

Letícia Angélica Tinno

RA 329000413095

leticiatinno@hotmail.com

Orientadora

Isadora Taborda Silva

isadora.t.silva@cogna.com

(RE)SIGNIFICANDO O PATRIMÔNIO: UM RESGATE AO TERMINAL RODOVIÁRIO HEITOR EDUARDO LABURU DE CAMPO GRANDE/MS

RESUMO:

Este artigo aborda o terminal rodoviário Heitor Eduardo Laburu em Campo Grande/MS, analisando suas características e necessidades levando em consideração a questão da preservação do patrimônio, a fim de promover a elaboração de um projeto arquitetônico se aproveitando de características intrínsecas remanescentes, transformando-o em um espaço de cultural, lazer e comércio. Para desenvolver o estudo foi utilizado pesquisas realizadas no local referente ao projeto, artigos sobre reabilitação urbana, espaço urbano, patrimônio histórico e sustentabilidade que serviram de inspiração, a fim de compreender seu entorno e elaborar uma proposta de solução para os problemas constatados. O projeto surge a partir da inquietação pessoal em ressignificar um patrimônio histórico por entendê-lo como representativo ao processo de desenvolvimento da cidade.

Palavras-Chave: PRESERVAÇÃO PATRIMÔNIO; REABILITAÇÃO URBANA; ESPAÇO URBANO; PATRIMÔNIO HISTÓRICO.

ABSTRACT:

This article addresses the Heitor Eduardo Laburu bus terminal in Campo Grande/MS, analyzing its characteristics and needs, taking into account the issue of heritage preservation, in order to promote the development of an architectural project taking advantage of remaining intrinsic characteristics, transforming it into a space of culture, leisure and commerce. To develop the study, research carried out on the site referring to the project, articles on urban rehabilitation, urban space, historical heritage and sustainability were used, which served as inspiration, in order to understand its surroundings and prepare a proposal for a solution to the problems found. The project arises from the personal concern to re-signify a historical heritage by understanding it as representative of the city's development process.

Keywords: HERITAGE PRESERVATION; URBAN REHABILITATION; URBAN SPACE; HISTORICAL HERITAGE.

1. INTRODUÇÃO:

Patrimônio seja ele histórico, nacional, estadual, municipal, da humanidade, cultural, econômico, material e imaterial. Está ligado a uma atribuição de valores, isso porque são eles as fontes críticas para a tomada de decisão e a influência direta nas ações de conservação, o patrimônio é essencialmente uma noção pública e coletiva (ARAÚJO., 2012). Mesmo que o patrimônio seja certamente valorizado por indivíduos, sua raiz *d'être* é, por definição, sustentar a esfera do interesse público e do bem público (MASON., 1999).

O trabalho nasce de uma inquietação pessoal em ressignificar um patrimônio de grande valor histórico da cidade de Campo Grande/MS a partir da adoção de novos usos para a área. Ambientado no bairro Amambai no quadrilátero das ruas Dom Aquino, Barão do Rio Branco, Vasconcelos Fernandes e Joaquim Nabuco, na área central da cidade.

A história de um dos prédios mais importantes do município de Campo Grande, capital do Mato Grosso do Sul, a Estação Rodoviária Heitor Eduardo Laburu, foi retratada como um ponto de chegadas e partidas e por abrigar um dos centros comerciais mais modernos da época (MS NOTÍCIAS., 2017).

O antigo terminal rodoviário Heitor Eduardo Laburu, também conhecido como Rodô por alguns de seus frequentadores, foi construído nas proximidades do centro da cidade, o complexo foi inaugurado em 1976, abrigando em seu interior três estruturas distintas: a Estação Rodoviária interestadual, destinado para os ônibus intermunicipais e interestaduais, o Terminal Rodoviário Urbano de âmbito municipal, uma antiga área de embarque e desembarque dos coletivos da cidade e o Centro Comercial esse construído para atender comercialmente os passageiros que transitavam todos os dias. (KUREDA et al., 2021).

Segundo o EIA/RIMA-1993, o atual terminal encontra-se ultrapassado nos aspectos de espaço, segurança e funcionalidade. Isto se deve ao grande aumento populacional que Campo Grande sofreu, principalmente, depois de se tornar capital, com a divisão do Estado. Na época, sua arquitetura era das mais modernas, mas com o passar dos anos ficou obsoleta (MESSIAS et al, 2016, n. 20).

A metodologia aplicada nesta pesquisa consiste em revisão bibliográfica de autores da área temática, relatórios de entrevistas realizadas na área escolhida para a proposta e análise de precedentes.

De acordo com a pesquisa realizada foi possível chegar em uma proposta de projeto arquitetônico que atendas as reais necessidades da população local. O espaço proposto, destina-se a oferecer ótimas condições de lazer, cultura e comércio estimulando

o desenvolvimento na região que antes de sua decadência foi sinal de progresso e desenvolvimento.

2. AMBIENTAÇÃO:

Para entender a necessidade de uma valorização do patrimônio histórico que o Terminal Rodoviário Heitor Eduardo Laburu possui, é necessário voltar no tempo e contextualizar como um monumento de grande importância se tornou hoje um epicentro de problemas sócias. Campo Grande/MS tem a sua vida urbana formada principalmente a partir da segunda metade do século XX. Seu processo de modernização se intensificou na década de 1950, tendo um aumento exponencial de sua população entre 1970 e 1980, devido a um êxodo rural em massa de cidades do interior de Mato Grosso do Sul, bem como outros estados da federação. (KUREDA et al., 2021).

Na época de 1960 foi que surgiu o terminal rodoviário Heitor Eduardo Laburu de Campo Grande. Um grupo de empresários entre eles, Heitor e Luíz Laburu, demonstravam a intenção de construir prédios e verticalizar Campo Grande, entre as construções planejadas constava uma estação rodoviária. Aberta a licitação para a construção de um terminal rodoviário em Campo Grande, foi construído nas proximidades do centro da cidade e fazia parte de um complexo denominado Centro Comercial Condomínio Terminal do Oeste (MESSIAS et al, 2016, n. 20). Os construtores procuraram o prefeito Antônio Mende Canale, que assumiu o compromisso de priorizar as redes de água e esgoto, deixando o fornecimento de energia a cargo do governo estadual.

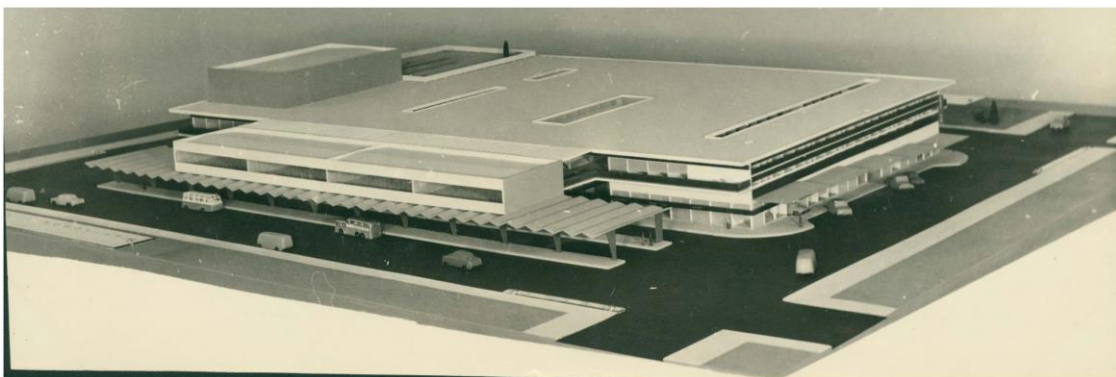


Figura 1. “[Maquete da Estação Rodoviária Heitor Eduardo Laburu]: Campo Grande, MS” Fonte: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=442146>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

No ano de 1966, quando as obras se iniciaram o prefeito era Plínio Barbosa Martins. O terreno era da família Laburu, sua arquitetura seguia o mesmo modelo das rodoviárias de Campinas e São Paulo como apresenta a figura 1. Sua ideia inicial era de

um shopping center prevendo que famílias fossem passar o dia se divertindo na rodoviária, seu edifício tem 30 mil metros quadrados de área construída, um centro comercial com 236 lojas todas com banheiro, um estacionamento para 160 vagas e duas salas de cinema.

Onde ficavam localizadas as lanchonetes e revistarias, seria localizado as salas Vips de embarque, porém as empresas foram vendendo seus espaços e abrindo seus pontos de parada própria. Isto é, as próprias empresas de ônibus não prestigiaram a rodoviária.

Foram três etapas de inaugurações: em 17/05/1975, é inaugurado o Terminal Urbano. Em 16/10/1976, é inaugurado o Terminal Interestadual. E, em 31/12/1976, encerra-se a construção do empreendimento. Existe muita dificuldade de encontrar registros históricos a respeito da rodoviária, visto que a edificação parece não ter importância arquitetônica para a cidade.

Com o aumento da população da cidade na década de 1990 alguns setores do complexo rodoviário começaram a ficar sobrecarregados (MESSIAS e CASTELHANO, 1999). Ocasionalmente a saturação da segurança, espaço e funcionalidade. No início de 2000, Campo Grande se encontrava em plena expansão urbana. Com a construções de novos terminais de coletivos, assim com a inauguração do shopping central da cidade, a saída de empresas e equipamentos de serviços públicos do prédio fizeram com que a rodoviária deixasse de ser concebida como um espaço de lazer, consumo e serviços (KUREDA et al., 2021).

Sem o público habitual, advindo dos terminais de ônibus, o comércio sofreu fortes abalos, que culminaram no endividamento de comerciantes e no fechamento de inúmeros imóveis do Centro Comercial. Paralelamente foi sendo visto pessoas em situação de rua e usuários de drogas como os novos “frequentadores do local” (KUREDA et al., 2021).

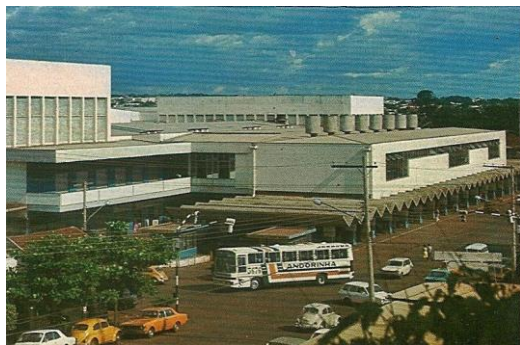


Figura 2 e 3. “[Estação Rodoviária Heitor Eduardo Laburu – Autor Desconhecido]: Campo Grande, MS” Fonte: <<https://www.facebook.com/CentroComercialTerminaldoOeste/photos/559613554739334>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

De um passado glorioso a um futuro incerto (STEFFANNI; ZANINI; WATANABE, 2007). As figuras 2 e 3 apresentam uma imagem sobre o ápice desse processo, que ocorre com a combinação dos problemas estruturais do complexo bem como o desenvolvimento urbano de Campo Grande, isso colaborou para o arrefecimento gradativo do comércio local. No ano de 2010 o prefeito da época desativou os serviços rodoviários no local. Após isso oficialmente a antiga rodoviária da cidade passa a tomar forma de um velho centro, isto é, (KUREDA et al., 2021). “Um espaço urbano que no passado se constituía como o primeiro centro da cidade” (PATRICIA DA SILVA, 2010).

No ano de 2010, após 37 anos, a Estação Rodoviária Heitor Eduardo Laburu, inaugurada em 14 de janeiro de 1973 no centro de Campo Grande, encerrará às atividades. Após ostentar o glamour de ser o principal centro comercial dos anos 80 e de "primeiro shopping" da Capital, o prédio, que é interligado ao condomínio com 236 lojas, vive dias de ostracismo e enfrenta o desafio de superar a má fama de local de marginais e prostituição.

Antes de 1948, os passageiros do transporte intermunicipal e interestadual embarcavam em pontos distribuídos nas ruas 14 de julho, Antônio Maria Coelho e Marechal Cândido Mariano Rondon (Y Juca Pirama) e na Avenida Afonso Pena. (CAMPO GRANDE NEWS., 2010).

Um ano após a mudança do terminal rodoviário Heitor Eduardo Laburu, para o Terminal Rodoviário Senador Antônio Mendes Canale, localizada na Avenida Gury Marque. A agora conhecida antiga rodoviária ao longo dos anos passou por 10 projetos de revitalização frustrados. (CAMPO GRANDE NEWS., 2016).

Sem nada sair do papel, a antiga rodoviária reclama abandono. Seja nas chorosas goteiras que ecoam em latas de tintas, nas escadas que não levam a lugar nenhum, nas pichações – que vão do lamento pela falta de projetos à exaltação às prostitutas -, nos pedidos apressados de não querer aparecer nas fotos, sintomas do tráfico e da prostituição que, em parceria com a presença maciça de igrejas, ocupam o entorno. (CAMPO GRANDE NEWS., 2016)

Tentando assim requalificar essa área de grande importância para a história de formação e crescimento de Campo Grande. A prefeitura em março de 2022 lançou um edital para contratar uma empresa responsável para reformar a área pública do Terminal Rodoviário Heitor Laburu, a antiga rodoviária, no bairro Amambaí, como mostra a maquete eletrônica na figura 4. A requalificação conta com recurso de R\$ 19.009.702,44. (CAMPO GRANDE NEWS., 2022). Porém não houve movimentação por parte da prefeitura para que as obras comecem.



Figura 4. “[Maquete Eletrônica de Revitalização da Estação Rodoviária Heitor Eduardo Laburu]: Campo Grande, MS” Fonte: < <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/com-verba-de-r-19-milhoes-sai-edital-para-reforma-da-antiga-rodoviaria>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

Na antiga rodoviária, a prefeitura de Campo Grande tem uma área de cerca de 10 mil metros quadrados, que corresponde à parte pública do prédio. Serão revitalizadas as plataformas de embarque e desembarque, duas salas no piso superior e o entorno com calçamento, recapeamento, paisagismo, mobiliário urbano e acessibilidade, como mostra a figura 4. Para o local, é previsto que sejam transferidas a Funsat (Fundação Social do Trabalho) e a Guarda Civil Metropolitana. (CAMPO GRANDE NEWS., 2022).

3. MATERIAIS E MÉTODOS:

Nesta etapa foram realizadas pesquisas para o desenvolvimento do projeto reunindo informações e dados que servirão de base para a ideia proposta, análises de precedentes, onde faremos um estudo arquitetônico para ajudar a entender as obras de outros e auxiliar na ideia da criação do projeto proposto.

3.1. Revisão bibliográfica

Para o desenvolvimento desse artigo, foram significativos a leitura de artigos, e sites que auxiliaram na elaboração de uma proposta de intervenção na área escolhida.

3.2. Precedentes

Os precedentes é um meio de colaborar no aumento da eficiência, são adotados como critérios de cerceamento da criatividade. Através de obras arquitetônicas existentes, as escolhas dos precedentes é um ponto de partida para uma nova construção de conhecimentos arquitetônicos para um novo projeto.

Precedente estético, onde a beleza será o que vai identificar o edifício e revelar a sua identidade. Precedente estrutural, que vai apresentar propostas para a edificação, e o precedente funcional que diz respeito a um projeto que tenha ambientes bem distribuídos para que tudo funcione em perfeita harmonia.

3.3. Precedente Estético



Figura 5. “Renovação do Edifício Pence Union / Perkins & Will. Cheney, EUA” Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/954451/renovacao-do-edificio-pence-union-perkins-and-will>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

Como precedente estético foi escolhido o projeto de reforma do Pence Union Building em Washington que foi concebido para renovar e ampliar um massivo edifício com mais de 11.000 metros quadrados. Foi conhecido como um dos vinte “piores projetos de arquitetura em campo universitários” sendo descrito como um ambiente “escuro”, “confuso” e “labiríntico”.

A equipe de arquitetura da Perkins & Will foi responsável por sua reforma em 2018, transformando um edifício que estava desatualizado e necessitando de uma reforma e transformando radicalmente a estrutura do edifício, criando um novo layout aberto e acessível incorporando bastante luz natural.

O principal e mais marcante ponto é uma fachada de vidro incorporada junto ao átrio central, como apresentada na figura 5, proporcionando maior transparência e conectividade entre os espaços interiores e exteriores.

3.4. Precedente Funcional



Figura 6. “Casarão da Inovação Cassina / Laurent Troost Architectures. Manaus, MT. ” Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/958210/casarao-da-inovacao-cassina-laurent-troost-architectures>>. Acesso: 15 abr. 2022

Restaurada pelo escritório de arquitetura Laurent Troost Architectures no ano de 2020, o Casarão da Inovação Cassina, edifício construído em 1896 e estava ruínas desde 1960, apresentava fachadas degradadas e assumidas pela vegetação como mostra figura 6, criando um aspecto interessante entre a beleza e a imperfeição da ruína, suscitando à contemplação acerca do passado e a ação do tempo e homem na cidade mediante ao patrimônio construído de uma forma geral.



Figura 7. “Casarão da Inovação Cassina / Laurent Troost Architectures.” Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/958210/casarao-da-inovacao-cassina-laurent-troost-architectures>>. Acesso: 15 abr. 2022

Comporta um rico jardim atrás da fachada principal como apresentada na figura 7. Este suntuoso jardim tropical, agregado a vidros, transparências e reflexos, mescla a História da ruína com um espaço associado a progresso e modernismo. Referente em sustentabilidade passiva, possui ventilação cruzada em todos os andares devido à largura reduzida do edifício e a inserção de jardins, o Cassina apresenta um vão ventilado entre a laje e o teto do restaurante, contando com vastos beirais em todas as direções, salvaguardando um ambiente termicamente confortável.

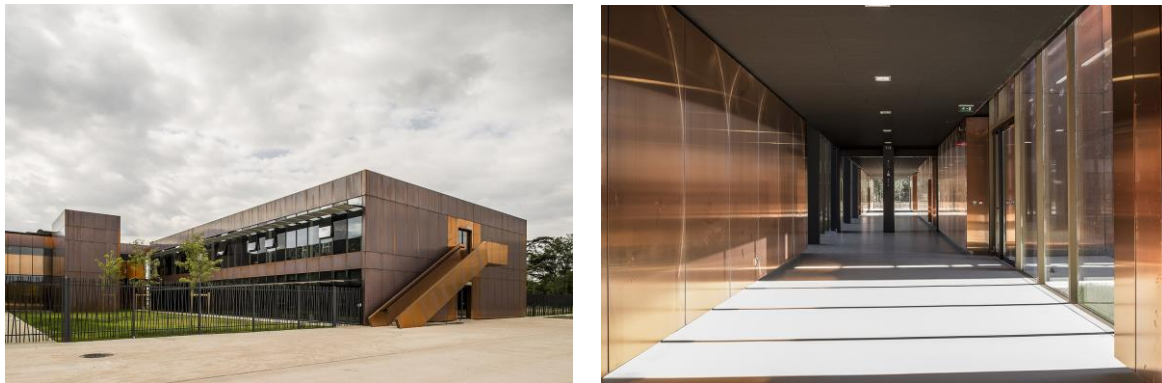
3.5. Precedente Estrutural



Figura 8 e 9. “Escola Pública de Labarthe-Sur-Lèze / LCR Architectes. Labarthe-Sur-Lèze, França” Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/758499/escola-publica-de-labarthe-sur-leze-lcr-architectes>>. Acesso: 15 abr. 2022

Como precedente estrutural foi adotado a escola pública primária de Labarthe-Sur-Lèze na França, concebido pelo escritório de arquitetura LCR Architectes em 2012,

imaginou o futuro equipamento e o estabelece como um edifício público enquadrado dentro de um espaço vazio controverso. Esta rua individual apresentada na figura 8 e 9 da equilíbrio ao projeto, abrangendo dois níveis possuindo um papel de separação para



salvaguardar formar um vínculo. Tudo seguramente orientado em direção Norte-Sul.

Figura 10 e 11. “Escola Pública de Labarthe-Sur-Lèze / LCR Architectes. Labarthe-Sur-Lèze, França” Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/758499/escola-publica-de-labarthe-sur-leze-lcr-architectes>>. Acesso: 15 abr. 2022

Referente as fachadas, a dimensão criada por meio de hastes envidraçadas e alumínio revestido de cobre, material dinâmico e natural, mesclam as tonalidades de cobre alaranjado no interior com o marrom do exterior gerando uma transição suave com a terra, apresentada na figura 10 e 11. Dando a edificação um corpo que conversa com a idade. Está modificação de aparência com o passar do tempo, complementara a área em que está vinculada a uma rápida mudança.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesta etapa, serão descritos os resultados das pesquisas realizadas relacionados a análise do terreno, análise de seu entorno, os equipamentos públicos, infraestrutura urbana, saneamento básico, legislação pertinente, programa de necessidades, setorização e a proposta de um projeto.

4.1. Análise do terreno

Se tratando de um terreno que possui uma edificação existente, foi fundamental fazer uma análise de seu entorno, colhendo maiores informações possíveis como localização, equipamentos públicos, estudo de insolação e ventilação, para compreender se o local corresponde às expectativas para a elaboração do projeto Arquitetônico.



Figura 18. Estudo de Insolação. Fonte: < <https://www.suncalc.org/#/-20.463,-54.6241,18/2022.06.09/11:24/1/1> >. Acesso: 01 jun. 2022.

De acordo com o estudo de análise de ventilação feitos através da rosa dos ventos, podemos destacar que a maior predominância de ventos vem da região nordeste se destacando nas ruas Dom Aquino e Vasconcelos Fernandes, como apresenta o gráfico na figura 17. A análise do estudo de insolação pode mostrar que a maior incidência solar se apresenta ao norte da fachada onde fica localizado a rua Dom Aquino, como mostra a figura 18.

4.2. Legislação pertinente ao projeto

O local apresentado adere a Lei Complementar N° 341/2018. A figura 19 apresenta a tabela de índices urbanísticos do terreno escolhido.

CATEGORIA DE USO PERMITIDOS	NOME:	ZONA URBANA 1
	NOME:	ZONA AMBIENTAL 1 - ZA 1
	RESIDENCIAL:	R1, R2, R3
	COMÉRCIO VAREJISTA:	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V8, V9, V11
	COMÉRCIO ATACADISTA:	A1,A2
	SERVIÇOS:	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S10, S11, S12, S13, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21
	INDUSTRIAL:	I1, I2, I3
ÍNDICES E INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS APLICÁVEIS À ZONA E EIXO DE ADENSAMENTO	LOTEAMENTO:	L1, L2, L3, L5
	ESPECIAL:	E1, E2, E3, E4, E10, E13, E19, E20
	TAXA DE OCUPAÇÃO:	TÉRREO E 1º PAVIMENTO - 0,7 DEMAIS PAVIMENTOS - 0,5(7)
	TAXA DE PERMEABILIDADE:	20%
	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÍNIMO - CAMIN:	0,1
LOTES MÍNIMOS	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO - CABAS:	4
	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO - CAMAX:	5
	OUTORGA ONEROSA / TRANSFERÊNCIA DO DIRETO DE CONSTRUIR:	1(6)
	ÍNDICE DE ELEVACÃO:	LIVRE
RECUOS MÍNIMOS (m)	ÁREA (M²):	250
	TESTADA ESQUINA (M):	15
	TESTADA MEIO DE QUADRA (M):	10
RECUOS MÍNIMOS (m)	FRENTE:	TÉRREO E 1º PAVIMENTO - LIVRE DEMAIS PAVIMENTOS - 5,00
	LATERAL E FUNDOS:	TÉRREO E 1º PAVIMENTO - LIVRE IE ENTRE 2 E MENOR QUE 6 - H/6 (MÍNIMO 3,00) IE MAIOR OU IGUAL A 6 E MENOR QUE 12 - H/8 (MÍNIMO 3,00) IE MAIOR OU IGUAL A 12 - H/10 (MÍNIMO 5,00)
	LATERAL E FUNDOS NOS CASOS DE OUTORGA ONEROSA / TRANSFERÊNCIA DO DIRETO DE CONSTRUIR:	TÉRREO E 1º PAVIMENTO - LIVRE IE ENTRE 2 E MENOR QUE 6 - H/6 (MÍNIMO 3,00) IE MAIOR OU IGUAL A 6 E MENOR QUE 12 - H/8 (MÍNIMO 3,00) IE MAIOR OU IGUAL A 12 - H/10 (MÍNIMO 5,00)

Figura 19. Tabela de Índice Urbanísticos. Fonte: < <https://sisgran.campogrande.ms.gov.br/mapas/> >. Acesso: 01 jun. 2022

Por ser um projeto de larga escala, demandará principalmente de acessibilidade, conforto térmico e acústico e legislação sanitária, as legislações do projeto se baseará em:

ABNT NBR 9050:20 - Norma intitulada como acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, estabelece critérios e parâmetros para o projeto, instalação, construção e adaptação do edifício.

ABNT NBR 9077:2001 - Regulamenta todas as saídas de emergência em edifícios, evitando o máximo de risco de acidentes e garantindo saídas rápidas e seguras em casos de emergência.

ABNT NBR 10898:1998 - Esta norma cita as características mínimas exigidas para sistema de iluminação de emergência com objetivo de viabilizar a evacuação segura em casos de incêndio, queda de energia, e eventos que necessitem a desocupação rápida e segura da área.

ABNT NBR 12693:2021 - Estabelece requisitos para projeto, seleção e instalação de extintores de incêndio para edificações e áreas de risco.

ABNT NBR 15575:2013 - Norma de desempenho de edificações habitacionais, apresenta características indispensáveis de uma obra para o consumidor prezando pelo conforto, acessibilidade, higiene, estabilidade, vida útil e segurança estrutural.

ABNT NBR 16636-2:2017 - Orienta o planejamento e desenvolvimento de projetos arquitetônicos e urbanísticos das edificações ao longo de todas as suas etapas.

ISO 8995-1/2013 - Determina os critérios de iluminação de ambientes de trabalho internos e os requisitos para que as pessoas realizem funções visuais de maneira eficiente.

Código de Obras Lei nº 1866 de 26 de dezembro de 1979 - Este código instrui todo o projeto, execução e utilização do edifício com o cumprimento dos padrões de conforto, segurança, higiene e salubridade.

4.3. Proposta

A proposta do projeto é ressignificar a antiga rodoviária buscando reabilitar um importante edifício localizado na área central de Campo Grande, transformando-o em um edifício multiuso que irá abrigar uma área de lazer, comércio e um centro de cultura, utilizando como pontos norteadores os estudos anteriormente levantados, levando em consideração a questão da preservação do patrimônio.

A intenção é a criação de um local de encontro, agradável que gere memórias e momentos únicos aos frequentadores, tendo como público-alvo todos os tipos de usuários de diferentes classes e faixa etárias da cidade, buscando despertar e desenvolver o interesse da sociedade pelo patrimônio construído através de um espaço que contemple

atividades relacionadas ao lazer, cultura e comércio. Tendo em vista reconhecer e evidenciar o valor histórico que o antigo terminal rodoviário teve para a cidade e o estado.

Foram pensados ambientes que deem um novo significado ao local, sendo eles: No setor de cultura salas de músicas, dança, pintura, espaços para exposições temporárias, sala de trabalhos manuais, uma biblioteca, auditório, podendo ser usado para cine cultura, e oficinas. No setor de comércio lojas sortidas, box de alimentação com restaurantes e cafeterias. No setor lazer uma praça com áreas de contemplação e parklet distribuídos na parte de fora do edifício, porém a área de lazer se estende até dentro do prédio com a praça de alimentação e os livings.

A ideia visa utilizar no projeto o uso de janelas com grandes aberturas para aproveitar melhor a luz natural e promover uma interação interior exterior no espaço e proporcionar melhor circulação de ventilação e projetar áreas verdes trazendo conforto, sensação de paz e tranquilidade para os usuários.

4.4. Programa de necessidades

O programa de necessidades do projeto abrangerá todos ambientes e setores necessários para a concepção de um edifício multiuso e contribui para que o projetista considere a complexibilidade e concepção dos espaços envolvidos a fim de nortear as decisões a

SETORES	AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREA TOTAL	SETORES	AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREA TOTAL
LAZER E COMÉRCIO	LOJAS TIPO 01	16	972,44 m ²	ADMINISTRAÇÃO	SECRETARIA	01	100,71 m ²
	LOJAS TIPO 02	10	1124,1 m ²		SALA DE REUNIÃO	01	25,10 m ²
	LOJAS TIPO 03	06	348,17 m ²		SALA DE SEGURANÇA	01	23,90 m ²
	LOJAS TIPO 04	01	238,97 m ²		ALMOXARIFADO	01	14,31 m ²
	BOX DE ALIMENTAÇÃO	09	499,82 m ²		DEPÓSITO	01	14,31 m ²
	PRACA DE ALIMENTAÇÃO	01	1108,51 m ²		COPA	01	26,32 m ²
BANHEIRO PÚBLICO	04	130,77 m ²	BANHEIRO DE FUNCIONARIO		01	6,00 m ²	
APOIO (ELEVADOR E SAÍDA DE EMERGENCIA)	02	82,24 m ²	AUDITÓRIO		01	919,10 m ²	
SETORES	AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREA TOTAL		FOYER	01	82,64 m ²
CULTURAL	BIBLIOTECA	01	426,50 m ²		DEPÓSITO	02	27,73 m ²
	SALA DE TRABALHOS MANUAIS	02	173,38 m ²	ARMÁRIO DE FIGURINO	01	14,36 m ²	
	SALA DE PINTURA	02	240,62 m ²	CAMARIM	02	47,83 m ²	
	SALA DE MUSICA	02	204,78 m ²	BANHEIROS	05	44,08 m ²	
	SALA DE FOTOGRAFIA	02	222,52 m ²	LOJAS	01	11,63 m ²	
	SALA DE DANÇA	01	288,96 m ²	BILHETERIA	01	11,63 m ²	
	OFICINAS	07	721,39 m ²	AUDITÓRIO	01	1131,71 m ²	
	APOIO (ELEVADOR E SAÍDA DE EMERGENCIA)	02	145,31 m ²	FOYER	01	52,10 m ²	
	BANHEIRO PÚBLICO	09	74,71 m ²	DEPÓSITO	02	21,95 m ²	
	ADMINISTRAÇÃO	01	210,64 m ²	ARMÁRIO DE FIGURINO	02	16,26 m ²	
	AUDITÓRIO	02	2.050,81 m ²	CAMARIM	02	38,31 m ²	
	EXPOSIÇÃO FECHADA	01	181,190 m ²	BANHEIROS	05	55,17 m ²	
	EXPOSIÇÃO ABERTA	01	1.015,31 m ²	LOJAS	02	48,67 m ²	
					BILHETERIA	02	17,45 m ²

serem tomadas.

Figura 20. Programa de necessidades Fonte: A autora, 2022.

A Figura 20 apresenta a tabela feita pela autora onde podemos ver o programa de necessidades e o pré-dimensionamento organizados por setores.

4.5. Setorização

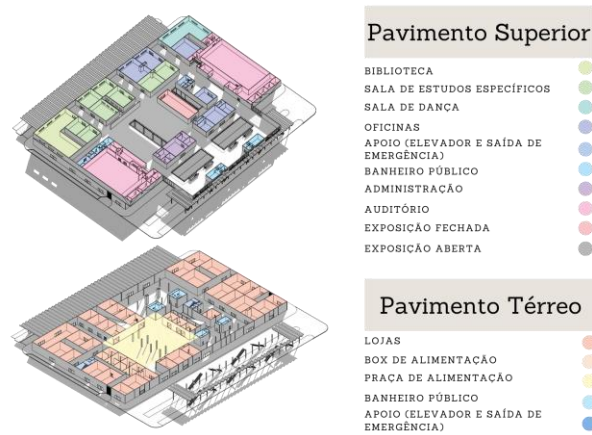


Figura 21. Setorização dos pavimentos térreo e superior Fonte: A autora, 2022.

Baseando no programa de necessidade, a figura 21 apresenta como foi elaborada a setorização dos ambientes na edificação.

4.6. Proposta do projeto



Figura 22. Planta layout térreo Fonte: A autora, 2022.

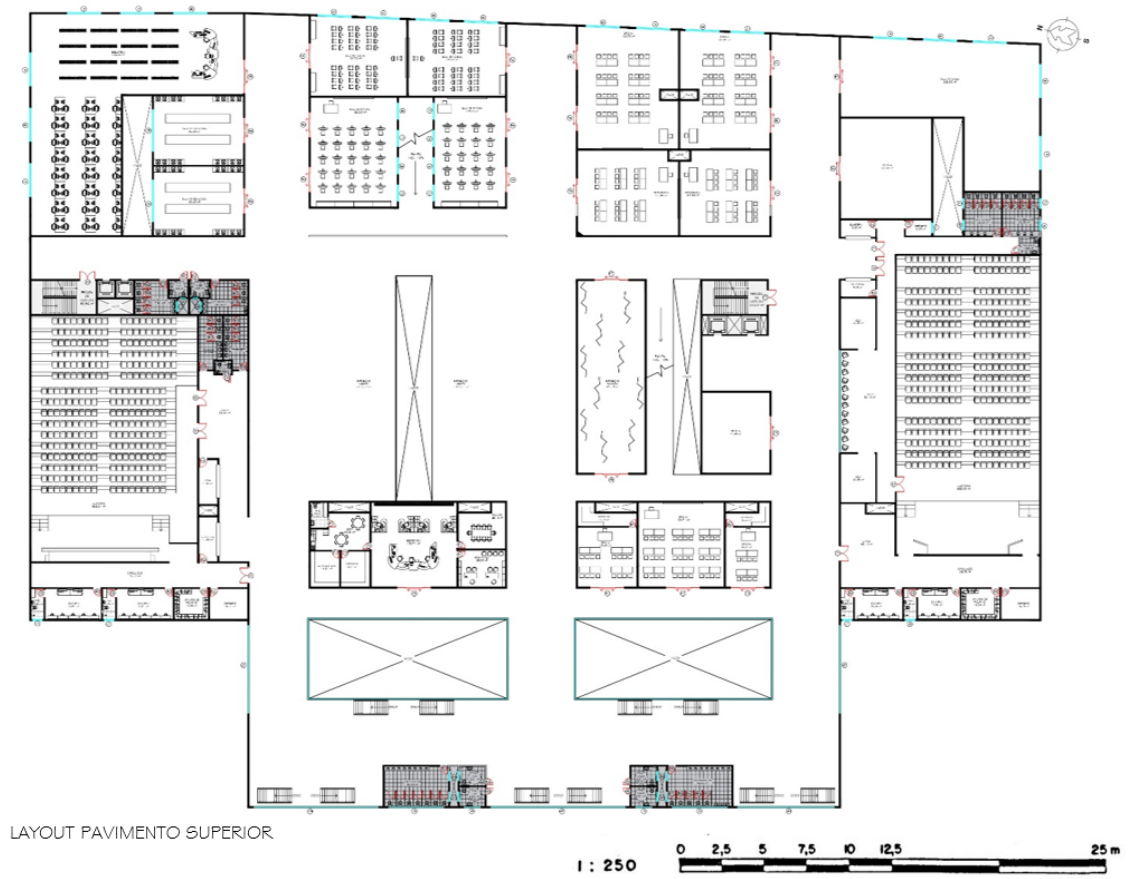


Figura 23. Planta layout superior Fonte: A autora, 2022.

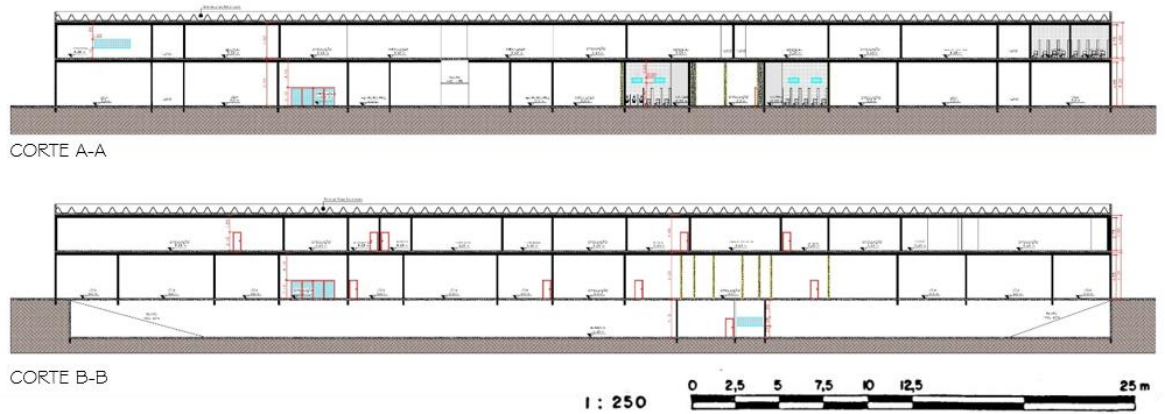


Figura 24. Corte A-A e B-B: A autora, 2022.



Figura 25, 26 e 27. Axonometrias auditório 01 auditórios 02 e foyer auditório 01: A autora, 2022.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com os estudos realizados nesse artigo pode se notar que determinar o que é patrimônio envolve a compreensão dos valores atribuídos a um bem, é relevante que o patrimônio seja percebido prioritariamente por seu valor histórico, visto que essa é uma das principais motivações para a proteção do patrimônio. É necessário também atentar o olhar da seleção patrimonial, especialmente nas regiões centrais da cidade, que costumam conter diversas camadas da história.

Além disso, pensar sobre o uso cultural e de lazer promove a construção de uma prática efetiva de proteção do patrimônio no cotidiano da população, fazendo dessa forma, com que se sintam pertencentes a um contexto muito maior.

Dessa forma, este trabalho foi direcionado para uma perspectiva de salvaguardar o patrimônio por meio da recuperação física e da reconversão de seu uso. Entretanto ao longo do processo de elaboração desta pesquisa, percebeu-se que não seria possível abordar a questão do patrimônio sem deixar de pensar e tratar também as questões urbanas, visto que, atualmente o edifício se encontrar deslocado de seu entorno, de modo a transformar e valorizar a área com proposições de novos usos compatíveis com a dinâmica do bairro em que está inserido, a fim de requalificar o espaço urbano.

Por fim, conclui-se que a pesquisa alcançou seu objetivo na intenção de trazer uma proposta projetual de reabilitação da antiga rodoviária que estimule o uso e atenda às necessidades da população local.

REFERÊNCIA

- ARAÚJO, Guilherme Maciel. **Os valores do patrimônio cultural. Uma contribuição teórica para as políticas de conservação.** Arqtextos, São Paulo, ano 13, n. 145.00, Vitruvius, jun. 2012. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/13.145/4387>>. Acesso em: 14 de Abril 2022.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, 2020.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10898: Sistema de iluminação de emergência.** Rio de Janeiro, 1998.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 12693: Sistemas de proteção por extintores de incêndio.** Rio de Janeiro, 2021.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9077: Saídas de emergência em edifícios.** Rio de Janeiro, 2001.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15575: Desempenho de Edificações Habitacionais.** Rio de Janeiro, 2013.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16636-2: Elaboração e desenvolvimento de serviços técnicos especializados de projetos arquitetônicos e urbanísticos Parte 2: Projeto arquitetônico.** Rio de Janeiro, 2017.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR ISO/CIE 8995-1: Iluminação de ambientes de trabalho Parte 1: Interior.** Rio de Janeiro, 2013.
- CAMPO GRANDE. **Lei nº 1866, de 26 de dezembro de 1979. Institui o código de obras do município de campo grande - MS.** Disponível em: <<http://apl01.pmcg.ms.gov.br/agendaUploads/aprovacaodigital/CODIGODEOBRAS.pdf>>.
- CORREIA, Guilherme,; ARUDA, Cristiano.; CHUVA, Ana Paula. **Veja como era e como vai ficar a antiga rodoviária após obra de R\$ 17 milhões.** Campo Grande, Agosto. 2021. Campo Grande News Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/veja-como-era-e-como-vai-ficar-antiga-rodoviaria-apos-obra-de-r-17-milhoes>>. Acesso em: 14 de Abril 2022.
- DESCONHECIDO, Autor. **Antiga Rodoviária, importante prédio da história de Campo Grande.** Disponível em: <<https://aquelemato.org/antiga-rodoviaria-campo-grande/>> 21 dez. 2018. Acesso em: 15 Abr 2022.
- DOS SANTOS, Aline. **Com história de 10 projetos frustrados, antiga rodoviária volta à mira eleitoral: O Terminal Rodoviário Heitor Laburu funcionou por 37 anos.** CAMPO GRANDE NEWS, CAMPO GRANDE-MS, set. 2016. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/com-historia-de-10-projetos-frustrados-antiga-rodoviaria-volta-a-mira-eleitoral>>. Acesso em: 15 abr. 2022.
- FRIAS, Silvia. **Com verba de R\$ 19 milhões, sai edital para reforma da antiga rodoviária: Funsat e a Guarda Civil Metropolitana serão transferidas para o prédio do antigo terminal, no bairro Amambai.** CAMPO GRANDE NEWS, CAMPO GRANDE-MS, mar. 2022. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/com-verba-de-r-19-milhoes-sai-edital-para-reforma-da-antiga-rodoviaria>. Acesso em: 15 abr. 2022.
- KUREDA, Vladimir Eiji; PASSAMANI, Guilherme R.; SILVA, Maria Eduarda Rodrigues da. **A “cracolândia” de Campo Grande (MS) vista “da rua” : notas sobre fazer-cidade, biopolítica e territorialidade nas imediações da antiga rodoviária.** Aceno – Revista de Antropologia do Centro-Oeste, 8 (16): 245-260, janeiro a abril de 2021. ISSN: 2358-5587 Acesso em: 09 de Abril 2022.
- MASON, Op. Cit., 1999, p.3. Acesso em: 14 de Abril 2022.
- MESSIAS, A. C.; CASTELHANO, D. A. **Estrutura e funcionamento da estação rodoviária Heitor Eduardo Laburu.** Multitemas, n. 20, 18 maio 2016. Acesso em: 14 de Abril 2022.
- OLIVEIRA, Aline. **Antiga Rodoviária: protagonista da história e desenvolvimento de Mato Grosso do Sul.** Nov. 2017. Ms Notícias. Disponível em:

<<https://www.msnoticias.com.br/editorias/geral-ms-noticias/antiga-rodoviaria-protagonista-da-historia-e-desenvolvimento-de-mato/75681/>> Acesso em: 14 de Abril 2022.

PATRÍCIA DA SILVA, G. *De volta á praia grande: o “velho” centro com o “novo” discurso*. Tese de doutorado. PGPP/UFMA, 2010.

REDAÇÃO. Rodoviária encerra este mês 37 anos de história. Campo Grande, Jan. 2010. **Campo Grande News** Disponível em: <Rodoviária encerra este mês 37 anos de história <https://www.campograndenews.com.br/entretenimento/rodoviaria-encerra-este-mes-37-anos-de-historia-01-22-2010>>. Acesso em: 14 de Abril 2022.

REDAÇÃO. Rodoviária encerra este mês 37 anos de história. **CAMPO GRANDE NEWS**, CAMPO GRANDE-MS, Jan. 2010. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/entretenimento/rodoviaria-encerra-este-mes-37-anos-de-historia-01-22-2010>> Acesso em: 15 abr. 2022.

STEFFANNI, Aline; ZANINI, Giseli; WATANABE, Jorge. Rodoviária Campo Grande: Viajar em uma idéia... um lugar, uma vida... a passeio, a trabalho... reencontrar alguém... se encontrar; se perder... mudar.... **Unifolha**, CAMPO GRANDE-MS, ano X, n. 73, p. 01- 16, 29 dez. 2007.