

UM OUTRO LADO: Intervenção Urbana na Orla Ferroviária de Nova Iguaçu

Rosane Lopes Nogueira¹ & Luciano Muniz Abreu²,

1. Discente do Curso de Arquitetura e Urbanismo, IT/UFRRJ, 2. Professor do DAU/IT/UFRRJ

Palavras-chave: Projeto de Intervenção Urbana; Orla Ferroviária; Nova Iguaçu/RJ

Introdução

O presente trabalho é fruto de pesquisa realizada para fundamentação teórica e conceitual do Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo desenvolvido no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFRRJ, e teve como tema a elaboração de um projeto de intervenção urbana na orla ferroviária da área central do município de Nova Iguaçu/RJ. O projeto tem como finalidade principal resgatar a unidade da área central da cidade, com o intuito de atenuar os conflitos existentes, por meio da melhoria nas condições de mobilidade, acessibilidade, permeabilidade, qualidade ambiental e integração daquela orla ferroviária. As propostas buscam oferecer novos equipamentos e espaços urbanos capazes de gerar uma nova dinâmica para a região e requalificação urbana.

A cidade de Nova Iguaçu desenvolveu-se a partir do eixo ferroviário da Estrada de Ferro Central do Brasil. Se por um lado a linha férrea propiciou um eixo de desenvolvimento urbano e a integração entre metrópole do Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense, por outro, este equipamento provocou a compartimentação espacial da área central da cidade.

Atualmente, o espaço central de Nova Iguaçu pode ser dividido em três grandes áreas: o “Outro lado”, localizado entre a Serra de Madureira e a via férrea, onde estão localizadas a residência e comércio de padrão mais elevado; o “Calçadão”, localizado entre a via férrea e a Via Light, onde se situa o comércio popular da área central; e o Terceiro Centro, localizado entre a Via Light e a Via Dutra, caracterizado por uma área de expansão do setor central.

O núcleo originário da cidade, localiza-se nas duas primeiras áreas (Outro Lado e Calçadão), que desde sua origem tem recebido tratamento diferenciado.

Mais do que uma barreira física, a linha férrea se tornou um divisor de classes. “Essa barreira dividiu para sempre a cidade em dois lados distintos, o dos ‘ricos’ e dos ‘pobres’” (SIMOES, 2011). Hoje, percebe-se a discrepância social e econômica, consolidada através dos anos, longe das perspectivas assinaladas pelo Plano Diretor.

Neste sentido o projeto tem por objetivo apresentar uma proposta de intervenção urbana e paisagística na orla ferroviária da área central do município de Nova Iguaçu/RJ, tendo como eixo estruturante a melhoria nas condições de mobilidade, acessibilidade, permeabilidade e integração entre os dois setores, do centro da cidade, fragmentados pela linha férrea, propiciando maior unidade e qualidade ambiental a esta região.

Metodologia

A metodologia buscou estruturar o trabalho de pesquisa e desenvolvimento do projeto em cinco eixos: (i) compreensão e utilização dos conceitos de mobilidade e acessibilidade urbanas, segregação e desenho urbano, como categorias estruturantes; (ii) histórico e diagnóstico urbanístico da área de intervenção, em suas diferentes escalas; (iii) análises de projetos de intervenção urbana em orlas ferroviárias e; (iv) estudo dos parâmetros de projetos de intervenção urbana com foco em mobilidade e acessibilidade, incorporando o conceito de acessibilidade universal e estratégias de *traffic calm*; (v) proposição de respostas considerando as diferentes escalas envolvidas (Planejamento Urbano, Desenho Urbano e Projeto Urbano). Em todos os eixos a questão da integração entre os dois lados da orla ferroviária e da socialização dos benefícios do projeto estiveram no centro das discussões.

Os estudos e análises foram realizados por meio de pesquisa bibliográfica e visita a campo, para a confecção do diagnóstico da área e formulação dos cenários.

Resultados e Discussão

A pesquisa revelou que a fragmentação da área central da cidade de Nova Iguaçu é mais profunda que uma simples separação física entre o “Calçadão” e o “Outro Lado”. O ‘Outro lado’ conta com a maior valorização imobiliária na cidade, atraindo para si serviços e comércios direcionados ao público de maior poder aquisitivo. Enquanto o “calçadão”, cresceu de forma a abrigar todo o comércio e serviços da cidade de caráter popular.

Aos poucos, observa-se, no “calçadão”, a alteração dos lotes residenciais (com a saída de moradores mais pobres para outras áreas da cidade) abrindo espaço para novas lojas e comércio popular. Entretanto, mesmo com as recentes tentativas do poder público de revitalizar o “Calçadão” esta “área continua sendo sinônimo de ‘multidão’ e ‘caos’” (SIMOES, 2011).

Sabe-se que uma ação consolidada pela história é extremamente complexa e difícil de se resolver. Apesar da instalação de novos eixos de ligação entre estes dois lados do município a desigualdade social gerada a partir da desigualdade econômica criou uma disparidade entre ‘ricos’ e ‘pobres’ e a linha ferroviária aos poucos se afirmou como barreira física dessa divisão. Este contraste social acarreta vários problemas para cidade, como a valorização fundiária das áreas nobres e o abandono de áreas periféricas.

Como consequência da problemática exposta e, conforme investigado no diagnóstico, a região do “Calçadão” apresenta-se bastante degradada e conturbada, especialmente ao longo do eixo ferroviário. Verifica-se a falta de infraestrutura urbana, poluição ambiental e violência, falta de iluminação pública e calçadas em mal estado de conservação. Observa-se a ausência de planejamento na implantação dos Equipamentos Urbanos, na falta da qualidade dos serviços prestados e no congestionamento que ocorre em grande parte do dia com vias saturadas. O transeunte ao se locomover encontra dificuldades como a falta de semáforos, segurança e acessibilidade. Além de encontrar uma péssima qualidade visual, vazios urbanos e falta de áreas verdes.

Devido ao seu posicionamento geográfico, Nova Iguaçu desempenha um papel de centro de comércio e negócios para os municípios vizinhos da Baixada e de ponto de acesso ao Rio de Janeiro. A estrutura urbana existente não atende esta demanda populacional, gerando complicações, principalmente, no centro da cidade. A Estação Ferroviária, um dos principais acessos entre a região e à capital recebe um contingente populacional de mais de 20.000 pessoas/dia útil. Devido à falta de manutenção, o terminal funciona com menos da sua capacidade real. Próximo localiza-se também o Terminal Rodoviário, em uma área bastante movimentada e conturbada. O processo de desenvolvimento da cidade de forma desordenada e a ausência de planejamento contribuíram para o grande transtorno que há na cidade, especialmente, ao longo do corredor que liga esses dois equipamentos e no entorno deles.

Ressalta-se ainda que o atual posicionamento do terminal rodoviário interurbano tem se mostrado um complicador na questão da mobilidade e tráfego na zona central da cidade.

Conclusão

A partir dos estudos conceituais, confecção e análise dos diagnósticos e formulação de cenários, desenvolveu-se o projeto de intervenção urbana que se estruturou em três linhas de ação: (i) a integração das duas partes da área central, atualmente, separadas pela ferrovia, de modo a permitir uma integração física e visual e melhorar a troca de fluxos entre os dois lados. Esta linha teve como ação principal o enterramento da linha férrea e a integração no nível da superfície, entre o “Calçadão” e o “Outro Lado”; (ii) o planejamento do uso e ocupação do solo e da mobilidade urbana, por meio do reordenamento do fluxo do tráfego motorizado, realocação e melhoria dos equipamentos de transportes existentes e alteração de usos. Esta linha teve como ação principal a realocação do terminal rodoviário, que foi deslocado para o eixo rodoviário de alimentação e esgotamento do tráfego da zona central da cidade, a Via-Light, fazendo com que o tráfego de ônibus interurbano não necessite circular pelas ruas centrais; (iii) a requalificação das vias de circulação e passeios públicos. As principais ações desta linha compreendem: uso de técnicas de *traffic calm*, inserção de mobiliário, plano arborização e iluminação, melhoria da acessibilidade e do conforto e da ambiência local.

Espera-se que com as intervenções propostas na orla ferroviária da área central de Nova Iguaçu consiga-se vislumbrar que é possível *Um Outro* e novo *Lado*, onde a integração, a segurança, a inclusão, a acessibilidade, a mobilidade, a qualidade urbana e a cidadania tenham prioridades.

Referências Bibliográficas

SIMÕES, Ricardo Manoel. Reestruturação da Área Central de Nova Iguaçu. 20 f. - Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011.