

**As duas faces da Capital: Colonialidade e Produção Desigual do Espaço
na Orla do Aeroporto e Parque dos Poderes em Campo Grande/MS**

Josemar de Campos Maciel

Professor Pós-Doutor em Estudos Críticos do Desenvolvimento
Universidade Católica Dom Bosco, Brasil
maciel50334@yahoo.com.br
<https://orcid.org/0000-0001-8277-9422>

Victoria Mauricio Delvizio

Professora Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil
victoria.delvizio@ufms.br
<https://orcid.org/0000-0002-3744-1825>

Natália Dotta

Doutoranda em Desenvolvimento Local
Universidade Católica Dom Bosco, Brasil
dotta.arquitetura@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0006-3006-5691>

Luiza Orrigo Silva

Mestre em Desenvolvimento Local
Universidade Católica Dom Bosco, Brasil
luizaorrigo.arq@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0008-7181-8551>

Silvana Romanini Monti

Mestranda em Desenvolvimento Local
Universidade Católica Dom Bosco, Brasil
ra867668@ucdb.br
<https://orcid.org/0009-0002-1620-0624>

As duas faces da Capital: Colonialidade e Produção Desigual do Espaço na Orla do Aeroporto e Parque dos Poderes em Campo Grande/MS

RESUMO

Objetivo: Analisar a produção social do espaço em Campo Grande/MS por meio do contraste entre a Orla do Aeroporto e o Parque dos Poderes.

Metodologia: Pesquisa de abordagem qualitativa e natureza analítico-comparativa, fundamentada na teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre e na perspectiva da colonialidade do poder de Aníbal Quijano. Os procedimentos metodológicos incluem pesquisa bibliográfica e documental, análise espacial e morfológica dos recortes e comparação analítica estruturada em critérios de função urbana, marco normativo e valorização territorial.

Originalidade/relevância: O estudo insere-se no nicho teórico que investiga a aplicação do conceito de colonialidade do poder no planejamento urbano de cidades médias brasileiras. Sua relevância reside em tensionar a neutralidade das normas técnicas (como as restrições aeroportuárias), revelando como estas, somadas ao investimento seletivo do Estado, consolidam eixos de prestígio em detrimento de áreas funcionais, aprofundando a segregação urbana.

Resultados: Identificou-se uma dicotomia na gestão urbana: enquanto o Parque dos Poderes (Leste) é tratado como um "espaço-monumento" de preservação e prestígio, com vasta área verde (255 ha) e investimento estético, a Orla do Aeroporto (Oeste) é reduzida a um "espaço-fluxo" técnico e funcional, com área de lazer limitada (1,5 ha). A Avenida Afonso Pena atua como o eixo que simultaneamente conecta e segrega essas realidades, evidenciando que a natureza e o "vazio" urbano são valorizados de forma desigual conforme o interesse do capital imobiliário.

Contribuições teóricas/metodológicas: O trabalho contribui ao articular a geografia crítica com os estudos decoloniais, oferecendo um modelo de análise comparativa que integra parâmetros técnicos de zoneamento (ZEPA e ZEIA) com a dimensão da "acessibilidade simbólica". Metodologicamente, demonstra a eficácia do uso de marcos normativos como indicadores de intencionalidade política na produção da desigualdade.

Contribuições sociais e ambientais: O estudo ressalta a necessidade de uma governança multinível que supere a visão da zona Oeste apenas como área de risco ou logística, promovendo o direito à cidade e a justiça socioambiental. Ao denunciar a seletividade dos investimentos em áreas verdes, o trabalho reivindica o trânsito do planejamento urbano em direção à lógica do "espaço-vivido", garantindo que a preservação ambiental e o lazer de qualidade não sejam privilégios de enclaves de alto poder aquisitivo.

PALAVRAS-CHAVE: Produção do Espaço. Colonialidade do Poder. Desigualdade Socioespacial.

The Two Faces of the Capital: Coloniality and Unequal Production of Space on the Waterfront of the Airport and the Parque dos Poderes in Campo Grande/MS

ABSTRACT

Objective: To analyze the social production of space in Campo Grande/MS through the contrast between the Orla do Aeroporto and the Parque dos Poderes.

Methodology: This is a qualitative study with an analytical-comparative nature, grounded in Henri Lefebvre's theory of the production of space and Aníbal Quijano's perspective on the coloniality of power. Methodological procedures include bibliographic and documentary research, spatial and morphological analysis of the study areas, and an analytical comparison structured by criteria of urban function, regulatory framework, and territorial valuation.

Originality/Relevance: The study fits into the theoretical niche of applying the concept of coloniality of power to urban planning in mid-sized Brazilian cities. Its relevance lies in questioning the neutrality of technical norms (such as airport restrictions), revealing how these, combined with selective state investment, consolidate prestige axes at the expense of functional areas, thus deepening urban segregation.

Results: An urban management dichotomy was identified: while the Parque dos Poderes (East) is treated as a "monument-space" of preservation and prestige, with a vast green area (255 ha) and aesthetic investment, the Orla do Aeroporto (West) is reduced to a technical and functional "flow-space," with limited leisure area (1.5 ha). Afonso Pena Avenue acts as the axis that simultaneously connects and segregates these realities, evidencing that nature and the urban "void" are valued unequally according to the interests of real estate capital.

Theoretical/Methodological Contributions: The work contributes by articulating critical geography with decolonial studies, offering a comparative analysis model that integrates technical zoning parameters (ZEPA and ZEIA) with the

dimension of "symbolic accessibility." Methodologically, it demonstrates the effectiveness of using regulatory frameworks as indicators of political intentionality in the production of inequality.

Social and Environmental Contributions: The study highlights the need for multilevel governance that moves beyond viewing the West Zone solely as a risk or logistics area, promoting the right to the city and socio-environmental justice. By denouncing the selectivity of investments in green areas, the work calls for urban planning to transition toward the logic of "lived space," ensuring that environmental preservation and quality leisure are not privileges of high-income enclaves.

KEYWORDS: Production of Space. Coloniality of Power. Socio-spatial Inequality.

Las dos caras del capital: colonialidad y producción desigual del espacio en la ribera del aeropuerto y el Parque dos Poderes en Campo Grande/MS

RESUMEN

Objetivo: Analizar la producción social del espacio en Campo Grande/MS mediante el contraste entre la Orla do Aeroporto y el Parque dos Poderes.

Metodología: Investigación de enfoque cualitativo y naturaleza analítico-comparativa, fundamentada en la teoría de la producción del espacio de Henri Lefebvre y en la perspectiva de la colonialidad del poder de Aníbal Quijano. Los procedimientos metodológicos incluyen investigación bibliográfica y documental, análisis espacial y morfológico de los recortes y comparación analítica estructurada en criterios de función urbana, marco normativo y valorización territorial.

Originalidad/Relevancia: El estudio se inserta en el nicho teórico sobre la aplicación del concepto de colonialidad del poder en el planeamiento urbano de ciudades medias brasileñas. Su relevancia reside en tensionar la neutralidad de las normas técnicas (como las restricciones aeroportuarias), revelando cómo estas, sumadas a la inversión selectiva del Estado, consolidan ejes de prestigio en detrimento de áreas funcionales, profundizando la segregación urbana.

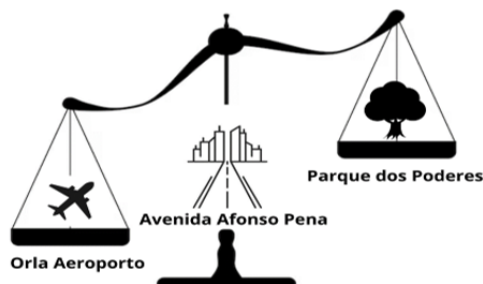
Resultados: Se identificó una dicotomía en la gestión urbana: mientras el Parque dos Poderes (Este) es tratado como un "espacio-monumento" de preservación y prestigio, con una vasta área verde (255 ha) e inversión estética, la Orla do Aeroporto (Oeste) es reducida a un "espacio-flujo" técnico y funcional, con un área de ocio limitada (1,5 ha). La Avenida Afonso Pena actúa como el eje que simultáneamente conecta y segrega estas realidades, evidenciando que la naturaleza y el "vacío" urbano son valorizados de forma desigual según el interés del capital inmobiliario.

Contribuciones teóricas/metodológicas: El trabajo contribuye al articular la geografía crítica con los estudios decoloniales, ofreciendo un modelo de análisis comparativo que integra parámetros técnicos de zonificación (ZEPA y ZEIA) con la dimensión de la "accesibilidad simbólica". Metodológicamente, demuestra la eficacia del uso de marcos normativos como indicadores de intencionalidad política en la producción de la desigualdad.

Contribuciones sociales y ambientales: El estudio resalta la necesidad de una gobernanza multinivel que supere la visión de la zona Oeste solo como área de riesgo o logística, promoviendo el derecho a la ciudad y la justicia socioambiental. Al denunciar la selectividad de las inversiones en áreas verdes, el trabajo reivindica que el planeamiento urbano transite hacia la lógica del "espacio-vivido", garantizando que la preservación ambiental y el ocio de calidad no sean privilegios de enclaves de alto poder adquisitivo.

PALABRAS CLAVE: Producción del Espacio. Colonialidad del Poder. Desigualdad Socioespacial.

RESUMO GRÁFICO



1 INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea é resultado de processos históricos, políticos e econômicos que se materializam no território de relações de poder. O meio urbano, além de funcionar como espaço físico das atividades humanas, constitui-se como produto social resultante das relações entre agentes como o Estado, o mercado imobiliário e a sociedade civil, e são estas interações que definem suas formas de ocupação.

Nesses espaços citadinos, em que se percebe a seletividade territorial e a desigual distribuição de infraestrutura e investimentos públicos, torna-se fundamental compreender como determinados locais adquirem posições prioritárias e vão sendo assim valorizados e simbolicamente legitimados, enquanto outros permanecem sem receber a mesma atenção.

Em Campo Grande (CGR), capital estadual de Mato Grosso do Sul (MS), essas tensões tornam-se visíveis na comparação entre dois espaços importantes da cidade: a Orla do Aeroporto, articulada à Avenida Duque de Caxias (DQ) e regulada pela Zona Especial de Proteção Aeroportuária (ZEPA), e o Parque dos Poderes (PP), complexo institucional e ambiental localizado na região leste, inserido em zona de especial interesse ambiental e cultural. Ambos os locais são mediados pela Avenida Afonso Pena (AP), que ao mesmo tempo os conecta, mas também os afasta um do outro.

A análise comparativa destes dois espaços tem como objetivo apresentar de que modo a Orla do Aeroporto e o Parque dos Poderes expressam formas distintas da materialização do poder, do investimento público e da acessibilidade simbólica na cidade de Campo Grande.

2 OBJETIVOS

2.1 Geral

Analisar a produção social do espaço em Campo Grande/MS a partir do contraste entre a Orla do Aeroporto e o Parque dos Poderes, identificando como lógicas de planejamento, o investimento público e a regulação urbanística distintos materializam relações de poder, desigualdades socioespaciais e simbólicas.

2.2 Específicos

1. Caracterizar a Orla do Aeroporto sob a égide da racionalidade técnica (ZEPA) e o Parque dos Poderes sob a racionalidade institucional-ambiental – ZEIA (Zona Especial de Interesse Ambiental) e ZEIC (Zona Especial de Interesse Social).
2. Investigar o papel da Avenida Afonso Pena como eixo articulador e, simultaneamente, segregador desses dois territórios.
3. Discutir a "acessibilidade simbólica" e o "direito à cidade" a partir da perspectiva da colonialidade do poder na legitimação desses espaços como públicos.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa, de natureza analítico-comparativa, orientada pela perspectiva da produção social do espaço urbano, conforme formulada por Lefebvre (2001) e aprofundada por autores da geografia crítica e do planejamento urbano brasileiro, como Corrêa (1995), Villaça (2001), Maricato (2011) e Rolnik (2015). Parte do pressuposto de que o espaço urbano é resultado de relações sociais, políticas, econômicas e simbólicas historicamente constituídas.

Do ponto de vista metodológico, o trabalho estrutura-se em quatro procedimentos complementares: (1) pesquisa bibliográfica; (2) pesquisa documental; (3) análise espacial e morfológica e, por fim, (4) comparação analítica entre os dois espaços de estudo.

A pesquisa bibliográfica (1) fundamenta o referencial teórico-conceitual, mobilizando contribuições sobre direito à cidade (Lefebvre, 2001), agentes produtores do espaço urbano (Corrêa, 1995), segregação e valorização imobiliária (Villaça, 2001; Rolnik, 2015), urbanização desigual e planejamento urbano no Brasil (Maricato, 2011), bem como o conceito de colonialidade do poder (Quijano, 2024), articulado à produção dos espaços públicos contemporâneos.

A pesquisa documental (2) envolve a análise de instrumentos de planejamento e normativas urbanísticas, com destaque para o Plano Diretor de Campo Grande, legislações municipais de uso e ocupação do solo, diretrizes de zoneamento (ZEPA, ZEIA e ZEIC), além de documentos técnicos de órgãos federais, como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

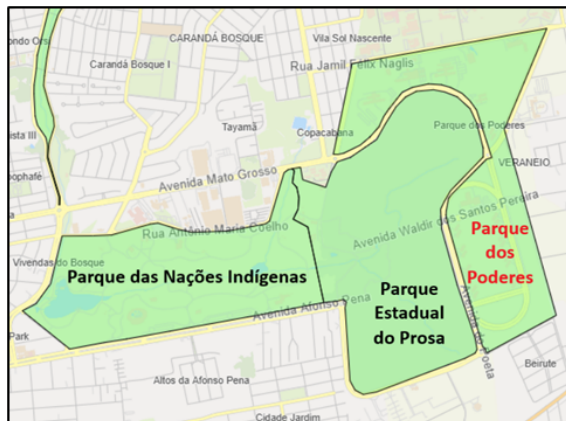
A análise espacial e morfológica (3) contempla a leitura da inserção urbana dos dois espaços, considerando localização, acessibilidade, relação com eixos estruturantes, padrões de uso e ocupação do solo, densidade construtiva, presença de áreas verdes e configuração do espaço público. Como suporte analítico, propõe-se a elaboração de mapas temáticos, com a localização dos dois recortes no tecido urbano de Campo Grande, destacando os principais eixos viários, especialmente as Avenidas Duque de Caxias e Afonso Pena, e a relação dos espaços com as dinâmicas de expansão urbana leste-oeste.

A análise comparativa (4) entre a Orla do Aeroporto e o Parque dos Poderes baseia-se em critérios analíticos que consideram, de forma integrada, a função urbana e o papel estruturante de cada espaço, o marco normativo e institucional que regula seus usos, os processos de valorização territorial associados aos investimentos públicos e à localização, e as condições de acessibilidade física e simbólica ao espaço público. A infraestrutura estética e a "limpeza" urbana versus a funcionalidade bruta são indicativos objetivos que dão suporte à análise destes critérios. Esses critérios são interpretados à luz da reprodução socioespacial (Lefebvre, 2001) e da colonialidade do poder (Quijano, 2024), permitindo compreender como diferentes lógicas de planejamento e hierarquias socioespaciais orientam a legitimação, a apropriação e a valorização desigual dos espaços urbanos em Campo Grande (MS).

3.1 Caracterização Dos Espaços Em Estudo

Para fins de suporte analítico e comparativo, estruturou-se um mapeamento geral que identifica regiões, logradouros, zoneamentos e demais componentes mencionados progressivamente no texto.

Figura 2 - Localização Reserva Ecológica do Parque dos Poderes



Fonte: Adaptado de: Sistema Municipal de Indicadores de Campo Grande – MS (SISGRAN).¹

A concepção do Parque dos Poderes dialoga com modelos de planejamento modernista, nos quais a setorização funcional e a monumentalidade simbólica da arquitetura pública assumem papel central. Nesse sentido, a arquitetura institucional do conjunto expressa valores associados à racionalidade administrativa, à ordem e à representatividade do Estado.

Os edifícios apresentam volumetrias horizontais, linguagem sóbria, uso predominante do concreto armado e amplos recuos, características recorrentes da arquitetura brutalista pública brasileira do final do século XX. Essa estética arquitetônica, em sua sobriedade, escande claramente o espaço como uma distância hierárquica entre o cidadão comum e a burocracia estatal. Com sua presença, mesmo silenciosa, o prédio se instaura como lugar de autoridade. Isso pode induzir o cidadão morador de zona urbana periférica ou bairro de subúrbio a sentir-se como um "estranho" no Parque dos Poderes (demarcando a colonialidade do ser/saber), centro político e referência ambiental e cultural da capital.

Do ponto de vista urbanístico, o Parque dos Poderes está localizado na região leste de Campo Grande. Essa área se insere em uma zona urbana de transição entre setores residenciais de média e alta renda e áreas de preservação ambiental.

Durante a década de 80, toda a Governadoria e Secretarias Estaduais próprias de uma Capital receberam um especial projeto de edificação e urbanização. O conjunto foi implantado no extremo leste da cidade, que passou a se chamar Parque dos Poderes, e inclui a área do bosque nativo, criando assim também uma reserva natural. Esse prolongamento da avenida incluía primordialmente a função de acesso aos edifícios do centro político e administrativo do Estado, e por isso, eram escassas edificações de outras naturezas de uso e ocupação nesse trecho. (Delvizio, 2008, p.49)

O Parque dos Poderes está implantado em uma extensa área de cerrado preservado, oficialmente conjugado ao Parque Estadual do Prosa, e integra um dos principais corredores ecológicos da cidade, que inclui também o Parque das Nações Indígenas. Do ponto de vista do zoneamento urbano, o PP está inserido em uma Zona de Especial de Interesse Ambiental (ZEIA

¹ Disponível em: <https://sisgranmaps.campogrande.ms.gov.br/>. Acesso em: 05 set. 2025.

5) e Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC 3) (entre as Avenidas do Poeta, Desembargador José Nunes da Cunha, Marcelo de Castro Fontes Junior e Waldir dos Santos Pereira – Bairro Veraneio), caracterizada por baixa densidade construtiva, uso predominantemente governamental e áreas públicas de preservação paisagística e ecológica (Monti et al., 2025).

Segundo Weingartner (2008), a implantação do Parque dos Poderes consolidou uma nova paisagem urbana institucional em Campo Grande, caracterizada pela integração entre arquitetura, grandes vazios urbanos e áreas verdes, configurando um espaço no qual o poder público se materializa por meio da forma urbana e da organização do território. Para o autor, o conjunto expressa uma intenção clara de monumentalidade contida, na qual a arquitetura não se impõe pela verticalidade, mas pela escala horizontal e pela relação com o entorno natural.

O Parque dos Poderes constitui um dos principais espaços públicos da cidade. Apesar disso, sua apropriação permanece marcada por tensões simbólicas, uma vez que a monumentalidade cívica e o caráter oficial do espaço podem limitar a sensação de pertencimento entre determinados grupos sociais (Rolnik, 2015). Essa dualidade torna o PP um objeto empírico relevante para refletir sobre as relações entre planejamento urbano, arquitetura institucional e o direito à cidade (Lefebvre, 2001).

Algo notável nesta região da cidade diz respeito ao simbolismo do nome que a mesma carrega. O próprio nome "Parque dos Poderes" já sugere uma demarcação de território da classe/elite estatal. A isso se adiciona o fato de que o local é a continuidade topográfica, viária e espacial da Avenida Afonso Pena, a mais central e importante da cidade, que exatamente nesta mesma porção recebe a alcunha de "Altos da Avenida", não somente por ser um ponto elevado da região, mas sobretudo por dinâmicas socioeconômicas que há tempos se sedimentam no local.

O nome 'Altos', a princípio, está ligado à maior altura de nível topográfico desse setor em relação aos demais. Mas, segundo pudemos verificar, essa nomeação advém também de outros fatores, pois, para outros trechos da avenida que, por serem elevados, caberia, semelhantemente, a identificação pelo qualitativo de altos, mas não o são. A explicação advém da restrição dessa área, em se tratando da especulação imobiliária, para pessoas de maior renda financeira. A sua ocupação tardia, por ter sido o último prolongamento efetuado em relação ao trecho original do Plano de Alinhamento de Ruas e Praças [1909], além da presença dos grandes parques na área, faz com que tenha pouco adensamento. (Delvizio, 2008, p.167)

Monti et al. (2025) citam a presença de calçadas largas, ciclovias, trilhas, vias arborizadas e uma vasta área verde, que transformaram o local em um dos principais pontos de lazer, esporte e convivência da cidade, sobretudo aos fins de semana e feriados, conjugados também ao Parque das Nações Indígenas. Em coletas feitas pelas autoras, cita-se que o Parque dos Poderes é descrito como um refúgio dentro da cidade, capaz de proporcionar bem-estar físico e mental, além de ser percebido como um espaço democrático de convivência, frequentado tanto por atletas quanto por famílias em busca de lazer gratuito e contato com a natureza. Esses dados revelaram uma percepção majoritariamente positiva do Parque dos Poderes, associada à preservação ambiental, à ampla área verde e às possibilidades de prática esportiva e lazer (Monti et al., 2025).

Porém, a 'monumentalidade cívica' do Parque dos Poderes, que traz o caráter democrático, também opera como uma barreira simbólica, pois recorta a região "nobre" (leste) da cidade pela segregação e especulação de classes dominantes (Villaça, 2001), que vem se

cercando pouco a pouco de condomínios horizontais fechados e lançamentos imobiliários verticalizados.

Quando esse prolongamento da avenida foi efetivado, a proximidade com os edifícios sede do Governo Estadual e da beleza nativa e, ao mesmo tempo, a distância do Centro, foram condicionantes que incentivaram a especulação imobiliária que favorecia e dava garantias aos ricos proprietários de que a área se mantivesse restrita e estagnada por algum tempo. (...) O acesso da população à área nunca foi impedido, mas a ausência das edificações e dos equipamentos urbanos instalados tempos depois permitiu que os 'Altos' ficassem marcados como uma área nobre, o que ainda hoje é notável pelo status que se dá a quem circula nessa área, mesmo que isso não seja uma determinação oficial, porém legitimada pela população. Assim, a noção do alto também advém da sua ligação com o poderio de um grupo sobre o outro e sobre o espaço que toma como lhe sendo próprio. (Delvizio, 2008, p. 168)

Nos últimos anos, o local tem sido alvo de propostas de requalificação ambiental e urbanística, motivadas por demandas de acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade. Essas intervenções, embora necessárias, também geram disputas em torno das formas de gestão do espaço público, evidenciando o embate entre modelos técnicos e práticas participativas de uso e apropriação.

No caso da AP, os 'Altos' são um lugar que atrai diversos usuários interessados na prática do lazer e do contato com a natureza, mas que ainda é tido como um local direcionado a um certo tipo de elite, (...) Na porção mais próxima ao limite leste da avenida [rotatória do Parque dos Poderes], recentemente vêm surgindo condomínios residenciais assobradados, de classe com maior poder aquisitivo, que surgem como um meio de frisar essa premissa do lugar. (Delvizio, 2008, p. 170)

Tem-se, então, que o Parque dos Poderes não se consolida apenas como um centro administrativo ou uma reserva ambiental, mas como o ponto culminante de um eixo de valorização que reafirma a hierarquia urbana de Campo Grande. Esta, ao projetar-se a partir dos "Altos", atua como um vetor de seletividade espacial, sendo que a monumentalidade do Estado e a preservação do cerrado acabam por cancelar a exclusividade imobiliária do entorno. Essa configuração territorial evidencia que o planejamento do Parque, longe de ser neutro, é peça-chave na manutenção de uma estrutura urbana que privilegia a visibilidade do poder e a especulação de alta renda em detrimento de uma integração socioespacial plena.

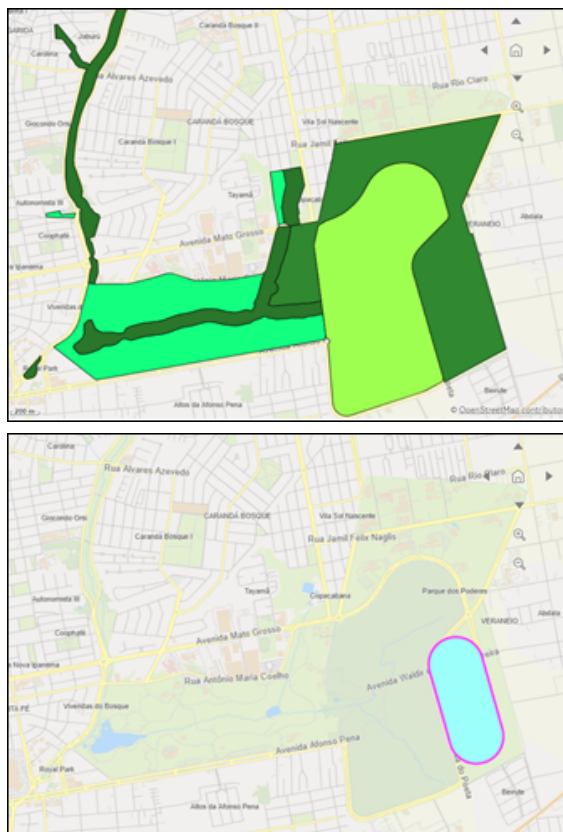
3.1.2 Parque dos Poderes, ZEIA e ZEIC: interfaces entre preservação ambiental e centralidade institucional

O Parque dos Poderes constitui um dos principais marcos da organização político-administrativa e territorial de Campo Grande, configurando-se como espaço estratégico na estrutura urbana municipal. Sua implantação em área marcada por remanescentes significativos do bioma Cerrado e por elevada sensibilidade ambiental expressa uma diretriz de planejamento urbano que busca articular funções institucionais e preservação ambiental, em consonância com os princípios do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001).

Com o objetivo de atender às demandas administrativas do Estado, foi elaborado um Plano Diretor específico para o Complexo dos Poderes, estruturado a partir de uma lógica de expansão setorizada e controlada, orientada tanto pela organização funcional dos edifícios institucionais quanto pela preservação dos atributos ambientais e paisagísticos do conjunto. Nesse contexto, o território do Parque dos Poderes passa a ser reconhecido simultaneamente

como Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC) e Zona Especial de Interesse Ambiental (ZEIA), evidenciando a sobreposição entre valores institucionais, culturais e ambientais que caracterizam essa porção estratégica da cidade.

Figura 3 – Zona Especial de Interesse Ambiental e Zona Especial de Interesse Cultural da região do Parque dos Poderes



Fonte: Adaptado de: Sistema Municipal de Indicadores de Campo Grande – MS (SISGRAN).²

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Campo Grande incorpora essas categorias como instrumentos de gestão territorial, definindo que as ZEIC's correspondem a áreas e conjuntos urbanos portadores de relevância histórica, simbólica e paisagística, cuja preservação visa evitar a descaracterização ou perda de seus atributos culturais, enquanto as ZEIA's são delimitadas em função da necessidade de proteção de ecossistemas, recursos naturais e paisagens de interesse ambiental (Campo Grande, 2018). Estudos desenvolvidos no contexto local indicam que o enquadramento do Parque dos Poderes nessas duas categorias reflete uma concepção ampliada de patrimônio urbano, que ultrapassa o valor arquitetônico isolado das edificações e passa a considerar a leitura integrada entre forma urbana, espaços livres, vegetação e modos de apropriação social do espaço (Castro et al., 2023). Nessa perspectiva, a sobreposição entre ZEIC e ZEIA configura-se como estratégia normativa que busca conciliar preservação, uso público e controle da ocupação urbana, reafirmando o papel do complexo como referência simbólica, paisagística e ambiental na estrutura urbana da capital sul-mato-grossense.

² Disponível em: <https://sisgranmaps.campogrande.ms.gov.br/>. Acesso em: 05 set. 2025.

Nesse marco normativo, o setor mais antigo do complexo, correspondente à etapa implantada na década de 1980, é classificado como Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC), conforme estabelecido pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Campo Grande – PDDUA (Lei Complementar nº 341/2018). Segundo esse instrumento, as ZEIC compreendem áreas, edificações ou espaços, urbanos ou rurais, que concentram bens de valor cultural e que devem ser preservados com o objetivo de evitar a perda ou a descaracterização de suas qualidades patrimoniais (Campo Grande, PDDUA, 2018, art. 33). O Parque dos Poderes é enquadrado como ZEIC 3, categoria destinada a áreas, conjuntos arquitetônicos, urbanísticos ou paisagísticos de relevância histórica para a cidade (Castro et al., 2023). De forma concomitante, o art. 32 do PDDUA dispõe que:

As Zonas Especiais de Interesse Ambiental – ZEIA são porções do território que apresentam características naturais, culturais ou paisagísticas relevantes para a preservação de ecossistemas importantes e manutenção da biodiversidade (...). (Campo Grande, PDDUA, 2018, art. 32)

Esse enquadramento normativo evidencia uma estratégia de proteção integrada dos valores culturais, paisagísticos e ecológicos do território, reforçando a função simbólica e estruturante do complexo na conformação da paisagem urbana de Campo Grande. O Parque dos Poderes passa, assim, a ser reconhecido como patrimônio de interesse coletivo, cuja preservação ultrapassa a análise isolada das edificações e passa a considerar, de forma articulada, a morfologia urbana, a implantação dos conjuntos, a composição volumétrica, os sistemas de espaços livres, a cobertura vegetal e a relação estabelecida com o meio natural. Consolida-se, desse modo, uma abordagem ampliada de patrimônio urbano, ancorada na indissociabilidade entre cultura e ambiente.

Com base no artigo 4º do Estatuto da Cidade (Brasil, Lei Federal nº 10.257/2001), os instrumentos de política urbana, entre eles as Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIAs), devem orientar o planejamento municipal no sentido de assegurar o uso sustentável do território e a preservação ambiental como dimensões constitutivas do interesse coletivo e do direito à cidade. Nesse enquadramento, a aplicação da ZEIA à porção territorial que compreende o Parque dos Poderes e seu entorno implica a adoção de parâmetros restritivos quanto aos usos, densidades e à forma urbana, de modo a resguardar funções ambientais, paisagísticas e sociais estratégicas para a cidade de Campo Grande. O reconhecimento dessa área como ZEIA ultrapassa uma lógica meramente normativa, configurando-se como instrumento estruturante da política urbana voltada à sustentabilidade e à qualificação do ambiente urbano (Brasil, 2001).

Ao ser classificado como ZEIA, o Parque dos Poderes passa a ser formalmente reconhecido como espaço de elevada relevância ecológica e paisagística, desempenhando papel fundamental de “pulmão urbano” e corredor ecológico em um contexto de expansão urbana. Tal função contribui para a moderação térmica, a melhoria da qualidade ambiental e a provisão de serviços ecossistêmicos essenciais. Em consonância com a tradição teórica de Lefebvre (2000), compreende-se que a produção do espaço urbano é indissociável da produção social do ambiente, sendo as áreas verdes urbanas arenas de reprodução social, lazer e sustentabilidade. Nessa perspectiva, autores como Schmitt & Reginato (2023) destacam que a incorporação qualificada de áreas verdes ao projeto urbano fortalece a resiliência das cidades e promove maior equidade socioambiental, reduzindo desigualdades no acesso a ambientes urbanos de qualidade.

Entretanto, o enquadramento do Parque dos Poderes como ZEIA também evidencia tensões e disputas no campo do planejamento urbano local, especialmente diante de pressões por verticalização e adensamento em seu entorno. Mobilizações da sociedade civil e debates em audiências públicas revelam a ZEIA como um campo político ativo, no qual se confrontam interesses imobiliários, agendas de conservação ambiental e demandas por qualidade de vida urbana. Conforme aponta Coutinho (2011), políticas urbanas que incorporam zonas de interesse ambiental tendem a promover uma articulação mais equilibrada entre o urbano e o natural, criando condições para enfrentar desafios contemporâneos como as mudanças climáticas, a urbanização acelerada e a exclusão ambiental, reafirmando o papel dessas zonas como instrumentos de justiça socioambiental e de efetivação do direito à cidade.

3.1.3 A Orla do Aeroporto e o papel estruturante da Avenida Duque de Caxias

A formação das vias estruturantes constitui elemento-chave para a compreensão das dinâmicas de urbanização, pois expressa relações entre mobilidade, poder e expansão territorial. Nesse contexto, a Avenida Duque de Caxias, situada na porção oeste de Campo Grande, consolidou-se ao longo do século XX e início do XXI como eixo histórico e estratégico, extrapolando sua função de artéria de circulação para atuar como indutora da ocupação urbana e da expansão da cidade em direção ao oeste, como uma continuidade física e estruturante da Avenida Afonso Pena. “Estas duas avenidas possuem uma estreita relação, onde uma é a origem (Avenida Afonso Pena) e a outra, o prolongamento (Avenida Duque de Caxias)”. (Dotta et al., 2025, p. 07)

Além de seu papel viário, a Avenida Duque de Caxias estrutura a relação entre a cidade e o Aeroporto Internacional de Campo Grande, especialmente por meio da conformação da orla aeroportuária, que se afirma como fronteira física e simbólica da urbanização oeste. Conforme destaca Hall (2002), o estudo de eixos históricos permite compreender as forças político-econômicas que orientam o crescimento urbano; nesse sentido, a análise da origem, do papel infraestrutural e do significado simbólico da Avenida DQ reafirma sua centralidade na dinâmica urbana e metropolitana de Campo Grande.

A origem da Avenida Duque de Caxias está associada às primeiras intervenções urbanísticas vinculadas à presença militar e à estruturação do sistema viário que orientou o crescimento de Campo Grande desde as primeiras décadas do século XX, quando obras públicas e marcos simbólicos passaram a induzir a ocupação do setor oeste (Machado, 2008).

O Bairro Amambá foi concebido para suprir a demanda habitacional dos militares que se estabeleciam em uma área então distante do núcleo urbano, tendo a Avenida Afonso Pena como único eixo de conexão com o centro da cidade. Configurou-se, assim, como o primeiro e mais antigo prolongamento dessa avenida. Seu planejamento ocorreu na década de 1920, a implantação na década de 1930 e a pavimentação na década de 1940. O bairro surgiu, portanto, como elemento de articulação entre esses dois pontos, além de abrigar as residências de oficiais e operários envolvidos na construção dos quartéis. (Delvizio, 2008)

Nas décadas seguintes, particularmente a partir dos anos 1970, quando então ocorre a divisão estadual entre MT e MS, à medida que a cidade de Campo Grande crescia, a Avenida Afonso Pena se expandia mais à oeste, consolidando trecho que se inicia na quebra de sua retilinearidade, marcada pela rotatória na Praça Newton Cavalcante e que se conecta em

extensão com a atual Rodovia BR 262, que liga a capital ao Pantanal Sul-mato-grossense, como a atual Avenida Duque de Caxias.

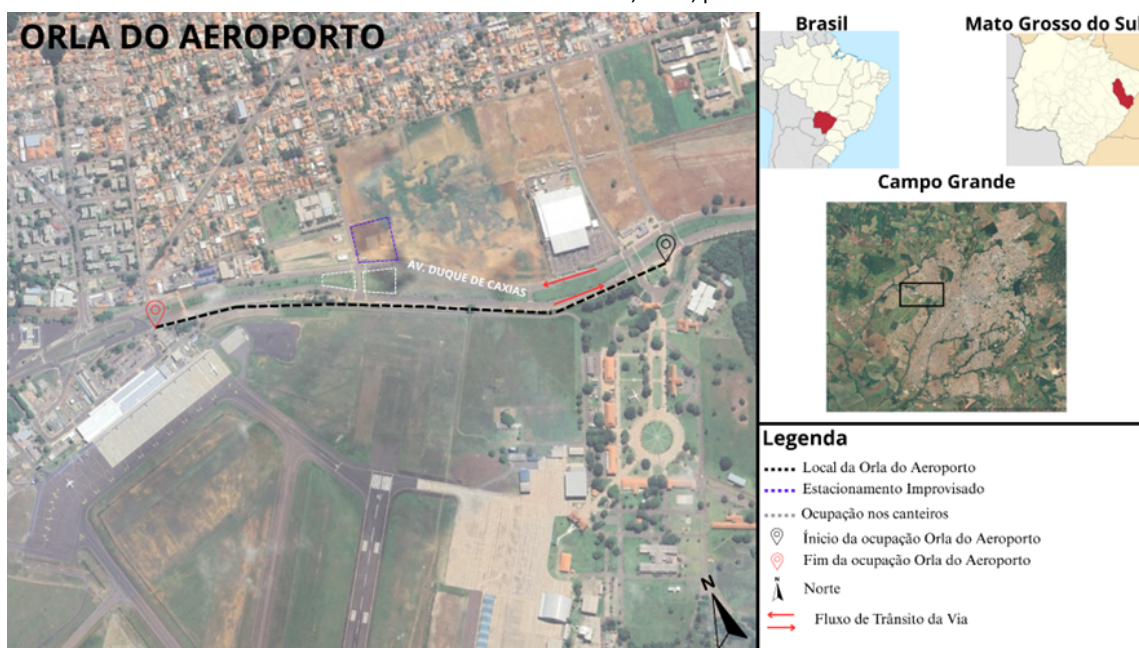
Da pista de pouso isolada (1953), à construção de terminal de passageiros (1964), passando por diversas ampliações importantes em 1967, 1980 e 1998 e a homenagem com nome oficial de Aeroporto Internacional de Campo Grande Ueze Elias Zahran (2001), o terminal aéreo marca definitivamente a extensão da porção final da Avenida Afonso Pena ao extremo oeste de Campo Grande, culminando na implantação da atual Avenida Duque de Caxias, interconectando as regiões urbanas do Centro, Lagoa e Imbirussu (Dotta et al, 2025).

Esta progressiva ocupação da Avenida Duque de Caxias consolidou uma nova lógica territorial, redefinindo seu papel como eixo de articulação entre a área militar, o aeroporto e a expansão urbana, corroborando análises que apontam infraestruturas estratégicas como condicionantes e indutoras da organização e da direção do crescimento urbano (Primo, Bernardelli e Silva, 2016).

A conexão do Aeroporto pela Avenida Duque de Caxias consolidou esse setor como frente de expansão urbana marcada pela coexistência de restrições, como zonas de proteção e faixas de ruído, e de potencialidades relacionadas aos fluxos de pessoas e mercadorias e às atividades de suporte aeroportuário. O perímetro do Aeroporto condicionou a organização do tecido urbano, limitando a ocupação em sua borda imediata e direcionando a implantação de loteamentos e áreas residenciais para zonas adjacentes, especialmente a sudoeste e noroeste, fazendo com que a Avenida DQ assumisse, simultaneamente, as funções de corredor de circulação, limite territorial e eixo estruturante da expansão urbana.

Figura 4 - Localização da Orla do Aeroporto

Fonte: Dotta, 2025, p. 04



A modernização recente, com recapeamento, alargamento de trechos, implantação de ciclovias e melhoria nos dispositivos de acesso, vem reforçando seu papel como via estratégica para o turismo, logística e mobilidade metropolitana. No entorno imediato, observa-se a intensificação de usos mistos, com a instalação de pousadas, restaurantes, empresas de locação

de veículos e empreendimentos imobiliários voltados tanto para moradores quanto para atividades vinculadas ao fluxo aeroportuário.

A Orla do Aeroporto, anteriormente percebida como barreira física, passou a ser tratada como elemento de ordenamento territorial, com regulamentações específicas de uso e ocupação que impactam diretamente a valorização imobiliária, a paisagem urbana e o desenvolvimento de novos empreendimentos. Assim, o conjunto formado pela Duque de Caxias e pela Orla do Aeroporto constitui hoje um dos principais eixos de articulação entre infraestrutura urbana, circulação regional e dinâmicas socioeconômicas contemporâneas de Campo Grande.

Contudo, toda esta nova ocupação é operada sob a restrição da Zona Especial de Proteção Aeroportuária (ZEPA), que acaba induzindo um desenho de densidade concentrada nas adjacências da Orla, enquanto no eixo central da avenida ainda predomina um espaço rarefeito. Este 'vazio' construído, embora tenha uma aparência democrática, na sua visibilidade como espaço aberto, é resultante de uma restrição técnica, e não de um projeto de lazer planejado para a comunidade local.

Por um lado, a Orla do Aeroporto apresenta um contraste de investimentos: de um lado, a Duque de Caxias com infraestrutura de ciclovia e recapeamento, de caráter funcional/logístico (escoamento de tráfego e acesso ao aeroporto), enquanto no Parque dos Poderes o investimento é estético/simbólico/contemplativo, onde o 'vazio' é preenchido de preservação.

A Orla do Aeroporto e o Parque dos Poderes, em Campo Grande/MS, revelam um contraste no que tange aos investimentos públicos. A Orla do Aeroporto, especificamente na Avenida Duque de Caxias, recebeu melhorias funcionais e logísticas, como ciclovia e recapeamento, visando o escoamento do tráfego e o acesso ao aeroporto. Em contrapartida, o Parque dos Poderes foi alvo de investimentos com foco estético, simbólico e contemplativo, em que a preservação da área verde preenche o que seria percebido como um 'vazio'.

Outro aspecto importante a observar é o fato que, enquanto os Altos da Avenida Afonso Pena e o Parque dos Poderes são apreendidos do valor relacionado à sua posição elevada, seja topográfica ou política (Delvizio, 2008), a Avenida Duque de Caxias e à Orla do Aeroporto não se associa a relações de poder ou de status social — frequentemente representadas pela ideia de “alto” —, mesmo mantendo ligação direta com o bairro militar Amambaí, com a presença das instalações aeroportuárias e com a topografia mais elevada de planalto, que se estende de forma contígua ao traçado retilíneo da Avenida Afonso Pena.

É crucial notar que, diferentemente dos Altos da Avenida Afonso Pena e do Parque dos Poderes, cujo valor reside em sua posição de destaque, seja ela topográfica ou política (conforme Delvizio, 2008), a Avenida Duque de Caxias e a Orla do Aeroporto não desfrutam da mesma associação a relações de poder ou de status social. Isso se mantém, apesar de sua proximidade com o bairro militar Amambaí, da presença de instalações aeroportuárias e de sua localização em um trecho mais elevado do planalto, que se estende de forma contínua ao traçado reto da Avenida Afonso Pena — características que usualmente remetem à ideia de "alto".

A história registra que, outrora, a Avenida Duque de Caxias, ao receber todo o aparato militar, constitui de certo modo, um 'parque dos poderes'. Contudo, a configuração do traçado urbano, que tende a atenuar a percepção da maior altitude desse trecho, somada ao atual

“vazio” resultante das normas urbanísticas e do padrão de ocupação, contribui para que o espaço permaneça pouco associado a expressões diretas e formais de apropriação.

3.1.4 A ZEPA como instrumento de ordenamento territorial no entorno do Aeroporto Internacional de Campo Grande (MS)

A organização espacial da porção oeste de Campo Grande é fortemente estruturada pela presença do Aeroporto Internacional de Campo Grande (CGR) e por sua articulação direta com a Avenida Duque de Caxias, eixo viário estratégico que desempenha simultaneamente as funções de mobilidade urbana, logística e ordenamento do uso do solo. Essa relação confirma o papel das vias articuladoras associadas a grandes infraestruturas urbanas, conforme discutido por Corrêa (1995), ao influenciar padrões de ocupação e fluxos territoriais.

A integração entre Aeroporto e a Avenida Duque de Caxias contribui para a conectividade urbana e logística, alinhando-se às diretrizes do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 9 (ODS 9) (ONU, 2015), ao reforçar a importância de infraestruturas resilientes para o desenvolvimento econômico e urbano sustentável. Nesse contexto, o Aeroporto atua como vetor estruturante da dinâmica espacial da zona Oeste, extrapolando sua função ligada estritamente ao transporte.

A relevância desse eixo territorial é intensificada pela incidência das normas que regulam a Zona Especial de Proteção Aeroportuária (ZEPA), área delimitada com a finalidade de salvaguardar as operações aéreas e garantir níveis adequados de segurança operacional. O Plano Diretor de Campo Grande, no Capítulo VII, que versa sobre as Zonas Especiais Urbanísticas - Art. 23, compreende que:

(...) as localidades nas proximidades do Aeroporto Internacional de Campo Grande, delimitadas pelas normas do Comando da Aeronáutica, no Plano Básico de Proteção de Aeródromos, Plano Básico de Zona de Ruídos e em condições topográficas favoráveis que permitam o desenvolvimento de atividades compatíveis com o funcionamento do aeroporto, que poderá ser alterada a qualquer tempo, por ato do Poder Executivo Municipal para adequação às deliberações federais (Campo Grande, 2018, Art. 23)

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2016), a ZEPA estabelece restrições ao gabarito das edificações, aos usos do solo e a atividades atrativas de fauna de risco, enquanto o DECEA (2020) destaca seu papel na prevenção de riscos operacionais e ambientais.

Ao extrapolar a esfera aeronáutica, a ZEPA consolida-se como instrumento de ordenamento territorial, articulando-se ao planejamento urbano municipal. Na Avenida Duque de Caxias, essas restrições se refletem na morfologia urbana, induzindo baixa verticalização e usos compatíveis com a lógica aeroportuária, em consonância com a análise de Villaça (2001) sobre o papel ordenador das grandes infraestruturas.

Em cidades médias brasileiras, como Campo Grande, a relação entre aeroportos e uso do solo urbano torna-se especialmente sensível diante da expansão periférica. Nesse cenário, a ZEPA atua como mecanismo preventivo ao estabelecer parâmetros técnicos para o controle da ocupação do entorno aeroportuário. A literatura sobre urbanização periférica ressalta que a fragilidade do controle urbanístico pode resultar em ocupações incompatíveis com

infraestruturas críticas (Maricato, 2011; Rolnik, 2015), ampliando riscos como exposição ao ruído aeronáutico e insegurança operacional.

Outro aspecto central refere-se ao controle de atividades atrativas de fauna, especialmente aves, reconhecidas como fator relevante de risco à aviação civil. Estudos indicam a relação entre “*bird strikes*” e a presença de resíduos, corpos d’água mal manejados e determinadas práticas agrícolas (OACI, 2018). Em Campo Grande, situada em área de transição entre o Cerrado e o Pantanal, essa problemática é agravada, exigindo articulação entre políticas ambientais, urbanas e de segurança operacional. Dotta et al. (2025, p. 59) evidenciam, na área, “problemas como lixo acumulado, presença de animais peçonhentos e insegurança”.

Sob a perspectiva da gestão de riscos urbanos, Walker (2012) defende abordagens integradas que considerem simultaneamente dimensões técnicas, ambientais e sociais. Nessa direção, a ZEPA, quando articulada ao planejamento urbano e ambiental, contribui para a conciliação entre segurança aeroportuária, proteção ambiental e direito à cidade. Cardoso e Denaldi (2018) reforçam a necessidade de integração entre políticas setoriais — transporte, habitação, meio ambiente e desenvolvimento urbano — como condição para territórios mais coerentes e sustentáveis. Assim, na zona oeste de Campo Grande, a interação entre aeroporto, Avenida Duque de Caxias e ZEPA configura um conjunto de condicionantes estruturais fundamentais para a morfologia urbana, os vetores de expansão e o planejamento integrado de longo prazo.

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.2 A Produção dos espaços na cidade contemporânea

4.2.1 A colonialidade do poder e a produção dos espaços públicos

O conceito de colonialidade do poder foi cunhado por Aníbal Quijano (2024) e refere-se à situação de continuação do colonialismo por outros meios. Ou seja, as relações de ser, poder e saber, construídas desde a gênese histórica da modernidade no período denominado como colonial, ainda organizam o mundo contemporâneo.

Esse conceito apresenta-se como um dos elementos constitutivos específicos da matriz mundial de poder capitalista, baseia-se na imposição de uma classificação racial/étnica da população mundial como pedra angular dessa matriz de poder e opera em todos os níveis, campos e dimensões, tanto materiais quanto subjetivos, da vida cotidiana e em escala social (Quijano, 2024, p. 95).

Ainda segundo Quijano (2024), as supostas diferenças foram plasmadas em situações de dominação e, com o passar do tempo, transformadas em um critério de distribuição de lugar e de poder na sociedade. Dessa forma, a ideia de raça, aliada à identidade social que a representa, estabeleceu-se como um instrumento de classificação social.

Segundo esta lógica, é possível perceber como os modelos de urbanização e intervenção urbana são pensados, segundo Frigeri e Santos (2020), com uma imposição de uma forma eurocêntrica de pensar a cidade e como parte constituinte das formas coloniais de dominação.

O espaço público, compreendido, sobretudo, como o espaço da ação política ou, ao menos, da possibilidade da ação política na contemporaneidade, também é aqui analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial (Serpa, 2025, p.09). Ou seja, ainda que seja público, há dispositivos históricos, culturais e espaciais que restringem a fruição desse espaço, teoricamente comum a todos, a um grupo menor e privilegiado.

Dessa forma, a colonialidade do poder, que se materializa nos processos de urbanização, manifesta-se pela imposição de uma forma eurocêntrica de pensar e organizar a cidade. O desenvolvimento do planejamento urbano europeu ocorreu no contexto da Revolução Industrial, quando o rápido crescimento populacional e a intensificação da urbanização exigiram políticas de ordenamento das cidades industriais. O urbanismo, enquanto campo de organização espacial, nasce no bojo do processo de desenvolvimento cultural e político do Ocidente moderno (Frigeri; Santos, 2020).

Segundo Swyngedouw (2010, p. 58), “a capacidade de apropriar-se do lugar baseia-se no controle do espaço”. O poder de apropriar-se do lugar, por sua vez, é sempre disputado e objeto de luta. Os grupos sociais ou as classes que avançam por meio de uma determinada escala espacial darão forma às condições de apropriação e controle do lugar e terão uma influência decisiva nas posições relativas de poder socioespacial.

O conceito de acessibilidade simbólica sobre o espaço público diz respeito justamente ao direito de sentir-se pertencente aos espaços da cidade, onde a colonialidade cria barreiras simbólicas para certos grupos. Identidades constroem-se sempre a partir do reconhecimento de uma alteridade. Isso, no entanto, só pode acontecer onde há interação, transações, relações ou contatos entre grupos diferentes. Para Bourdieu (2000), o mundo social é também representação e vontade, e existir socialmente é também percebido como distinto.

Assim, identidades constroem-se sempre a partir do reconhecimento do outro, o que só ocorre em contextos de interação e convivência entre grupos distintos. Para Bourdieu (2000), o mundo social é também representação e vontade, e “existir socialmente é também ser percebido como distinto”. Assim, a identidade de um grupo ou indivíduo não se forma isoladamente, mas em relação à diferença, e é no encontro, ou seja, na troca simbólica, cultural e social, que as identidades se afirmam ou se transformam.

Observa-se ainda que as “estruturas urbanas e o planejamento das cidades exercem forte influência sobre o comportamento humano e sobre a forma como a cidade funciona” (Gehl, 2013, p.9). A cidade é compreendida, portanto, como produto e palco da continuidade das estruturas coloniais que organizam o poder, o saber e o ser, determinando quem pode ocupar, representar e pertencer a determinados territórios. Nessa perspectiva, o direito à cidade, segundo Lefebvre (2001), não se limita à apropriação física do espaço urbano, mas envolve o direito de participar simbolicamente da vida coletiva, de produzir significados e de reivindicar a cidade como espaço comum de reconhecimento, convivência e ação política.

4.2.2 Urbanização do capital e produção desigual do espaço urbano

A produção do espaço urbano não constitui resultado neutro de diretrizes técnicas, mas é a expressão concreta de relações de poder que se materializam no território. Questionar quem decide a cidade implica reconhecer que as formas urbanas decorrem de escolhas

historicamente situadas, realizadas por diferentes agentes, cujos interesses nem sempre convergem com as necessidades coletivas. No contexto brasileiro, embora existam instrumentos legais voltados à democratização do acesso à cidade, como o Estatuto das Cidades (Brasil, Lei nº 10.257/2001), sua efetividade depende da correlação de forças políticas e da capacidade institucional dos municípios, o que frequentemente limita seu alcance transformador.

Maricato (2011) destaca que a existência de instrumentos normativos não garante, por si só, a democratização do acesso à cidade. Quando o planejamento urbano se subordina aos interesses do mercado imobiliário, o que significa a priorização da vocabilidade de um agente em detrimento de outros, o resultado tende a ser a reprodução das desigualdades socioespaciais. A urbanização acelerada e desigual no Brasil consolidou um modelo em que a terra urbana é tratada como mercadoria, orientada prioritariamente pela valorização econômica. Nesse sentido, Lefebvre (2001) e Harvey (2005) demonstram como o espaço urbano passa a integrar as dinâmicas de acumulação do capital, subordinando o valor de uso ao valor de troca.

O mercado imobiliário constitui um dos principais agentes da produção do espaço urbano, sobretudo pela capacidade de transformar o solo em ativo econômico. Corrêa (1995) observa que a cidade resulta da ação combinada de múltiplos agentes. Essa combinação, porém, ocorre de forma desigual, favorecendo aqueles que detêm maior controle sobre a terra e a capital. “A naturalização do papel dos investidores quanto ao uso e à ocupação do solo é expressão do poder do capital, uma vez que áreas de interesse social, comunitário e coletivo são fortemente substituídas pela privatização do público e pela imposição daquele sobre este” (Cruz e Fonseca, 2018, p.557).

A valorização imobiliária não se distribui de maneira homogênea, mas decorre de estratégias associadas à localização, à implantação seletiva de infraestrutura, aos investimentos públicos e às expectativas de rentabilidade futura. Nesse processo, o Estado assume papel ambíguo: embora disponha de instrumentos para promover o ordenamento territorial e garantir a função social da propriedade, muitas vezes atua como indutor da valorização seletiva, seja por meio de investimentos direcionados, seja pela flexibilização normativa (Maricato, 2011).

Rolnik (2015) argumenta que a financeirização da moradia intensificou essa dinâmica ao transformar a cidade em reserva de valor, ampliando a dissociação entre o espaço urbano como direito e como ativo financeiro. A consequência é a consolidação de padrões de seletividade territorial, nos quais áreas estratégicas concentram investimentos e infraestrutura, enquanto outras permanecem à margem das políticas públicas e do interesse do mercado.

Essa lógica se materializa na segregação socioespacial. Para Villaça (2001), a segregação constitui elemento estruturante da cidade produzida sob a lógica capitalista, não sendo fenômeno eventual, mas intrínseco ao processo de urbanização desigual. Nas cidades médias brasileiras, esse padrão manifesta-se por meio da expansão periférica, da proliferação de loteamentos distantes e da coexistência de territórios valorizados com áreas marcadas pela precariedade urbana. A ausência de políticas habitacionais articuladas ao planejamento urbano reforça tal dinâmica, deslocando populações de baixa renda para áreas com menor oferta de infraestrutura e serviços.

Cardoso e Denaldi (2018) destacam que esse modelo de urbanização intensifica vulnerabilidades socioespaciais e compromete a efetivação do direito à cidade como acesso pleno aos benefícios urbanos, evidenciando tensionamentos que mostram quanto a produção desigual do espaço não é um processo neutro, mas expressão de disputas concretas pela

definição de prioridades, pela destinação dos investimentos públicos e privados e pela apropriação do território. Nesse contexto, o espaço urbano deixa de ser apenas suporte da vida social e passa a operar como meio de reprodução do capital, limitando o acesso de parcelas significativas da população às áreas melhor dotadas de infraestrutura e reforçando dinâmicas de segregação. Questionar quem decide a cidade, portanto, ultrapassa o plano meramente teórico e constitui uma exigência analítica fundamental para compreender os limites do planejamento urbano contemporâneo, reafirmando a centralidade do direito à cidade, da função social da propriedade e da justiça espacial como princípios orientadores capazes de tensionar a hegemonia da lógica mercantil na organização e na produção do espaço urbano.

5 RESULTADOS

A relação entre a Orla do Aeroporto e do Parque dos Poderes permite compreender como a produção social do espaço urbano em Campo Grande (MS) expressa diferentes formas de materialização do poder, da valorização territorial e do acesso simbólico à cidade. Embora ambos os espaços sejam estruturantes na organização urbana, eles se constituem a partir de lógicas distintas de planejamento, investimento público e reconhecimento social.

Ainda que reconhecido como espaço de lazer, o Parque dos Poderes também expressa tensões simbólicas relacionadas ao pertencimento social. Conforme Lefebvre (2001) e Rolnik (2015) citam, a monumentalidade cívica pode produzir barreiras invisíveis de apropriação, limitando o direito à cidade a determinados grupos sociais. Essa dimensão dialoga com o conceito de colonialidade do poder (Quijano, 2024), segundo o qual estruturas históricas de dominação continuam organizando hierarquias espaciais, definindo quais territórios são valorizados, representados e legitimados.

Cruz e Fonseca (2018, p.573) entendem a “questão urbana como fortemente moldada pelos interesses do grande capital imobiliário que, por sua vez, em larga medida está a serviço de outras frações do capital”. Dessa forma, tal lógica e dinâmica do capitalismo flexibilizado, que tende a se sobrepor aos modelos de planejamento ao “impor” padrões de uso e ocupação do solo, impactam fortemente o ambiente urbano.

A comparação entre os dois espaços em estudo (Quadro 1) evidencia que a produção urbana não é neutra, mas orientada por escolhas políticas e econômicas. Assim, tanto a Orla do Aeroporto como o Parque dos Poderes foram entendidos por Dotta et al. (2025, p.08) e Monti et al. (2025, p.09) como espaços que “sofreram ocupações informais improvisadas pela própria comunidade”. O que evidencia a plasticidade social dos espaços urbanos e a coexistência de funções oficiais e espontâneas no mesmo território, desafiando os modelos rígidos de planejamento citados por Gehl (2013).

Quadro 1 - Análise Comparativa

CRITÉRIO	ORLA DO AEROPORTO (OESTE)	PARQUE DOS PODERES (LESTE)	Autor Referência
Marco Normativo Principal	ZEPA / Comando da Aeronáutica	ZEIA / ZEIC / Plano Diretor Municipal	DECEA (2002) / ANAC (2016) / PMCG (2018)
Lógica Dominante	Funcional / Técnica	Simbólica / Institucional	Villaça (2001)

Natureza	"Risco" (Fauna/ <i>Bird Strike</i>)	"Ativo" (Lazer / Ecologia)	Harvey (2005)
Perfil de Uso	Passagem / Lazer Informal	Contemplação / Lazer "Legitimado"	Lefebvre (2001) / Bourdieu (2000)
Investimento	Infraestrutura Logística	Estética Urbana / Preservação	Quijano (2024) (Colonialidade)

Fonte: Os Autores (2026).

Assim como Serpa (2025, p.09) compreende o “espaço como o da ação política”, também é aqui, analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, o autor entende ainda que a lógica da localização dos parques e áreas livres públicas, que obedece também ao princípio de priorizar áreas com algum interesse turístico ou próximo a algum equipamento, torna-se importante instrumento de valorização fundiária.

Nesse contexto, o mercado imobiliário e a ação seletiva dos órgãos públicos atuam conjuntamente na definição de prioridades territoriais. Investimentos públicos, infraestrutura qualificada e proteção ambiental tendem a se concentrar em áreas de maior prestígio, no caso em questão, o Parque dos Poderes, enquanto a Orla do Aeroporto, é menos ligada a representações de alto status social, recebendo comparativamente menos atenção.

O resultado desta operação é o dito “vazio” (não) construído, bastante distinto entre o da Orla do Aeroporto, resultado de uma proibição técnica, e o do Parque dos Poderes, fruto da preservação e reserva para atividades contemplativas. Enquanto o primeiro caso pode parecer um desperdício de terra urbana, pela necessidade obrigatória de baixa densidade e gabarito, justifica e induz a especulação da segunda, onde a valorização do solo urbano tem se aproximado do objeto de “luxo”.

Enquanto o “vazio” (não) construído da Orla é diretamente ligado a uma restrição aeronáutica, o valor mercadológico imobiliário da terra urbana tende a ser menor do que o “vazio” não construído do Parque dos Poderes, que quanto menos ocupado do ponto de vista ambiental, mais aumenta o valor capital e social deste espaço. Este fato se alia, inclusive, aos investimentos públicos que têm se direcionado a requalificar o Parque dos Poderes (Leste), com sinalização, mobiliários, iluminação, ciclovia recreativa, etc., e manter a Orla (Oeste) apenas como uma via de fluxo funcional, com pavimentação de boa qualidade, controles de operação viária (como radares), etc.

Outro fato que pode comprovar essa dinâmica de investimento seletivo é que, enquanto o Parque dos Poderes possui aproximadamente 255 hectares de áreas verdes protegidas sob a ZEIA, a Orla do Aeroporto possui apenas aproximadamente 15.000 metros quadrados (equivalentes a apenas 1,5 hectares) de área de lazer efetiva. A questão ecológica, cultural e social é submetida a esta dinâmica. Na Orla, a ave é um perigo (*bird strike*); no Parque, a ave é um patrimônio, o que ilustra como a "natureza" é produzida socialmente conforme o interesse do capital.

6 CONCLUSÃO

O que se apresenta até aqui neste trabalho evidencia que a produção social do espaço urbano em Campo Grande (MS) possui lógicas de planejamento desiguais; o investimento público e o reconhecimento simbólico são expressos de forma contrastante na Orla do Aeroporto e no Parque dos Poderes.

A Orla do Aeroporto, vinculada à Avenida Duque de Caxias e regulada pela Zona Especial de Proteção Aeroportuária (ZEPA), expressa uma racionalidade técnico-funcional que, apesar de sua importância para a mobilidade urbana, logística regional e a expansão da porção oeste de Campo Grande, tem baixa valorização simbólica e investimentos públicos limitados.

Em contraste, o Parque dos Poderes consolida-se como território institucional e ambientalmente valorizado, concentrando investimentos, proteção normativa e reconhecimento simbólico. Sua inserção em zonas especiais e a monumentalidade da arquitetura pública reforçam sua centralidade qualitativa no cenário urbano. Contudo, mesmo enquanto espaço público, o Parque também expressa tensões de acessibilidade simbólica, uma vez que seu caráter institucional pode limitar o sentimento de pertencimento de determinados grupos sociais.

A comparação entre os dois territórios demonstra que a produção do espaço urbano não é neutra, mas orientada por decisões políticas e econômicas que operam seletivamente. O Estado atua como agente regulador e indutor de processos diferenciados de valorização territorial, frequentemente alinhados aos interesses do mercado imobiliário, produzindo hierarquias socioespaciais.

Diante do exposto, conclui-se que a superação das desigualdades urbanas exige uma mudança estrutural nas lógicas de planejamento e gestão, baseada na integração entre escalas de governança, na articulação entre políticas setoriais e no reconhecimento do espaço público como dimensão material e simbólica do direito à cidade. Garantir esse direito implica assegurar não apenas o acesso físico, mas também o pertencimento, a representação e a apropriação simbólica da cidade como bem comum.

Enquanto a Orla do Aeroporto permanece vinculada à lógica funcional da infraestrutura e submetida a restrições normativas que limitam sua valorização, o Parque dos Poderes concentra investimentos simbólicos, ambientais e institucionais que reforçam sua centralidade. A Zona de Especial Interesse Ambiental (ZEIA) garante a preservação de uma área massiva de Cerrado, integrada ao centro administrativo do estado. É uma área de alto valor ambiental e simbólico. Por sua parte, embora seja um importante espaço de lazer para a região oeste, a Orla do Aeroporto tem área "efetiva" de uso (pistas de caminhada e quadras) consideravelmente menor, em proporção e valor imobiliário.

Como conector destes dois espaços de Campo Grande/MS, a Afonso Pena não é apenas uma rua, mas um termômetro social. Onde ela termina no Leste, termina no "Poder"; onde termina no Oeste, termina na "Logística".

A análise da ZEPA no entorno do Aeroporto Internacional de Campo Grande/MS evidencia, portanto, a importância da governança multinível no planejamento urbano. Enquanto as normas aeronáuticas são definidas em âmbito federal, a efetivação do controle do uso do solo depende da atuação do poder público municipal, especialmente por meio do Plano Diretor e da legislação urbanística. A ausência de articulação entre esses níveis tende a fragilizar a aplicação das restrições aeroportuárias, resultando em conflitos socioespaciais, jurídicos e ambientais.

O planejamento urbano de Campo Grande/MS merece transitar da lógica do 'espaço-fluxo' e do 'espaço-monumento' para a lógica do 'espaço-vivido', garantindo que a Orla não seja apenas um corredor e o Parque não seja apenas um enclave. A "colonialidade" na capital sul-mato-grossense não é apenas um conceito abstrato, como se buscou revelar neste trabalho, mas algo que se traduz em traços evidentes na estruturação de políticas públicas e legislações que tratam a zona Oeste como "espaço de risco/trabalho" e a zona Leste como "espaço de prestígio/natureza". A governança multinível pode e deve ser uma ferramenta de gestão do território urbano que promova a integração participativa para fazer frente a essa dicotomia.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). **Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013. Dispõe sobre as zonas de proteção de aeródromos.** Brasília: ANAC, 2016. Disponível em: [resolucao-res-279-alteracao-e-emenda-ao-rbac-153.pd](https://www.anac.gov.br/resolucao-res-279-alteracao-e-emenda-ao-rbac-153-pd) Acesso em 29 nov. 2025.

BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). **Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA).** Brasília, DF: Comando da Aeronáutica, 2020.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico.** 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (Estatuto da Cidade).** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

CAMPO GRANDE (MS). **Lei Complementar nº 341, de 4 de setembro de 2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental do Município de Campo Grande – PDDUA e dá outras providências.** Campo Grande: Prefeitura Municipal, 2018.

CARDOSO, Adauto Lúcio; DENALDI, Rosana. **Urbanização de favelas no Brasil: um balanço crítico da produção acadêmica.** São Paulo: Annablume, 2018.

CASTRO, Eláine Britto de; RODRIGUES, Israel Vitor Bonfim; CASADEI, Juliana de Mendonça; MACHADO, Flávia Cristina Albuquerque Palhares; COUTINHO, Dolores Pereira Ribeiro. **Requalificação do Parque dos Poderes de Campo Grande, MS: potencializando o uso contemporâneo para prática de atividades físicas ao ar livre.** Scientific Journal ANAP, v. 1, n. 3, 2023. Edição especial: Proceedings of the Latin American Symposium on City, Architecture and Sustainability. ISSN 2965-0364.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1995.

COUTINHO, Nilton Carlos de Almeida. **Políticas públicas ambientais e o Estatuto da Cidade: o desenvolvimento urbano em um Estado Democrático e de Direito.** Argumentum – Revista de Direito, Marília: UNIMAR, n. 12, 2011.

CRUZ, Maurício Feijó; FONSECA, Francisco César Pinto da. **Vetores em contradição: planejamento da mobilidade urbana, uso do solo e dinâmicas do capitalismo contemporâneo.** Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 20, n. 42, p. 553–576, maio/ago. 2018. DOI: 10.1590/2236-9996.2018-4212. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4212> . Acesso em: 5 fev. 2026.

DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo). **Regras e Procedimentos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo.** Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://publicacoes.decea.mil.br/> . Acesso em 29 nov. 2025.

DELVIZIO, Victoria Mauricio. **Passeio na Avenida...: estudo sobre valores e significados da Av. Afonso Pena em Campo Grande/MS.** 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

DOTTA, Natália; DELVIZIO, Victoria Mauricio; COSTA, Scarlet Camargo da; SILVA, Luiza Orrigo. **As mudanças de uso e a apropriação do espaço público: o caso da orla do aeroporto de Campo Grande/MS.** Vernácula – Territórios Contemporâneos, v. 3, n. 10, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.18312/verncula.v3i10.3210> . Acesso em: 5 fev. 2026.

FRIGERI, Ana Vittori; SANTOS, Giordanna Laura da Silva. **Os processos urbanos sob a ótica da colonialidade do poder, do ser e do saber**. Raído, Dourados, MS, v. 14, n. 34, p. 198-209, jan./abr. 2020. DOI: <https://doi.org/10.30612/raido.v14i34.11066> . Acesso em: 5 fev. 2026.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HALL, Peter. **Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. Oxford: Blackwell, 2002

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. São Paulo: Loyola, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas ruas de Campo Grande**. 2. ed. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2008. 407 p. (Série Banco de Memórias).

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MONTI, Silvana Romanini; DOTTA, Natália; COSTA, Scarlet Camargo da; SILVA, Luiza Orrigo; DELVIZIO, Victoria Mauricio. **Acessibilidade simbólica e apropriação dos espaços públicos na cidade contemporânea: Parque dos Poderes em Campo Grande – MS**. Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes, v. 13, n. 45, set. 2025. DOI: 10.17271/23178604134520256023. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/cidades_verdes/pt_BR/article/view/6023/5950 Acesso em: 5 fev. 2026

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. Nova York: ONU, 2015.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). **Airport services manual: Part 3 – Bird control and reduction**. Montreal: ICAO, 2018.

PRIMO, Cícero Farias; BERNARDELLI, Maria Lúcia Falconi Horta da; SILVA, Paulo Fernando Jurado da. **O Complexo Cabeça de Boi em Campo Grande -MS: as transformações socioespaciais ao longo do tempo**. Campo Grande: Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). Geofronter, Campo Grande, n. 2, v. 1, 2016, p. 97-119. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/GEOF/article/view/1385/hora> Acesso em: 5 fev. 2026

QUIJANO, Aníbal. **Foundational essays on the coloniality of power. Edited by Walter D. Mignolo, Rita Segato, and Catherine E. Walsh**. Durham: Duke University Press, 2024. (Series: On Decoloniality).

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

SCHMITT, João Pedro Stippe; REGINATO, Vivian da Silva Celestino. **Inserção de infraestruturas verdes em espaços urbano-periféricos: uma discussão e o exemplo de Freiburg**. Revista Sergipana de Educação Ambiental (REVISEA), São Cristóvão, SE, v. 10, 2023.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2025.

SWYNGEDOUW, Erik. **¿Globalización o glocalización? Redes, territorios y reescalamiento**. In: BRANDÃO, Carlos; FERNÁNDEZ, Víctor Ramiro (org.). **Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina**. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 2001.

WALKER, Gordon. **Environmental justice: concepts, evidence and politics**. London: Routledge, 2012.

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