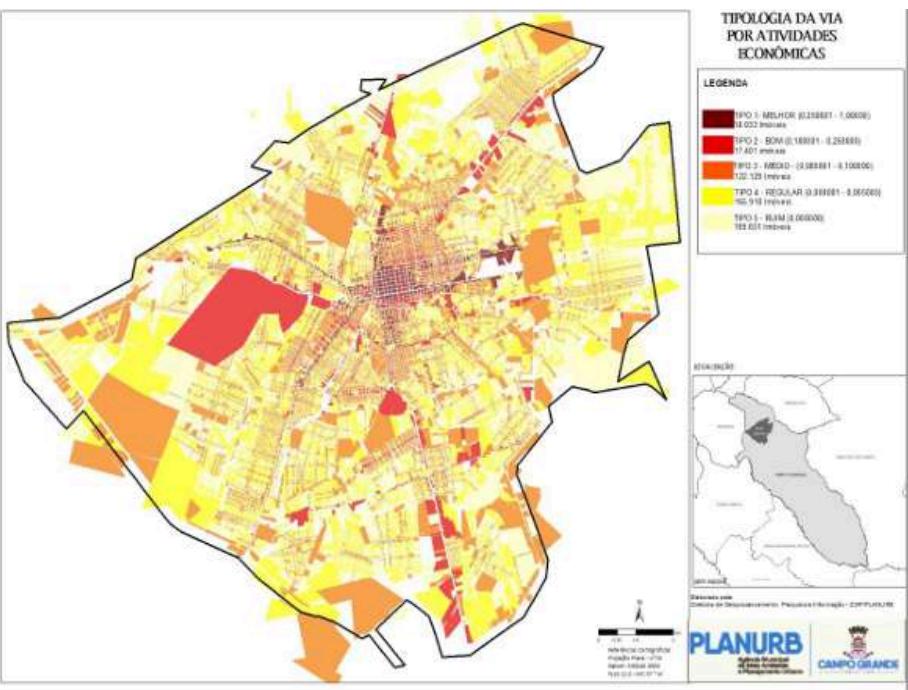
**Mapa 1 - Tipologia da via: Existência de calçadas.**



Segundo os autores, apenas 36,38% da malha urbana apresenta boas condições de infraestrutura e atividade econômica combinadas, enquanto 63,62% das vias — localizadas majoritariamente nas periferias — foram classificadas como regulares ou ruins. Isso significa que a maior parte da população que reside nas regiões periféricas precisa percorrer longas distâncias para acessar serviços essenciais, como mercados, bancos, farmácias, escolas e postos de saúde.

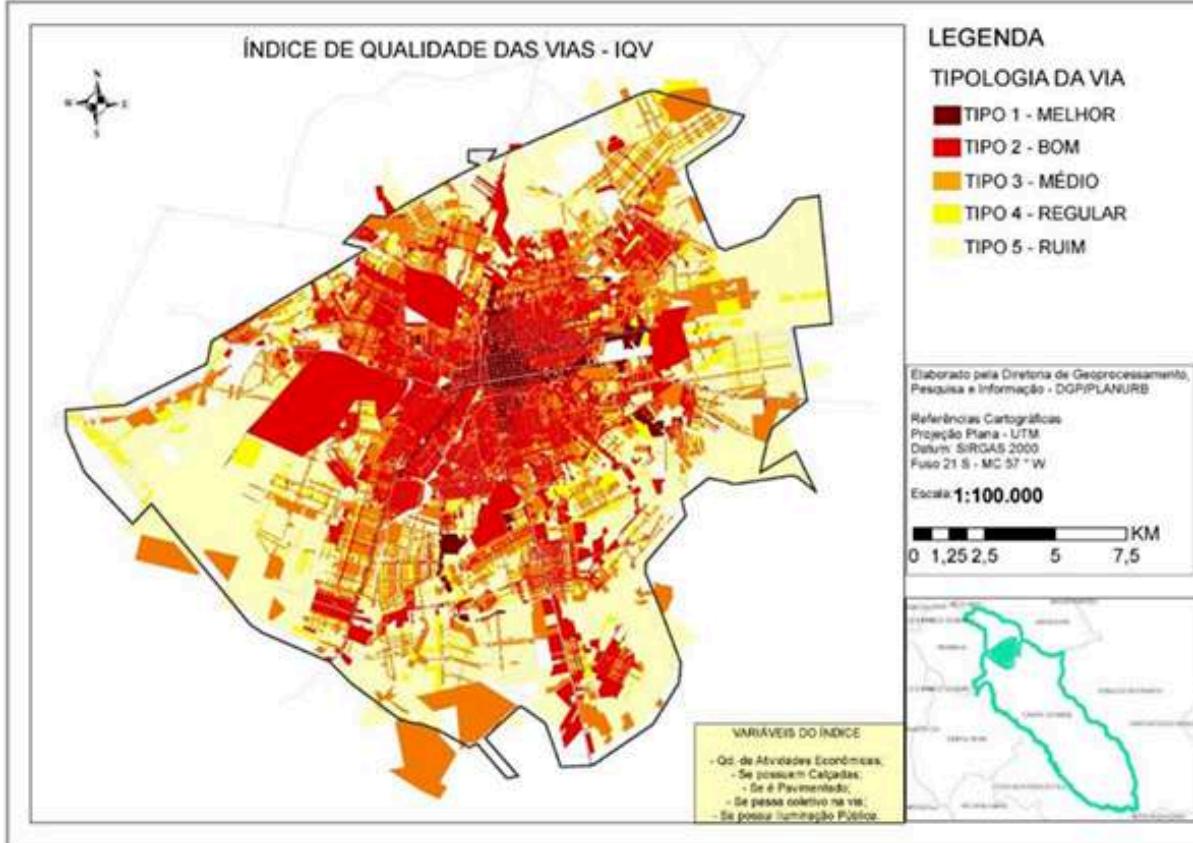
Esse fator impacta diretamente na sustentabilidade urbana. Quanto maior a distância entre a moradia e os equipamentos urbanos essenciais, maior será o uso de meios motorizados, maior será o tempo de deslocamento e maior será a emissão de poluentes. A cidade se torna mais dependente de transporte, mais excludente e menos eficiente ambientalmente. A estrutura das vias, portanto, influencia diretamente a mobilidade e o padrão de consumo energético da cidade.

**Mapa 2 - Tipologia da via: Por atividades econômicas.**



Por fim, o estudo sintetiza os Índices de Qualidade das Vias (IQV), que consideram um conjunto de elementos estruturais. Cerca de 60% das vias urbanas são classificadas como de qualidade boa, média ou ótima, mas quase 30% ainda estão em condição regular ou ruim — novamente, localizadas predominantemente nas áreas periféricas da cidade.

**Mapa 3 - Índice de qualidade das vias - IQV**



Esse cenário aponta para a urgência de políticas públicas que promovam a qualificação da malha viária periférica, com pavimentação adequada, infraestrutura ciclovária, melhoria das calçadas e expansão do transporte coletivo com qualidade. A sustentabilidade urbana, nesse sentido, só será alcançada com investimento territorialmente equilibrado e com priorização das regiões historicamente negligenciadas pelo planejamento urbano.

Além disso, embora Campo Grande tenha boa cobertura geográfica de transporte coletivo, com cerca de 96% dos domicílios localizados até 600 metros de um ponto de ônibus (UFMS, 2024), a qualidade do serviço e da infraestrutura urbana associada a ele ainda é desigual. Esse aspecto será aprofundado no próximo tópico, dedicado à equidade no acesso ao transporte público coletivo, que analisa o princípio III da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, os dados demonstram que a cidade de Campo Grande não é sustentável enquanto mantiver a atual distribuição desigual de infraestrutura, serviços e acessos. A sustentabilidade urbana depende de políticas que reduzam os deslocamentos obrigatórios, aproximem a moradia do trabalho e dos serviços, valorizem a vida nos bairros periféricos e invistam na qualificação das vias públicas. Sem acessibilidade universal, infraestrutura distribuída com justiça e transporte eficiente, o desenvolvimento urbano não poderá ser, de fato, sustentável.

#### **2.1.3. Equidade no acesso ao transporte público coletivo:**

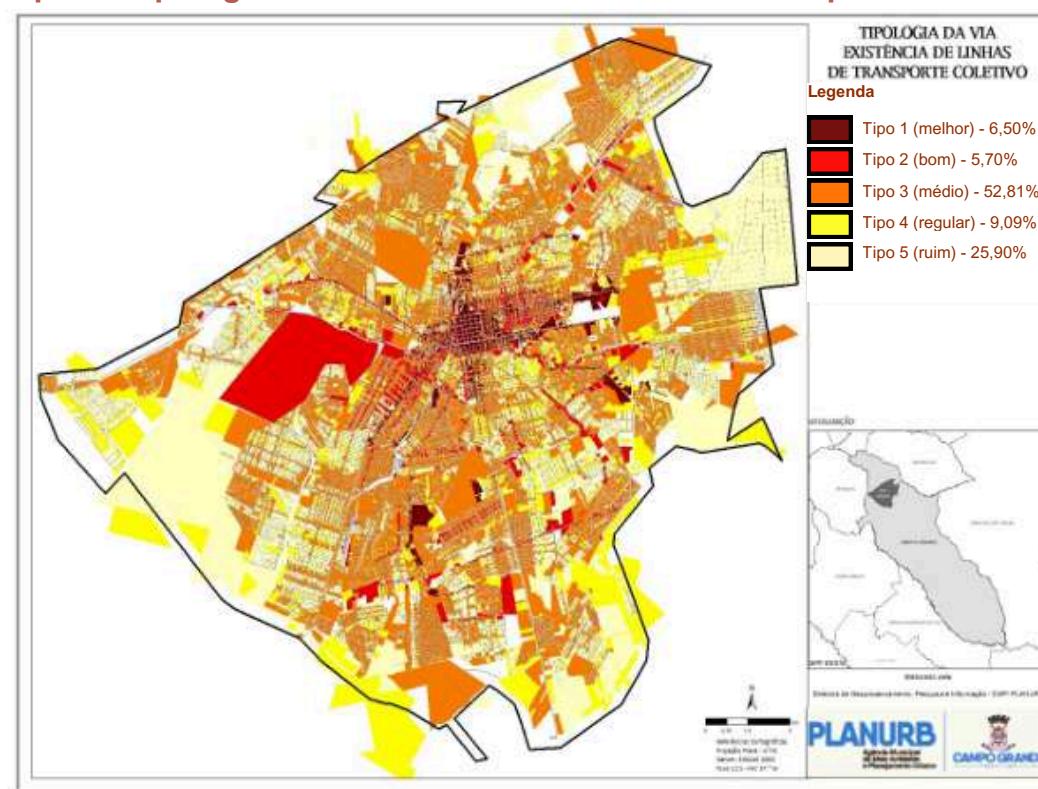
A distribuição desigual da infraestrutura de mobilidade e à baixa qualidade dos sistemas de transporte público nas cidades brasileiras são fatores que, aliados, violam tanto o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades quanto o da equidade no acesso ao transporte público coletivo.

A falta de pontualidade, a superlotação, o tempo excessivo de espera e a escassez de corredores exclusivos fazem com que o transporte coletivo não seja eficiente nem atrativo para a população. Tal situação leva ao aumento do uso de veículos particulares, ampliando os impactos negativos à mobilidade e ao meio ambiente. Além disso, esse cenário reforça desigualdades sociais, pois as populações mais pobres, que dependem majoritariamente do transporte coletivo, enfrentam as maiores dificuldades de deslocamento, com perda de tempo, renda e qualidade de vida (BRASIL, 2019; ROLNIK, 2015). Regiões periféricas, habitadas majoritariamente por pessoas de baixa renda, contam com menos linhas de ônibus, trajetos mais longos, frota precária e tarifas que, muitas vezes, ocupam grande parcela da renda familiar. Essa precariedade restringe o acesso a direitos fundamentais como saúde, educação, lazer e trabalho, aprofundando o “exílio urbano” dos moradores das periferias. Além disso, a maior exposição dessas populações à poluição atmosférica e ao tempo prolongado de deslocamento evidencia uma injustiça ambiental sistêmica nas cidades.

Em Campo Grande (MS), os dados confirmam esse padrão nacional de exclusão. De acordo com a análise multicritério realizada por Silva, Silva e Espíndola Júnior (2022), 65% dos imóveis da capital estão localizados em vias classificadas como boas, médias ou ótimas no quesito “existência de linhas de transporte coletivo”. Como o mapa 4 ilustra, esses imóveis

estão localizados em sua grande maioria na área central do perímetro urbano. Enquanto isso, 35% dos imóveis da cidade se encontram em vias classificadas como regulares ou ruins para esse mesmo quesito, sendo que a maioria desses imóveis estão nas bordas do perímetro da cidade. Isso demonstra que, quanto mais distante do centro de Campo Grande, piores são as condições de mobilidade enfrentadas pelos usuários para se locomover e garantir seu direito a usufruir da cidade.

**Mapa 4 - Tipologia da via: Existência de linhas de transporte coletivo.**



É importante destacar que estar próximo de um ponto de ônibus não significa ter acesso garantido. Muitas das paradas nas periferias estão em ruas sem pavimentação, sem calçadas seguras, com iluminação precária e sem abrigo contra sol e chuva. Essa precariedade limita fortemente a acessibilidade física ao transporte e afasta os grupos mais vulneráveis — como idosos, mulheres, crianças e pessoas com deficiência.

Além disso, o valor atual da tarifa (R\$ 4,95) representa um ônus significativo para famílias de baixa renda, comprometendo até 20% do orçamento mensal de quem recebe um salário mínimo. Com o sistema operando em modelo radial, que força os usuários a se deslocarem até os terminais centrais mesmo quando o destino final está em outro bairro periférico, o tempo de deslocamento também aumenta, junto ao desgaste físico e emocional da jornada diária.

Em síntese, a estrutura tarifária, a distribuição desigual das linhas e a precariedade da infraestrutura urbana associada ao transporte público em Campo Grande revelam que, embora o serviço esteja presente, ele não é plenamente acessível, funcional ou justo. A mobilidade, longe de ser um direito garantido, permanece um desafio cotidiano e excluente para grande parte da população periférica da cidade.

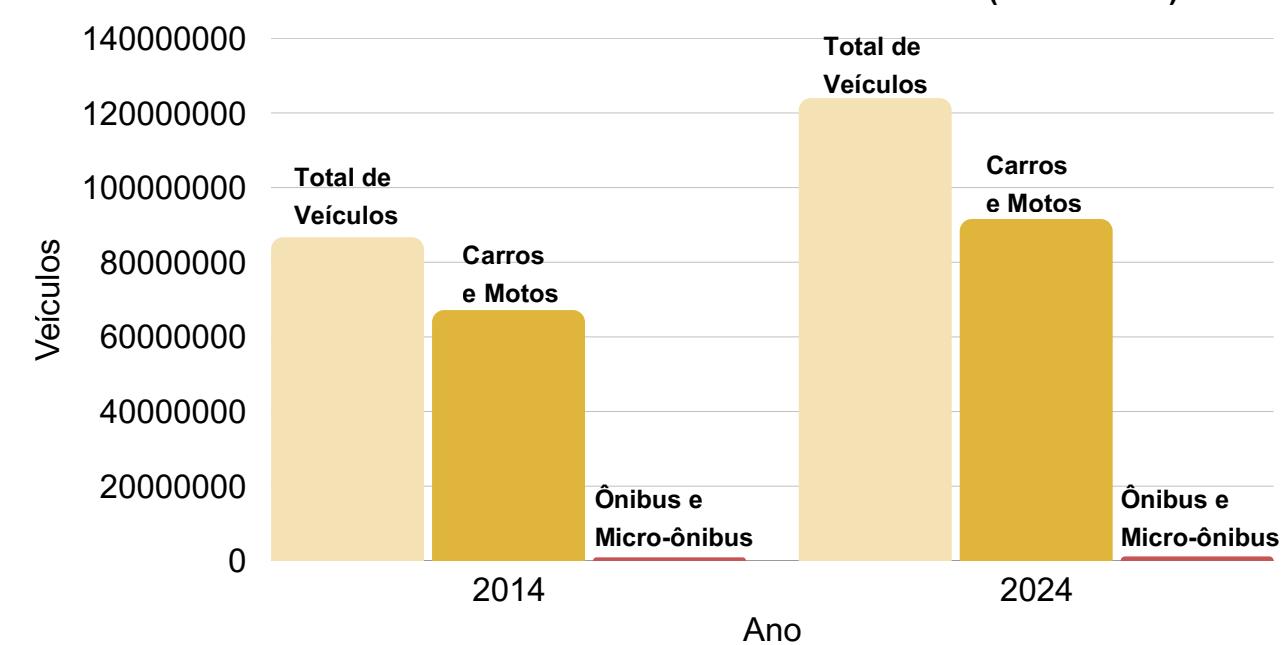
#### 2.1.4. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano

O princípio da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, previsto na Lei nº 12.587/2012, visa garantir não apenas a existência, mas também a qualidade, racionalidade e impacto positivo dos serviços ofertados à população. Segundo o Caderno Técnico de Referência sobre Eficiência Energética na Mobilidade Urbana (BRASIL, 2020), eficácia é “a medida do quanto bem um sistema atinge as metas estabelecidas, estando diretamente relacionada à qualidade do serviço”; eficiência, por sua vez, refere-se ao “uso racional de recursos na produção de um serviço, considerando a relação entre os produtos obtidos e os recursos consumidos”. Já a efetividade, conforme o Oxford Languages Dictionary, diz respeito à “faculdade de produzir um efeito real” — no contexto da mobilidade urbana, ela se confirma quando há evidências concretas de que as ações e políticas estão funcionando e gerando impacto positivo.

Como foi exposto na análise dos princípios anteriores, nota-se que, na maioria das cidades brasileiras, os serviços de transporte urbano oferecidos à população não cumprem o mencionado princípio. Ainda há falta de infraestrutura que garanta acessibilidade do transporte a todos, o transporte público se mostra insuficiente e mal distribuído, com tarifas altas demais para a renda da maioria da população.

A falha do Estado em garantir a eficiência e eficácia nos serviços de transporte público, levam à disparidade entre o uso de meios de transporte coletivos e individuais. O gráfico abaixo apresenta o crescimento da frota de veículos no Brasil entre os anos de 2014 e 2024, expondo que o número de veículos individuais aumentou significativamente, enquanto o número de veículos coletivos apresenta pouca mudança.

**Gráfico 1 - Crescimento da Frota de Veículos no Brasil (2014 - 2024)**



IBGE, elaborado pela autora, 2025

Além disso, persistem grandes gastos públicos com obras que priorizam o transporte individual, como o alargamento de avenidas, construção de viadutos e a ampliação de faixas de rolamento para automóveis. Esse incentivo à circulação de veículos particulares, aliado à ineficiência do transporte público, faz com que apenas os grupos que não possuem outra opção se vejam obrigados a utilizá-lo, quando o objetivo das políticas públicas deveria ser tornar o transporte coletivo mais atrativo e funcional para toda a população.

Em Campo Grande, cidade foco deste trabalho, a realidade confirma esse cenário. Segundo dados divulgados em 2024 pela revisão do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana, noticiados em matéria do Midiamax, apenas 33% dos usuários estão satisfeitos com o serviço prestado. A reportagem aponta ainda que 75% dos entrevistados utilizam o ônibus para ir ao trabalho, mas convivem diariamente com atrasos, superlotação e ausência de motoristas — havia, à época, um déficit de aproximadamente 70 condutores nas linhas da cidade.

A baixa eficiência e a ausência de fiscalização agravam esse quadro. De acordo com uma reportagem da Gazeta Trabalhista, publicada em abril de 2024, foi revelado durante a CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal que a Prefeitura passou mais de 12 anos sem realizar fiscalização efetiva sobre o Consórcio Guaicurus, responsável pela operação do sistema. Uma auditoria apresentada à CPI demonstrou que 300 dos 460 ônibus da frota operavam fora do limite prudencial de uso, descumprindo critérios contratuais relacionados à idade média e estado de conservação dos veículos.

Além disso, as obras de implantação de corredores exclusivos de ônibus, fundamentais para garantir fluidez e reduzir o tempo de viagem, seguem incompletas mesmo após quase duas décadas de promessas. Segundo reportagem do Campo Grande News (2024), embora haja recursos públicos disponíveis para a conclusão das obras, diversos processos judiciais e abandonos de contrato por empresas licitadas causaram sucessivos atrasos, exigindo novas licitações e burocacias que comprometem sua execução. A AGETRAN, órgão municipal de trânsito, reconheceu que a lentidão está ligada à judicialização constante e ao excesso de trâmites administrativos.

Dessa forma, os dados e evidências mostram que Campo Grande ainda não alcançou o patamar desejável de eficiência, eficácia ou efetividade em sua mobilidade urbana. Os investimentos em infraestrutura são parciais e desarticulados, os veículos estão fora da data de validade e com manutenção precária, e os indicadores de desempenho — fundamentais para avaliação e correção de trajetórias — permanecem invisíveis para cidadãos e gestores.

Sem a promoção de transparência, monitoramento sistemático, renovação adequada da frota, conclusão dos corredores viários e integração real de dados, esse princípio da mobilidade urbana não se concretiza, perpetuando um sistema ineficiente, ineficaz e sem impacto benéfico e significativo à sociedade.

## 2.1.5. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política

### Nacional de Mobilidade Urbana

A gestão democrática e o controle social são pilares fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esses princípios asseguram a participação direta da população na formulação, execução e fiscalização das políticas públicas que impactam sua mobilidade cotidiana. Um exemplo emblemático dessa participação é o Orçamento Participativo (OP), iniciado em Porto Alegre em 1989. O OP permitiu que os cidadãos deliberassem sobre a alocação de recursos públicos, influenciando diretamente nas prioridades de investimentos em infraestrutura urbana, incluindo projetos de mobilidade. Essa iniciativa foi reconhecida internacionalmente como uma das melhores práticas de gestão pública urbana, destacando-se por promover a inclusão de comunidades marginalizadas no processo decisório.

Contudo, apesar do sucesso inicial, o OP enfrentou desafios ao longo dos anos, como a redução do engajamento popular e a diminuição do apoio político, o que comprometeu sua continuidade e efetividade. Além disso, a experiência de Porto Alegre revelou que, embora a participação popular seja essencial, ela deve ser acompanhada de mecanismos institucionais robustos que garantam a implementação das decisões tomadas coletivamente.

A participação popular é também um elemento legalmente obrigatório na elaboração e revisão dos planos diretores das cidades brasileiras, conforme estabelece o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Essa legislação determina que a gestão urbana deve ocorrer por meio de processos participativos que envolvam a população e representantes da sociedade civil organizada. Durante a formulação do plano diretor, a realização de audiências públicas, consultas populares e outros mecanismos de escuta coletiva são exigências legais que visam garantir que o planejamento urbano reflita as reais necessidades da comunidade local.

Figura 1 - Site Para Votação do Orçamento Comunitário



Fonte: PMCG, 2025

Apesar das experiências positivas do Orçamento Participativo e da exigência da gestão democrática pelas legislações, na maioria das cidades brasileiras, os espaços participativos previstos legalmente — como audiências públicas e rodas de debate sobre infraestruturas urbanas — são pouco ocupados pela população, uma vez que há má divulgação, escolha de horários que são incompatíveis com a agenda da classe trabalhadora e com reuniões que acontecem longe das periferias, sem escuta ativa nem retorno das demandas populares. A pesquisadora Raquel Rolnik argumenta que, apesar da institucionalização da participação, ainda predomina uma cultura de decisões tecnocráticas e verticalizadas, em que o saber técnico se sobrepõe à vivência dos cidadãos.

Assim, a falta de participação social efetiva compromete não apenas a qualidade e equidade dos serviços públicos, como o transporte coletivo, mas também o próprio caráter democrático da gestão urbana.

Em Campo Grande (MS), observa-se um avanço recente na institucionalização de espaços participativos, ainda que com limitações importantes.

Segundo dados divulgados pela Prefeitura em 2024, foram realizadas 29 audiências públicas voltadas à discussão de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), com participação de mais de 1.500 cidadãos e transmissões online que somaram cerca de 26 mil visualizações. No mesmo ano, o Orçamento Comunitário Participativo contabilizou 25.886 votos — número mais que o dobro da edição anterior, que teve 10.640 participantes. A votação foi realizada em todas as sete regiões urbanas e também nos distritos de Rochedinho e Anhanduí.

Apesar desses dados, a participação efetiva da população ainda é limitada. Segundo enquete divulgada pela própria Prefeitura em 2023, 88% dos cidadãos afirmaram nunca ter participado de audiências públicas ou debates sobre infraestrutura urbana, enquanto apenas 12% afirmaram já ter comparecido a um desses eventos.

Em junho de 2024, a Câmara Municipal realizou uma audiência pública para discutir o Projeto de Lei nº 11.332/2024, que trata da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana. Embora tenha contado com representantes do poder público, da sociedade civil e do Consórcio Guaicurus, o encontro foi criticado por entidades populares que denunciaram a ausência de devolutiva concreta e de fiscalização contínua das ações debatidas (Diário do Transporte, 2024).

No mês seguinte, foi sancionada a Lei nº 7.282/2024, que determina que o Conselho Municipal da Cidade deve receber relatórios anuais de avaliação da política de mobilidade e promover conferências públicas periódicas para garantir o controle social (Midiamax, 2024). A medida representa um avanço institucional importante, mas sua efetividade dependerá da implementação prática e do engajamento popular contínuo.

## **2.1.6. Segurança nos deslocamentos das pessoas;**

A segurança nos deslocamentos urbanos é outro princípio central da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nesse tema, pode-se discutir questões relacionadas à violências sofridas especificamente por mulheres e meninas, violências que atingem todos usuários de transporte público, como assaltos e furtos, além da insegurança dos usuários, sujeitos à acidentes enquanto pedestres, ciclistas ou em plataformas de terminais de ônibus e de metrôs. Observa-se que esse direito ainda está longe de ser plenamente garantido no contexto brasileiro.

Se tratando da violência de gênero, um pesquisa conduzida pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva aponta que 97% das mulheres brasileiras já sofreram assédio em meios de transporte, revelando um cenário alarmante nos deslocamentos cotidianos (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019). Outra pesquisa conduzida pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE) em 2020 mostra que, somente em São Paulo, o número de mulheres que relatam ter sofrido assédio no transporte coletivo subiu de 25% em 2018, para 43% em 2020. Cabe ressaltar que as referidas pesquisas não levam em consideração a violência sofrida nos trajetos até paradas de ônibus ou estações de metrô, também muito presente na vida da mulher brasileira.

A ausência de políticas eficazes de prevenção, fiscalização e acolhimento das vítimas reforça a insegurança nos trajetos diários e colabora para a exclusão socioespacial feminina, limitando o direito de ir e vir com dignidade.

Além das questões de gênero, o sistema de transporte urbano também enfrenta desafios relacionados a acidentes e à violência urbana. A insegurança promovida pela falta de uma infraestrutura adequada, assim como a ausência de mecanismos inteligentes de proteção à vida e insuficiência de funcionários nos transportes coletivos, fica escancarada quando acidentes fatais acontecem, sendo rapidamente contornados numa tentativa desumana de se manter o fluxo de usuários, visando a menor perda possível de lucro e nenhuma punição aos responsáveis. Em maio de 2025 tem-se mais um episódio marcante: um homem de 35 anos morreu ao ser prensado entre o trem e a plataforma da Estação Campo Limpo, na Linha 5-Lilás do Metrô de São Paulo, ao tentar embarcar em um vagão superlotado (Brasil de Fato, 2025). Situações como essa evidenciam descaso público, descumprimento de leis, como da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e expõe os riscos associados à, cada vez maior, precarização do transporte coletivo no Brasil.

Paralelamente, dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo revelam que, apenas em 2023, foram registrados mais de 9 mil casos de furto e roubo em trens, metrôs e terminais de ônibus da capital paulista (SSP-SP, 2024). Esses números reforçam a percepção de insegurança constante entre os usuários do transporte público, afetando diretamente sua qualidade de vida e tornando ainda mais difícil o acesso à cidade.

Em Campo Grande (MS), houve um avanço na segurança dos usuários e prestadores de serviços do transporte público com a eliminação gradual da função de cobrador nos ônibus, entre 2009 e 2011. Segundo reportagem da Folha de São Paulo (2017), essa mudança foi impulsionada pelo alto número de assaltos registrados dentro dos coletivos — cerca de 60 ocorrências por mês em 2010, de acordo com dados do Ministério Público Estadual. A média anual ultrapassava 700 assaltos, sendo muitos deles marcados por violência física, incluindo casos de motoristas feridos. Empresas relatavam trabalhadores afastados por crises de ansiedade, depressão e síndrome do pânico.

A alternativa encontrada foi o fim do uso de dinheiro em espécie dentro dos ônibus, o que levou à substituição dos cobradores por cartões magnéticos e bilhetes eletrônicos, eliminando o principal fator que atraía os criminosos: o dinheiro em caixa.

A mudança, ainda de acordo com dados mencionados, fez com que o número de assaltos caísse drasticamente. Em 2015 e 2016, a média mensal era de apenas um roubo por mês, representando uma queda de mais de 90% em relação aos anos anteriores. A transição foi acompanhada por acordos com o Ministério Público do Trabalho, que garantiram a realocação de parte dos 800 cobradores em novas funções, como motoristas, fiscais, mecânicos e cargos administrativos.

Apesar de possuir falhas, como dificultar o deslocamento de pessoas que não possuem cartão de passagem consigo (como turistas, por exemplo), essa experiência demonstra como medidas de reorganização operacional podem resultar em impactos concretos na segurança dos deslocamentos urbanos, especialmente quando associadas à articulação entre poder público, empresas e trabalhadores. Caso contrário, essas mudanças bruscas podem gerar um novo problema de desemprego e desamparo aos antigos servidores, que perdem seus cargos.

Já em relação a segurança das mulheres usuárias dos ônibus, sujeitas também à violências de gênero, Campo Grande apresenta medidas legislativas que buscam mitigar assédios e riscos: desde 2016 está em vigor a Lei Municipal nº 5.691/2016, que garante às mulheres o direito de desembarcar fora dos pontos tradicionais entre 21h e 6h, como forma de reduzir deslocamentos em locais isolados. Em março de 2025, a Câmara sancionou uma nova norma (Lei nº 7.392/2025) que obriga o consórcio de transporte a informar esse direito com placas visíveis nos ônibus, dando 90 dias para a instalação, uma vez que muitas passageiras ainda não sabem desse direito.

Além disso, em abril de 2024, a Câmara Municipal aprovou o Protocolo de Segurança para Mulheres nos Ônibus (Lei nº 7.224/2024). A norma institui diretrizes para que motoristas e funcionários achem a polícia ou o Conselho Tutelar ao identificar importunação sexual, abuso ou violência de gênero; instala câmeras nos veículos; prevê campanhas educativas; e prevê canais de denúncia, em parceria com órgãos de segurança pública em terminais e corredores de ônibus. A lei também determina formação específica para identificação de situações de violência e disponibilização de

imagens às vítimas, quando solicitadas.

Essas leis representam importantes conquistas institucionais para a segurança das mulheres no transporte coletivo de Campo Grande. Elas oferecem meios práticos de prevenção (como desembarque seguro e protocolo de reação), mas seu impacto depende da implantação adequada, da ampla divulgação desses direitos e da capacitação efetiva dos profissionais.

Além das medidas legislativas, melhorias estruturais também estão sendo planejadas para ampliar a segurança nos deslocamentos em Campo Grande. De acordo com o Correio do Estado (2020), a prefeitura anunciou reformas em todos os terminais de ônibus da cidade, com foco na modernização, acessibilidade e reforço da segurança dos passageiros. Entre as mudanças previstas estão: a instalação de câmeras de monitoramento, aumento da iluminação, construção de sanitários adaptados para PCDs, cercamento das estruturas com grades e presença permanente de um guarda em guarita, atuando na vigilância do espaço.

A medida tem como objetivo combater a criminalidade nas imediações e dentro das estruturas, especialmente nos horários de pico e à noite — períodos mais sensíveis para mulheres, pessoas idosas e estudantes. A prefeitura também anunciou a criação de áreas específicas de espera para melhorar a organização do fluxo de passageiros e garantir mais visibilidade e conforto.

Essas intervenções, ainda que pontuais, demonstram que a segurança no transporte público também passa pela qualificação dos espaços onde os deslocamentos se iniciam ou terminam. No entanto, sua efetividade dependerá da conclusão das obras, da manutenção constante da infraestrutura e da articulação com políticas de prevenção à violência nos espaços públicos.

Em visita realizada ao terminal General Osório, um dos únicos a passar pela reforma, em 2025, foram constatadas melhorias na infraestrutura dos banheiros, dos bancos e na acessibilidade, com instalação de piso tátil e adequação do banheiro PCD. Apesar dessas melhorias, não foram encontrados guardas no local, como previsto na proposta de reforma.

**Figura 2 - WC Reformado**



Fonte: autora, 2025

**Figura 3 - WC PCD Adequado**



Fonte: autora, 2025

**Figura 4 - Plataforma Reformada**



Fonte: autora, 2025

### **2.1.7. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;**

Este princípio parte do entendimento de que todos os cidadãos devem usufruir de forma equilibrada dos benefícios promovidos pela infraestrutura e pelos sistemas de transporte, ao passo que os custos e impactos negativos também devem ser distribuídos de maneira justa entre os usuários e a coletividade. No entanto, o que se observa na prática é que os benefícios do sistema viário são concentrados nos modos individuais de transporte — especialmente o automóvel — enquanto os custos sociais, ambientais e financeiros são desproporcionalmente assumidos pelos usuários do transporte público, majoritariamente pessoas de baixa renda.

Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) do IBGE revelam que, em 2022, cerca de 65% da população com renda de até um salário mínimo utiliza transporte público para se deslocar, enquanto os indivíduos com maior renda fazem uso prioritário do automóvel particular.

Segundo uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), entre janeiro de 2002 e março de 2014, as tarifas de ônibus urbano subiram acima da inflação, ao passo que o custo do transporte individual, especialmente o da gasolina, apresentou variação menor, tornando o transporte privado mais vantajoso economicamente para a população. Ainda segundo o estudo, os principais fatores que encarecem o transporte coletivo incluem: o aumento de gratuidades (custeadas por subsídio cruzado), perda de competitividade frente ao transporte individual, custos operacionais elevados (causados por congestionamentos e a ausência de vias exclusivas), além da alta nos preços de insumos (como veículos, pneus e combustíveis).

Isso evidencia uma distribuição desigual dos ônus: a população mais vulnerável arca com tarifas elevadas, longos tempos de deslocamento e maior exposição a riscos (como visto no tópico anterior), enquanto os usuários de transporte individual se beneficiam de vias bem mantidas, conforto e autonomia, mesmo contribuindo proporcionalmente menos para o financiamento da infraestrutura geral de mobilidade nas cidades.

Além disso, os investimentos públicos em infraestrutura urbana continuam sendo fortemente direcionados à expansão de avenidas, criação de viadutos, e muitas vezes priorizando a criação de faixas de estacionamento em detrimento de corredores de ônibus, ciclovias ou melhorias na acessibilidade, como calçadas mais largas e mais verdes. Esse desequilíbrio reforça a lógica da cidade excludente, ao mesmo tempo em que compromete o direito à mobilidade previsto em lei.

Em Campo Grande, essa desigualdade também se expressa na alocação dos investimentos públicos. A cidade conta hoje com cerca de 105 km de ciclovias e ciclofaixas, mas, segundo o arquiteto e pesquisador Tiago Eloi, o maior problema da malha cicloviária não é sua extensão, e sim a falta de conexão entre os trechos existentes, que torna o sistema fragmentado e pouco funcional para os ciclistas (MIDIAMAX, 2024).

Ainda assim, há previsão de R\$ 4,2 milhões em investimentos para a criação de novas ciclovias, conforme anunciado pela prefeitura em janeiro de 2024. No entanto, esse valor é muito inferior aos R\$ 110 milhões destinados à construção de apenas dois viadutos — um na rotatória da Coca-Cola e outro na Avenida Mato Grosso com a Via Parque — que atendem prioritariamente ao tráfego de veículos individuais (CAMPO GRANDE NEWS, 2024).

Esse contraste revela a priorização do transporte motorizado particular em detrimento dos meios coletivos e não motorizados (pedestres e ciclistas), e reforça a lógica da mobilidade excludente. Quem mais precisa do transporte público e de infraestrutura para deslocamento seguro a pé ou de bicicleta é quem menos recebe investimentos e serviços de qualidade, perpetuando as desigualdades sociais e ambientais nas cidades.

### **2.1.8. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros**

A equidade no uso do espaço urbano diz respeito à justa ocupação e destinação das vias públicas entre os diferentes modos de transporte, assegurando que todos — pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivo e motoristas — tenham acesso equilibrado aos espaços de circulação. No entanto, essa equidade está longe de ser uma realidade nas cidades brasileiras.

Embora a maior parte da população se desloque a pé ou por meio do transporte coletivo, o espaço urbano continua sendo majoritariamente destinado ao automóvel. Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2019), os carros ocupam cerca de 80% do espaço viário das cidades, mas transportam apenas 30% das pessoas. Já o transporte coletivo, responsável por mover a maior parte da população, conta com infraestrutura significativamente menor, como faixas exclusivas insuficientes, terminais precários e pontos de parada de ônibus que muitas vezes não possuem infraestrutura alguma.

Brasília é um exemplo emblemático de cidade planejada para o automóvel. Idealizada na década de 1950 sob forte influência do urbanismo moderno, sua concepção privilegiou grandes avenidas, eixos rodoviários e zonas setorizadas, resultando em longas distâncias entre moradia, trabalho e serviços. A escala monumental da cidade essa setorização de usos incentivam o uso do carro como principal meio de transporte, tornando a mobilidade quase que inteiramente dependente do transporte individual. Como aponta Rolnik (2015), apesar da racionalidade moderna por trás do seu projeto, Brasília consolidou-se como uma cidade excludente e pouco acessível para quem depende do transporte coletivo ou se desloca a pé.

Outras cidades também não apresentam avaliações positivas no quesito mobilidade: dados do Relatório Mobilize 2022 revelam que em diversas capitais brasileiras a proporção de calçadas em boas condições é extremamente baixa. Em Belém, por exemplo, menos de 20% das vias possuem calçadas acessíveis. Em São Paulo, considerada mais desenvolvida nesse aspecto, esse número ainda não ultrapassa 50%. Isso demonstra como o espaço reservado aos pedestres segue sendo negligenciado, afetando principalmente pessoas com deficiência, idosos e mulheres — que compõem a maioria dos pedestres nas cidades.

Em suma, observa-se que a lógica da circulação urbana vem historicamente favorecendo os modos mais poluentes e menos eficientes de transporte, e que, mesmo com a vigência da legislação, continuam sendo pouco ou nada sustentáveis, além de que penalizam os usuários que mais dependem da infraestrutura pública para garantir seu direito à cidade.

Em Campo Grande (MS), essa realidade também se expressa com clareza. Como apontado anteriormente, segundo estudo de Silva, Silva e Espíndola Júnior (2022), utilizando análise multicritério com base no cadastro de imóveis urbanos do município, foi possível constatar que 56,9% da malha urbana da cidade apresenta calçadas classificadas como regulares ou ruins, concentradas principalmente nas regiões periféricas, onde reside a população mais vulnerável. Já as melhores condições de infraestrutura viária — com calçadas adequadas, pavimentação, iluminação e acesso ao transporte coletivo — concentram-se nos bairros centrais e nos eixos de adensamento, demonstrando um padrão histórico de distribuição desigual dos espaços urbanos.

Essa configuração urbana revela que a equidade no uso do espaço público ainda não foi plenamente alcançada na capital sul-mato-grossense. O planejamento urbano segue priorizando os modos motorizados individuais, ao passo que pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo convivem com espaços desconectados, inseguros e mal equipados. Há, portanto, um longo caminho a ser percorrido para que o uso do espaço público de circulação seja, de fato, justo e acessível a todos.

## 2.1.9 Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana

O último princípio da Lei nº 12.587/2012 a ser abordado é o que diz respeito à eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, no qual é possível resumir as informações apresentadas até agora, uma vez que esses três conceitos, já explicados anteriormente no subtópico 2.1.4, são fundamentais para a avaliação da qualidade do sistema de mobilidade: a eficiência está relacionada ao bom uso dos recursos; a eficácia, ao alcance dos objetivos propostos; e a efetividade, à produção de efeitos reais e mensuráveis na vida da população.

Apesar do avanço da legislação em apontar os nove princípios aqui apresentados, o que se observa nas cidades brasileiras é uma realidade marcada por falhas nos mesmos. A circulação urbana é frequentemente ineficiente, com congestionamentos persistentes nas grandes metrópoles, longos tempos de deslocamento e baixa integração entre os diferentes modos de transporte. O predomínio do transporte individual motorizado, somado à falta de investimentos robustos em mobilidade coletiva, compromete o bom funcionamento do sistema como um todo.

Em termos de eficácia, os problemas enfrentados pelos usuários do transporte coletivo — como superlotação, veículos e terminais precários, falta de pontualidade e acessibilidade — mostram que os serviços não têm cumprido seus objetivos de forma satisfatória. Essas falhas, muitas vezes, desestimulam o uso do transporte público, resultando em maior dependência do automóvel e em impactos negativos para toda a estrutura de circulação urbana.

Já no que se refere à efetividade, algumas políticas públicas apresentam bons resultados pontuais. Entre as iniciativas mais bem-sucedidas está a implantação de faixas e corredores exclusivos de ônibus em capitais como São Paulo, Recife, Belo Horizonte e Curitiba. Em São Paulo, por exemplo, a ampliação dessas faixas entre 2013 e 2016 resultou no aumento da velocidade média dos ônibus de 14 km/h para cerca de 20 km/h em vários trechos, conforme dados da SPTrans (IPEA, 2015). A redução do tempo de deslocamento e a previsibilidade nos horários configuram efeitos reais que tornam essa política eficaz e efetiva, especialmente para a população de baixa renda que depende do transporte coletivo.

Em Campo Grande (MS), no entanto, o processo de implantação de faixas exclusivas avança lentamente. Apesar da previsão de corredores, as obras foram marcadas por sucessivos atrasos e problemas judiciais, como mostrado anteriormente no subtópico 2.1.4, e até o momento não se consolidaram em uma malha eficaz de prioridade ao transporte coletivo. Isso compromete a eficiência da circulação urbana e perpetua a dependência do transporte individual na capital.

Outra iniciativa importante é o Bilhete Único, adotado em diversas capitais brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador. A política permite múltiplos embarques em um intervalo de tempo com pagamento de apenas uma tarifa, promovendo a integração modal e ampliando o acesso à cidade. O uso crescente do sistema e a maior mobilidade para os usuários de baixa renda são evidências concretas de sua efetividade (VIEIRA; LIMA, 2021).

Em Campo Grande, capital foco desse estudo, a integração é garantida pelo período de 1 hora, permitindo que o usuário utilize duas linhas de ônibus diferentes durante esse período

pelo preço de uma passagem apenas. Apesar de ser uma vantagem, acontece de nem sempre ser possível a realização de integração entre linhas, visto que o tempo de espera por um veículo com frequência ultrapassa 1 hora, principalmente para linhas de bairro.

A implementação de sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) também se destaca como medida eficaz. Em Curitiba, o BRT foi pioneiro e segue sendo referência internacional por sua integração com o planejamento urbano e os efeitos positivos nos tempos de deslocamento. Já no Rio de Janeiro, apesar de resultados iniciais positivos, como a redução do tempo de viagem nos corredores Transoeste e Transcarioca, a falta de manutenção comprometeu a continuidade desses benefícios, evidenciando que a efetividade dessas políticas também depende de sua gestão (CARVALHO, 2015).

No campo da mobilidade ativa, merece destaque o caso de Fortaleza, que ampliou sua malha cicloviária de 68 km em 2012 para mais de 400 km em 2024, implementando infraestrutura segura e campanhas educativas. Como resultado, houve aumento significativo no uso da bicicleta como meio de transporte diário, além da redução dos acidentes envolvendo ciclistas. A cidade foi reconhecida internacionalmente pelo prêmio Cidades Sustentáveis da ONU-Habitat (WRI BRASIL, 2023).

Já em Campo Grande, embora haja previsão de investimento de R\$ 4,2 milhões na expansão das ciclovias, a liberação da verba ainda depende da aprovação de um projeto pela administração municipal. Além disso, como mostrado no subtópico 2.1.7, a malha cicloviária da cidade é desconectada e fragmentada, dificultando o uso efetivo da bicicleta como meio de transporte cotidiano e seguro.

Por fim, o Programa Vida no Trânsito, coordenado pelo Ministério da Saúde em parceria com secretarias municipais e organismos internacionais, mostrou-se efetivo na redução de mortes no trânsito em cidades como Campo Grande, Teresina e Palmas. A estratégia integra ações de engenharia, fiscalização, educação e saúde, com base em dados e evidências, e alcançou resultados concretos na diminuição da mortalidade por acidentes (BRASIL, 2020).

Essas experiências demonstram que políticas bem formuladas, com foco na integração, sustentabilidade, gestão e acompanhamento por indicadores, são capazes de produzir efeitos reais e positivos no cotidiano das cidades, alinhando-se ao princípio da eficiência, eficácia e efetividade previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Apesar desses exemplos, ainda há uma carência de mecanismos de avaliação contínua que permitam verificar o impacto real dessas medidas no cotidiano da população. A ausência de dados sistematizados e de indicadores de desempenho compromete a capacidade de acompanhar os efeitos concretos das ações implementadas.

Em Campo Grande, a realidade é marcada por baixa satisfação dos usuários, frota envelhecida e ausência de mecanismos transparentes de avaliação, como discutido anteriormente. A priorização de obras viárias voltadas ao transporte individual, a lentidão

na conclusão de corredores de ônibus e os entraves burocráticos para investimentos em mobilidade ativa comprometem o alcance pleno deste princípio.

Em síntese, a análise dos nove princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana evidencia que, embora o Brasil conte com uma legislação avançada, sua aplicação prática ainda encontra diversos entraves. Em Campo Grande, como em muitas outras cidades brasileiras, persistem desafios estruturais que comprometem a acessibilidade, a equidade e a eficiência da mobilidade urbana, aprofundando desigualdades sociais e territoriais e afastando a população mais vulnerável do pleno exercício do direito à cidade.

## **2.2. Urbanismo, especulação e exclusão: a lógica do lucro na cidade**

Segundo a análise dos 4 motivos aqui elencados como os principais responsáveis pela exclusão socioespacial (ou exílio urbano), este tópico se dedica a analisar a lógica do lucro que rege as empresas privadas e que se apossa do urbanismo, controlando vigorosamente a terra urbana, determinando para quem é a cidade.

Para entender como essa lógica de mercado se materializa na configuração espacial e afeta concretamente as populações urbanas, é fundamental discutir o conceito de território. A forma como grupos sociais se relacionam com a terra urbana, seja como recurso de exploração econômica ou como espaço de abrigo e identidade, ajuda a esclarecer como a cidade é apropriada de forma desigual. Assim, é pertinente apresentar, a título de compreender como se dá a relação entre determinada população e seu território, as ideias de Milton Santos que foram utilizadas pelo geógrafo Rogério Haesbaert (2007) na formulação de conceitos para o que se denomina “território”:

Milton Santos, inspirado em Jean Gottman, propõe distinguir o território como recurso, prerrogativa dos "atores hegemônicos", e o território como abrigo, dos "atores hegemonizados" (Santos et al., 2000:12). Se recurso é "um meio para obter um fim" (a acumulação e o lucro, para o capitalista, que pode abstrair-se da identificação com o espaço em que estes são realizados), para os "hegemonizados" o território, podemos dizer, seria "um fim em si mesmo" - para eles, assim, "perder seu território é", efetivamente, em mais de um sentido, "desaparecer", como propuseram Bonnemaison e Cambrèzy (1996). Para muitos "hegemonizados" ou, como preferimos, subalternizados, o território adquire muitas vezes tamanha força que combina com igual intensidade funcionalidade e identidade. O território, neste caso, como defendem Bonnemaison e Cambrèzy (1996), "não diz respeito apenas à função ou ao ter, mas ao ser". (HAESBAERT, 2007, p. 23).

Pode-se seguir, então, que para o mercado imobiliário, grandes construtoras e empreiteiras, o território é visto apenas como um recurso, enquanto para os “moradores tradicionais” (termo aqui proposto para falar sobre aqueles que ocupam o espaço há anos e ali constroem profundas conexões, vínculos e culturas), o território possui um significado muito mais subjetivo e simbólico. A perda ou exclusão desse espaço-território para essa população significa, assim, uma perda de si mesmo, acarretando, além de faltas materiais, também sofrimento psíquico, como será verificado posteriormente.

Assim, analisa-se agora, a forma como o território se transforma em recurso para o mercado imobiliário que, em pouco tempo, se tornou um dos principais dominadores das terras urbanas no mundo, superando até mesmo o poder do Estado no controle das decisões urbanas. O principal fator a ser estudado é como, segundo David Harvey (2014), o mercado imobiliário passou a funcionar como uma das mais efetivas válvulas de escape para a mais-valia, evitando grandes crises financeiras ou servindo para recuperar a economia de países após essas.

O exemplo mais expressivo citado pelo autor é reestruturação da cidade de Paris, promovida por Georges-Eugène Haussmann (conhecido como Barão de Haussmann) sob ordens de Napoleão III, e que teve início em 1853. Os anos anteriores a reforma foram de revoltas causadas pelo desemprego em massa, colheitas ruins e insatisfação geral com o Antigo Regime, com levantes ocorrendo em diversos países da Europa, no que foi chamado Primavera dos Povos. Na França, a rebelião resultou em um golpe de Estado que tornou Napoleão III imperador. A insatisfação popular, agravada pelo desemprego em massa, não apenas fomentou o golpe de Estado, mas também resultou em um excedente de capital e de força de trabalho ociosa, criando a necessidade de novos investimentos capazes de absorver essa mão de obra e reaquecer a economia.

Para resolver esse problema, Napoleão III investiu em grandes obras de infraestrutura pela Europa e também na França, onde a cidade de Paris foi reformulada para se tornar o grande espelho do Império Francês.

O autor também cita como as obras promovidas por Robert Moses em Nova York após a Segunda Guerra Mundial tiveram o mesmo papel que a reestruturação de Paris:

Pelo sistema de autoestradas e transformações infraestruturais (financiados pela dívida), pela suburbanização, e pela total reformulação não apenas da cidade, mas de toda a região metropolitana - determinou uma maneira de absorver a produção excedente e, desse modo, resolver o problema da absorção dos excedentes de capital. Esse processo, quando implementado em escala nacional, como o foi pelos principais centros metropolitanos dos Estados Unidos (outra transformação de escala), desempenhou um papel crucial na estabilização do capitalismo global depois da Segunda Guerra Mundial (foi esse o período em que os Estados Unidos puderam impulsionar toda a economia do mundo não comunista mediante o acúmulo de déficits comerciais). (HARVEY, 2014, p. 37).

Dessa forma, tem-se que o Estado passou a ver no mercado imobiliário - através de reformas urbanas em larga escala, obras de infraestrutura e gigantescas construções (como estádios, museus e, em alguns países, ainda que inadequadamente projetados e localizados a grandes distâncias do centros das cidades, grandes conjuntos habitacionais de interesse social), um meio muito eficaz de se investir o capital excedente e obter ainda mais lucro após a finalização das obras. Houve, então, uma reconfiguração no papel do Estado, que deixa de representar os interesses de seus moradores tradicionais, sacrificando o território desses aos apetites do mercado financeiro internacional.

Essa reconfiguração do papel do Estado trouxe uma crise na gestão das maiores cidades no mundo capitalista, que pode ser compreendida a partir do que Rogério Proença Leite (2007) chama de Crise do Estado-nação. Para o autor, o Estado moderno, que por muito tempo atuou como símbolo da soberania nacional e mediador dos interesses sociais, vem perdendo progressivamente sua autonomia diante da ascensão de forças transnacionais, como o mercado financeiro e as grandes corporações. O Estado já não opera como um planejador autônomo da cidade nem como garantidor de direitos coletivos, mas sim como um gestor

subordinado às exigências de rentabilidade e competitividade global. Essa crise se traduz na forma como políticas públicas passam a ser formuladas com base em diretrizes externas, como aquelas impostas por bancos internacionais e agências de crédito, em vez de refletirem as necessidades reais da população local.

Um exemplo significativo trazido por Leite é o do Programa Monumenta, financiado por empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) com o objetivo declarado de restaurar áreas urbanas tombadas como patrimônio histórico. No entanto, como o autor demonstra, o projeto — em vez de fortalecer a função pública e social desses espaços — teve como foco a valorização econômica das áreas restauradas, transformando-as em produtos turísticos rentáveis. Apresenta-se como exemplar executado nesse programa, a restauração do Bairro do Recife, no centro histórico da capital pernambucana, onde, ao priorizar intervenções estéticas e funcionais que atendessem ao setor turístico e à reestruturação do mercado imobiliário local, o projeto contribuiu para a expulsão de moradores tradicionais e a elitização do território, numa clara lógica de gentrificação, mas dessa vez sob uma capa de investimento cultural.

Além disso, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que deveria ser o principal condutor das decisões sobre a preservação do patrimônio, teve seu papel profundamente enfraquecido, passando a atuar mais como gerenciador técnico-burocrático, enquanto os verdadeiros rumos dos projetos eram definidos por agentes do chamado "mercado da cultura", composto por investidores, empreendedores e fundações privadas interessados em explorar o valor simbólico e turístico do patrimônio histórico.

Desse modo, o que era um programa destinado a preservação patrimonial tornou-se um dispositivo de reestruturação urbana segundo os princípios da acumulação capitalista, onde o patrimônio é transformado em lucro e o território coletivo, vira mercadoria.

Esse exemplo ilustra como a captura do Estado pelo capital não é um fenômeno abstrato ou distante: ele se concretiza nas políticas urbanas cotidianas, nos projetos que definem o que será restaurado, onde será investido, quem poderá permanecer nos territórios e quem será deslocado. A crise do Estado-nação, tal como exposta por Leite, é, portanto, uma crise da democracia urbana, em que o espaço da cidade deixa de ser construído a partir do interesse público e passa a ser modelado segundo os fluxos e exigências do mercado internacional.

Dentro do cenário exposto, observa-se que no Brasil atual, as escolhas políticas que definem para onde vão os recursos públicos, quais áreas receberão obras de infraestrutura, como será o zoneamento de determinadas regiões ou mesmo quais territórios serão “revitalizados” refletem, com frequência, os interesses dos setores mais poderosos da sociedade — especialmente os ligados ao capital imobiliário e financeiro.

Isso explica porque setores como moradia, mobilidade urbana, infraestrutura básica e saneamento destinados às populações vulneráveis, são frequentemente menosprezados pelo planejamento urbano, uma vez que esse se curva diante de lobbies empresariais que

visam apenas à valorização da terra e à maior extração de lucros possível.

O Estado, portanto, não atua como uma força neutra entre os interesses da população e os do mercado, mas opta por um modelo de desenvolvimento urbano baseado na lógica da acumulação, estimulando processos de gentrificação, remoção de comunidades, privatização de espaços públicos e “criminalizando” a pobreza. Em vez de combater a especulação imobiliária - através do cumprimento de leis que garantem o princípio da função social da propriedade (como IPTU progressivo, por exemplo) as políticas urbanas frequentemente a estimulam, transformando a cidade em uma mercadoria que só os mais privilegiados podem consumir.

Esse fenômeno está diretamente relacionado ao conceito de acumulação por despossessão, desenvolvido por Harvey, que descreve como a expropriação de territórios populares, através de mecanismos legais, políticos ou mesmo violentos, se converte em uma forma de gerar lucro. Nesse processo, o direito à cidade é negado àqueles que não conseguem se manter nos espaços valorizados.

A atuação do Estado guiada por essa lógica se expressa em iniciativas como as “parcerias público-privadas” (PPPs), que muitas vezes operam como instrumentos de transferência de recursos públicos para o setor privado sob a máscara da modernização urbana. Projetos como o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, e o Nova Luz, em São Paulo, exemplificam essa lógica: grandes obras financiadas pelo poder público, mas voltadas à atratividade de investimentos privados e à valorização fundiária — e não à garantia de moradia, mobilidade ou acesso à cidade para a população.

Em Campo Grande-MS, essa lógica se materializa no sistema de transporte coletivo urbano, por exemplo. Durante audiência pública da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Público, instaurada em 2025, o diretor executivo do Consórcio Guaicurus, Robson Luiz Strengari, afirmou: “Não é crime visar o lucro. O interesse público deve ser cuidado pela Prefeitura. O usuário não é a preocupação do Consórcio, o lucro é o mais importante” (Câmara Municipal de Campo Grande, 2025). A declaração escancara a lógica empresarial que rege o transporte público da capital, colocando os usuários em segundo plano e deslocando a responsabilidade pelo bem-estar da população à administração municipal. Convertendo o transporte de direito urbano essencial a instrumento de rentabilidade empresarial.

A CPI tem como objetivo investigar irregularidades no cumprimento do contrato de concessão firmado com o Consórcio Guaicurus em 2012. Dentre os pontos investigados estão: o uso de ônibus fora dos padrões de idade e conservação; a falta de fiscalização por parte da Prefeitura e das agências reguladoras (mesmo após a assinatura de um Termo de Ajustamento de Gestão em 2020 que previa mecanismos de controle); e a possível distorção no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sobretudo após isenções de ISS e subvenções públicas aprovadas em 2024. A CPI também busca apurar se esses recursos impactaram nas tarifas, que seguem em trajetória de alta, e se houve negligência estatal no cumprimento do contrato (G1 MS, 2025).

Essa situação evidencia como os interesses de grandes empresas privadas moldam o funcionamento da cidade, inclusive em aspectos fundamentais como a mobilidade urbana, com o consentimento — ou ao menos a omissão — do poder público. A cidade se torna, assim, um terreno de disputa entre o capital e o direito à vida urbana, sendo este último constantemente subordinado às exigências de lucratividade e competitividade econômica.

Esse modelo de produção urbana é uma das principais engrenagens da exclusão socioespacial nas cidades brasileiras. Ele reitera o padrão histórico de uma urbanização excludente, que concentra infraestrutura, serviços e oportunidades nas áreas centrais e consideradas turísticas, onde estão as classes mais altas, enquanto relega a população de classes baixas às periferias, à precariedade e à invisibilidade. A cidade se estrutura, assim, como um espaço de disputa pelo lucro, onde o valor de troca da terra se sobrepõe ao seu valor como território de uso, e onde a função social dos espaços é sistematicamente ignorada em nome de um crescimento econômico que nunca beneficia quem mais precisa.

Retomando as ideias iniciais trazidas por Haesbaert através da análise dos possíveis conceitos de "território" passemos a falar agora do território dos "atores hegemonizados", os quais veem o território por seu valor simbólico, representando, como posto por Haesbaert como "abrigos", "lar" e local de "segurança afetiva". O autor apresenta a ideia de que: "muitas vezes, por exemplo, é entre aqueles que estão mais destituídos de seus recursos materiais que aparecem formas as mais vigorosas de apego a identidades territoriais ou "territorialismos". Pode-se seguir que isso se dá, também, pelo senso de comunidade que aparece através da formação de redes sociais que configuram um "modo de relacionamento familiar" como propõe o antropólogo Michel Agier. Em seu estudo sobre Antropologia da Cidade, Agier analisa como se dão as relações entre os moradores das "avenidas (ruas para pedestres, que se encontram nos bairros populares)" no bairro da Liberdade, na cidade de Salvador. Ele observa que, nesses locais que para muitos configura-se um "não-lugar" (um espaço apenas de passagem, não de permanência), há um forte vínculo entre seus habitantes. As casas e barracos ali localizados não possuem muros, cercas e nem limites estabelecidos, criando uma "rede de casas que ultrapassam o próprio quadro residencial-familiar", onde as mulheres são as principais protagonistas dessa forma de fazer a vida na cidade que lhes é hostil:

Ali estão suas casas, as casas de suas amigas, comadres e parentes. Elas se encontram e tagaleram nos "corredores" das avenidas e nos limiares das casas. Ao fundo das avenidas lavam a roupa em tanques fixos no chão e utilizam um varal comum. (AGIER, 2011, p. 106)

O autor observa ainda as relações sociais estabelecidas entre os moradores das Avenidas, que muitas vezes são essenciais na criação do senso de pertencimento à uma comunidade e a um território:

Além disso, o quadro do parentesco, real ou espiritual não é estranho à abertura social das avenidas sobre seu ambiente imediato, apesar de sua configuração física - a de um corredor estreito e sombrio - dar uma impressão de encerramento. Na estratificação social dos sub-bairros que compõem o conjunto da Liberdade, as casas mais pobres são vistas como marginais ou carentes. Encontram-se aqui parentes, também padrinhos e compadres/comadres no bairro à volta, sobretudo entre pequenos empregados, operários e pequenos comerciantes. A troca social e, até certa mobilidade (principalmente das crianças) são permitidas pelo parentesco espiritual. (AGIER, 2011, p. 107)

Dessa forma, nota-se que o território, ainda que precário e hostil, passa a possuir valor simbólico a seus habitantes, se tornando mais que apenas um espaço. Nesse contexto, comprehende-se, portanto, o nível de sofrimento psíquico que surge em um indivíduo que perde esse território, seja por desastres naturais, guerras ou através da expulsão violenta promovida pelo Estado em favor do mercado imobiliário, como acontece repetidamente nas cidades brasileiras.

Cabe ressaltar, no entanto, que criação de laços afetivos de uma comunidade em seu respectivo território, não é suficiente para apagar a violência que provém da invisibilidade que esses indivíduos sofrem ao terem suas necessidades básicas muitas vezes ignoradas e negadas pelo Estado e pela sociedade em geral.

Segundo a psicanalista Silvia Bracco, em seu artigo publicado pela Revista Brasileira de Psicanálise em 2018 intitulado "Exílio na Cidade: Algumas Reflexões", o sofrimento de um indivíduo marginalizado vem da humilhação que surge "a partir da ideia de exclusão de um campo inter-humano."

A autora aborda como a marginalização afeta a formação da identidade:

O que observamos na favela é que esse sentimento de pertencer ao mundo parece abalado em sua constituição; o anseio de encontrar um lugar num mundo compartilhado parece fraturado, prejudicando a constituição da própria identidade. A violência econômica, a pobreza, nos remete a uma violência política. Gonçalves Filho (1995), apoiado nas ideias de Simone Weil, enfatiza não haver sofrimento proletário mais radical do que a humilhação, a matriz de todos, a perda social do direito à cidade, a impossibilidade de ser reconhecido como um igual. É importante ter claro o que está em jogo quando se fala de humilhação. O humilhado é bloqueado por muitos lados, mas sobretudo por dentro, em razão de um afeto pungente e desorganizador, que gera uma angústia que não pode ser nomeada. (BRACCO, 2018, p. 241).

Assim, fica evidente que o rompimento forçado entre indivíduo e território não é apenas uma questão urbana, mas também uma ferida psíquica profunda, que alimenta ciclos de exclusão e precariedade. Reconhecer essa dimensão invisível da violência urbana é essencial para pensar políticas públicas que não se limitem a garantir moradia física, mas que assegurem, de fato, o direito à cidade e à dignidade de existir na mesma.

### **2.3 Racismo estrutural e desigualdade social**

O racismo, enquanto estrutura que organiza a sociedade brasileira, não se limita a uma discriminação pontual ou a atitudes isoladas de preconceito. Ele se consolida a partir de uma lógica de construção simbólica do “outro”, perpetuada historicamente como forma de justificar desigualdades profundas. Segundo Silvia Bracco (2018), essa figura do “outro” é o reflexo de um mecanismo de negação interna:

O outro que eu não quero ver, que encarna o terror da dessubjetivação, lembra que eu mesmo posso ocupar esse lugar; porta aquilo que não tolero em mim, algo recusado na inscrição da própria identidade. Pontalis afirma que a angústia diante do estranho irrompe quando o outro é, ao mesmo tempo, parecido e diferente: ‘A imagem do semelhante, do duplo, é infinitamente mais perturbadora que a do outro’ (1988, p. 36).” (Bracco, 2018, p. 246).

Na experiência brasileira, esse “outro” foi, desde a colonização, associado ao indígena escravizado e, sobretudo, ao negro trazido da diáspora africana para servir como força de trabalho. A escravidão não apenas explorou corpos, mas inscreveu, de forma duradoura, a ideia de que essas populações são “menos humanas”, legitimando práticas e políticas que, até hoje, as afastam dos direitos de cidadania plena.

Bracco enfatiza que esse processo de marginalização produz efeitos concretos e psíquicos, pois sustenta uma ordem social que depende de tornar invisível o sofrimento de quem é expulso para as margens:

Indo além, as fotos revelam um sintoma, um sintoma social, que pede escuta e sentido; evidenciam o que deveria permanecer oculto; levantam o não dito, uma parte da história que recalcamos. No caso da disputa entre os moradores dos edifícios e os moradores da favela, há uma desqualificação dos favelados operada pelo imaginário social, que torna seu lugar invisível, dessubjetivante.” (Bracco, 2018, p. 246)

Assim, o racismo estrutural se manifesta não apenas em atitudes discriminatórias, mas em todo um sistema que define quem é visto, quem é ouvido — e quem permanece no exílio dentro da própria cidade.

Realizando uma análise histórica, tem-se que a escravidão no Brasil perdurou por mais de 350 anos, sendo o país um dos últimos do mundo a abolir oficialmente essa prática, em 1888. Antes de seu fim oficial com a assinatura da Lei Áurea (Lei nº 3.353 de 1888), diversas leis foram aprovadas em um processo gradual e controlado de “abolição”, que visava proteger os interesses da elite escravocrata, como a Lei Eusébio de Queirós (Lei nº 581 de 1850), Lei do Ventre Livre (Lei nº 2040 de 1871) e a Lei dos Sexagenários (Lei nº 3.270 de 1885). Tendo em vista a abolição que se fazia cada vez mais necessária e pressionada, o Estado aprovou a Lei de Terras em 1850, que estabelece a compra como única forma legal de acesso à terra, excluindo, na prática, os trabalhadores livres e libertos que não tinham capital suficiente para adquirir propriedades.

Essa lei foi aprovada sob forte influência da elite agrária que, com o fim do tráfico, buscou assegurar o controle fundiário para evitar que libertos pudessem acessar terras baratas ou devolutas, garantindo assim também a mão de obra barata dos ex-escravizados, que não tinham para onde ir nem como se manter.

A lei de Terras nunca foi propriamente revogada, resultando na luta pela Reforma Agrária que perdura até os dias atuais e também contribuindo para os dados que refletem como a exclusão da população negra decretada em 1850 ainda é a mesma sofrida pela população negra hoje: segundo o Censo Agropecuário de 2017 realizado pelo IBGE, somente 8% dos proprietários de grandes áreas rurais são negros, enquanto 92% são brancos.

No meio urbano a realidade não é muito diferente, uma vez que a população negra e economicamente vulnerável acaba sendo empurrada - seja por fatores históricos ou pela gentrificação, para as margens das cidades ou para áreas de risco ambiental, onde o mercado imobiliário ainda não demonstra interesse e a especulação imobiliária não se instaurou.

Os dados a respeito de como a desigualdade racial se manifesta também no risco socioambiental, afetando de forma mais severa famílias negras e de baixa renda, são revelados através de uma pesquisa realizada pelo Instituto Pólis em três grandes cidades brasileiras — Recife, Belém e São Paulo. Os principais resultados foram:

- Recife: Na capital pernambucana, as regiões mais suscetíveis a deslizamentos estão localizadas nos morros da zona norte, como Caxangá e Ibura, onde predominam comunidades de baixa renda e nas quais 68% da população é negra. O mesmo padrão se repete nas áreas de mangue, vulneráveis a inundações, em bairros como Afogados, Jardim São Paulo, Ibura e Areias, onde 59% dos moradores são negros;
- Em Belém, a desigualdade também se reflete na distribuição do risco: 75% da população residente em áreas de risco é negra, enquanto a média de população negra na cidade é de 64%. Além disso, a renda média dos domicílios localizados em setores com áreas de risco é de R\$ 1.700, valor 32% inferior à média geral da cidade, que é de R\$ 2.500;
- Já em São Paulo, a maior metrópole do país, as famílias que vivem em setores com áreas consideradas de risco de deslizamento ou solapamento do solo recebem uma renda média de R\$ 1.600, 54% abaixo da média municipal de R\$ 3.500. Nas regiões com risco de deslizamento, 55% da população é negra, enquanto na cidade como um todo essa proporção é de 37%.

Isso evidencia a continuidade histórica da exclusão racial: povos negros foram sistematicamente empurrados para as margens — do campo e da cidade — e relegados a condições de habitação precárias e perigosas.

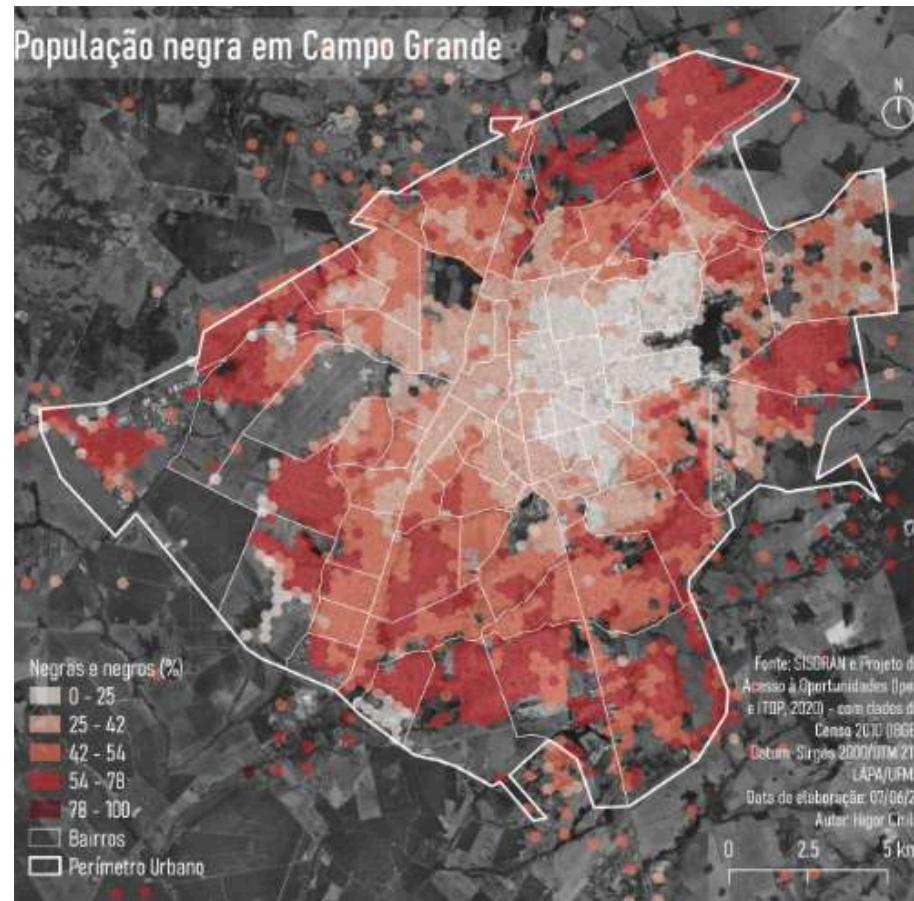
Dessa forma, evidencia-se que o racismo estrutural não se limita a práticas individuais de discriminação, mas estrutura as bases socioeconômicas e territoriais das cidades brasileiras. Ele é responsável por manter a população negra majoritariamente confinada a áreas de risco, regiões degradadas ou distantes dos centros de decisão e oportunidades, aprofundando desigualdades históricas herdadas do período escravocrata. A exclusão dessa população do acesso seguro à terra urbana e à moradia digna perpetua o exílio urbano, tornando visível a íntima relação entre desigualdade racial, precariedade habitacional e marginalização espacial. Reconhecer essa dinâmica é essencial para propor soluções que enfrentem não apenas as carências materiais, mas também as violências simbólicas e históricas que sustentam a cidade segregada. O acesso ao território nunca foi igualitário, e a reprodução do privilégio racial se dá tanto pela falha na legislação quanto pela ausência de políticas públicas efetivas.

É justamente sobre essa fragilidade na aplicação das leis urbanas — e suas consequências para a exclusão socioespacial — que se debruça o próximo tópico, encerrando a análise dos fatores que alimentam o exílio urbano no Brasil.

No meio urbano, a marginalização racial utiliza o espaço como ferramenta de exclusão: em Campo Grande-MS, mapeamentos recentes mostram que a população negra se concentra majoritariamente nas periferias da cidade. De acordo com pesquisa do geógrafo Higor Cirilo, como apontado no mapa 5, enquanto os 10 % mais ricos — com maior acesso a saúde, educação e infraestrutura — residem nas regiões centrais (conforme publicação do jornal MS Notícias, 2021). Essa segregação espacial impõe às famílias negras condições de habitação precárias, distantes dos centros de decisão e dos serviços urbanos de qualidade, reforçando a lógica de exclusão que define quem pode ocupar o território com dignidade.

A segregação imposta à população negra de Campo Grande também se expressa nas barreiras cotidianas ao acesso à cidade. O afastamento das regiões centrais e a concentração nos bairros periféricos — como Jardim Noroeste, Moreninhos, Nova Lima e Aero Rancho — resultam em deslocamentos diárias longos e exaustivos no transporte público. Esse tempo expropriado da população negra — que poderia ser usado para trabalho, estudo, descanso ou lazer — torna-se um marcador de desigualdade urbana e racial. A mobilidade, assim, expressa materialmente a lógica do exílio urbano: quanto mais longe se vive, menos direito se tem à cidade — e mais tempo se perde tentando alcançá-la.

## Mapa 5 - Distribuição da População Negra em Campo Grande



Fonte: MS Notícias, 2021

### 2.4 Fragilidade na aplicação das leis urbanas

Embora o Brasil disponha de um arcabouço legal relativamente avançado para orientar a mobilidade urbana, a ocupação do solo e a promoção da justiça social, a efetividade dessas normas ainda é limitada na prática. A implementação incompleta, a fiscalização deficiente e a influência de interesses privados acabam por enfraquecer os instrumentos legais que poderiam reduzir desigualdades históricas e garantir o direito à cidade para todos.

Neste tópico, será realizada uma análise das legislações relacionadas a cada um dos fatores discutidos anteriormente — mobilidade urbana, especulação imobiliária e racismo estrutural — com o intuito de demonstrar como a ausência de aplicação plena dessas leis também contribui para perpetuar o exílio urbano das populações mais pobres e vulneráveis.

- a) Legislação sobre mobilidade urbana e seus desafios de aplicação

A mobilidade urbana no Brasil é regulamentada principalmente pela Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Essa lei estabelece diretrizes para integrar os diferentes modos de transporte, priorizar o transporte coletivo e não motorizado, garantir tarifas justas, ampliar a acessibilidade e assegurar a participação popular na gestão do sistema.

Um dos instrumentos centrais da PNMU é a obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana (PMUs) para municípios com mais de 20 mil habitantes. No entanto, como destacam Santos e Valença (2016), essa exigência enfrenta significativas barreiras econômicas, técnicas, culturais e institucionais, o que resulta em atrasos e baixa qualidade técnica na formulação dos planos.

O prazo inicial, que previa a entrega dos PMUs até 2015, foi prorrogado para 2018, mas mesmo assim as estimativas indicavam que menos de 30% dos municípios com mais de 500 mil habitantes e apenas 5% dos municípios com mais de 50 mil haviam cumprido a exigência. Além disso, a única penalidade prevista — a restrição de repasses federais para infraestrutura de mobilidade — não se mostra suficiente para motivar principalmente os municípios de menor porte, que historicamente têm pouca capacidade de captação de recursos. Ademais, muitos municípios sequer possuem órgãos gestores minimamente estruturados para elaborar, executar ou monitorar as diretrizes da PNMU. O IBGE (2012) aponta que cerca de 25% dos municípios não têm órgão específico para tratar da mobilidade urbana, percentual que chega a quase 27% entre municípios de 20 a 50 mil habitantes.

Essa realidade revela que a Lei, embora avançada em seus princípios, carece de estratégias robustas de capacitação técnica e apoio financeiro para os entes municipais. Santos e Valença (2016) enfatizam que superar tais obstáculos exige uma ação pública eficaz e continuada, aliada a programas de capacitação de gestores, fortalecimento institucional dos órgãos locais e também ações educativas para envolver a sociedade na compreensão e cobrança por um transporte urbano mais sustentável. Sem isso, o paradigma de cidade estruturada em torno do automóvel persiste, aprofundando desigualdades, congestionamentos, altos custos e degradação ambiental.

Por fim, a falta de fiscalização e de controle social efetivo faz com que o planejamento de transporte muitas vezes se resuma a soluções pontuais e de curto prazo, como viadutos, túneis e ampliações viárias, reforçando a dependência do automóvel e enfraquecendo políticas integradas de mobilidade urbana previstas na PNMU.

- b) Uso do solo, instrumentos de regulação e suas falhas de aplicação

O uso e ocupação do solo urbano no Brasil é disciplinado principalmente pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que regulamenta dispositivos constitucionais relacionados à função social da propriedade e estabelece instrumentos para conter a especulação imobiliária e promover o uso socialmente justo do solo urbano. Entre os instrumentos mais conhecidos estão o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória (PEUC), o IPTU progressivo no tempo e a Outorga Onerosa do Direito de Construir.

O PEUC obriga o proprietário de terrenos urbanos ociosos ou subutilizados a dar-lhes uma destinação compatível com o Plano Diretor, sob pena de sanções progressivas. Caso não cumpra, o imóvel pode ter o imposto territorial aumentado (IPTU progressivo) e, em

última instância, ser desapropriado com pagamento em títulos da dívida pública. O objetivo é desestimular o estoque especulativo de terrenos, que eleva artificialmente os preços da terra e limita a oferta de moradia bem localizada.

Segundo Tebaldi e Souza (2019), a Outorga Onerosa do Direito de Construir é um instrumento urbanístico que permite ao proprietário edificar acima do coeficiente de aproveitamento básico do terreno — que, em regra, corresponde ao tamanho da propriedade. Ao construir além desse limite, o proprietário passa a gerar uma sobrecarga na infraestrutura urbana e se beneficia da valorização fundiária decorrente da urbanização, obtendo uma mais-valia. Para evitar que esse ganho fique restrito ao setor privado, é exigido o pagamento de uma contraprestação ao poder público, configurando o que se chama de “solo criado”. Esse mecanismo tem como objetivo distribuir os benefícios da urbanização, fomentar o desenvolvimento urbano equilibrado e promover maior justiça social.

escrever da atualização da lei de uso do solo, lei 74, 2005 compatibilizado com o plano diretor

Apesar da Lei da Outorga Onerosa do Direito de Construir, prevista no Plano Diretor (lei nº341 de 2018), ter sido sancionada em Campo Grande em 2022, sua aplicação vem sendo marcada por conflitos entre os interesses do mercado imobiliário e os princípios do planejamento urbano sustentável. Em 2024, por exemplo, a Câmara Municipal tentou aprovar emendas que, segundo parecer técnico da Procuradoria-Geral do Município (PGM), violavam diretamente as diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA).

Conforme reportagem do jornal Campo Grande News, publicada em 2024, as emendas buscavam flexibilizar o critério de ocupação da Zona de Expansão Urbana, , que está sujeita à OOAUS/ZEU (Outorga Onerosa de Alteração do Uso do Solo na Zona de Expansão Urbana). Essa alteração permitiria que construtoras urbanizassem áreas muito afastadas do tecido urbano, sem qualquer exigência de infraestrutura básica como saneamento, asfalto, iluminação, drenagem ou segurança pública — o que contrariaria frontalmente os princípios da função social da propriedade e da justa distribuição dos custos e benefícios da urbanização. A PGM classificou tais propostas como “retrocesso ambiental e urbanístico”, por estimularem o espraiamento da cidade, a valorização especulativa da terra e a sobrecarga dos equipamentos públicos em áreas não preparadas para expansão urbana.

Esse episódio revela a fragilidade institucional que compromete a efetividade dos instrumentos legais disponíveis: mesmo leis criadas para coibir a especulação acabam ameaçadas por disputas políticas e pressões econômicas que desfiguram seus objetivos.

Outra demonstração de como as leis, quando não efetivamente cumpridas e fiscalizadas, acabam não garantindo o direito à cidade é o caso da já mencionada CPI do transporte público, onde a prefeitura foi acuada pelo diretor executivo do Consórcio Guaicurus, Robson Luiz Strengari, de não realizar a fiscalização do contrato feito com o Consórcio Guaicurus em 2020 (Câmara Municipal, 2025), permitindo assim que ônibus fora da validade circulassem em situação precárias, arriscando a segurança dos usuários.

- c) Racismo estrutural e medidas de reparação

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 garante a igualdade de direitos para todos os cidadãos, sem distinção de raça ou cor, e estabelece a função social da propriedade como princípio fundamental para combater desigualdades. Além disso, políticas públicas de ação afirmativa, como as cotas raciais em universidades e programas de incentivo à inclusão no mercado de trabalho, representam avanços importantes no combate às desigualdades historicamente impostas à população negra.

No entanto, quando se observa o acesso à terra urbana, constata-se que não existem políticas de reparação estruturais capazes de corrigir a herança da escravidão e da marginalização da população negra nos espaços urbanos.

Desde a abolição formal da escravatura, sem qualquer programa de integração social e econômica, os descendentes de pessoas escravizadas foram historicamente empurrados para terras devolutas, encostas, morros e áreas de risco — espaços que ainda hoje concentram comunidades majoritariamente negras, como mostram pesquisas recentes do Instituto Pólis (2021) em Recife, Belém e São Paulo.

A ausência de políticas específicas de reparação territorial, somada à baixa fiscalização de leis urbanas que deveriam garantir infraestrutura e serviços básicos, faz com que a população negra siga exposta a condições de moradia precárias, falta de saneamento, maior vulnerabilidade a desastres ambientais e longos deslocamentos diários. Assim, o racismo estrutural não apenas molda a geografia das cidades brasileiras, mas perpetua o exílio urbano ao negar à população negra o pleno direito de permanecer, circular e usufruir dos benefícios da cidade.

Com isso, evidencia-se que, embora existam leis e políticas públicas que busquem promover mobilidade urbana de qualidade, conter a especulação imobiliária e enfrentar o racismo, sua aplicação insuficiente, a baixa fiscalização e a falta de medidas estruturantes de reparação histórica resultam na manutenção de um modelo de cidade desigual, fragmentada e excluente. É essa fragilidade na aplicação das leis que, em última instância, sustenta o exílio urbano vivenciado cotidianamente pelas populações mais pobres e racializadas.

# 3

## ANÁLISE DE PRECEDENTES:

*Modelos de mobilidade urbana,  
exemplos e boas práticas*

A construção de propostas mais inclusivas, funcionais e humanizadas para os espaços de mobilidade urbana demanda, além da análise crítica do contexto local, o estudo de experiências bem-sucedidas em outras cidades. A observação de precedentes permite identificar soluções arquitetônicas e urbanísticas que podem ser incorporadas no contexto do transporte público de Campo Grande.

Neste capítulo, serão analisados dois projetos de terminais de ônibus urbanos que se destacam por sua abordagem inovadora, sensível ao contexto urbano e ao bem-estar dos usuários: o Terminal da Lapa, em São Paulo (SP), projetado pelo Núcleo de Arquitetura e o Terminal Rodoviário de São Luís, no Maranhão, desenvolvido pelo escritório Natureza Urbana.

Esses projetos oferecem soluções distintas em termos de conforto e condições de acesso, mas possuem em comum a integração com o entorno e valorização do espaço público. Ao estudá-los, busca-se extrair princípios e estratégias que possam inspirar a proposta de requalificação do Terminal Morenão, em Campo Grande (MS) contribuindo para a construção de uma mobilidade mais justa, eficiente e centrada nas necessidades reais da população.

# TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA (SP)

## Ficha Técnica

- Local: Rua Guaicurus, Lapa, São Paulo (SP)
- Ano: 2003
- Arquitetura: Núcleo de Arquitetura (Luciano Margotto, Marcelo Ursini, Sérgio Salles)
- Área do Terreno: 11.683 m<sup>2</sup>
- Área construída: 7.015 m<sup>2</sup>
- Premiação: Finalista do Prêmio Rogelio Salmona.

Fonte: Vitruvius

## Programa Arquitetônico

- Sanitário Público Feminino - 47,40 m<sup>2</sup>
- Sanitário Público Masculino - 42,80 m<sup>2</sup>
- Depósito de Materiais de Limpeza - 6,80 m<sup>2</sup>
- SP Trans - 61,26 m<sup>2</sup>
- Centro de Controle - 13,81 m<sup>2</sup>
- Posto Policial - 7,47 m<sup>2</sup>
- Atendimento de Primeiros Socorros - 13,97 m<sup>2</sup>
- Bilheteria - 28,92 m<sup>2</sup>
- Posto de Controle 01 - 4,45 m<sup>2</sup>
- Posto de Controle 02 - 5,39 m<sup>2</sup>

Fonte: Luciana Paixão, 2006

Segundo texto publicado na revista online de arquitetura, Vitruvius, em 2014, o Terminal da Lapa foi concebido pelo Núcleo de Arquitetura (composto à época pelos arquitetos Luciano Margotto, Marcelo Ursini e Sérgio Salles) e concluído em 2003, como parte da expansão da SP-Trans e do corredor de ônibus Lapa–Pirituba, servindo cerca de 40 mil passageiros por dia em uma área construída de 7.015 m<sup>2</sup>, sobre um terreno de 11.683 m<sup>2</sup>.

Localizado junto a equipamentos urbanos como uma estação ferroviária, o mercado municipal, e um centro cultural (Estação Ciência da USP), o terminal estabelece conexões fluidas com esses elementos, reforçando seu caráter de espaço público integrado.

O Terminal da Lapa foi selecionado para o Prêmio Latino-Americano de Arquitetura Rogelio Salmona (2014), destacando sua capacidade de “arquiteturizar a infraestrutura” e contribuir para a qualidade dos espaços de mobilidade urbana

Abaixo, vista do acesso principal, com a bilheteria aos fundos e a praça Miguel Dell’Erba, que foi reorganizada pela arquitetura, criando novos fluxos e recebendo maior vegetação, ajudando a retirar a sensação de local apenas de passagem do terminal.

Figura 6 - Fachada Vista da Praça Miguel Dell’Erba



Fonte: ArchDaily

## TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA (SP)

Um dos elementos mais marcantes do Terminal da Lapa é sua parede curva de tijolos maciços aparentes, que cria uma paisagem arquitetônica singular no espaço urbano de Salvador. Essa parede ondulada não apenas define espacialmente o terminal, mas também funciona como filtro visual e térmico entre o interior e o exterior, permitindo ventilação cruzada e iluminação natural. Os tijolos foram escolhidos por suas qualidades térmicas, acessibilidade econômica e integração estética com o contexto local. O conjunto estrutural se apoia em uma lógica construtiva simples, baseada em materiais duráveis e de fácil manutenção, como concreto aparente, aço, madeira e elementos de alvenaria.

Essa escolha reforça a intenção dos arquitetos de criar um edifício funcional, acolhedor e simbólico, articulando mobilidade urbana e identidade cultural.

Figura 7 - Parede Curva de Tijolos



Fonte: ArchDaily

Figura 8 - Fachada Lateral - Entrada dos Ônibus



Fonte: ArchDaily

Figura 9 - Cobertura Metálica Iluminada



Fonte: ArchDaily

Figura 10 - Circulação Entre Plataformas



Fonte: ArchDaily

A cobertura em arcos metálicos leves remete à espacialidade de antigas estações ferroviárias, proporcionando interior iluminado e protegido de chuva e sol. As aberturas garantem ventilação e dispersão de fumaça dos ônibus.

Internamente, priorizou-se iluminação natural difusa, com placas horizontais que atenuam a incidência solar direta, promovendo conforto térmico e visual.

## TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA (SP)

Figura 11 - Acesso dos Veículos



Fonte: Vitruvius

O acesso dos ônibus ao terminal é feito por meio de plataformas organizadas em baias, dispostas ao redor do volume principal. Essa configuração permite o embarque e desembarque eficiente, com setorização clara por linha e circulação fluida dos veículos. As entradas dos ônibus são separadas das áreas de pedestres, garantindo segurança e funcionalidade no dia a dia.

No interior do terminal, há também lojas de alimentação e pequenos comércios instalados nas laterais da circulação principal. Esses estabelecimentos oferecem opções acessíveis para os usuários, ao mesmo tempo em que ativam o espaço, promovendo permanência e uso contínuo do terminal para além da função de passagem.

Figura 12 - Comércio Interno



Fonte: Vitruvius

Outro elemento marcante do Terminal da Lapa é o uso da vegetação interna, que contribui para humanizar o espaço, melhorar o conforto térmico e criar uma atmosfera mais acolhedora para os usuários.

Figura 13 - Vista da Vegetação Interna



Fonte: Vitruvius

Figura 14 - Vista da Vegetação Externa



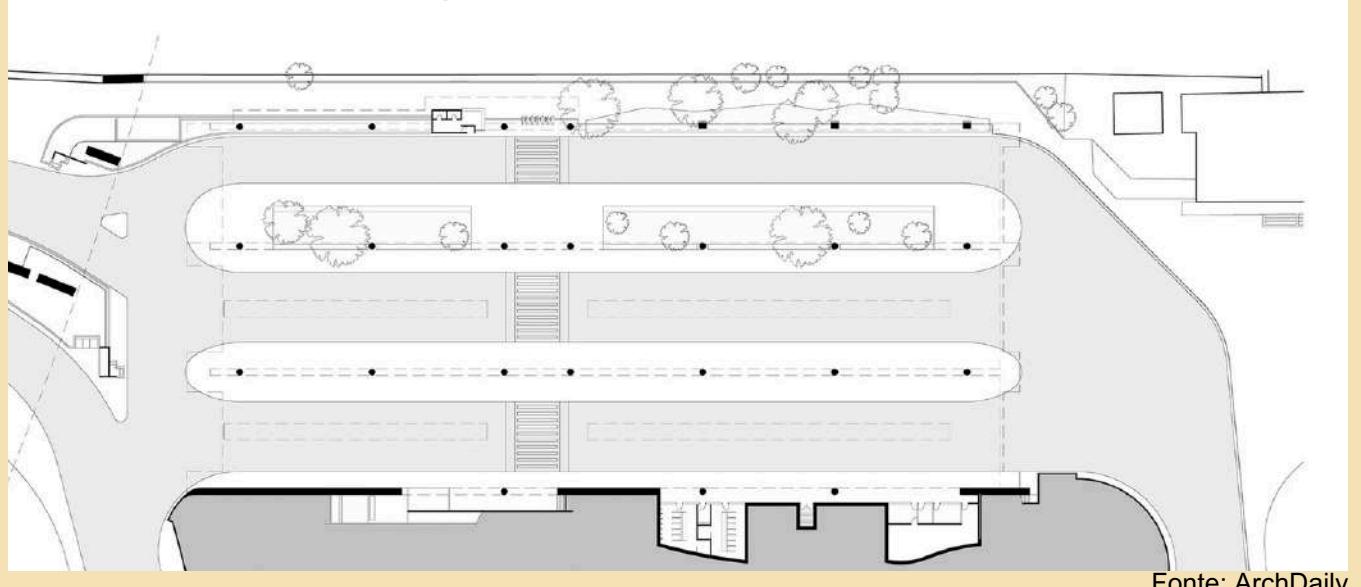
Fonte: Vitruvius

Já no exterior, a praça frontal ao terminal funciona como espaço de transição e espera. Com ampla área aberta e pavimentada, ela permite a formação de filas ao ar livre, evitando o acúmulo excessivo de pessoas no interior da edificação e facilitando o embarque organizado nos horários de pico. O ponto negativo é que os usuários ficam sujeitos às intempéries enquanto aguardam.

## TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA (SP)

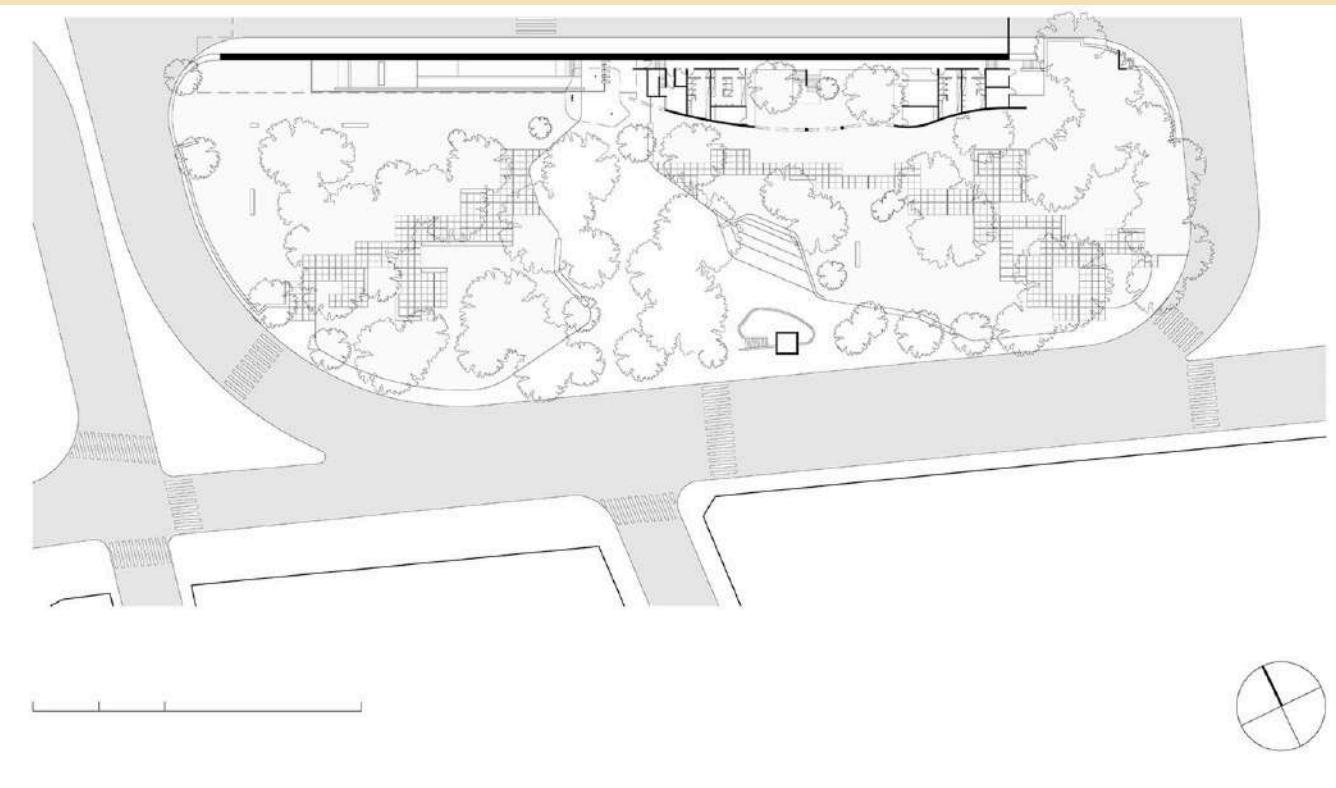
As plantas baixas do projeto evidenciam a articulação entre os níveis superiores — operacionais — e os inferiores — destinados aos usuários, aproveitando o desnível natural do terreno. A implantação segue os trajetos de pedestres já existentes, conectando a praça, a estação da CPTM e o mercado municipal.

Figura 15 - Planta Baixa Plataformas



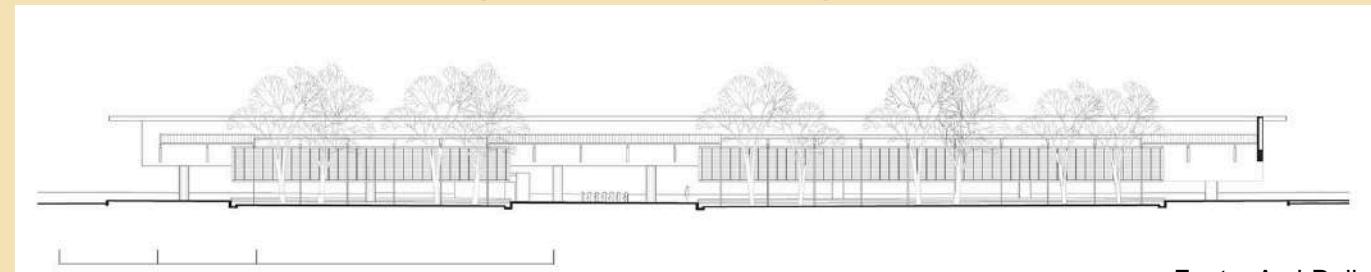
Fonte: ArchDaily

Figura 16 - Planta Baixa Praça



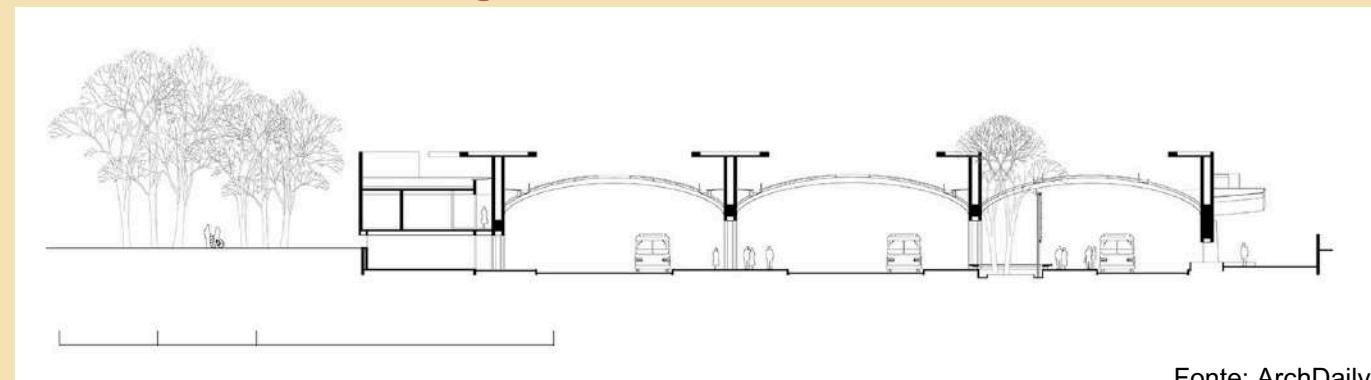
Fonte: ArchDaily

Figura 17 - Corte Longitudinal



Fonte: ArchDaily

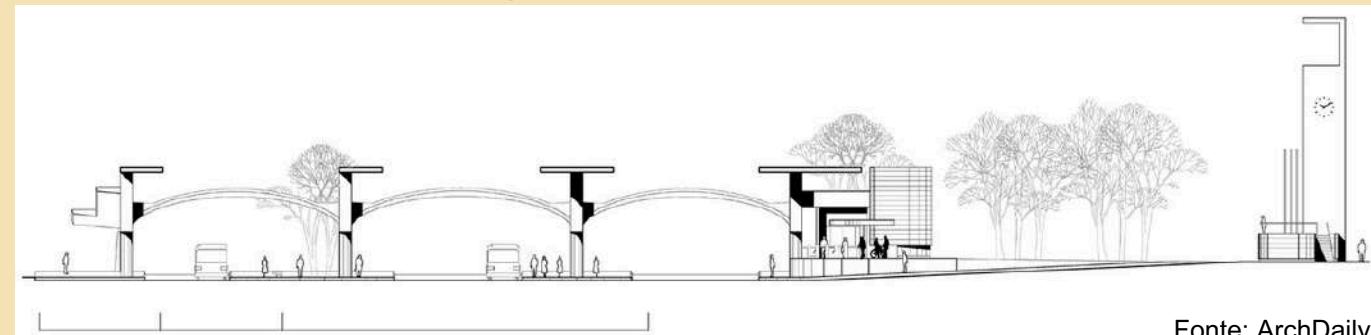
Figura 18 - Corte Transversal



Fonte: ArchDaily

Os cortes técnicos revelam a estrutura leve e funcional do pavilhão: arcos metálicos sustentam uma cobertura em abóbada, permitindo iluminação difusa e ventilação. As "abas" horizontais servem como brises, evitando incidência solar direta. O corte mostra, ainda, a interação térmica entre o interior e o exterior, já que os arcos criam espaços de "respiração" e fluxo de ar, mantendo a temperatura interna agradável .

Figura 19 - Elevação Frontal



Fonte: ArchDaily

Figura 20 - Elevação Posterior



Fonte: ArchDaily

# TERMINAL RODOVIÁRIO FONTE DO BISPO (MA)

## Ficha Técnica

- Local: Av. Sen. Vitorino Freire, Centro Velho, São Luís (MA)
- Ano: 2018
- Arquitetura: Natureza Urbana
- Área: 225.850 m<sup>2</sup>
- Premiação: Prêmio IAB Maranhão, Prêmio IAB Centenário, Finalista 9º Prêmio de Arquitetura Instituto Tomie Ohtake Akzonobel, SRC Design Award 2021, BUILD Architecture Awards 2023, UIA Guidebook for the 2030 Agenda – ODS 8 | Trabalho decente e crescimento econômico

## Programa Arquitetônico

- Esportes de Rodinhas
- Esportes de Mesa
- Esportes de Bola
- Horta Comunitária
- Espaço de Estar e Contemplação
- Parque Infantil
- Fonte Lúdica
- Quiosques

Fonte: Natureza Urbana

Inaugurado em 2022, o Terminal Rodoviário de São Luís – projetado pelo escritório Natureza Urbana – integra um ambicioso projeto de requalificação do Anel Viário da capital maranhense, que também inclui espaços públicos como praça, ciclovias e equipamentos de lazer. O terminal é parte de uma estratégia urbana de integração intermodal e valorização do transporte coletivo, articulando-se a um parque urbano contínuo que conecta diferentes áreas da cidade.

O projeto se destaca pelo enfoque em acessibilidade universal, conforto ambiental e sustentabilidade.

Fonte: Natureza Urbana

O terminal é rodeado por áreas verdes e mobiliário urbano inclusivo, promovendo conforto térmico e uso coletivo do espaço. O projeto paisagístico, com espécies nativas e gramado permeável, também contribui para a drenagem urbana sustentável.

Além disso, o terminal dispõe de plataformas organizadas, banheiros acessíveis, bicicletário, espaços comerciais e um centro de atendimento ao usuário. A integração entre transporte, natureza e lazer mostra uma abordagem contemporânea de urbanismo que respeita as demandas sociais e ambientais do território.

Figura 21 - Vista Aérea Terminal e Parque Urbano



Fonte: ArchDaily

## TERMINAL RODOVIÁRIO FONTE DO BISPO (MA)

Segundo os autores do projeto, as diretrizes adotadas para a reestruturação da área priorizam a ampliação dos espaços destinados às pessoas, promovendo acessibilidade e segurança em todos os modos de transporte. O sistema viário foi redimensionado de modo a integrar calçadas, travessias e conexões entre espaços públicos, fortalecendo a articulação urbana. Além disso, foram implementadas ciclovias, faixas exclusivas para ônibus e melhorias na iluminação, reforçando a prioridade ao transporte coletivo e ativo.

Figura 22 - Vista Aérea com Terminal aos Fundos



Fonte: ArchDaily

Figura 23 - Vista do Terminal a partir do Parque Urbano



Fonte: ArchDaily

Figura 24 - Vista Saída do Terminal



Fonte: Prefeitura de São Luís

Figura 25 - Vista Noturna do Terminal



Fonte: Vitruvius

A estrutura do terminal utiliza coberturas metálicas modulares levemente anguladas, apoiadas em pilares também metálicos, que garantem leveza visual e integração com o entorno. No entanto, essas coberturas são estreitas e desconectadas entre si, o que compromete a eficiência da proteção solar e contra chuvas. A proposta buscava leveza e ventilação natural, mas a descontinuidade das coberturas acaba por gerar zonas de desconforto em um clima predominantemente quente e úmido como o de São Luís.

Figura 26 - Vista Interna do Terminal



Fonte: Prefeitura de São Luís

O terminal conta com mapas indicando pontos de referência nas proximidades, no chamado “Centro Velho” da cidade. Além disso, há sinalização clara sobre os pontos de paradas dos veículos por linha em totens espalhados pelas plataformas, o que facilita na mobilidade de moradores e turistas.

## TERMINAL RODOVIÁRIO FONTE DO BISPO (MA)

Figura 27 - Implantação Geral do Projeto Urbano



O terminal se conecta diretamente ao novo parque linear do Anel Viário, funcionando não apenas como um equipamento de transporte, mas como um elemento estruturante da paisagem urbana. Sua implantação respeita as curvas naturais do terreno e propõe transições suaves entre o ambiente construído e os espaços verdes. Essa articulação fortalece o tecido urbano e oferece à população uma nova centralidade viva e acessível.

### Legenda

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. Cais da Praia Grande     | 6. Rua das Caiazeiras                   |
| 2. Av. Sen. Vitorino Freire | 7. Rua do Gavião                        |
| 3. Terminal da Praia Grande | 8. Rua Fonte do Bispo                   |
| 4. Centro Histórico         | 9. Novo Terminal e Praça do Trabalhador |
| 5. Av. Guaxenduba           |   |

Figura 28 - Implantação Terminal e Parque Urbano



A intervenção no Anel Viário de São Luís envolveu uma série de melhorias estruturais e urbanísticas, incluindo a construção das baias do Terminal Rodoviário Fonte do Bispo, que conta com três plataformas e atende, diariamente, entre 15 e 25 mil usuários, além de suportar um fluxo médio de 40 mil veículos por dia. O projeto também contemplou a criação de 56 quiosques, espaços públicos voltados ao lazer e contemplação, requalificação da pavimentação das vias do entorno, instalação de uma ciclovia e também de iluminação em LED em toda a extensão da Avenida Senador Vitorino Freire e da praça do terminal. Como parte das ações sociais associadas à obra, foram entregues triciclos e quiosques aos comerciantes locais que já atuavam na região, buscando valorizar a economia informal e atender demandas históricas da comunidade.

### Legenda

- |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. Convivência e alimentação | 9. Parede de escalada    |
| 2. Área cultural             | 10. Jogos                |
| 3. Fonte lúdica              | 11. Skate e Patins       |
| 4. Estar e contemplação      | 12. Plataformas Terminal |
| 5. Parque infantil           | 13. Quiosques            |
| 6. Cinema ao ar livre        | 14. Monumentos           |
| 7. Esportes                  |                          |
| 8. Horta comunitária         |                          |

Fonte: ArchDaily



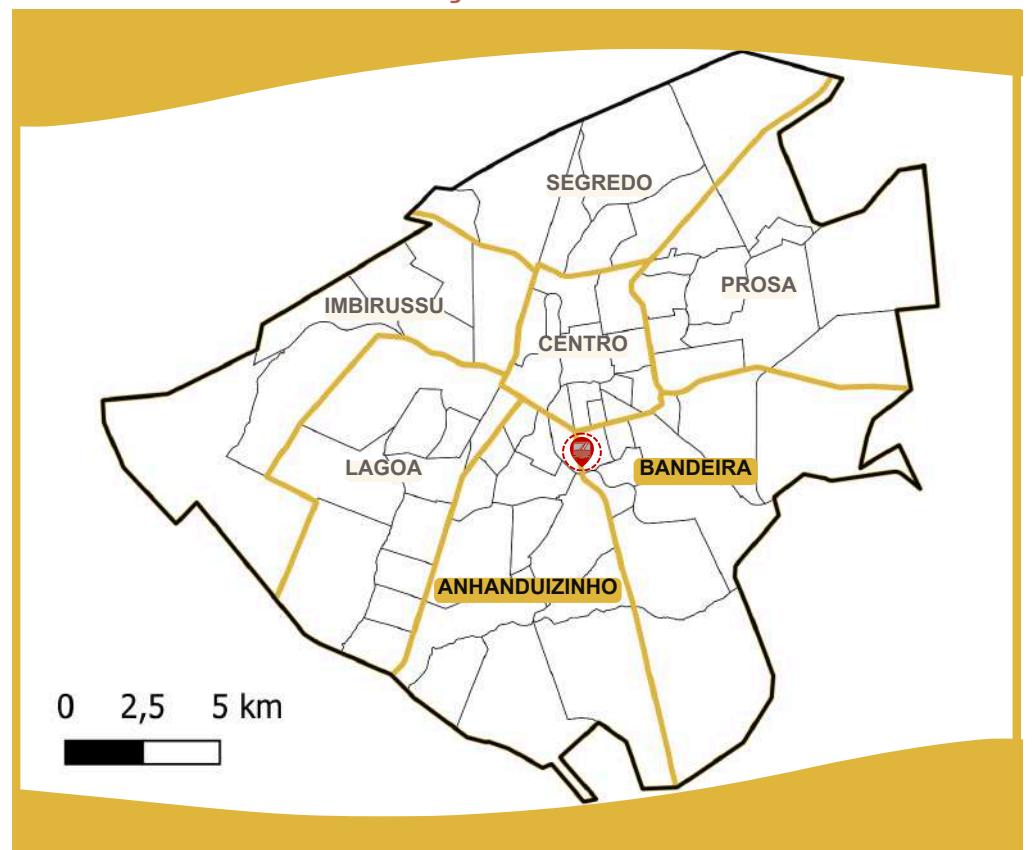
# TERMINAL MORENÃO:

## Análise do Terminal e seu Entorno

O presente tópico tem como objetivo realizar um diagnóstico detalhado do Terminal Morenão, localizado em Campo Grande - MS, considerando aspectos como segurança, acessibilidade, conforto, sinalização, ventilação, fluxo de usuários e infraestrutura geral. A partir dessa análise crítica, busca-se identificar os principais desafios enfrentados pelos usuários no cotidiano e as limitações do espaço físico e funcional do terminal. Esse levantamento será fundamental para fundamentar as decisões projetuais futuras, apontando quais elementos devem ser reformulados ou aprimorados para promover uma mobilidade mais justa, eficiente e humana.

# LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL

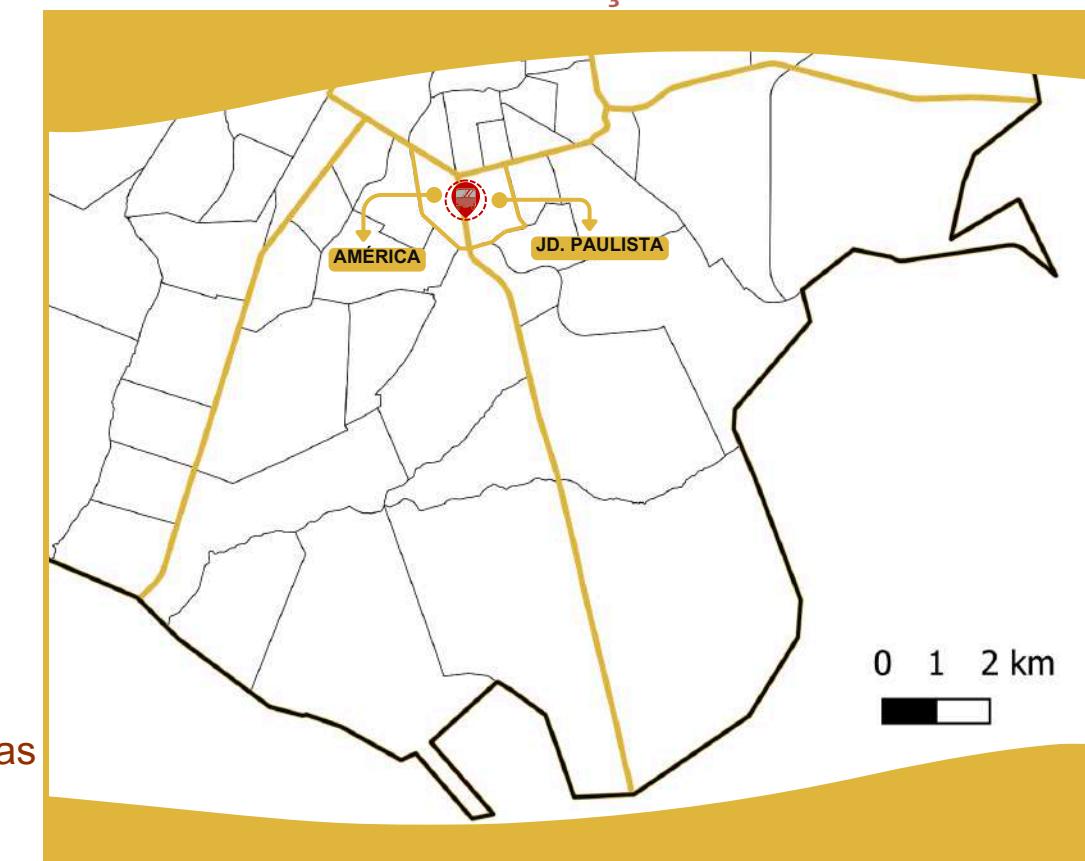
MAPA 6 - LOCALIZAÇÃO - REGIÕES URBANAS



Legenda

- Divisa de bairros
- Divisa de regiões urbanas
- Terminal Morenão

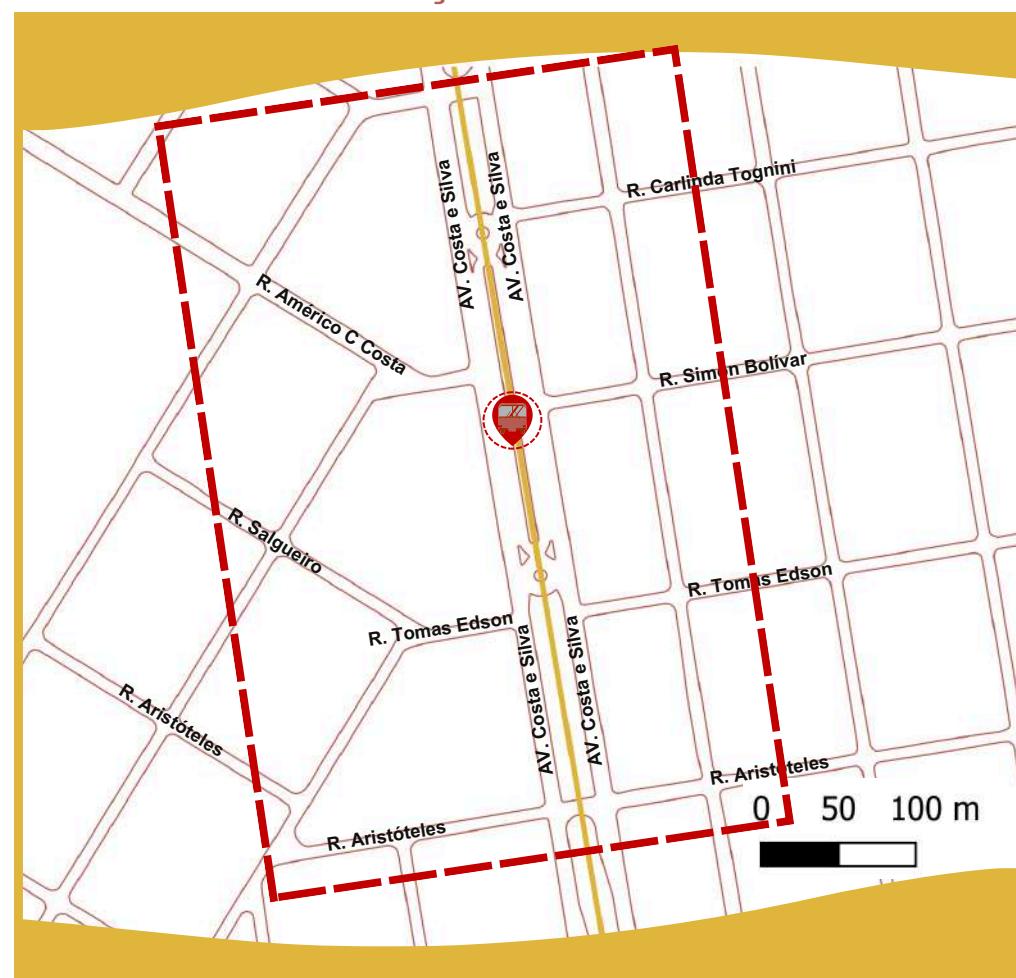
MAPA 7 - LOCALIZAÇÃO - BAIRROS



Legenda

- Divisa de bairros
- Divisa de regiões urbanas
- Terminal Morenão

MAPA 8 - LOCALIZAÇÃO - TERMINAL MORENÃO



Legenda

- Área de intervenção
- Divisa de regiões urbanas
- Sistema viário
- Terminal Morenão

MAPA 9 - LOCALIZAÇÃO - ÁREA DE INTERVENÇÃO



Legenda

- Divisa de bairros
- Divisa de regiões urbanas
- Sistema viário
- Área de intervenção
- Terminal Morenão

O Terminal Rodoviário Urbano Paulo Pereira de Sousa, popularmente conhecido como Terminal Morenão, está localizado na Avenida Costa e Silva, estando situado, segundo o Plano Diretor (lei 341/2018), na Macrozona 2, Zona Urbana 3, na divisa da região urbana do Anhanduizinho com a região urbana do Bandeira, entre os bairros América e Jardim Paulista. no centro-sul de Campo Grande, foi inaugurado em 1992, onde sua posição estratégica faz dele um importante ponto de conexão entre bairros periféricos da região sul e o centro da cidade, com destaque para o transporte de estudantes e trabalhadores em direção à Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

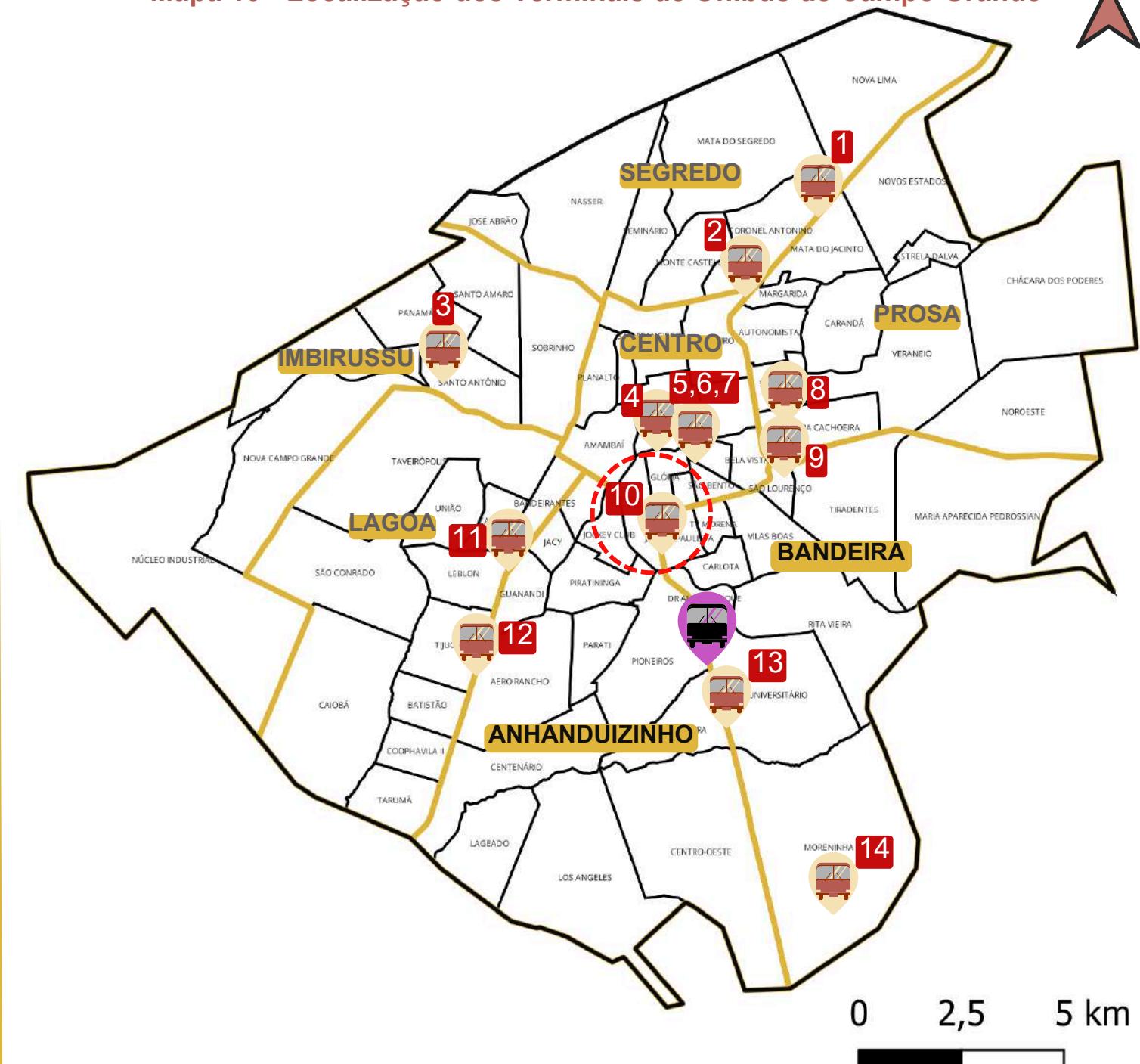
Entre os terminais de Campo Grande, o Morenão é também um dos mais próximos da Rodoviária da cidade, assim como o Terminal Guaicurus, desempenhando papel fundamental na articulação dos fluxos de passageiros e turistas que entram e saem da cidade.

**Figura 29- Distribuição de origens e destinos - Terminal Morenão**

O/D	Anhanduizinho	Bandeira	Centro	Imbirussu	Lagoa	Prosa	Segredo	Ext.	Total
Anhanduizinho	8%	8%	9%	4%	1%	9%	1%	0%	40%
Bandeira	6%	3%	4%	1%	1%	6%	1%	0%	21%
Centro	12%	6%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	19%
Imbirussu	4%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	7%
Lagoa	0%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	3%
Prosa	6%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	8%
Segredo	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Ext.	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	36%	21%	14%	7%	4%	16%	2%	0%	100%

A tabela acima apresenta a distribuição percentual das origens e destinos dos passageiros entrevistados no Terminal Morenão, conforme levantamento realizado pelo PMDU em 2024. Os dados evidenciam que a maior parte dos usuários tem como origem os bairros da região urbana do Anhanduizinho, que também aparece como principal destino das viagens. Esse padrão reforça o papel do terminal como ponto essencial de deslocamentos intra-regionais, principalmente para a região sul da cidade.

**Mapa 10 - Localização dos Terminais de Ônibus de Campo Grande**



#### Legenda

- Divisa de bairros
- Divisa de regiões urbanas
- Terminal Morenão
- 1. Terminal Nova Bahia
- 2. Terminal General Osório
- 3. Terminal Júlio de Catilho
- 4. Pegfácil Planeta
- 5. Pegfácil Afonso Pena
- 6. Pegfácil 13 de Maio



Rodoviária

- 7. Pegfácil 15 de Novembro
- 8. Pegfácil Shopping Campo Grande
- 9. Pegfácil Hércules Maymone
- 10. Terminal Morenão
- 11. Terminal Bandeirantes
- 12. Terminal Aero Rancho
- 13. Terminal Guaicurus
- 14. Terminal Moreninhas

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

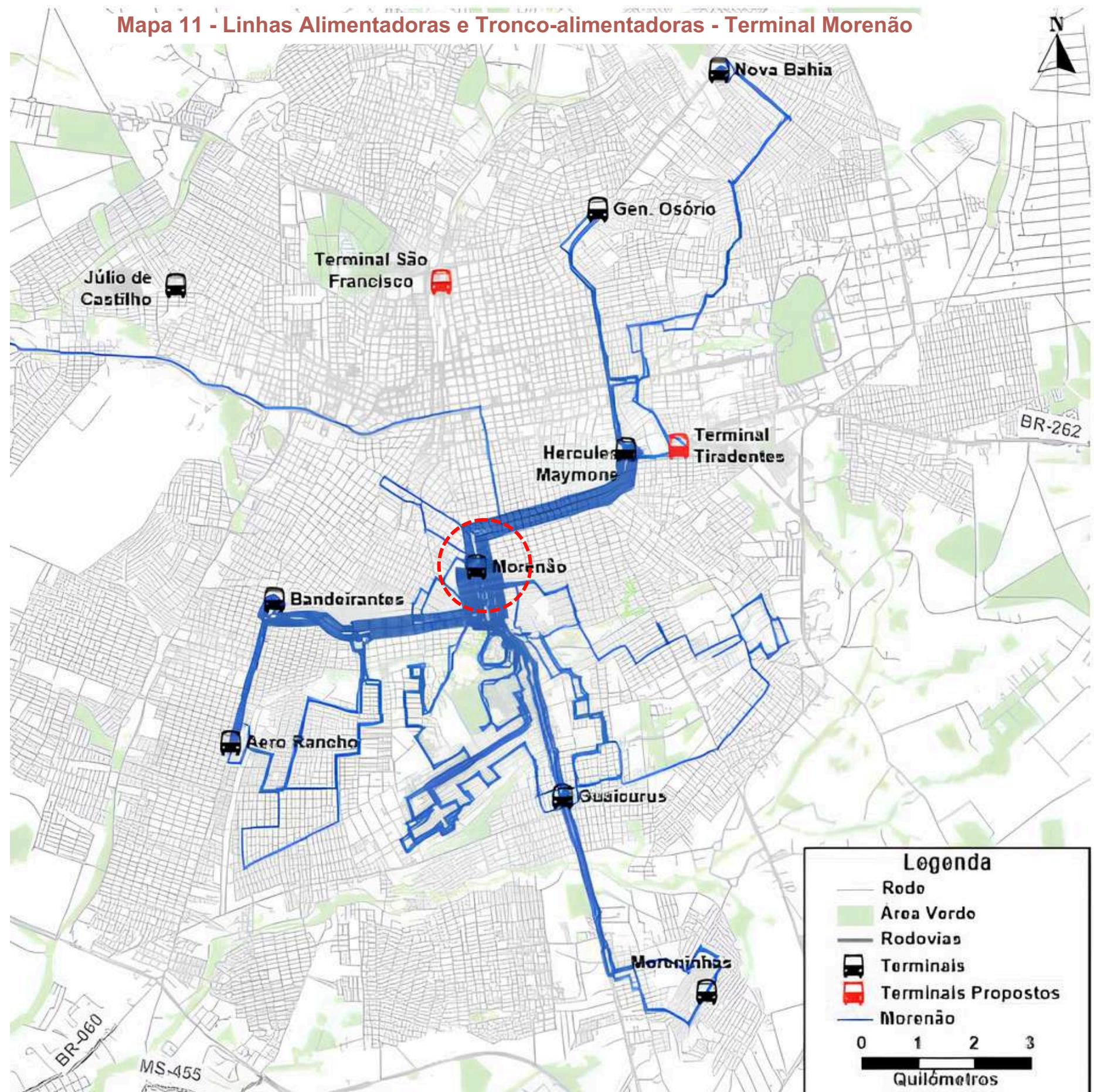
De acordo com Basílio e Souza (2014), o terminal possui 960 m<sup>2</sup> de área construída e atende atualmente a uma demanda estimada de 45 mil passageiros por dia.

Segundo o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Campo Grande (2015), o terminal opera com uma média de 110 viagens por hora, podendo atingir mais de 5 mil usuários por hora nos períodos de pico.

Ainda conforme o plano, 69 linhas de ônibus passam pelo terminal, distribuídas entre diferentes tipologias:

- 15 linhas troncais (ligam terminais ao centro);
- 22 alimentadoras (dos bairros aos terminais);
- 31 interbairros (conexões periféricas sem passar pelo centro);
- 01 distrital (liga áreas urbanas a regiões mais afastadas do município).

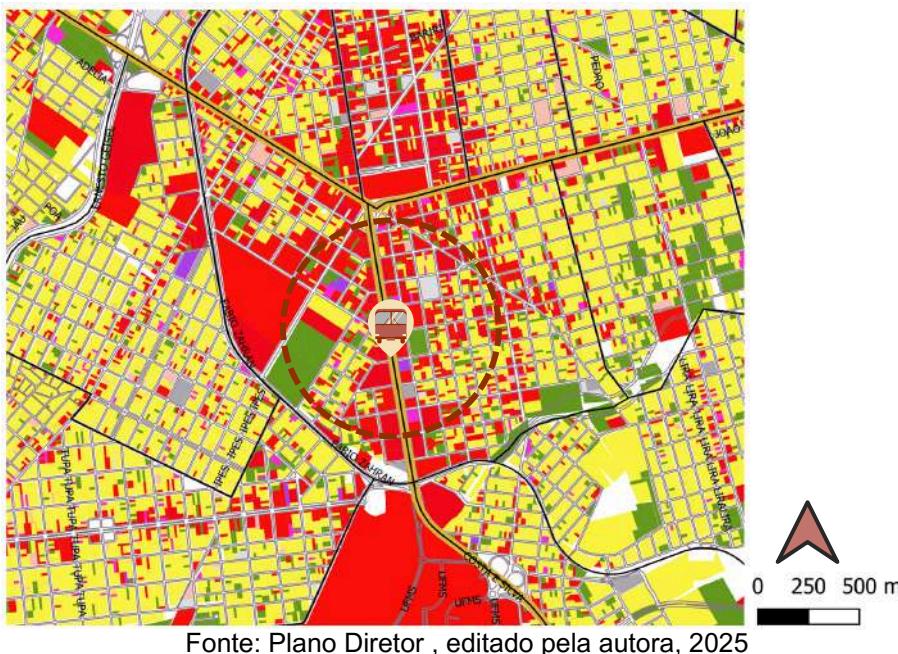
O mapa ao lado apresenta a distribuição espacial de algumas das principais linhas de ônibus que atendem o Terminal Morenão, evidenciando seus eixos de conexão com o restante da cidade. As linhas representadas percorrem diferentes regiões da área urbana, com destaque para os trajetos que ligam o Terminal ao centro e aos bairros do sul da cidade. A visualização conjunta dessas rotas permite compreender o papel estratégico do Terminal Morenão na articulação da rede de transporte público e sua importância para a mobilidade cotidiana da população.



#### 4.1. Estrutura, desafios, e impacto na mobilidade urbana da cidade

O Terminal Rodoviário Urbano Paulo Pereira de Sousa, popularmente conhecido como Terminal Morenão, está localizado na Avenida Costa e Silva, estando situado, segundo o Plano Diretor (lei 341/2018), na Macrozona 2, Zona Urbana 3, na divisa da região urbana do Anhanduizinho com a região urbana do Bandeira, entre os bairros América e Jardim Paulista, no centro-sul de Campo Grande, foi inaugurado em 1992, onde sua posição estratégica faz dele um importante ponto de conexão entre bairros periféricos da região sul e o centro da cidade, com destaque para o transporte de estudantes e trabalhadores em direção à Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

**Mapa 12 - Uso e Ocupação do Solo**



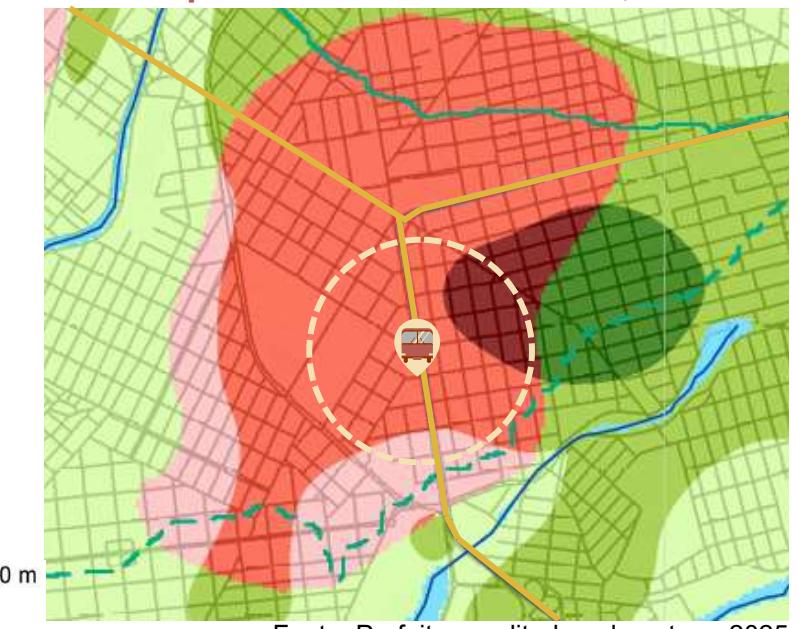
**Mapa 13 - Vazios e Espaços Livres**



O mapa de uso e ocupação do solo revela que o principal tipo de estabelecimento ao redor do terminal Morenão são os comerciais e de serviços, seguidos pelo uso residencial a medida em que se afasta da avenida Costa e Silva.

É possível notar a grande quantidade de terrenos vazios ou com taxa de ocupação abaixo de 25% que aparecem ao redor do terminal, ao mesmo tempo que nenhuma praça se encontra dentro do raio de abrangência de 500 m.

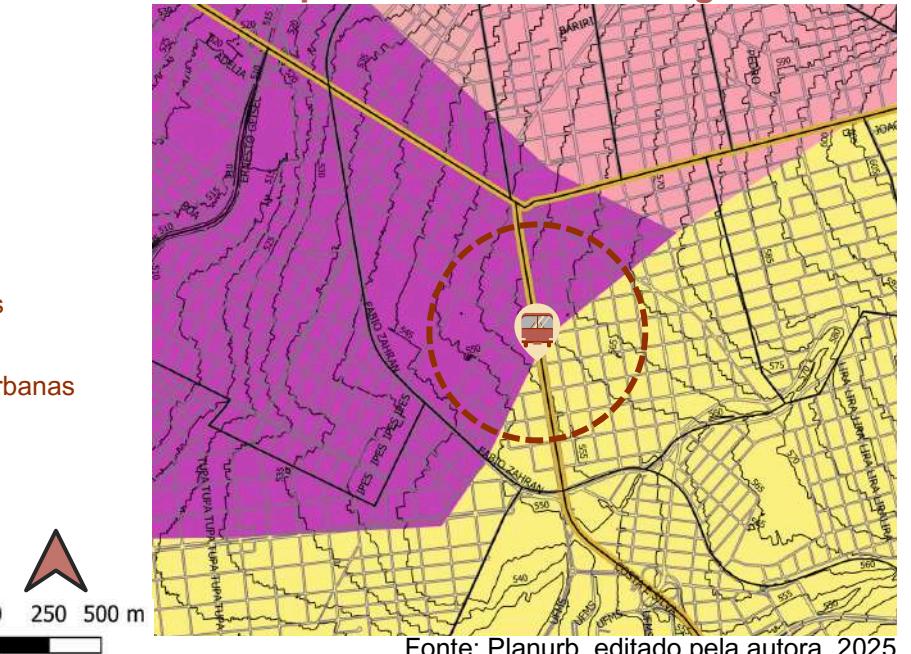
**Mapa 14 - Carta Geotécnica, 2020**



Segundo a carta geotécnica, o terminal se encontra na unidade homogênea IIIB, onde o principal problema é a dificuldade de escoamento da água devido a rasa profundidade do lençol freático e ao solo argiloso, que não permite fundações muito profundas.

Quanto a carta de drenagem, o terminal está entre o grau de criticidade VI e o I, sendo que as problemáticas principais são alagamentos causados por um sistema de drenagem insuficiente e mal distribuído.

**Mapa 15 - Carta de Drenagem**



**Recomendações da Carta Geotécnica para unidade homogênea IIIB:**

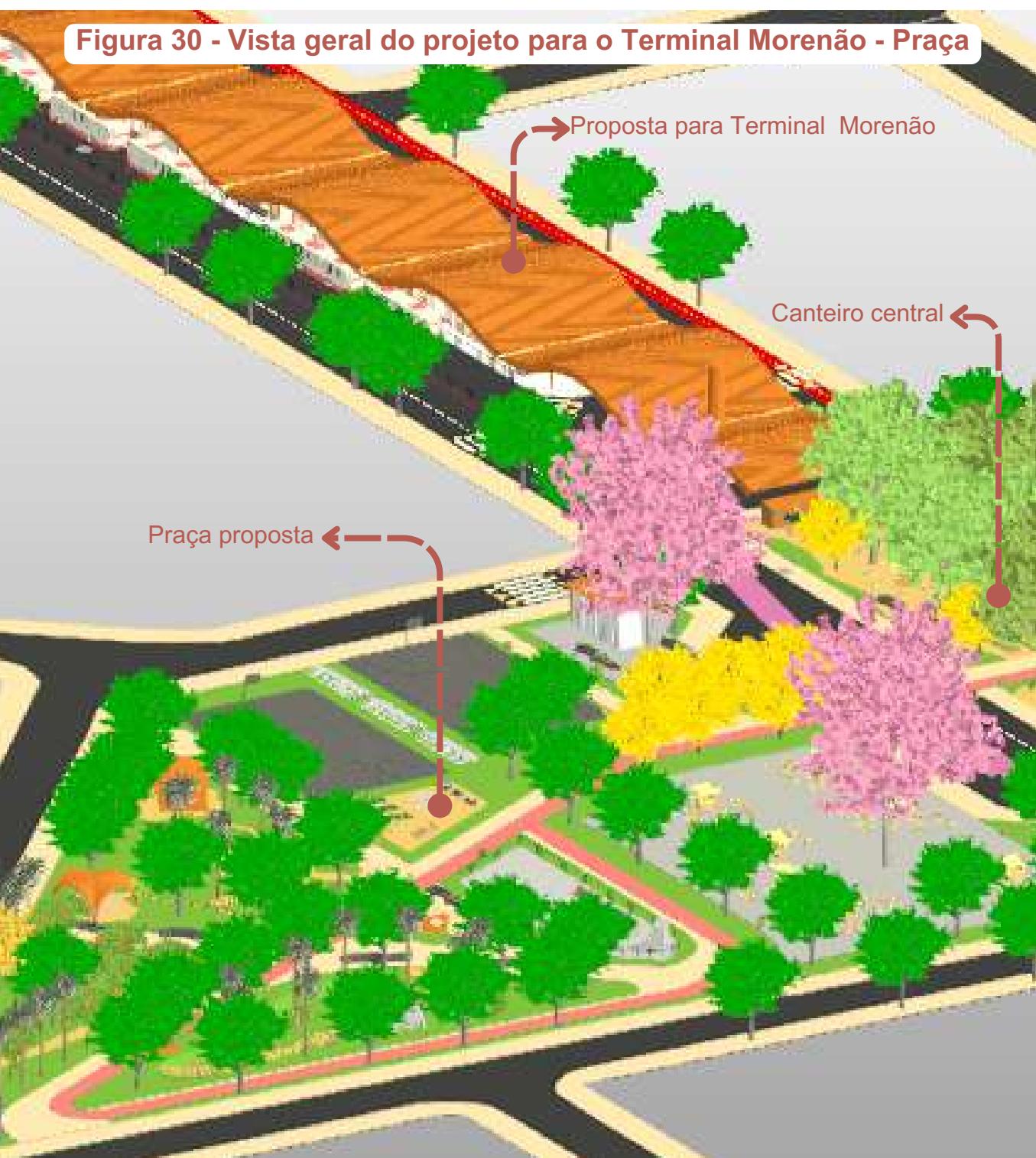
- Investigar geoteticamente o subsolo para implantação de edificações de qualquer porte;
- Prover drenagem conveniente a base e sub-base dos pavimentos viários;
- Minimizar os efeitos de recalque diferencial, expansão e contração do solo, implantando redes subterrâneas com materiais adequados;
- Maior acuidade nos projetos de implantação das redes de condução de águas pluviais e servidas;
- Prover obrigatoriamente com rede de coleta de esgoto, excluindo qualquer alternativa baseada na infiltração local dos resíduos e/ou efluentes;
- Prover de escoramento proveniente as paredes de escavação em profundidades maiores que 1,5m;
- Conduzir e dispor conveniente os escoamentos concentrados através de estruturas (tubos, galerias, valas revestidas) dotadas de elementos filtrantes/drenantes em seus contatos com o terreno, de modo a impedir freqüentes fenômenos de "piping" e descalçamento;
- Direcionar o lançamento final do escoamento em drenagens naturais de leito estável (rochoso preferencialmente) através de estrutura de dissipação de energia, adotando-se as mesmas precauções propostas no item acima.
- Todas as recomendações acima se asseveram para as áreas deprimidas (embaciamentos).
- Nas áreas de unidade IIIB, recomenda-se a destinação para atividades de parque e lazer.

As recomendações da carta geotécnica influencia a proposta projetual de inserção de uma praça junto ao Terminal Morenão, além da proposta de ocupação do canteiro central da avenida e previsão de lagoas de retenção na praça proposta e no canteiro existente.

Além disso, as diretrizes projetuais propostas visam reduzir os problemas elencados na carta de drenagem, ao estipular calçadas com canteiros verdes e vegetação, pisos drenantes e bocas de lobo em toda a área do projeto.

**Recomendações Carta de Drenagem para graus de criticidade I e VI:**

- desassoreamento, limpeza e desobstrução;
- alargamento e aprofundamento;
- implantação de microdrenagem.
- substituição de pontes e travessias.



Fonte: autora, 2025

# MAPA 16 - EQUIPAMENTOS URBANOS - PRAÇAS



## Legenda

Divisa de bairros

Divisa de regiões urbanas

Sistema viário



Área de intervenção



Terminal Morenão



Raio de 500 metros



Praça proposta

Figura 31 - PRAÇA CENTRO DE LAZER MARIO JOSÉ MENDONÇA (ARENA JOCKEY CLUBE)



Fonte: Google Maps

Figura 32 - PRAÇA MIGUEL ÂNGELO L. SAMUDIO



Fonte: Google Maps

Figura 33 - PRAÇA DO PRETO VELHO



Fonte: Campo Grande News

Entre os terminais de Campo Grande, o Morenão é também um dos mais próximos da Rodoviária da cidade, assim como o Terminal Guaicurus, desempenhando papel fundamental na articulação dos fluxos de passageiros e turistas que entram e saem da cidade.

De acordo com Basílio e Souza (2014), o terminal possui 960 m<sup>2</sup> de área construída e atende atualmente a uma demanda estimada de 45 mil passageiros por dia. Segundo o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Campo Grande (2015), o terminal opera com uma média de 110 viagens por hora, podendo atingir mais de 5 mil usuários por hora nos períodos de pico. Ainda conforme o plano, 69 linhas de ônibus passam pelo terminal, distribuídas entre diferentes tipologias: 15 linhas troncais (ligam terminais ao centro), 22 alimentadoras (dos bairros aos terminais), 31 interbairros (conexões periféricas sem passar pelo centro) e 1 distrital (liga áreas urbanas a regiões mais afastadas do município).

Quanto à estrutura de espera, o terminal contava em 2015 com apenas 502 m<sup>2</sup> de área coberta, número considerado insuficiente diante da intensa circulação de passageiros. O mesmo plano diretor previa a ampliação dessa área para 684 m<sup>2</sup> até 2018 e 703 m<sup>2</sup> até 2028, no entanto, como nenhuma reforma foi realizada até 2025, a situação permanece a mesma, evidenciando um descompasso entre a infraestrutura disponível e a demanda real de usuários (PDTMU, 2015; BASÍLIO; SOUZA, 2014).

**Figura 34 - Entrada Sul Terminal Morenão**



Fonte: Capital News

Além da limitação de área, o terminal enfrenta diversos desafios estruturais. Não há bicicletário ou estacionamento para os funcionários do local, o que compromete a integração com outros modos de transporte e desestimula a mobilidade ativa. A cobertura existente é insuficiente, incapaz de proteger de forma eficiente contra sol e chuva, o que afeta diretamente o conforto dos usuários. O terminal conta com apenas uma plataforma de embarque e desembarque, dificultando o fluxo ordenado de passageiros e o acesso a ônibus nos horários de maior movimento.

A comunicação visual, embora presente, é desorganizada, mal distribuída e carece de manutenção e padronização. Os murais informativos e mapas de linhas não são suficientemente claros ou acessíveis, o que dificulta a orientação dos usuários, especialmente aqueles que não utilizam o sistema com frequência.

Dessa forma, o Terminal Morenão, apesar de sua importância estratégica para a mobilidade urbana de Campo Grande, apresenta graves deficiências em termos de infraestrutura, conforto, acessibilidade e integração modal — aspectos que serão analisados mais a fundo no próximo item deste capítulo.

**Figura 35 - Interior Terminal Morenão**



Fonte: Campo Grande News

## 4.2. Diagnóstico do Terminal Morenão

Para compreender as deficiências estruturais e funcionais do Terminal Morenão, este tópico realiza um diagnóstico que parte da observação empírica e análise das imagens obtidas durante as visitas ao terminal. O objetivo é identificar os principais desafios enfrentados pelos usuários em termos de acessibilidade, conforto, segurança, sinalização, circulação interna e integração com outros modos de transporte. O levantamento dessas problemáticas é essencial para fundamentar a proposta projetual de reforma arquitetônica e urbanística do terminal, direcionando intervenções que respondam às reais demandas da população usuária e promovam uma mobilidade urbana mais justa e eficiente.

### 4.2.1 Acessibilidade no Terminal Morenão

Apesar de contar com rampas de acesso, o Terminal Morenão apresenta sérias deficiências em termos de acessibilidade universal. As rampas existentes são desconectadas entre si e não garantem uma circulação contínua e segura para pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, o terminal não dispõe de piso tátil nem de sinalização em braille, o que compromete a autonomia e segurança de pessoas com deficiência visual.

Os banheiros destinados a pessoas com deficiência (PCD), um masculino e um feminino, encontram-se em condições precárias: estão sujos, mal conservados, sem lixeiras, papel higiênico ou sabão para higienização das mãos, o que agrava ainda mais o cenário de exclusão dessa população. A falta de manutenção desses espaços evidencia a negligência com os direitos básicos de uma parcela significativa dos usuários do transporte público.

**Figura 36 - Rampas de Acesso na Entrada Norte do Terminal Morenão**



Fonte: StreetView

**Figura 37 - WC PCD Feminino**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 38 - WC PCD Masculino**



Fonte: Autora, 2025

### 4.2.2 Conforto e Infraestrutura no Terminal Morenão

O Terminal Morenão apresenta graves deficiências em termos de conforto e infraestrutura, impactando diretamente a experiência dos usuários. Os bancos disponíveis estão, em sua maioria, quebrados, mal conservados ou improvisados — em alguns casos, reduzidos a simples muretas de concreto, desconfortáveis e inadequadas para o tempo de espera que muitos passageiros enfrentam diariamente.

A estrutura do terminal é aberta, o que favorece a ventilação natural, mas também acentua o desconforto térmico nos períodos extremos. Em dias frios, o vento atravessa o espaço sem qualquer barreira, tornando o ambiente gelado e inóspito para quem aguarda os ônibus. Por outro lado, nos dias quentes, a cobertura existente — de dimensões reduzidas — não é capaz de proteger adequadamente os usuários: o sol incide diretamente sobre a plataforma de espera tanto pela manhã quanto à tarde.

Durante o período de chuvas, a situação se agrava ainda mais. A plataforma de embarque e desembarque, que possui cerca de 6,6 metros de largura e é compartilhada por todas as funções do terminal, se torna completamente molhada. A cobertura insuficiente permite a entrada da água, e o sistema de drenagem é extremamente precário. Há apenas uma boca de lobo localizada na parte sul do terminal, o que faz com que alagamentos sejam frequentes, comprometendo a circulação e a segurança dos usuários.

**Figura 39 - Plataforma em Dia de Chuva**



Fonte: Midiamax

Outro ponto que agrava o desconforto dos usuários é a precariedade no acesso à água potável. Há bebedouros espalhados pelo terminal, porém muitos estão sem abastecimento. O único bebedouro que ainda fornece água está cercado por grades e é mantido fechado em determinados períodos do dia, restringindo seu acesso.

Essas condições revelam não apenas uma infraestrutura inadequada, mas também um descaso com a permanência digna dos passageiros no espaço público, sobretudo em um equipamento urbano de alta demanda diária.

**Figura 40 - Bancos Precários e Bebedouro com Grades**



Fonte: Autora, 2025

A sala de descanso destinada aos motoristas também revela o descaso com as condições de trabalho dos profissionais que operam o sistema. O espaço é minúsculo, com estrutura precária: há apenas duas cadeiras disponíveis, o ambiente está visivelmente deteriorado, sem ventilação adequada e sem ar-condicionado. A sala conta com uma geladeira antiga e alguns eletrodomésticos básicos, mas está longe de oferecer o mínimo de conforto para os motoristas que precisam de pausas durante a jornada. Essa condição compromete não apenas o bem-estar dos trabalhadores, mas também a qualidade do serviço prestado.

**Figura 41 - Sala de Descanso dos Funcionários - Exterior e Interior**



Fonte: Autora, 2025

As condições dos banheiros de uso comum no Terminal Morenão também são precárias e incompatíveis com o volume de usuários que passam diariamente pelo local. Tanto o banheiro masculino quanto o feminino contam com apenas duas cabines, número claramente insuficiente para atender a demanda. No banheiro masculino, as cabines estão sem portas, o que compromete totalmente a privacidade dos usuários. Além disso, há apenas uma lâmpada funcionando, e mesmo assim os espaços permanecem muito escuros, dificultando o uso. Também falta uma das duas cubas na pia do banheiro masculino — restando apenas o buraco aberto no lugar da estrutura original. Nenhum dos banheiros possui lixeiras, papel higiênico ou sabão para lavagem das mãos, e não há sistema de ventilação adequado, apenas a entrada de ar pelo vão entre a parede e a cobertura. A ausência de condições básicas de higiene e conforto nesses espaços reforça a urgência de reformas estruturais que contemplem dignidade no acesso aos sanitários públicos.

**Figura 42 - Sanitário Masculino**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 43 - Sanitário Feminino**



Fonte: Autora, 2025

#### 4.2.3 Segurança no Terminal Morenão

A segurança no Terminal Morenão apresenta sérias deficiências que comprometem diretamente a integridade física dos usuários e trabalhadores. Durante a visita técnica, não foi identificada a presença de nenhum agente de segurança no local e há apenas poucas câmeras distribuídas pela plataforma. A ausência de vigilância contribui para um ambiente vulnerável, tanto a furtos e assédios quanto a acidentes.

Outro ponto crítico observado foi o estado precário da infraestrutura elétrica: há fiação antiga e exposta em diversos pontos, o que representa risco de curtos-circuitos e incêndios. Agravando essa situação, o botão de alarme contra incêndio apresenta o vidro quebrado, e não foram localizados extintores visíveis ou de fácil acesso.

**Figura 44 - Fiação Exposta e Alarme de Incêncio Desprotegido**

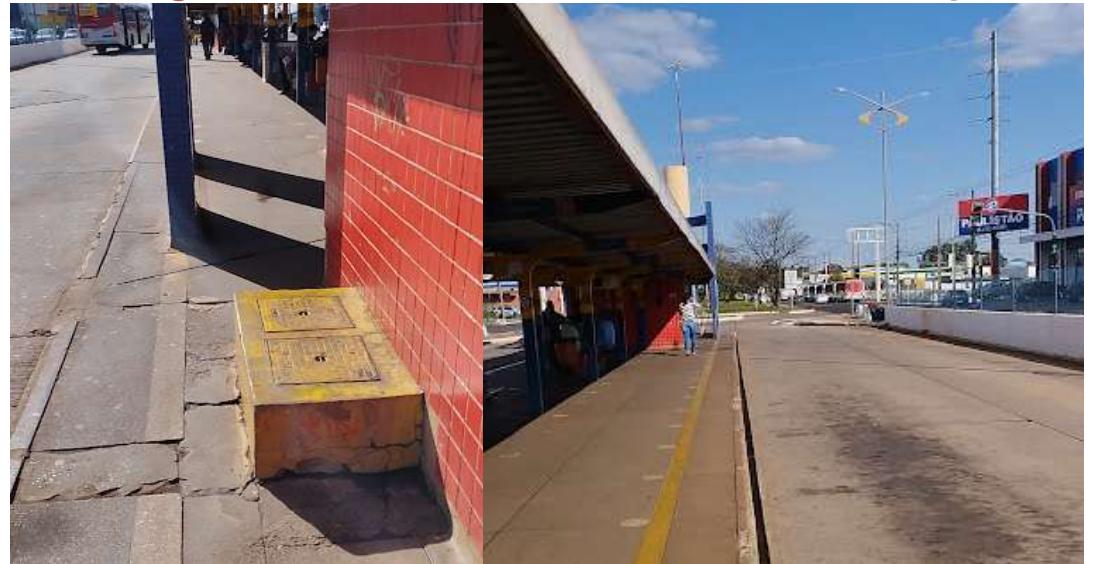


Fonte: Autora, 2025

A plataforma de embarque e desembarque também não oferece qualquer barreira física entre os usuários e os ônibus em circulação. Não há corrimãos ou balizamentos que separam a área de espera da faixa de rolamento dos coletivos. Essa ausência de proteção representa um risco grave de acidentes, especialmente para pessoas com deficiência visual, idosos ou crianças desacompanhadas.

Essas condições demonstram não apenas a precarização do terminal, mas também a negligência do poder público e da concessionária quanto à segurança de milhares de pessoas que utilizam diariamente o espaço.

**Figura 45 - Plataforma sem Barreiras de Proteção**



Fonte: Autora, 2025

#### 4.2.4 Sinalização e Informação Visual no Terminal Morenão

A comunicação visual e a sinalização no Terminal Morenão são extremamente deficientes, dificultando a orientação dos usuários, especialmente daqueles que não conhecem o espaço. O terminal conta com apenas um monitor digital que informa os horários das próximas partidas, mas o sistema não é atualizado em tempo real, tampouco informa atrasos ou alterações de itinerário, o que compromete a previsibilidade e a organização das viagens.

Cartazes informativos afixados nos murais encontram-se, em sua maioria, rasgados, encobertos ou apresentando informações desatualizadas — algumas datadas de 2020. As placas que indicam os pontos de parada das linhas de ônibus são pequenas e pouco visíveis, fazendo com que os passageiros precisem percorrer toda a extensão da plataforma para localizar o local correto de embarque.

Além disso, não há sinalização direcional que guie os usuários até os sanitários, à área de espera ou à possível área de atendimento — que, de fato, sequer conta com funcionários designados para orientar o público. Toda e qualquer informação é obtida informalmente com motoristas ou com outros passageiros.

A ausência de uma sinalização clara, acessível e funcional compromete a autonomia dos usuários, causa confusão, atraso e insegurança, especialmente para pessoas idosas, com deficiência ou que estão utilizando o terminal pela primeira vez. A comunicação visual falha, somada à inexistência de pessoal de apoio, evidencia mais uma camada de negligência no funcionamento do espaço.

**Figura 46 - Sinalização Pequena e Deteriorada**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 47 - Mapas Pequenos e Cartazes Antigos**



Fonte: Autora, 2025

Para facilitar a visualização geral das principais problemáticas identificadas durante as visitas técnicas ao Terminal Morenão, a tabela a seguir apresenta um resumo dos pontos críticos observados, organizados por categorias como acessibilidade, infraestrutura, segurança e sinalização.

Categoria	Problemas Identificados
Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rampas desconectadas;</li> <li>Ausência total de piso tátil e sinalização em braille;</li> <li>Banheiros PCD danificados, sujos, sem papel e sabão.</li> </ul>
Conforto e Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bancos destruídos e insuficientes (alguns apenas muretas);</li> <li>Terminal muito frio no inverno e sem proteção contra chuvas;</li> <li>Plataforma única com 6,6 m que molha nos períodos chuvosos;</li> <li>Alagamentos frequentes por ter apenas uma boca de lobo;</li> <li>Bebedouros sem água, e o único funcional é cercado por grades e fechado em certos momentos;</li> <li>Sala de descanso minúscula para motoristas, sem ventilação, com poucos móveis e eletros, apenas 2 cadeiras de plástico;</li> <li>Banheiros comuns precários: masculinos sem portas e cubas, ambos escuros e sem ventilação adequada.</li> </ul>
Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausência total de seguranças no local;</li> <li>Poucas câmeras na plataforma;</li> <li>Grades quebradas ao redor do terminal;</li> <li>Fiação exposta e antiga, com risco de incêndio;</li> <li>Falta de extintores visíveis;</li> <li>Botão de alarme de incêndio quebrado;</li> <li>Ausência de barreiras físicas entre plataforma e via.</li> </ul>
Sinalização	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitor digital não atualizado em tempo real, não exibe atrasos;</li> <li>Cartazes informativos rasgados ou desatualizados;</li> <li>Placas pequenas e mal posicionadas;</li> <li>Falta de sinalização direcional para sanitários ou pontos de embarque;</li> <li>Ausência de funcionários para orientação aos usuários.</li> </ul>



# PESQUISA QUALITATIVA DE CAMPO

*Questionário aplicado aos  
usuários do Terminal Morenão*

A fim de complementar a análise técnica e embasar o diagnóstico proposto com percepções reais dos usuários, foi realizada uma pesquisa qualitativa por meio da aplicação de um questionário online voltado às pessoas que utilizam o Terminal Morenão em Campo Grande (MS). A coleta de dados teve como objetivo compreender a experiência cotidiana dos passageiros, identificar as principais dificuldades enfrentadas, captar sugestões de melhoria e verificar o grau de satisfação com relação à infraestrutura, conforto, segurança, acessibilidade e informações disponíveis no terminal.

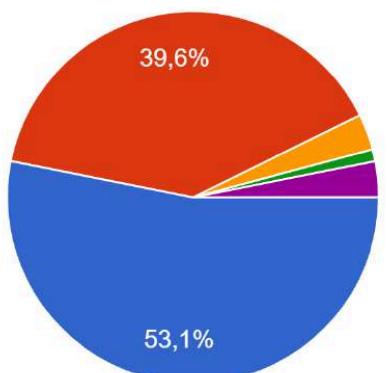
## Questionário

A escolha por uma metodologia participativa visa aproximar o projeto das demandas reais da população e garantir que os resultados reflitam não apenas uma leitura técnica, mas também o olhar de quem vive cotidianamente os problemas do espaço. A pesquisa foi distribuída virtualmente por meio de QR Codes afixados em locais estratégicos e divulgada em grupos de redes sociais que reúnem moradores da região especialmente usuários frequentes da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul e bairros vizinhos ao terminal.

Nos gráficos a seguir, apresentam-se os resultados obtidos com a aplicação do questionário, seguidos de uma breve análise dos dados mais significativos.

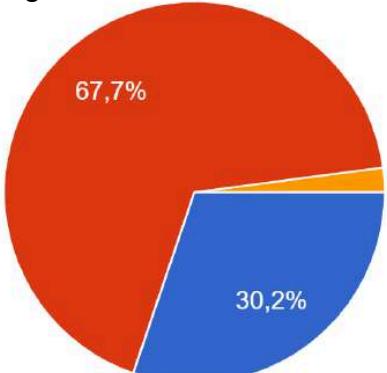
### Gráficos (2, 3 e 4) de Perfil do Usuário

1 - Qual sua faixa etária?



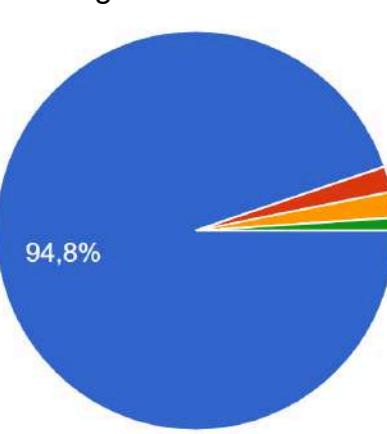
- 15 - 20 anos
- 21 - 30 anos
- 31 - 40 anos
- 41 - 59 anos
- 60+

2 - Qual seu gênero?



- Masculino
- Feminino
- Outros

3 - Você possui alguma deficiência ou mobilidade reduzida?

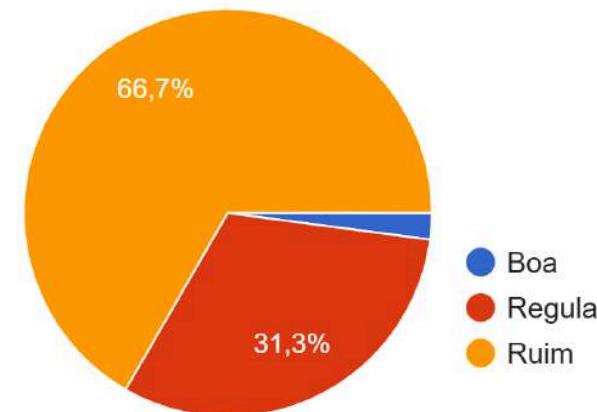


- Não
- Sim, deficiência física
- Sim, deficiência visual
- Sim, mobilidade reduzida (idosos, gestantes, obesos)
- Não, mas sou cuidador/acompanhante de PCD

Fonte: Autora, 2025

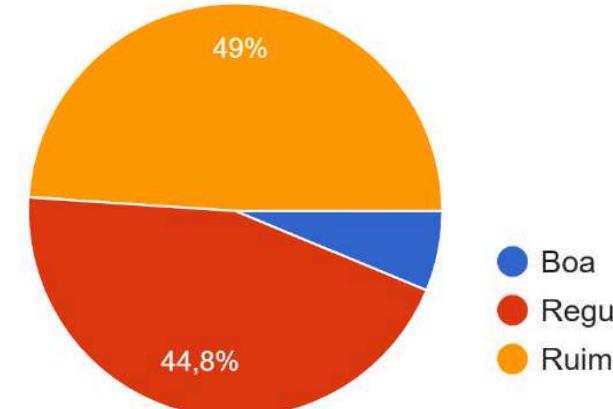
### Gráficos (5 e 6) de Acessibilidade

4 - Como você avalia a acessibilidade do Terminal Morenão para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (idosos, gestantes e obesos)?



- Boa
- Regular
- Ruim

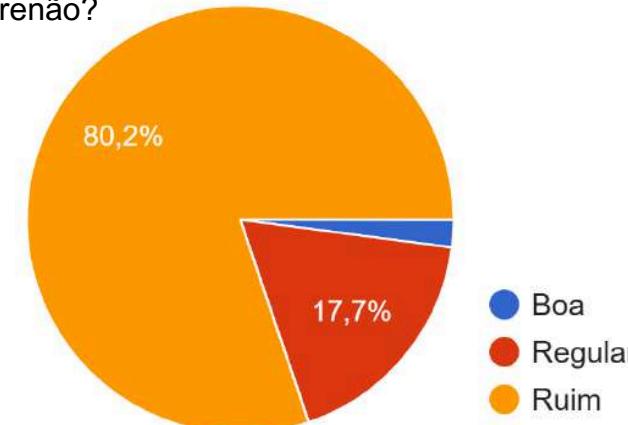
5 - Como você avalia a acessibilidade dos veículos (ônibus) para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (idosos, gestantes e obesos)?



- Boa
- Regular
- Ruim

### Gráficos (7, 8, 9, 10 e 11) de Conforto e Infraestrutura

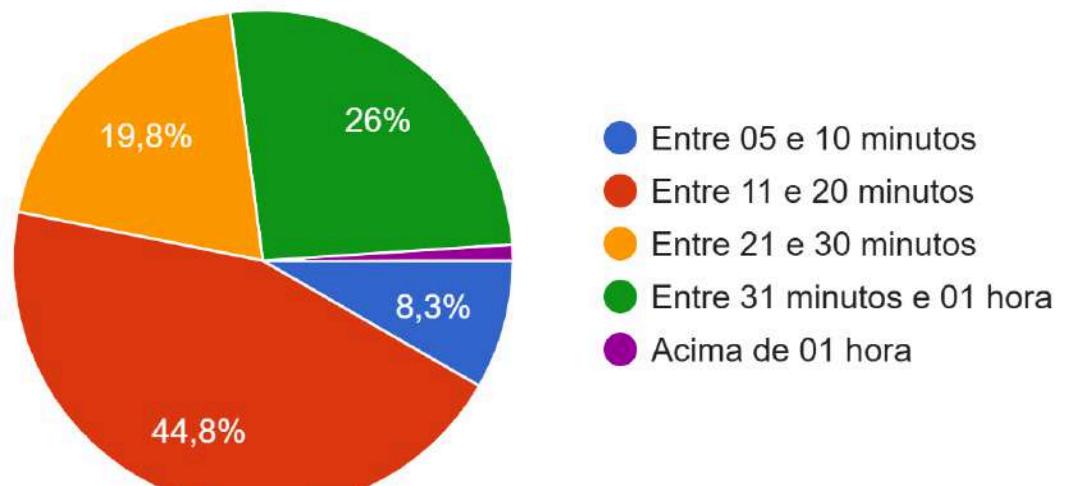
6 - Qual a sua opinião sobre a limpeza (inclusive dos banheiros) e manutenção do Terminal Morenão?



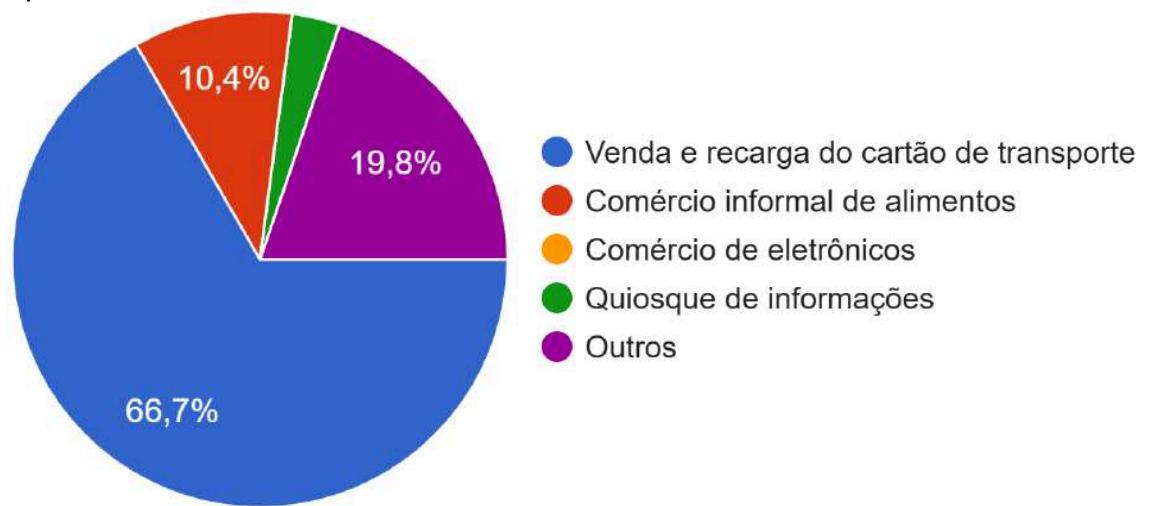
- Boa
- Regular
- Ruim

Fonte: Autora, 2025

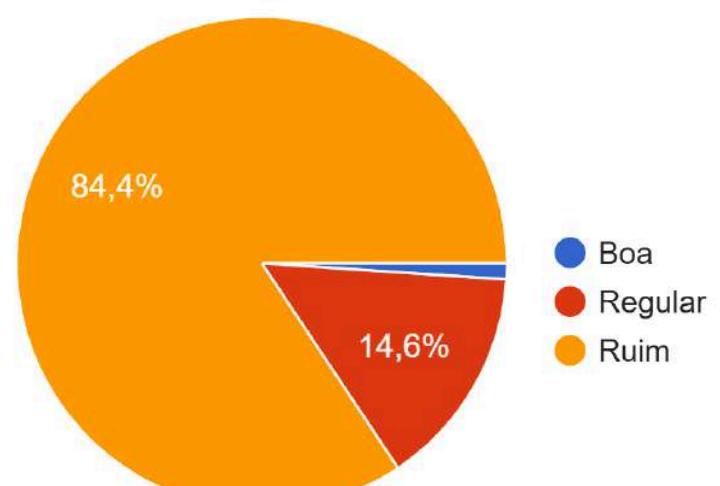
7 - Quantos minutos você espera entre as partidas dentro do Terminal Morenão?



8 - Quais serviços oferecidos no Terminal Morenão você utiliza com mais frequência?

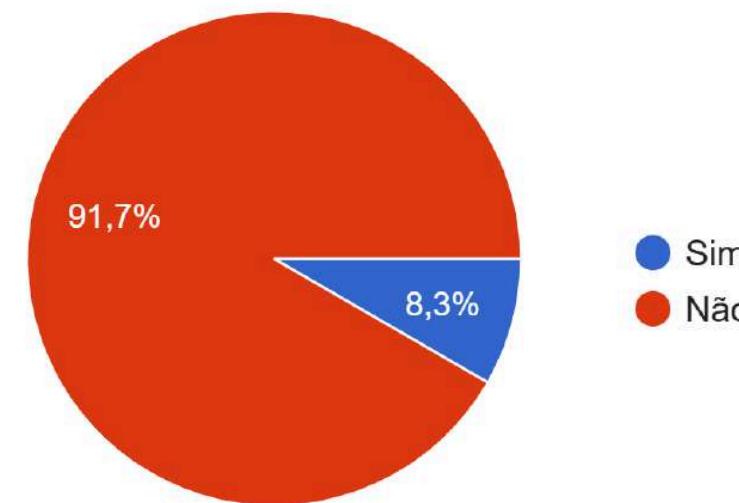


9 - Como você avalia a disponibilidade de assentos no Terminal Morenão enquanto espera pelo seu ônibus?



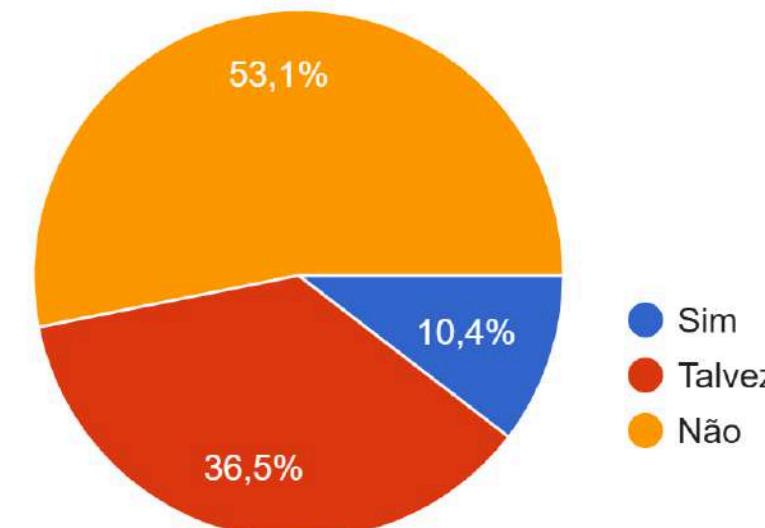
Fonte: Autora, 2025

10 - Você acha que há espaço suficiente para a quantidade de passageiros que frequentam o Terminal Morenão?



### Gráfico 12 - Segurança

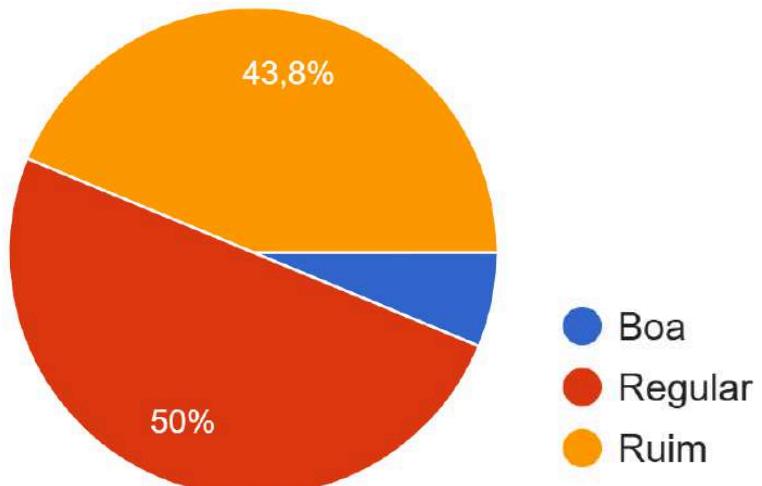
11 - Você considera o Terminal Morenão um ambiente seguro para os usuários?



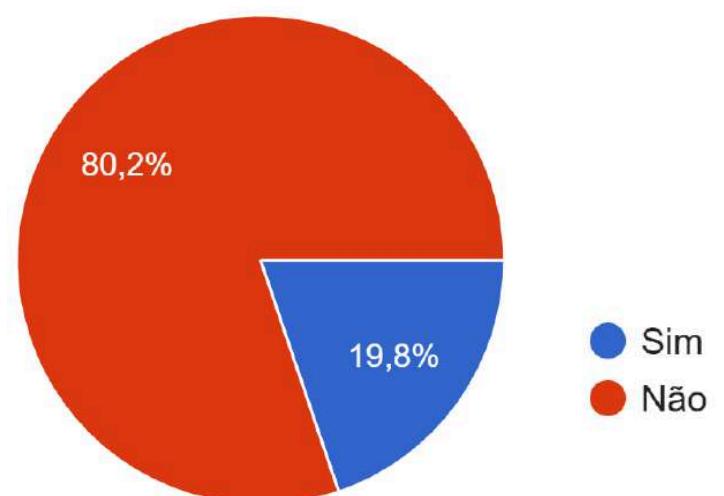
Fonte: Autora, 2025

### Gráficos (13, 14 e 15) de Sinalização

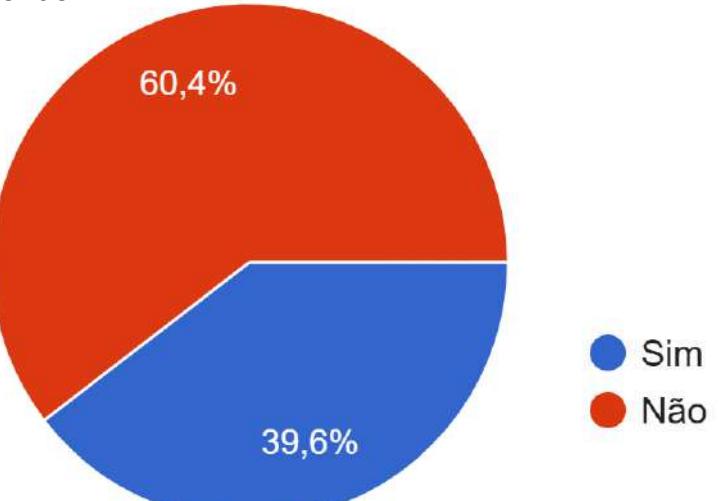
12 - Como você avalia a sinalização dentro do Terminal Morenão?



13 - A sinalização é suficiente para orientar os usuários?



14 - Você acha que as informações sobre horários de ônibus são claras e fáceis de entender?



Fonte: Autora, 2025

Com o objetivo de compreender a experiência cotidiana dos usuários do Terminal Morenão e aprofundar a análise diagnóstica realizada no capítulo anterior, foi elaborado e aplicado um questionário online. A pesquisa obteve respostas de pessoas que utilizam o terminal com regularidade, permitindo identificar padrões de uso, percepção de qualidade e principais demandas da população. A maioria dos participantes encontra-se na faixa etária de 15 a 30 anos, com predominância de pessoas que se identificam com o gênero feminino.

Em relação à presença de pessoas com deficiência, 5,2% dos respondentes declararam possuir algum tipo de deficiência, o que torna ainda mais relevantes as avaliações sobre acessibilidade. A maior parte dos participantes, inclusive aqueles sem deficiência, avaliou negativamente as condições de acessibilidade tanto no terminal quanto nos ônibus. Foram mencionadas rampas desconectadas, ausência total de piso tátil e de sinalização em braille, o que compromete o direito de circulação com autonomia. Um dos relatos exemplifica essa dificuldade:

“Tenho deficiência visual e acho impossível de ler as placas com os números do ônibus. E perguntar para alguém que também está esperando o ônibus é a mesma coisa que nada, até porque a população num geral tende a me julgar já que minha deficiência não é visível. Além de que, isso me torna vulnerável a quem quiser tirar proveito de mim.”  
(Usuário, homem, 21-30 anos)

A limpeza e manutenção do terminal também foram classificadas como ruins pela maioria dos respondentes. Foram apontadas a precariedade dos banheiros (com falta de papel higiênico e sabão), bebedouros quebrados ou sem água, além de bancos danificados ou insuficientes.

A sinalização interna foi avaliada como regular ou ruim. Há ausência de placas indicativas claras e de funcionários disponíveis para orientar os usuários — situação que dificulta o embarque e acesso a serviços essenciais dentro do terminal, especialmente para quem está em sua primeira visita ou depende de orientação mais precisa.

Quanto à pontualidade e disponibilidade dos ônibus, a percepção majoritária foi negativa. A maioria afirmou que os veículos frequentemente atrasam ou não são suficientes nos horários de pico. A integração modal também foi mal avaliada: praticamente todos os respondentes consideraram inexistente ou precária a articulação com bicicletas, aplicativos ou táxis.

Por fim, as condições térmicas e de infraestrutura dos veículos foram alvos de críticas recorrentes. A falta de ar-condicionado e a superlotação foram apontadas como fatores de extremo desconforto, especialmente nos dias mais quentes. A escassez de assentos e o desgaste dos ônibus também foram mencionados.

As respostas evidenciam que os problemas identificados na análise técnica do terminal são vivenciados cotidianamente por seus usuários. A percepção social reforça a urgência de intervenções que melhorem a acessibilidade, conforto, infraestrutura, sinalização e eficiência do sistema — aspectos indispensáveis para garantir o direito pleno à cidade.



# SÍNTESSES

Principais problemas e diretrizes  
propostas



- Síntese
- 6.1. Mapa Síntese dos principais problemas
- 6.2. Mapa Síntese das propostas - Projeção no Espaço Físico dos Indicativos de Proposta
- 6.3. Diretrizes Projetais

Como apontado nos capítulos anteriores, atualmente, o Terminal Morenão apresenta diversos problemas relacionados a acessibilidade, ao conforto dos usuários, à sua infraestrutura, segurança e à sinalização. Esses problemas são apresentados através da projeção espacial ao lado.

**Figura 49. WC's PCD's Danificados**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 50. Cobertura Pequena**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 51. WC's Danificados**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 48. Esquema de Projeção Espacial de Problemas Atuais**



**Figura 52. Rampas Desconexas**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 53. Sala de Descanso de Funcionários Pequena e Danificada**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 54. Cabine de Vendas**

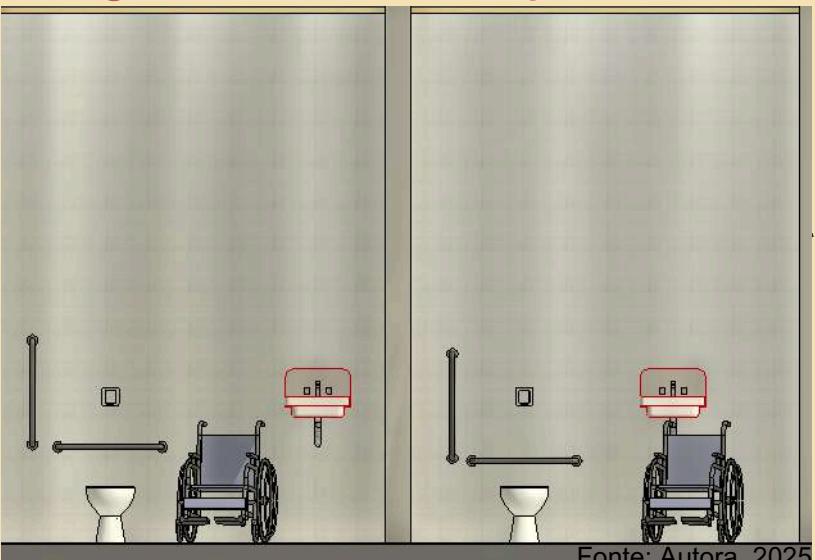


Fonte: Autora, 2025

- |                                 |
|---------------------------------|
| ■ WC Comum                      |
| ■ Cabine de venda de passes     |
| ■ Administração                 |
| ■ Sala de descanso funcionários |

A proposta para o reforma do terminal prevê acessibilidade total, guaritas de segurança, totens informativos, aumento e fechamento total da estrutura para garantir conforto térmico e proteção, jardins internos e bancas de comércio com espaço para alimentação. Assim busca-se humanizar o espaço, trazendo dignidade a seus usuários e funcionários.

**Figura 56. WC's PCD's Reparados**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 57. Jardim Interno**



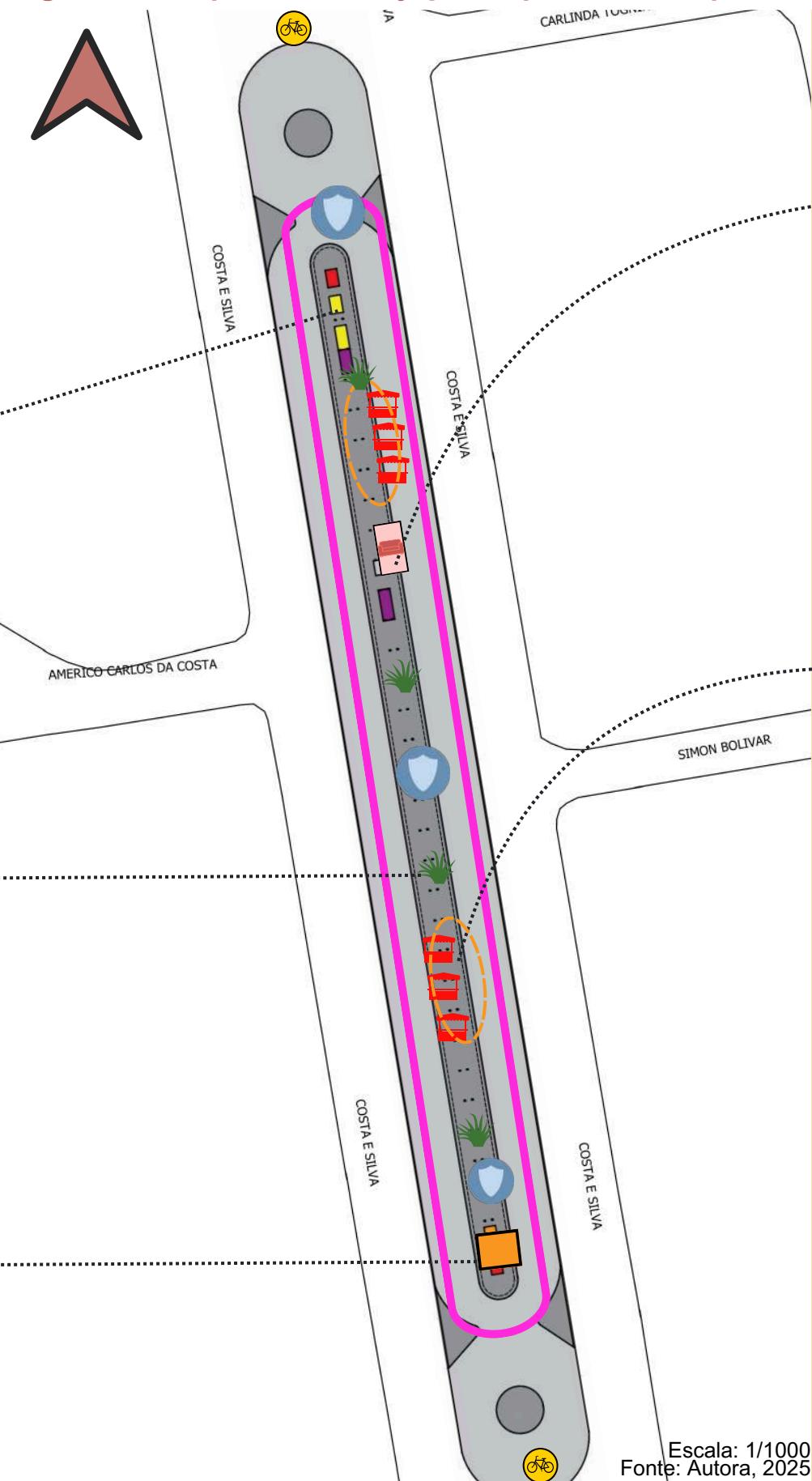
Fonte: Autora, 2025

**Figura 58. Vedação completa da plataforma**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 55. Esquema de Projeção Espacial de Propostas**



**Figuras 59. e 60, Sala de Descanso e Copa**



Fonte: Autora

**Figura 61. Espaço de Comércio**



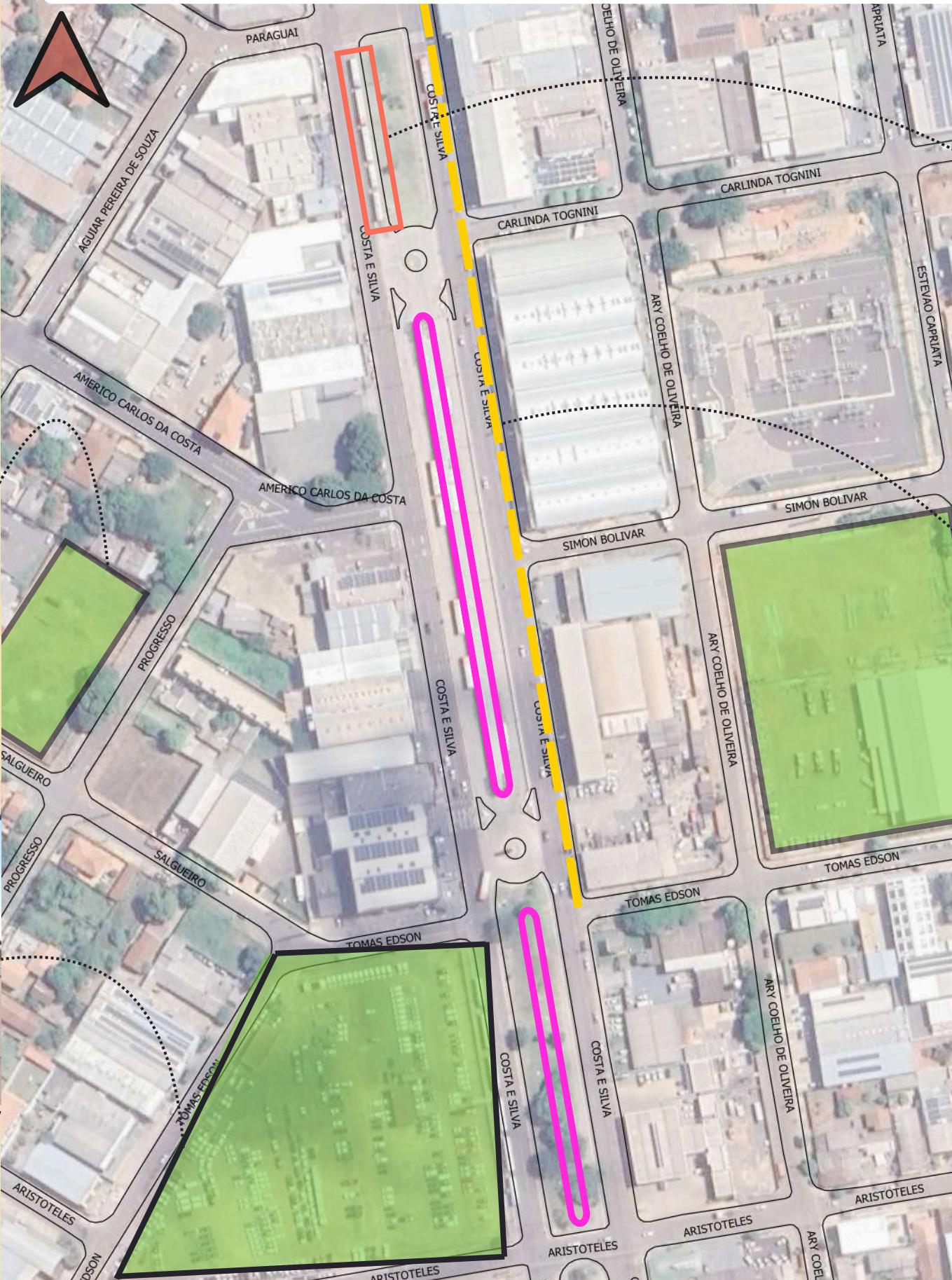
Fonte: Autora

#### Legenda

- Sistema viário
- - - Pilares
- Área de alimentação
- Estrutura aumentada e fechada
- [Sofá] Sala de descanso de funcionários ampliada
- [Planta] Jardim interno
- [Tenda] Espaço comercial
- [Escudo] Guarita
- [Bicicleta] Bicletário
- [Casa] Cabine de venda de passes
- [Rombo] Administração
- [Banheiro] WC PCD

Os principais problemas urbanos identificados no entorno do Terminal Morenão consistem em faixas de estacionamento públicas em frente estacionamentos privados, o que as tornam desnecessárias, grades terrenos subutilizados, gerando vazios urbanos, a interrupção da ciclovia da avenida Costa e Silva e o local usado como estacionamento de ônibus atualmente, que prejudica a entrada dos ônibus no terminal.

**Figura 62. Esquema de Projeção Espacial de Problemas Urbanos Atuais**



**Figura 65. Estacionamento de Ônibus**



Fonte: StreetView

**Figura 63. Terreno Baldio**



Fonte: StreetView

**Figura 66. Faixa de Estacionamento**



Fonte: StreetView

**Figura 64. Terreno Subutilizado**



Fonte: StreetView

#### Legenda

- Sistema viário
- Estacionamento de ônibus
- Plataforma Terminal Morenão estreita
- - - Faixa de estacionamento desnecessária
- Terrenos subutilizados

As propostas apresentadas visam transformar o espaço do entorno do Terminal Morenão em mais que apenas um local de passagem, trazendo a incorporação de uma praça, espaços de permanecimento no canteiro central e integração modal na mobilidade dos usuários.

**Figura 68. Ciclovia**



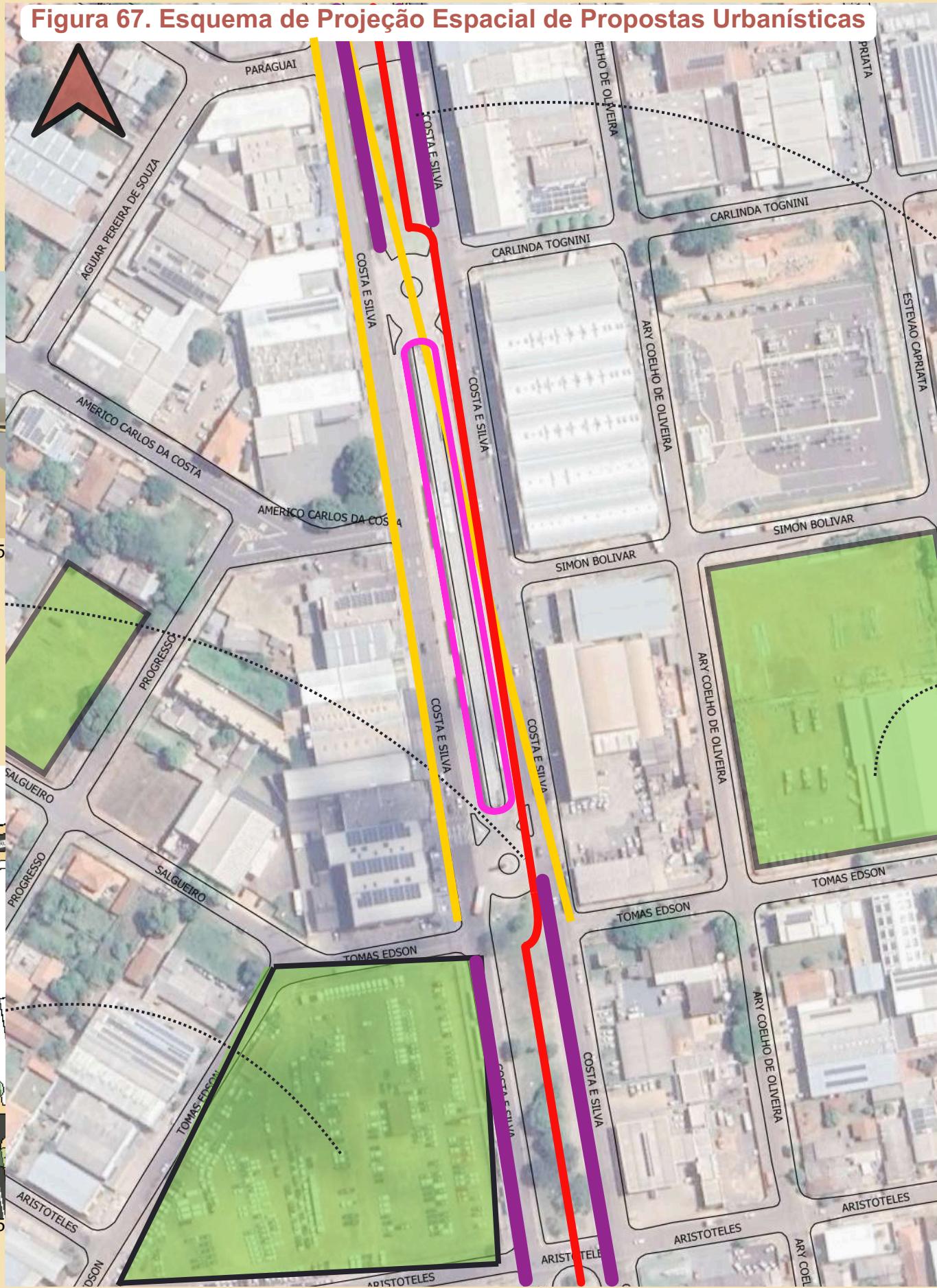
Fonte: Autora, 2025

**Figura 69. Praça e Canteiro Central**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 67. Esquema de Projeção Espacial de Propostas Urbanísticas**



**Figura 70. Faixa Exclusiva de Ônibus**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 71. Estacionamento de Ônibus**



Fonte: Tech Explorist

#### Legenda

- Sistema viário
- Faixa exclusiva de ônibus
- Ciclovia
- Plataforma do Terminal Aumentada
- Faixa de estacionamento a retirar
- Terrenos livres

# DIRETRIZES PROJETUAIS

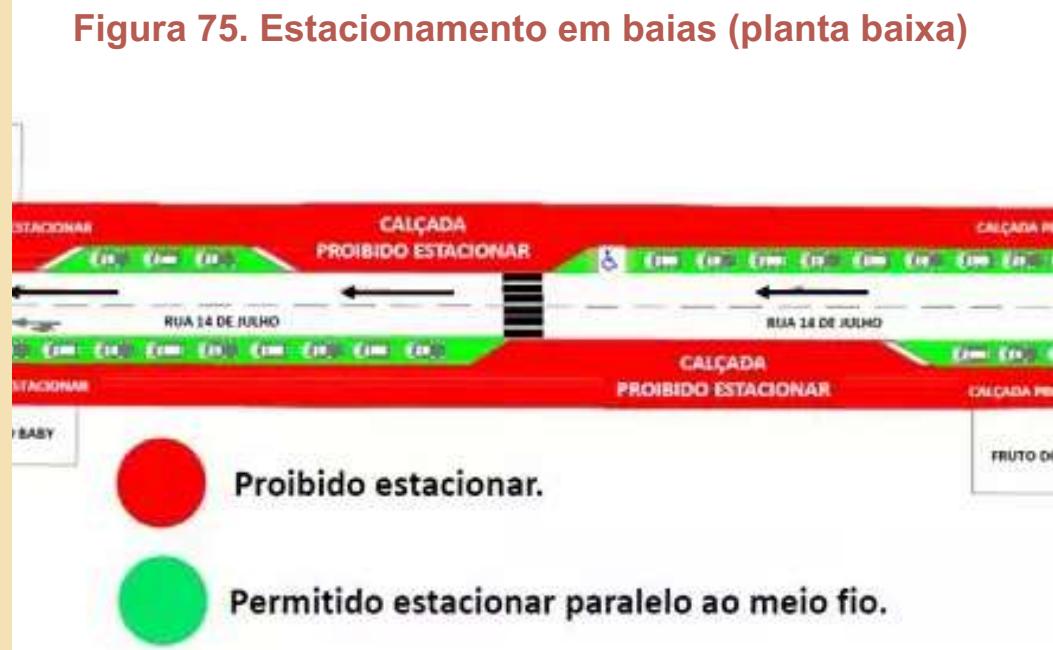
Estacionamento	O estacionamento nas vias laterais imediatas à Av. Costa e Silva deverão ser feitos com vagas distribuídas em baias;
Calçadas	Devem ser feitas de acordo com o Guia de Calçadas de Campo Grande/MS, padrão tipo 3;
Drenagem	Devem ser instaladas bocas de lobo em todas as esquinas e a cada 30 metros na Av. Costa e Silva.
Vegetação	A vegetação no trecho de intervenção deve ser feita apenas com plantas nativas do cerrado;

Figura 72. Estacionamento em baias



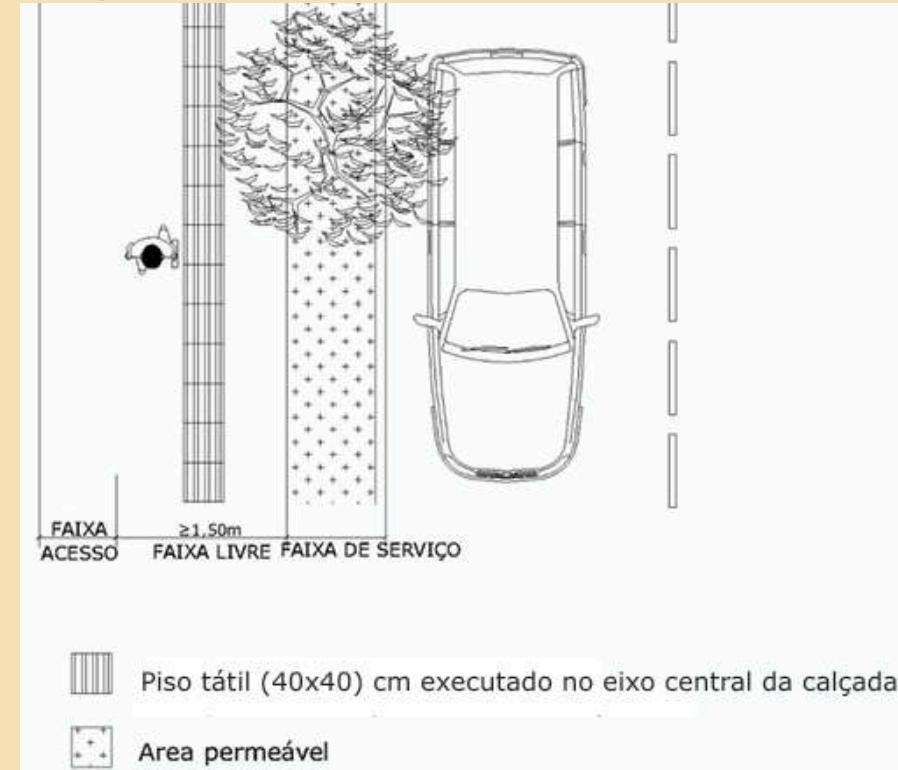
Fonte: Primeira Notícia

Figura 75. Estacionamento em baias (planta baixa)



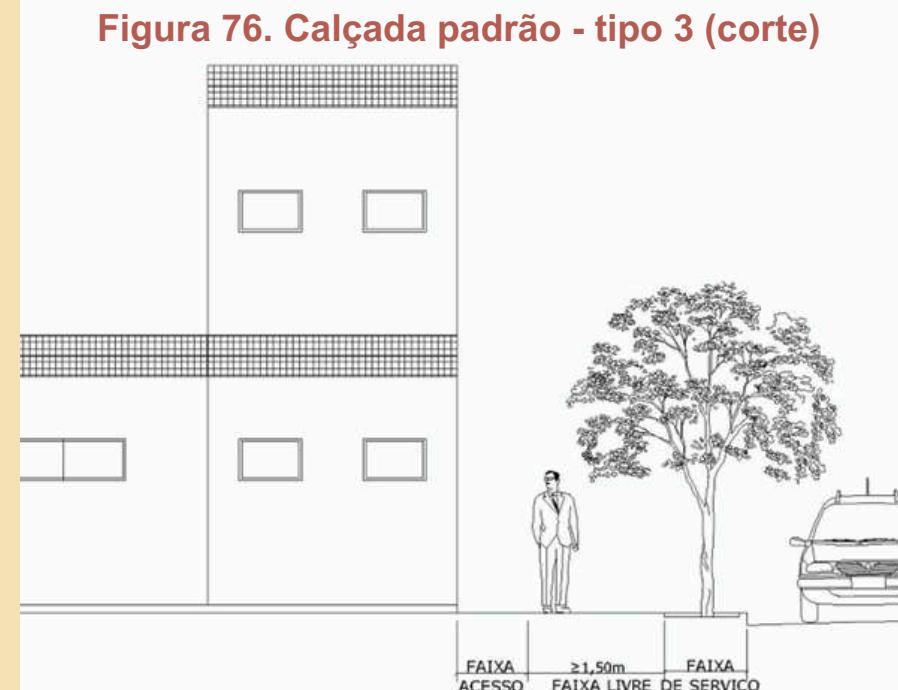
Fonte: Campo Grande News

Figura 73. Calçada padrão - tipo 3



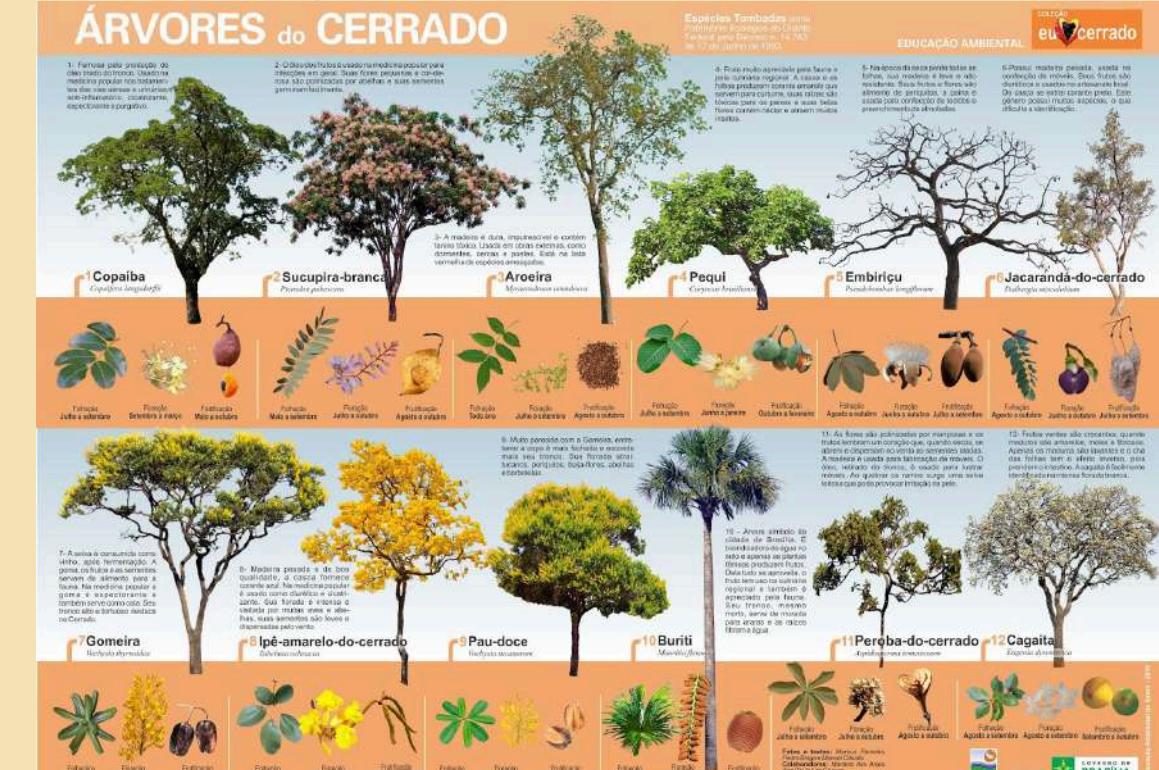
Fonte: Guia de Calçadas de Campo Grande MS

Figura 76. Calçada padrão - tipo 3 (corte)



Fonte: Guia de Calçadas de Campo Grande MS

Figura 74. Árvores do Cerrado



Banheiro Inteligente	Os banheiros do Terminal Morenão e da Praça Tamanduá são banheiros inteligentes (autolimpantes) de baixa manutenção;
Tempo de Integração	A integração deve ser feita no Terminal através de reconhecimento facial, não sendo cobrada uma segunda passagem para quem reembargar;
Garagem de Ônibus	Prevista para guarda e manutenção dos ônibus, na quadra atualmente sub-utilizada localizada entre as vias rua Ari Coelho e rua Estevão Capriata e rua Simon Bolivar e rua Thomas Edson.

**Figura 78. Banheiro Autolimpante**



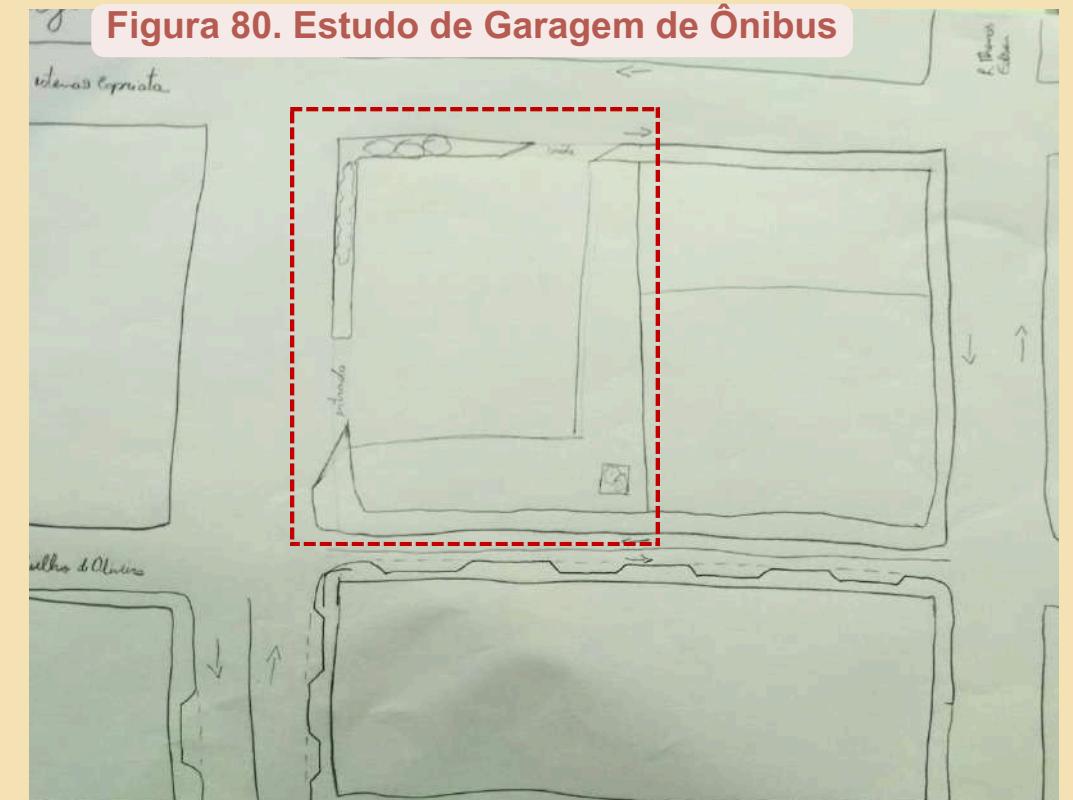
Fonte: Portal Menina

**Figura 79. Câmera em Ônibus**



Fonte: Autopass.com

**Figura 80. Estudo de Garagem de Ônibus**



Fonte: Autora, 2025

**Figura 81. Banheiro Autolimpante (interno)**



Fonte: Estado de Minas

**Figura 82. Câmera em Terminal Hércules Maymone**



Fonte: Campo Grande News

**Figura 83. Garagem com painéis solares**



Fonte: Tech Explorist

7

PROJETO  
ARQUITETÔNICO  
E URBANÍSTICO

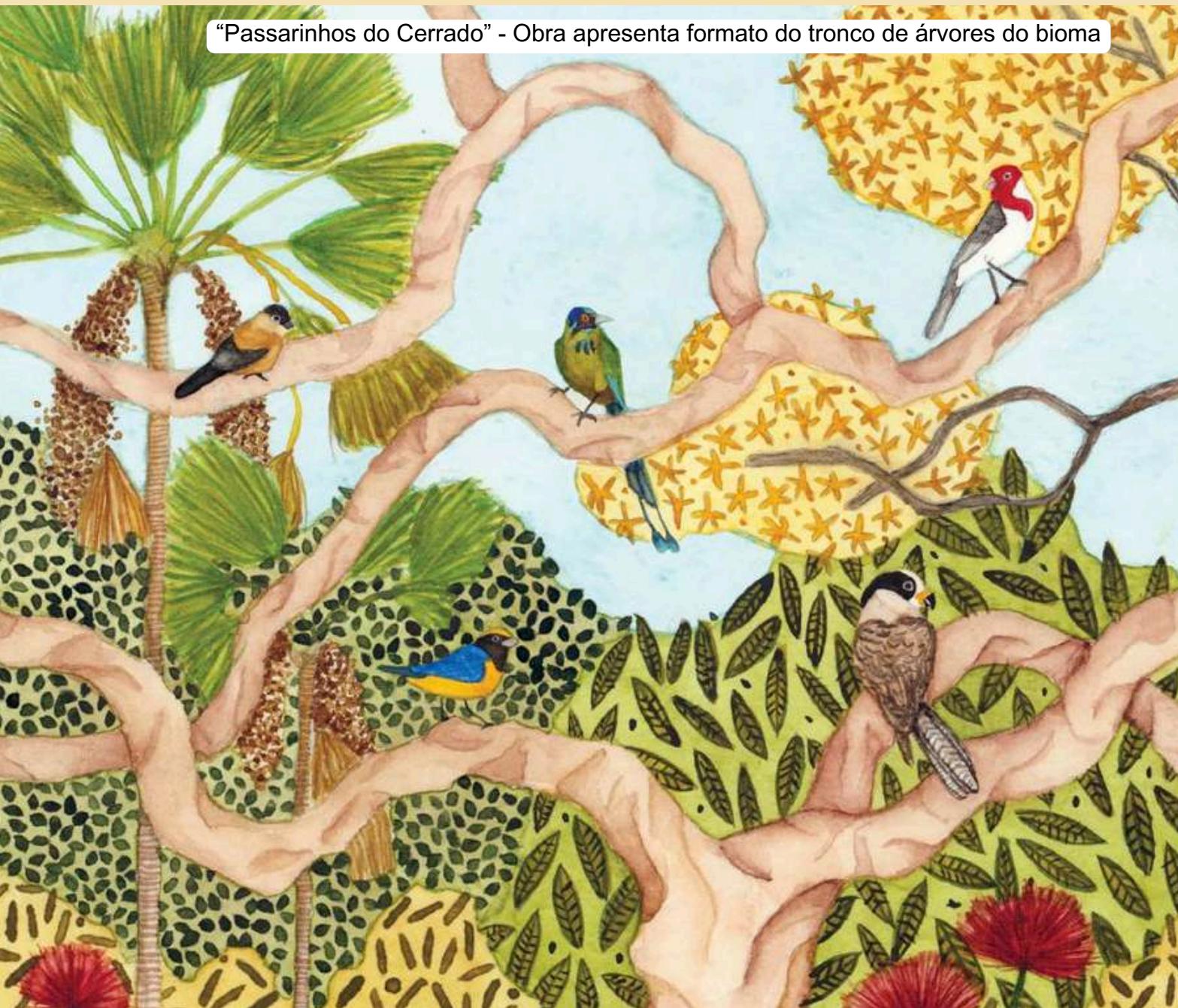
# Conceito - Cerrado

O conceito central do projeto está na ideia de trazer a natureza para a cidade, proporcionando uma **pausa** no dia a dia do trabalhador usuário do transporte público, oferecendo uma oportunidade de lazer e de **integração** com a cidade que vai além do movimento de deslocamento casa → trabalho, trabalho → casa.

Buscou-se como partido a valorização da natureza local, com influência do **cerrado** e do **pantanal**. Desse modo, a forma retorcida dos troncos das árvores típicas da região de cerrado inspiram os caminhos na praça, no canteiro central, no terminal Morenão e na garagem de ônibus proposta.

Enquanto isso, visando ao máximo uma solução eficiente para os problemas de drenagem, as lagoas do bioma pantaneiro inspiram a criação de áreas de jardins de chuva, que enchem no período das chuvas e podem ser ocupados nos períodos de seca.

“Passarinhos do Cerrado” - Obra apresenta formato do tronco de árvores do bioma



Fonte: Luana Santa Brígida

Ícone central da praça proposta em projeto



Fonte: Autora

# Curvas do cerrado - Cobertura



A cobertura proposta remete às curvas do cerrado sul-mato-grossense, sua estrutura leve porém resistente nos lembra a pelagem dos nossos animais, protetora contra o calor e ao mesmo tempo permitindo a passagem do vento.



# Pantanal - Lagoas de Retenção



Buscando a diminuição dos problemas de drenagem no entorno do Terminal Morenão, o bioma pantaneiro inspirou as lagoas de retenção criadas para a praça e para o canteiro central, enquanto as plantas aquáticas são referenciadas através de elementos de madeira que formam um caminho por todo seu comprimento.;

- Esses elementos permitem a marcação do nível da água, além de incentivar a passagem durante os períodos de cheia;
- Já nos períodos de seca, os espaços (parquinho e academia) podem ser utilizados normalmente;
- Os buritis são palmeiras que sempre estão presentes em corpos d'água.

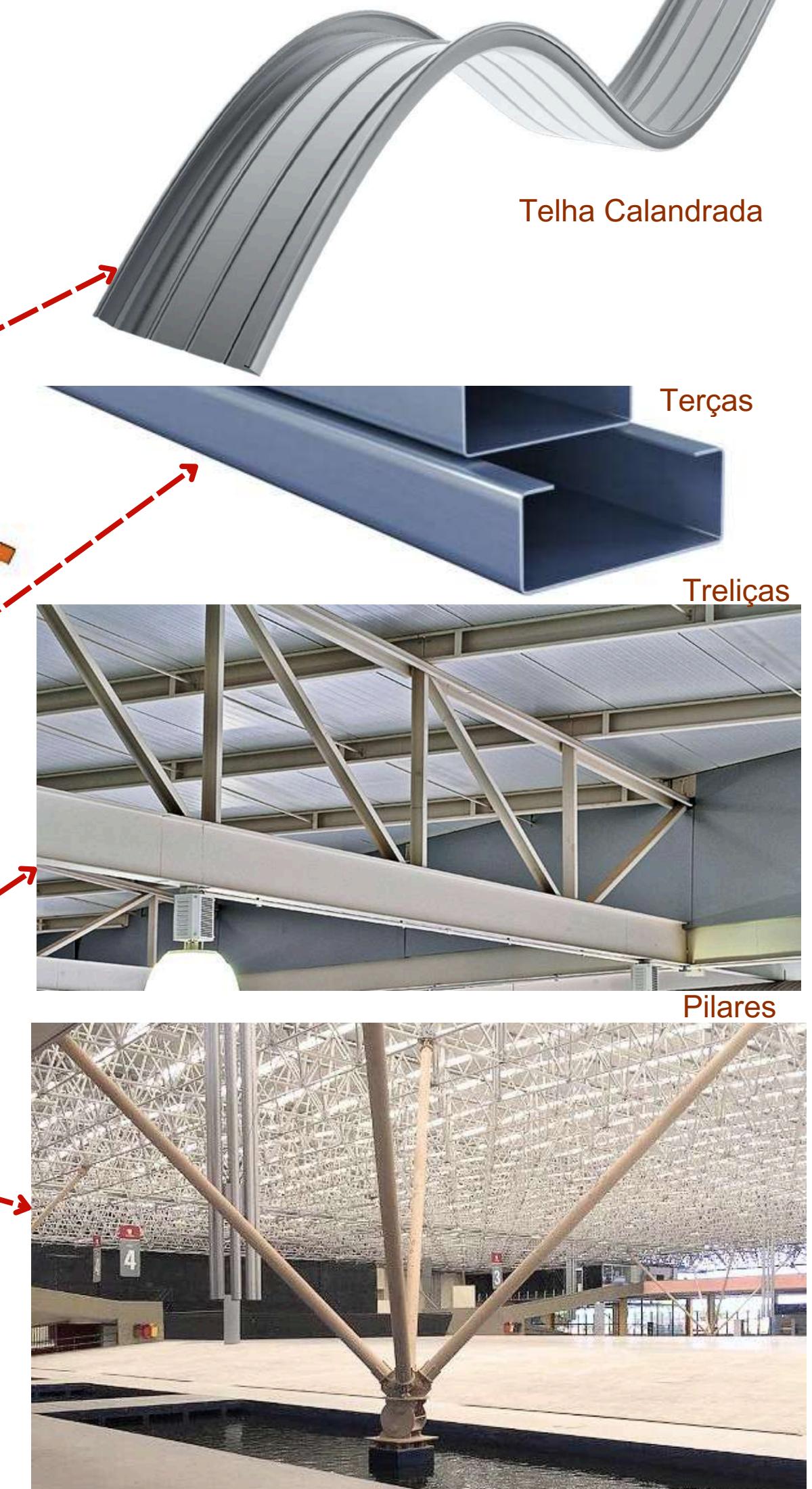
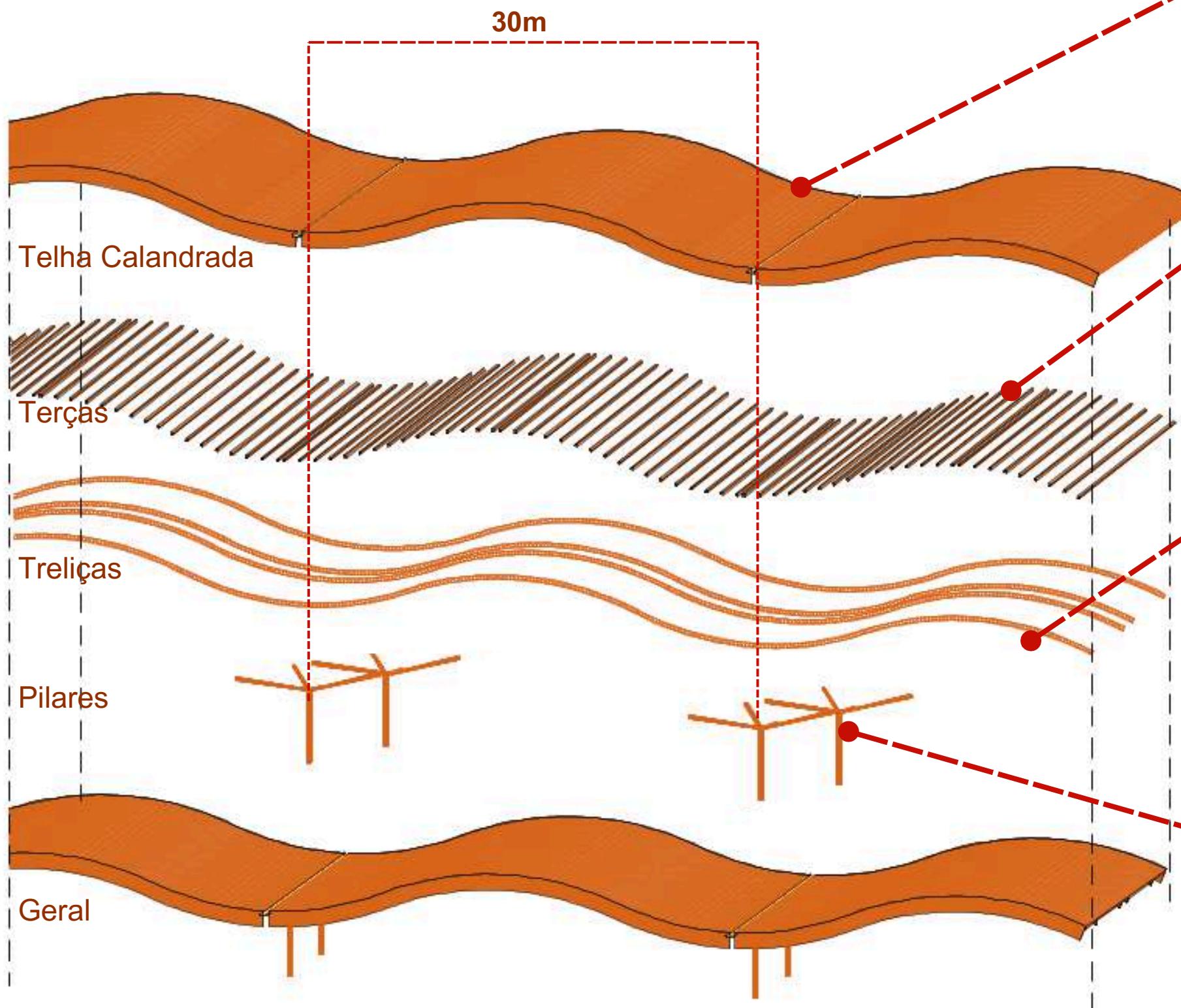
# Memorial Estrutural

## - Cobertura

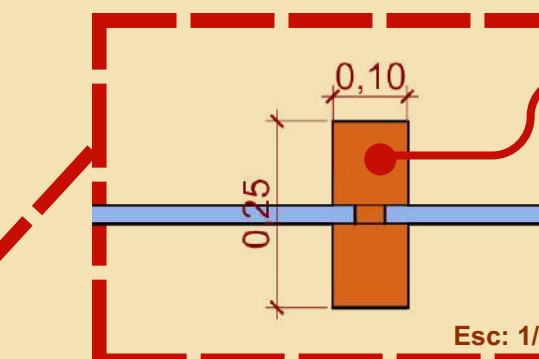
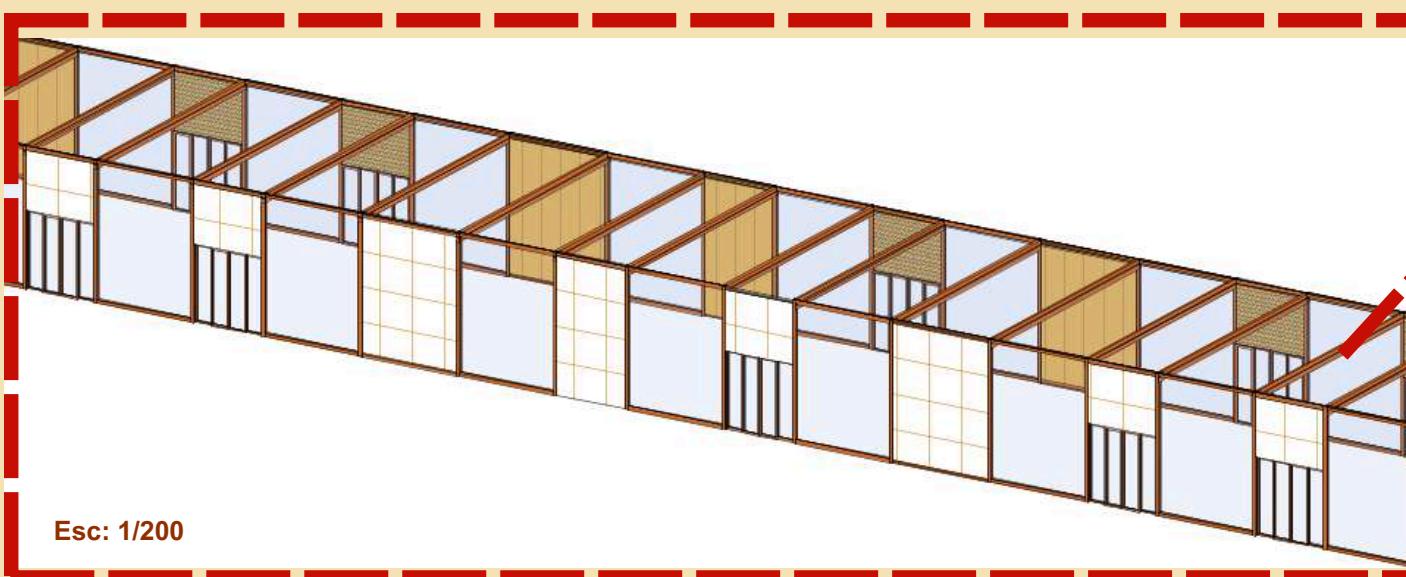


# Memorial Estrutural

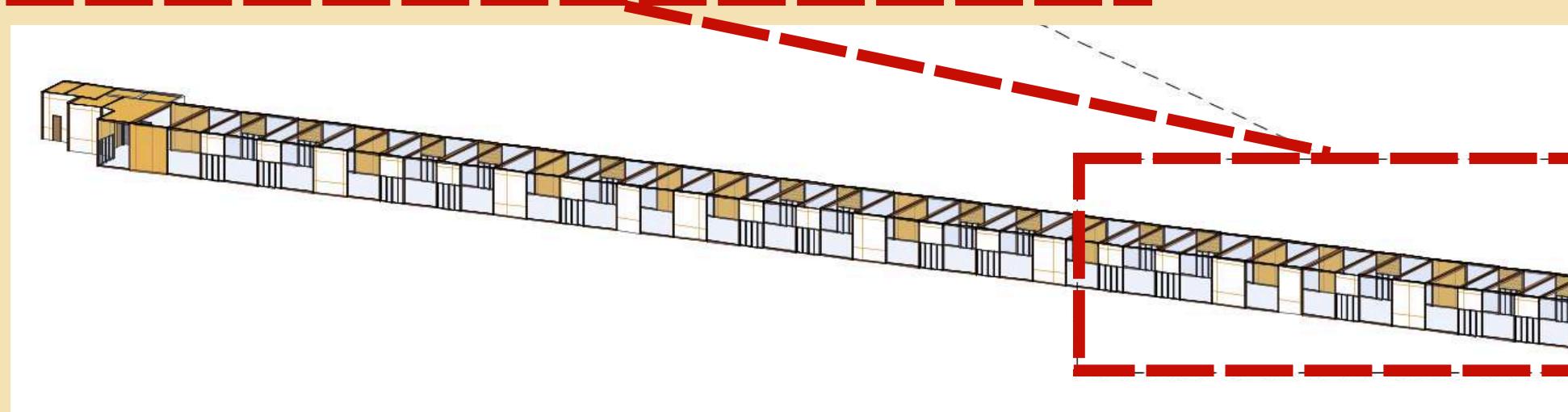
## - Cobertura



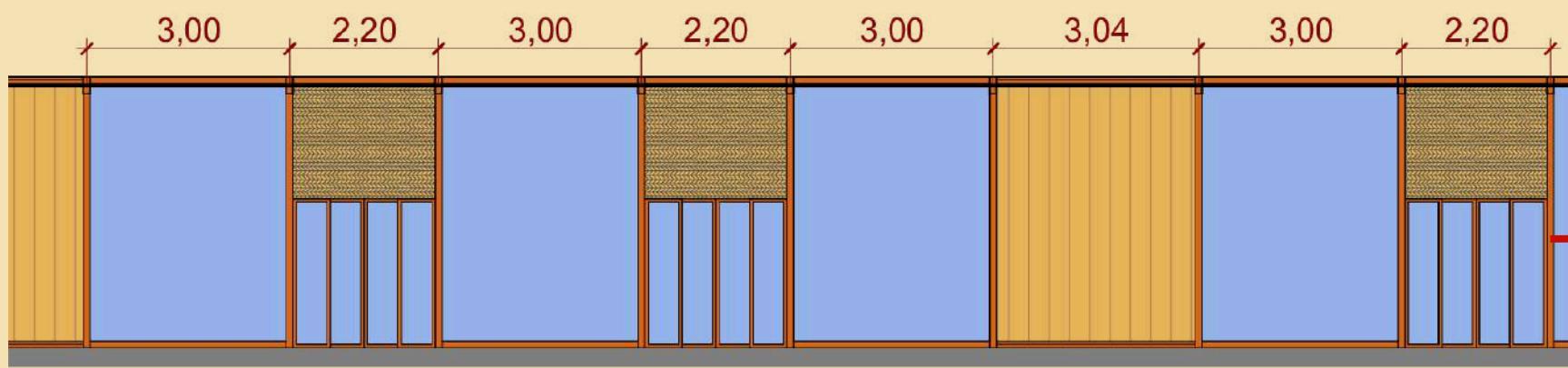
# Memorial Estrutural - Caixa



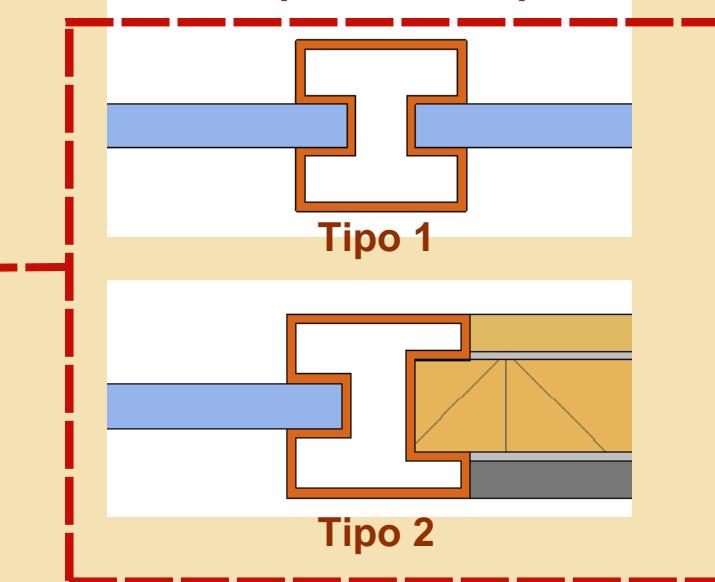
Perfil metálico  
do teto de vidro



Vista - Módulos estruturais



Vista em planta - montante metálico H para vidro e painel wall



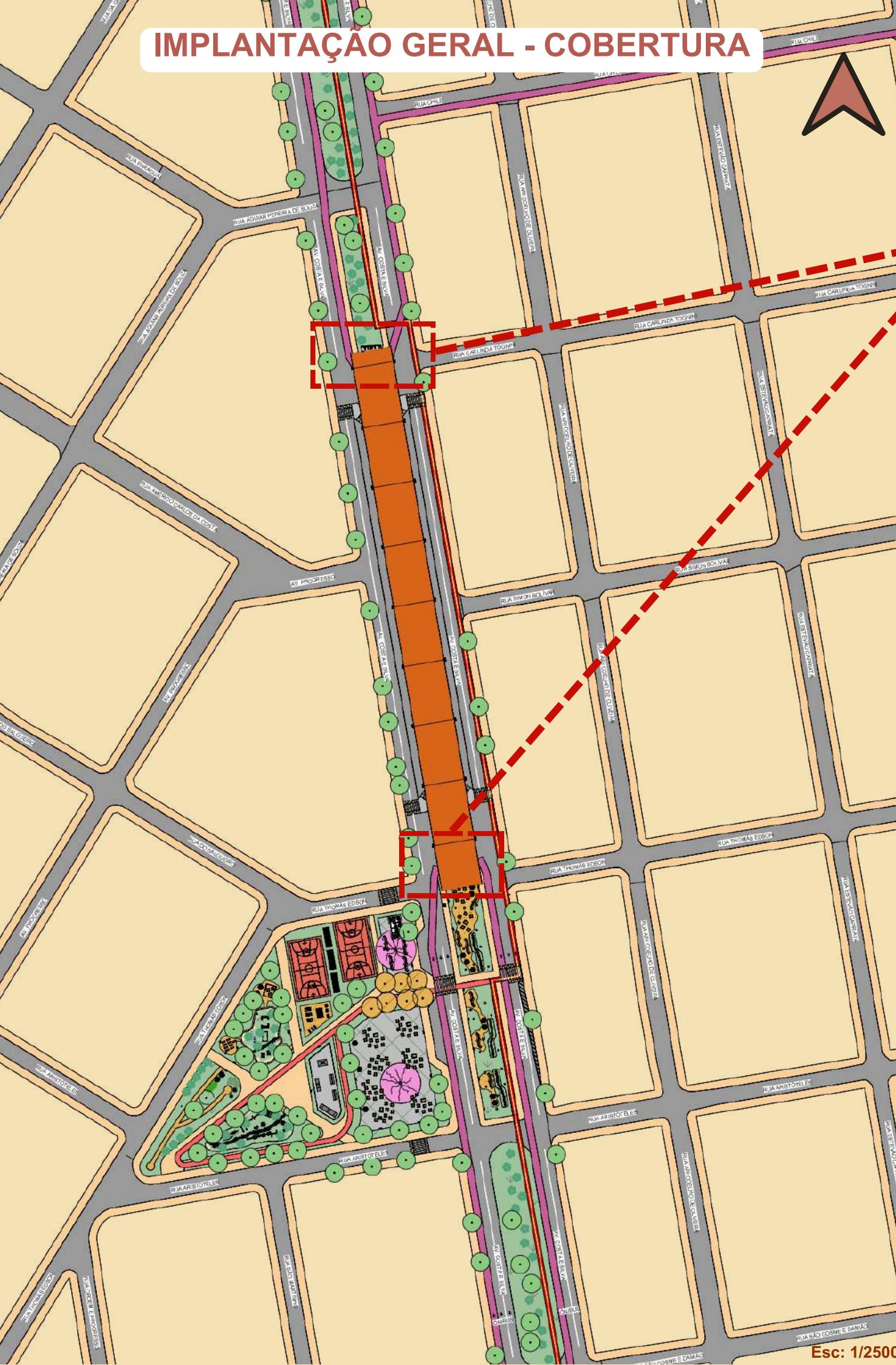
# Fluxograma



# Legenda - Fluxos

- — → Bicicleta
  - — → Automóvel
  - — → Ônibus
  - — → Pedestre

# IMPLEMENTAÇÃO GERAL - COBERTURA



## BICICLETÁRIO



# VISTA DA AV. COSTA E SILVA

# IMPLEMENTAÇÃO PRAÇA TAMANDUÁ



VISTA DA ACADEMIA / LAGOA DE RETENÇÃO



QUADRANTE 1 - PRAÇA TAMANDUÁ



Esc: 1/500

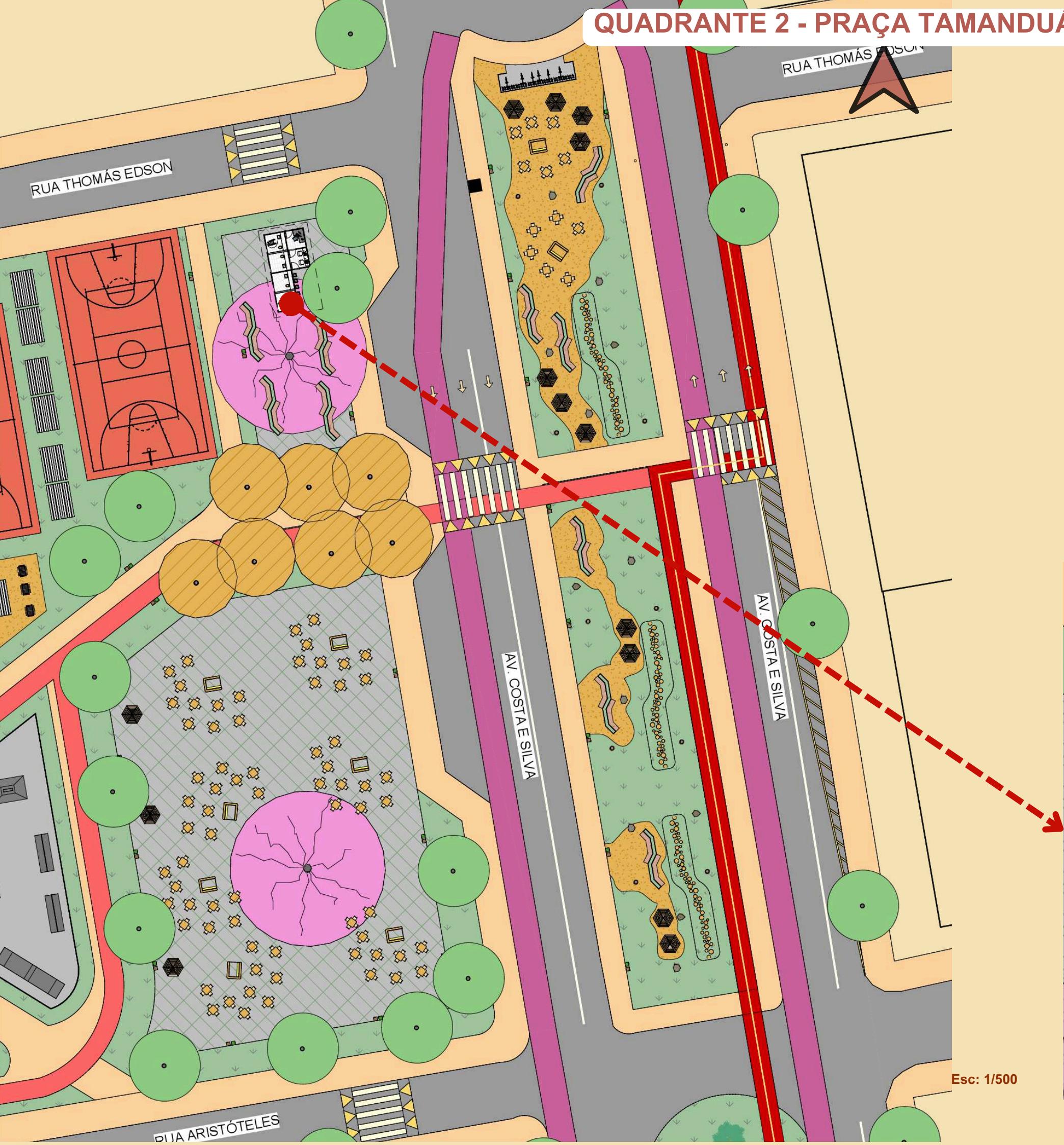
MAPA CHAVE - PRAÇA



VISTA DO PARQUINHO / LAGOA DE RETENÇÃO



## QUADRANTE 2 - PRAÇA TAMANDUÁ



## WCS - PRAÇA



## CORTE TRANSVERSAL - PRAÇA TAMANDUÁ



VISTA INTERNA - PRAÇA



VISTA INTERNA - PRAÇA  
PARQUINHO/LAGOA DE RETENÇÃO



Esc: 1/500

VISTA INTERNA - PRAÇA  
ÁREA PARA FEIRAS

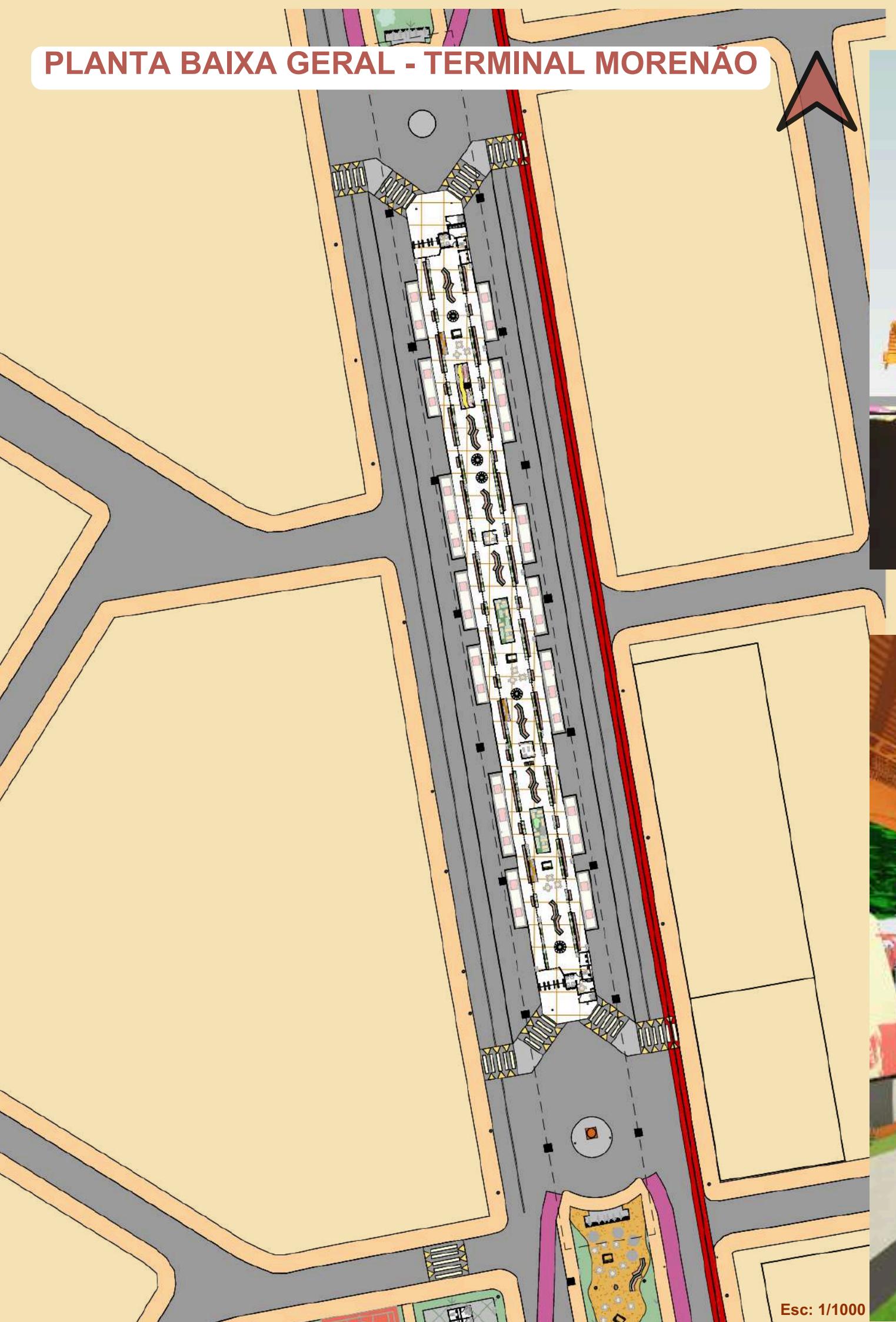


## CORTE LONGITUDINAL - PRAÇA TAMANDUÁ



Esc: 1/500

**PLANTA BAIXA GERAL - TERMINAL MORENÃO**



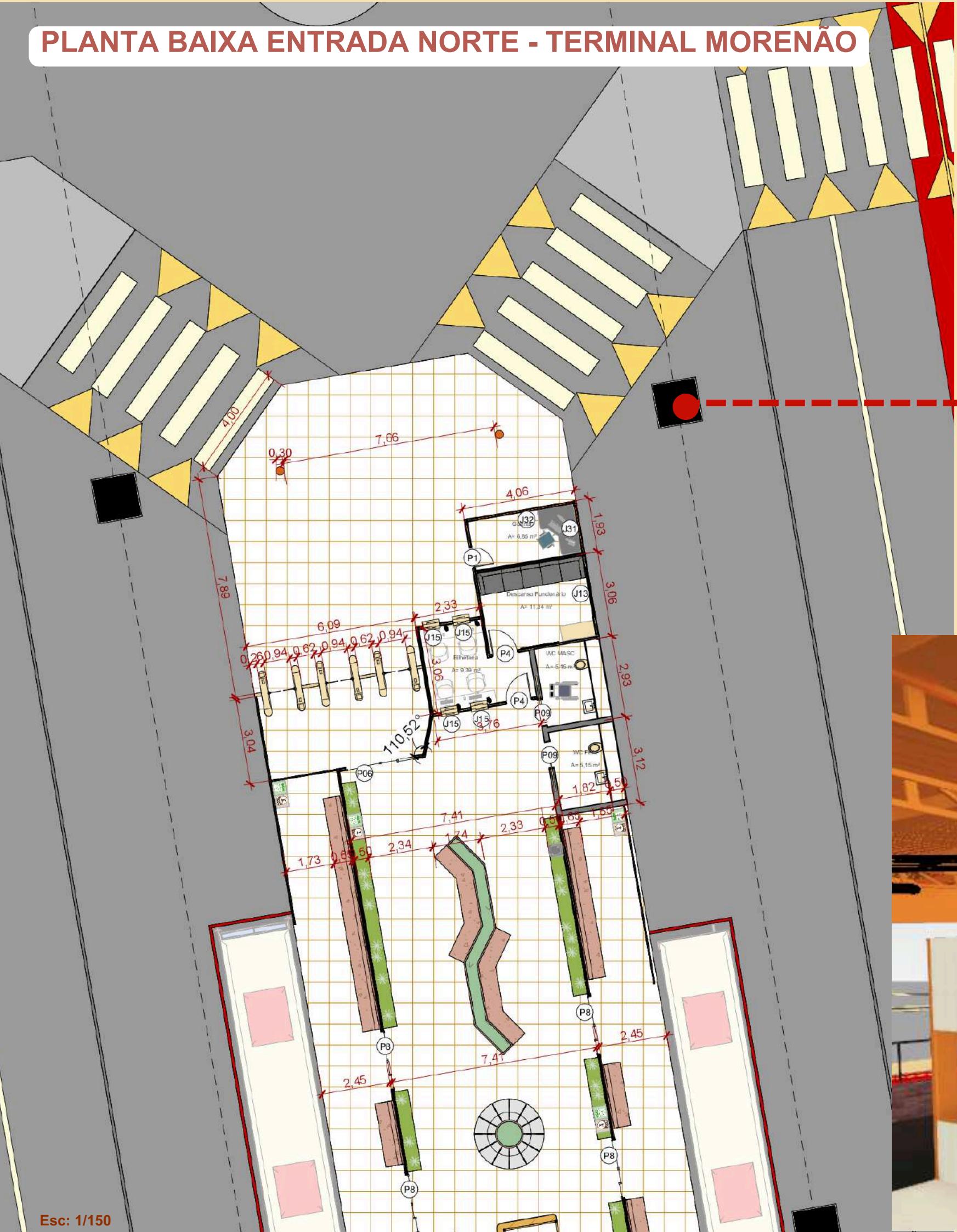
**VISTA EXTERNA - TERMINAL**



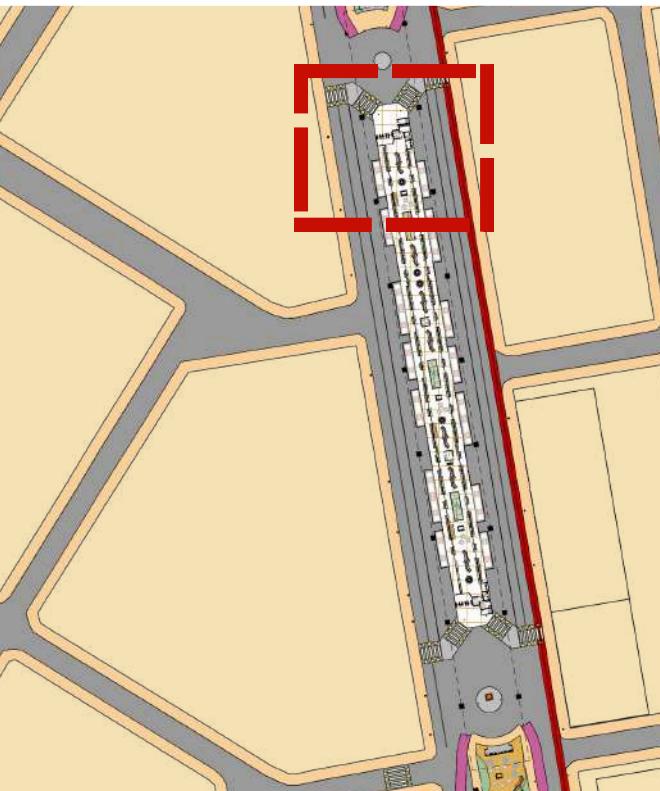
**VISTA INTERNA - TERMINAL**



**PLANTA BAIXA ENTRADA NORTE - TERMINAL MORENÃO**



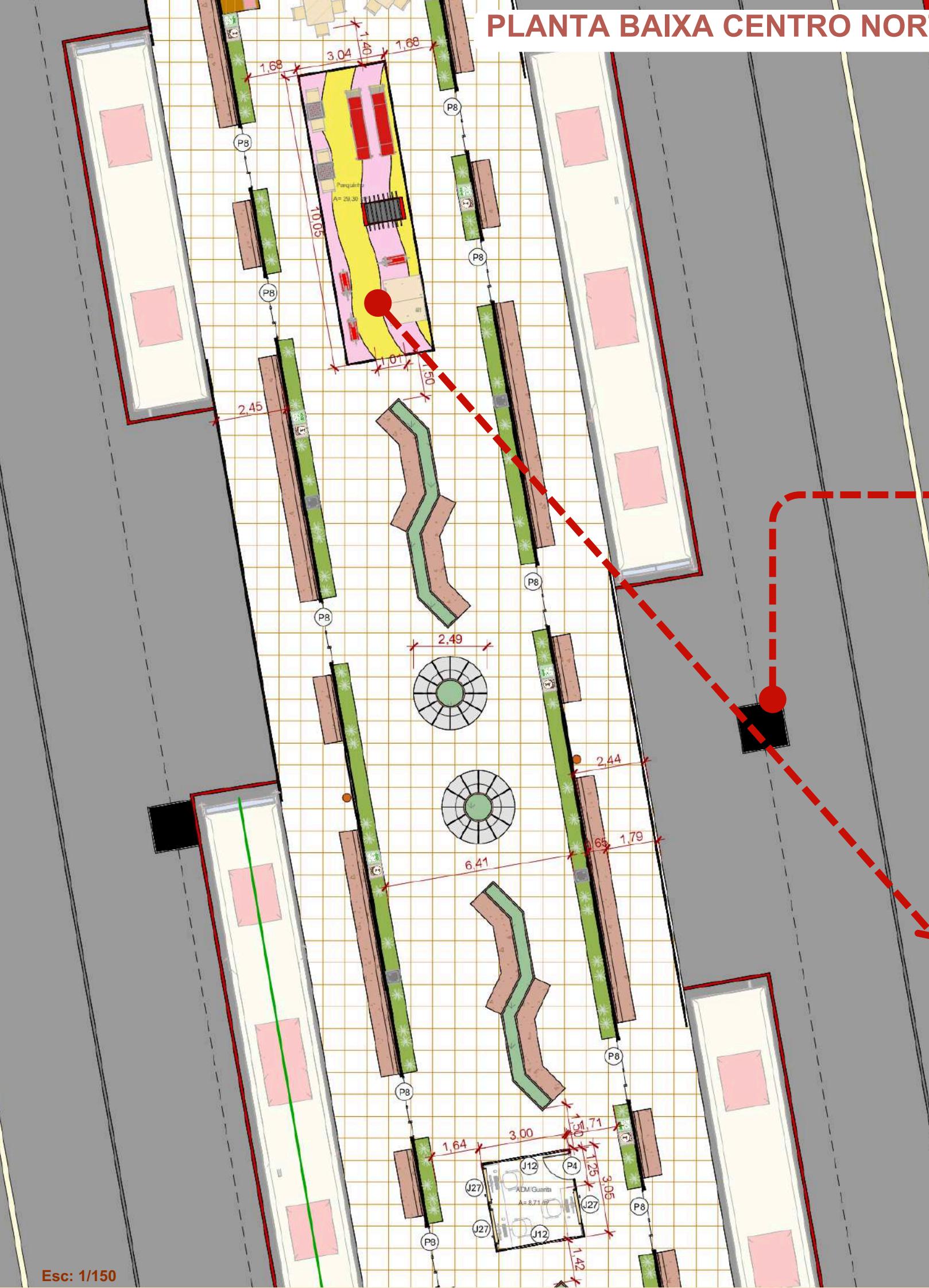
## **MAPA CHAVE - TERMINAL**



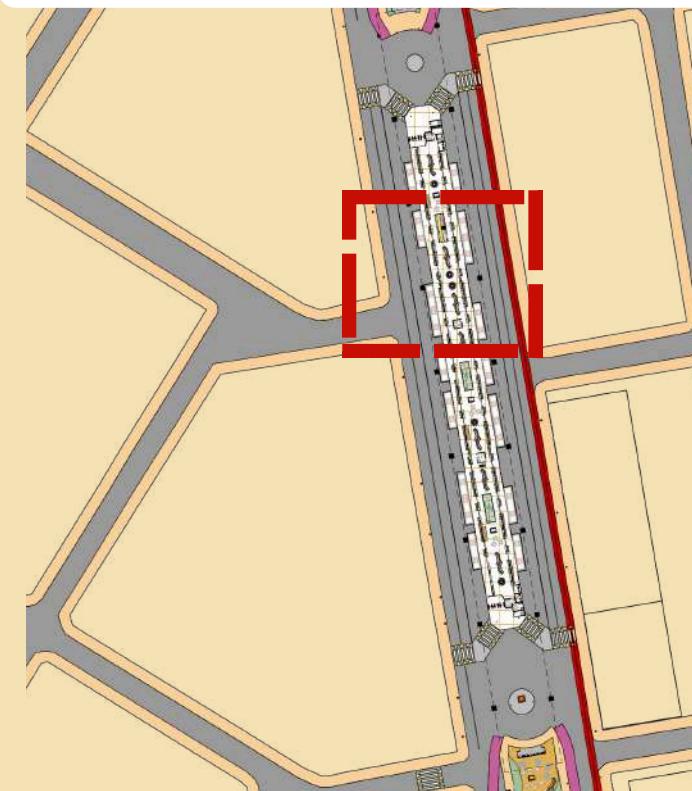
## VISTA ENTRADA - TERMINAL



# PLANTA BAIXA CENTRO NORTE - TERMINAL MORENÃO



## MAPA CHAVE - TERMINAL



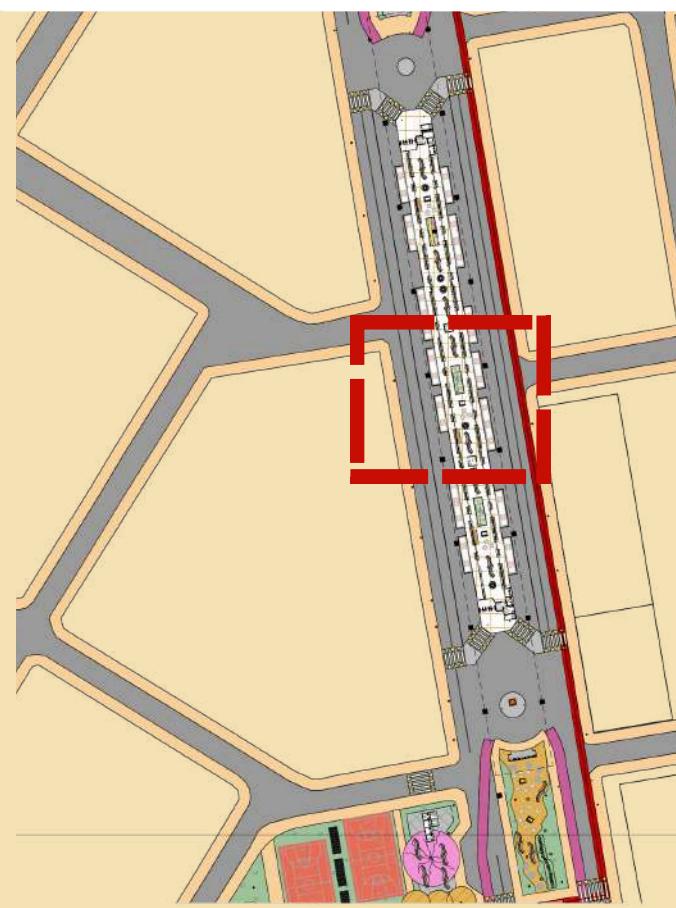
## VISTA LOJAS - TERMINAL



# PLANTA BAIXA CENTRO SUL - TERMINAL MORENÃO



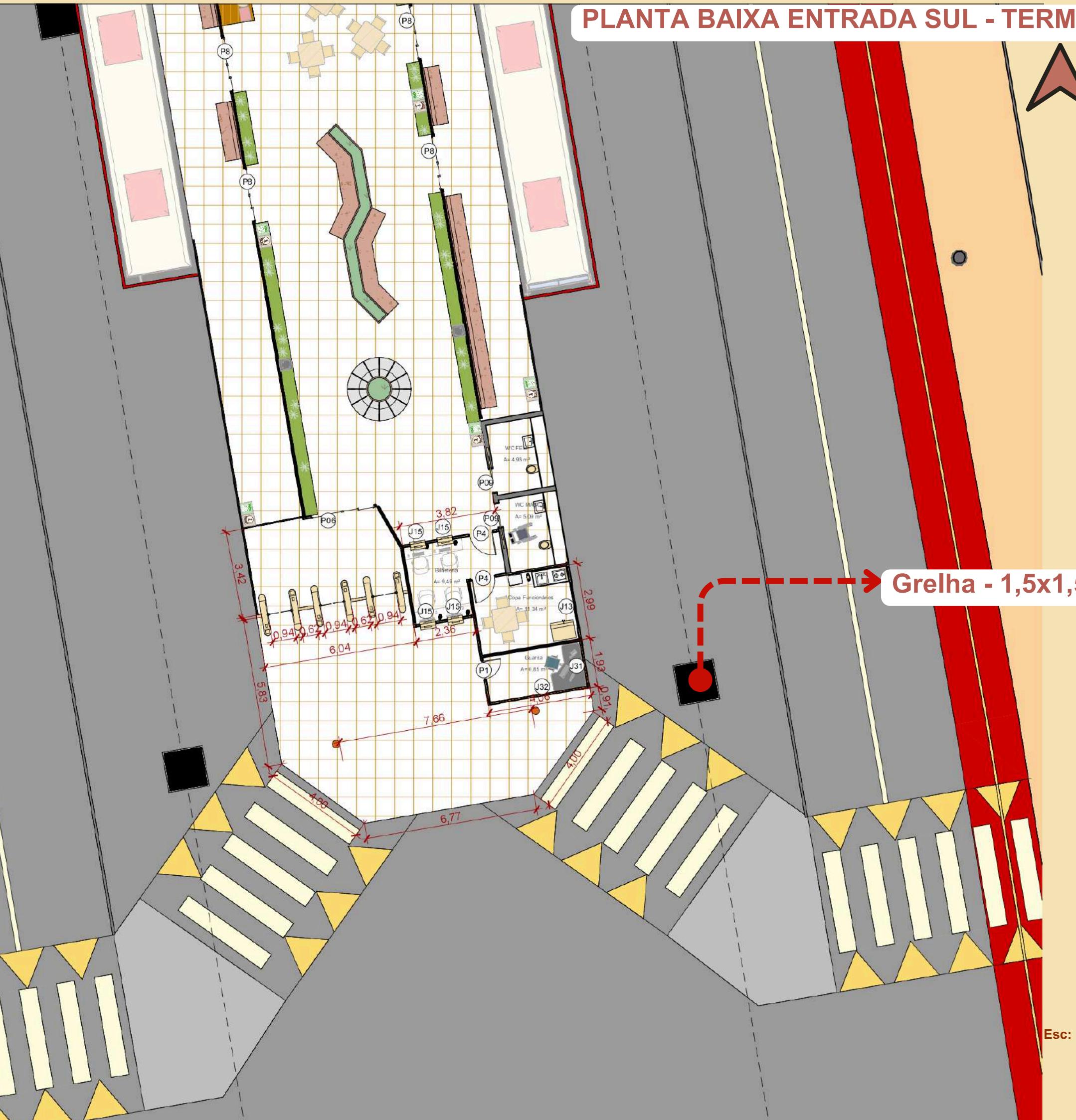
# MAPA CHAVE - TERMINAL



# VISTA ÁREA DE DESCANSO - TERMINAL



# PLANTA BAIXA ENTRADA SUL - TERMINAL MORENÃO



## CORTE LONGITUDINAL - TERMINAL MORENÃO



Esc: 1/750

## CORTE LONGITUDINAL ZOOM - TERMINAL MORENÃO



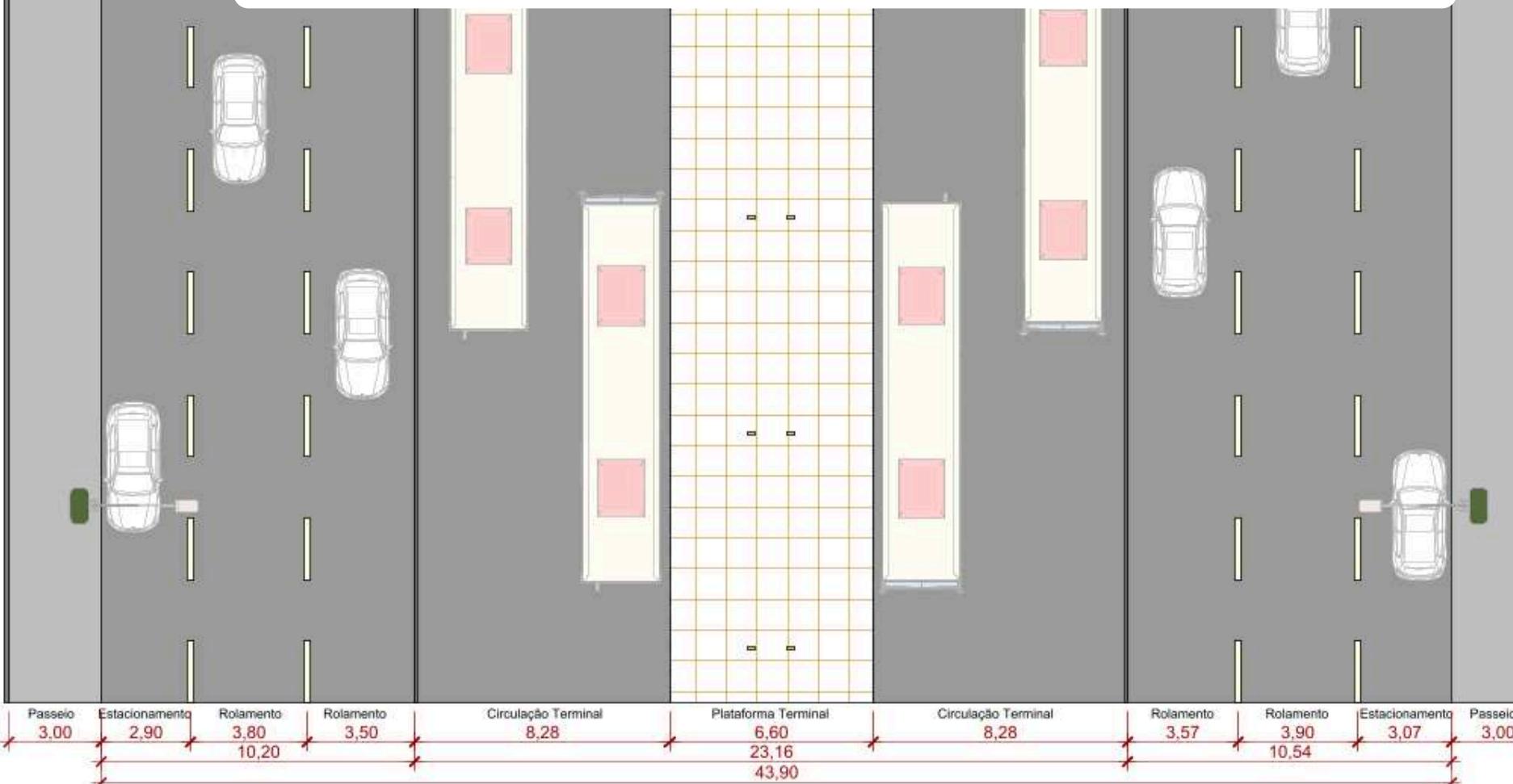
Esc: 1/150

## CORTE TRANSVERSAL - TERMINAL MORENÃO

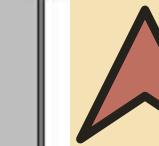


Esc: 1/150

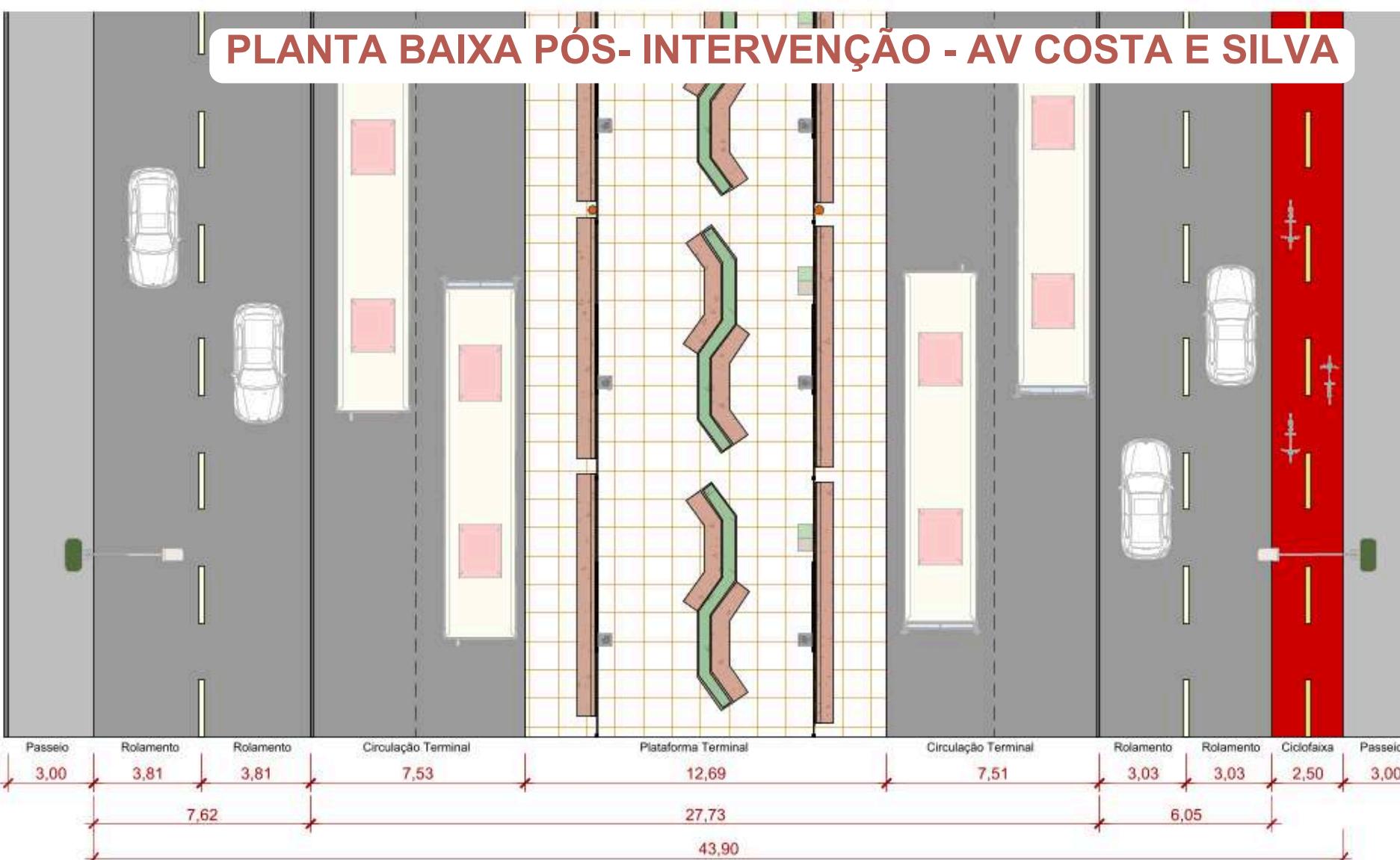
## PLANTA BAIXA PRÉ-INTERVENÇÃO - AV COSTA E SILVA



Esc: 1/200



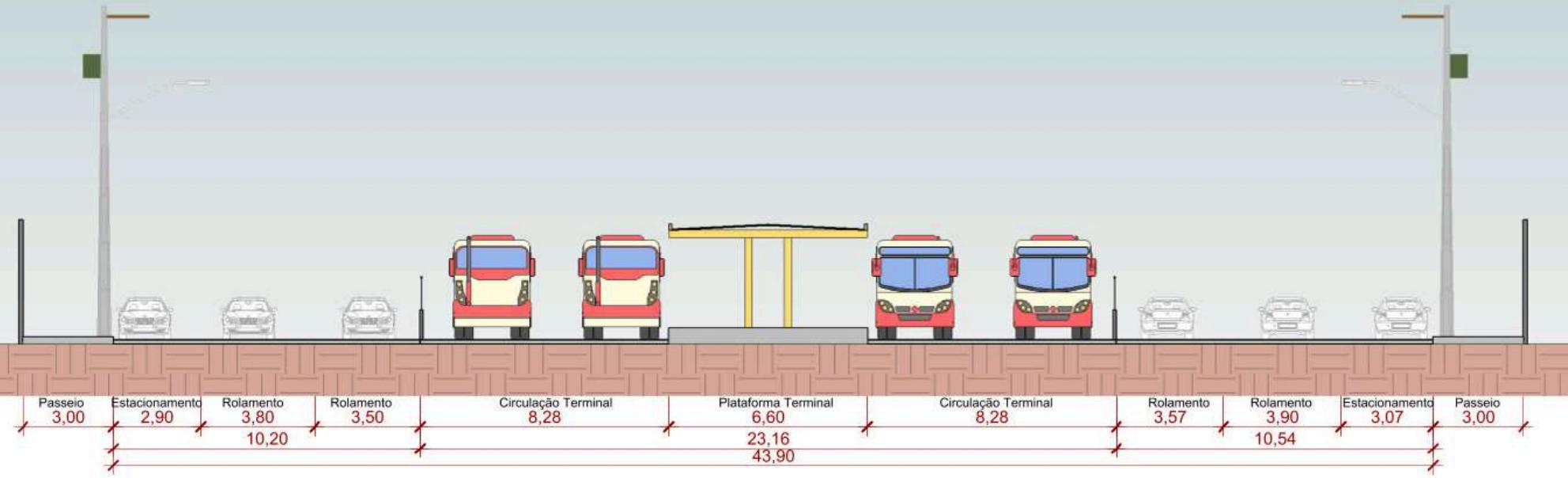
## PLANTA BAIXA PÓS- INTERVENÇÃO - AV COSTA E SILVA



Esc: 1/200

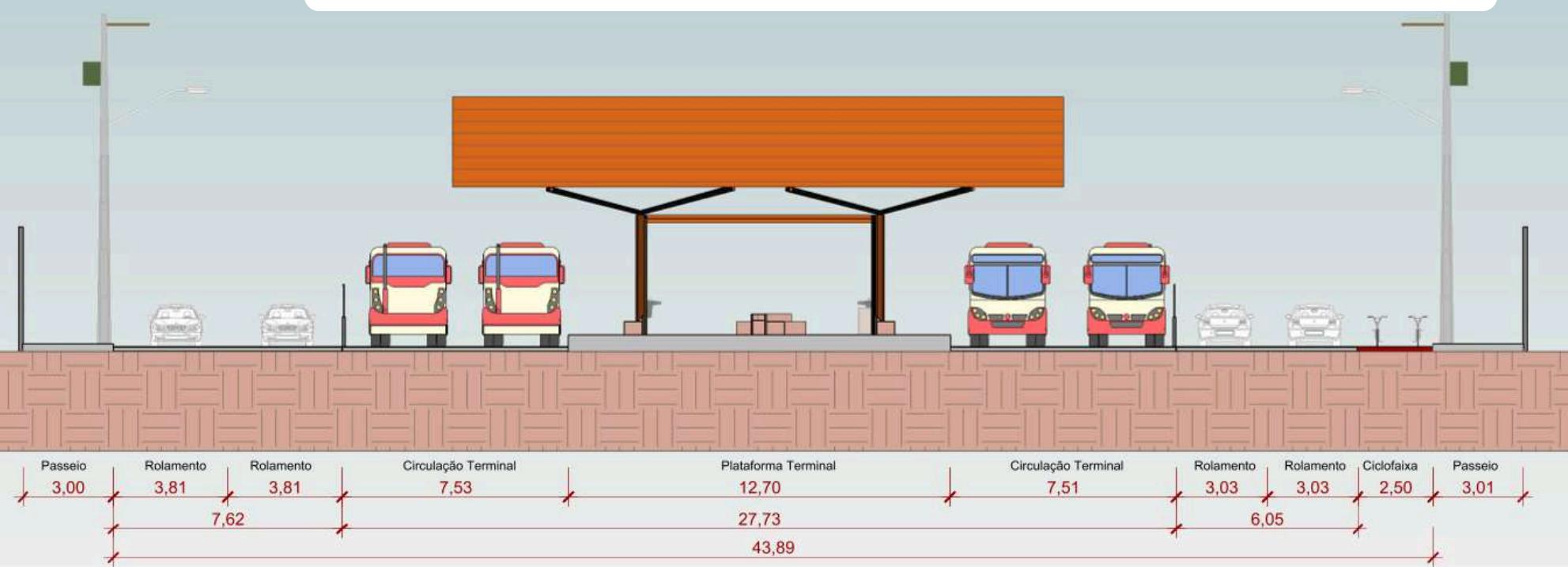


## PERFIL VIÁRIO PRÉ-INTERVENÇÃO - AV COSTA E SILVA



Esc: 1/200

## PERFIL VIÁRIO PÓS-INTERVENÇÃO - AV COSTA E SILVA

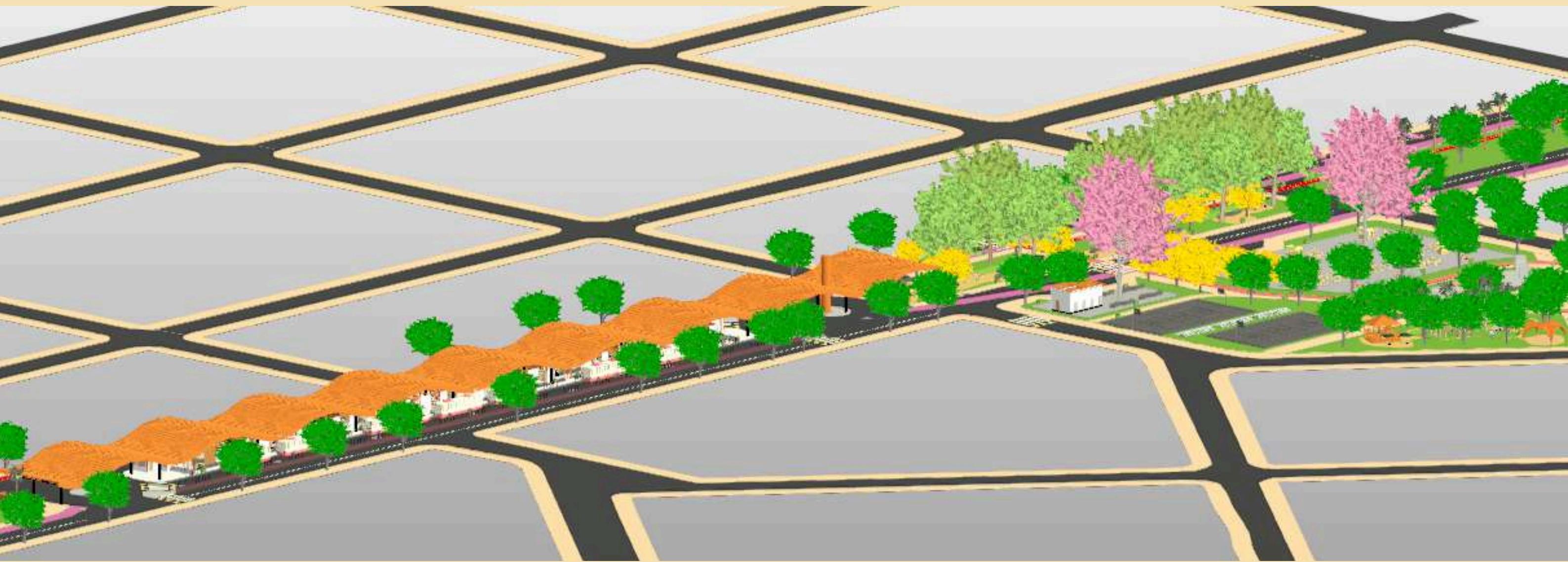


Esc: 1/200

# 8.

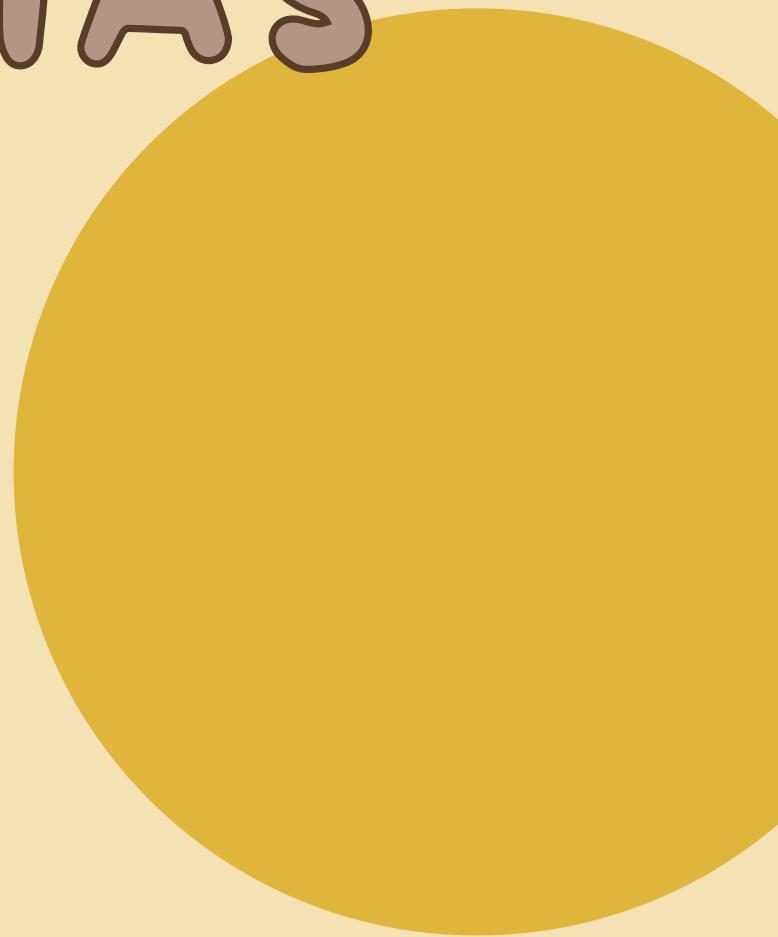
# CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões desenvolvidas ao longo deste trabalho evidenciam que a mobilidade urbana é decisiva para superar o exílio urbano imposto à população que depende do transporte público. Ao transformar o Terminal Morenão em um espaço de convivência, descanso e encontro — integrado à natureza e ao lazer — o projeto propõe mais do que um equipamento funcional: propõe a reconexão do cidadão com a cidade. Assim, diante da histórica displicênci a do poder público, esta intervenção aponta caminhos possíveis para reduzir desigualdades e aproximar Campo Grande de uma experiência urbana mais justa.





# REFERÊNCIAS



- <https://www.generonumero.media/reportagens/maioria-no-transporte-publico-mulheres-estao-a-margem-das-politicas-de-mobilidade/>
- <https://capital.sp.gov.br/w/noticia/pesquisa-da-sptrans-aponta-que-mulheres-sao-maioria-dos-passageiros-de-onibus-e-que-fazem-menos-teletrabalho>
- [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)
- <https://www.goiania.go.gov.br/sobre-goiania/historia-de-goiania/>
- PRADO, Sibila Stahlke; PADILHA, Norma Sueli. Cidade e Mudanças Climáticas: o desafio urbano-ambiental do século XXI. In: Anais do Congresso Internacional de Direito Urbanístico Iberojur, 2022. Disponível em: <https://repositorioiberojur.com/index.php/catalog/catalog/download/27/267/433?inline=1>. Acesso em: 21 maio 2025.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana: Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-urbana/politica>. Acesso em: 21 maio 2025.
- BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Mobilidade urbana e desigualdade: padrões de deslocamento nas metrópoles brasileiras. Brasília: IPEA, 2019. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=35762](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35762). Acesso em: 21 maio 2025.
- INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL). Relatório de Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil. Rio de Janeiro: ITDP, 2022. Disponível em: <https://itdpbrasil.org>. Acesso em: 21 maio 2025.
- OBSERVATÓRIO DO CLIMA. Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG) – Relatório Setorial de Transportes 2023. São Paulo: OC, 2023. Disponível em: <https://seeg.eco.br/>. Acesso em: 21 maio 2025.
- ROLNIK, Raquel. Guerra dos Lugares: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015
- CNI – Confederação Nacional da Indústria. Mobilidade urbana no Brasil: diagnóstico e propostas. Brasília: CNI, 2018. Disponível em: [https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer\\_public/ed/22/ed22859e-718c-4952-9ab2-ecbe500f9e11/mobilidade\\_urbana\\_no\\_brasil.pdf](https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/ed/22/ed22859e-718c-4952-9ab2-ecbe500f9e11/mobilidade_urbana_no_brasil.pdf). Acesso em: 30 maio 2025.
- FGV – Fundação Getulio Vargas. Objetivos de política para a mobilidade urbana: uma proposta para o Brasil. Rio de Janeiro: FGV CERI, 2019. Disponível em: [https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2020-01/objetivos\\_de\\_politica\\_mobilidade\\_urbana.pdf](https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2020-01/objetivos_de_politica_mobilidade_urbana.pdf). Acesso em: 30 maio 2025.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Transporte público urbano: qualidade e produtividade na prestação dos serviços. Brasília: IPEA, 2006. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12717/1/Gest%C3%A3o\\_da\\_qualidade\\_e\\_produtividade\\_em\\_transporte\\_publico\\_urbano\\_no\\_Brasil.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12717/1/Gest%C3%A3o_da_qualidade_e_produtividade_em_transporte_publico_urbano_no_Brasil.pdf). Acesso em: 30 maio 2025.
- BONDUKI, Nabil. Os Planos Diretores e a Construção de Cidades Sustentáveis e Democráticas. In: ROLNIK, Raquel; BONDUKI, Nabil (orgs.). Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 57-69.
- G1. Relatos de assédio no transporte público aumentam 18 pontos percentuais em 2020 em SP, diz pesquisa. G1 São Paulo, 4 mar. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/04/relatos-de-assedio-no-transporte-publico-aumentam-18-pontos-percentuais-em-2020-em-sp-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 1 jun. 2025.
- BRASIL DE FATO. ‘Tragédia anunciada’: MTST protesta contra ViaMobilidade por morte de passageiro no metrô em SP. 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2025/05/07/tragedia-anunciada-mtst-protesta-contra-viamobilidade-por-morte-de-passageiro-no-metro-em-sp>. Acesso em: 1 jun. 2025.
- INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. 97% das mulheres já foram vítimas de assédio em meios de transporte. 2019. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/violencia-em-dados/97-das-mulheres-ja-foram-vitimas-de-assedio-em-meios-de-transporte/>. Acesso em: 1 jun. 2025.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Segurança Pública. Estatísticas de criminalidade – Transporte público. 2024. Disponível em: <https://www.ssp.sp.gov.br/estatisticas/transporte-publico>. Acesso em: 1 jun. 2025.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio (org.). O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016. p. 345–361. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>. Acesso em: 5 jun. 2025.
- HARVEY, David. Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Daniel C. Levy. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- CARTA CAPITAL. Famílias negras e pobres estão mais sujeitas a tragédias ambientais, mostra estudo. CartaCapital, 29 abr. 2021. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/familias-negras-e-pobres-estao-mais-sujeitas-a-desastres-ambientais-mostra-estudo/>. Acesso em: 15 jun. 2025.

- SILVA, Fábio Nogueira da; SILVA, Raquel Taminato Gomes da; ESPÍNDOLA JUNIOR, Guilherme. Análise multicritério para a qualificação das vias urbanas do município de Campo Grande-MS. Geofronter, Campo Grande, v. 8, p. 01–18, 2022. (Acesso via arquivo PDF).
- MIDIAMAX. Audiência pública debate qualidade e preço do transporte coletivo de Campo Grande. Midiamax, Campo Grande, 13 fev. 2024. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2024/audiencia-publica-debate-qualidade-e-preco-do-transporte-coletivo-de-campo-grande>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- GAZETA TRABALHISTA. Dos 460 ônibus da frota de transporte coletivo em Campo Grande, 300 operam fora do limite prudencial de uso. Gazeta Trabalhista, 4 abr. 2024. Disponível em: <https://gazetatrabalhista.com.br/dos-460-onibus-da-frota-de-transporte-coletivo-em-campo-grande-300-operam-fora-do-limite-prudencial-de-uso>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Há 16 anos, promessa de 70 km de corredores de ônibus patina e divide opiniões. Campo Grande News, 17 mar. 2024. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/ha-16-anos-promessa-de-70-km-de-corredores-de-onibus-patina-e-divide-opinioes>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE. Participação popular marca 2024 com mais de 1.500 cidadãos em audiências públicas. Portal da Prefeitura Municipal de Campo Grande, 26 jan. 2024a. Disponível em: <https://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticia/participacao-popular-marca-2024-com-mais-de-1-500-cidadaos-em-audiencias-publicas>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE. Com votação recorde, quase 26 mil campo-grandenses participaram do Orçamento Comunitário Participativo 2024. Portal da Prefeitura Municipal de Campo Grande, 29 dez. 2024b. Disponível em: <https://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticia/com-votacao-recorde-quase-26-mil-campo-grandenses-participaram-do-orcamento-comunitario-participativo-2024>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE. Enquete mostra que 88% da população nunca participou de audiência pública em Campo Grande. Portal da Prefeitura Municipal de Campo Grande, 14 nov. 2023. Disponível em: <https://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticia/enquete-mostra-que-88-da-populacao-nunca-participou-de-audiencia-publica-em-campo-grande>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- DIÁRIO DO TRANSPORTE. Audiência pública discute projeto para Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Campo Grande (MS). Diário do Transporte, 24 jun. 2024. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/06/24/audiencia-publica-discute-projeto-para-politica-municipal-de-mobilidade-e-acessibilidade-urbana-de-campo-grande-ms>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- MIDIAMAX. Prefeitura regulamenta política de mobilidade urbana e revisão do Plano de Transportes de Campo Grande. Midiamax, 13 jul. 2024. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/politica/transparencia/2024/prefeitura-regulamenta-politica-de-mobilidade-urbana-a-revisao-do-plano-de-transportes-de-campo-grande>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- FOLHA DE SÃO PAULO. Onda de assaltos levou Campo Grande a extinguir cobradores de ônibus. São Paulo, 20 fev. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1856077-onda-de-assaltos-levou-campo-grande-a-extinguir-cobradores-de-onibus.shtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO GRANDE. Transporte público na Capital terá protocolo de segurança para mulheres com lei de Papy. Câmara Municipal de Campo Grande, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://camara.ms.gov.br/vereador-papy/transporte-publico-na-capital-tera-protocolo-de-seguranca-para-mulheres-com-lei-de-papy/>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Lei cria protocolo de como reagir à violência contra mulher em ônibus da Capital. Campo Grande News, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/lei-cria-protocolo-de-como-reagir-a-violencia-contra-mulher-em-onibus-da-capital>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Direito de mulher descer fora do ponto deverá ser informado dentro dos ônibus. Campo Grande News, 27 mar. 2025. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/direito-de-mulher-descer-fora-do-ponto-devera-ser-informado-dentro-dos-onibus>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- MIDIAMAX. Demanda aumenta e Campo Grande ultrapassa 100 km de faixas exclusivas para ciclistas. Midiamax, Campo Grande, 17 jan. 2024. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2024/demanda-aumenta-e-campo-grande-ultrapassa-100-km-de-faixas-exclusivas-para-ciclistas/>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Campo Grande receberá R\$ 110 milhões para viadutos na rotatória da Coca-Cola e na Mato Grosso com Via Parque. Campo Grande News, Campo Grande, 9 jan. 2024. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/campo-grande-recebera-r-110-milhoes-para-viadutos-na-rotatoria-da-coca-cola-e-na-mt-com-via-parque>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO GRANDE. Consórcio Guaicurus responsabiliza Prefeitura por falhas no transporte coletivo de Campo Grande. Disponível em: <https://camara.ms.gov.br/vereador-luiza-ribeiro/consorcio-guaicurus-responsabiliza-prefeitura-por-falhas-no-transporte-coletivo-de-campo-grande/>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- AGIER, Michel. Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos. 2. ed. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.

- G1 MATO GROSSO DO SUL. Parecer autoriza abertura de CPI para investigar irregularidades no Consórcio Guaicurus, em Campo Grande. 17 mar. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2025/03/17/parecer-autoriza-abertura-de-cpi-para-investigar-irregularidades-no-consorcio-guaicurus-em-campo-grande.ghtml>. Acesso em: 1 jul. 2025.
- MS NOTÍCIAS. População negra de Campo Grande está concentrada nas periferias. 2023. Disponível em: <https://www.msnoticias.com.br/editorias/politica-mato-grosso-sul/populao-negra-de-campo-grande-est-concentrada-nas-periferias/123743>. Acesso em: 1 jul. 2025.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Lei Áurea (Lei Imperial n.º 3.353, de 13 de maio de 1888). Mapa da Administração Pública Brasileira do Período Imperial. Disponível em: <https://mapa.an.gov.br/index.php/assuntos/15-dicionario/65-dicionario-da-administracao-publica-brasileira-do-periodo-imperial/276-lei-aurea>. Acesso em: 1 jul. 2025.
- Terminal da Lapa / Núcleo de Arquitetura" [Terminal da Lapa / Núcleo de Arquitetura] 06 Jun 2014. ArchDaily Brasil. Acessado 6 Jul 2025. <<https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura>
- TERMINAL DA LAPA – Núcleo de Arquitetura. ArchDaily Brasil, 15 jul. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- FERNANDES, Paulo; GRASSO, Sérgio. Terminal da Lapa – São Paulo. Vitruvius – Projetos, arquitetura e urbanismo, ano 14, n. 163. São Paulo, 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.163/5252>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- TERMINAL RODOVIÁRIO DE SÃO LUÍS – Natureza Urbana. ArchDaily Brasil, 4 ago. 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/965396/terminal-rodoviario-de-sao-luis-natureza-urbana>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- TERMINAL E PARQUE URBANO EM SÃO LUÍS – Natureza Urbana. Natureza Urbana – Projetos, 2021. Disponível em: <https://naturezaurbana.net/projetos/terminal-e-parque-urbano-em-sao-luis/>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- PREFEITURA DE SÃO LUÍS. Prefeito Eduardo Braide entrega obras de urbanização do Anel Viário. Portal da Prefeitura de São Luís, 2021. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/portal/noticias/0/3/1442/prefeito-eduardo-braide-entrega-obra-de-urbanizacao-do-anel-viario>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Prefeita veta tentativa da Câmara de liberar obras que violam Plano Diretor. Campo Grande News, Campo Grande, 11 jan. 2024. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/politica/prefeita-veta-tentativa-da-camara-de-liberar-obra-que-violam-plano-diretor>. Acesso em: 8 jul. 2025



**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 - 2025-2**

No dia 28 do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e cinco, reuniu-se de forma presencial a Banca Examinadora, sob Presidência do Professor Orientador, para avaliação do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia, da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, em acordo aos dados descritos na tabela abaixo:

DATA, horário e local da apresentação	Nome do(a) Aluno(a), RGA e Título do Trabalho	Professor(a) Orientador(a)	Professor(a) Avaliador(a) da UFMS	Professor(a) Convidado(a) e IES
28 de novembro de 2025. Local: Ateliê I 15H30 horas CAU-FAENG-UFMS Campo Grande, MS	Isabel Mariana Marques de Almeida 2019.2101.053-3  Título: "Da displicência ao fim do exílio urbano: reforma arquitetônica e urbanística do Terminal Morenão."	Profa. Dr. Jose Alberto Ventura Couto	Profa. Dra. Cynthia de Souza Santos	Profa. Dra. Renata Benedetti Mello Nagy Ramos

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

Campo Grande, 03 de dezembro de 2025.

Prof. Dr. Jose Alberto Ventura Couto  
Professor Orientador

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**



Documento assinado eletronicamente por **Jose Alberto Ventura Couto, Professor do Magisterio Superior**, em 03/12/2025, às 17:20, 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**



Documento assinado eletronicamente por **Juliana Couto Trujillo, Professora do Magistério Superior**, em 04/12/2025, às 06:58, 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**



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Anitelli, Professor do Magisterio Superior**, em 04/12/2025, às 18:49, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufms.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufms.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **6087954** e o código CRC **8F36D7BA**.

## **FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA**

Av Costa e Silva, s/nº - Cidade Universitária

Fone:

CEP 79070-900 - Campo Grande - MS

**Referência:** Processo nº 23104.033813/2021-56

SEI nº 6087954