

MOBILIDADE ATIVA E REQUALIFICAÇÃO URBANA: O ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL ANTÔNIO VALENTE COMO ESTUDO DE CASO

Silvana Romanini Monti¹;

¹Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande/MS.

<http://lattes.cnpq.br/6623963137235387>

Luiza Orrigo².

²Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande/MS.

<http://lattes.cnpq.br/0524424251531789>

RESUMO: O capítulo discute a mobilidade ativa como elemento estruturador do espaço urbano e estratégia de qualificação dos espaços públicos, em contraposição ao modelo de urbanização centrado no automóvel, consolidado ao longo do século XX. Esse padrão contribuiu para o espraiamento urbano, a segregação socioespacial e o aumento das distâncias entre funções urbanas, gerando impactos como congestionamentos, poluição e insegurança viária. No Brasil, esses processos foram intensificados pela rápida urbanização a partir da segunda metade do século XX, evidenciando desafios relacionados à organização territorial e à mobilidade urbana. Nesse contexto, destacam-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que prioriza modos não motorizados e o transporte coletivo, e o Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), que articula uso do solo e mobilidade. Como estudo de caso, analisa-se o entorno do Mercado Municipal Antônio Valente, em Campo Grande/MS, área de relevância econômica e cultural marcada por intensa circulação e conflitos entre modais. A análise evidenciou limitações na infraestrutura para pedestres e baixa qualidade dos espaços públicos. Diante disso, propõem-se diretrizes baseadas no urbanismo tático, na pedestrianização e nas ruas completas, visando promover acessibilidade, segurança e vitalidade urbana, contribuindo para cidades mais inclusivas e sustentáveis, em consonância com o ODS 11.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Planejamento Urbano. Mobilidade Ativa.

ACTIVE MOBILITY AND URBAN REDEVELOPMENT: THE SURROUNDINGS OF THE ANTÔNIO VALENTE MUNICIPAL MARKET AS A CASE STUDY

ABSTRACT: The chapter discusses active mobility as a structuring element of urban space and a strategy for the qualification of public spaces, in contrast to the automobile-centered urbanization model consolidated throughout the 20th century. This model contributed to

urban sprawl, socio-spatial segregation, and increased distances between urban functions, resulting in congestion, pollution, and traffic insecurity. In Brazil, these processes were intensified by rapid urbanization from the second half of the 20th century, highlighting challenges related to territorial organization and urban mobility. In this context, the National Urban Mobility Policy (Law nº. 12.587/2012), which prioritizes non-motorized modes and public transport, and Transit-Oriented Development (TOD), which integrates land use and mobility, stand out. As a case study, the surroundings of the Antônio Valente Municipal Market, in Campo Grande/MS, are analyzed—an area of economic and cultural relevance marked by intense circulation and conflicts between transport modes. The analysis revealed limitations in pedestrian infrastructure and low-quality public spaces. Based on this, guidelines grounded in tactical urbanism, pedestrianization, and complete streets are proposed, aiming to promote accessibility, safety, and urban vitality, contributing to more inclusive and sustainable cities, in line with ODS 11.

KEY-WORDS: Urban Mobility. Urban Planning. Active Mobility.

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização ao longo do século XX consolidou um modelo de desenvolvimento urbano fortemente baseado na mobilidade motorizada individual, especialmente no uso do automóvel. Conforme apontam Andrade e Cunha (2017), a expansão acelerada das cidades, frequentemente acompanhada pela implantação de infraestruturas voltadas prioritariamente à circulação de veículos motorizados, contribuiu para o espraiamento urbano, a segregação socioespacial e o aumento das distâncias entre moradia, trabalho e serviços.

No contexto brasileiro, esse processo intensificou-se a partir da segunda metade do século XX, quando o país passou por uma rápida transição de uma sociedade majoritariamente rural para urbana. De acordo com Carvalho (2016), esse crescimento urbano acelerado trouxe desafios relacionados à organização territorial, à infraestrutura de transportes e às condições de mobilidade da população. O aumento do uso de veículos particulares tem provocado congestionamentos, poluição atmosférica, crescimento dos índices de acidentes de trânsito e maior ocupação do espaço público por automóveis, em detrimento de modos de deslocamento mais sustentáveis.

Diante desse cenário, observa-se a necessidade de promover modelos de mobilidade mais equilibrados e inclusivos. A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece diretrizes voltadas à integração entre os diferentes modos de transporte e à priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo. Ademais, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) buscou a adoção de mecanismo de estratégia de organização territorial a fim de direcionar o desenvolvimento das cidades em modelos mais sustentáveis, por meio do Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), que busca a integração do planejamento urbano vinculado

ao planejamento do transporte público de massa. Desta forma, o DOT integra componentes urbanos uso e ocupação do solo, distribuição de espaços públicos, fomento a atividades econômicas) com os sistemas de mobilidade urbana coletiva ou não motorizada, em detrimento do uso de automóveis particulares.

Nesse contexto, a valorização da mobilidade ativa, associada à qualificação dos espaços públicos e à integração com o transporte coletivo, contribui para a construção de cidades mais acessíveis, saudáveis e sustentáveis, em consonância com os princípios do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS 11), que busca tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

OBJETIVO

A presente pesquisa tem como objetivo discutir o papel da mobilidade ativa como elemento estruturador do espaço urbano e estratégia para a qualificação de espaços públicos. De forma específica, busca propor alternativas projetuais e urbanísticas que contribuam para a melhoria das condições de mobilidade urbana no entorno do Mercado Municipal Antônio Valente, conhecido como Mercadão Municipal, localizado no município de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, tendo como princípio orientador a priorização do pedestre e o incentivo aos modos de deslocamento não motorizados.

A escolha da área de estudo justifica-se pela relevância do equipamento urbano para a dinâmica econômica, social e cultural da cidade, além do intenso fluxo diário de pessoas e veículos em seu entorno, o que mostra a necessidade de intervenções que promovam maior acessibilidade, segurança e qualidade do espaço público.

METODOLOGIA

A pesquisa caracteriza-se como aplicada, com abordagem quali-quantitativa e objetivos exploratórios e descritivos, voltada à compreensão da mobilidade ativa e à proposição de alternativas para a melhoria da mobilidade urbana no entorno do Mercado Municipal Antônio Valente, em Campo Grande/MS.

Quanto aos procedimentos técnicos, foram utilizados pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, estudo de caso, pesquisa de campo e entrevistas. A pesquisa bibliográfica e documental envolveu a análise de livros, artigos, dissertações e dados institucionais relacionados à mobilidade urbana e ao contexto da área de estudo. Também foram analisados estudos de caso de cidades que desenvolveram intervenções voltadas à promoção de ruas mais caminháveis.

Complementarmente, foram realizadas pesquisa de campo e caminhada observatória e aplicação de um questionário on-line composto por 18 perguntas, obtendo-se um total de 89 respostas. Os dados coletados foram analisados a partir de abordagens qualitativas e

quantitativas, assegurando-se o anonimato dos participantes e a utilização das informações exclusivamente para fins acadêmicos e científicos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Mercado Municipal Antônio Valente, inaugurado em 30 de setembro de 1958, constitui um importante marco na consolidação da dinâmica comercial de Campo Grande, tendo sua denominação associada ao doador do terreno destinado à instalação permanente da estrutura. Sua origem está vinculada à concentração dos vendedores da maior feira livre da cidade à época, anteriormente localizada entre as ruas 15 de Novembro e 26 de Agosto, em proximidade aos trilhos da ferrovia Noroeste do Brasil, evidenciando a relação histórica entre infraestrutura de transporte e formação de centralidades urbanas.

Na contemporaneidade, o Mercado configura-se como um relevante polo econômico, social e cultural, responsável pela valorização e difusão de produtos regionais característicos de Mato Grosso do Sul, como alimentos típicos, ervas tradicionais e artesanato. Para além de sua função comercial, o espaço desempenha papel significativo na promoção da identidade cultural local e na dinamização do espaço público.

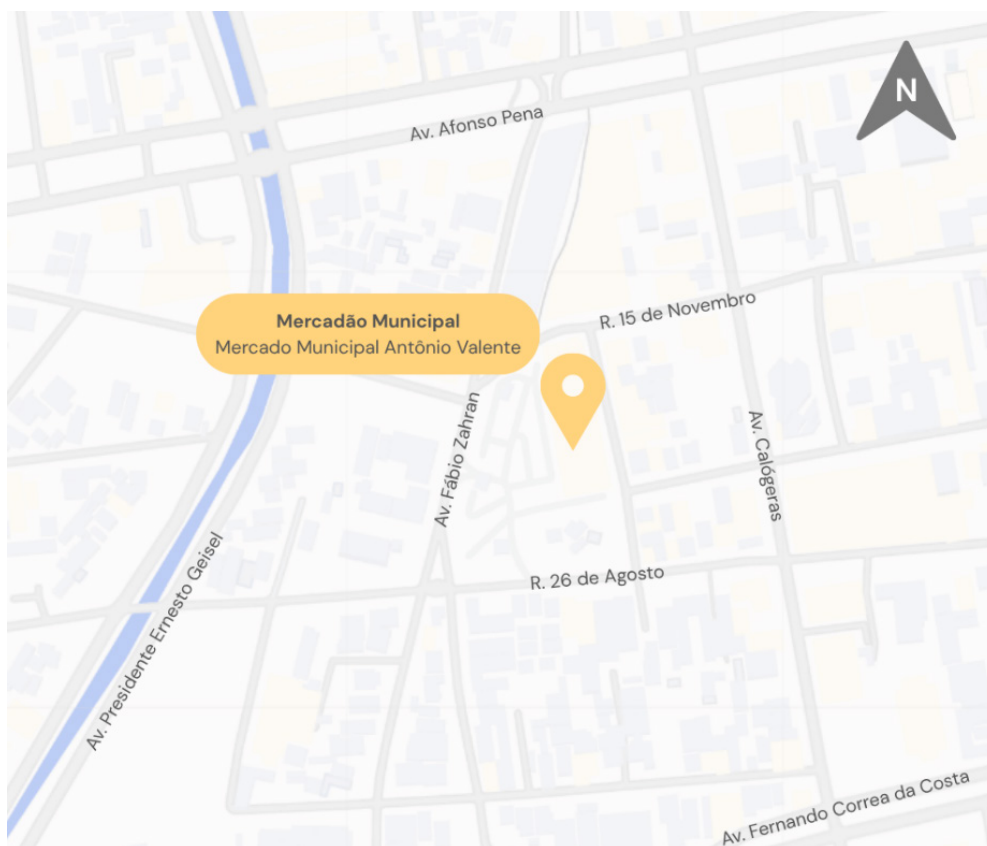
Destaca-se, ainda, a presença da Praça Oshiro Takemori, reconhecida como feira indígena, onde grupos indígenas, majoritariamente da etnia Terena, comercializam produtos artesanais e alimentícios. Esse espaço reforça o caráter multicultural do mercado e evidencia sua importância como lugar de sociabilidade, intercâmbio cultural e resistência a práticas tradicionais no contexto urbano.

A análise da área de estudo demonstra que o entorno do Mercado Municipal Antônio Valente, localizado na região central de Campo Grande, apresenta características urbanas que reforçam sua relevância histórica, cultural e funcional para a dinâmica da cidade. Inserido em um perímetro delimitado por importantes eixos viários como as avenidas Afonso Pena, Fábio Zahran, Fernando Corrêa da Costa, Calógeras e Presidente Ernesto Geisel, além das ruas 26 de Agosto e 15 de Novembro, o local configura-se como um ponto estratégico de convergência de fluxos de pedestres, ciclistas, transporte coletivo e veículos particulares.

No entanto, essa centralidade, associada à intensa circulação de diferentes modais, evidencia não apenas seu potencial urbano, mas também conflitos decorrentes da priorização histórica do transporte motorizado individual. A predominância de fluxos veiculares, aliada à inadequação de infraestruturas destinadas aos deslocamentos ativos, tende a comprometer a acessibilidade, a segurança viária e a qualidade do espaço público.

Nesse sentido, a área revela-se como um território estratégico para a implementação de intervenções urbanas voltadas à requalificação do espaço público, à redistribuição mais equitativa do uso viário e à promoção da mobilidade ativa, alinhando-se a abordagens contemporâneas de planejamento urbano sustentável.

Figura 01: Principais eixos viários no entorno do Mercadão Municipal



Fonte: Autores elaborado pelo Google Maps, 2026

Os resultados da análise territorial indicam que, embora a região possua infraestrutura consolidada, com acesso a serviços urbanos essenciais e forte presença de atividades comerciais, persistem desafios relacionados à organização do espaço viário, à segurança dos deslocamentos e à qualidade das áreas destinadas à circulação de pedestres.

Apredominância do transporte motorizado, associada aos grandes fluxos nos horários comerciais, à inadequação das calçadas, à deficiência na sinalização e na semaforização, bem como à ausência de arborização e de mobiliário urbano, contribui para a intensificação de conflitos entre os diferentes modos de deslocamento. Essa condição compromete a acessibilidade, a segurança dos pedestres e a permanência qualificada no espaço público.

Figura 02: Falta de mobiliário urbano e travessia fora da faixa de pedestres no entorno do Mercado Municipal



Fonte: Autores, 2025

Nesse contexto, a aplicação de estratégias baseadas nos princípios do urbanismo tático, termo implementado pelos urbanistas Mike Lydon e Anthony em 2011 no livro *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change* ou Urbanismo Tático: Ações de curto prazo para mudanças de longo prazo, da pedestrianização e do conceito de ruas completas, revela-se pertinente para a requalificação da área. Segundo Mostafavi e Doherty (2010), tais abordagens permitem propor intervenções de baixo custo e rápida implementação, capazes de reorganizar o espaço urbano e testar soluções voltadas à priorização de pedestres e ciclistas.

Brenner (2016) descreve o urbanismo tático como um fenômeno que emerge em um contexto de crise política nas cidades contemporâneas, marcadas pelo crescimento populacional e pela incapacidade tanto do Estado quanto do mercado em prover adequadamente bens públicos essenciais, como habitação, transporte e espaço público. Além disso, Prins (2013 apud Silva, 2017, p. 97) caracteriza o urbanismo tático como uma forma mais radical de participação, podendo ser compreendido como um “urbanismo de guerrilha”, ao promover ações de curto prazo que visam transformações de longo prazo, frequentemente por meio de iniciativas de baixo custo e caráter espontâneo.

O urbanismo tático fundamenta-se em cinco princípios para sua concepção e implementação, sendo eles: abordagem consciente e em fases para promover mudanças; proposição de soluções locais para desafios específicos de planejamento; compromisso de curto prazo com expectativas práticas e realistas; baixo risco associado à possibilidade

de alto retorno; e desenvolvimento de capital social entre os cidadãos, bem como o fortalecimento da sinergia organizacional entre instituições públicas e privadas, organizações sem fins lucrativos e outras entidades da sociedade civil. A experiência de cidades que adotaram intervenções semelhantes demonstra que ações temporárias podem contribuir para transformações permanentes no planejamento urbano, incentivando a apropriação do espaço público e fortalecendo o comércio local.

A proposta de requalificação urbana também dialoga diretamente com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, sancionada em 3 de janeiro de 2012, pela Lei nº 12.587, organizando e coordenando os modos de transporte, serviços e infraestrutura para deslocamento de pessoas e cargas no território dos municípios.

A lei estabelece como princípios a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a equidade no acesso ao transporte público coletivo, a eficiência na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana, a segurança nos deslocamentos e o uso equitativo do espaço público nas vias. Nesse sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana define uma hierarquização dos modos de transporte, priorizando os deslocamentos não motorizados, especialmente a circulação de pedestres e ciclistas, seguidos do transporte público coletivo, do transporte de cargas e, por fim, do transporte individual motorizado.

De forma complementar, o Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), também conhecido como *Transit-Oriented Development (TOD)*, configura-se como uma estratégia de planejamento urbano que visa promover o adensamento qualificado de atividades — incluindo usos residenciais, comerciais e de serviços — no entorno de corredores e estações de transporte coletivo de alta capacidade (Calthorpe, 1993). Tal abordagem fundamenta-se em princípios que orientam a organização do território urbano, dentre os quais se destacam: (1) compactar; (2) adensar (relacionado ao entorno das estações de transporte de massa); (3) conectar; (4) usar transporte público; (5) misturar (uso do solo misto); (6) pedalar; (7) mudar; (8) caminhar.

A finalidade da estratégia de organização territorial DOT tem sido a promoção de cidades de modelo urbano “3C” (Compacta, Conectada e Coordenada). **Compacta**, quando apresenta utilização eficiente do solo urbano ocupado e infraestrutura de transporte e serviços implementados; **Conectada**: quando nela se verifica interligação entre centralidades urbanas (modelo de polos econômicos) por meio de um sistema de transporte público eficiente. **Coordenada**, ao contar com uma gestão eficiente e integrada entre o planejamento urbano e o de mobilidade.

Para a consolidação de um modelo urbano baseado no conceito 3C, o planejamento urbano deve orientar-se por diretrizes que promovam maior eficiência territorial e sustentabilidade. Nesse sentido, destacam-se: (a) fomentar uma ocupação urbana compacta e densa, restringindo a expansão dos limites urbanos; (b) minimizar o tempo empregado nos deslocamentos e favorecer os meios de deslocamentos não-motorizados e sustentáveis; (c) favorecer a ocupação e vida nas zonas centrais; (d) evitar o espraiamento

urbano e periférico; (e) assegurar a fluidez do território, evitando projetos fechados em si mesmos e aumentar as atividades no nível da rua; (f) fomentar o uso do solo misto, evitando bairros com uso único que dependem de viagens e deslocamento motorizados; (g) criar centros urbanos nos bairros—cidade policêntrica; (h) propor estratégias territoriais e normativa urbanística que favoreçam a mobilidade urbana sustentável (Hobbss; Baima; Seabra, 2021).

Ao priorizar modos de transporte mais sustentáveis e promover maior equidade no uso do espaço urbano, a reorganização do sistema viário, associada à implantação de infraestrutura cicloviária, à qualificação das calçadas, à redução da velocidade dos veículos e à criação de travessias mais seguras, tende a favorecer deslocamentos mais acessíveis e seguros. Tais intervenções são especialmente relevantes para grupos mais vulneráveis, como idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, contribuindo para a ampliação da acessibilidade universal e da segurança viária.

Outro aspecto relevante refere-se à qualificação ambiental e paisagística do espaço urbano. A ampliação da arborização, a instalação de mobiliário urbano e a melhoria da iluminação pública contribuem para a construção de ambientes mais confortáveis, seguros e atrativos à permanência e à convivência. Além disso, a reorganização do sistema de carga e descarga e a melhoria da gestão de resíduos urbanos podem contribuir para o funcionamento mais eficiente das atividades comerciais presentes na região.

Por fim, destaca-se que as estratégias propostas apresentam elevado potencial de replicabilidade em outras áreas da cidade, uma vez que se fundamentam em soluções de fácil implementação e adaptáveis a diferentes contextos urbanos. Assim, embora a intervenção esteja concentrada no entorno do Mercado Municipal Antônio Valente, os princípios adotados podem subsidiar a formulação de políticas urbanas mais amplas, orientadas à promoção de uma mobilidade urbana sustentável, inclusiva e centrada nas pessoas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana constitui um elemento central na organização e na qualidade do espaço urbano, sendo diretamente influenciada pelos padrões de uso e ocupação do solo e pelas escolhas de planejamento adotadas ao longo do tempo. Nesse sentido, o predomínio do modelo de urbanização orientado ao transporte motorizado individual contribuiu para a intensificação de problemas como o espraiamento urbano, a segregação socioespacial e a precarização das condições de deslocamento, evidenciando a necessidade de reorientação das políticas urbanas.

A análise do entorno do Mercado Municipal Antônio Valente permitiu identificar que, apesar de sua relevância histórica, cultural e funcional para a cidade de Campo Grande, a área apresenta limitações relacionadas à organização do sistema viário, à infraestrutura

para mobilidade ativa e à qualidade do espaço público. A predominância do transporte motorizado, associada à inadequação das calçadas, à deficiência de sinalização e à carência de elementos de qualificação urbana, compromete a acessibilidade, a segurança e a permanência no espaço.

Diante desse diagnóstico, o estudo evidenciou o potencial da mobilidade ativa como estratégia estruturadora para a requalificação urbana, ao promover maior equidade no uso do espaço público e favorecer deslocamentos mais seguros, acessíveis e sustentáveis. As diretrizes propostas, fundamentadas nos princípios do urbanismo tático, da pedestrianização, das ruas completas e do Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), demonstram que intervenções de baixo custo e implementação gradual podem gerar impactos significativos na dinâmica urbana.

Além disso, ao integrar aspectos de mobilidade, uso do solo e qualificação ambiental, as propostas contribuem para a construção de espaços urbanos mais inclusivos, seguros e atrativos, alinhados aos princípios do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS 11). Destaca-se, ainda, o potencial de replicabilidade das estratégias adotadas, o que amplia sua relevância para além da área de estudo, podendo subsidiar a formulação de políticas públicas e intervenções em outras áreas urbanas com características semelhantes.

Por fim, ressalta-se que a promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável requer não apenas intervenções físicas, mas também a articulação entre planejamento urbano, gestão pública e participação social, de modo a consolidar cidades mais humanas, resilientes e orientadas para as pessoas.

PRINCIPAIS REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor; CUNHA, Clarisse L. **A Caminhabilidade no Brasil e no Mundo**. Rio de Janeiro: Babilônica Cultura Editorial. 2017

BENNER, Susan. M. **Tactical Urbanism: from civil disobedience to civic improvement**. [s.l.] The University of Texas at Austin, 2013.

CALTHORPE, Peter. **The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream**. New York: Princeton Architectural Press, 1993

HOBBS, Jonathan; BAIMA, Cesar; SEABRA, Rodrigo. **Desenvolvimento Orientado ao Transporte: como criar cidades mais compactas, conectadas e coordenadas**. Recomendações aos Municípios Brasileiros. Idom Consulting, 2021. <https://doi.org/10.18235/0003079> Acesso em: 16 mar. 2026

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm . Acesso em: 16 mar. 2026

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. **Tactical urbanism: short-term action for long-term**

change. Washington, DC: Island Press, 2015. 230 p. ISBN 978-1-61091-526-7.

MOSTAFAVI, Mohsen. e DOHERTY, Gareth. **Urbanismo ecológico**. São Paulo: Editora G. Gili, 2010.

ONU (Organização das Nações Unidas). **Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11: Cidades e comunidades sustentáveis**. Brasília: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 16 mar. 2026.

SILVA, Patrícia Alexandra Branco. **“Acupuntura táctica” em vazios urbanos**. 2017. 284 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017. <https://doi.org/10.32385/rpmgf.v29i2.11056>