

UFRRJ
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE (PPGPACS).

DISSERTAÇÃO

DILEMAS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA QUE ENVOLVEM A
IDEIA DO DESENVOLVIMENTO E O PATRIMÔNIO CULTURAL:
VIA LIGHT SEUS SIGNIFICADOS NESSE CONTEXTO.

Luiz Cláudio Brites Lobato

Nova Iguaçu/RJ

2021



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE (PPGPACS).

DILEMAS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA QUE ENVOLVEM A
IDEIA DO DESENVOLVIMENTO E O PATRIMÔNIO CULTURAL:
VIA LIGHT SEUS SIGNIFICADOS NESSE CONTEXTO.

Luiz Cláudio Brites Lobato

Sob orientação da professora Dr^a. Isabela de Fátima Fogaça

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do Grau de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade, no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade**. Área de concentração: Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade

Nova Iguaçu

2021

363.69098153

L796

T

Lobato, Luiz Cláudio Brites

Dilemas da cidade contemporânea que envolvem a ideia do desenvolvimento e o patrimônio cultural : Via Light seus significados nesse contexto. / Luiz Cláudio Brites Lobato. - 2021.

104 f. : il.

Orientador: Isabela de Fátima Fogaça

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

Bibliografia: f. 101 - 104.

1. Patrimônio cultural - Nova Iguaçu(RJ) - Teses.
2. Urbanização - Nova Iguaçu(RJ) - Teses. I. Fogaça, Isabela de Fátima, 1980-. II. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE



ATA Nº 3131/2021 - PPGPACS (12.28.01.00.00.22)

Nº do Protocolo: 23083.054465/2021-46

Seropédica-RJ, 02 de agosto de 2021.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO CULTURA E SOCIEDADE

Luiz Cláudio Brites Lobato

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPACS), no Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade. Área de concentração Patrimônio Cultural: Memória, Identidades e Sociedade.

Dissertação defendida e aprovada pela Comissão Examinadora em 28/07/2021.

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas.

(Assinado digitalmente em 03/08/2021 15:04)
ISABELA DE FATIMA FOGACA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DepeAdT/IM (12.28.01.00.00.82)
Matricula: 1771910

(Assinado digitalmente em 02/08/2021 14:56)
JULIO CESAR RIBEIRO SAMPAIO
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DepeAU (12.28.01.00.00.00.43)
Matricula: 1461577

(Assinado digitalmente em 08/03/2022 11:25)
MANOEL RICARDO SIMÕES
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 814.685.717-53

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: 3131, ano: 2021, tipo: ATA, data de emissão: 02/08/2021 e o código de verificação: 24a50d68ae

Dedicatória

Dedico este trabalho a Deus, o ser supremo que dignifico; à minha esposa e companheira; ao meu filho; aos meus pais e amigos, que me apoiaram para chegar até onde cheguei e me levaram a lutar pelo que eu queria ser. Obrigado pela paciência diante de minha ausência nos diversos momentos que estive dedicado à construção desse trabalho.

Agradecimentos

Agradeço o apoio da minha família, sem ela teria sido impossível realizar esse trabalho.

Agradeço à professora doutora Isabela de Fátima Fogaça, minha orientadora, pelo apoio e compreensão durante a elaboração desse trabalho.

Agradeço ao apoio e ajuda dos estimados amigos que, prontamente, responderam às minhas pesquisas e indagações.

Agradeço aos professores da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), pelo empenho e dedicação com seus acadêmicos, como eu, que fiquei muito tempo afastado da produção acadêmica.

Agradeço aos colegas da turma do Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPaCS) pela paciência e colaboração na construção desse trabalho.

RESUMO

O objetivo da pesquisa é discutir sobre as transformações do território urbano de Nova Iguaçu, a partir da construção da Via Light e seus desdobramentos, para a compreensão de sua paisagem cultural no olhar de seus moradores. Após a construção e consolidação da Via Light, como principal via de mobilidade urbana de Nova Iguaçu, inúmeras empresas, dos mais diversos setores da economia, foram atraídas para a área analisada e novos equipamentos urbanos foram ali construídos, o que influenciou na conformação paisagística e espacial da região, bem como na ressignificação da paisagem cultural neste eixo metropolitano. Trata-se de uma pesquisa com propósito exploratório e abordagem mista, cuja primeira etapa consistiu num levantamento bibliográfico e documental, seguida de entrevista realizada com um dos urbanistas responsáveis pelo projeto da via. A segunda etapa compreendeu pesquisa realizada através de questionário, via internet, com moradores de Nova Iguaçu que convivem com a dinâmica local há mais de 30 anos. Como resultado, considerou-se que a Nova Iguaçu, com seus espaços modernizados, tendo Via Light como grande marco espacial e histórico desse processo, é, sem dúvidas, uma cidade totalmente diferente da constituída até a década de 1980. A derrubada dos paredões que cortavam as principais ruas de seu centro e deixavam em seu “coração” espaços ociosos e barreiras para a circulação dos transeuntes, dando a impressão de uma cidade partida ao meio, com dois cenários bem diferentes, foi significativa a produção para esta uma nova paisagem urbana e cultural. Hoje, a região é reconhecida como importante centralidade da região Metropolitana do Rio de Janeiro, especialmente da Baixada Fluminense.

Palavras- chaves: Patrimônio Cultural; Cidade; Via Light; Nova Iguaçu.

ABSTRACT

The objective of this research is to discuss the transformations of the urban territory of Nova Iguaçu, from the construction of the via Light, and the consequences for the understanding of its cultural landscape by its residents. After the construction and consolidation of Via Light, as Nova Iguaçu's main urban mobility route, information companies, in the most diverse sectors of the economy, were attracted to the analyzed area, as well as new urban equipment were built there, which influenced the conformation landscape and spatial aspects of the region, as well as the redefinition of the cultural landscape in this metropolitan axis. Therefore, to achieve the objectives outlined for this research, the applied methodology had, as a first stage, exploratory research, that is, bibliographical, documental and field research, in which an interview with one of the urban planners responsible for the road project was prioritized, and due to a Covid-19 pandemic, research via the Internet with residents of Nova Iguaçu who have lived with the local dynamics for over 30 years. As a result, consider that Nova Iguaçu known, in contemporary times, as an important centrality of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro, especially the Baixada Fluminense, with its modernized spaces, which has Via Light as a great spatial and historical landmark of the process, is, without a doubt, a city totally different from the discovery until the 1980s. The demolition of the walls that cut as the main streets of its center and left in its "heart" idle spaces and barriers for the circulation of passersby, which gave the impression of a city split in half, with two very different ones, meant the production for this one of a new urban and cultural landscape.

Keywords: Cultural Heritage; City; Via Light; Nova Iguaçu.

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1: Mapa político de Nova Iguaçu mostrando seus municípios limítrofes.	45
Figura 2: Rodovias que cruzam a Cidade de Nova Iguaçu.....	47
Figura 3: Marcação do projeto completo da Via Light.	52
Figura 4: Residência da família Brites localizada à rua Dr. Barros Junior.	53
Figura 5: Nova Iguaçu cortada pelos eixos da Via Dutra, Via Light, Av. Abílio A. Távora (com grande parte junto à linha férrea).....	54
Figura 6: Edifício Metropolitan – na esquina da Via Light com a Rua Otávio Tarquínio.....	57
Figura 7: Complexo Rossi (Hotel e Centro comercial) – na Via Light.....	57
Figura 8: Estacionamentos próximos a Via Light.	58
Figura 9: Atual rua Dr. Barros Junior e seus novos usos	59
Figura 10: Imagem da área em 1996, antes da construção da via Light.....	60
Figura 11: Área revitalizada e arborizada da via Light	60
Figura 12: Áreas arborizadas da via Light – trecho 01 - próximo ao ministério publico.....	61
Figura 13: Áreas arborizadas da via Light – trecho 2 - próximo edifício comercial Metropolitan	61
Figura 14: Áreas arborizadas da via Light – trecho 3 - próximo ao edifício comercial Rossi .	62
Figura 15: Imagem destacando os empreendimentos que surgiram após a Via Light.	63
Figura 16: Trecho da Via Light, próximo ao Top Shopping, ao entardecer.....	64
Figura 17: Trecho da Via Light, próximo ao viaduto Don Adriano Hipólito, ao anoitecer.	65
Figura 18: Ciclovía na via Light.....	66
Figura 19: Pistas de skate, próximo à rua Professor Paris, na Via Light.....	66
Figura 20: Pistas de skate, próximo à Rua Don Walmor, na via Light.	67
Figura 21: Polo Gastronômico I – Via Light.....	67
Figura 22: Polo Gastronômico II – Via Light.....	68
Figura 23: Polo Via Light Mall – Via Light.....	68
Figura 24: Descida do Viaduto no sentido Bairro da Luz – Via Light.....	70
Figura 25: Margem direita no bairro da Luz – Via Light.....	70
Figura 26: margem esquerda próximo ao bairro Marco II – Via Light.....	71
Figura 27: Mosaico de imagens da margem esquerda da vida, próximo ao bairro da luz – Via Light.....	71
Figura 28: Viaduto Dom Adriano Hipólito – Via Light, trecho no sentido bairro da Luz.....	73
Figura 29: Viaduto Dom Adriano Hipólito – Via Light, trecho no sentido centro da cidade ..	74

Figura 30: Primeira pista de Skate do estado do Rio de Janeiro, construída em Nova Iguaçu, na década de 1970 – no detalhe sua localização.	78
Figura 31: Passo dos laranjais na Via Light.	79
Figura 32: Placa que identifica o “Passo dos laranjais” na Via Light.	80
Figura 33: Plantação de laranja na Via Light nas laterais do Passo das Laranjeiras	80
Figura 34: Praça dos Direitos Humanos na Via Light.....	81
Figura 35: Intervenções artísticas e sociais na Praça dos Direitos Humanos na Via Light.....	82
Figura 36: Localização da Praça dos Amigos na Via Light.	83
Figura 37: localização da Praça dos Amigos na Via Light.....	83

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Composição da amostra por sexo	85
Gráfico 2: Nascidos em Nova Iguaçu.....	85
Gráfico 3: Faixa etária dos entrevistados	86
Gráfico 4: composição por tempo de residência	87
Gráfico 5: Percepção de melhorias para a vida na cidade, após a construção da via	87
Gráfico 6: Percepção de melhorias na mobilidade urbana, após a construção da via	88
Gráfico 7: Percepção da via como patrimônio cultural do município de Nova Iguaçu.....	88
Gráfico 8: Conhecimento sobre o “Passo dos Laranjais”	89
Gráfico 9: Conhecimento sobre a “Praça dos Direitos Humanos”	90
Gráfico 10: Conhecimento sobre a “Praça dos Amigos”	91
Gráfico 11: Lembranças sobre as hortas que se localizavam entre os muros de transmissão de energia da Light S/A.....	91
Gráfico 12: Lembrança sobre imóveis de valor histórico ou arquitetônico destruídos durante a construção da via ou posteriormente, diante de mudanças urbanas que ela estimuladas	92
Gráfico 13: Imagem atual da Rua Dr. Barros Junior na década de 1950.	93
Gráfico 14: Imagem atual da Rua Dr. Barros Junior em 2021	94

LISTAS DE ABREVIACÕES E SIGLAS

BRASFERRRO - Laminação Brasileira de Ferro S.A.
CIDE - Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro
CF - Constituição Federal
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INEPAC - Instituto Estadual de Patrimônio Artístico e Cultural
IPEA - Instituto de pesquisa em Economia Aplicada
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PDDUS - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável da Cidade de Nova Iguaçu
PIB - Produto Interno Bruto
PMNI - Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu
PPGPACS - Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade
RJ - Rio de Janeiro
RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SNH - Simpósio Nacional de História
SP - São Paulo
SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPI's - Setores de Planejamento Integrado
UFF - Universidade Federal Fluminense
UFPPF - Universidade Federal de Passo Fundo
UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
URG's - Unidades Regionais de Governo
USIMECA - Usina Mecânica Carioca S.A.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I PATRIMÔNIO CULTURAL E OS DILEMAS DAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS	20
1.1. O patrimônio cultural, um conceito em evolução.....	20
1.2. As categorias de paisagem cultural e de lugar na análise do patrimônio cultural.....	28
1.3. Desenvolvimento e/ ou crescimento econômico e urbano e a noção de progresso nas cidades contemporâneas	30
1.4. A busca pelo progresso/desenvolvimento econômico nas cidades contemporâneas e os desdobramentos ao patrimônio e a paisagem cultural	35
CAPITULO II NOVA IGUACU E A VIA LIGTH	39
2.1. Nova Iguaçu de porto, polo agrícola e cidade dormitório a centro metropolitano	39
2.2. Via Light: marco de modernização, fluíção e novos marcos para o desenvolvimento da cidade de Nova Iguaçu	49
CAPÍTULO III A VIA LIGHT E SEUS SIGNIFICADOS AOS IGUAÇUANOS: DO PROJETO À REALIDADE	76
3.1. Via Light a partir da visão do urbanista	76
3.2. A Via Light a partir da visão do iguaçuano.....	84
3.3. A dialética presente nessa realidade	94
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
REFERÊNCIAS.....	101
APÊNDICE:	107
Apêndice A: Formulário estruturado de pesquisa aplicado via Google Formulários a moradores de Nova Iguaçu.....	107

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como tema os desdobramentos de intervenções urbanas na paisagem das cidades. Com o intuito de modernizá-las e torná-las mais fluídas, tais intervenções geram modificações na paisagem cultural dos espaços urbanos, especialmente, no que tange à representação do patrimônio cultural junto à sociedade.

O recorte para essa análise foi a construção da Via Light, ou Rodovia Carlinhos da Tinguá (RJ-081), uma intervenção urbana de significativa importância para a região Baixada Fluminense do Rio de Janeiro, sobretudo, para o município de Nova Iguaçu.

A construção da Via Light não atingiu somente o município de Nova Iguaçu, mas também os municípios de Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti e o Rio de Janeiro. No entanto, esta dissertação foca suas discussões nos desdobramentos que a via trouxe à dinâmica urbana e sua relação com a paisagem cultural no município de Nova Iguaçu, uma vez que esse é o único que teve sua área central cortada pela rodovia, o que trouxe importantes alterações para sua dinâmica local.

Após a construção e consolidação da Via Light, como principal via de mobilidade urbana de Nova Iguaçu, inúmeras empresas, dos mais diversos setores da economia, foram atraídas para a área analisada. Novos equipamentos urbanos foram ali construídos, influenciando na conformação paisagística e espacial da região, bem como na resignificação da paisagem cultural neste eixo metropolitano.

Nesse sentido, a pergunta de pesquisa principal desta investigação busca responder qual foi o impacto da Via Light na paisagem cultural urbana de Nova Iguaçu? Especialmente, para os sujeitos que com ela convivem diariamente em seu cotidiano, seus moradores.

Deste modo, o objetivo da presente pesquisa consiste em discutir sobre as transformações do território urbano de Nova Iguaçu, a partir da construção da Via Light, e os desdobramentos para a compreensão a respeito de sua paisagem cultural por parte de seus moradores.

Como objetivos específicos, buscou-se:

- Compreender os conceitos de patrimônio cultural desde sua origem à contemporaneidade e as relações dialéticas que envolvem as aspirações de desenvolvimento urbano e modernizações das cidades e a conservação dos bens culturais e da memória individual e coletiva de um povo;

- Caracterizar aspectos histórico, econômicos e sociais do município de Nova Iguaçu e o processo de construção de sua principal infraestrutura de acesso e mobilidade, a Via Light;
- Identificar o impacto da construção da rodovia junto à dinâmica urbana e na ressignificação da paisagem cultural local.

Para a elaboração dessa pesquisa, julgou-se necessário os seguintes procedimentos metodológicos:

i) Pesquisa bibliográfica sobre patrimônio cultural e a problemática do desenvolvimento/ modernização urbana *versus* a preservação e conservação do patrimônio, bem como sobre o conceito de paisagem cultural;

ii) Pesquisa bibliográfica, documental e de campo sobre o contexto histórico municipal, buscando marcos que repercutiram, direta e indiretamente, na dinâmica da paisagem cultural local, ou seja:

- ✓ breve histórico da transformação de Nova Iguaçu de área rural (lavoura e pecuária) em centro de comércio e serviços, evidenciando o patrimônio cultural que foi construído a partir desse processo de transformação ao longo do tempo.
- ✓ apresentação do processo de construção da Via Light, apontando, a partir de evidências, especialmente fotos, o impacto da implantação da via na paisagem urbana de Nova Iguaçu.
- ✓ Identificação dos desdobramentos que a Via Light gerou para o município de Nova Iguaçu, notadamente, ao seu patrimônio e paisagem cultural e à sua memória.

iii) análise tendo como base o método dialético.

A metodologia aplicada, primeiramente, teve caráter de pesquisa exploratória, ou seja, bibliográfica, documental e de campo que, no transcorrer do trabalho, desenvolveu-se na tentativa de explicar o problema e a área, objeto deste estudo. Assim, tratou-se de realizar ações tais como: o levantamento teórico relacionado, especialmente, ao campo de estudos do patrimônio e à Geografia, à Economia, entre outras, que deram embasamento à discussão sobre desenvolvimento/ crescimento econômico e urbano e os impactos sobre o patrimônio cultural e paisagem urbana; ao estudo do Patrimônio Cultural (material e imaterial).

A segunda etapa se voltou ao trabalho de campo que, neste momento incomum, por estarmos em meio à pandemia de Covid-19, precisou ser adaptado, pois sem acesso físico aos locais, foi necessário realizar a investigação por meio de acervos e plataformas virtuais.

Foram ainda realizadas entrevistas, de forma presencial e virtual, e, também, conversas informais com munícipes que, direta ou indiretamente, tiveram sua vida e seu cotidiano influenciados pela construção da rodovia. Entre os entrevistados, está o urbanista Vicente Loureiro¹ que, além de morador do município, foi um dos atores diretamente envolvidos na construção da Via Light. Optou-se pela entrevista aberta sem um roteiro estruturado, deixando o informante se manifestar livremente sobre o tema previamente esclarecido, em formato de conversa próximo da informalidade.

A pesquisa com moradores foi realizada de forma virtual, por meio de um formulário, estruturado com perguntas abertas e fechadas, elaborado e aplicado via a plataforma *Google Forms*, disponível no Apêndice A.

A amostragem é não-probabilística, com o objetivo uma análise qualitativa de impressões sobre a cidade pós-construção da Via Light, sendo definida a partir de fatores de inclusão para servirem de balizadores tanto para a definição da amostra quanto para o perfil dos entrevistados. Com relação a amostra, foram considerados diversos fatores, entre eles: o de tempo de residência na cidade de Nova Iguaçu, que deveria ser superior a 30 anos, e, preferencialmente, o informante deveria ser natural do município ou viver ali desde criança; a idade, ao menos quarenta anos de idade; ser frequentador do centro da cidade, podendo ser transeunte ou trabalhador local, pois assim estaria vivenciando as transformações ocorridas que são de interesse da pesquisa.

Dessa forma, foi definida uma lista pré-selecionada de 250 sujeitos, a partir de conversas com empresários, pesquisadores e antigos moradores do município e, a partir do conhecimento do pesquisador, que nasceu e vive no município há 56 anos, e é envolvido com as principais associações municipais, tais como o Observatório Social de Nova Iguaçu (Membro fundador e Conselheiro), Conselho Municipal de Trabalho e Renda (atual Presidente), Sindicato dos Administradores do Estado do Rio de Janeiro (atual Diretor Tesoureiro), Nova Iguaçu Country Club (Conselheiro Fiscal), o que facilita conhecer pessoas de quase todos os setores produtivos

¹ Vicente Loureiro é morador da cidade há mais de quarenta anos, é um arquiteto, com doutorado em urbanismo pela Universidade de Lisboa, exerceu cargos na administração pública por mais de 36 anos. Atuou como secretário do Estado do Rio de Janeiro e, também, como secretário de diversas cidades, entre elas, Nova Iguaçu.

e segmentos da sociedade. O formulário foi enviado, via aplicativo de celular ou e-mail, para os integrantes da lista, dos quais somente 91 dos possíveis informantes responderam à pesquisa.

Os principais pontos abordados no questionário tiveram como norte o desenvolvimento da cidade, a partir das intervenções da via Light, e os desdobramentos na dinâmica urbana e na valorização ou degradação do patrimônio cultural iguaçuano a partir das intervenções que, de certa forma, mudaram o cotidiano vivenciado por parte desses entrevistados. Buscou-se compreender também se as intenções do projeto de construção da rodovia, quanto à valorização da memória coletiva cultural do município, vêm sendo atingidas.

De forma transversal, toda a pesquisa foi amparada pelo método dialético para as análises e considerações, visto ser fundamental a discussão das contradições intrincadas nas relações entre a ideia de desenvolvimento/ crescimento econômico e urbano e sua modernização e a conservação/ valorização do patrimônio e paisagem cultural.

O termo dialético, ao ser buscado no dicionário da língua portuguesa (FERREIRA, 1999, p.217), pode ser apontado como sendo a “arte do diálogo”; “arte de, através do diálogo, fazer a demonstração de um tema, argumentando para definir e distinguir com clareza os assuntos e conceitos debatidos nessa discussão”. De acordo com Gil (2008, p 13):

O conceito de dialética é bastante antigo. Platão utilizou-o no sentido de arte do diálogo. Na Antiguidade e na Idade Média o termo era utilizado para significar simplesmente lógica. A concepção moderna de dialética, no entanto, fundamenta-se em Hegel. Para esse filósofo, a lógica e a história da humanidade seguem uma trajetória dialética, nas quais as contradições se transcendem, mas dão origem a novas contradições que passam a requerer solução. A concepção hegeliana de dialética é de natureza idealista, ou seja, admite a hegemonia das ideias sobre a matéria. Essa concepção foi criticada por Karl Marx e Friedrich Engels, que ‘viraram a dialética de cabeça para baixo’ e apresentaram-na em bases materialistas, ou seja, admitindo a hegemonia da matéria em relação às ideias (GIL, 2008. p.13).

Destarte, para entender a questão central desta pesquisa, a utilização do método dialético se justifica na tentativa de buscar respostas para os possíveis impactos relativos à construção da Via Light no patrimônio e paisagem cultural da cidade. Refletindo, sobretudo, sobre as possíveis alternativas de conservação ou ressignificação desses patrimônios que podem ser suscitadas a partir dessa nova realidade da dinâmica urbana. Além disso, a utilização da dialética traz para as discussões as possibilidades de argumentação sob diversos pontos de vista. Segundo Castorina (2008, p. 16):

A dialética pode ser considerada como a arte da argumentação e da refutação que torna possível a coerência e a fundamentação dos pontos de vista. Já presente em Sócrates,

ela não se limita, portanto, a um modo de debater para persuadir, como nos sofistas, mas se produz mediante o diálogo: o discípulo dá a definição solicitada pelo mestre, e este questiona suas aplicações concretas, ajudando-o a compreender a natureza do conceito. A discussão permite chegar à definição geral a partir das observações particulares; depois, a definição geral é modificada para dar lugar a outros casos. Trata-se de um ir e vir do particular ao geral e do geral ao particular, do abstrato ao concreto (CASTORINA, 2008, p. 16).

Através desses argumentos, presentes nos conceitos da dialética, este trabalho tenta entender como o objeto de estudo interfere em uma realidade de contrastes na paisagem urbana da cidade, pois como afirma Gil (2008, p.14).

A dialética fornece as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, já que estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas, culturais etc. Por outro lado, como a dialética privilegia as mudanças qualitativas, opõe-se naturalmente a qualquer modo de pensar em que a ordem quantitativa se torne norma. Assim, as pesquisas fundamentadas no método dialético distinguem-se bastante das pesquisas desenvolvidas segundo a ótica positivista, que enfatiza os procedimentos quantitativos (GIL, 2008, p. 14).

Ainda tangenciando a dialética, para aprofundamento deste estudo, torna-se importante entender como o progresso interfere na significação dos patrimônios culturais. Segundo Castorina (2008), a dialética é um caminho caracterizado por uma ascensão gradual do imaginário e das crenças ao conhecimento do inteligível, ou da multiplicidade à unidade intelectual. Esta última é considerada ainda como o fundamento da diversidade empírica.

O materialismo dialético pode, pois, ser entendido como um método de interpretação da realidade, que se fundamenta em três grandes princípios: A) Unidade de postos. Todos os objetos e fenômenos apresentam aspectos contraditórios, que são organicamente unidos e constituem a indissolúvel unidade dos postos. Os opostos não se apresentam simplesmente lado a lado, mas num estado constante de luta entre si. A luta dos opostos constitui a fonte do desenvolvimento da realidade. B) Quantidade e qualidade. Quantidade e qualidade são características imanentes a todos os objetos e fenômenos e estão inter-relacionados. No processo de desenvolvimento, as mudanças quantitativas graduais geram mudanças qualitativas e essa transformação opera-se por saltos. C) Negação da negação. A mudança nega o que é mudado e o resultado, por sua vez, é negado, mas esta segunda negação conduz ao desenvolvimento e não a um retorno ao que era antes (GIL, 2008, p. 31).

Neste contexto, dialético, é que se desenrola o presente estudo na tentativa de responder as questões centrais desta investigação, tentando apontar qual foi o impacto da Via Light ao patrimônio e ressignificação da paisagem cultural de Nova Iguaçu e, ainda, buscando compreender quais são as possibilidades que ela pode apresentar como indutor de conservação e valorização da memória do município, a partir do uso de seu patrimônio por sua sociedade.

Essa dissertação está dividida em três capítulos. No primeiro capítulo, apresenta-se a fundamentação teórica sobre patrimônio cultural e a categoria de paisagem cultural. Em um segundo momento, discute-se sobre os dilemas e contradições relacionadas ao conceito de progresso, desenvolvimento econômico, crescimento econômico e urbano, bem como os desdobramentos ao patrimônio e a paisagem cultural, principalmente, segundo Choay (2006), Rodrigues (2006), Tomaz (2006), Lopis (2017), Rodrigues (2017), Holzer (1998), Ribeiro (2017); Simões (2006), Zanirato (2006 e 2009), Nigro (2010), entre outros.

No segundo capítulo, é caracterizado o processo histórico e dinâmico de construção e consolidação da Via Light, no município de Nova Iguaçu, como um indutor do que o discurso apresenta como desenvolvimento econômico, progresso, modernização, crescimento econômico, urbano e paisagístico, para entendimento de como as transformações ocorreram no território nova iguaçuano, a partir da década de 1980. Outro ponto abordado, foi a relação entre o desenvolvimento urbano e a preservação dos seus patrimônios culturais. Assim, inicia-se com um breve relato sobre a história de Nova Iguaçu, a proposta da construção da Via Light para a indução da urbanização e desfragmentação da cidade e, os desdobramentos para a dinâmica do patrimônio e paisagem cultural local.

Em seguida, no terceiro capítulo, apresentamos a visão dos sujeitos envolvidos no contexto da intervenção urbana, resultante da construção e uso da via Light, no município de Nova Iguaçu. O capítulo foi construído em um primeiro momento por meio de entrevistas com um dos urbanistas idealizadores do projeto da rodovia e com moradores que vivem no município há mais de 30 anos. Tais moradores vivenciaram as transformações que esta intervenção urbana trouxe à paisagem local e à sua compreensão cultural. Ao final, com base no referencial teórico e descrição do processo de transformação descritos, respectivamente, nos capítulos 1 e 2, buscou-se realizar uma discussão sobre a dinâmica das transformações geradas pela construção da Via Light e seus impactos ao patrimônio cultural do município, especialmente no quadrante que inclui o centro da cidade, a partir da rua Professor Paris até o bairro da Luz, e, entre a Supervia e a Rodovia Presidente Dutra.

Desse modo, buscou-se aprofundar a discussão sobre os elementos paisagísticos, arquitetônicos, de mobilidade urbana e os de natureza econômica que surgiram no recorte geográfico após a construção Via Light, que transformaram a dinâmica urbana e ressignificaram sua paisagem e ao patrimônio remanescente.

Por fim, discutiu-se como a dinâmica entre desenvolvimento e a conservação podem impulsionar novas possibilidades, a partir da ressignificação da paisagem e do patrimônio cultural, o que evidencia que o patrimônio não é estanque e se modifica em seus valores e significados junto com a sociedade e seus lugares.

CAPÍTULO I PATRIMÔNIO CULTURAL E OS DILEMAS DAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

O primeiro capítulo busca, em um primeiro momento, apresentar a fundamentação teórica sobre patrimônio cultural. Tais conceitos servem de norte para a compreensão de como o patrimônio cultural é entendido e vivenciado por uma sociedade em constante evolução, e como, também, acompanha essa evolução. Destaca-se ainda a categoria paisagem cultural no universo dos estudos do patrimônio, visto sua importância para nossa análise. Em um segundo momento, discute-se sobre a noção de desenvolvimento econômico, crescimento econômico e progresso e os dilemas que os envolvem; refletindo sobre a conservação e a valorização dos patrimônios culturais nas cidades contemporâneas diante da busca constante para o “desenvolvimento”.

1.1. O patrimônio cultural, um conceito em evolução

A discussão sobre o patrimônio tem como marco o século XIX, um momento de grandes transformações sociais que consolidaram o Estado Moderno (CHOAY,2006).

De acordo com Choay (2006), a formação dos Estados Nacionais e seu fortalecimento no século XIX, principalmente, com o advento da Revolução Francesa, traz um novo modelo de Estado. Trata-se de um modelo que estimularia a valorização dos cidadãos, que compartilham o mesmo solo, falam a mesma língua, estimulando o aparecimento de valores em comum que seriam os elementos balizadores para uma identidade nacional. É a partir da identidade nacional, que se observa a noção que parte da sociedade possui de patrimônio.

Nesta nova configuração de Estado, ainda de acordo com Choay (2006), a ideia de patrimônio passa a estar baseada nos princípios de coletividade de um povo e não mais somente a grupo específicos, como era o destaque dado às classes eclesiástica e aristocrática até então. Portanto, além de consolidarem o Estado Moderno, inicia-se um processo de estímulo ao pertencimento e afetividade para com o território e os objetos nele presentes, na sua composição arquitetônica e paisagística (CHOAY, 2006).

Neste cenário, podemos verificar o aparecimento de conceitos como os relativos ao patrimônio, relacionados à monumentalidade e à excepcionalidade. Conceitos associados à

memória coletiva e individual, pois é por meio da memória que nos orientamos para compreender o passado, o comportamento de um determinado grupo social, a cidade e a nação. Assim, de acordo com Choay (2006), o avivamento da memória contribui para a formação de identidade, que estaria relacionada a formação cultural e econômica de um povo.

Françoise Choay (2006), em sua obra “A alegoria do patrimônio” ao discutir a noção do patrimônio como monumento, explica que:

O sentido original do termo é o do latim *monumentum*, que por sua vez deriva de *monere* (‘advertir’, ‘lembrar’), aquilo que traz à lembrança alguma coisa. A natureza afetiva do seu propósito é essencial: não se trata de apresentar, de dar uma informação neutra, mas de tocar, pela emoção, uma memória viva. [...] A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente. Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar (CHOAY, 2006, p. 17).

No Brasil, a discussão sobre o patrimônio surge com mais latência no século XX. Tomaz (2010, p.7) aponta a década de 1920 como o período mais relevante de início da preocupação com o patrimônio histórico nacional.

A preocupação com a preservação do patrimônio histórico nacional, principalmente dos bens imóveis fora do âmbito dos museus, começa a ter um significado mais relevante a partir da década de 1920, visto que a falta de preservação destes bens estava comprometendo sua conservação, chamando assim a atenção de intelectuais, que denunciavam o descaso com as cidades históricas e a dilapidação do que seria um ‘tesouro’ Nacional (TOMAZ, 2010, p.7).

Santos (2011, p.5) alerta que:

A preservação no Brasil surge em um contexto da modernidade, onde o que estava em evidência era a destruição, a transformação da cidade em algo diferente do que existia. Frente a esse contexto, surge a necessidade de preservação de ‘pelo menos alguma coisa’ que representasse o passado. Eis que surge a preocupação com a preservação dos monumentos históricos, e não, necessariamente, com a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Assim, Favoreto (2015) afirma que, somente na segunda década do século XX, a questão da preservação e da conservação é vista pelo Estado Brasileiro, que passa a criar políticas públicas de preservação e conservação dos bens culturais do país. Assim, em 1937, na chamada Era Vargas, é criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN; que, mais tarde, em 1969, daria origem ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

Nacional, o IPHAN. O Instituto é criado com base na visão de que o patrimônio histórico e artístico nacional se constituía o conjunto de bens móveis e imóveis do país, cuja conservação era de interesse público, quer por sua vinculação a fatos da História do Brasil, por seu excepcional valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico (IPHAN, 2017).

A participação do estado brasileiro como fomentador da preservação e conservação do patrimônio, portanto, estava alinhada aos fundamentos da formação do Estado Moderno, assim como aconteceu na consolidação dos estados europeus (CHOAY, 2006). Como desdobramentos, foram produzidos instrumentos jurídicos para o embasamento dos atos governamentais com a finalidade de salvaguarda e exaltação do patrimônio do país. Rabello (2009, p.46) destaca:

O Decreto-lei 25/37² foi um instrumento instituído por meio de lei federal para proteção de determinados bens de valor cultural. A forma legislativa dessa norma satisfaz a condição de legalidade prevista na Constituição, uma vez que o decreto-lei foi fonte primária de direito, e suficientemente apto, portanto, para criar obrigações, estabelecer comportamentos e limitar direitos. Limitando direitos, no caso o direito de propriedade, confere-se ao Poder Executivo o exercício do poder de polícia para proteção do interesse público de preservação de bens de valor cultural que determinadas coisas possam conter.

² Destacamos aqui apenas o Capítulo I do Decreto-lei 25/37, por ser mais relevante para esta dissertação: DECRETO-LEI Nº 25, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, DECRETA: CAPÍTULO I DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. § 1º Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrante do patrimônio histórico e artístico nacional, depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo, de que trata o art. 4º desta lei. § 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pelo natureza ou agenciados pelo indústria humana. Art. 2º A presente lei se aplica às coisas pertencentes às pessoas naturais, bem como às pessoas jurídicas de direito privado e de direito público interno. Art. 3º Excluem-se do patrimônio histórico e artístico nacional as obras de origem estrangeira: 1) que pertençam às representações diplomáticas ou consulares acreditadas no país; 2) que adornem quaisquer veículos pertencentes a empresas estrangeiras, que façam carreira no país; 3) que se incluam entre os bens referidos no art. 10 da Introdução do Código Civil, e que continuem sujeitas à lei pessoal do proprietário; 4) que pertençam a casas de comércio de objetos históricos ou artísticos; 5) que sejam trazidas para exposições comemorativas, educativas ou comerciais; 6) que sejam importadas por empresas estrangeiras expressamente para adorno dos respectivos estabelecimentos. Parágrafo único. As obras mencionadas nas alíneas 4 e 5 terão guia de licença para livre trânsito, fornecida pelo Serviço ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Neste contexto, podemos afirmar que o Estado brasileiro tratava o patrimônio na perspectiva do “patrimônio nação”, pela qual a memória coletiva passa pela percepção de que edificações, espaços de convivência, modo de vida, modelos produtivos, entre outras manifestações, são fazeres importantes para o fortalecimento do Estado Nacional e, assim, sua preservação se torna a fonte de formação do patrimônio cultural do povo brasileiro (IPHAN, 2011).

Com a redemocratização do país, na década de 1980, o conceito de patrimônio é ampliado como resultado de discussões que vinham ocorrendo desde a década de 1970, e segundo a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu Artigo 216, passam a constituir patrimônio cultural brasileiro:

Os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: (EC no 42/2003) I – as formas de expressão; II – os modos de criar, fazer e viver; III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (CONSTITUIÇÃO DO BRASIL, 1988).

Correlacionando à memória e já de acordo com a visão ampliada do século XX, Rodrigues (2017, p.345-355) apresenta que patrimônio:

É o conjunto de bens, materiais e imateriais, que são considerados de interesse coletivo, suficientemente relevantes para a perpetuação no tempo. O patrimônio faz recordar o passado; é uma manifestação, um testemunho, uma invocação, ou melhor, uma convocação do passado. Tem, portanto, a função de (re)memorar acontecimentos mais importantes; daí a relação com o conceito de memória social (RODRIGUES, 2017, p.345-355).

Outra compreensão relevante para a afirmação do que representa o patrimônio, está nos estudos de Lapis (2017, p.12) que discute que:

O patrimônio é o símbolo de uma vivência que é temporária, mas que se torna eterna através de seus bens/monumentos, traz em si um elemento identitário muito forte, construindo um conjunto de imaginários que nos diz quem somos, de onde viemos e para onde queremos ir. Faz-se necessário perceber que o patrimônio não é só um bem em si, mas também o uso que aquele bem tem para a perpetuação da memória de uma coletividade, pois o patrimônio histórico não é algo concreto somente, é algo também subjetivo, cheio de significado. Neste cenário, a memória desempenha um importante papel, pois presentifica, através de suas lembranças e de seu patrimônio, o já vivido.

Sendo assim, o patrimônio, a partir dos apontamentos apresentados, pode ser considerado um elemento de formação da identidade de uma sociedade que está em constante

evolução, que, por se tratar da invocação da memória social dessa localidade, é tão importante ao empoderamento da sociedade.

Knack (2007), em sua pesquisa intitulada “Modernização do espaço urbano e patrimônio histórico”, apresenta um estudo sobre o município de Passo Fundo/RS, estabelecendo uma relação entre a identidade, o patrimônio e a memória, que, de certa forma, ratifica as afirmações exploradas neste trabalho. Segundo o autor:

Assim como a memória, o patrimônio histórico é uma representação do passado ancorado em experiências relativas ao contexto vivido no presente e com uma projeção futura. Não é um objeto destinado apenas a preservar o passado, mas caracteriza o presente e, possivelmente, constrói um ideal para um futuro. Ao mesmo tempo em que o patrimônio lembra, monumentaliza, preserva e projeta representações, também faz com que outras sejam esquecidas, de forma intencional ou não, o que acarreta o ressentimento dos outros segmentos excluídos do direito à memória patrimonial (KNACK, 2007 p. 23)

Neste sentido, a memória, o patrimônio e a identidade apontam possibilidades de percepções, por parte da sociedade, sobre os possíveis impactos gerados pelas transformações e construções que, de forma dinâmica, modificam a estrutura urbanística de uma cidade e que, a partir de seus desdobramentos, muda, consideravelmente, sua paisagem urbana.

Estes fatores afetam, direta e indiretamente, o patrimônio e a paisagem cultural, interferindo nas experiências vividas e projetando uma nova configuração do território, propiciando a formação de uma “nova memória” a partir das perspectivas presentes e futuras. Logo, entender a dinâmica de como esses conceitos interferem na percepção do patrimônio cultural de modo global, leva a apresentar os desdobramentos ocorridos com a sociedade brasileira e, ainda, como esses conceitos se desenvolvem ao longo do tempo.

Segundo Nigro (2010), essa discussão sobre o patrimônio e sua evolução vem adquirindo uma visibilidade e uma importância, até o momento, nunca visto. Sendo, portanto, a discussão científica sobre o manejo do patrimônio, seus usos e formas de conservação, em um mundo em transformação, um tema relevante a academia.

É importante compreender que o conceito de patrimônio cultural vai muito além de uma edificação, de memórias individuais e ou coletivas, mas concerne à própria noção de identidade. De acordo com Lapis (2017, p13.), “o patrimônio histórico, imbuído de subjetividade e vivência social, contribui para a percepção da identidade. E por via dele, também, constrói-se um conjunto de imaginários que nos dizem quem somos, de onde viemos e para onde queremos ir”.

A partir destas concepções e em linhas mais gerais, é possível entender que o patrimônio pode ser constituído por um conjunto de bens que fazem referências à cultura de uma localidade, bem como a sua identidade coletiva, e, ainda neste contexto, é possível que se trate de um bem destinado ao usufruto de uma determinada comunidade (CHOAY, 2006 p. 206). Neste sentido, é plausível apontar para vestígios históricos presentes no município de Nova Iguaçu, o que torna este estudo uma variável importante na significação patrimonial de aspectos da história local.

O IPHAN destaca que sua política de patrimônio cultural deve “ocorrer de forma intersetorial, integrada, coordenada, sistemática [...]”, bem como observar princípios como:

[...] Humanização

A preservação dos bens culturais deve considerar sua contribuição para garantir a cidadania e a dignidade da pessoa humana. [...]

Indissociabilidade

Não deve haver separação entre os bens culturais materiais e as comunidades que os tem como referência. [...]

Ressignificação

Constantemente novos significados são atribuídos ao Patrimônio Cultural Material que, em consequência, deve ser entendido para além de um registro do passado. [...]

Colaboração

A preservação do Patrimônio Cultural Material exige a colaboração e cooperação entre as diferentes esferas do Poder Público e sociedade. [...]

Responsabilidade Compartilhada

É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger o Patrimônio Cultural Material. [...]

Participação Ativa

Deve ser assegurada à sociedade a participação ativa na elaboração de estratégias para a preservação do Patrimônio Cultural Material. [...]

Atuação em Rede

A gestão do Patrimônio Cultural Material ganha escala e qualidade quando estabelece redes entre instituições públicas e privadas, sociedade organizada e profissionais da área de preservação. [...]

Integração

O meio ambiente é fruto da interação do conjunto de elementos naturais e culturais, que propiciam o desenvolvimento da vida em todas as suas formas. [...]

Desenvolvimento Sustentável

A geração atual deve ser capaz de suprir suas necessidades, sem comprometer a capacidade de atender às necessidades das futuras gerações. [...]

Direito à Cidade

Todos têm direito a um ambiente urbano que garanta o usufruto da estrutura, dos serviços, equipamentos e espaços públicos e comunitários da cidade de forma equânime e inclusiva. [...]

Acesso Equitativo

Todos têm direito de utilizar, de forma equilibrada, os bens culturais materiais e os recursos do meio ambiente. [...]

Precaução

Não se pode intervir em um bem cultural material antes de demonstrar que a ação não será adversa ao bem. [...]

Prevenção

Deve ser garantindo o caráter prévio e sistemático da apreciação, acompanhamento e avaliação das obras ou intervenções e atos suscetíveis de afetar os bens culturais materiais. [...]

Reparação

Todo dano sofrido por um bem cultural, sempre que possível, deverá ser reparado. ...

Respeito às Diversidades locais e regionais

O reconhecimento e a consideração da diversidade geográfica, socioeconômica e cultural são a base de uma política justa e equânime (IPHAN, 2011, p. 3-10).

Portanto, faz-se fundamental pensar sobre como foi e vem sendo tratado o patrimônio cultural em nossas cidades, e quais são os desdobramentos da adaptação das cidades para atendimento às demandas contemporâneas da sociedade e agentes produtores do espaço, um processo que evidencia lutas e contradições em que é muito evidente uma relação dialética.

Enquanto as cidades se transformam através de um complexo e dinâmico modo de produção capitalista, desde as edificações espontâneas de seus moradores até as intervenções planejadas pelas autoridades locais, elas se tornam, cada vez mais, complexas.

Maria Gomes (2018, p.5), em seu artigo “A evolução da cidade e a transformação da prática e do significado do caminhar”, afirma que: “[...], a par da expansão e evolução da cidade no espaço, surge uma nova cultura urbana, gerada e geradora de um novo tipo de indivíduo e de comportamento, reflexo das novas condições do meio, mais complexas e agressivas no aspecto perceptivo”. E, nesta ótica, podemos associar os desdobramentos da adaptação das cidades contemporâneas para atendimento às demandas da sociedade e dos agentes produtores dos novos espaços em constante transformação.

As cidades crescem e esse crescimento e mudança na forma de viver, de certa forma, potencializam intervenções. Gomes (2018, p.9) afirma que:

O processo de expansão do território, planejado ou não, consolidado pela democratização do uso automóvel e pelas novas ambições e expectativas sociais de qualidade de vida, constitui a gênese da urbe contemporânea: a cidade enquanto território urbano. As periferias das cidades crescem rapidamente enquanto aglomerados urbanos residenciais respondendo ao rápido afluxo de população à cidade. A par da alteração da concepção espacial, também o modo de viver e as ambições da população se alteram. Frequentemente a qualidade do espaço de habitação ganha valor em detrimento da centralidade, aspecto promovido e promotor do uso do automóvel e dos transportes em detrimento do uso de proximidade.

Lücke e Stein (2018, p.162) demarcam que:

A partir dos anos 1980 e 1990, o foco do planejamento para conservação integrada deixou de ter um cunho social e se voltou para a reabilitação de áreas centrais abandonadas ou obsoletas. Nesse sentido, associou-se à proposta de recuperação econômica e do valor imobiliário dos estoques de construções, especialmente daqueles protegidos por instrumentos legais de tombamento, localizados em áreas centrais.

A importância dessa discussão, é pertinente, pois é na década de 1980, que ocorre a construção da Via Light, na Baixada Fluminense, objeto de estudo dessa dissertação.

Assim, as alterações e ou evoluções atreladas às novas concepções sobre a cidade ideal à essa sociedade contemporânea, levanta a hipótese de que a manutenção de construções mais antigas atrapalharia a evolução das cidades e, conseqüentemente, sua remoção e modernização seria o mais indicado. Para entender melhor estas premissas, Tomaz (2010, p. 4) afirma que:

A tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento impacta frontalmente a ideia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada. O cuidado com os bens patrimoniais visa resguardar a memória, dando importância ao contexto e às relações sociais existentes em qualquer ambiente. Não é possível preservar a memória de um povo sem, ao mesmo tempo, preservar os espaços por ele utilizados e as manifestações quotidianas de seu viver.

Segundo Tomaz (2010, p.4), é importante “observar que muitas vezes, por motivos meramente comerciais, prefere-se demolir o velho, por considerá-lo impróprio, e substituí-lo pelo novo, mais contemporâneo e funcional, mais adequado às necessidades da vida moderna, sempre exigente em suas demandas”.

Percebe-se, dessa forma, um senso comum, de que para tornar a cidade fluida e moderna é necessário destruir o antigo. Em Nova Iguaçu, não foi diferente; a discussão sobre sua história, suas tradições, a conservação de seus bens culturais, historicamente, esbarram em diferentes interesses e compreensão dos grupos envolvidos. A modernização da cidade, para atender as suas demandas contemporâneas, significou, em alguns momentos, na destruição de alguns de patrimônios culturais, especialmente, bens históricos imóveis, e o apagamento de algumas memórias, o que também reflete em seu patrimônio imaterial.

Portanto, a preocupação com a preservação dos patrimônios culturais frente às modernizações das cidades, atendendo ao chamado “olhar do moderno”, que despreza as construções antigas sem se quer entender seu valor histórica e cultural, tem contribuído para o desaparecimento sistemático do patrimônio edificado e da memória em algumas cidades brasileiras.

Nesse sentido, no próximo item desse capítulo, discute-se sobre a compreensão dos conceitos relacionados às categorias paisagem cultural e de lugar para fins de análise do patrimônio e do espaço. Consolidando a fundamentação teórica, entende-se que tais conceitos

interferem no entendimento sobre o patrimônio cultural e os desdobramentos das intervenções urbanas, como a construção de uma rodovia, na paisagem cultural de uma localidade.

1.2. As categorias de paisagem cultural e de lugar na análise do patrimônio cultural.

É evidente que as necessidades contemporâneas da sociedade, no que tange ao seu cotidiano e modo de vida nas cidades, somadas aos investimentos de agentes capitalistas, produtores do espaço, impactam a paisagem de nossas cidades, intervindo não somente na conservação do patrimônio edificado, mas no pertencimento, na identidade dos que convivem cotidianamente com esse espaço.

Nesse sentido, percebe-se que tais intervenções denotam – na medida em que interferem na dinâmica social e cultural das cidades e, conseqüentemente, dos lugares relacionados aos grupos sociais que com eles se identificam – a ressignificação de suas paisagens, sendo-nos importante a categoria de análise do patrimônio – paisagem cultural e do espaço – lugar.

Werther Holzer (1998) afirma que o conceito de paisagem surge no Ocidente, no Renascentismo, um momento propício a inovações tecnológicas e representatividade de espaço. Já o conceito de paisagem cultural remete-se à década de 1920.

Citando Sauer, Holzer (2008) afirma que

[...] o termo ‘paisagem’ unifica a linguagem da ciência geográfica enquanto corologia. Ele seria um conceito sintético, que caracterizaria uma associação geográfica de fatos. O termo foi retirado do alemão ‘*Landschaft*’, via Passarge, que teria o mesmo sentido para a língua inglesa: o de formatar a terra (land shape), implicando numa associação de formas físicas e culturais (HOLZER, 1998, p.540).

Holzer (1998) define que essas características de qualidade físicas da área, somada à significação delas para o homem, bem como a forma de utilização dessas áreas, constituem a composição paisagem cultural. Logo, paisagem cultural “é um repositório do processo de transformação da natureza em produtos culturais, em formas simbólicas” (HOLZER, 1998, p.57), diretamente relacionada às transformações antrópicas.

Também para Rafael Winter Ribeiro (2017), em seu trabalho intitulado “Um conceito, várias visões: paisagem cultural e a Unesco”:

O conceito de paisagem é controverso e polissêmico. Apesar da discussão sobre a origem do termo, sua captura como conceito científico é bem datada: teve início com Alexander von Humboldt e se consolidou com a institucionalização da geografia

alemã, sendo adotado como conceito central da disciplina por alguns geógrafos na virada do século XIX para o XX. Desde então, foi apropriado e redefinido, abandonado e redescoberto algumas vezes em vários campos do conhecimento. No âmbito da geografia, desenvolveram-se definições bastante variadas. Além disso, concepções diversas foram geradas em outras áreas: arquitetura, paisagismo, biologia, ecologia, arqueologia, para citar apenas algumas.

Apesar das questões controversas e polissêmicas o autor complementa que

[...] A multiplicidade de tendências, definições e disciplinas relacionadas ao tema faz da paisagem uma categoria bastante rica [...]. No momento em que se introduz essa categoria em políticas de patrimônio, a discussão sobre ela não pode ser marginalizada. [...]. Embora a categoria paisagem seja usada há bastante tempo na área de proteção ambiental e cultural, nas últimas décadas sua discussão ganhou novo fôlego com o qualificativo de paisagem cultural. Com o fortalecimento de matrizes do pensamento que demandavam uma abordagem mais integrada da relação homem-natureza, a Unesco criou em 1992 a categoria paisagem cultural [...], visando quebrar a antiga dicotomia entre bens naturais e bens culturais (RIBEIRO, 2017, p. 29).

Apesar de ser criada em 1992 pela UNESCO, no Brasil, o IPHAN regulamenta essa categoria somente em 2009, conforme a Portaria de nº 127/2009, que define a Paisagem Cultural Brasileira como sendo “[...] uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”. Sendo assim,

A chancela da Paisagem Cultural Brasileira tem por finalidade atender ao interesse público e contribuir para a preservação do patrimônio cultural, complementando e integrando os instrumentos de promoção e proteção existentes, nos termos preconizados na Constituição Federal (Portaria IPHAN nº 127 de 30/04/2009, DO em 05 de maio de 2009).

Nesse sentido, a categoria de análise do patrimônio “paisagem cultural” não está isolada, mas se relaciona a outros conceitos e categorias de análise do espaço, como o de lugar. De acordo com Holzer (1998), o “lugar” é um conceito também fundamental para o estudo da geografia assim como a paisagem. Lugar associa o ser humano, a natureza, e representa uma possibilidade de aproximação entre estes; gerando sentimento de pertencimento por parte das pessoas que habitam tais espaços.

Holzer (1998) ainda aponta outras características relevantes da categoria lugar, entre elas, a identidade e a estabilidade. A identidade está atrelada às experiências vividas pelos indivíduos que resultam em familiaridade, e, conseqüentemente, na constituição de raízes por parte desses habitantes; e, a estabilidade se relaciona ao tempo e ao espaço. Portanto, como afirma Ribeiro (2017), as narrativas que adotam o conceito de paisagem cultural estão imbricadas na quebra da dualidade entre natureza e cultura. Neste sentido, as múltiplas

aspirações que permeiam essa dicotomia nos ampliam as definições sobre o assunto, conforme Ribeiro (2017):

Com base em uma definição tão ampla, e visando acrescentar objetividade ao processo de reconhecimento e atribuição de valor a essas paisagens, elas são divididas em três categorias distintas: 1. Paisagem claramente definida – aquela intencionalmente criada pelos seres humanos, representada nos parques e jardins; 2. paisagem essencialmente evolutiva – a que resulta da ação do ser humano como resposta ao ambiente natural, refletindo o processo evolutivo da sociedade; 3. paisagem cultural associativa – reconhecida como tal muito mais pelos valores a ela associados do que por suas transformações físicas e seu agenciamento (RIBEIRO, 2017, p. 37).

Portanto, as categorias paisagem cultural e lugar assumem protagonismos junto às análises e preocupação referentes à preservação dos patrimônios culturais e à memória, sendo pertinentes frente às análises dos desdobramentos das intervenções ocorridas nas cidades. A transformação das paisagens urbanas e a relação social de sua comunidade com ela, podem ser relevantes para a história, a cultura e a memória das cidades brasileiras.

No próximo item desse capítulo, realiza-se a discussão sobre a compreensão de conceitos como desenvolvimento, crescimento econômico e urbano, progresso, entre outros e os impactos que as diversas compreensões sobre estes conceitos acarretam ao patrimônio cultural. Discussões importantes como uma estratégia de levantar as questões que se fazem relevantes para o entendimento e embasamento teórico sobre o objeto principal desse estudo.

1.3. Desenvolvimento e/ ou crescimento econômico e urbano e a noção de progresso nas cidades contemporâneas

A discussão sobre a necessidade de modernização urbana das cidades brasileiras para torná-las mais dinâmicas, fluídas e inovadoras para seu desenvolvimento econômico é uma temática muito discutida junto a campos do saber como a Geografia, o Urbanismo, a Administração Pública, a Sociologia, entre outros, que analisam as demandas e formas de viver da sociedade contemporânea. As múltiplas aspirações que permeiam essa trama, gera, muitas vezes, uma disputa ideológica, política e social, que interfere de forma generalizada no patrimônio cultural e paisagístico das cidades.

O geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1989) definiu o espaço urbano como sendo um espaço fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas. Portanto, pode ser entendido como sendo composto de fragmentos que se

encontram articulados por fluxos de diversas naturezas, entre os quais estão as pessoas, as informações, o capital e as ideologias.

Neste sentido, segundo Correa (1989), o espaço urbano está articulado entre diferentes usos:

Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão (CORRÊA, 1989, p.7).

Correa (1989) ainda ressalta, que as formas espaciais e suas funções se constituem expressões dos processos sociais, que são viabilizadas pelos processos espaciais, assim:

Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças que atuam ao longo do tempo e que permitem localizações e realocações e permanência de atividades e população sobre o espaço urbano. São os processos espaciais, responsáveis imediatos pela organização espacial complexa que caracteriza a metrópole moderna. Tais processos são postos em ação pelos atores que modelam a organização do espaço, proprietários dos meios de produção, proprietários de terra, empresas imobiliárias e de construção, associadas ou não ao grande capital e o Estado... (CORRÊA, 1997, p.122).

Esses processos, que articulam as relações entre os diversos fragmentos que compõem as cidades, são em última análise os elementos que proporcionam ou impulsionam as transformações que ocorrem nessas. Os processos sociais em conflito com processos espaciais geram as discussões sobre a modernização, dinamização e fluidez dos espaços contidos nas cidades, trazendo à tona a discussão sobre alguns termos como desenvolvimento e/ou crescimento econômico e urbano, e, até mesmo progresso, nas temáticas relacionadas à cidade contemporânea

O termo progresso, relacionado às cidades, tem sua origem oriunda do Iluminismo francês e inglês, da revolução capitalista, que perduraram com muita latência até o pós-guerra (PEREIRA, 2014). Segundo Pereira (2014, p.3), “o progresso é uma ideia e uma aspiração, desde o século XVIII, todavia, atrelada ao conceito de desenvolvimento é uma ideia mais próxima de um entendimento mais contemporâneo, que se origina no século XX e que continua até hoje”.

Para falar de progresso, é importante citar que, conforme Pereira (2014, p.3), “na época do Iluminismo, os filósofos perceberam que o ideal da razão, prevalecendo sobre a tradição e a religião, era algo que tinha deixado de ser utópico, e poderia ser alcançado”, e, complementando, o autor aponta que “no século XIX, o desenvolvimento da ciência e da

tecnologia fortaleceu a ideia de progresso, que Auguste Comte definiu como a regra fundamental da sociedade” (PEREIRA, 2014, p.4).

Pereira (2014, p.4-5) continua afirmando que:

A ideia de progresso nasceu de um Iluminismo racionalista e antirreligioso. Se pudéssemos definir os filósofos do século XVIII por apenas uma reivindicação, seria a da secularização do Estado – a separação entre religião e Estado. Uma coisa é a ideia de providência, outra, a ideia de progresso. Progresso e desenvolvimento são conceitos modernos; datam da Revolução Capitalista. O progresso é um conceito do Iluminismo do século XVIII, quando a França e a Inglaterra estavam envolvidas em sua revolução capitalista; o desenvolvimento, um conceito do pós-Segunda Guerra Mundial. O filósofo iluminista via o progresso como o avanço da razão sobre a religião.

Nessa mesma perspectiva, Zanirato (2009, p. 152) coloca que:

Basta pensar nos significados atribuídos pelos ideólogos do progresso desde o nascimento da República brasileira; ideia reiterada nos processos de renovação urbana das décadas iniciais do século XX, no decorrer dos governos de Getúlio de Vargas, de Juscelino Kubistchek e dos presidentes militares.

Assim, Pereira (2017) afirma que, na primeira parte do século XX, as duas guerras mundiais e o Nazismo foram uma regressão em direção à barbárie, que desmoralizou a ideia de progresso. E, com o fim da guerra e a criação das Nações Unidas, reconheceu-se que muitos países tinham ficado prejudicados em relação a algumas nações industrializadas, e a ideia de desenvolvimento surgiu como substituta ou nova designação para o progresso, agora com forte viés econômico.

Segundo Fonseca (2006, p.4):

O desenvolvimento econômico consiste, fundamentalmente, em um processo de enriquecimento dos países e dos seus habitantes, ou seja, em uma acumulação de recursos econômicos, sejam eles ativos individuais ou de infraestrutura social, e também em um crescimento da produção nacional e das remunerações obtidas pelos que participam da atividade econômica. Evidentemente, o fenômeno do desenvolvimento não se limita ao campo da Economia, mas os elementos econômicos estão no centro desse processo.

Nas décadas que seguiram, os avanços não corresponderam às expectativas, mas quase todos os países passaram por melhorias em seus padrões de vida, o que confirmou que o desenvolvimento era possível (PEREIRA, 2017).

Apesar de discordar da equivalência entre os conceitos de progresso e desenvolvimento, havia uma corrente que os tratavam como sendo muito próximos de entendimento, conforme exposto por Pereira (2014, p.6),

[...] os conceitos de progresso e desenvolvimento humano são equivalentes, mas eles têm origens e conotações diferentes. O desenvolvimento humano está associado ao desenvolvimento econômico; envolve mudança estrutural e está relacionado a um determinado estado-nação, enquanto o progresso é um conceito universal. O progresso é geralmente visto como um ideal, como o permanente avanço da razão e do conhecimento, enquanto o desenvolvimento costuma ser visto como um processo histórico de realização dos direitos humanos. A ideia de progresso data do Iluminismo, enquanto a ideia de desenvolvimento humano data do pós Segunda Guerra Mundial. O desenvolvimento econômico ou crescimento econômico, que está na base do desenvolvimento humano, se materializou somente depois que as revoluções nacionais e industriais ocorreram em cada país, começando pela Grã-Bretanha, mas foi apenas depois da Segunda Guerra Mundial que ele se tornou um objetivo universal (PEREIRA, 2014, p.6).

Na contemporaneidade, segundo Pereira (2014), o termo progresso está novamente sendo destacado pelas gestões das mais diversas nações, pois além de ser compreendido como a mola propulsora do desenvolvimento econômico de um país ou região, mostra-se como articulador de expectativas vindas das mais diversas correntes de pensamento, que, a todo momento, buscam ocupar espaços no eixo de governos e lideranças sociais. O progresso, dessa forma, estaria relacionado ao moderno, ao novo, ao tecnológico. Todavia, o assunto ainda é muito complexo e contraditório.

Acredita-se no progresso ou no desenvolvimento não como um interminável aperfeiçoamento da condição humana, mas como a progressiva realização dos objetivos políticos que as sociedades modernas estabelecem, na medida em que a vida social deixa de ser um jogo e permite as intervenções de modificação de quase tudo para todos, ainda que de forma muito desigual (PEREIRA, 2014).

As críticas ao que se entende por progresso ainda estão muito presentes. Pereira (2014, p.10) afirma que:

Desde a década de 1990 a crítica, retomada em novas bases, não foi tanto do progresso, mas do desenvolvimento econômico. Um grupo de acadêmicos associados, por um lado, a estudos culturais e, por outro, à proteção ambiental, começou a lutar contra a ideia de desenvolvimento econômico e, em particular, contra a realidade do desenvolvimento econômico.

Outro ponto que contribui para a discussão sobre as críticas as compreensões e usos destes termos é trazido por Dupas (2007, p.73). Ele afirma em seu ensaio o “mito do progresso” que:

O progresso é um mito renovado por um aparato ideológico interessado em convencer que a história tem destino certo e glorioso. ... a quem o progresso serve, quais são os riscos e custos de natureza social, ambiental e de sobrevivência da espécie e que catástrofes futuras ele pode gerar. Dessa forma, busca apontar elementos para

desconstruir o discurso hegemônico sobre a globalização associada à ideia de progresso inexorável.

Analisando o estudo de Dupas (2007, p. 73), a ideia de progresso, agora associada à perspectiva contemporânea da Globalização, vem com a expressão dos domínios por parte da economia de consumo, ou seja, “a quem predominantemente esse progresso serve e quais os riscos e custos [...]”. Ele ainda destaca que “é preciso determinar quem escolhe a direção desse progresso e com que objetivos”.

O argumento apresentado por Dupas (2007) é apontado neste trabalho como uma das portas de entrada para a discussão dialética entre as demandas de modernização/desenvolvimento das cidades e conservação do patrimônio, uma vez que,

O crescimento das forças produtivas veio acoplado ao progresso científico e técnico, associado ao crescente domínio da natureza e da produtividade, que asseguraram aos indivíduos condições de existência sempre mais confortáveis a partir da Idade de Ouro do capitalismo (DUPAS, 2007, p. 76).

Essa perspectiva do mito do progresso, apresentou e ainda apresenta forte influência na organização espacial e, conseqüentemente, na paisagem das cidades. Assim, quando, neste trabalho, correlaciona-se a busca de progresso das cidades, por meio da modernização de suas estruturas, depara-se com o problema da conservação do patrimônio, que, de uma forma ou de outra, sempre é um contra-argumento para discutir como fazer o progresso acontecer.

Zanirato (2006) afirma que o progresso está enraizado no contexto da sociedade brasileira, havendo pouco envolvimento de parte significativa da população com a conservação patrimonial em detrimento da ideia do progresso. Segundo a autora, “não raras vezes a proteção é compreendida como um obstáculo ao progresso” (ZANIRATO, 2006, p. 152). Zanirato (2006, p.152) ainda complementa sua argumentação, afirmando que “essa questão, por sua vez, não se descola de uma outra relação que vê no patrimônio um meio de valorizar economicamente o espaço social, numa perspectiva claramente mercantilista”, portanto uma relação dialética.

Nesse sentido, no próximo item discutimos os desdobramentos que a busca do progresso, do crescimento econômico e modernização das cidades e os equívocos ocorridos trouxeram ao patrimônio cultural.

1.4. A busca pelo progresso/desenvolvimento econômico nas cidades contemporâneas e os desdobramentos ao patrimônio e a paisagem cultural

Como foi discutido, inicialmente, a ideia de desenvolvimento e progresso refletem nas transformações físicas e na dinâmica das cidades, e isso interfere, direta ou indiretamente, na forma como a sociedade vem lidando com seu patrimônio cultural.

De acordo com Zanirato (2009), o desenvolvimento econômico vem interagindo com o patrimônio cultural de forma ameaçadora e a ocorrência de preservação só ocorre quando existe a possibilidade de atrelar o patrimônio a uma ação mercantilista, ou seja, algo que possa trazer retorno econômico.

Funari (2001), em seu artigo “Os desafios da destruição e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil”, afirma que o patrimônio cultural, no Brasil, é alvo da dicotomia entre preservação e destruição. De acordo com o autor, “a melhor imagem da sociedade brasileira não deveria ser os edifícios históricos do Rio de Janeiro, mas uma cidade moderníssima e mesmo os mais humildes sertanejos deveriam preterir seu patrimônio, em benefício de uma cidade sem passado” (FUNARI, 2001, p. 62). Tal fala considera que a falta de interesse pelo patrimônio das cidades brasileiras, por parte de seus gestores e da sociedade, de modo geral, é algo marcante.

Para uma gama de gestores públicos de nosso país, o mais importante é construir algo novo que poderá ser atrelado ao seu modo de governar, como uma marca de seu período à frente da gestão.

Para ilustrar esse dilema vivido quanto a gestão urbana e o patrimônio em nosso país, Funari (2001, p.63) exemplifica com o caso de São Paulo,

Ainda que fundada em 1554, continuou a ser uma cidadezinha até fins do século XIX, até tornar-se, nestes últimos cem anos, a maior cidade do hemisfério sul. Nesse processo, restos antigos sofreram constantes degradações ideológicas e físicas, sendo construídos novos edifícios para criar uma cidade completamente nova.

O autor complementa que a modernidade está, de certa forma, sempre presente nas aspirações dos brasileiros para adequação de suas cidades.

Os edifícios históricos, [ainda remanescentes em São Paulo], são a Catedral e o Parque Modernista do Ibirapuera, planejado por Niemeyer, ambos inaugurados em 1954 para comemorar os quatrocentos anos da cidade. Os principais prédios públicos, como o Palácio dos Bandeirantes, sede do governo do Estado de São Paulo ou o Palácio Nove de Julho, que abriga a Assembleia Legislativa do Estado, são, também, muito recentes e a mais importante avenida, a Paulista, fundada em fins do século XIX como um

bastião de mansões aristocráticas, foi totalmente remodelada na década de 1970. Mesmo em cidades coloniais, algumas delas bem conhecidas no exterior, como Ouro Preto, declarada Patrimônio da Humanidade, a modernidade está sempre presente, por desejo de seus habitantes (FUNARI, 2001, p.63).

Portanto, de acordo com o Funari (2001), no Brasil, houve descaso na manutenção do patrimônio histórico-cultural material tanto quanto à história relacionada à sociedade brasileira.

Lima (1990), em sua obra “Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia”, trata das transformações ocorridas na cidade do Rio de Janeiro e dos desdobramentos em seu patrimônio edificado, através de um contraponto importante de se observar, especialmente ao levar em consideração a memória coletiva do lugar e os referenciais à identidade de sua população

Não existem dúvidas quanto ao envelhecimento de edificações da arquitetura vernacular que, sem possibilidades de conservação, acabam por deteriorar-se em cortiços pouco higiênicos. Também não se pode ignorar que o advento da tecnologia, que tornou possível o rápido deslocamento através de automóveis e ônibus dentro dos bairros, exige vias mais largas onde o trânsito possa fluir. Entretanto, deve-se ter em mente que os monumentos e prédios constituem a memória coletiva do povo e que este sem o referencial ao qual está habituado, perde a relação com o significado da cidade.

Assim, é inegável que as cidades são dinâmicas e se modificam com o passar do tempo, mas, também, deve-se atentar que estas alterações devem passar pela consciência do que está em jogo dentro do cenário de construção da identidade dos cidadãos que habitam este lugar.

Zanirato (2009, p.139) também aponta que:

O ritmo de desenvolvimento urbano, a mercantilização da cultura e da natureza são grandes ameaças à sobrevivência do patrimônio cultural e natural. A proteção, por sua vez, ocorre por meio de medidas políticas destinadas a impedir que essas ameaças que degradam o ambiente venham a destruir um dado bem. Para que essa ação estatal se efetive é necessário que haja mobilização social que leve o governo a adotar políticas de proteção.

Vale acrescentar que a Recomendação de Paris, de 1968, sobre obras públicas ou privadas, apresentava diretrizes para garantia da proteção do patrimônio nas suas mais diversas categorias. Tal estratégia levava em consideração as problemáticas enfrentadas diante do crescimento urbano das cidades, e da necessidade de sua renovação com a construção de grandes estruturas como vias de grandes fluxos, estruturas industriais (RECOMENDAÇÃO DE PARIS, 1968).

Assim, a carta considera que:

[...] é necessário harmonizar a preservação do patrimônio cultural com as transformações exigidas pelo desenvolvimento social e econômico, e que urge

desenvolver os maiores esforços para responder a essas duas exigências em um espírito de ampla compreensão e com referência a um planejamento apropriado (RECOMENDAÇÃO DE PARIS, 1968, p.2).

A carta prevê medidas de salvaguarda de bens culturais, em cidades que passam por intervenções para a sua modernização, além de uma legislação de proteção e programas educacionais.

Portanto, é importante que a sociedade compreenda a relação entre as interferências executadas para a modernização dos espaços nas cidades e a preservação do patrimônio, e, a partir desse entendimento, reivindique formas de conciliação entre tais demandas.

Sonia Rabello (2009), em sua obra “O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento”, esclarece que:

Preservação é o conceito genérico. Nele podemos compreender toda e qualquer ação do Estado que vise conservar a memória de fatos ou valores culturais de uma Nação. É importante acentuar esse aspecto já que, do ponto de vista normativo, existem várias possibilidades de formas legais de preservação. A par da legislação, há também as atividades administrativas do Estado que, sem restringir ou conformar direitos, se caracterizam como ações de fomento que têm como consequência a preservação da memória. Portanto, o conceito de preservação é genérico, não se restringindo a uma única lei, ou forma de preservação específica (RABELLO, 2009 p. 19).

Neste sentido, este trabalho apresenta argumentos e reflexões que possam favorecer um debate sobre os desafios entre a modernização dos espaços urbanos (e busca do “suposto” progresso) e a conservação do patrimônio, apontando alguns aspectos dessas questões que possam ser relevantes para a construção das respostas às questões centrais dessa dissertação.

Antes de, no próximo capítulo, discutir sobre o objeto de estudo, cabe explorar os diferentes sentidos ligados aos conceitos de conservação e de patrimônio histórico-cultural trazidos por Funari (2001). É interessante compreender que entre destruir e/ou conservar há uma analogia de referências aos instrumentos que identificam essa sociedade com os monumentos herdados das gerações anteriores. Estes monumentos edificados e os restos das edificações, parcialmente destruídas, são importantes portadores de mensagens. Por sua própria natureza como cultura material, os monumentos são usados por esses atores sociais para produzir certos significados e, em especial, os patrimônios edificados são provas da materialização com a identidade local.

Então, para este trabalho, além de tratar da dialética entre conservação e desvalorização do patrimônio diante da modernização das cidades, busca apontar para o equilíbrio entre as transformações espaciais necessárias e a conservação do patrimônio cultural e do sentido de

lugar. No caso de Nova Iguaçu, relacionada com a construção da sua principal via de mobilidade urbana, e um dos principais símbolos de sua “modernização”.

Aqui, tratamos de lugar como categoria geográfica, portanto, uma parte do espaço geográfico que possui significado para os que a habitam, como discutido no item 1.2 deste capítulo.

CAPITULO II NOVA IGUACU E A VIA LIGHT

O segundo capítulo dessa dissertação busca caracterizar o processo histórico e dinâmico de formação do município de Nova Iguaçu, e de sua transformação contemporânea, em um dos principais centros urbanos do estado do Rio de Janeiro; a proposta da construção da Via Light para a modernização urbana da cidade e sua desfragmentação; e, os desdobramentos para a dinâmica do patrimônio cultural local.

Assim, neste primeiro momento, tratamos de contextualizar, de forma breve, a história de Nova Iguaçu, lugar em que a ideia de cidade rural, herdada e limitada ao passado, não é mais compatível com a paisagem e as intervenções arquitetônicas que montam o cenário iguaçuano, numa realidade urbana e moderna.

2.1. Nova Iguaçu de porto, polo agrícola e cidade dormitório a centro metropolitano

Nova Iguaçu é um dos municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro, que, apesar de ter tido seu território fragmentado ao longo do tempo e originado diversos outros municípios³, na contemporaneidade, continua a ser um dos principais polos de comércio e

³ A fragmentação do município de Nova Iguaçu e formação do território, popularmente conhecido como Baixada Fluminense, pode ser melhor entendida a partir da tese de doutorado do professor Manoel Ricardo Simões “A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense” de 2006. O autor apresenta a fragmentação do território e formação da Baixada fluminense nas seguintes passagens: “... O marco inicial da fragmentação da Baixada Fluminense pode ser considerado a criação da vila de Magé em 1789, do qual mais tarde surgirá em 1846, o já extinto município de Estrela. Em 1833 é criada a vila de Iguassu, desmembrada do Rio de Janeiro num contexto de redefinição territorial da província. Essas duas vilas serão embriões dos demais municípios da Baixada. O processo de desenvolvimento econômico e adensamento populacional irá criar novos núcleos urbanos que, com o tempo, conseguem as suas emancipações, fragmentando intensamente estes dois municípios, principalmente Nova Iguaçu, que deu origem a outros sete municípios” (SIMÕES, 2006, p. 141). O segundo trecho importante para essa compreensão vem com o título: “O hiato das emancipações na Baixada Fluminense: 1947-1988. “Após a emancipação de Nilópolis e São de Meriti em 1947, seguiu-se um intervalo de 41 anos até que outro município da Baixada, no caso Belford Roxo em 1988, conseguisse a sua emancipação. No período que vai de 1947 a 1964, houve tentativas de emancipação em Mesquita (1957), Queimados (1958) e Belford Roxo (1962) que não lograram êxito. As tensões entre os grupos políticos dominantes de Nova Iguaçu e dos seus distritos urbanos foram resolvidas com as emancipações destes na década de 1940. (SIMÕES, 2006, p 156). Por último Simões (2006), aborda as emancipações na nova república com o título: A nova onda de emancipações pós-constituição de 1988. De acordo com o autor, “A segunda tentativa de

serviços do estado do Rio de Janeiro, e uma centralidade na, popularmente conhecida, região Baixada Fluminense⁴.

De acordo com Rosário (2006 p.20), “o território que hoje constitui o município de Nova Iguaçu, fez parte da capitania hereditária de São Vicente”.

A ocupação das terras de Nova Iguaçu teve início na mesma época em que Estácio de Sá fundou a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, março de 1565, ano em que Cristóvão Monteiro, primeiro Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, por ter se destacado na expulsão dos franceses liderados por Villegaignon, recebeu uma sesmaria às margens do rio Iguaçu, topônimo que provém do termo indígena Igua = água; çu = grande (ROSÁRIO, 2006, p. 20).

A partir dessa ocupação territorial, Nova Iguaçu começa a ser colonizada, uma vez que:

Atraídos pela fertilidade das terras e pelos rios da região, que desaguavam na Baía de Guanabara, propiciando meios diretos de comunicação com os portos da cidade do Rio de Janeiro, os colonizadores expulsaram os primeiros habitantes da região, os índios Tupinambás da aldeia Jacutinga, e foram se estabelecendo pelos vales dos demais rios Iguaçuanos, arrendando e povoando as áreas localizadas no recôncavo da Baía de Guanabara, nome pelo qual era conhecida a Baixada Fluminense entre os séculos XVI e XVIII.

O autor, já trazendo à tona a realidade desigual que viveria a atual Baixada Fluminense, pela ausência de infraestrutura urbana e investimentos em políticas públicas de desenvolvimento urbano e social, observa que a situação de expulsão dos habitantes, originais do território,

[...] ajuda a mostrar como a região teve o início de sua história marcado pela exploração, submissão, exclusão e violência que foram sustentadas pelas ações políticas do sistema colonial, organizando o território fluminense de forma que atendesse os interesses internos de defesa e os interesses externos de sustentação da economia exportadora (ROSÁRIO, 2006, p. 20).

emancipação de Queimados teve o início de sua articulação após abertura do regime militar que permitiu a realização de eleições diretas para Governador e prefeitos em 1982” (SIMÕES, 2006, p 156).

⁴ De acordo com o painel do Observatório Sebrae/RJ (2015), a Baixada Fluminense, na contemporaneidade, é considerada a maior aglomeração urbana do estado, possui cerca de 23% da população total do Estado do Rio de Janeiro, com uma densidade demográfica de 1.301 habitantes /km², inferior apenas à da cidade do Rio de Janeiro que é de 5.266 habitantes/km². O que a coloca como uma importante região do estado e, conseqüentemente, do país.

Nos estudos de Rosário (2006), percebe-se, portanto, que o espaço natural, foi a principal fonte de interesse dos desbravadores da colônia que se dispuseram a ocupar o território em que se constituiu o município de Nova Iguaçu:

O quadro natural que compõe o cenário fluminense foi, em muitos momentos, o elemento facilitador da ocupação e da interiorização das terras da Baixada. Com seus engenhos e fazendas alinhados às margens do rio Iguaçu, os primeiros colonizadores desses grandes latifúndios escravistas plantavam cereais; legumes e hortaliças; frutas e cana-de-açúcar, além de dar início ao processo de devastação da Mata Atlântica nativa, extraindo madeiras para atender as demandas crescentes das construções civis, religiosas e navais, na Colônia e na Metrópole (ROSÁRIO, 2006, p. 20-21).

Ainda de acordo com Rosário (2006, p. 20-21):

Com o passar dos anos, a região do Iguaçu tornou-se um centro de comunicações, com estradas e caminhos que cortavam as suas cordilheiras e serviam de penetração ao interior do Brasil, principalmente entre os séculos XVIII e XIX, pois muitas fazendas da Baixada Fluminense estavam em pontos estratégicos do Caminho do Ouro, que ligava o Rio de Janeiro à região das Minas Gerais. A extração do ouro e das pedras preciosas provocaram profundas transformações no perfil econômico, político, social e cultural da colônia. Estes aspectos foram marcantes em áreas da região Iguaçuana, que teve em suas terras a abertura do Caminho Novo das Minas, conhecido também como Pilar do Iguaçu. Aberto por determinação da Coroa Portuguesa, em 1698, o Caminho Novo ligava a região das minas à Baía de Guanabara. Antes desse caminho, a única via de acesso às minas, partindo do Rio de Janeiro, era por Paraty. Garcia Rodrigues Paes, filho do bandeirante Fernão Dias Paes, foi o encarregado de realizar a abertura do novo trajeto, que teria sido concluído por volta de 1707.

Neste sentido, a ocupação do território iguaçuano passa a ter um papel de importância no contexto econômico do país. No início do século XIX, de acordo com Rosário (2006, p.22):

A partir do desenvolvimento econômico alcançado pelos engenhos e fazendas das freguesias Iguaçuanas e da evolução propiciada pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, inaugurada em 1858, ligando o Rio de Janeiro ao Pouso de Queimados, o município de Iguaçu passou a contar com a malha ferroviária como meio de transporte para o escoamento dos seus produtos agrícolas, principalmente o café que começou a ser plantado nas primeiras décadas do século XIX, nas terras ao redor do Rio de Janeiro.

Apesar do desenvolvimento econômico verificado no século XVIII e início do século XIX, em meados do século XIX a região entra em decadência econômica. Rosário (2006, p.23) apresenta que,

Enquanto o café ampliava sua participação na vida econômica do país, produtos até então importantes, como o açúcar, que há tempos vinha dando destaque para os engenhos e fazendas localizadas no antigo recôncavo da cidade do Rio de Janeiro, perdiam sua posição no mercado comercial, devido à forte concorrência desencadeada

por outros países produtores. Além disso, as mudanças das vias de transporte, acabaram por decretar o declínio comercial nas terras da Baixada Fluminense, pois o escoamento da produção pelos trilhos dos trens tornou o transporte das mercadorias mais rápido, cômodo e barato. A implantação das ferrovias extinguiu os antigos caminhos, pousos e entrepostos que antes eram necessários para auxiliar no escoamento da produção (ROSÁRIO, 2006, p. 23).

Desta forma, Nova Iguaçu começou a perder seu lugar de destaque nas atividades comerciais cafeeiras para outras áreas do estado. Porém, no final desse mesmo século, XIX, o desenvolvimento da citricultura muda esta realidade, dando um novo impulso para economia local, cujas plantações de laranja passam a ser a principal fonte econômica da região (SIMÕES, 2006).

A citricultura dura cerca de 30 anos, neste período, que tem seu início, aproximadamente em 1905, o município se desenvolve rapidamente, e tem no período compreendido entre 1920 e 1940, o seu apogeu (SIMÕES, 2006). De acordo Simões (2006), o plantio da laranja era realizado em chácaras que ocupavam a área de antigas fazendas espalhadas pelo território de Nova Iguaçu. Entre elas, podemos destacar as seguintes fazendas: Madureira, Morro Agudo, Tinguá e São José, que no decorrer desse período foram fragmentadas em inúmeras chácaras, com tamanho menor e de mais fácil administração por parte de seus proprietários e arrendatários. Estas chácaras se estabeleceram e se consolidaram na região entorno dá áreas que se firma como o centro do município

Rodrigues (2006, p. 39) afirma que “Fatores de ordem geográfica, infra estrutural, natural e político fizeram da área de Nova Iguaçu lugar atrativo para o desenvolvimento da citricultura”.

A laranja [...] encontrou na região de Iguaçu clima, relevo e solo propícios ao seu cultivo. Fatores logísticos como a proximidade com os principais mercados consumidores (os do Rio de Janeiro e de São Paulo), a proximidade com a estrada de ferro que possibilitava o escoamento da produção e o apoio governamental tanto à produção como à exportação, fez com que a região de Iguaçu fosse considerada ideal para o seu plantio. [...]. Numa primeira fase os laranjais localizaram-se nas zonas dos morros, nos contrafortes e mesmo nas encostas da Serra de Madureira; porém, com a valorização do produto, o plantio alastrou-se pelas baixas colinas e planícies que já se encontravam drenadas.

O ciclo da laranja traz para a região de Nova Iguaçu um *status* de local de oportunidades e empregos, transformando-a, neste período, em um “eldorado” que passou a receber migrantes de toda parte do país. Rodrigues (2006, p. 40) destaca esta afirmação, apontando:

O plantio da laranja em escala comercial exigiu uma infra-estrutura própria que ia desde a fabricação de caixas, o transporte até o tratamento e acondicionamento, fazendo com se gerassem empregos especializados na região. Nova Iguaçu tornara-se então o novo "eldorado" e atraía gente de todo país.

Este período áureo da citricultura se finda com a deflagração da Segunda Guerra Mundial, haja visto que grande parte da produção escoava para o exterior, e, com a Europa em guerra, as vendas despencaram, afetando todo o setor produtivo, gerando um período de estagnação econômica que levaria a cidade para um outro momento em sua história (REIS, 2015).

De acordo com Reis (2015, p. 37):

A segunda guerra mundial leva Nova Iguaçu a uma nova configuração de seu território e reforça a centralidade Iguaçuana. Surgem novas classes sociais e há a extinção de outras. A classe de maior poder aquisitivo local frente às transformações econômicas para manter sua posição econômica mudam suas antigas atividades para outras, enquanto a atividade agrícola diminui sensivelmente. Durante a guerra, dada a interrupção do transporte marítimo da laranja impedindo sua exportação, ocorre um novo fracionamento das propriedades, pois era mais lucrativo loteá-las, do que recuperar a economia da citricultura. Naquele momento, os pequenos lotes dão início a venda direta ou construção de residências. Ao término da segunda guerra a proibição da exportação para evitar o desabastecimento interno provoca o fim do ciclo econômico da citricultura no município.

Assim, no final da década de 1940, dá-se início ao ciclo denominado, por alguns autores como Rodrigues (2006) e Simões (2006), da “Nova Iguaçu cidade dormitório”, em que os empregos da citricultura acabaram e as terras começaram a ter uma grande desvalorização. De acordo com Rodrigues (2006), no início da década de 1950, Nova Iguaçu recebe um intenso processo de migração, devido à chegada de diversos trabalhadores que objetivavam trabalhar na, então, capital federal, o Rio de Janeiro. Estes trabalhadores encontraram em Nova Iguaçu uma farta disponibilidade de terras desvalorizadas, devido ao esvaziamento provocado pela queda da citricultura. Logo, estes migrantes fixaram residência no município.

A partir desse contexto, ocorre uma acentuada expansão urbana no município de Nova Iguaçu. Rodrigues (2006, p. 57), contextualizando esse processo, apresenta que:

Esta ocasião ficou marcada como ponto de inflexão da mudança de um país essencialmente agrário para um país de características urbano-industriais. Neste contexto, a década de 50 marca também a vinda de uma massa de migrantes que teve como destino os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, na procura das oportunidades oferecidas por esses empreendimentos. Essa massa populacional buscou moradia na periferia imediata dados os altos preços impostos pelo mercado imobiliário nas capitais. No caso fluminense a exclusão desta população de baixa renda fez com que

ela se dirigisse às cidades da Baixada Fluminense transformando-as em cidades dormitório. Foi nessa conjuntura que se inseriu Nova Iguaçu, ou seja, em um quadro de expansão econômica do Brasil e da cidade do Rio de Janeiro onde o município, após a crise da laranja e o conseqüente retalhamento das fazendas em loteamentos, buscou criar condições para a atração das indústrias que se instalavam e, conseqüentemente, de trabalhadores nas quais eram empregados ou então que se ocupavam de prestação de serviços na capital da República.

O quadro descrito por Rodrigues (2006) mostra o desenvolvimento do município de Nova Iguaçu que culmina na realidade contemporânea de espécie de “capital do subúrbio periférico” do que viria a se transformar na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, especialmente, da área popularmente conhecida como região da Baixada Fluminense.

Ademais, com a construção de rodovia Presidente Dutra (BR-116), em 1951, diversas indústrias se instalaram na região o que deu início ao ciclo da industrialização na cidade. De acordo com Rodrigues (2006, p. 58):

Nova Iguaçu oferecia elementos necessários à vida urbana como um comércio numeroso e diversificado, estabelecimentos educacionais, religiosos, médicos, etc. Enfim, apresentava toda uma estrutura urbana que se formara antes da cidade tornar-se um subúrbio do Rio de Janeiro. Esse fato diferenciava Nova Iguaçu de suas vizinhas Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti, pois seu passado urbano fez com que ela assumisse papel de centralidade frente aos demais subúrbios da Baixada Fluminense. [...]. A cidade buscava na industrialização a saída para a crise provocada pela decadência da laranja. Desta forma, novas áreas foram sendo ocupadas, notadamente por conta do saneamento da Baixada e pela abertura da moderna rodovia Presidente Dutra, que cortava estrategicamente a cidade. Nova Iguaçu assumiu junto aos municípios da Baixada Fluminense o papel de centro industrial e de dormitório da população. Para ostentar tais funções, deixou de exercer outras que lhe proporcionaram durante vasto tempo a condição de cidade, como é o caso do papel de estação ferroviária, pois, com o advento da nova rodovia, deu-se o abandono quase que por completo do transporte ferroviário. Este abandono se deu em função da opção automobilística adotada pelo país na construção de sua nova imagem de moderno.

A industrialização de Nova Iguaçu atraiu muitas novas empresas para a cidade, entre elas podemos destacar a Fábrica de cigarros Souza Cruz, em 1946, a Cia. de Canetas Compactor, em 1950, Usina Mecânica Carioca S.A. (USIMECA), em 1950, a Indústrias Granfino S.A., em 1951, Forjas Brasileiras S.A., em 1952, Laminação Brasileira de Ferro S.A. (BRASFERR), em 1952, e a Bayer do Brasil Indústrias Químicas S.A., em 1958. Apesar de algumas delas não mais ocuparem o espaço iguaçuano, elas foram importantes para a consolidação do município como um dos principais polos de atração de indústrias da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Hoje, Nova Iguaçu possui uma configuração embasada na lei complementar nº 6 de 12 de dezembro de 1997, que, além de reorganizar espacialmente o município, muda sua nomenclatura para cidade de Nova Iguaçu. A organização administrativa da cidade se dá por cinco Setores de Planejamento Integrado (SPI's), cada um dividido nove em Unidades Regionais de Governo (URG's), que ainda são subdivididas em 69 bairros. Estes, por sua vez, podem ser subdivididos em unidades administrativas ainda menores, como sub-bairros, vilas, lugarejos e povoados. “A URG do Centro de Nova Iguaçu é a mais habitada, com maior grau de urbanização e a que concentra a maior parte dos negócios do município, além de ser, de longe, a de melhor qualidade de vida e abrigar a população de renda mais elevada” (SIMÕES, 2011, p 334).

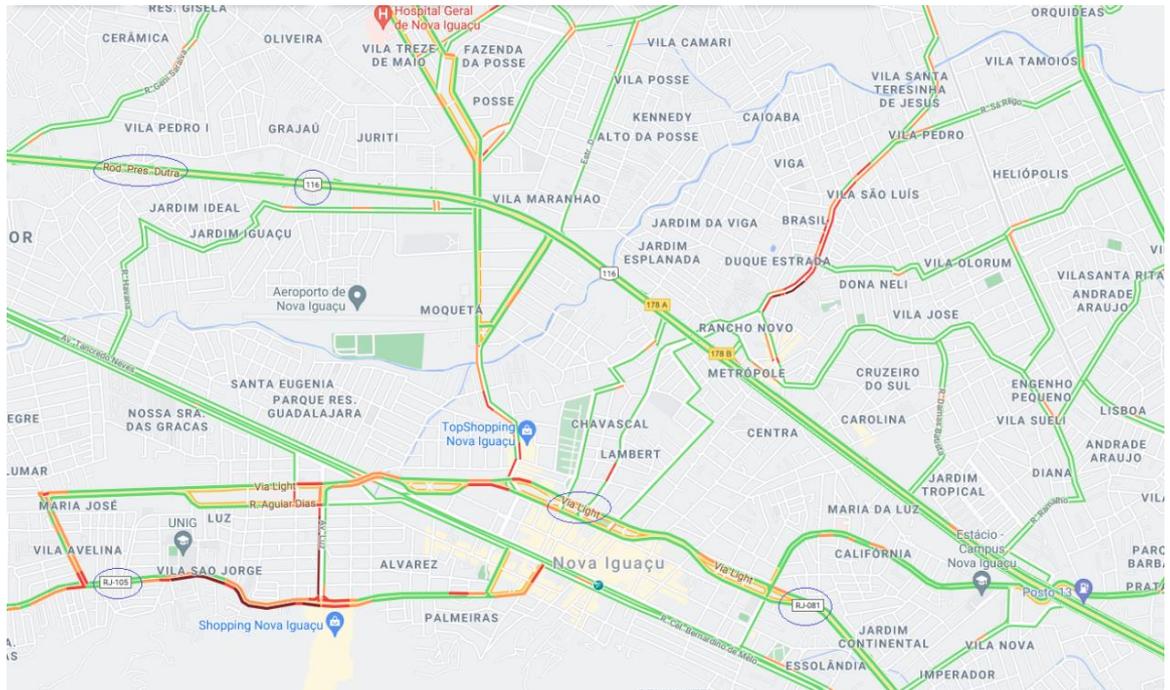
De acordo com o Plano Diretor da cidade de Nova Iguaçu (PMNI, 1997), em seu artigo nº 19 que trata das URG's, o objetivo delas é garantir à população um espaço mais organizado e uniforme, objetivando a descentralização dos serviços, especialmente devido à grande abrangência do município.

Conforme afirma Rodrigues (2006, p.111), Nova Iguaçu configura-se como:

[...]um dos quatro maiores municípios do estado do Rio de Janeiro, inserindo-se como polo de atração de novos investimentos tendo em vista os projetos de infraestrutura encampados pelo governo federal e estadual, como a construção de um anel viário que ligaria todos os municípios da Baixada ao Porto de Sepetiba.

Ainda quanto à sua importância, como destacada por Rodrigues (2006), em Nova Iguaçu existe uma malha viária muito diversificada, com rodovias federais e estaduais de grande importância e fluxo, por onde circulam todo o tipo de mercadorias, interligando o estado do Rio de Janeiro e os estados vizinhos. Podemos destacar, a BR-116, Rodovia Presidente Dutra e a BR-465, Antiga Estrada Rio – São Paulo, duas rodovias federais que cortam a cidade. Também tem destaque as rodovias estaduais que, também, atravessam a cidade: a RJ-081, a Via Light; RJ-085, Estrada Rio d'Ouro; RJ-105, que recebe no trecho sul o nome de Avenida Abílio Augusto Távora ou Estrada de Madureira e, no trecho norte, o nome de Estrada Dr. Plínio Casado; RJ-111, Estrada Zumbi dos Palmares; RJ-113, Estrada de Adrianópolis; RJ-115, Antiga Estrada Real do Comércio e RJ-119, Estrada Jaceruba-Japeri, conforme destacadas no mapa a seguir.

Figura 2: Rodovias que cruzam a Cidade de Nova Iguaçu



Fonte. Google imagens em 10/04/2021.

Todavia, apesar dos números promissores, da mesma forma que Nova Iguaçu prosperou economicamente, percebe-se a permanência e aumento dos problemas sociais na sua realidade, uma vez que seu crescimento não foi acompanhado de planejamento e investimentos em serviços e infraestrutura proporcionais à sua população e necessidades, uma realidade não somente local, mas regional.

Simões (2006, p. 156) contextualiza esse quadro desde a década de 1950, portanto um processo histórico.

Na década de 1950 as intensas transformações nos antigos distritos laranjeiros de Nova Iguaçu irão propiciar o surgimento de novas tensões. [...], a “débacle” da citricultura abriu caminho para um intenso processo de urbanização através dos loteamentos populares e mudou a composição do tecido social do município. A elite laranjeira perdeu força e viu surgir novos grupos sociais e de poder, agora vinculados a atividades tipicamente urbanas, tanto na sede quanto nos distritos. Por outro lado, a massa recém-chegada, formada basicamente por migrantes nordestinos não possuía qualquer tipo de identidade territorial, estando num estágio de reterritorialização e reconstrução de identidades sociais e territoriais. A política de investimentos seletivos adotada pela prefeitura de Nova Iguaçu se reafirma com mais força ainda, a medida em que a ocupação da periferia do município se dá sob a forma de loteamentos sem nenhuma infra-estrutura e os recursos são escassos. Desse modo, o centro de Nova Iguaçu recebe uma série de investimentos em serviços e equipamentos públicos que também são instalados, em menor grau, nas sedes dos distritos que passam a apresentar uma razoável qualidade de vida. Por outro lado, os novos bairros destes

distritos e mesmo da sede são completamente ignorados na dotação destes bens e serviços (SIMÕES, 2006, p 156).

O processo histórico descrito por Simões (2006) resulta em uma realidade contemporânea que, segundo dados do Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro (CIDE, 2011), caracteriza a Baixada Fluminense como uma região de baixa qualidade de vida. Seus indicadores socioeconômicos e ambientais regionais revelam que cerca de 20% das famílias da Baixada Fluminense vivem na linha de pobreza absoluta (CIDE, 2011). No município de Nova Iguaçu, no ano de 2010, a parcela da população mais pobre, ou seja, aquela que vivia com menos de R\$255,00, representava 35,5% de sua população, e a desigualdade de renda era a maior da Baixada Fluminense, estando em 0,517 seu coeficiente de Gini⁵ (SEBRAE, 2016).

Assim, segundo Simões (2011, p.181)

A atual estrutura econômica, social e espacial da Baixada é bastante complexa e se caracteriza pela extrema desigualdade entre os municípios e no interior desses. Há áreas extremamente dinâmicas, com complexos industriais, centros de comércio e serviços sofisticados e populares, áreas residenciais de luxo, etc., ao lado de bairros com infraestrutura precária, sem nenhum tipo de comércio ou serviço, com ruas sem pavimentação e habitados por populações extremamente pobres (SIMÕES, 2011, p 181).

Outra problemática que impacta a Baixada Fluminense, e Nova Iguaçu, é a ausência de segurança pública e o aumento da criminalidade. De acordo com o Atlas da Violência (IPEA, 2019), em 2017, a taxa estimada de homicídios no município era de 60,9 por 100 mil habitantes, bem acima da média estadual que era de 42,2 por 100 mil habitantes, o que torna esse território e sua população ainda mais vulneráveis às mazelas sociais e desigualdades territoriais vividas no estado do Rio de Janeiro e no país como um todo.

Assim, a formação socioespacial no município e, conseqüentemente, da Baixada Fluminense, contribuiu para que Nova Iguaçu ocupasse um importante papel na história de formação e dinâmica do Estado do Rio de Janeiro, o que a legou um patrimônio histórico

⁵O coeficiente de Gini varia entre zero e um, sendo que quanto mais próximo de um, mais desigualdade existe

edificado e imaterial que se revelou em sua paisagem urbana⁶. Todavia, a realidade de intensa urbanização contrasta com o abandono para com a organização territorial e assistência social da Baixada Fluminense, que tanto castigou e ainda castiga sua população. No planejamento urbano o processo social foi negligenciado e, até desvalorizado, especialmente pelo descaso trazido pelo preconceito e desconhecimento⁷. E, é nesse contexto que se posiciona nosso objeto de estudo, a Via Light e seus desdobramentos para a paisagem urbana e cultural do município.

No próximo item, portanto, inicia-se a discussão de como a Via Light, importante rodovia de interligação entre os municípios da Baixada Fluminense, bairros e o centro de Nova Iguaçu, foi concebida e quais foram os desdobramentos da construção e consolidação dessa via para dinâmica regional e para os patrimônios materiais e imateriais constituídos ao longo da história de formação do município.

2.2. Via Light: marco de modernização, fluência e novos marcos para o desenvolvimento da cidade de Nova Iguaçu

O município de Nova Iguaçu, antes da construção da Via Light, possuía uma configuração espacial bem peculiar, partida por duas linhas. A primeira e mais antiga, a via férrea, que cortava o centro da cidade, dividindo-a em duas áreas totalmente distintas e a segunda, a linha de transmissão de energia da Light S/A, construída em 1938.

⁶ São treze os registros de bens tombados no município pelo Instituto Estadual de Patrimônio Artístico e Cultural (INEPAC): a Serra do Mar / Mata Atlântica (Processo INEPAC nº E-18/000.172/91); o Reservatório de Rio d'Ouro (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a Capela Nossa Senhora de Guadalupe (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a antiga Estação Ferroviária de Rio d'Ouro (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a antiga Estação Ferroviária de Tinguá (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a antiga Estação Ferroviária de Jaceruba (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); o Lar de Joaquina e o galpão ao fundo (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a antiga Estação de Vila de Cava (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); o Instituto de Educação Rangel Pestana (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a Igreja Nossa Senhora Conceição de Marapicu (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a Capela da Fazenda da Posse (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); a Igreja Santo Antônio de Jacutinga, atual Igreja da Prata (Processo INEPAC nº E-12/0.117/89); o Conjunto urbano da extinta Vila de Iguaçu - hoje conhecida como Iguaçu Velha (Processo INEPAC nº E-03/02.453/78)

⁷Evidência dessa situação é o estado de conservação de tais bens tombados, muitos em ruínas, a exemplo da antiga Vila de Iguaçu e das estações ferroviárias. Ademais, esse cenário é reforçado pelo fato de o município não contar com nenhum bem tombado em âmbito nacional pelo IPHAN, o que demonstra um descaso pelo patrimônio presentes em cidades de periferia como as da Baixada Fluminense.

De um lado da via férrea, foi desenvolvido uma a área residencial espremida pela Serra de Madureira, onde se instalou a classe média alta dessa sociedade; do outro lado, espremido pela linha de transmissão de energia, foi desenvolvida a atividade econômica predominante da cidade, o comércio e os serviços (SIMÕES, 2006). Conforme aponta Simões (2006, p. 115):

A única área próxima à estação que era residencial de caráter urbano localiza-se no sopé da Serra de Madureira, do lado sul da ferrovia, onde os donos dos barracões, exportadores e profissionais liberais construía suas mansões na subida dos morros, fugindo do tumulto e grande movimentação comercial próximas a estação e do calor que fazia nas partes mais baixas. Esta área vai ser o embrião do sub-bairro “Outro Lado”, habitado pelos mais ricos nos dias atuais onde há o maior valor do solo urbano em Nova Iguaçu.

No outro lado, estavam concentradas as atividades do centro comercial (REIS, 2015). Também, ancorado pelos comércios locais, e dentro dos muros das linhas de transmissão de energia elétrica, existiam pequenas hortas, que abasteciam a antiga Associação Rural local. Nas áreas intramuros restantes, existiam muitos espaços ociosos, que em sua maioria eram utilizados como pasto de animais, o que perdurou enquanto havia pouca urbanização na região localizada entre a rede ferroviária e as torres de transmissão.

Assim, de acordo com Simões (2006), o parcelamento das terras, que compunham o território inicial de Nova Iguaçu, nos inclina para a percepção de cidade “partida” entre três principais estruturas urbanas: a linha ferroviária, pertencente à Rede Ferroviária Federal; as linhas de transmissão de energia elétrica, pertencente a empresa Light S/A; e, a rodovia Presidente Dutra. Nesse sentido,

A construção das linhas de transmissão da Light em 1943 vai seccionar esse pequeno núcleo urbano, criando um trecho, entre a via férrea e estas linhas, que tornará uma área predominantemente de negócios, com a concentração da maior parte do comércio e dos serviços e até indústrias. Mais tarde, em 1951, a construção da Rodovia Presidente Dutra, vai seccionar novamente o núcleo urbano, gerando uma valorização da área entre esta e as linhas da Light, o que servirá para expulsar, paulatinamente, as indústrias e a população pobre deste perímetro, tornando-o um espaço ocupado majoritariamente pela classe média. Esse zoneamento não oficial irá perdurar até 1996-1997 quando são construídos o Top Shopping e a Via Light, iniciando um, ainda hoje em 2005, tímido progresso de expansão dos negócios para este trecho (SIMÕES, 2006, p 124).

Portanto, não só com a construção das linhas de transmissão da Light S/A, mas, mais tarde, com a construção da rodovia Presidente Dutra, mais uma vez a cidade era dividida, e um novo trecho de ocupação se desenvolve devido a mobilidade urbana proporcionada pelas novas rotas de veículos automotores, como as linhas de ônibus que ligavam o centro de Nova Iguaçu

ao centro município do Rio de Janeiro, que impulsionou as construções de residências e comércio nesse novo trecho (SIMÕES, 2006).

Simões (2006, p. 235) explica que:

[...] negócios se espalham pelas ruas transversais, da Dom Walmor até a Coronel Francisco Soares, possuindo um caráter mais popular, com lojas de eletrodomésticos, supermercados, móveis, vestuário popular, calçados, bares, lanchonetes e restaurantes além do “camelódromo”. Aí também estão concentradas as filiais das grandes redes líderes dos seus ramos, ao lado de empresas locais. Neste setor também ficam quase todas as agências bancárias, escritórios de contabilidade, advocacia, imobiliárias, consultórios médicos, dentistas, etc, formando um autêntico CBD de alcance regional. A abertura da Via Light possibilitou o deslocamento de parte desses negócios para além deste núcleo, gerando uma, ainda tímida, desconcentração dos negócios, mas no momento o que se percebe é uma renovação parcial com a derrubada de várias casas para dar lugar a estacionamentos, numa clara estratégia de valorização destas propriedades através da reserva de valor. Fora dessa área, o comércio e os serviços tomam outro caráter, passando se direcionar para os setores de renda mais elevada como é o caso do sub centro de negócios localizado entre a ferrovia e a Serra de Madureira, com diversas lojas de artigos de luxo e serviços mais sofisticados como academias de ginásticas, centro estéticos e restaurantes especializados em comida internacional. A existência do Fórum em frente a estação ferroviária criou uma aglomeração de cartórios e escritórios de advocacia no seu entorno.

A partir da construção da Via Light, Nova Iguaçu se vincula à uma nova fase, pois ela se configura como um marco de mudança de imagem para a cidade, e esta nova interpretação sobre a dinâmica da cidade acaba por atrair um desenvolvimento econômico significativo.

Hoje, o que vemos na paisagem local, após a construção da Via Light, é uma área em constante transformação que geram novas edificações com conceitos de modernidade, apontados por Simões (2006, p.236).

A instalação do Top Shopping fora do desses dois setores contribuiu para a criação de um terceiro setor de negócios, que está sendo implementado ao seu redor, principalmente entre este e a Via Light. No Top Shopping a estrutura é praticamente igual ao padrão de todos os shoppings. Existem as grandes lojas âncoras, filiais de grifes famosas, uma praça de alimentação diversificada, cinemas que passam filme de grande apelo de mercado e, no meio disto, pequenas lojas do empresariado local que procuram conquistar os consumidores das marcas consagradas.

No caminho entre a Via Light e o Shopping se instalaram diversas lojas voltadas para um comércio complementar e concorrente a este, mas que não possuem uma rentabilidade que permita pagar os altos custos do Shopping. As transformações nesta área estão em curso, recentemente foi inaugurado um mini-shopping voltado para produtos de informática e instalada uma “feirinha” de produtos populares, que buscam capturar os frequentadores do Top Shopping, que mais que um centro de compras, tem se tornado um centro de lazer e de passeio na cidade. Mas nesta área também se percebe a estratégia de criação de reservas de valor com vários imóveis desocupados no entorno do Top Shopping e alguns prédios novos sendo erguidos.

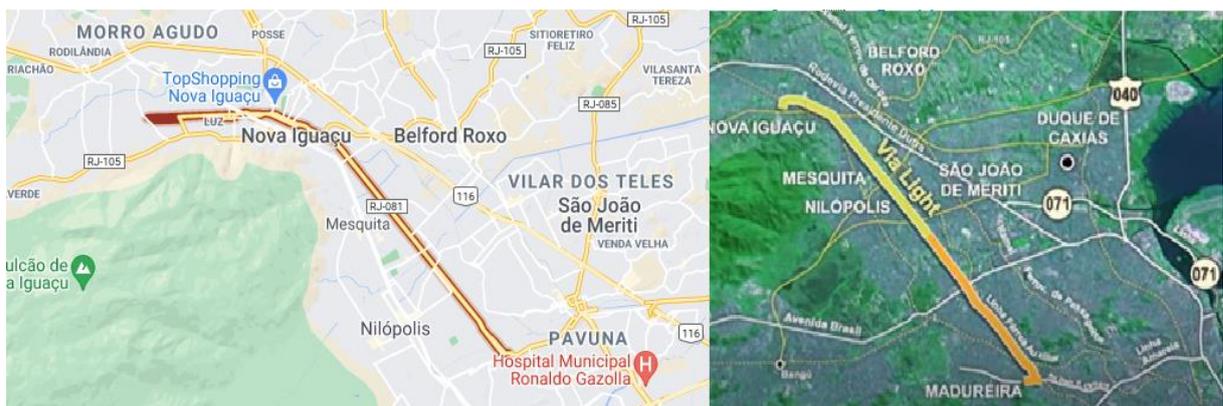
Ainda segundo Simões (2011):

[...] se intensificou o processo de substituição de residências por usos e formas voltados para o comércio, inclusive com um efetivo processo de verticalização com a construção dos centros empresariais Metropolitan e Ester Madeira. Recentemente foram lançados dois novos empreendimentos e já estão construção, os centros empresariais Rossi e Top Commerce Office, que mesclam lojas térreas com torres de salas comerciais. Está previsto, ao lado do Rossi da Via Light, o lançamento de mais uma torre, porém que mesclará lojas térreas com um apart-hotel (SIMÕES, 2011, p 342).

A construção da Via Light, em 1998, inicialmente foi apresentada como uma alternativa à rodovia Presidente Dutra. Foi projetada para integrar os municípios da Baixada Fluminense, Nova Iguaçu, Mesquita, Nilópolis e São João de Meriti com o município do Rio de Janeiro, portanto, uma rodovia de grande capacidade de tráfego, que visava encurtar o tempo de deslocamento entre as cidades da Baixada Fluminense, melhorando assim a qualidade de vida e beneficiando mais de um milhão de pessoas.

A Figura 3 traz a marcação do trecho original projetada para a Via Light.

Figura 3: Marcação do projeto completo da Via Light.



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/BR&authuser=0>. Google Maps em 27/06/2021.

A sua não consolidação como projetada e a falta de interligação com as demais vias da região metropolitana, resultou em um quadro de subutilização, com exceção do trecho que cruza a área central do município de Nova Iguaçu. Especialmente o trecho entre a rua Professor Paris e a avenida Abílio Augusto Távora, que, na contemporaneidade, passa grande parte do tempo congestionada.

Para a cidade de Nova Iguaçu, a Via Light prometia promover a transformação espacial na cidade, transformando-a em uma centralidade da RMRJ, moderna e atrativa para o desenvolvimento econômico. A rodovia acabaria com os muros da Light, que formavam um paredão em toda a sua extensão, fragmentando a cidade. A demolição dos muros para construir

uma rodovia, significava, portanto, interligar a cidade de um lado ao outro estimulando as mudanças de função dos espaços por essa via influenciados.

Estas transformações, das funções espaciais no território iguaçuano, ocorreram de forma a traçar uma nova configuração espacial para cidade. O que pode se ilustrar ao exemplificar a trajetória de mobilidade de residência da família do autor dessa dissertação, que está na cidade desde meados da década 1930, a família Brites, que compunha a classe de comerciantes locais.

Eles se fixaram, em primeiro momento, no trecho entre a rede ferroviária, próximo à estação e as linhas de transmissão da Light. Suas duas primeiras residências, ao longo de todas as transformações ocorridas, hoje são estabelecimentos comerciais. A primeira residência, situada na rua Professor Augusto Rodrigues, em consequência das inúmeras mudanças de uso e de configuração da própria rua, na contemporaneidade destinada quase que exclusivamente para estabelecimentos comerciais, foi totalmente destruída e o espaço destinado à um estacionamento.

Já a segunda residência, situada à Rua João Luiz do Nascimento, foi residência da década de 1940 a 1990, e, hoje, abriga a Câmara Municipal, que com a expansão da cidade e da construção do calçadão, voltado ao comércio, precisou ser transferida daquela localização inicial. Já a terceira residência, que por conta dessa reorganização espacial e urbanística está situada entre os trechos da linha de transmissão da Light e a Rodovia Presidente Dutra, na rua Dr. Barros Junior, ainda resiste como residência da família e mantém características arquitetônicas da época de sua construção e das tradições de imigrantes portugueses, como, por exemplo, o santo protetor instalado da fachada da casa (como se observa na figura 4), apesar de sofrer influência da expansão dos diversos núcleos de negócios em seu entorno.

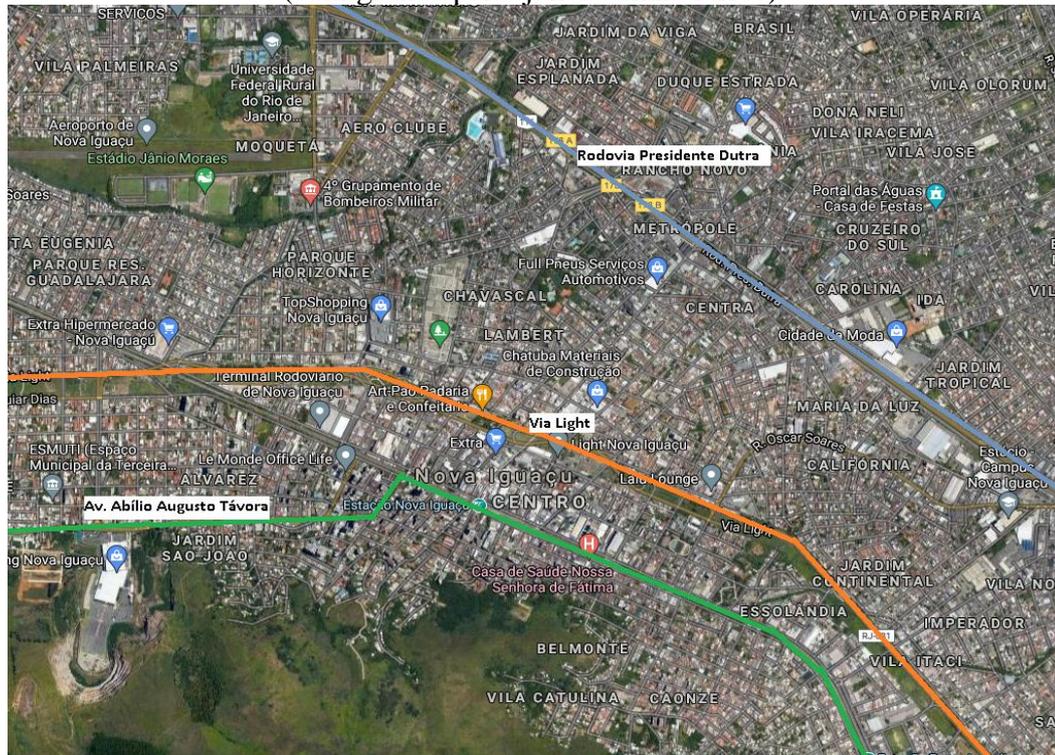
Figura 4: Residência da família Brites localizada à rua Dr. Barros Junior.



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

É apresentada uma imagem, a seguir, de fragmento do município de Nova Iguaçu, mostrando seus principais eixos rodoviários e as subdivisões da cidade causadas por estas barreiras físicas.

Figura 5: Nova Iguaçu cortada pelos eixos da Via Dutra, Via Light, Av. Abílio A. Távora (com grande parte junto à linha férrea).



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 17/07/2021.

Estas evidências mostram o quanto os trechos urbanos, citados por Simões (2006), foram afetados pelas transformações ocorridas ao longo do tempo, que por conta do crescimento econômico levou a região a se consolidar como polo comercial e de serviços.

De acordo com o autor:

No imaginário da população local, nos usos do solo e na configuração espacial existe uma compartimentação da área central da cidade, caracterizando subespaços bastante diferenciados do ponto de vista da paisagem e dos segmentos sociais que frequentam e usam estes. Essa compartimentação é fundamental para entender a segmentação do mercado imobiliário e dos negócios em geral da cidade e sua área central e as estratégias diferenciadas adotadas por diversos agentes e classes sociais. A compartimentação da área central de Nova Iguaçu se dá em função do Maciço Mendanha Gericinó, que nesse trecho é conhecido como Serra de Madureira, da Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurada em 1858 e da BR 116, conhecida como rodovia Presidente Dutra e inaugurada em 1951. Esses três elementos se alinham, grosseiramente, no sentido leste-oeste e se colocam como limites e obstáculos a ocupação urbana e a livre circulação das pessoas e veículos entre esses compartimentos, o que acabou por criar uma segmentação do espaço urbano que será

habilmente apropriada e reelaborada pelos agentes imobiliários locais e pelos próprios moradores (SIMÕES, 2011, p 338).

Portanto, o município de Nova Iguaçu apresenta uma estrutura social e espacial bastante complexa, possibilitando a concentração de uma diversidade de funções espaciais: industriais; centro de comércio popular; serviços sofisticados; áreas residenciais de luxo, providas de infraestrutura e serviços; e, áreas sem infraestrutura com ruas sem pavimentação e saneamento básico, comércios ou serviços; com grande população, nas mais diversas classes sociais.

Seu centro, de acordo com Reis (2015, p. 34), “[...] sofreu ao longo de sua história uma intensa urbanização e concentra um maior número de habitações; é onde também se localiza a maioria dos negócios do município e abriga a população das classes média a alta”. Assim, a abertura da via Light, significava a desfragmentação da cidade, tornando-a mais fluída e “moderna”.

Construída em 1998, segundo Oliveira (2012), a Via Light inaugura um novo cenário arquitetônico, para a já consolidada paisagem iguaçuana. A RJ-081, hoje, oficialmente, denominada Rodovia Carlinhos da Tinguá, conforme a Lei Estadual 6352/2012, continua sendo popularmente conhecida como Via Light. Segundo Reis (2015), a rodovia, que corta toda a extensão de Nova Iguaçu, foi projetada para promover a transformação espacial de Nova Iguaçu e buscar sua modernização, atraindo novos empreendedores à área.

Antes de sua construção, em quase toda sua extensão, havia muros da concessionária de energia que formavam um paredão em torno das torres de transmissão de energia elétrica pertencentes à Light SA. A derrubada dos muros e a construção de uma via que modernizasse a cidade “[...] tinha a intenção de firmar a cidade como um centro metropolitano e dissociar Nova Iguaçu da ideia coletiva de cidade violenta, ‘local de desova’” (REIS, 2015, p.38). A rodovia possuía também a função de desobstruir o trânsito da Rodovia Presidente Dutra, entre a Baixada Fluminense e o Rio de Janeiro, como uma via expressa para garantir a mobilidade, tendo poucos acessos e uma logística particular, pelo fato das torres da Light SA cortarem a cidade ao meio.

Brito e Santos (2012, p.3) também afirmam que:

Antes da Via Light, a cidade de Nova Iguaçu estava associada ao abandono e à violência, durante muito tempo estampados em diversos veículos de comunicação. A partir da construção da Via Light, Nova Iguaçu perde um pouco as características coloniais, ainda presentes em seu traçado urbanístico, sobretudo em suas ruas estreitas que não comportam o crescimento do centro urbano.

Reis (2015) destaca que a cidade havia crescido, fazendo com que o trânsito de veículos não fosse mais suportado pelas suas principais vias, podendo chegar ao colapso. A obra já era pensada como a principal tentativa de escoamento do fluxo de veículos na cidade e na região. O governo do estado era o gestor da obra e pretendia construir uma rodovia com o mínimo de acessos possíveis. Deste modo, após negociações ficou para o município de Nova Iguaçu a obrigação de garantia da construção de alguns acessos para o centro de Nova Iguaçu, o que garantiria a integração da cidade.

Brito e Santos (2012, p.4) afirmam que “para o poder público iguaçuano, a Via Light representava naquele momento a possibilidade de a cidade “respirar” novo ar, fazendo o trânsito circular de maneira agradável, já que no final dos anos 80 a cidade estava intransitável”. Portanto, tratava-se de um velho projeto que já vinha sendo há anos discutido, mas foi repensado diante das novas negociações e objetivos do estado. Logo, a partir de “[...] uma intensa intervenção da Prefeitura de Nova Iguaçu, o projeto foi adaptado às necessidades da cidade e a obra concluída no final de 1988. [...], a Via Light foi aos poucos se transformando numa das principais avenidas para o povo iguaçuano”.

Assim, após a construção da via, houve um processo de transformação na dinâmica local. Segundo Simões (2006, p. 235 – adaptação nossa), “a abertura da Via Light possibilitou o deslocamento de negócios para além desse núcleo [central], gerando uma, ainda tímida, desconcentração dos negócios [...]”, ou seja, a Via Light passa a ser um eixo de integração da cidade que abrangia desde a Via Dutra até a Avenida Abílio Augusto Távora (com trecho junto à linha férrea).

Ainda de acordo com o autor, antes da Via Light, as construções obedeciam aos contornos dos muros e das torres da Light, mas, a partir da construção da nova avenida, a cidade ganhou uma nova paisagem, uma vez que os novos projetos arquitetônicos passaram considerá-la num perfil mais moderno de construção, em uma nova estética, conforme mostram o conjunto de imagens a seguir de edificações ali construídas após a consolidação da rodovia.

Figura 6: Edifício Metropolitan – na esquina da Via Light com a Rua Otávio Tarquínio⁸.



Fonte: acervo pessoal, datada de 07/03/2021

Figura 7: Complexo Rossi (Hotel e Centro comercial) – na Via Light⁹.



Fonte: acervo pessoal, datada de 07/03/2021

⁸ O Edifício *Metropolitan* foi construído quase que simultaneamente com a Via Light, foi o primeiro prédio imponente para a compor a nova paisagem local, este edifício possui linhas retas, fachada com vidros e concreto aparente, no estilo arquitetônico contemporâneo.

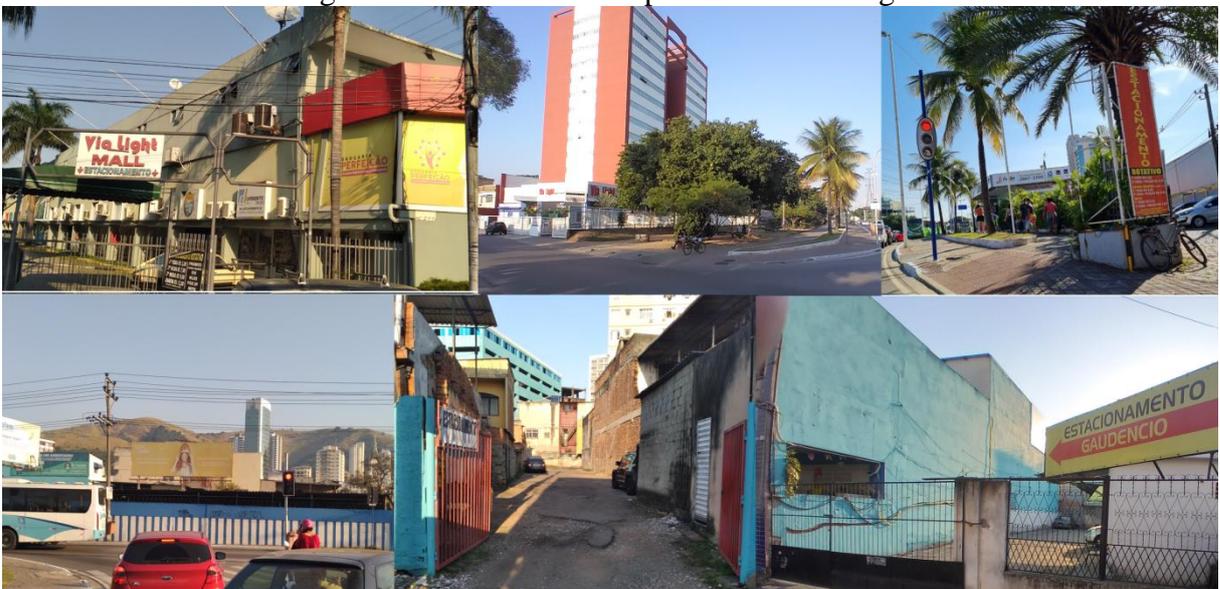
⁹ O Complexo Rossi, composto por um hotel e centro comercial de lojas e salas, foi construído quase que simultaneamente com a Via Light, faz parte das primeiras edificações imponentes que compõem a nova paisagem local, estes edifícios possuem linhas retas, fachada com vidros e concreto aparente, no estilo arquitetônico contemporâneo, merecendo destaque a fachada do conjunto, bem mais elaborada que os demais prédios existentes.

Oliveira (2012) afirma que a partir da Via Light, Nova Iguaçu acaba perdendo as características coloniais, que ainda resistiam ao tempo, presentes no traçado urbanístico do centro da cidade, sobretudo no que tange às ruas estreitas, que não mais comportavam o crescimento urbano que se impulsionou por toda margem da via.

O crescimento do número de estacionamentos em suas proximidades, como se vê alguns exemplares na figura 9, é uma evidência dessa realidade.

Estes estacionamentos ocupam, em grande parte, áreas antes ocupadas por imóveis residenciais cujas construções datavam o início do século XX e que foram demolidos por conta do crescimento da cidade e mudança de função das áreas onde se localizavam.

Figura 8: Estacionamentos próximos a Via Light.



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

Não obstante de tais constatações, a Via Light viria a mudar radicalmente, o entendimento de como os iguaçuanos interagem com paisagem urbana, que agora passa a ser integrante de seu cotidiano e, desta forma, eles iriam ver sua cidade de um outro jeito, muito mais amplo e integrado.

Brito e Santos (2012, p.4-5) afirmam que:

Logo após a sua construção, muita coisa começou a mudar, dentre elas, a sua arquitetura. A cidade ganhava, pouco a pouco, aspectos de metrópole. Novas arquiteturas foram se estabelecendo, prédios mais modernos foram construídos; iniciava-se um projeto arquitetônico com preocupação estética, que antes não havia ali, isto sem falar no paisagismo adotado na própria Via Light. Começava a surgir

uma preocupação com o belo, desmistificando a ideia de que pobre não gosta do que é bonito, ou mesmo de que não vale a pena investir em beleza. Prova disso é que os jardins continuam lá até hoje, com poucos sinais de depredação. Algumas áreas de convivência foram construídas ao longo da avenida, mudando radicalmente a maneira de ver a cidade de Nova Iguaçu e de se viver nela.

A transformação gerada pela queda dos muros das torres da Light integra o centro da cidade e cria diversos corredores que são usados livremente para transitar por todas as ruas que cortam perpendicularmente a rodovia, trazendo assim uma revolução no modo de transitar e interagir pela cidade, conforme se observa na figura 10.

Figura 9: Atual rua Dr. Barros Junior e seus novos usos



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

O paisagismo adotado na Via Light ganhou destaque no tecido urbano. Ao longo dos jardins da rodovia, houve a manutenção do comércio de plantas, já existente na época dos muros que cercavam as torres da Light, e um novo comércio do ramo de varejo, com uma vasta e diversa rede de lojas, ali se instalou, fortalecendo uma rede serviços, com a proliferação de centros empresariais. São serviços de saúde, financeiros, e burocráticos, de modo a transformar, completamente, o trecho da via que fica entre a rua Coronel Francisco Soares e a Avenida Roberto Silveira, conforme figuras a seguir.

Figura 10: Imagem da área em 1996, antes da construção da via Light



Fonte: <https://www.google.com/search?q=via+light+aerea> - Google em 15/07/2021.

Figura 11: Área revitalizada e arborizada da via Light



Fonte: Autor: Alziro Xavier – capturada no site da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu em 27/06/2021.

As áreas arborizadas na via estão sempre em revitalização, pois os concessionários, revendedores de plantas que se instalaram na região, realizaram plantação de diversas espécies arbustivas nos últimos anos, refletindo em uma paisagem mais verde e atrativa aos transeuntes, quer sejam pedestres ou não, conforme mosaico de imagens a seguir.

Figura 12: Áreas arborizadas da via Light – trecho 01 - próximo ao Ministério Público



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

Figura 13: Áreas arborizadas da via Light – trecho 2 - próximo edifício comercial *Metropolitan*



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

Figura 14: Áreas arborizadas da via Light – trecho 3 - próximo ao edifício comercial Rossi



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

De acordo com Brito e Santos (2012, p.4)

Quanto ao paisagismo na Via Light, investiu-se na construção dos jardins entre as duas pistas da via e na ampliação da largura das ruas paralelas às torres da Light. Antes, essas ruas tinham em média 10 metros de largura, mas com a abertura da via, passaram a ter 50 metros. Isso mudou completamente a maneira de ver a cidade, que começava a se transformar e, com ela, seus habitantes. Brito e Santos (2012, p. 04).

A construção da via Light e as transformações urbanas por ela ali impulsionadas junto à antiga área dos muros que separavam o tecido urbano, revigoraram os ambiência da cidade, a partir da construção de novas edificações, reforma e embelezamento das já existente, bem como a ressignificação da função/uso do espaço, passando de residencial para comercial.

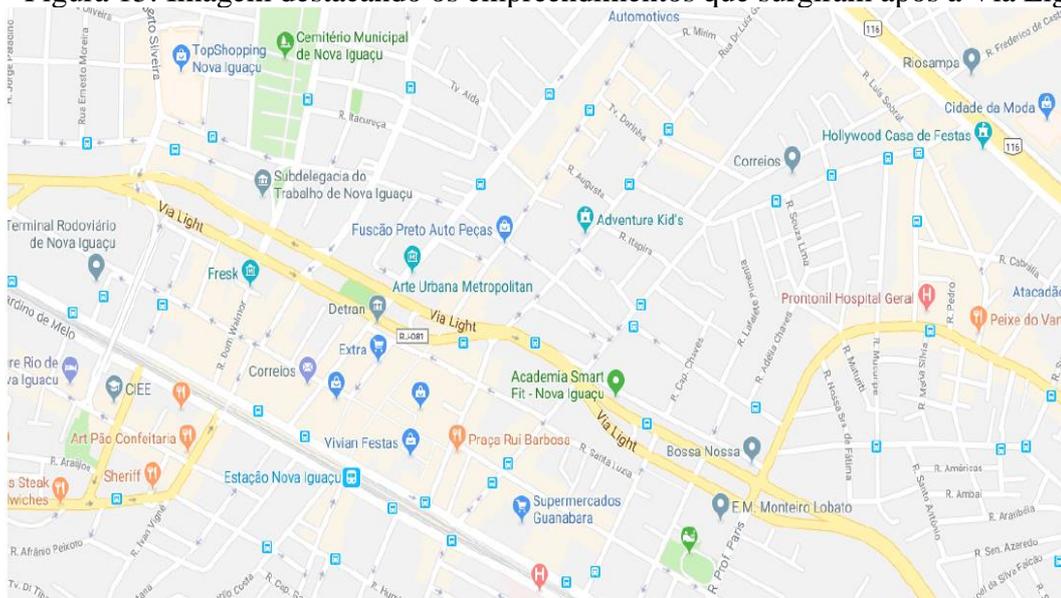
Vias de entorno também tiveram suas funções ressignificadas, de acordo com Simões (2006, p. 236-237), “no caminho da Via Light e o Shopping se instalaram diversas lojas voltadas para um comércio complementar e concorrente a este, mas que não possuem uma rentabilidade que permitia pagar os altos custos do Shopping”, criando assim, um novo eixo integrador com intensa circulação de pessoas e mercadorias.

O autor ainda destaca em seus estudos inúmeras transformações:

Das torres da Light, onde se instalou [...] a Via Light, até a Rodovia Presidente Dutra, nos trechos entre a Avenida Roberto Silveira até a Carlos Marques Rolo se concentra a área residencial de classe média da cidade, entremeada com ruas onde há uma maior concentração comercial, em geral especializada, como a Nilo Peçanha dedicada ao ramo de autopeças, o trecho final da Coronel Francisco Soares e arredores, mais conhecido como “rua da Lama” com seus bares e restaurantes e a própria Carlos Marques Rolo com dezenas de agências de automóveis (SIMÕES, 2006, p. 239).

A imagem a seguir apresenta algumas das ruas e avenidas citadas, com destaque para alguns estabelecimentos marcados pelo próprio gerador da imagem de satélite ¹⁰.

Figura 15: Imagem destacando os empreendimentos que surgiram após a Via Light.



Fonte.: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 18/12/2018.

¹⁰ As principais transformações ocorridas a partir do aparecimento de inúmeros estabelecimentos comerciais no entorno do trecho da Via Light, modificam, de forma significativa, a paisagem e o modo de vida dos cidadãos iguaçuanos. Podemos destacar três trechos cuja dinâmica retrata essa modificação: o trecho primeiro está na avenida Nilo Peçanha, apelidado de “polo automotivo”, onde destacamos o Fuscão Branco, o Fuscão preto, a Autopeças Itamarati, que por sua grandiosidade teve suas edificações renovadas e destacam-se na avenida. Essa rua atrai pessoas do estado como um todo em busca de sua especialidade. Outro trecho é o da avenida Otávio Tarquínio, onde destacamos a Teciplás (este já com a entrada pela Via Light), o Edifício Metropolitan, o primeiro edifício garagem da cidade, localizado ao lado da Teciplás. Também, uma lanchonete com entrada voltada para a via e a loja Pernambucanas, ambas na via entre as avenidas Nilo Peçanha e Otávio Tarquínio. O terceiro trecho fica próximo ao Top Shopping, onde temos em destaque o Complexo Rossi empresarial com um hotel e um prédio comercial, a edificação da Polícia Federal, e, neste momento, ali está sendo erguido o primeiro centro comercial múltiplo com entrada voltada para a via. Este centro comercial será ancorado pelo “Bar do Zeca”, um famoso estabelecimento comercial no Rio de Janeiro, e ainda contará com estacionamento e diversas lojas comerciais nos seus três andares.

Oliveira (2012, p. 4), da mesma forma que Simões (2006), discute o quanto a rodovia significa um objeto estimulador do processo de transformação de Nova Iguaçu em um centro metropolitano, e faz referência à questão do patrimônio ambiental, histórico e cultural do município:

[...] a Via Light se torna a principal avenida do município porque o projeto foi adaptado às necessidades da cidade, colocando em prática o seu plano estratégico, cujo objetivo principal era tornar a cidade um centro metropolitano gerador de oportunidades comerciais, industriais e de serviços, melhorar a qualidade dos serviços públicos e da estrutura urbana, além de preservar o patrimônio ambiental, histórico e cultural.

Todavia, a própria autora destaca que “após a sua construção [da via Light], a arquitetura dos prédios ganhou aspectos mais modernos, passa a haver a preocupação com o belo, com a estética e com o investimento em paisagismo e constroem-se jardins e áreas de convivência social ao longo da avenida” (OLIVEIRA, 2012, p. 4 – adaptação nossa), o que, de certa forma, evidencia a mudança da paisagem urbana e cultural da cidade, bem como das memórias a elas relativas.

O viajante que segue pela Via Light à noite observa a luz das torres de uma cidade que passou a ser maravilhosa: a cidade de Nova Iguaçu ilustrada nos cartões postais. A linha reta projetada pela avenida que liga a cidade de um lado a outro transforma as suas largas vias em um passeio que separa duas cidades – a bela e a saqueada – possibilitando pensar a Via Light como um “espaço heterotópico” aos olhos de quem a vê, que buscam a outra imagem da cidade não mais associada à violência e ao abandono (OLIVEIRA, 2012, p.5).

As figuras 16 e 17 retratam o que Oliveira (2012, p.5) afirma:

Figura 16: Trecho da Via Light, próximo ao Top Shopping, ao entardecer.



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 18/12/2018.

Figura 17: Trecho da Via Light, próximo ao viaduto Don Adriano Hipólito, ao anoitecer.



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 18/12/2018.

A segunda etapa de consolidação e expansão da via, somente ocorreu em 2005, quando o então governador do estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, inaugurou o viaduto Dom Adriano Hipólito, interligando assim os eixos da via Light ao da Avenida Abílio Augusto Távora (REIS, 2015). Essa etapa possuía o principal objetivo de melhorar o fluxo do trânsito e “desafogar” o único viaduto que interligava os dois eixos, reverendo João Musch.

Posteriormente, em 2007, conforme destaca Reis (2015, p. 39), “a Prefeitura da Cidade de Nova Iguaçu com recursos próprios inaugurou mais um trecho desse mesmo viaduto que se estendeu até o bairro Marco II”. Essa expansão atraiu algumas construções de condomínios, e havia, ainda, nesse projeto o intuito de revitalização dos bairros próximos ao novo eixo recém-inaugurado da Via Light: bairros da Luz, Centenário, Vila Avelina, Vila São Jorge, Maria José e Jardim Lumar. Na Avenida Abílio Augusto Távora havia duas pedreiras, o que degradava a imagem desses bairros, aparentando um cenário de abandono (REIS, 2015).

As pedreiras foram desativadas no ano 2013, e, no local, foi construído um shopping center (Shopping Nova Iguaçu), que trouxe uma nova imagem para a cidade e, em especial, para os bairros citados. A construção de novos condomínios residenciais, prédios comerciais, pequenos centros comerciais e, ainda, um movimento mais intenso de veículos e pessoas, ocasionou uma “onda” de reformas de estabelecimentos comerciais e o aparecimento de novos prestadores de serviços, transformando novamente a paisagem urbana local.

Cabe ainda destacar que a Via Light passou a ser palco dos principais eventos da cidade, tais como os desfiles de Carnaval, corridas de rua, entre outros, e consolidou-se como espaço

para a prática de esportes, como se observa na presença de uma ciclovia, e pistas de skate, conforme apresentada nas imagens a seguir.

De acordo com Brito e Santos (2012, p.4):

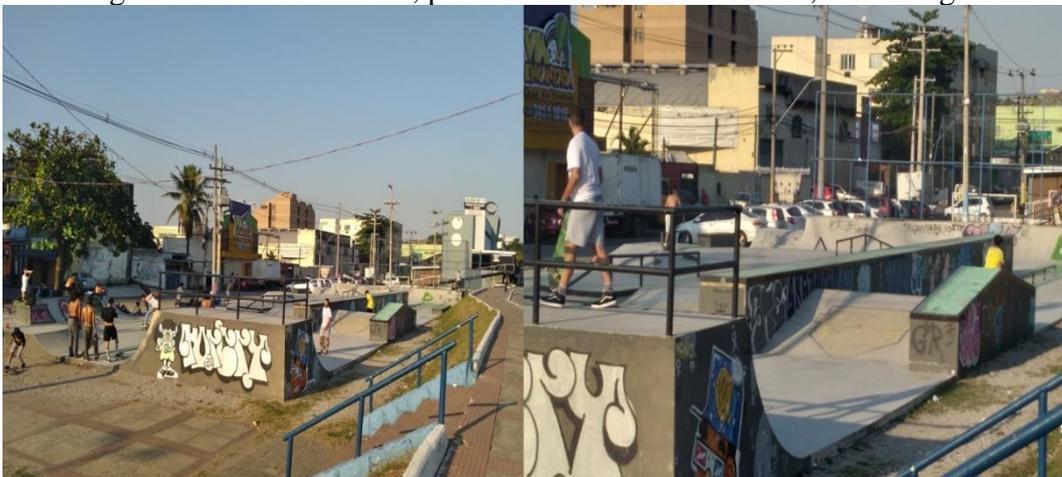
Com a renovação da cidade, surge a preocupação com o lazer e o paisagismo. Em relação ao lazer, a prefeitura construiu três praças no centro: a Praça da Liberdade, situada na Avenida Marechal Floriano, que tinha alguns bancos para jogos de dama, e que sempre foi ocupada por camelôs; a Praça Santos Dumont, próxima ao Parque de Diversões; e a Praça do Skate, que fica do outro lado da estação ferroviária.

Figura 18: Ciclovia na via Light



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Figura 19: Pistas de skate, próximo à rua Professor Paris, na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Figura 20: Pistas de skate, próximo à Rua Don Walmor, na via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Além dos esportes, também buscou-se dar à rodovia a função de centro de entretenimento com os polos gastronômicos I e II e o polo Via Light Mall (Figuras 21, 22 e 23), como destacado por Oliveira (2012), Brito e Santos (2012) e Reis (2015).

Figura 21: Polo Gastronômico I – Via Light.



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 20/09/2019.

O polo gastronômico I, construído, em 2009 (REIS, 2015), próximo à rua Coronel Francisco Soares, hoje ocupado por uma academia de ginástica, que pertence à uma grande rede de academias de renome nacional, foi um importante e pujante centro de manifestações culturais, com shows de artistas influentes da música nacional e locais. Ali, havia, também, uma danceteria que fazia frente para o lado oposto ao da rodovia, e reunia uma enorme quantidade de pessoas para encontros sociais. Porém, devido às diversas intercorrências destacadas por Reis

(2015), como falta de segurança e esvaziamento devido a ocorrências como brigas e mortes, fez com que os equipamentos de lazer e entretenimento não obtivessem mais êxito em suas atividades no local.

O polo gastronômico II foi construído para também fomentar o entretenimento na cidade por meio de bares e restaurantes, ali funcionou o Bar e Restaurante Bossa Nova e a Pizzaria Parmê, além de outros pequenos bares e petiscaria, mas que acabaram por não obter sucesso e encerraram suas atividades ou se mudaram para outras localidades.

Figura 22: Polo Gastronômico II – Via Light.



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Via+Light> - Google Maps em 20/09/2019.

Curiosamente, na rua paralela a rodovia, hoje funciona uma danceteria que atrai uma multidão de pessoas aos finais de semana, além de uma casa de festas infantis muito ativa, o que leva à indagação do porquê do abandono desse polo gastronômico e insucesso do empreendimento.

Figura 23: Polo Via Light Mall – Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

O polo Via Light Mall, o mais promissor, ainda com diversos estabelecimentos, construído próximo à Rua Dr. Barros Júnior, complementou as edificações ali pensadas como centros de lazer e entretenimento que tinham como foco o consumo. Neste espaço destaca-se uma importante padaria e lanchonete da região, que pode ser considerada a âncora do empreendimento, mantendo os demais estabelecimentos comerciais em ativos.

Quanto aos insucessos relacionados à rodovia, Reis (2015, p.39) compreende que a obra da Via Light não cumpriu seu objetivo principal, de melhorar o trânsito da Rodovia Presidente Dutra. Com o passar do tempo e a concentração de novos serviços, em função da transformação do espaço, sem um devido projeto de transporte público e de qualidade que contemplasse o aumento do fluxo de veículos, fez com que os problemas de fluidez não fossem resolvidos.

A Via Light, desde a sua inauguração, não promoveu a esperada melhoria na baixada e no município de Nova Iguaçu. Cada vez mais há uma intensa movimentação de veículos transformando as vias, que percorrem a cidade e as que seguem em direção ao centro do Rio de Janeiro, intransitáveis (REIS, 2015, p.39).

Outro fato importante destacado pela autora foi “[...], o abandono da via, o descaso com a limpeza urbana e o intenso fluxo de veículos” (REIS, 2015, p.41).

Martins (2016, p. 62), também, aponta que “alguns trechos da Via Light (RJ-081), nas proximidades do Centro da cidade, permaneceram à parte da intensificação comercial”. De acordo com o autor,

A Via Light (RJ-081) mostra-se insuficiente para o crescente fluxo de veículos, permanecendo atualmente congestionada durante considerável parcela do dia na região do Centro. Outro problema identificado, segundo a PMNI (2008), diz respeito à falta espaço para o grande conjunto de paradas de ônibus que alimentam o polo de comércio. Problemas como: passeios estreitos, a existência de muitos obstáculos e a pavimentação deteriorada que se constituem grande dificuldade à acessibilidade de cadeirantes e demais pessoas com dificuldades de locomoção, além das rampas junto às travessias de pedestres não são encontradas com regularidade. Desta forma verifica-se grande dificuldade para a circulação de deficientes físicos no Centro, apesar de ser uma área praticamente plana (MARTINS, 2016, p. 63).

Reis (2015), da mesma forma, argumenta que, ao atravessar o viaduto Dom Adriano Hipólito, sentido ao bairro da Luz, observa-se que o processo de revitalização não foi efetivo. A implantação da rodovia, em sua segunda etapa, não foi como na etapa anterior, pois nesta área da cidade não há praças ou qualquer outro tipo de equipamentos e mobiliários urbanos que resultassem na qualidade de vida almejada a partir do projeto da rodovia.

Portanto, no trecho que passa pelo bairro da Luz, em direção ao bairro de Cabuçu, não são identificadas as intervenções paisagísticas e de implantação de equipamentos urbanos que

realmente transformassem aquela paisagem. Tal fato poderia por um lado, favorecer a manutenção dos objetos anteriores à rodovia, mas que por outro lado, , desfavorecer a incorporação da via no sentimento de pertencimento e cultural por parte dos habitantes desses referidos bairros.

Nos trechos que cortam esses bairros, o que se vê é uma rodovia direcionada, exclusivamente, para a fluidez do trânsito, sem levar em consideração as pessoas que residem à sua margem, conforme mostram as figuras a seguir.

Figura 24: Descida do Viaduto no sentido Bairro da Luz – Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Figura 25: Margem direita no bairro da Luz – Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Figura 26: margem esquerda próximo ao bairro Marco II – Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Figura 27: Mosaico de imagens da margem esquerda da vida, próximo ao bairro da Luz – Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Pelas imagens, percebe-se o quanto as intervenções e o modelo de construção da rodovia foram diferentes nas demais áreas da cidade. As intervenções no sentido ao bairro da Luz possuem características, tais como: os postes e a iluminação são antigos e de baixa qualidade; as baias de embarque e desembarque do transporte público não possuem recuo; o descaso com

a limpeza e a conservação da área entre as pistas são nítidas, bem como não há embelezamento paisagístico.

Portanto, para Simões (2011), as transformações recentes ocorridas na chamada área central da cidade de Nova Iguaçu é um processo dialético de mudança e permanência, pelo qual, por um lado, temos a reafirmação de determinados usos em alguns subespaços, por outro lado a substituição dos usos tradicionais por outros usos opostos.

A partir dessas observações, podemos perceber que algumas intervenções somente ocorreram para atender a camadas específicas da sociedade, não tendo como alvo principal uma política de desenvolvimento sustentável para o município. Entre tais intervenções, podemos destacar a construção dos viadutos por sobre a rede ferroviária, conforme aponta Simões (2011):

O isolamento desse grupo social, associado a seu crescente poder político, deu origem a uma política de investimentos seletivos nesta área por parte do poder público, o que contribuiu ainda mais para a valorização do solo, principalmente após a construção do muro ao longo da via férrea e o fechamento das passagens de nível, que deixaram como única opção de ligação entre os dois lados, durante mais de 20 anos, o Viaduto João Müsch. Somente no final da década de 1980 foi inaugurado o viaduto do Kaonze e, em 2004, o viaduto Dom Adriano Hipólito, que melhoraram o acesso entre os dois lados, mas que chegaram depois que este padrão de segregação já estava consolidado (SIMÕES, 2011, p 339).

Diante de todas as diferenças implementadas no eixo que corta a parte central da cidade, o que se observa é a falta de preocupação com uma integração de fato, preservação ou a ressignificação do patrimônio cultural local e da paisagem. O que se vê é uma intervenção urbana voltada exclusivamente para a fluidez do trânsito de veículos.

Outra constatação da diferença da forma de execução do projeto e objetivos se dá no trecho dos trevos de saídas do viaduto Don Adriano Hipólito. O trecho no sentido centro da cidade possui, além de uma boa pavimentação, sinalização, iluminação, árvores e arbustos bem cuidados e sinalização. Já no trecho no sentido bairro da Luz, o que vê é uma pavimentação com diversos trechos danificados, pouca iluminação, lixo e entulhos, árvores e arbustos sem qualquer tipo de cuidado e áreas de desembarque de passageiros sem recuo definido. Evidentemente, as prioridades apontadas na construção dos dois trechos do viaduto que corta a rede ferroviária que compõem o conjunto viário da via Light são totalmente diferentes.

Podemos observar que no sentido em direção ao bairro da Luz, a estrutura viária não contempla equipamentos urbanos de uso comum por parte dos moradores dessa região. O que se destaca é a pista de rolagem com espaços destinados ao embarque e desembarque de passageiros, mas este sem qualquer infraestrutura de proteção aos usuários e ainda com traçado

da via em sentido inverso. O que além de dificultar o trajeto, torna desconfortável o uso da baía de parada de ônibus.

Brito e Santos (2012, p.8) também destacam essa questão:

[...] basta atravessar o viaduto Dom Adriano Hypólito, no bairro da Luz, para perceber o descaso com o espaço. O mato chega até a altura do muro das casas, existem lixo e entulho largados em vários pontos, não há praças, ciclovias ou comércio ao longo de trecho. É a imagem do abandono e da indiferença. Faltam saneamento básico e infraestrutura em geral em vários bairros da periferia. De um lado, os investimentos públicos nos bairros do centro, de outro, a situação de descuido e de pobreza nos bairros da periferia.

As figuras 28 e 29 retratam as diferenças expostas.

Figura 28: Viaduto Dom Adriano Hipólito – Via Light, trecho no sentido bairro da Luz



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Por outro lado, no sentido oposto, em direção ao centro da cidade o que ocorre é a construção de baias de parada de ônibus que atendem aos critérios de fluidez de trânsito e confortabilidade para os usuários do sistema de transporte coletivo, inclusive com abrigos que protegem os passageiros de eventuais alterações climáticas durante o dia. Essas interferências são um forte indício de que para cada trecho tivemos um projeto.

Figura 29: Viaduto Dom Adriano Hipólito – Via Light, trecho no sentido centro da cidade



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

As considerações trazidas por Lima (1990) na discussão sobre a “Avenida Presidente Vargas”, também, nos ajudam a compreender melhor a realidade da construção da via Light. De acordo com o autor:

O espaço urbano pode então ser entendido também como cultura material, objeto manufaturado cuja organização aconteceu no tempo e no tempo se desenvolveu, embora de modo descontínuo. Quando governantes, bem ou mal-intencionados, implantaram planos reguladores e remanejamentos nos espaços urbanos, muitas vezes esqueceram-se que o cenário, o ambiente, definiam a própria personalidade da população que residia nas áreas transformadas (sic) (LIMA, 1990, p.13).

O autor defende que a possibilidade de preservação das residências e edificações comerciais ou, até mesmo, da cultura de produção agrícola que estiveram ou permanecem nesta área em questão, poderiam ser considerados no projeto ali desenvolvido. No entanto, nota-se que a importância na escolha estratégica de se preservar edificações ou manifestações que expressem a cultura, história e modo de viver do lugar, por vezes, pode ser descartada em nome do novo e do moderno.

Outro ponto que podemos atribuir para construção desse pensamento é o que, desde o início do século XX, o país tem buscado se enquadrar à uma imagem moderna e se desvencilhar de sua imagem colonial. Sendo assim, “criou-se a cultura” de que qualquer edifício moderno é considerado melhor do que um antigo, que se dissemina por todo o país, mesmo às áreas não coloniais.

De algum modo, corrobora para tal conjectura, o pensamento de população, que pode se relacionar a um sentimento de alienação, como se sua própria cultura não fosse relevante ou digna. Reflexos da concepção inicial do que se tratou como patrimônio do mundo e no Brasil, como se viu nas discussões de Choay (2006) e demais autores tratados item 1.1. dessa pesquisa.

No caso da avenida Presidente Vargas, no município do Rio de Janeiro, Lima (1990, p. 107.) destaca que:

A antiga malha viária existente antes da intervenção simbolizava o Espaço Dinâmico, ainda que tivesse sido originada da tradicional grelha das cidades coloniais luso-espanholas. Entretanto, as edificações que distinguiam Espaços Construídos de Espaços Não-Construídos apresentavam-se sob diferentes volumetrias e coloridos, impedindo que a estaticidade de uma “rua-corredor” de fachadas rigidamente organizadas conduzisse à monotonia. Pode-se perceber este aspecto na análise das edificações ao longo das ruas centrais, antes das demolições.

Por fim, mas não menos importante, o cuidado do patrimônio sempre esteve à margem das prioridades institucionais, e ainda têm sido ineficazes, sendo deixadas para o mercado a principal decisão sobre sua relevância ou não.

Na área central mais relacionada ao recorte de nossa pesquisa temos somente três bens que resistiram e são protegidos pelo INEPAC: o Lar de Joaquina e o galpão ao fundo; o Instituto de Educação Rangel Pestana; e a Igreja Santo Antônio de Jacutinga, atual Igreja da Prata.

Assim, falar das transformações pelas quais passou a cidade de Nova Iguaçu, reforçadas pela queda dos muros, que margeavam a linha de transmissão de energia elétrica da Light, e da construção dessa rodovia tão importante que modificou a paisagem do município de Nova Iguaçu e a percepção da cidade por seus cidadãos, é um fator de importante no sentido de entender como a ocupação urbana interfere na vida das pessoas e em suas memórias e suas percepções sobre o seu patrimônio cultural.

CAPÍTULO III A VIA LIGHT E SEUS SIGNIFICADOS AOS IGUAÇUANOS: DO PROJETO À REALIDADE

O terceiro capítulo apresenta reflexões da paisagem urbana a partir da visão dos sujeitos envolvidos no contexto da intervenção, resultante da construção e uso da via Light, no município de Nova Iguaçu.

Esse capítulo foi construído, em um primeiro momento, por meio de entrevistas com um dos urbanistas idealizadores do projeto da rodovia e com moradores, que vivem no município há mais de 30 anos, e vivenciaram as transformações que tal intervenção urbana trouxe à paisagem local e sua compreensão cultural

A partir desse primeiro momento, e com base no referencial teórico e descrição do processo de transformação descritos respectivamente nos capítulos 1 e 2, buscamos iniciar uma discussão que leva em consideração a dinâmica das transformações geradas pela construção da Via Light seus impactos ao patrimônio cultural do município, especialmente no quadrante que inclui o centro da cidade, a partir da rua Professor Paris até o bairro da Luz e entre a Supervia e a Rodovia Presidente Dutra.

3.1. Via Light a partir da visão do urbanista

Vicente Loureiro, além de ser morador da cidade há mais de quarenta anos, é um arquiteto, com doutorado em urbanismo pela Universidade de Lisboa, exerceu cargos na administração pública por mais de 36 anos. Atuou como secretário do Estado do Rio de Janeiro e, também, como secretário de diversas cidades, entre elas, Nova Iguaçu. Foi um dos idealizadores do projeto da via Light e participou, ativamente, das discussões sobre os desdobramentos urbanísticos pós-construção da via. É membro fundador do Observatório Social de Nova Iguaçu e escritor, possuindo livros que abordam temas relacionados a mobilidade urbana e sobre cidade de Nova Iguaçu. É colunista do Diário Nova Iguaçu Online, com artigos relacionados ao cotidiano da cidade.

Optou-se pela entrevista aberta sem um roteiro semi-estruturado, deixando o informante se manifestar livremente sobre o tema previamente esclarecido, em formato de conversa próximo da informalidade.

O urbanista relata que, nas primeiras reuniões sobre a concepção do projeto, os integrantes da comissão de estudos urbanos de Nova Iguaçu tentaram resgatar um antigo projeto que se chamava “Avenida Iguaçu”, que tinha como trecho os terrenos entremuros da linha de transmissão da Light entre as ruas Professor Paris e Avenida Governador Roberto Silveira. Tratava-se de uma avenida local, somente dentro do território do município de Nova Iguaçu, que, de certa forma, integralizaria o centro da cidade, estrangulado entre a rede ferroviária e a linha de transmissão de energia elétrica. Com o trecho da rua Athaide Pimenta de Moraes, principal rua em paralelo, que corta quase todo o trecho no quadrante entre as ruas balizadoras da projetada “Avenida Iguaçu”.

Esse projeto, segundo o urbanista Vicente Loureiro, representava um anseio antigo de grande parte dos cidadãos iguaçuanos, que residiam e transitavam pelas ruas que a linha de transmissão da Light interrompia com seus muros altos. Assim, com o cenário interno e o desejo por parte do governo do estado em realizar uma obra de infraestrutura, que interligaria os municípios limítrofes que margeavam a linha de transmissão de energia elétrica, os estudos sobre o trajeto dessa via começaram a ser redesenhados.

Ainda na entrevista, houve a preocupação em questioná-lo se na escolha do trajeto considerou-se o patrimônio local ali pré-existente, lembrando que no caso da avenida Presidente Vargas, muitos desses patrimônios edificadas foram demolidos. Assim, de forma enfática, o entrevistado narrou que todo o trajeto foi pensado de forma a evitar ao máximo sua passagem por edificações e outros aparelhos culturais.

Para este estudo, os pontos de maior relevância, são os que estão situados entre a Rua Professor Paris e o viaduto da própria rodovia, que passa por sobre a rede ferroviária federal. Neste sentido, o entrevistado passou a relatar as intervenções que foram feitas durante a construção da rodovia para, além de preservar o patrimônio cultural local, trazer novos espaços de memória e pertencimento para a sociedade que passaria a circular e frequentar esses locais.

O primeiro ponto de atenção foi a construção de centros comerciais voltados para a rodovia, com o intuito de harmonizar o longo do trajeto o uso dos transeuntes e possíveis locais de concentração de pessoas nos pontos de ônibus distribuídos ao longo da via, transformando em um local de grande circulação de pessoas e, assim, atraindo o comércio e os prestadores de serviços para esses locais. Na opinião do entrevistado, estes conjuntos de edificações incentivados formam um complexo de geração de renda e de pertencimento para os moradores de seu entorno e dos viajantes.

O segundo ponto de atenção exposto pelo entrevistado foi o da construção de espaços destinados aos esportes, à cultura e ao lazer, que era entendido como uma deficiência das cidades da Baixada Fluminense. Deficiência atribuída ao fato de as cidades baixadenses serem consideradas cidades dormitórios, não sendo contempladas pelo planejamento público às intervenções que cumprissem essa função.

Dentro dessa ótica, de acordo com o urbanista, algumas intervenções foram pensadas para trazer de volta memórias esquecidas pelos cidadãos iguaçuanos. Uma delas foi à construção de espaços destinado aos praticantes esportes radicais, como o skate, que remonta o cenário da década de 1970, quando foi construída a primeira pista de skate do Rio de Janeiro, em Nova Iguaçu (figura 30), simbolizando a entrada do município no cenário esportivo nacional. A pista, localizada no centro da cidade, foi palco de disputas por diversos esportistas radicais da época.

Figura 30: Primeira pista de Skate do estado do Rio de Janeiro, construída em Nova Iguaçu, na década de 1970 – no detalhe sua localização.



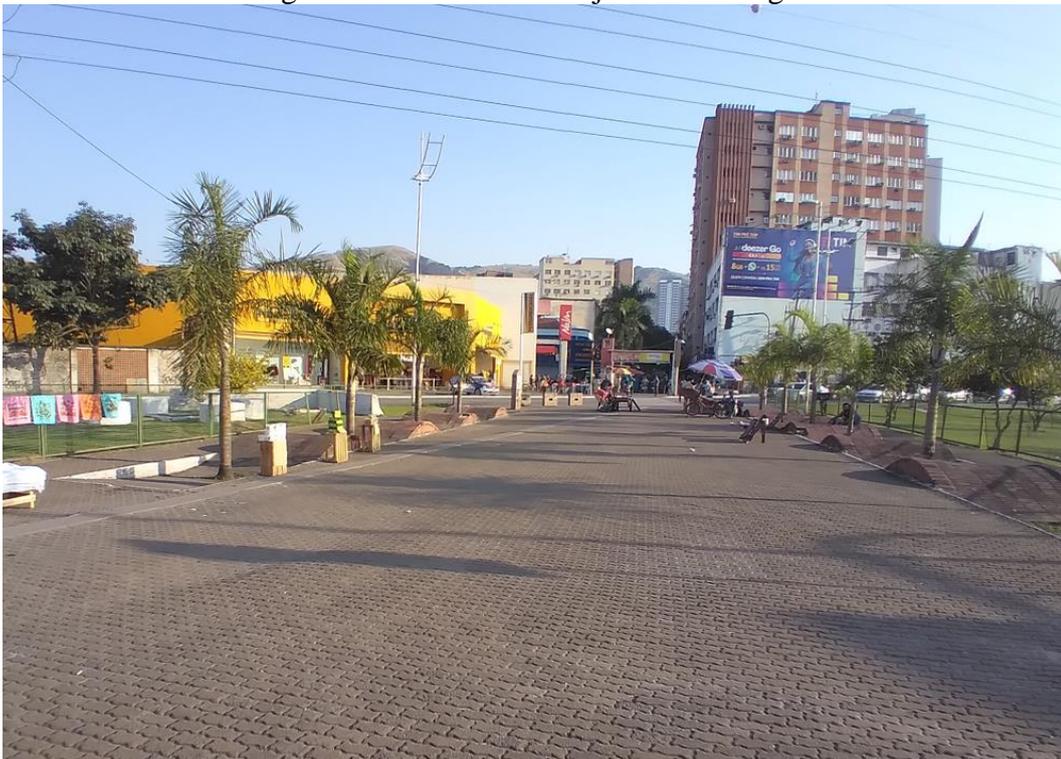
Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Outras intervenções apontadas pelo entrevistado como forma de reativar a memória sobre a história do município é a travessia Passo dos Laranjais. Ela tenta remontar um cenário e um clima em torno de um dos mais importantes momentos vividos pelos iguaçuanos, que é conhecido como o ciclo da laranja.

Este ciclo econômico, como já tratado no item 2.1, transformou a cidade em uma das maiores exportadoras de laranja do país, que teve como elemento central a intitulação de “cidade perfume”, pelo fato de as plantações exalar um perfume característico da florada da laranjeira, pouco antes dos frutos brotarem. Então, conforme o entrevistado relata, a ideia de criar esse espaço, teve o objetivo levar os transeuntes, por meio do olfato, memorar o perfume dos laranjais para lembrar e retomar o apelido da cidade na época do ciclo da laranja.

Essa intervenção se trata de um passeio público ligando os dois lados da avenida Nilo Peçanha, que foi cortada pela via. Por estar muito próxima da estação ferroviária e do principal ponto de ônibus da própria via, a região aglomera muitas pessoas que atravessam para os dois lados, em busca de realizar suas compras no centro comercial conhecido como “calçadão de Nova Iguaçu”, ou em busca de seus destinos por meio do sistema de transportes públicos disponíveis em seu redor. A travessia Passo dos Laranjais é ladeada por laranjeiras, que, quando florescem, exalam o seu cheiro característico. A travessia conta, ainda, com ondulações que tem como simbolismo as ondas do vento levando o cheiro do laranjal, conforme se observa nas figuras 31, 32 e 33.

Figura 31: Passo dos laranjais na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021.

Figura 32: Placa que identifica o “Passo dos laranjais” na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021

Figura 33: Plantação de laranja na Via Light nas laterais do Passo das Laranjeiras



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021

Outras intervenções importantes, ocorridas durante a execução da construção da Via Light, para Vicente Loureiro, foram a construção de novos espaços que buscam valorizar a cultura local, e, a partir de seus usos, estimular os cidadãos iguaçuanos a se identificarem com eles. De acordo com o entrevistado, estes espaços tratam da memória dos movimentos sociais ocorridos nas proximidades, tais como as manifestações em prol das “Diretas Já”, na década de 1980.

Um deles, segundo Loureiro, é a praça dos Direitos Humanos, situada na via Light esquina com a rua Don Walmor, que além de ser um espaço para descanso, possui um arco de pergolado destinado para manifestações e apresentações artísticas (Figura 34). Sua localização levou em consideração sua proximidade com o Palácio das Almas, centro administrativo do poder público da cidade, local onde ocorreram diversas manifestações no passado mais recente da cidade.

Figura 34: Praça dos Direitos Humanos na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Neste local, ainda existem intervenções artísticas de cunho artístico, social e de resistência das entidades sociais de Nova Iguaçu, conforme podemos observar na figura 35.

Figura 35: Intervenções artísticas e sociais na Praça dos Direitos Humanos na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal, datada de 07/03/2021.

Ainda segundo o entrevistado, outra iniciativa do projeto pensada para atrair os residentes e transeuntes para um uso mais efetivo da via foi a construção da praça dos Amigos, edificada durante a construção da rodovia e entregue juntamente com sua inauguração. O espaço compreende quadras esportivas, parques infantis e uma grande área verde com árvores de sombra. Este equipamento urbano, conforme relata Loureiro, buscava proporcionar, para os habitantes da cidade, um local fresco e agradável onde às famílias poderiam passar algum tempo e usufruir do ambiente arborizado, dotado de equipamentos urbanísticos destinados às crianças e adolescentes para prática de esportes ou mesmo de brincadeiras lúdicas.

A Praça dos Amigos também contém uma pista de skate e uma ciclovia, de cerca de dois quilômetros de extensão com traçado irregular, que proporciona ir e voltar para o mesmo ponto. A praça fica localizada no trecho da vi Light, após a rotatória da avenida Governador Roberto Silveira, conforme figuras 36 e 37.

Após os fatos expostos na entrevista realizada com o urbanista Vicente Loureiro, podemos dizer que a intervenção que ocorreu em Nova Iguaçu, na visão dos sujeitos responsáveis pelo projeto urbanístico, teve como premissa não só a preocupação com a modernidade e fluidez do trânsito no centro da cidade, mas uma intenção de ao realizar as intervenções que valorizar a cultura, a memória e patrimônio local.

No entanto, para validarmos se o projeto alcançou seus objetivos, nessa perspectiva de valorização da cultura, da memória e do patrimônio local, fez-se necessário compreender os significados que a via trouxe aos seus usuários, os cidadãos iguaçuanos.

Figura 36: Localização da Praça dos Amigos na Via Light.



Fonte: <https://www.google.com.br/maps>. Google Maps em 20/10/2020.

Figura 37: localização da Praça dos Amigos na Via Light.



Fonte: Acervo pessoal. datada de 07/03/2021

3.2. A Via Light a partir da visão do iguaçuano

É inegável que a Via Light altera a dinâmica socioespacial e, por consequência, sociocultural do município de Nova Iguaçu. As mudanças no traçado urbanístico local e regional acabam por interferir, diretamente, no modo como os cidadãos iguaçuanos se relacionam com a cidade, o que também afeta suas memórias e significados quanto a sua paisagem cultural e sobre sua noção de lugar.

O crescimento urbano que se instalou por toda margem da avenida mudou a dinâmica da cidade, a visão que os iguaçuanos tinham do centro e de seu entorno, além de possibilitar um novo entendimento sobre a cidade como um todo, como discutido no capítulo 2 dessa dissertação.

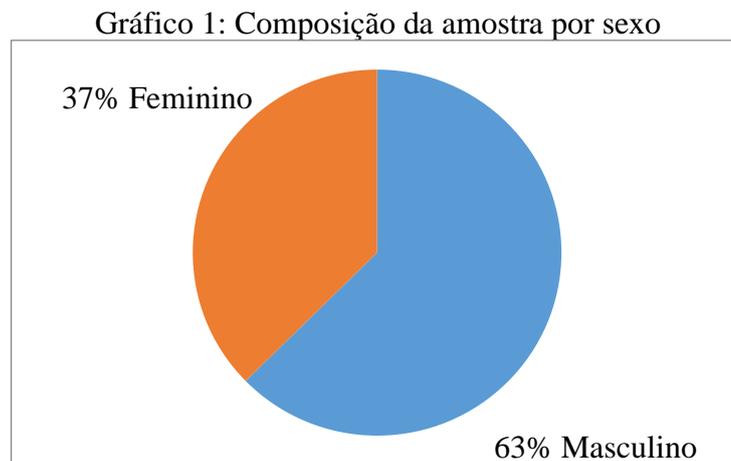
Assim, na tentativa de captar a percepção sobre as possíveis significações e ressignificações provocadas pela construção da via Light, realizamos uma pesquisa junto a 91 moradores da cidade que viveram o antes e o depois da cidade tendo como marco a construção da rodovia, a partir de um questionário estruturado, com perguntas fechadas e abertas, elaborado por meio da plataforma *Google Forms*, e aplicado via internet, em função das limitações de trabalho de campo que a pandemia de Covid-19, decretada pela Organização Mundial de Saúde, em março de 2020, trouxe à pesquisa das Ciências Sociais e Humanas, que demandavam o contato interpessoal.

Assim, a amostra, que tinha como objetivo uma análise qualitativa, teve caráter intencional. Para tal, foram selecionados alguns fatores de inclusão para servirem de balizadores na seleção dos elementos que fariam parte da amostra, que foi formada de pessoas com pelo menos quarenta anos de idade. Outro ponto de atenção foi o tempo de residência na cidade, que deveria ser superior a 30 anos. O terceiro e último ponto de relevância para a amostra dos participantes era, preferencialmente, ser natural de Nova Iguaçu ou viver nela desde crianças.

Dessa forma, o instrumento de pesquisa foi enviado a uma lista pré-selecionada de 250 sujeitos, a partir de conversas com empresários, pesquisadores e antigos moradores do município. Também foi considerado o conhecimento do pesquisador, que nasceu e vive no município há 56 anos, e é envolvido com as principais associações municipais, tais como o Observatório Social de Nova Iguaçu (Membro fundador e Conselheiro), Conselho Municipal de Trabalho e Renda (atual Presidente), Sindicato dos Administradores do Estado do Rio de Janeiro (atual Diretor Tesoureiro), Nova Iguaçu Country Club (Conselheiro Fiscal), o que

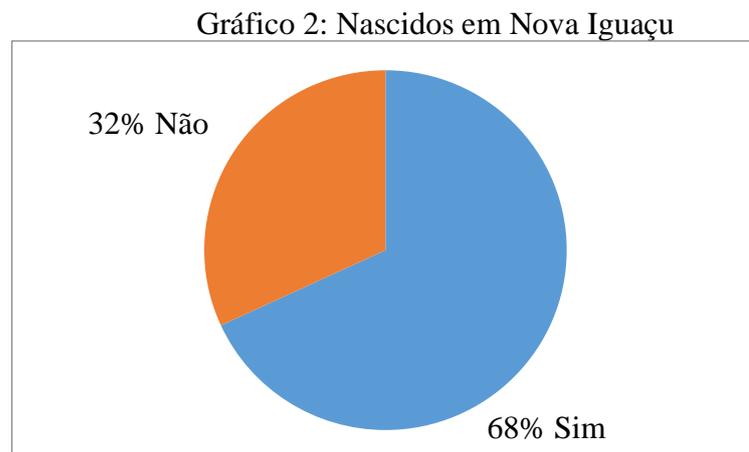
facilita conhecer pessoas de quase todos os setores produtivos e segmentos da sociedade. Desta lista, somente 91 dos possíveis informantes responderam à pesquisa, cujos dados são apresentados a seguir.

Quanto ao gênero 63% dos entrevistados se reconhecem como do sexo masculino e 37% feminino, conforme aponta o gráfico 01.



Fonte: Lobato, 2021.

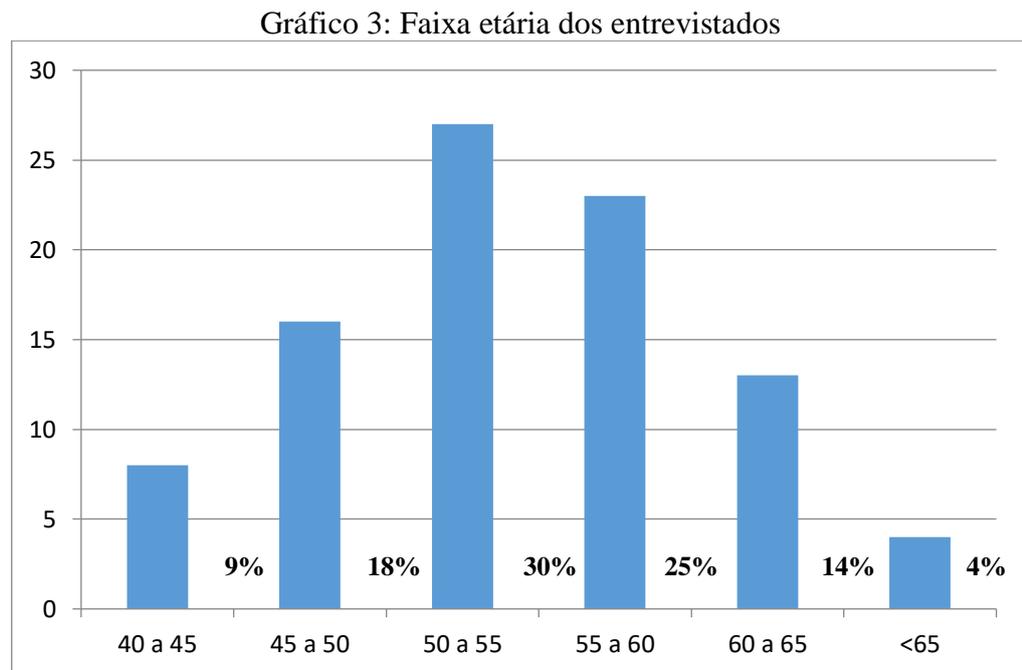
Quanto ao local de nascimento, 68% da amostra é de naturais de Nova Iguaçu, conforme aponta o gráfico 02.



Fonte: Lobato, 2021.

Um ponto de especial interesse para esta pesquisa diz respeito à idade dos entrevistados, que de forma intencional deveriam ser pessoas que atravessaram as mudanças urbanísticas das quais trata esta pesquisa. Assim, os informantes deveriam ter no mínimo uma década próxima de quarenta anos de vida, que foi um ponto de atenção para a escolha dos entrevistados.

Por faixa etária, foram definidos seis grupos divididos em intervalos de cinco anos, conforme se observa no gráfico a seguir. Ao somarmos os entrevistados com cinquenta e sessenta anos, temos um total de 55% dos sujeitos, que já eram adultos em 1998 e já se relacionavam com a dinâmica local e puderam, assim, sentir os desdobramentos da construção da via em suas vidas, o que para esta pesquisa se torna relevante.

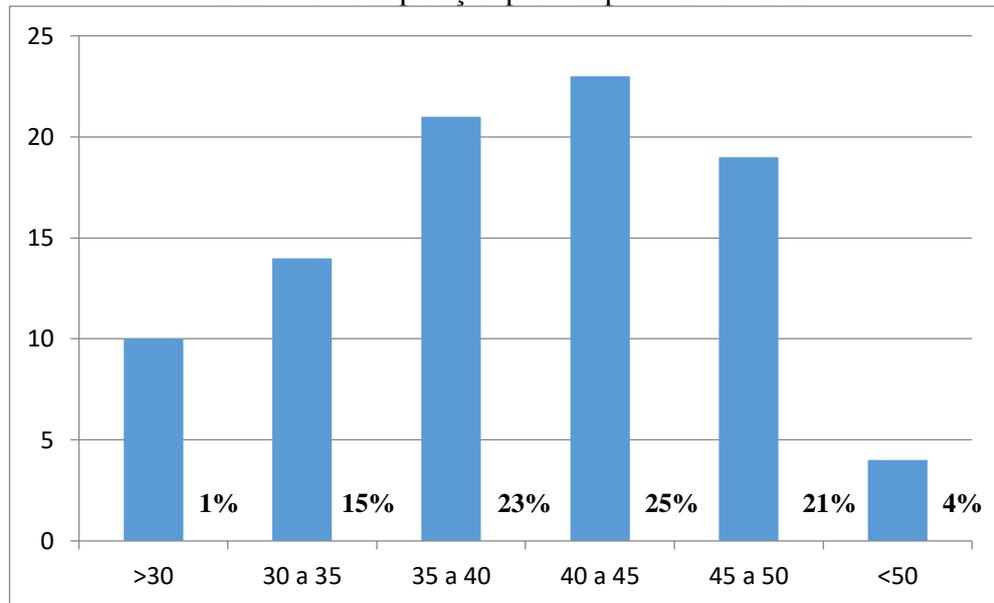


Fonte: Lobato, 2021.

O quarto e último ponto de atenção para a seleção da mostra, está relacionado ao tempo de residência na cidade de Nova Iguaçu, pois para refletir sobre a percepção dos sujeitos sobre o antes e o depois da construção da Via Light era necessário que os entrevistados fossem moradores do município por pelo menos trinta anos, pois assim suas impressões remontariam ao período anterior e posterior à construção da via em questão.

Neste sentido, as respostas recebidas apontaram para uma maioria quase absoluta de pessoas residentes há mais de trinta anos na cidade, como se vê no gráfico 04, o que pode refletir positivamente nas impressões sobre as questões relacionadas aos impactos da via em suas vidas e no modo de ver e se relacionar com a cidade e sua paisagem cultural.

Gráfico 4: composição por tempo de residência

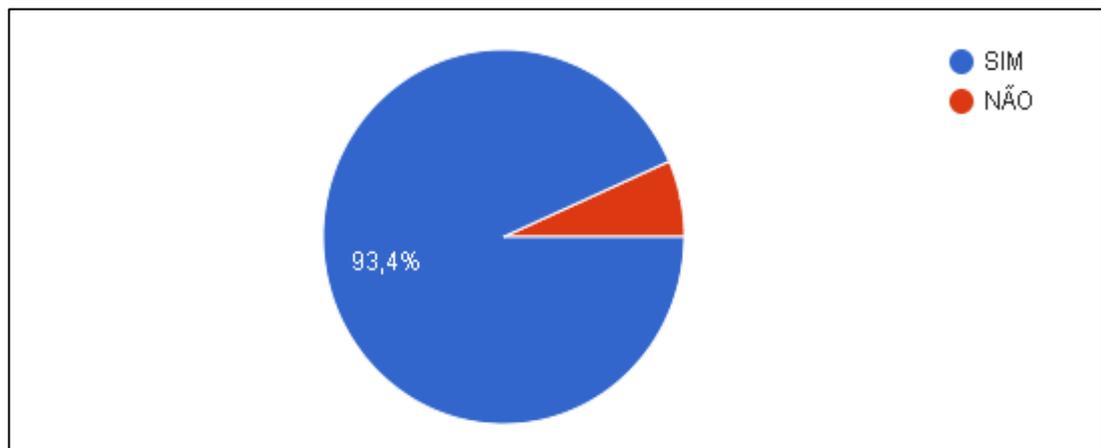


Fonte: Lobato, 2021.

Após a apresentação do perfil dos entrevistados, esta pesquisa levou as questões relacionadas ao ponto central de observação, que está diretamente ligada às impressões sobre os possíveis impactos que a Via Light provocou na vida, na cultura e no modo como os iguaçuanos passaram a se locomover no centro da cidade.

Sendo assim, os sujeitos foram questionados se a construção da Via Light trouxe melhorias para a sua vida na cidade. Conforme era esperado, 93,4% dos entrevistados disseram que a rodovia melhorou suas vidas na cidade, conforme aponta o gráfico 05.

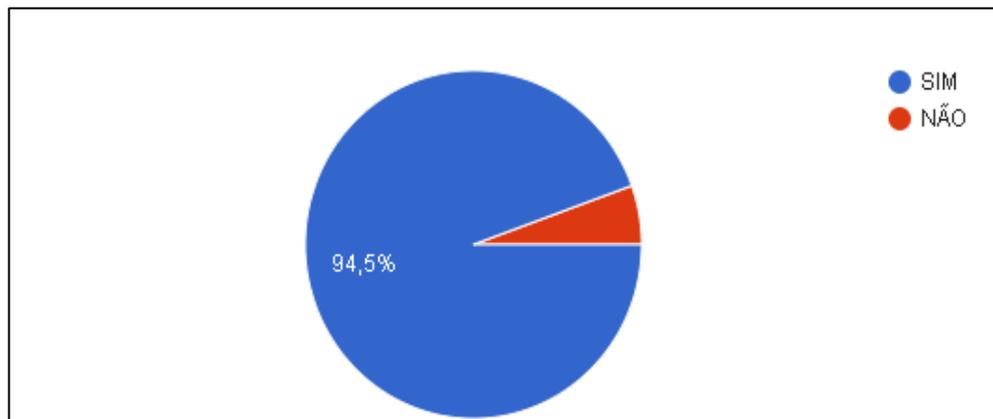
Gráfico 5: Percepção de melhorias para a vida na cidade, após a construção da via



Fonte: Lobato, 2021.

Buscando especializar mais a questão e nossa compreensão sobre tais melhorias à vida dos sujeitos entrevistados, questionou-se, especificamente, sobre melhorias na forma de locomoção na cidade. Deste modo, 94,5% dos entrevistados responderam afirmativamente sobre tais melhorias, conforme aponta o gráfico 06.

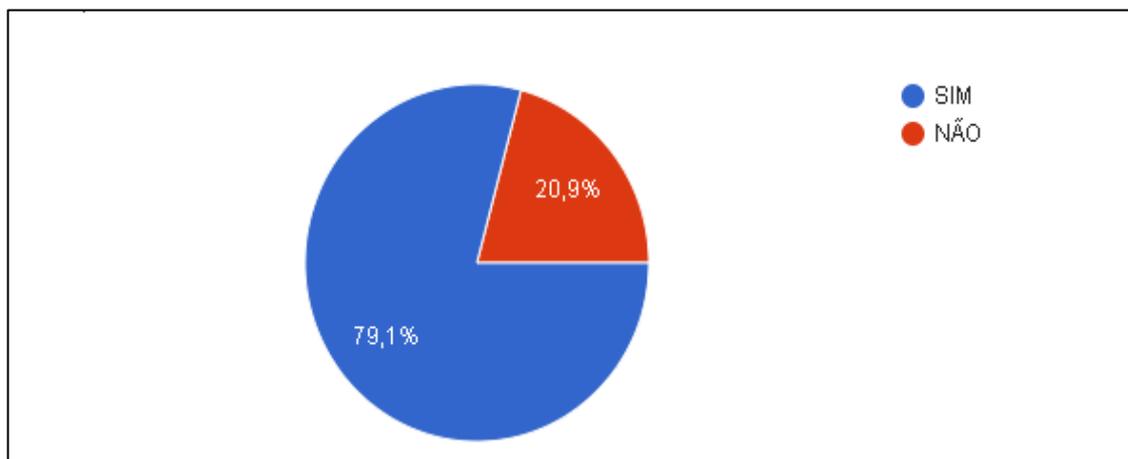
Gráfico 6: Percepção de melhorias na mobilidade urbana, após a construção da via



Fonte: Lobato, 2021.

A seguir, buscou-se investigar sobre a forma como estes sujeitos visualizam a via dentro do universo de influência cultural da cidade. Assim, questionou-se se a Via Light representava ou não um patrimônio para a cidade de Nova Iguaçu. Dos respondentes, 79,1% afirmaram que “sim, a via é um patrimônio do município, mas 20,9% responderam que não (Gráfico 7)

Gráfico 7: Percepção da via como patrimônio cultural do município de Nova Iguaçu



Fonte: Lobato, 2021.

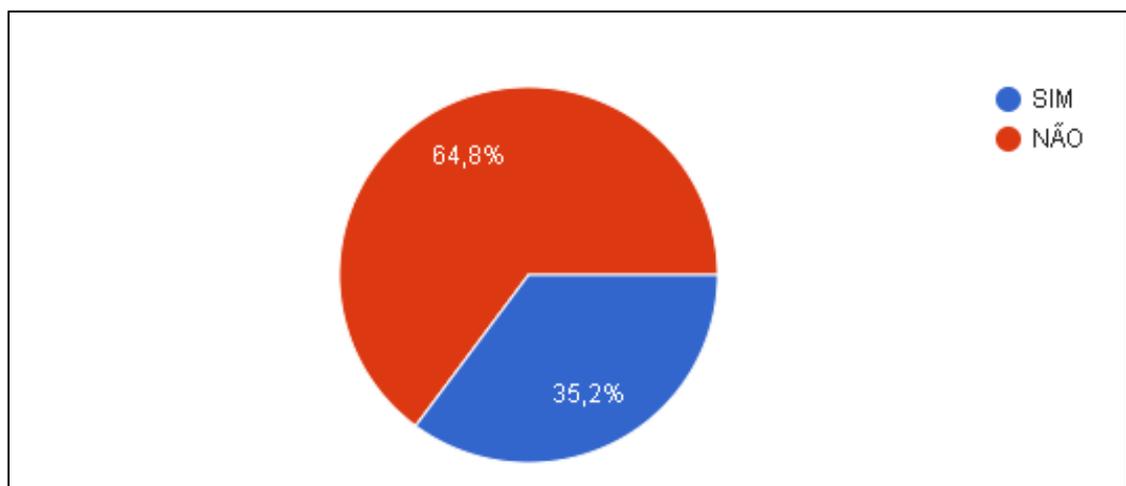
No intuito de alcançar um entendimento mais qualitativo da questão, foi pedido aos sujeitos que justificassem suas respostas à questão anterior. E, de modo geral, as justificativas das pessoas que entendem a rodovia como um patrimônio cultural do município giraram em torno das expressões como: “a via tornou a cidade mais cosmopolita”, “a cidade se tornou mais bonita e referência pra todos”; “creio que a via Light é a intervenção urbanística mais marcante na cidade depois da chegada da linha férrea”. Tais declarações evidenciam a mudança de visão sobre a paisagem urbana cultural local a partir da intervenção e seus desdobramentos na vida de cada um dos entrevistados.

A fim de compreender se as iniciativas de intervenção pensadas pelos projetistas para exaltar a memória e a história local, bem como a sociabilização na rodovia a partir do reconhecimento de movimentos sociais e culturais, que tematizam os espaços de lazer e esportes ali construídos, alcançaram êxito, foi questionado aos sujeitos entrevistados sobre o conhecimento a respeito das áreas citadas pelo urbanista Vicente Loureiro em sua entrevista.

Assim, ao questioná-los sobre o “Passo dos laranjais” que corta a via, localizado no entroncamento com a avenida Nilo Peçanha, e se constitui uma passagem muito frequentada pelos munícipes, percebe-se que a maioria não sabe da existência dessa obra de referência à memória histórica do município, mesmo estando identificada por um pórtico que explica seu significado às pessoas transitam por ela.

A pesquisa apontou que 68,4% dos respondentes não conhecem o local e que somente 35,2% sabem de sua existência, conforme mostra o gráfico 08 as seguir.

Gráfico 8: Conhecimento sobre o “Passo dos Laranjais”

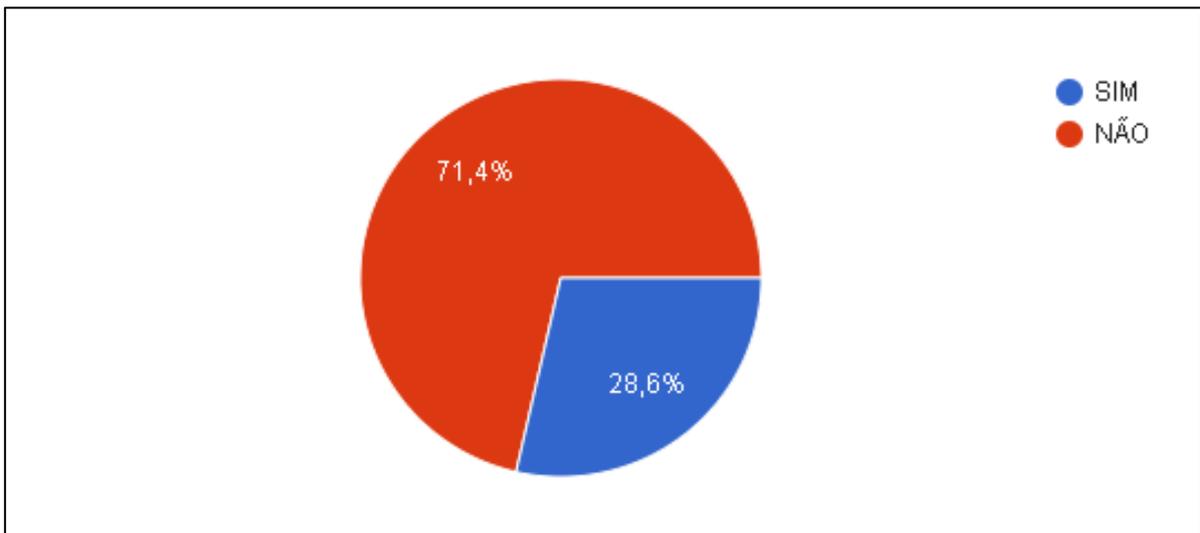


Fonte: Lobato, 2021.

Repetindo a experimentação com a praça dos Direitos Humanos, localizada na esquina da via Light com a avenida Don Walmor, com lateral e frente para a rodovia, percebe-se a mesma percepção. Ao serem questionados, os sujeitos demonstram não saber sobre a existência da praça tampouco sobre o seu significado.

A pesquisa apontou que 71,4% dos respondentes não conhecem a praça do Direitos Humanos, e que somente 28,6% sabem de sua existência, conforme mostra o gráfico 09 a seguir.

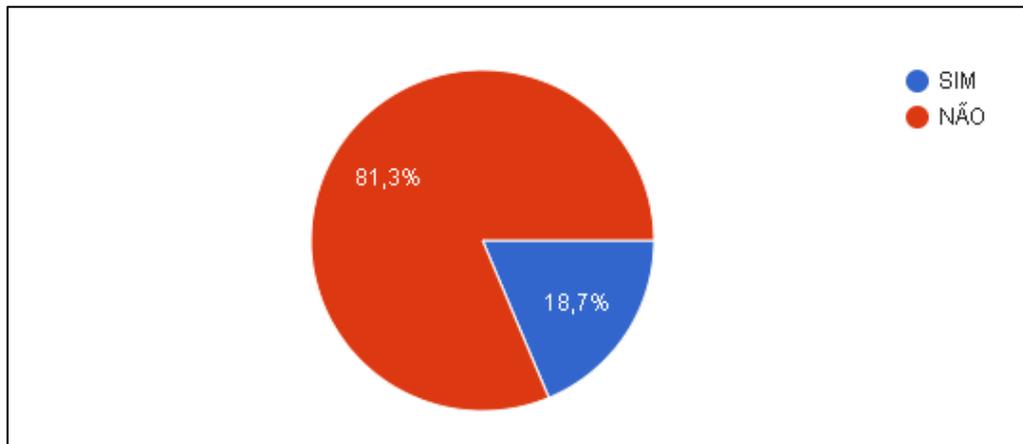
Gráfico 9: Conhecimento sobre a “Praça dos Direitos Humanos”



Fonte: Lobato, 2021.

A respeito da “Praça dos Amigos”, localizado nas proximidades do centro administrativo, comercial e financeiro da cidade, sua invisibilidade fica ainda maior. A pesquisa aponta o desconhecimento do equipamento urbano, que possui estruturas como quadras polivalentes, rampa de skate, locais para crianças brincarem ao ar livre e ainda uma ciclovia. Ou seja, 81,3% dos respondentes não conhecem o local, enquanto somente 18,7% sabem de sua existência, conforme mostra o gráfico 10. É importante observar que a praça tem cerca de um quilometro de extensão.

Gráfico 10: Conhecimento sobre a “Praça dos Amigos”

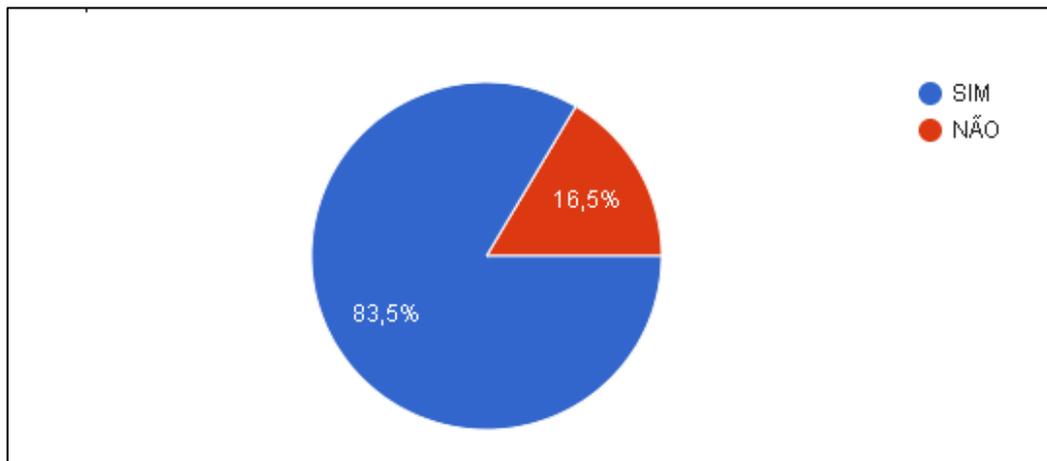


Fonte: Lobato, 2021.

Outro ponto importante da pesquisa, diz respeito à memória individual e coletiva dos sujeitos usuários desta área da cidade. Assim, foi questionado sobre suas lembranças das hortas que existiam em quase todos os terrenos, entre as principais ruas da cidade que eram cortadas pelas torres da Light. As hortas estavam localizadas entre as avenidas Don Walmor e Nilo Peçanha, no interior dos muros que dividiam o centro da cidade em duas faixas distintas.

De forma geral, as pessoas lembraram da existência das hortas, sendo que 83,5% dos respondentes conheciam e se lembram do local e somente 16,5% não sabiam de sua existência das hortas, especialmente os menores de cinquenta anos. O gráfico 11 reflete essas impressões.

Gráfico 11: Lembranças sobre as hortas que se localizavam entre os muros de transmissão de energia da Light S/A.



Fonte: Lobato, 2021.

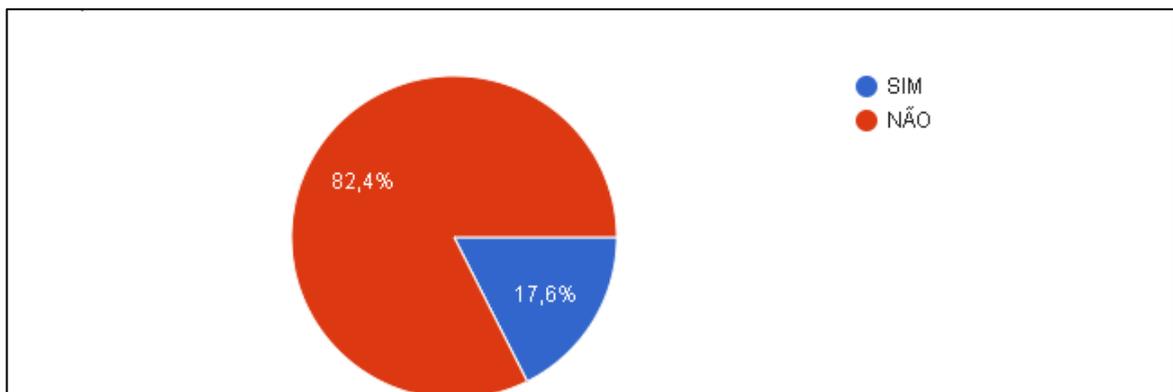
No intuito de estimular a memória sobre os bens culturais do município e fazê-los relacioná-los à rodovia, foram realizados questionamentos sobre o entendimento desses sujeitos sobre os possíveis impactos da via junto aos patrimônios culturais pré-existentes no município.

Deste modo, foi questionado sobre o conhecimento de imóveis de valor histórico ou arquitetônico que teriam sido destruídos durante a construção da via, ou posteriormente, diante das mudanças urbanas que ela estimulou. A questão visou abordar sobre lembranças que nos revelariam se patrimônios edificados permaneciam na memória individual ou coletiva dos sujeitos entrevistados.

Supostamente, de acordo com a entrevista com o urbanista Vicente Loureiro, não houve, durante a construção da rodovia, destruição de imóveis no centro de Nova Iguaçu, pois seu traçado estava restrito ao trecho entre muros nos terrenos cedidos pela concessionária de energia. Também foi dito que os imóveis que sofreram impactos, seriam aqueles localizados nas áreas da cidade que sofreram mudanças de funções a partir da construção da via, e cujas edificações pré-existentes sofreram, conseqüentemente, impactos diante da nova configuração de mobilidade e econômica da cidade.

De forma geral, a maioria dos sujeitos entrevistados não recorda sobre edificações que sofreram impactos e foram destruídas diante da construção ou dos reflexos que a rodovia lhes causou. A pesquisa apontou que 82,4% dos respondentes não conheciam ou se lembram de imóveis destruídos ou demolidos, tanto durante a construção, quanto posteriormente à consolidação da rodovia. Somente 17,6% dos sujeitos se lembravam de algum imóvel que desapareceu, conforme o gráfico 12.

Gráfico 12: Lembrança sobre imóveis de valor histórico ou arquitetônico destruídos durante a construção da via ou posteriormente, diante de mudanças urbanas que ela estimuladas

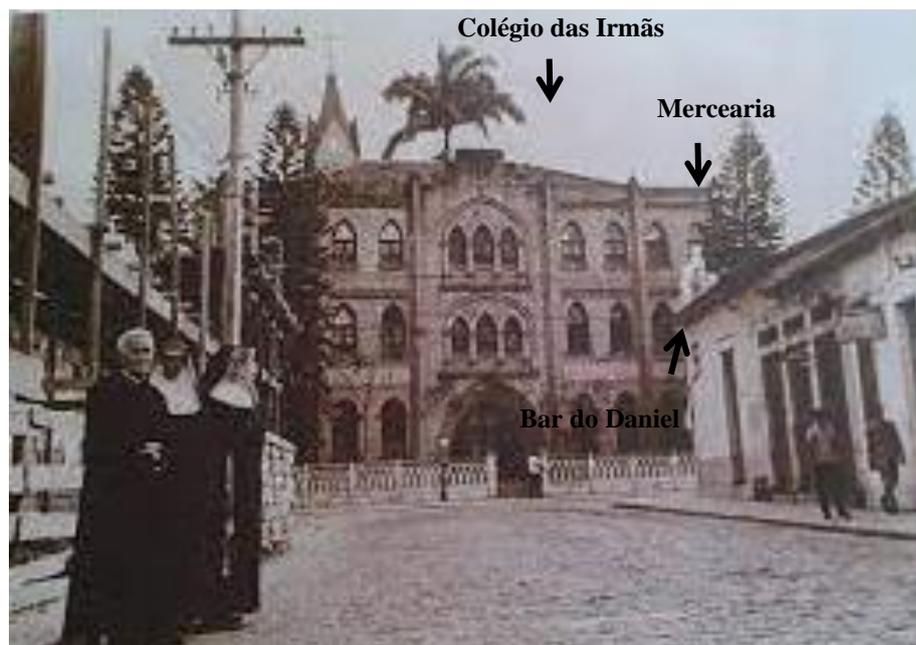


Fonte: Lobato, 2021.

Buscando ampliar o universo de análise foi questionado, aos que disseram lembrar de imóveis de valor histórico ou arquitetônico destruídos durante a construção da rodovia, ou posteriormente, diante de mudanças urbanas que ela estimuladas, a citarem referências sobre tais edificações. Entre os destaques estão os imóveis que existiam ao lado da Associação Rural de Nova Iguaçu, localizados entre as avenidas Otávio Tarquínio e a Dr. Barros Júnior e a praça que ficava na frente do prédio administrativo da Light, entre a rua Francisco Soares e a Avenida Dr. Luiz Guimarães, somando 13,3% das respostas. Trata-se de estabelecimentos comerciais e casas residências construídas entre o início do século XX até meados da década de 1960.

As imagens que seguem retratam ruas cujas paisagens foram totalmente alteradas. Destacam-se a rua Dr. Barros Júnior, onde, na década de 1950 estava o prédio do Colégio das Irmãs, como era conhecido o Instituto de Educação Santo Antônio, que hoje se localiza na rua Estados Unidos, a cerca de dois quilômetros de distância de sua localização original. As imagens abaixo trazem a configuração da via em 1950 e em 2021.

Gráfico 13: Imagem atual da Rua Dr. Barros Junior na década de 1950.



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/BR&authuser=0>. Google Maps em 27/06/2021.

Gráfico 14: Imagem atual da Rua Dr. Barros Junior em 2021



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/BR&authuser=0>. Google Maps em 27/06/2021.

Existem outras edificações apontadas como destruídas, eram as casas localizadas onde hoje se localiza o edifício *Metropolitan*, bem como outros imóveis no centro da cidade cuja demolição alterou, significativamente, a paisagem e a arquitetura urbana local, somando 6,7% das citações.

Os principais imóveis lembrados estavam localizados entre as avenidas Don Walmor e Francisco Soares, mas o detalhe mais importante entre as respostas foi a menção sobre os próprios “muros das torres da Light”, que dividiam o centro da cidade. Os muros representavam duas cidades diferentes, uma pujante e em crescimento e outra estagnado e sem perspectiva. A derrubada dos muros representava a mudança dessa realidade, de acordo com Brito e Santos (2012. p. 12.), “a beleza na cidade contribui para novas formas de integração, novos encontros, e os cidadãos buscam atuar nos espaços considerados belos”.

3.3. A dialética presente nessa realidade

A Nova Iguaçu conhecida, na contemporaneidade, como uma importante centralidade da RMRJ, com seus espaços modernizados que tem a Via Light como grande marco espacial e histórico desse processo, é, sem dúvidas, uma cidade totalmente diferente da constituída até a

década de 1980. A derrubada dos paredões que cortavam as principais ruas de seu centro e deixavam em seu “coração” espaços ociosos e barreiras para a circulação dos transeuntes, que dava a impressão de uma cidade partida ao meio, com dois cenários bem diferentes, significou a produção de uma nova paisagem urbana e cultural.

A consolidação da rodovia também trouxe diversos novos equipamentos urbanos, que foram construídos, ao que parece, na tentativa de formação de uma nova configuração paisagística e espacial da região. Neste sentido, a Via Light continua a exercer papel central nas transformações urbanas, paisagísticas, arquitetônicas e culturais, interferindo na ressignificação da paisagem cultural neste eixo metropolitano.

Brito e Santos (2012, p.3) já afirmavam que a Via Light é uma referência para se entenderem as mudanças da cidade. Representa

[...] uma nova fase para [...] Nova Iguaçu, ela se configura como um divisor de águas para a imagem da cidade que vem passando por processo de crescimento econômico. Antes da Via Light, a cidade de Nova Iguaçu estava associada ao abandono e à violência, durante muito tempo estampados em diversos veículos de comunicação. Hoje, a Via Light reflete a ideia de desenvolvimento econômico e modernidade.

De fato, a rodovia trouxe uma gama de oportunidades comerciais; imobiliárias e de serviços; e passado trinta anos de sua construção ressignificou a visão e relação do próprio cidadão iguaçuano com sua cidade.

No entanto, apesar da ressignificação da visão sobre a cidade, agora moderna e desenvolvida, não atendeu a todas as aspirações presentes em seu projeto e anseios de seus projetistas, como revelado pelo urbanista Vicente Loureiro e pelas entrevistas realizadas com moradores da cidade há mais de 30 anos, refletindo um quadro dialético que Brito e Santos (2012, p.6) já observavam na década passada,

[...] através de um olhar atento e curioso, podem ser constatados diferentes espaços: de abandono, caridade, pobreza, mas também de crescimento urbano, de investimentos públicos, possibilitando uma reflexão acerca dos processos de sociabilidade em locais de convivência social que ali foram construídos. Parte-se da ideia de que nova organização espacial no meio urbano da cidade pode afetar a maneira de pensá-la, senti-la e vivê-la e produzir distintos modos de relações entre os cidadãos.

A realidade mostra uma cidade moderna que convive com bairros decadentes, como destacado por Simões (2011) e, estes opostos estão interligados por meio dessa principal via da cidade.

A paisagem invisível dos bairros de periferia condiciona a paisagem visível das torres de energia elétrica da Via Light, tornando Nova Iguaçu a cidade maravilhosa da Baixada Fluminense. [...] a cidade de Nova Iguaçu nos cartões-postais. No contraste da avenida, veem-se as tensões da cidade. A Via Light é o palco de manifestações populares, como shows, desfiles de carnaval, Parada Gay e outros eventos da cidade, assim como é a arena do conflito entre os que desejam e experimentam a cidade bela da Baixada e aqueles que vivenciam a cidade saqueada, a cidade-dormitório, a cidade colonial. Essa tensão estabelece a distinção entre os diversos modos de interação dos cidadãos nos espaços de convivência social e as diferentes maneiras possíveis de neles estar. A polarização das imagens das cidades do município de Nova Iguaçu é pensada segundo o projeto de renovação da cidade de Nova Iguaçu materializado na Via Light. Se refletirmos sobre esta renovação a partir da ótica da cidade como espaço de harmonia, da feliz perfeição da ordem social, de uma cidade imaginada sem pobreza, desigualdade e abandono, perguntaríamos por que em um dos lados a via está muito bem tratada e no outro é abandonada (BRITO E SANTOS, 2012, p. 09).

Durante as entrevistas com os cidadãos iguaçuanos, pode-se perceber duas percepções acerca dos desdobramentos da Via Light. De um lado temos os que acreditam que a via trouxe uma melhor mobilidade urbana, tornou a cidade mais moderna e bonita, mais dinâmica e pujante economicamente, através de inúmeras empresas que se instalaram, tornando assim um centro metropolitano importante para o Estado do Rio de Janeiro. Sendo a própria rodovia um patrimônio cultural da cidade e de seus moradores, uma vez que a paisagem local foi modificada totalmente. Onde existiam os muros que partiam a cidade em duas, hoje temos belos jardins, edificações modernas, espaços sociais dos mais diversos usos, entre eles praças de esportes radicais, esportes coletivos, ciclovia, espaços de descanso e espaços de interações sociais.

Por outro lado, os que não visualizam melhorias em suas vidas na cidade a partir da construção da rodovia. O que reafirma o confronto com o exposto até então. O estudo revela respostas afirmando que a via não trouxe qualquer benefício, a partir de expressões como: “Sem diferenças, a não ser no quesito mobilidade”; “Confusa cada vez mais”; “uma porcaria”. Apesar de não representar a maioria das respostas, deve-se refletir os motivos que levaram os respondentes em nos trazer essas impressões, tendo como base as discussões apresentadas, trazidas por autores como Rodrigues (2006), Simões (2006), Reis (2015) e Brito e Santos (2012).

Brito e Santos (2012, p.11), em suas considerações finais, apontam para um possível motivo para as respostas negativas às melhorias trazidas pela via, eles afirmam que:

a via Light é um espaço que sinaliza as tensões sociais, evidenciando as desigualdades sociais em relação ao padrão de vida dos seus habitantes. Ela apresenta características de um lugar de passagem, por onde circulam carros e transitam pessoas sem intenção de estabelecer relações sociais entre si. Nem as praças e nem as quadras são utilizadas pelos cidadãos como espaços de convivência.

Estas tensões nos trazem à questão da dialética, cuja representação está interligada à relação de pertencimento ou afetividade junto à paisagem cultural urbana. Por um lado, pessoas que circulam em seus carros sem desenvolver nenhuma relação com o lugar e, por outro, os moradores de Nova Iguaçu, principalmente os que vivem em bairros próximos, que apesar de pouco usufruírem ao menos simbolicamente, encontram na via um novo ambiente de convivência e de orgulho do que sua cidade se transformou, uma centralidade na metrópole e na Baixada Fluminense.

Ademais, é relevante que se fazer uma reflexão sobre os possíveis impactos da construção da rodovia na noção de paisagem cultural local e de lugar, levantando assim uma discussão sobre a não compreensão do patrimônio residencial/ não monumental/ excepcional como cultural pela população.

As respostas recebidas junto à pesquisa realizada com moradores mostram que a maioria realmente não entende que uma residência possa ser ou ter valor patrimonial ou cultural para uma sociedade e que ela é o retrato de como as transformações urbanas impactam tais elementos. Essas impressões são ratificadas nas questões oito e nove do formulário de pesquisa (APÊNDICE 1), que questiona sobre a lembrança de imóvel destruído, e em caso de lembrar, informar qual era o imóvel.

A maioria, cerca de 85% dos entrevistados, não se lembra e ainda aponta como sendo mais relevante a modernização das residências e prédios, entendendo que as alterações podem ser feitas livremente, e sua destruição não representa uma perda patrimonial. Conforme as respostas, a modernização da paisagem é mais significativa para a reafirmação de sua identidade com o lugar e seu cotidiano.

Outro ponto relevante de se evidenciar foi a ausência de estudos que avaliassem a possibilidade de existência de sítios arqueológicos no trecho onde ocorreu a construção da Via Light, tais como, por exemplo, ocorreram durante a construção do arco metropolitano e das obras do Veículo Leve sobre Trilhos na área portuária do Rio de Janeiro.

Levando em consideração a entrevista com um dos idealizadores do projeto, percebe-se que os objetivos de rememorar a história local e valorizar espaços de convívio na via foi frustrada. Para a população local, quase que totalmente, os impactos foram absorvidos pelo desejo de eliminação dos muros que particionavam a cidade. O fato de visualizarem sua cidade mais integrada e bonita, suplantavam as questões sobre essas possíveis ocorrências, uma vez

que para os cidadãos iguaçuanos, a queda dos muros era uma questão de extrema relevância, sendo que a maioria absoluta apoiava a construção da via e transformações da cidade a época.

Após tais considerações, podemos afirmar que os pontos expostos por parte dos projetistas da via, aliados aos anseios da população em se ver livre dos muros das torres da Light, suplantaram os possíveis impactos da construção da via no patrimônio e na sua paisagem cultural resignificando esta categoria de análise do patrimônio em Nova Iguaçu e a noção de lugar de sua população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como principal foco a investigação sobre uma intervenção urbana de significativa importância para a região Baixada Fluminense, sobretudo, para o município de Nova Iguaçu, a Via Light, construída às margens das torres de transmissão de energia da Light S/A, derrubando os muros que dividiram a cidade durante muitas décadas, e que incomodava os cidadãos iguaçuanos.

Assim, a partir do método dialético, buscou-se discutir as contradições intrincadas nas relações entre a ideia de desenvolvimento/crescimento econômico e urbano e sua modernização *versus* a conservação/valorização e ressignificação do patrimônio e da paisagem cultural, a partir de intervenções urbanas, como a vivenciada em Nova Iguaçu.

Foram realizadas entrevistas com cidadãos iguaçuanos, por meio virtual, que vivem no município há mais de 30 anos e vivenciaram as transformações que a Via Light promoveu na cidade, e de forma presencial, com um dos urbanistas idealizadores da via, na tentativa de entender como foi pensado seu projeto.

Todas estas referências foram importantes para iniciar uma reflexão sobre a dinâmica das transformações geradas pela construção da Via Light, seus impactos à paisagem cultural do município, especialmente no eixo que inclui o centro da cidade, a partir da rua Professor Paris até o bairro da Luz e entre a Supervia e a Rodovia Presidente Dutra, mas sobretudo, na forma como o cidadão iguaçuano passou a perceber sua paisagem e, por consequência, seu lugar de vida.

Após o exposto, considera-se que, apesar de, inicialmente, o projeto ter levado em consideração preocupações de não interferir nas edificações limítrofes aos terrenos da concessionária de energia e aspirar valorizar marcos históricos da região, como o ciclo da laranja, e outros elementos de referência à luta e vida da sociedade contemporânea como os direitos humanos e a amizade, pouco se consolidou diante da grandiosidade das edificações que ali foram sendo erguidas como marca da modernização e da nova face do lugar e da própria sociedade contemporânea que se quer moderna.

Os impactos à paisagem urbana, não se limitaram ao traçado da rodovia, mas se dissiparam por toda a cidade. Vias e edificações próximas à via, após de mais de trinta anos, retratam uma nova paisagem local.

Nesse sentido, a Via Light é considerada pela maior parte dos cidadãos iguaçuanos como sendo um patrimônio cultural da cidade, ou pelo menos pode-se afirmá-la como uma referência cultural local e um importante elemento em sua paisagem. Mesmo os moradores percebendo que ocorreram demolições, destruição e transformações urbanísticas e paisagística, os benefícios que a avenida proporcionou superam as perdas e trazem uma nova visão do lugar.

O ponto mais relevante que os entrevistados colocam como fortalecedor da percepção da rodovia como sendo um patrimônio, foi a derrubada dos muros das torres da Light, que era visto como um dos principais inconvenientes para o crescimento e a modernização da cidade.

Outro ponto de interesse para a construção dessa observação final, está na total alteração da paisagem local que o centro de Nova Iguaçu sofreu ao longo desses anos. Além da interligação entre as partes antes fraccionadas da cidade, uma gama de novos ambientes sociais foram se consolidando, juntamente com edificações modernas e imponentes foram sendo construídas por toda a margem da via no eixo em estudo.

Não obstante, durante o desenrolar do trabalho, a pesquisa revelou uma face da rodovia que não atende a esse deslumbre que está construído no centro da cidade, o que suscita preocupação, mas, também, interesse por investigar mais a fundo, e com um objeto mais amplo, os desdobramentos da Via Light no que diz respeito a cultura patrimonial de Nova Iguaçu.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Março/2017.

BRITO, José de e SANTOS, Cristiane Assumpção. Eixo: **Meio Ambiente e Utópica Urbana A Via Light e a “Queda dos Muros” em Nova Iguaçu**, 8ª Ed. Revista <https://revistes.upc.edu/index.php/CTV/issue/view/790>. 2012. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13403/A%20Via%20Light%20e%20a%20Queda%20dos%20Muros%20em%20Nova%20Igua%20u.pdf?sequence=1> - acesso em julho de 2021.

CASTORINA, José A. **Dialética e psicologia do desenvolvimento**: o pensamento de Piaget e Vygotsky / José A. Castorina, Ricardo J. Baquero; tradução Fatima Murad. Porto Alegre: Artmed, 2008.

CENSO IBGE 2010. - www.tratabrasil.org.br, 2010. www.ibge.gov.br – disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/nova-iguacu.html>.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2006.

CIDE - **Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro**, 2011 Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/transparencia>.

CORRÊA, Roberto Lobato. CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

DECRETO-LEI Nº 25, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1937.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso**. Novos estudos CEBRAP, n. 77, p. 73-89, 2007.

FAVARETO, Cristiane B. **O cancelamento de bens tombados**: um estudo sobre as Corredeiras do Bem-Querer. In: XXVIII Simpósio Nacional de História (SNH), 2015, Florianópolis/SC.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI, o dicionário da língua portuguesa**, 3ª Edição, Rio de Janeiro: Nova Fronteiras, 1999.

FONSECA, Manuel Alcino Ribeiro da. **Planejamento e desenvolvimento econômico**. São Paulo: Cengage Learning, 2006.

FUNARI, Pedro Paulo A. **Os desafios da destruição e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil**. Trabalhos de Antropologia e Etnologia, Porto, 41, ½, 2001, 23-32.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, Maria (2018). A evolução da cidade e a transformação da prática e do significado do caminhar. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.º 13 (junho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 203-221, dx.doi.org/10.17127/got/2018.13.009

HOLZER, Werther. **Tese de doutorado intitulada: “um estudo fenomenológico a paisagem e do lugar: a crônica dos viajantes no Brasil de século XVI”**, Universidade de São Paulo. 1998.

IPHAN - **Portaria IPHAN nº 127** de 30/04/2009, DO em 05 de maio de 2009.

IPHAN – **CARTA DE PARIS - Recomendação de Paris de Obras públicas e Privadas**. 1968.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Atlas da Violência: retratos dos municípios brasileiros** 2019. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/downloads/7047-190802atlasdaviolencia2019municipios.pdf>. Acessado em junho de 2021.

IPHAN - Política de Patrimônio Cultural Material – 2011.

KNACK, Eduardo Roberto Jordão. **Modernização do Espaço Urbano e Patrimônio Histórico: Passo Fundo, RS**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Passo Fundo (UFPF), Rio grande do Sul, 2007.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1990.

LOPIS, Erivania Azevedo. Patrimônio histórico-cultural: preservar ou transformar? Uma questão conflituosa. **Revista Mosaico**. Volume 8. Número 12. 2017

LÜCKE, Sabrina Assmann e STEIN Ronei T. **Planejamento urbano: Porto Alegre**. SAGAH, 2018.

MARTINS, Rogério de Souza. **A Evolução Urbana De Nova Iguaçu: Impactos Nos Corpos Hídricos, Focando O Problema Das Inundações No Centro Da Cidade**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2016.

NIGRO, Cíntia. **As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia**. São Paulo: Annalube, 2010.

OLIVEIRA, Cássia Maria Baptista de. **A Via Light: a educação pela beleza**. A: International Conference Virtual City and Territory. "8º Congresso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Río de Janeiro, 10, 11 y 12 Octubre 2012". Rio de Janeiro: UFRJ, 2012. <http://hdl.handle.net/2099/13396/Setembro/2019>.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Desenvolvimento, progresso e crescimento econômico** TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 368. Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas FGV-EESP. www.eesp.fgv.br. JUNHO DE 2014.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Estado e Desenvolvimento A economia política do novo desenvolvimentismo**. EAESP, 2017.

Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu (PMNI). **Lei Complementar Nº 006. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável da Cidade de Nova Iguaçu (PDDUS)**. Nova Iguaçu, 1997.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento** Rio de Janeiro: IPHAN, 2009. Disponível: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerRee_OTombamento_m.pdf. Acesso em: fevereiro de 2021.

RODRIGUES, Adrianno Oliveira. **De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90's): economia e território em processo**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2006.

RODRIGUES, Donizete. “Patrimônio Cultural, Memória Social e Identidade: interconexões entre os conceitos”. **Revista Letras Escreve**, vol. 7, nº 4, pp. 337-361. Amapá, 2017. www.apantropologia.org/apa/novo-artigo-patrimonio-cultural-memoria-social-e-identidade-interconexoes-entre-os-conceitos-donizete-rodrigues.Setembro/2019.

Revista do Patrimônio Iphan 1937–2017 nº 35 / 2017

REIS, Dulciléa de Oliveira Santos dos. **Cidade de Nova Iguaçu: de Freguesia Nossa Senhora da Piedade do Iguassú a (re)produção de uma Exópolis**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2015.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Um conceito, várias visões: paisagem cultural e a Unesco, aborda as diferentes visões sobre o conceito e a evolução sobre o entendimento de paisagem cultural**. 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017.

ROSÁRIO, Edson Antônio Costa do. **Educação patrimonial na Baixada Fluminense: uma experiência no Centro Integrado de Educação Pública – CIEP 354 Martins Pena**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2006.

SANTOS, Francimário Vito dos. **Trajatória, Descentralização E Aproximação: As Políticas De Preservação Do Patrimônio Cultural Imaterial No Âmbito Do Plano De Ação Para As Cidades Históricas** PAC/CH. 2011. Fundação Casa de Rui Barbosa. Disponível em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/palestras/Políticas_Culturais/II_Seminario_Internacional/FCRB_Francimario_Vito_dos_Santos_Trajectoria_descentralizacao_e_aproximacao.pdf. Acesso em: fevereiro de 2021.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 4. Ed 7ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SEBRAE/RJ - **Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio de Janeiro**.2016.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense (UFF). – Rio de Janeiro, 2006.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **Ambiente e sociedade na Baixada Fluminense**. Mesquita: Editora Entorno, 2011.

SITE DO INEPAC: **Inventário de Bens Tombados em Nova Iguaçu**. 2021. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/realizabusca?municipios=50&BemCultural=&PalavraChave=. Acesso em: setembro de 2021.

Painel regional: Baixada Fluminense / Observatório Sebrae/RJ. -- Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2015.

TOMAZ, P. C. **A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil**. Fênix (UFU. Online), v. 07, p. 02, 2010.

ZANIRATO, Silvia Helena. **Patrimônio para todos: promoção e difusão do uso público do patrimônio cultural na cidade histórica**. Patrimônio e Memória. v.2, n.2, 2006, pp. 85-104.

ZANIRATO, Silvia Helena. **Usos sociais do patrimônio cultural e natural**. Patrimônio e Memória. v. 5, n.1, 2009, p. 145-160.

APÊNDICE:**Apêndice A: Formulário estruturado de pesquisa aplicado via Google Formulários a moradores de Nova Iguaçu****A VIA LIGHT E A PAISAGEM CULTURAL DE NOVA IGUAÇU.**

Esta pesquisa visa subsidiar análises para a dissertação de mestrado de Luiz Claudio Lobato, sob orientação da profa. Dra. Isabela de Fátima Fogaça, junto ao Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade da UFRRJ.

Tem como objetivo levantar dados sobre a percepção e conhecimento dos moradores do município de Nova Iguaçu sobre a Via Light e os impactos na paisagem e patrimônio cultural da cidade.

Assim, o público-alvo são moradores do município de Nova Iguaçu ou pessoas que já moraram em Nova Iguaçu ou que vivem no entorno do município e desenvolver relação de convivência com o território municipal, especialmente, usuários dessa via.

***Obrigatório**

1. Há quantos anos vive em Nova Iguaçu ou desenvolve relação de convivência com o território municipal de Nova Iguaçu? *

Marcar apenas uma opção.

- Há menos de 10 anos
- De 10 a 20 anos
- De 20 a 30 anos
- mais de 30 anos

2. Qual sua faixa etária *

Marcar apenas uma opção.

- Até 18 anos
- De 19 a 30 anos
- De 31 a 50 anos
- Acima de 50 anos

3. A construção da Via Light trouxe melhoria para sua vida na cidade? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

4. Em sua opinião, a via light trouxe melhoria na sua mobilidade urbana? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

5. Para você a via light representa um patrimônio para a cidade de Nova Iguaçu? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

6. Justifique sua resposta à questão anterior (por que)? *

7. Você conhece o passo dos laranjais? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

8. Você conhece a praça dos direitos humanos? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

9. Você conhece a praça dos amigos? *

Marcar apenas uma opção.

- SIM
 NÃO

10. Você lembra das hortas que existiam antes da construção via light? *

Marcar apenas uma opção.

SIM

NÃO

11. Você recorda de algum imóvel ou construção próxima a via light que foi demolida ou destruída depois da construção da Via? *

Marcar apenas uma opção.

SIM

NÃO

12. Se você respondeu sim na questão anterior, informe aqui pelo menos um, indicando o local onde este imóvel estava localizado.

13. Como você vê a cidade após a construção da via Light. *

14. Justifique sua resposta à questão anterior (por que)? *

Google Formulários