

AEIOU: ARQUITETURA EMERGENTES, INSURGÊNCIAS E OUTROS URBANISMOS – URBANISMO TÁTICO COMO ATIVIDADE DE EXTENSÃO*AEIUOU: ARQUITECTURAS EMERGENTES, INSURGENCIAS Y OTROS URBANISMOS – URBANISMO TÁCTICO COMO ACTIVIDAD DE EXTENSIÓN*Julio Cesar Botega do Carmo¹, Gutemberg dos Santos Weingartner², Amanda Yumi Tsuha³

RESUMO: Será apresentando relato de experimentação de caráter extensionista, por meio do urbanismo tático, voltado para a ativação urbana da área da Esplanada Ferroviária em Campo Grande, Mato Grosso do Sul

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo Tático. UFMS. Arquitetura.

RESUMEN: Se presentará un relato de experimentación de carácter extensionista, a través del urbanismo tático, enfocado en la activación urbana del área de la Esplanada Ferroviaria en Campo Grande, Mato Grosso do Sul.

PALABRAS CLAVE: Urbanismo Tático. UFMS. Arquitectura.

Revista Práticas em Extensão, volume 8, número 2, 2024

DOI: <https://doi.org/10.18817/rpe.v8i2.3834>

Editora-chefe: Camila Pinheiro Nobre

Artigo submetido: 25/08/2024

Artigo aceito: 21/10/2024

Artigo Publicado: 30/10/2024

¹ Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande (MS), professor adjunto do curso de Arquitetura e Urbanismo, julio.botega@ufms.br, Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-0802-8393>

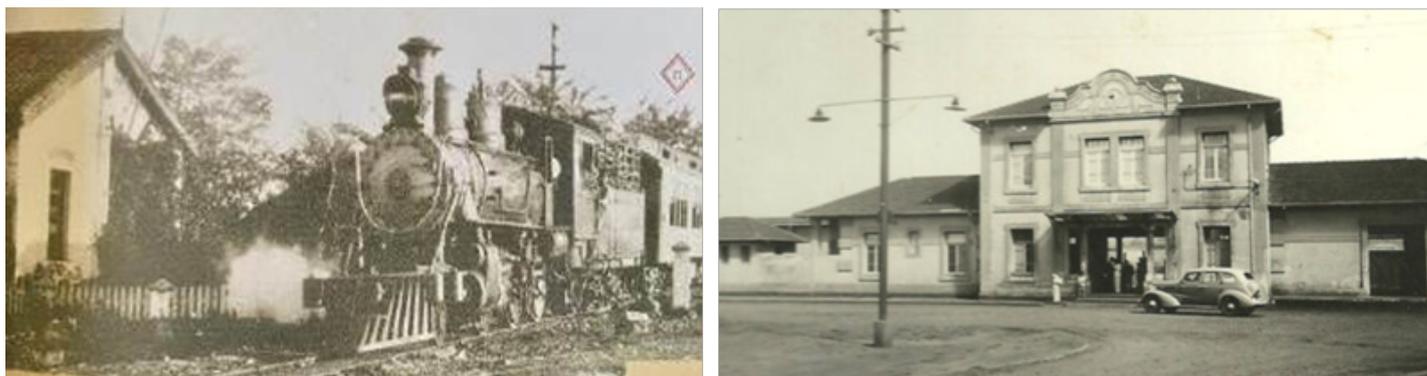
² Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande (MS), professor associado do curso de Arquitetura e Urbanismo, gute.weingartner@ufms.br

³ Arquiteta e Urbanista, graduada pela UFMS, a_yumi@ufms.br

1 INTRODUÇÃO

A adequação do currículo acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), em Campo Grande (MS), incorporando a curricularização da extensão¹, resultou na criação de quatro disciplinas denominadas “Construir e Habitar I, II, III e IV”. Essas disciplinas contemplam em seu escopo os campos estruturais de formação - a Arquitetura, o Urbanismo e a Arquitetura da Paisagem. Elas mediam esses campos com outras áreas da formação, como a tecnologia, a história, o patrimônio entre outros. Para a disciplina de Construir e Habitar IV (ofertada no oitavo semestre do curso), ela se empreende sobre “processos de planejamento e projeto; usos, lugares e integração; renovação, revitalização e expansão urbanas; espaços de patrimônio edificado, urbanístico e ambiental” (COGRAD-UFMS, 2022). Como área de ação e de abordagem foram pensadas novas formas de ensino, voltados para a experimentação e envolvimento da comunidade para a construção do projeto. No ano de 2023, quando o novo currículo entrou em vigor e a disciplina foi ofertada pela primeira vez, os docentes propuseram estudar e desenvolver propostas de intervenções efêmeras, utilizando recursos do Urbanismo Tático e tendo como objetivo a ativação urbana, na área urbana reconhecida como patrimônio histórico da cidade - a Esplanada Ferroviária situada na região urbana do centro em Campo Grande (Figura 1).

Figuras 1. Ferrovia Noroeste do Brasil em Campo Grande: décadas de 1920 e 1940



Fonte: O Progresso (2017)

É uma área importante para a cidade, uma vez que foi um marco histórico urbano que regulou os processos iniciais de urbanização e que imprimiu sobre o núcleo urbano uma estrutura que caracteriza até hoje a forma urbana da porção central da cidade. A Esplanada Ferroviária pertence ao conjunto obras empreendidas na transformação da cidade para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), e que foi inaugurada em 1914. A ferrovia contribuiu de modo singular com o desenvolvimento da cidade. Ela interferiu não apenas nos processos de urbanização, mas carregou um desenvolvimento econômico e social da cidade, fortalecendo o comércio de mercadorias, a produção agropecuária, a exploração de recursos naturais, o incremento do processo migratório. Em decorrência desses processos, houve um rápido crescimento populacional e econômico da cidade (Arruda, 2006).

Sobre o aspecto urbano da cidade, a ocupação urbana que precedeu a implantação da ferrovia, teve sua estrutura alterada para se adequar ao desenvolvimento estimado pelo fato da cidade abrigar a estação e ter um localização estratégica dentro da rota da ferrovia.

¹ Resolução 07/2018 do Conselho Nacional de Educação, que determinou que 10% da carga horária total dos cursos de graduação deve ser dedicada à extensão.

Se empreendeu a mudança do traçado geral das vias, promoveu-se o alargamento da caixa viária, estabeleceu-se um padrão de lotes urbanos e também da forma das quadras e da hierarquia viária, formada por vias largas e arborizadas, diferenciadas em cinco padrões de vias. Essa transformação seguiu a época, os princípios difundidos pelo urbanismo higienista (Weingartner, 2008).

A figura 2 ilustra o processo de ocupação urbana ocorrido entre 1909 e o início da década de 1930. Este período que marca a fase inicial do desenvolvimento urbano decorrente da implantação da EFNOB. Ao avaliar o traçado da época, constata-se que o conjunto da Estação Ferroviária situava-se na periferia da área urbana (porção norte). O conjunto arquitetônico ferroviário era composto por edificações principais como área de embarque da estação, a rotunda, as oficinas, sedes administrativas, edificações de serviços, áreas de estacionamento e de manobra de vagões e máquinas, assim como, a vila dos ferroviários formada pelas residências dos diretores, funcionários graduados e também aquelas destinadas aos trabalhadores da ferroviária, como, maquinistas, operadores, mecânicos e outros.

Figura 2. Área urbana de Campo Grande e a Ferrovia Noroeste do Brasil na década de 1930



Fonte: Adaptado de Weingartner (2008) e Weingartner (2023)

A vila dos ferroviários apresenta um conjunto arquitetônico urbanístico em que as moradias possuem uma arquitetura diferenciada e que denota em sua estrutura, uma correlação com a hierarquia do trabalhador dentro da estrutura administrativa da ferrovia. As casas de arquitetura mais simples eram destinadas aos trabalhadores da base. As moradias construídas com maiores recursos destinavam-se aos trabalhadores de uma hierarquia maior como os engenheiros e diretores da rede (Weingartner, 2008). Segundo Greco (2020), os ferroviários tinham orgulho de seu trabalho e de sua comunidade e essa identi-

dade social se elevava até como uma classe social para os mesmos.

Em 1996, a EFNOB, encerrou suas atividades. Neste contexto, houve a demissão em massa dos trabalhadores, que se viram desolados diante da situação não apenas da perda de seus empregos, mas também das ameaças de perda de suas casas, as quais foram anunciadas em um leilão público. Mesmo com a prioridade de compra se voltando aos residentes, muitos não tiveram condições financeiras para realizar a compra. Aqueles que não tiveram essa condição, foram impelidos a deixar moradias (Greco, 2020). Concomitante ao encerramento das atividades da Ferrovia Noroeste do Brasil, houve membros do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul (IHG) empreendendo um movimento pelo reconhecimento do conjunto arquitetônico urbanístico da sede da EFNOB como patrimônio histórico da cidade. Esse movimento levado à sociedade resultou no Decreto Municipal n. 3249 de 13/05/1996 e Lei Estadual nº 1735 de 26/03/1997 que reconheceu esse conjunto como patrimônio histórico. Cerca de dez anos depois, o reconhecimento desse conjunto alcançou a instância federal.

O IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), através do processo nº 1.536- T-06, reconhece o “Conjunto Histórico e Urbanístico da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” como patrimônio histórico. A área tombada possui cerca de 22,3 hectares, com 135 edifícios, englobando residências dos antigos ferroviários, escritórios, oficinas, rotunda, escola, caixa d’água e a estação (IPHAN, 2019) (figura 3).

Figura 3. Conjunto arquitetônico urbanístico tombado da Ferrovia Noroeste do Brasil



Fonte: Adaptado de Arruda (2002) (mapa); ESTAÇÕES (2023); ESTAÇÕES (2021) (imagens)

Apesar de sua grande relevância para a cidade, a gestão pública do espaço da Esplanada Ferroviária não foi adequada com a preservação do patrimônio. Houve a dilapidação da estrutura, imóveis permaneceram desocupados e sem uma destinação devida, fato que favoreceu ao vandalismo de algumas estruturas. De outro modo, a indefinição de usos, pouco a pouco, contribuiu para a perda do atrativo que a área exercia sobre a população da cidade. A área da Ferrovia ficou restrita aos poucos moradores locais.

Essa situação, no entanto, mudou em 2004, quando parte da área de manobra de

carga e descarga da estação ferroviária foi apropriada para construção destinada a abrigar a Feira Central. Tal ação conduzida pelo executivo municipal, promoveu nova dinâmica no uso e apropriação da estação ferroviária. Contudo imprimiu uma alteração na percepção do conjunto arquitetônico, em função de que o estilo arquitetônico adotado na edificação da feira livre diferiu drasticamente do conjunto ferroviário e também não guardou a devida deferência a esse conjunto - uma arquitetura nada silenciosa.

Outras ações tiveram melhor resultado, entre eles, a conversão da casa dos diretores gerais em Salão de Atos do Executivo Municipal e sede do IHG. A transformação do principal prédio administrativo em sede do IPHAN e da escola pública em sede do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Mato Grosso do Sul CAU/MS. Parte da plataforma de embarque e desembarque foi transformada em Galeria de Vidro, assim como, uma área de depósito foi transformada em Armazém Cultural. Essas duas últimas áreas foram destinadas a realização de feiras, cursos, exposição de arte e de produtos.

Além das intervenções com alterações permanentes no espaço físico, parte dos espaços livres da estação foram apropriados com instalações efêmeras destinadas à realização de festivais, festas populares e feiras culturais. E como efeito correlato, parte das residências foram transformadas em bares, restaurantes e ateliês de arte. Depósitos situados no entorno foram transformados em clubes noturnos. Isso dinamizou a cena cultural da cidade e a oportunidade de lazer noturno na região. O conjunto dessas ações permitiu a dinamização da vida no lugar pela maior presença das pessoas - os “olhos para a rua” (Jacobs, 2011) - contribuindo para a sensação de segurança local, novamente fortalecendo o poder atrativo do complexo ferroviário em relação à população, reiterando legado e importância desse espaço.

Apesar desses esforços, o cotidiano do conjunto ferroviário ainda carece de melhor planejamento, gestão e de maiores investimentos públicos. Há ainda extenso conjunto de edificações sem a destinação de usos e de ações adequados. Apesar do planejamento realizado em feiras, festivais e festas populares, as apropriações geram impacto na vida de moradores e na conservação do patrimônio, face a deficiência na infraestrutura de apoio e circulação urbana.

A presidente da Associação de Moradores reitera essa percepção, ao afirmar que a esplanada somente é lembrada durante o Carnaval e outros eventos grande porte: “Despejam aqui cerca de 70 mil pessoas e depois ficamos abandonados” (Farias; Barros, 2023). A observação empírica do espaço apoiada nas reportagens recentes sobre o lugar, percebe-se que a apropriação cotidiana dos espaços do conjunto ainda permanece incipiente ao potencial que o conjunto ferroviário guarda. A circulação urbana é restrita aos horários em que estão em funcionamento as edificações da administração municipal e federal, e também nos dias de evento e de feira. Contudo nos demais horários a sensação geral é de que permanece um certo vazio na vida urbana daquele lugar.

Diante desta situação, percebeu-se a necessidade do desenvolvimento de estudos e projetos urbanísticos que busquem adequar essas novas vivências ao desenho da rua e promover uma maior segurança por meio da pedestrianização da área da Esplanada Ferroviária, enquanto estimulam a ocupação do espaço público e a sensibilização à história local. Para isso foram utilizados recursos de Urbanismo Tático, um movimento o qual, segundo Fontes, Paiva e Pina se configura como sendo:

um termo recente e significa a abordagem para a construção e ativação de uma vizinhança, utilizando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo que permitam a imediata recuperação, redesenho ou reprogramação do

espaço público, visando verificações e futuras transformações”. (Fontes; Paiva; Pina, 2021, p. 13).

O Urbanismo Tático traz recursos diferentes de um projeto convencional, se voltando para um caráter mais democrático, de baixo para cima, com projetos de pequenas escalas pensados pela população para suas necessidades locais. Dessa forma, são incorporadas soluções efêmeras de um ponto de vista do morador que poderá (ou não) chegar ao poder público, se tornando um projeto permanente com maiores investimentos (Fontes; Paiva; Pina, 2021).

O cunho temporário das ações permite uma maior exploração de recursos criativos, experimentando diferentes abordagens arquitetônicas, urbanísticas e até artísticas voltadas para a interação com o espaço. Dessa maneira, cria-se um vínculo com o local, estimulando as pessoas a zelar pela manutenção e melhoria da área enquanto fortalece a conexão entre a população e constrói um senso de comunidade.

Campo Grande foi palco de duas propostas de Urbanismo Tático em diferentes pontos da cidade: primeiro em 2019, no Mercado, por meio do Lab Campo Grande (Laboratório Urbano Efêmero) e em 2020, na Rua José Antônio, como um estudo e experimento de um corredor. Apesar de nenhum destes dois projetos ter sido continuado, ambos foram importantes para entender o funcionamento e a cultura local, a partir do qual foi possível entender a carência de equipamentos voltados para a permanência e como essa questão influencia no comportamento de motoristas que acabaram não respeitando as pinturas no asfalto.

Desse modo, percebe-se que Campo Grande se volta para os carros, ao invés das pessoas, cedendo espaços públicos para os automóveis em vez de se pensar em projetos para a convivência das pessoas em si. Enquanto que as pinturas foram apagadas e os mobiliários produzidos durante as intervenções, retirados, o projeto em si permitiu que as pessoas vissem outras perspectivas desses espaços e as possibilidades a serem exploradas na cidade.

E finalmente, àqueles que participaram da ação, puderam se sentir capazes de trazer mudanças e contribuir com outras visões na sociedade, agregando para a construção conjunta da cidade. Recuperando a história e ações de urbanismo tático que já haviam ocorrido, a experiência que se quis transmitir durante a disciplina, tanto para os acadêmicos como para a comunidade local, foi demonstrar que Arquitetura e Urbanismo vão muito além do desenho e do projeto, devolvendo os espaços públicos às pessoas e buscando a reconectar a população com a cidade.

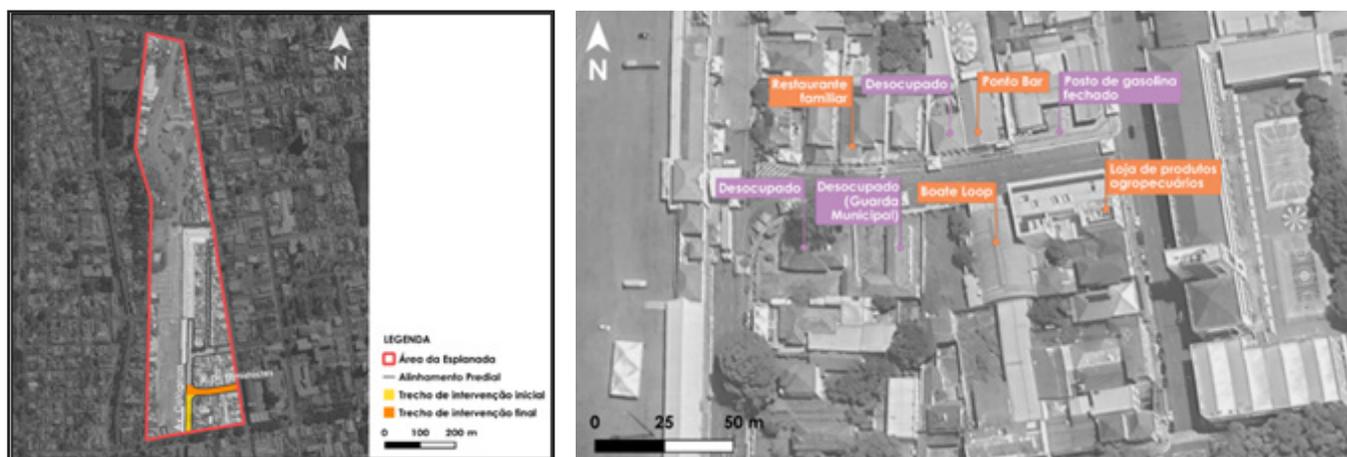
2 METODOLOGIA

Diante da dimensão do Complexo Ferroviário, logo se notou que seria inviável trabalhar em toda sua dimensão, visto que o tempo para o desenvolvimento da proposta se daria em apenas um semestre. Assim, foi então delimitado um trecho para a proposta de intervenção. A ideia inicial era abranger tanto a Rua Calógeras, como a Rua Dr. Temístocles, incluindo tanto os acessos para a Estação Ferroviária como também o acesso para os outros estabelecimentos do entorno. No entanto, devido à falta de bolsa e investimento para a execução, optou-se apenas pelo trecho da Rua Dr. Temístocles, cujos usos se voltam para o residencial e comercial (figuras 4A e 4B).

No trecho de estudo, vemos que várias das construções encontram-se desocupadas

e abandonadas. Uma delas, perto da esquina com a Calógeras, seria inaugurado a Guarda Municipal, porém não houve mobilizações para tal ato (Campo Grande News, 2023). Além disso, em conversas com os moradores da região, os mesmos apontam que o movimento de pessoas e carros diminuiu bastante após o fechamento do posto de gasolina que existia. Assim, o único comércio disponível na rua durante o dia é a loja de produtos agropecuários, localizado na esquina com a Rua 14 de Julho.

Figuras 4A e 4B. Mapa da área da Esplanada, com destaque para o trecho de intervenção e mapa destacando estabelecimentos e pontos desocupados



Fonte: Autores (2023).

Os outros estabelecimentos como a boate Loop, o Ponto Bar e o restaurante familiar, funcionam apenas durante à noite, assim trazendo uma sensação de segurança, principalmente na frente do bar e da boate, uma vez que os frequentadores dos mesmos costumam se reunir na frente destes edifícios ou transitar entre eles. Visto o potencial de crescimento econômico e cultural do trecho, começou-se então os estudos, procurando enfatizar tanto os usos já existentes como atrair ainda mais comércios e serviços com horários diversos, para que sempre haja olhos para a rua. E ainda, enfatizar a história e cultura local, dada a sua paisagem envolvendo as fachadas tombadas e a entrada da Estação Ferroviária.

Visto que seria necessário um constante contato com a população e o espaço, a sala de aula, localizada no campus universitário de Campo Grande da UFMS foi levada até o Ponto Bar, buscando pela experiência do cotidiano local e as perspectivas daqueles que transitam pela área. Dessa forma, durante o segundo semestre de 2023, através da parceria com o Ponto Bar, as aulas eram ministradas todas as quintas feiras às 14 horas no centro da cidade. A disciplina contou com sete estudantes regulares, duas voluntárias de pesquisa e dois docentes. Com o número mais reduzido, foi possível ter um melhor controle das atividades do grupo enquanto manteve-se uma postura mais participativa, fazendo com que as aulas fugissem do modelo tradicional passivo, se assemelhando a rodas de conversa (figura 5).

Após a primeira aula, em que foi apresentada a ementa da disciplina, bem como a introdução do local de estudo, houve um momento de caminhada em grupo pela quadra, momento este em que, em passos lentos, foi possível explorar um pouco mais da área, suas arquiteturas, suas problemáticas e as mudanças ao longo do tempo. Assim, foram analisadas as identidades ali presentes e através dela, começou-se a reflexão deste espaço e questionamentos acerca da história e de seu esquecimento, da sua vitalidade e seu vazio. A partir dessas questões, foram então realizadas pequenas intervenções de guerrilha através de lambe-lambes e frases estampadas em stencils, que buscam dar voz à cidade, atingindo as pessoas que transitam por ali e estimulando o pensamento crítico delas.

Figura 5. Foto da configuração de sala de aula no Ponto Bar, Stencils, frases pintadas e lambe-lambes.



Fonte: Autores (2023)

Após o momento de reconhecimento da área e de reflexão do espaço, passou-se para a etapa de conversas com os locais, buscando entender como as memórias destes estavam atreladas à área da Esplanada. Para isso, foi realizado o contato com a AFAPEDI (Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos), que abriu as portas da Estação Ferroviária para os acadêmicos e professores (figura 6A e 6B).

Figuras 6A e 6B. Foto dos acadêmicos, professores e antigos ferroviários e palestra com superintendente do IPHAN-MS.



Fonte: Autores (2023)

Os relatos transitaram de momentos de infância, desde antes da estrada de ferro até o que se sucedeu após o encerramento das atividades da companhia. Se fez visível o apego emocional que havia com o local. As histórias de situações de trabalho ilustravam como costumava ser o cotidiano de quem ali trabalhava. Ser ferroviário era e ainda é o motivo de orgulho para essas pessoas e por isso, elas tentam repassar a história à população, se negando a deixar para trás essas memórias. Essa sensibilização proporcionou uma nova perspectiva para os estudos futuros, surgindo então a seguinte questão: como incluir esse legado dentro do projeto?

A fim de ajudar a solucionar esse ponto, foi então promovido um diálogo com o IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), que explicou sobre a questão da preservação da história, abordando também sobre o processo de tombamento e relatando algumas técnicas utilizadas ao longo do projeto para que este esteja de acordo com seu contexto, seu passado e presente (figura 6B). O órgão também esteve presente ao longo da proposta, oferecendo suporte e a aprovação dos projetos desde seu desenvolvimento

até sua execução.

Logo após compreender as abordagens introspectivas do projeto, partiu-se para o estudo técnico da área com as medições e análises. Para isso foi feito o levantamento de calçadas, ruas e esquinas, bem como espaços de sombreamento e fachadas permeáveis e impermeáveis. Logo após, os acadêmicos foram divididos em três trios e alocados em cada esquina, ficando responsáveis pela: medição do nível de ruído, contagem de pedestres e automóveis de passagem, monitoramento dos fluxos de pessoas e carros e entrevistas com transeuntes.

Durante a análise, percebe-se um maior movimento na Avenida Mato Grosso, tanto por ser uma das principais vias da cidade como também pelas suas centenárias árvores no canteiro, que cria uma grande área de sombra para os pedestres. Apesar de não ter um movimento comparável à avenida, a rua 14 de Julho também teve um movimento considerável, haja visto os vários comércios ali presentes. Já a Avenida Calógeras e a Dr. Temístocles foram as menos movimentadas. Apesar de suas fachadas serem permeáveis, a desocupação dos lotes e a falta de olhos na rua fazem com que a sensação de insegurança se faça presente nesse espaço (figura 7A).

Através das entrevistas também se percebeu a falta de manutenção das ruas e de equipamentos no local, como lixeiras, bancos e ademais que poderiam proporcionar uma melhor imagem da área. Finalizada esta etapa, os grupos e professores se uniram para analisar os resultados, sintetizando as medições e respostas dos grupos enquanto discutiam sobre as problemáticas levantadas, pensando soluções e alternativas a serem aplicadas nos projetos e desenhos (figura 7B).

Figuras 7A e 7B. Esquema de organização dos grupos, destacando os sentidos das vias e croqui síntese de análise das medições dos grupos.



Fonte: Autores (2023)

Após compreender mais sobre o local, seu contexto, suas problemáticas e as pessoas que ali habitam, iniciou-se então o processo de projeto. Inicialmente foi proposto um estudo de referências de pedestrianização em áreas históricas, em que os alunos foram divididos em 3 (três) grupos, sendo 2 (duas) duplas e 1 (um) trio.

Assim, foram apresentados casos que tinham certas semelhanças com a área da Esplanada Ferroviária, analisando as técnicas utilizadas e o impacto desses projetos nas comunidades e nas cidades em que estão inseridas. E a partir disso, foram então discutidas as potencialidades destas na área da Esplanada Ferroviária, levantando os pontos positivos e negativos que tais mudanças poderiam trazer (figura 8A).

Dessa forma, as aulas que se seguiram nas próximas nove semanas se voltaram para a produção e orientações dos projetos, assim voltando para os ateliês do campus universitário, havendo também momentos de discussões gerais (figura 8B). A entrega dos projetos foi dividida em duas etapas: O estudo preliminar, apresentado em outubro e o anteprojeto, entregue um mês depois, em dezembro.

Figuras 8A e 8B. Apresentação dos estudos de caso e discussões gerais no ateliê do campus



Fonte: Autores (2023)

Durante o estudo preliminar, os estudantes apresentaram para os docentes o projeto do Urbanismo Tático em sua fase efêmera e o desenvolvimento do projeto permanente. A partir das críticas e sugestões das apresentações, foram realizadas as alterações necessárias e o desenvolvimento da etapa permanente do projeto, que seria executado caso a proposta fosse levada adiante pela prefeitura.

Os anteprojetos produzidos foram entregues no formato de “banners” (figura 9), abrangendo o conceito, localização, proposta efêmera e proposta permanente. As informações deveriam ser sucintas, uma vez que estes banners ficariam expostos para a comunidade ver, opinar e discutir.

Figuras 9: Propostas 1, 2 e 3 desenvolvidas pelos alunos



Fonte: Autores (2023)

A execução do projeto estaria atrelada ao evento Campão Cultural de 2023, um evento anual que envolve uma série de oficinas, shows e outros eventos realizados majoritariamente na Esplanada Ferroviária voltados para a promoção da cultura em Campo Grande. No entanto, o evento não aconteceu, fazendo com que houvesse uma mudança no planejamento e cronograma. Inicialmente os projetos seriam expostos no Ponto Bar para a votação para a execução. No entanto, a falta de recursos e investimentos restringiu o projeto, sendo necessário adequá-lo (figura 10) segundo o orçamento levantado através de doações. Assim, a disciplina se encerrou na parte projetual, tendo a continuação da proposta como projeto de extensão.

Figura 10. Proposta 1 readequada



Fonte: Autores (2023)

A ação então foi realizada na primeira semana acadêmica de 2024, durante o evento Arqfest 2024 da UFMS, na qual foi ofertada como oficina de um dia. Ela contou com cerca de 15 pessoas e foi dividida em duas partes: a parte teórica, explicando o contexto, o Urbanismo Tático e a trajetória do projeto e a parte prática, na Rua Dr. Temistocles. Primeiramente, foi utilizado giz para desenhar o traçado e a partir disso, a cal e pigmentos foram utilizados para a pintura (figuras 11A e 11B). Durante o processo, percebeu-se que seria necessário simplificar ainda mais o desenho, pensando em agilizar o processo, visto que a oficina seria apenas durante o período matutino.

Figuras 11A e 11B. Processo de pintura



Fonte: Autores (2023)

Assim, os elementos geométricos em frente ao Ponto Bar e o contorno dos círculos não foram executados, sendo que este primeiro foi readequado, ao invés de vários elementos pequenos, optou-se por uma padronagem grande, destacando ainda mais o local e atraindo ainda mais a atenção e curiosidade das pessoas. O processo todo ocorreu de maneira experimental, através de erros e adequações. E durante a pintura, várias pessoas que ali passavam paravam para perguntar sobre a atividade e contar algumas das histórias. E àqueles que participaram da oficina, foi uma oportunidade de conexão entre pessoas e espaços, dando oportunidade ao lúdico e à imaginação para o que aquele lugar poderia se tornar.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em relação à ação, foi possível perceber como projetos inclusivos e interativos criam oportunidades para várias situações e histórias. As pessoas passavam com olhos curiosos e aqueles que se aproximavam querendo saber mais sobre o projeto pareciam interessados em contribuir, seja contando sobre suas memórias ou discutindo suas ideias para o local. Assim como houve moradores que não apoiaram e criticaram a ideia, houve aqueles também que exaltaram a ação. As pessoas que brincavam caminhando pelas linhas remetiam aos tempos em que as crianças brincavam livremente pela rua. E aqueles que paravam para explorar mais podiam aprender um pouco mais sobre as várias estações ferroviárias que se conectavam à de Campo Grande.

Apesar do encaminhamento do projeto para o órgão responsável pelas intervenções de viárias da cidade, não houve uma resposta de apoio. Talvez, assim como as experiências anteriores, esse projeto não chegue à sua fase permanente e seja esquecido conforme a pintura for esvaecendo. No entanto, o vínculo entre o local, a memória, a comunidade e aqueles que participaram do projeto é inegável. À população, foi-se então mostrada que é possível pensar e construir espaços pensados para as pessoas, para a permanência e a convivência nestes, que o desenho da rua não é apenas o asfaltamento e a pintura da sinalização de trânsito, mas uma construção conjunta que conte a história do espaço e manifeste de forma física a identidade da vizinhança (figura 12).

Figura 12. Participantes da ação ao final da atividade, em frente ao Ponto Bar



Fonte: Autores (2023)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, os modelos de ensino do curso de Arquitetura e Urbanismo se voltam para a concepção de projeto de um ponto de vista mais técnico, deixando a comunidade em segundo plano. Assim, foi proposta a inversão dos papéis através deste experimento, colocando as pessoas em primeiro plano e então tornando o projeto a consequência da colaboração entre academia, arquitetura e comunidade. Esse modelo permitiu a experimentação de novos processos de aprendizagem, buscando estimular a participação ativa do estudante e incentivando-o a sair do modelo de projeto tradicional e perceber os espaços a partir de outras perspectivas, influenciados pelas memórias locais.

Durante este processo, surgiram vários desafios como a falta do investimento por conta da instituição acadêmica e do governo e as solicitações para a prefeitura e órgãos de trânsito para o fechamento da rua durante a ação, que impossibilitaram planejamentos como a montagem e locação de mobiliários no projeto e que ocasionaram a mudança no cronograma. Apesar dessas questões, foi possível entender como a Arquitetura e o Urbanismo vão além do desenho, incorporando de fato as pessoas e suas vivências, mostrando que elas são muito mais do que “escalas humanas”.

Ao final, espera-se que o presente estudo estimule novos métodos e processos de ensino, que tenham por objetivo despertar e aguçar o senso crítico dos futuros arquitetos e urbanistas, mostrando que os projetos são, antes das plantas e cortes, reflexões em forma de espaço, que buscam sempre responder às questões da sociedade.

REFERÊNCIAS

- Arruda, A.M.V. **Campo Grande: arquitetura, urbanismo e memória**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2006.
- _____. Os edifícios ferroviários da Noroeste do Brasil em Campo Grande. In: **Arquitextos**, 027.05, ano 3, ago, 2002. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.027/761>. Acesso em ago, 2024.
- COGRAD-UFMS. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Conselho de Graduação. Resolução COGRAD/UFMS 721/2022, de 15 de Dezembro de 2022. In: **Boletim Oficial da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul**, Campo Grande, MS, n. 7944, p21-111, 19 de dezembro de 2022.
- ESTAÇÕES Ferroviárias. E. F. **Noroeste do Brasil: rotunda de Campo Grande**, Município de Campo Grande, MS: MS 4882, jan, 2023, Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rotundas/campogrande.htm>. Acesso em agosto 2024.
- _____. E. F. Itapura-Corumbá (1914-1917), E. F. **Noroeste do Brasil (1917-1975), RFFSA (1975-1996): Campo Grande**, Município de Campo Grande, MS: MS 1598, dez, 2021, Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/campogrande.htm Acesso em agosto 2024.
- Farias, C.; Barros, M. Patrimônio histórico tem cercas e até portas furtadas na Esplanada Ferroviária: Moradores da região dizem que, além da história destruída, usuários de drogas invadem prédios e furtam casas. In: **CAMPO GRANDE NEWS: capital**. Campo Grande, MS, 4 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/patrimonio-historico-tem-cercas-e-ate-portas-furtadas-na-esplanada-ferroviaria>. Acesso em ago, 2024.
- Fontes, A. S.; Pina, J. P.; Paiva, L. M. **Urbanismo Tático: X ações para transformar cidades**. Rio de Janeiro: Ed. da UFRJ, 2021.
- Greco, M. M. D. M. **Ressignificação do Conjunto da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Rede Ferroviária Federal e Reterritorialização da Vila Ferroviária em Campo Grande - MS**. 2020. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande: 2020.

IPHAN. **Memórias do Presente:** Patrimônios de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul, 2019.

Jacobs, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: WMF: Martins Fontes, 2011.

O PROGRESSO (jornal). **Emílio Schnoor, a quem se deve a Estrada de Ferro.** Disponível em: <https://www.progresso.com.br/variedades/bebes-e-criancas/emilio-schnoor-a-quem-se-deve-a-estrada-de-ferro/262449/>. Acesso em ago, 2023.

Weingartner, G. **A construção de um sistema: espaços livres de recreação e conservação em Campo Grande, MS.** 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.