

calçadas de iguaçu

MEMÓRIA E IDENTIDADE EM UM PROJETO
DE URBANISMO PARA NOVA IGUAÇU

PROJETO DE GRADUAÇÃO DE
Leonardo de Moraes Soares

PROFESSOR ORIENTADOR

Freddy Van Camp

RIO DE JANEIRO | DEZEMBRO 2011

calçadas de iguaçu

MEMÓRIA E IDENTIDADE EM UM PROJETO
DE URBANISMO PARA NOVA IGUAÇU

calçadas de iguaçu

MEMÓRIA E IDENTIDADE EM UM PROJETO
DE URBANISMO PARA NOVA IGUAÇU

PROJETO DE GRADUAÇÃO DE

Leonardo de Moraes Soares

PROFESSOR ORIENTADOR

Freddy Van Camp

RIO DE JANEIRO | DEZEMBRO 2011

sumário

Resumo/ Abstract	11
CAPÍTULO 1 os primeiros passos considerações iniciais e contextualização	12
Comunicação e significados	14
CAPÍTULO 2 calçadas de iguaçu	20
CAPÍTULO 3 arte, design e arquitetura	26
CAPÍTULO 4 nova iguaçu características e população	30
CAPÍTULO 5 nova iguaçu sua história	42
Lugar de passagem desde o período colonial	44
A vinda da Ferrovia: crise para Iguassú e desenvolvimento para Maxambomba	46
O Ciclo da Laranja: ascensão e queda do modelo rural	48
A nova Nova Iguaçu, a urbanização da Baixada e o crescimento delirante	50
CAPÍTULO 6 nova iguaçu seus marcos	54

CAPÍTULO 7 urbanismo como as cidades se preparam para o progresso	62
--	----

CAPÍTULO 8 calçamento questões de ordem técnica e utilitária na rotina da cidade	68
--	----

Aspectos sociais	70
------------------	----

A calçada para caminhar	70
-------------------------	----

Informação e arte	73
-------------------	----

CAPÍTULO 9 nova iguaçu um 'passeio' pelas ruas da cidade	80
---	----

CAPÍTULO 10 calçada sentimental interpretações afetivas do espaço	88
--	----

Calçada Pé-deMoleque	90
----------------------	----

Calçada Maxambomba	96
--------------------	----

Calçada Laranjal	100
------------------	-----

Calçada dos Elos	105
------------------	-----

Esquinas	110
----------	-----

CAPÍTULO 11 calçada racional interpretações funcionais do espaço	112
---	-----

Largura das calçadas	114
Materiais e técnicas	122
Mobiliário e equipamentos	124
CAPÍTULO 12	
calçada em projeto	128
processo, esboços, alternativas, representações	
O primeiro exercício	130
Ilustrações	131
Alternativas	132
Simulações	138
Mock-ups	142
CAPÍTULO 13	
conclusão	144
dedicatória	146
agradecimentos	148
referências bibliográficas	150
anexo: o trajeto casa-esdi (março 2011)	154

Resumo

O presente documento relata a concepção e o desenvolvimento do projeto “Calçadas de Iguaçu”, uma investigação sobre a evolução da ocupação do município de Nova Iguaçu ao longo da História e sobre os elementos que compõem a memória e a identidade desta sociedade localizada na Baixada Fluminense. A partir de dados históricos e geográficos e de informações sobre urbanismo, arte e arquitetura, o projeto tem como desdobramento a criação de padrões e grafismos exclusivos a serem aplicados nas calçadas da cidade, como uma forma de tornar estas informações acessíveis a uma população que nem sempre cultiva o hábito de investigar suas origens e também para promover uma melhora nos aspectos visual e utilitário das ruas iguaçuanas.

Palavras-chave: Calçamento, Nova Iguaçu, História, Urbanismo, Padrões gráficos

Abstract

This document reports the conceiving and development of “Calçadas de Iguaçu” project, a study about the evolution of Nova Iguaçu City’s occupation through its History, as well as the elements that compose the memory and the identity of this society placed at the zone of Rio de Janeiro known as Baixada Fluminense. From the gathering of historical and geographic articles, also urbanism, art and architecture information, the project has as its goal the creation of exclusive graphic patterns to be applied on the city’s sidewalks, making this kind of information accessible to the population, once it generally doesn’t have the culture of investigate its origins. Improve the quality of the sidewalks is another objective of the project.

Keywords: Paving, Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, History, Urbanism, Graphic Patterns

CAPÍTULO 1

os primeiros passos

considerações iniciais e
contextualização

Abrimos o primeiro parágrafo deste memorial suscitando perguntas cuja natureza estará impressa em todas as páginas do documento, para muito além da etapa teórica. É com o propósito de torná-los parte essencial do projeto a ser apresentado que proponho os seguintes questionamentos: o que pode caracterizar a identidade de um povo ou de um local? Qual a importância deste conceito para outro, definido como a sensação de pertencimento a uma comunidade? Este sentimento, embora claramente positivo no campo subjetivo, tem algum impacto objetivo na vida das pessoas, ou seja, suas vidas melhoram de maneira concreta a partir do momento em que elas são física e culturalmente integradas em suas vizinhanças? Finalmente, caso a resposta da pergunta anterior seja afirmativa, como estimular o reconhecimento dos elementos identificadores este povo e ajudar a preservá-los?

Neste primeiro momento, o leitor não encontrará grandes pistas sobre os dois temas tratados pelo projeto: calçamento e Nova Iguaçu. Mas os parágrafos a seguir são essenciais para entender como o trabalho nasceu e o porquê de seus desdobramentos.

Comunicação e significados

Uma das características mais marcantes do ser humano é a variedade e a complexidade de formas encontradas para praticar um ato comum entre várias espécies: a comunicação. Animais se comunicam entre si para alertar sobre perigos, atrair eventuais parceiros sexuais, manter grupos unidos, entre outros objetivos. Homens, como animais que somos, também nos comunicamos com as mesmas metas. No entanto, encontramos outras utilidades, para além destas intenções. Algumas delas, sobre as quais iremos nos debruçar brevemente, dizem respeito à própria característica diferenciadora da espécie: nos comunicamos para propagar ideias e informações e para legar conhecimento às gerações futuras, coisas além do puro saber instintivo. Nos comunicamos pois criamos, e precisamos deixar nossas criações disponíveis para nossos iguais.

Assim surgiram a escrita, a matemática, política, a filosofia. Pensadores procuravam projetar suas ideias para outros pensadores. Num modo simplista, foi a partir deste debate causador de novos questionamentos e respostas, que surgiu o propulsor da sociedade como conhecemos. O fator coletividade contribuiu para a criação e comunicação de um ideário popular, germinando os conceitos de comportamento, no mais amplo sentido da palavra, futuramente presentes em cada cultura. Este comportamento se repetiu em diversos campos, como a engenharia, a arquitetura e a arte.

Nos artigos de seu livro *O Mundo Codificado*, o filósofo Villém Flusser argumenta que o design é, também, uma maneira de se comunicar. Afinal, etimologicamente a palavra “informar” advém do latim *informatio*, ou “formar”, “dar forma” a algo. Não seria absurdo, pelo contrário, afirmar que objetos, invenções e obras arquitetônicas de sociedades servem como elemento de comunicação e divulgação sobre seu caráter, cujo alvo são os próprios membros e eventuais visitantes. Dito isto, é fácil perceber aonde queremos chegar: além das maneiras tradicionalmente associadas ao ato de comunicar, isto é, a fala e a escrita, outras formas de expressão recorrem a métodos distintos para afirmar, uma personalidade, ou estilo. Estas formas podem envolver a arte, a arquitetura, o design, além de muitas outras áreas. Os fatores de identificação virão da agregação desses meios e a repetição dos elementos caracterizadores do objeto a ser comunicado. Objeto este que pode ser uma pessoa, uma marca, um pensamento, um povo.

E de quais elementos estamos tratando? É preciso identificar o que dá um ‘rosto’ a uma comunidade, como se deu o processo de sua formação. Assim como todo artista tem um estilo, toda empresa tem uma postura e toda pessoa, um comportamento, é cabível apontar em uma cidade a presença de marcos. Em todos os casos, uma identidade. Para diferenciá-los, mostramos nos três primeiros exemplos - o artista, a empresa, a pessoa - que a relação entre indivíduo e identidade se dá de maneira muito mais dinâmica. Já no caso da cidade, qualquer mudança no pensamento e na comunicação é

Rio de Janeiro e Salvador encontram elementos naturais e culturais para reforçar suas identidades



marcada pela demora para acontecer (gerações, até). E acontece de forma orgânica ou, quando não, os interessados na mudança têm em suas intervenções menos controle que o desejado.

Vejam alguns exemplos de como a construção de um perfil é, antes de tudo, um exercício de autoconhecimento e de seleção de características. O Rio de Janeiro é uma das grandes referências do Brasil no mundo. Foi capital do país durante muitos anos e é uma das primeiras associações feitas quando procuram lembrar a exuberância natural do país. O carioca é, igualmente, arquétipo conhecido e ligado ao imaginário brasileiro. Mas o Rio vai além disso, e nem todas as suas qualidades e defeitos são explorados. Isso acontece justamente porque a cidade teve estas características, e não outras, reconhecidas e transmitidas dentro e fora da cidade.

Como contraponto, apresentamos a cidade de Salvador, que é, igualmente, uma antiga capital do país, e utiliza outra característica como elemento de afirmação: o fato de ser uma cidade fortemente ligada à cultura negra e à religiosidade. É interessante notar que, apesar de o Rio ser uma cidade com uma cultura tão rica quanto à de

Salvador e a cidade baiana possuir cartões postais tão belos quanto os cariocas, cada cidade soube identificar e tomar para si seu 'DNA', a marcá-la e diferenciá-la de tantas outras no mundo. Foi um processo ocorrido de forma nem sempre consciente.

Ao contrário de algumas cidades que, em determinado momento de sua história, encontraram a necessidade de criar ou modificar suas identidades de maneira controlada. Estas se tornam importantes exemplos para este trabalho. O primeiro caso

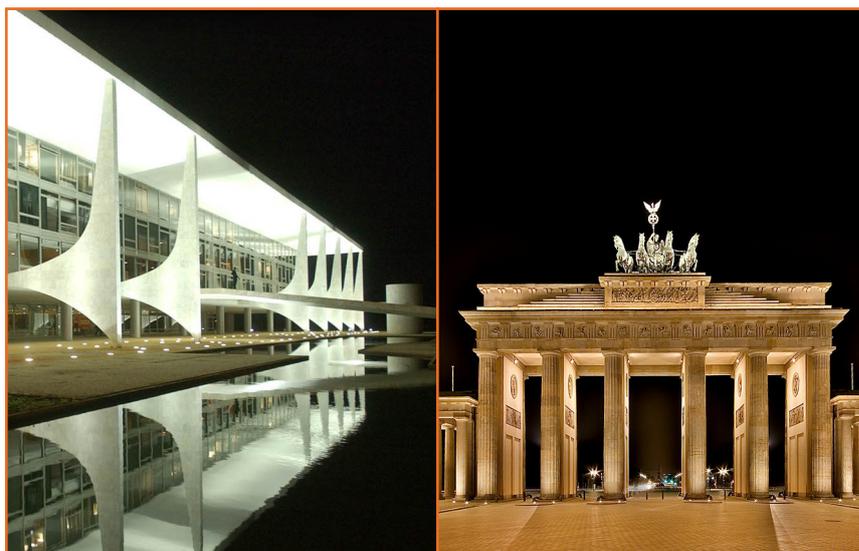
é Brasília, a “cidade sem passado”, projetada para abrigar o poder federal brasileiro a partir da segunda metade do século XX. Lá são a própria forma da cidade e sua arquitetura os reflexos de seu caráter: o fato de ter sido construída de maneira planejada e arbitrária é reforçado pela visão da própria malha urbana e de suas construções. Estas não se furtam de deixar esta história bastante clara.

Já Berlim, atual capital da Alemanha, é exemplo de reconstrução, no sentido mais amplo da palavra. Uma conjunção única de situações contribuiu para que a cidade reerguesse ruas, construísse prédios, monumentos e, acima de tudo, tomasse para si uma nova postura. Este novo perfil da cidade foi o remédio necessário para atenuar as feridas provocadas pelo nazismo e a Segunda Guerra. Além do mais, a Guerra Fria, que teve a Alemanha como maior palco da disputa entre o ocidente capitalista e o oriente socialista, potencializou este processo de mudança e evidenciou o fato de a identidade de uma comunidade ser, também, um instrumento político.

Após estes exemplos, pode-se dizer que elementos concretos e conceituais podem determinar a identidade de um povo e de um local. Também é possível afirmar que esta

identidade pode ser construída de forma planejada ou orgânica. Agora sabemos como reconhecer elementos caracterizadores de um local, e devemos nos perguntar por que este conhecimento é tão importante.

A resposta é simples e pode ser vista em todas as relações de cada indivíduo, desde as mais próximas e limitadas às mais amplas e superficiais. Toda comunidade tem seus códigos e elementos de identificação. Desde as vestimentas e rituais dos povos antigos



Brasília e Berlim:
construção e reconstrução

aos cumprimentos e linguajar característicos de sociedades contemporâneas. Idiomas, bandeiras e mitos são alguns dos elementos facilmente reconhecíveis por grandes grupos, nações. O fato é que estes elementos comuns colaboram para ser humano se sentir pertencente a uma sociedade. Fazer parte de comunidades, categorizar, qualificar socialmente, é um hábito tão antigo quanto a própria humanidade. É biológico, pois os indivíduos da espécie se reuniam para se proteger e se desenvolver, e acabaram criando vínculos indelévels.

Não por acaso, uma cidade ou um país se comporta como um indivíduo e adquire um caráter, um perfil próprio. Este é o porto seguro de sua população. É como o habitante irá reconhecer os traços que caracterizam seu próprio comportamento social e de seus pares. Será também o cartão de apresentação para os visitantes, capaz de gerar expectativas mesmo naqueles que não conhecem o lugar pessoalmente.

Daí vem a importância de registrar e reconhecer os traços que compõem uma comunidade. A partir do momento em que as pessoas se enxergam como parte de um todo e entendem as razões motivadoras do desenvolvimento de sua localidade e como sua própria história familiar se confunde com a história de tantas outras famílias, estabelece-se uma relação maior do que o simples ato de morar e passar todos os dias em um local. Em uma situação ideal, a vizinhança passa a ser uma extensão de casa. O morador se torna uma espécie de guardião do espaço, pois percebe que mantê-lo bem cuidado é manter uma história. sua própria história e de seus ancestrais, ou mesmo de estranhos que, como ele, fizeram parte daquele grupo.

Este vínculo afetivo é a razão que leva uma comunidade a exibir suas características para as outras, ao orgulho de fazer parte de um lugar ou, em outra via, leva à defesa do próprio patrimônio quando as coisas não vão bem. Mas não a única. É necessário listar outros elementos essenciais para a adoção de uma postura pública que reflita este caráter identificado ou planejado para a cidade: a educação da população e o investimento permanente em equipamentos urbanos de qualidade, iniciativa que deve partir tanto do poder público como da esfera privada. Afinal, retomando o exemplo de Brasília, só a existência de uma história ou uma iconografia não seria suficiente para amarrar os laços a ligar seus moradores, cuja enorme maioria é vinda de outras regiões do país. As recentes notícias de que a capital do Distrito Federal vem enfrentando problemas provocados pela expansão desordenada corroboram a afirmação anterior. Só o amor pela terra não basta. É preciso manter seu patrimônio saudável, tanto o físico quanto o imaterial.

Há uma série de formas eficientes para levar a uma comunidade o conhecimento de sua memória e a identificação com o lugar onde está instalada. O hábito de conhecer, desde a infância, os símbolos e curiosidades de seu local de criação é a maneira mais comum de criar este vínculo. Cidades preocupadas com sua memória incentivam o aprendizado de história e as atividades que propaguem um comportamento cívico. São práticas simples, consideradas antiquadas por

muitos educadores, mas criadoras de indivíduos que levarão muito de sua origem para outros lugares.

A valorização do espaço é outro fator que estimula a identificação dos moradores com o ambiente. A manutenção de locais bem cuidados cria no indivíduo a sensação de que ele próprio está sendo cuidado. Aqui, chegamos à questão do pertencimento. O usuário, seja ele morador ou não, entende que é parte do todo representado pela cidade. Quando observa um esforço da cidade para manter suas características, ele colabora. Para o bem e para o mal: observe que, em um local onde há proliferação de lixo, por exemplo, as pessoas despejarão lixo despidoradamente, mesmo que não haja real necessidade para isso.

Quando falamos em comunicar uma identidade a uma população, não podemos negligenciar uma das

formas mais comuns de fazê-lo. As pessoas dão muito valor à publicidade. Quando seu bairro, sua rua, ou mesmo um lugar frequentado por elas está em algum lugar onde pode aparecer para outras pessoas, este lugar ganha importância e elas se sentem igualmente

importantes por pertencerem àquele ambiente. Obviamente, é preciso ter o que mostrar e, de preferência, que seja algo bom de ser visto. Uma simples placa explicando quem foi a personalidade que deu nome à praça pode ter um efeito benéfico imensurável à população que a utiliza. Se a mesma praça aparecer em vídeo como palco de uma festa, mesmo que em um jornal local, a relação do morador com a praça se fortalece de uma maneira como ela não se fortaleceria em anos de anonimato.

Finalmente, temos a própria cidade e sua arquitetura como elemento de identificação



Placas que reforçam vínculos: uma informação sobre quem motivou o nome da rua e a outra adota o 'apelido' atribuído pela população

de um lugar. E dos mais importantes. É ela quem vai ser vista do lugar mais distante e servirá como ponto de referência para o morador e o visitante em seus deslocamentos. O caráter da cidade será primariamente definido por seus prédios altos ou baixos, a presença de monumentos, áreas verdes, espaços de lazer e interação; a largura de suas ruas, a iluminação à noite, a disponibilidade de serviços. Será, certamente, o primeiro e o último quesito a ser avaliado por eventuais visitantes. Ouso afirmar que a arquitetura é a mais importante vitrine de um espaço urbano pois, além de constituir a própria cidade, é também suporte para as demais manifestações que marcarão a história local.

Após esta introdução, que deve ser interpretada também como uma justificativa para os rumos que foram tomados desde o início do projeto, retomo o foco a Nova Iguaçu, cidade que inspirou a elaboração deste texto e servirá como modelo da experiência de identificar traços marcantes de uma cidade e intervir em alguns de seus espaços para transformar a atitude de seus cidadãos. Nas próximas páginas, apresento o projeto “Calçadas de Iguaçu”, que desenvolveu uma pesquisa sobre a história do município, sua ocupação através dos anos, as características de sua população e seus principais marcos. Há também uma discussão sobre arquitetura e urbanismo, com destaque para a questão do calçamento e sua importância para a mobilidade. Finalmente, a consolidação da pesquisa trará consigo a proposta de criar padrões gráficos a serem aplicados na cidade de Nova Iguaçu, levando em conta aspectos educacionais e afetivos, e respeitando normas técnicas de acessibilidade.

CAPÍTULO 2

calçadas de iguaçu

Pensar e planejar uma cidade vai muito além de imaginar ruas, praças e construções. É preciso projetar, também, a experiência do usuário da cidade, o seu morador ou visitante, para ele compreender o papel de cada objeto que compõe seu cotidiano e se sentir acolhido pelo cenário. Por isso o urbanismo é uma prática multidisciplinar que envolve, entre outros, arquitetos, historiadores, turismólogos, sociólogos, economistas e membros da própria sociedade.

O projeto “Calçadas de Iguaçu” especula possibilidades de aplicação de conceitos de urbanismo e planejamento na cidade de Nova Iguaçu, localizada na região da Baixada Fluminense. Algumas carências da região foram identificadas e o objetivo do trabalho é ajudar a reduzi-las, inserindo a visão de outro personagem neste conjunto: o designer.

Como em todas as cidades da região, Nova Iguaçu sofre com a infra-estrutura precária, marcada por ruas sem pavimentação e saneamento básico, serviços públicos deficientes e acessibilidade seriamente prejudicada. Veremos mais à frente que o próprio processo de crescimento da cidade está na origem destes problemas, e o comportamento de grande parte da população acaba contribuindo para que a situação se agrave. É comum ver lixo nas ruas, carros ocupando locais indevidos, espaços públicos utilizados como privados e pouca preocupação com a manutenção do lugar.

Entretanto, Nova Iguaçu possui também um valioso patrimônio histórico, cultural e ambiental, cujos frequentadores pouco conhecem. Seus moradores são igualmente importantes, embora não se reconheçam como tal. O hábito até hoje cultivado de criar laços com vizinhos e observar as crianças brincando pelas ruas é característico de uma cidade que mudou

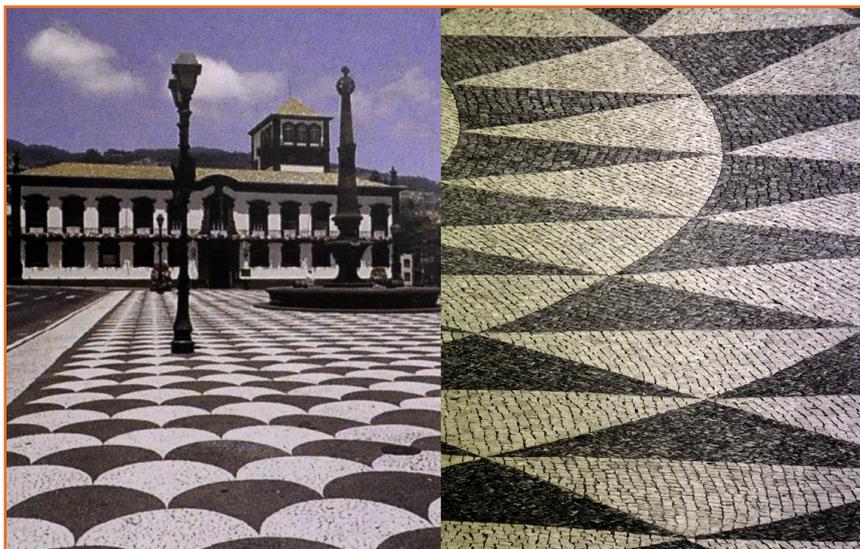
muito e se tornou grande rapidamente, mas não perdeu completamente sua essência. A dificuldade em Nova Iguaçu está na capacidade de enxergar estas qualidades de forma positiva. Não seria leviano dizer que reconhecimento e autoconhecimento estão na origem das dificuldades estruturais que a cidade enfrenta. Afinal, como já foi dito na seção anterior, sem empatia não há motivação para melhorar.

Nova Iguaçu precisa conhecer sua história, entender sua trajetória, e há várias formas de atingir este objetivo. Palestras nas escolas são importantes, uma exposição também seria interessante, um filme certamente chamaria a atenção da população, fora um amplo leque de outras possibilidades



Cidade de contrastes: a precariedade urbana e a riqueza histórica e natural marcam Nova Iguaçu

Arte e identidade têm nas calçadas uma interessante plataforma, como visto nestes exemplos em Portugal



igualmente necessárias e igualmente efetivas. O objetivo, porém, é levar esta história a um nível muito mais amplo, que atinja o maior número possível de pessoas, e que, de maneira perene, traga benefícios concretos à população. Fazer com que a cidade bata à porta de cada morador, convidando-o a observar o próprio chão onde vive. Deste desejo, surgiu o suporte ideal para exibir a história da cidade: suas calçadas.

Utilizar a própria rua como plataforma para a exposição de arte e informação não é uma prática nova, nem incomum: governos, empresas e indivíduos o fazem para emitir todo tipo de mensagem. Painéis, construções e monumentos funcionam como sustentáculos de políticas e ideais. Herdamos da cultura lusitana o hábito de pavimentar nossos passeios com padronagens e símbolos gráficos representativos. A secular técnica do calçamento português, que utiliza pedras de basalto e calcário para formar mosaicos figurativos

e abstratos, registrou e se tornou marca do processo de desenvolvimento do país ao longo do tempo. Encontramos o mosaico para ilustrar o papel de Portugal na época das Grandes Navegações, contornando a belíssima Rosa dos Ventos do Monumento aos Descobrimentos, às margens do rio Tejo.

Temos também a visão da pedra com usos mais modernos, como o visto no calçamento da Praça das Nações, um dos palcos da Exposição Mundial de 1998. Copacabana por outro lado, fez do mosaico português um item histórico em si. O desenho de ondas, utilizado pela primeira vez ainda na Lisboa do século XIX e repetido em tantos outros lugares, encaixou-se tão bem no ambiente do bairro que, a despeito de sua origem, tornou-se a calçada mais famosa do Brasil.

Tendo observado que a movimentação de pessoas é um problema estrutural na Baixada Fluminense, e o conhecimento de sua memória é um importante item afetivo para sua população, “Calçadas de Iguaçu” repensa e reconstrói estes equipamentos da cidade, respeitando bem-sucedidas normas de acessibilidade e organização espacial já experimentadas em outras cidades do país. A nova proposta de padrões para calçamento também apresenta um enorme suporte para a divulgação da história e das características de Nova Iguaçu, através de grafismos que remetam a símbolos da cidade. Neste momento, o próprio espaço urbano vira o “museu”, e todas as pessoas que andam pelas ruas são um potencial público-alvo.

A partir de agora, este memorial trará o registro do processo de desenvolvimento do projeto, desde seu início: a primeira atividade, que motivou sua criação; a pesquisa sobre a cidade de Nova Iguaçu; e os exemplos de cidades e projetos de calçamento que se tornaram referência para este. Em seguida, apresento as alternativas propostas para o projeto, dos primeiros esboços às soluções definitivas, suas especificações formais e técnicas, e as aplicações em ambientes simulados. Finalmente, o detalhamento da apresentação do projeto como um produto consolidado.

CAPÍTULO 3

arte, design e arquitetura

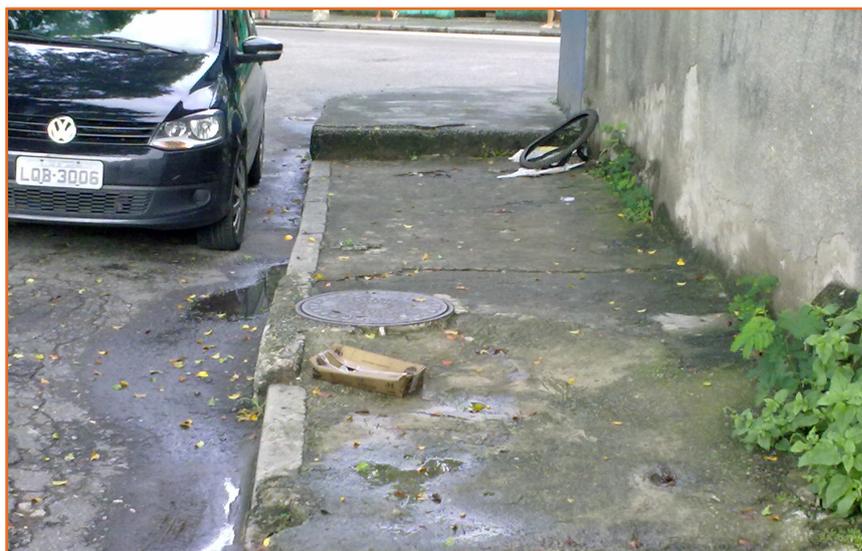
No início do 5º ano letivo, os orientadores do curso informaram à turma 44 o tema com o qual os alunos deveriam trabalhar: Arquitetura, Arte & Design. O objetivo do tema é discutir os limites de cada área numa época em que as atribuições destes profissionais se confundem. A partir desta discussão, refletir sobre o papel do designer na sociedade. Um assunto de grande relevância para estudantes em vias de se tornar profissionais.

Entre recomendações de filmes, livros, exposições e palestras, o primeiro exercício proposto foi o de apresentar à turma o caminho feito diariamente de casa até a faculdade, observando detalhes da arquitetura e manifestações artísticas e publicitárias. Algo aparentemente simples, que posteriormente se mostrou bastante revelador. A técnica era livre: muitos utilizaram imagens retiradas da internet, outros fotografaram, houve quem ilustrasse e quem filmasse o trajeto. Cada aluno retirou do exercício suas impressões e estas ajudaram a formular a proposta de Projeto.

Como morador de Mesquita, município distante aproximadamente 40 km do Rio de Janeiro e que fora distrito de Nova Iguaçu até 1999, o autor do projeto tinha diversas opções para realizar e registrar o trajeto, incluindo trem, metrô e ônibus. Escolheu-se o meio que mais utilizado para realizar o deslocamento casa-Esdi, o trem, e separou-se outro dia para usar o conjunto ônibus-metrô a fim de complementar o exercício. Como técnica, foi feita a opção pela fotografia com a câmera do smartphone, equipamento comumente utilizado em tempos de amplo acesso aos aparelhos eletrônicos e jornalismo colaborativo. Desta maneira, não haveria a preocupação com o uso de câmeras ou quaisquer outros materiais que pudessem interferir em minha intenção de registrar o trajeto da forma mais próxima possível dos passos que percorro todos os dias, incluindo horário, meios de transporte, baldeações etc.

Normalmente, este tipo de atividade serve para que possamos enxergar o local em que estamos inseridos com outros olhos. Observar detalhes que passam despercebidos, a não ser que façamos força para vê-los. Causou enorme surpresa, no entanto, não aquela estátua que nunca fora vista, ou a casa antiga que se escondia entre novas

Calçadas irregulares e desordem são comuns nas ruas de toda a Baixada. Este é um exemplo de Mesquita.



Mas é possível encontrar beleza nesta viagem: aqui, uma pintura em um muro de Nova Iguaçu

construções. O que mais espantou foi encontrar todas as coisas cuja existência já era conhecida e incômoda, e que, naquele momento, estavam praticamente gritando sem serem ouvidas: sujeira, desordem, aridez. Tanto em Mesquita ou em Nova Iguaçu, como no Centro do Rio de Janeiro, o cenário se alternava entre lampejos de beleza e momentos de desolação.

A primeira impressão ruim deu lugar à busca por uma avaliação um pouco mais positiva de cada lugar percorrido. Na cidade do Rio de Janeiro, a tarefa era fácil: escrita, cantada e retratada por diversos intelectuais e artistas, a antiga capital do país é um ícone mundial de beleza natural e arquitetônica. Numa cidade como o Rio, qualquer má impressão rapidamente se dissipa. Mas e na Baixada, aqui representada por Mesquita e Nova Iguaçu? O que há na Baixada que deve ser lembrado e exaltado por seus moradores? Por que tão poucos se lembram de características marcantes desta região se ela certamente tem sua história e seus marcos? Como fazer para que sua população pudesse sentir orgulho em se afirmar como moradores da Baixada Fluminense? E, ainda, como minimizar o efeito negativo que a falta de investimentos nestas cidades causou?

Dada a amplitude do tema, todos os alunos tomaram caminhos muito particulares em seus projetos. Houve quem preferisse trabalhar mais próximo da arte, outros da arquitetura. Uns pensaram em produtos, outros em campanhas. Há quem tenha escolhido desenvolver um livro, e quem tenha pensado em projetar uma construção inteira. Cada projeto teve potencial para se desenvolver com riqueza e correção. Este procura, sob a ótica do design, investigar a região da Baixada Fluminense e buscar uma forma de melhorá-la. O trabalho também é político.

Assim se consolidou a proposta. Assim nasceu o projeto.

CAPÍTULO 4

nova iguaçu

características e população

A cidade de Nova Iguaçu é uma das mais representativas da região metropolitana do Rio de Janeiro. O censo de 2010 contabiliza aproximadamente 767 mil moradores em seu território, tornando-a a quarta cidade mais populosa do estado. Integra a região conhecida como Baixada Fluminense, da qual fazem parte os municípios de Queimados, Japeri, Seropédica, Duque de Caxias, Belford Roxo, Nilópolis e Mesquita - estes são limítrofes a Nova Iguaçu -, além de Itaguaí, Paracambi, São João de Meriti, Magé e Guapimirim. Os indicadores sociais e culturais na região variam pouco de município para município, mas todos apresentam grandes desigualdades internas. O IDH da cidade é 0,762, maior que o índice brasileiro, mas apenas o 45º no ranking do estado. A taxa de alfabetização é de 93%, superior à nacional.

Em seu último plano diretor, de 2008, Nova Iguaçu atenta para o fato de que a cidade deve aproveitar seu potencial “verde” e assumir uma postura voltada a questões ligadas ao meio ambiente. De fato, 67% da área de Nova Iguaçu é composta de áreas de proteção ambiental e seu território é cortado por um grande número de rios, incluindo

o Guandu, que abastece de água potável a maior parte da região metropolitana. Mas ainda há um longo caminho para tornar a cidade um exemplo de cuidado com a Natureza e com a qualidade de vida de seus moradores. Dados da própria prefeitura dão conta de que 19% dos domicílios ainda não têm acesso ao abastecimento de água e pouco mais da metade está ligado à rede de esgoto. O dado de

infra-estrutura mais relevante para este trabalho informa que ainda há 40% de ruas em Nova Iguaçu que não são pavimentadas. E, onde há pavimentação, a condição geral das calçadas é muito ruim.

A situação hídrica é igualmente desalentadora.

Com exceção do Guandu e de outros córregos localizados, a grande maioria dos cursos d'água na cidade sofre com o despejo de esgoto não tratado e produtos químicos. Os rios, responsáveis pelo primeiro ciclo de crescimento da região, como veremos à frente, hoje não passam de valões a céu aberto, expondo moradores a doenças e animais perigosos. Para assumir uma nova postura de desenvolvimento sustentável, Nova Iguaçu precisa enfrentar o problema dos rios e da destinação de seu lixo. Apesar de abrigar uma usina de reciclagem de lixo, a maior parte dos dejetos é despejada no aterro de Gramacho, em Duque de Caxias.

Economicamente, o município ampara-se no setor de serviços para ser a segunda maior economia da Baixada Fluminense, com um PIB de mais de oito bilhões de reais em 2008. A renda é de R\$ 237,50 por pessoa. Possui um dos maiores centros de comércio popular do Estado e a maioria de seus trabalhadores vive na própria cidade ou em localidades próximas. Outra parte considerável de iguaçuanos trabalha na capital do estado, a cidade

Nova Iguaçu e sua localização no Estado do Rio de Janeiro



vizinha do Rio de Janeiro. Para realizar este deslocamento, os moradores têm à disposição dezenas de linhas rodoviárias, além do serviço de trens urbanos e uma frota de 105 mil carros. No entanto, o município reconhece a estrutura como insuficiente e a define como “deficiente, desconfortável, cara e não-integrada”¹. Agrava o fato de possuir apenas duas vias expressas de saída - a via Dutra, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, e a Via Light, que liga Nova Iguaçu ao bairro carioca da Pavuna, proporcionando acesso direto ao serviço metropolitano. Mas a estrutura já dá claros sinais de saturação. Congestionamentos são frequentes, tanto nos acessos quanto no interior da cidade, e os moradores passam a conviver com problemas dignos de metrópoles, como poluição, estresse e violência. A construção de um arco rodoviário que desviará o trânsito de veículos pesados para longe do centro da cidade é a esperança de que a situação melhore, mas seu alcance é limitado e novas soluções são necessárias para garantir o bom trânsito.

No campo administrativo, Nova Iguaçu decidiu subdividir a cidade em regiões denominadas Unidades Regionais de Governo

(URGs), obedecendo a critérios geográficos, sociais e de infraestrutura, para promover a implementação de projetos voltados para a realidade de cada bairro. As URGs da cidade são nove, que iremos conhecer a seguir:

Muitos bairros têm problemas de infraestrutura urbana



¹ Nova Iguaçu. Plano Diretor Municipal, 2008

Centro

Engloba os bairros com melhores índices socioeconômicos da cidade e a maior disponibilidade de recursos de infraestrutura e equipamentos. A maior parte das atividades comerciais e industriais acontece nesta zona, que também abriga as famílias com maior poder aquisitivo e a quase totalidade de construções com mais de seis pavimentos. Apesar disso, a URG Centro enfrenta problemas com enchentes localizadas e saturação no trânsito. A maioria das calçadas é problemática, mas a situação é a melhor entre as URGs.



O Centro é a região mais desenvolvida e urbanizada da cidade



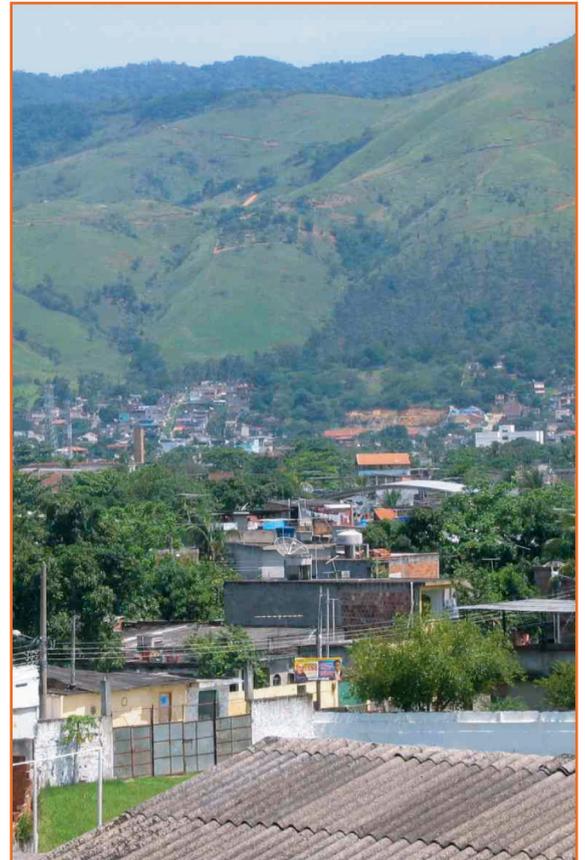
As principais atividades da cidade são comércio e serviços e o Centro concentra a maior parte dos empreendimentos

Pintura decorativa em parede da Via Light, no Centro



Comendador Soares

A grande concentração demográfica e o uso predominantemente residencial caracterizam esta URG. Mesmo assim, é possível observar a presença de algumas indústrias, e áreas comerciais, localizadas majoritariamente às margens da Via Dutra e da linha férrea, seus principais equipamentos de mobilidade. Abriga também o aeroclube da cidade. Alguns bairros carecem de pavimentação e calçamento, além de apresentarem topografia hostil à ocupação.



Vista do bairro de
Comendador Soares

Austin



Estação ferroviária
de Austin

Em outra região que teve sua ocupação proporcionada pela linha férrea, os bairros da URG Austin alternam áreas média e densamente ocupadas. As atividades econômicas são representadas por pequenos estabelecimentos familiares e voltadas, na maioria das vezes, para a população local. A malha viária da região é pouco articulada, muitas ruas não são pavimentadas, o calçamento é irregular e a integração dos transportes é problemática. Por isso, o trem que corta a URG é subutilizado.

Posse

No local há um hospital municipal homônimo, o maior de Nova Iguaçu e referência no atendimento de emergência para a maioria dos municípios vizinhos. A URG Posse é ocupada em mais de 90% por residências e a renda média da população é ligeiramente superior à média do município. No entanto, foi observado que o grau de conservação dos imóveis e equipamentos urbanos na região é deficiente. Isto inclui pavimentação e calçamento.



Hospital da Posse



Miguel Couto

Alterna regiões mais adensadas com áreas rurais e possui índices socioeconômicos superiores aos de regiões mais periféricas da cidade, mas inferiores aos de Centro e Posse. Com exceção de algumas quadras e praças em melhor estado de conservação, a situação dos equipamentos públicos costuma ser precária. Falta de asfalto, água e esgoto são frequentes. A mobilidade interna e para outras regiões são prejudicadas.

URG Miguel Couto

Vila de Cava

Alterna regiões mais adensadas com áreas rurais e tem índices socioeconômicos superiores aos de regiões mais periféricas da cidade, mas inferiores aos de Centro e Posse. Com exceção de algumas quadras e praças em melhor estado de conservação, a situação dos equipamentos públicos costuma ser precária. Falta de asfalto, água e esgoto são frequentes. A mobilidade interna e para outras regiões é prejudicada.

Unidade do Cefet, no bairro de Santa Rita



Tinguá

Diferencia-se de outras unidades, pois a maior parte de seu território é composta pela reserva biológica federal. A parte ocupada da URG aproxima-se de uma zona rural e os índices apontam para a baixa condição social dos moradores. Renda e escolaridade dos chefes de família estão bastante abaixo da média do município. Tinguá procura aproveitar economicamente a existência da reserva, mas a maioria de seus bairros é somente residencial.



Praça em Tinguá

Cabuçu

É a URG mais extensa da cidade, e sua densidade populacional também varia. Possui bairros com estrutura urbana e outros caracterizados como rurais. É também a região mais pobre e carente de equipamentos de infra-estrutura na cidade de Nova Iguaçu. Sua população é jovem e de rendimentos baixos ou inexistentes. A carência nos transportes e a precariedade das ruas nos leva a pensar soluções que abracem o meio de transporte mais usado, a bicicleta.



Cabuçu alterna espaços urbanos com rurais

Km 32

Localizado no extremo da região sudoeste, o Km 32 é o mais afastado do centro de Nova Iguaçu. Sua ocupação se deu no entorno da Estrada de Madureira e do Rio Guandu. Economicamente, relaciona-se mais com bairros de cidades vizinhas do que com a própria cidade. É próximo de Campo Grande, no Rio de Janeiro, e da Universidade Federal Rural, em Seropédica. A maioria das ruas tem asfalto precário e os passeios, quando existem, são descuidados.



Junto com Cabuçu, os bairros do KM 32 são os mais carentes em infra-estrutura

As informações apresentadas até agora nos mostram que Nova Iguaçu é uma cidade que precisa oferecer condições melhores para seus moradores e inculcar-lhes a sensação de pertencimento à cidade, reforçando suas identidades como cidadãos iguaçuanos. Antes de entender Nova Iguaçu sob um contexto histórico, é preciso localizar o morador da cidade como personagem do projeto: quem é, o que faz, como chegou e qual a sua relação com a cidade.

Quem é o morador de Nova Iguaçu?

Em primeiro lugar, cabe lembrar que a grande maioria das famílias de Nova Iguaçu está entre a segunda e a quarta gerações de indivíduos nascidos na cidade. Ou seja, seus vínculos com a vizinhança ainda são tênues. Esta informação nos ajuda a compreender as razões da inexistência de um perfil comum ao morador de Nova Iguaçu e por que estamos falando de uma sociedade tão heterogênea. No Censo de 2000, o IBGE informa que 55% da população é formada por negros e pardos, mas a frieza dos números esconde a

diversidade existente não só em Nova Iguaçu, como em toda a Baixada.

A explosão demográfica que se iniciou na primeira metade do século XX - e que será estudada com mais profundidade no próximo capítulo - trouxe indivíduos de diversas partes para a região.

Nas entrevistas colhidas durante a fase de pesquisa do projeto, historiadores falam não só na maioria nordestina, nortista e descendente de escravos, mas também em italianos, espanhóis, portugueses, judeus, libaneses e africanos. Estes pioneiros e suas famílias instalaram-se nas terras de Iguaçu

Mulheres, negras, jovens: maioria numa cidade que precisa reforçar vínculos



principalmente a partir da década de 1940, atraídos pela oferta farta de lotes de terra e o transporte facilitado para o Rio de Janeiro, com a ferrovia. Enfrentaram, também, os primeiros anos de urbanização da cidade, quando grileiros e justiceiros traziam um clima de insegurança que acabou por estigmatizar a Baixada como uma área violenta.

Quando chegaram, estas famílias encontravam uma estrutura social que incluía a antiga aristocracia rural já presente na região e os trabalhadores que a serviam. Apesar de decadente, esta estrutura foi incorporada à nova sociedade que se formava e, por isso, a cidade amadureceu a diversidade acompanhando seu ritmo de crescimento. Um traço interessante da personalidade dos iguaçuanos e de outros moradores da Baixada para com os vizinhos lembra o que é visto no subúrbio do Rio. Talvez pela urbanização muito acelerada e de assimilação incompleta, o hábito de sentar-se nas calçadas para conversar e ver as crianças brincando ainda não se perdeu, assim como a presença das feiras livres e dos homens e mulheres que vendem produtos de porta em porta (parcelados na base da confiança). São costumes quase rurais, mas que trazem um pouco de poesia para um espaço que vem exibindo cada vez mais concreto e asfalto. Neste ponto, a história da ocupação de Nova Iguaçu marca a cidade como um local de acolhimento de uma população que veio do mundo inteiro para recomeçar suas vidas.

Nem sempre a cidade correspondeu às expectativas depositadas e, por esta razão, a relação afetiva destas famílias com o espaço ainda é pouco percebida e estudada. Mas ela existe, e a necessidade de conhecê-la vem sendo percebida. Entende-se que, para que ele se enxergue como cidadão iguaçuano, é preciso fazê-lo compreender a própria cidade. Neste processo, conhecer a história local é um passo crucial para oferecer serviços adequados que reforcem seus elos com o ambiente. O próximo capítulo apresenta um resumo da história de Nova Iguaçu, de modo que os fatos garimpados nesta pesquisa se tornem elementos relevantes para a construção do projeto.

CAPÍTULO 5

nova iguaçu

sua história

Assim como a maioria das cidades localizadas em regiões metropolitanas pelo país, em especial as integrantes da Baixada Fluminense, Nova Iguaçu passou muitos anos estigmatizada como mero satélite da capital mais próxima, o Rio de Janeiro. A fama de cidade-dormitório que acompanha a região há décadas se deve ao fato de esta ter sido, nos primeiros anos de seu processo de urbanização, somente uma fornecedora de mão-de-obra para a metrópole, cuja maioria dos moradores era obrigada a viver longe de seus locais de trabalho dado o alto custo de vida na cidade vizinha.

A situação atual é diferente: apesar de ainda abrigar muitos trabalhadores do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu já possui uma economia própria, gera empregos na indústria, no comércio e nos serviços e chega a importar trabalhadores de outras regiões do estado, inclusive da própria capital. Apesar desta nova conformação socioeconômica da cidade, o município ainda sofre com os reflexos do tempo em que era, de fato, uma cidade-dormitório: a ausência de opções de cultura e lazer, a infraestrutura urbana deficiente, resultante da carência de fiscalização e investimento público, a falta de uma

relação afetiva do morador com a cidade e o conhecimento de sua história.

É inegável que a cidade sofre com um grave problema educacional, que merece tratamento prioritário pelas autoridades competentes. Talvez seja este o maior desafio a ser enfrentado para que o futuro do município seja mais promissor. Reiterando o que já foi dito antes, e sem nunca desconsiderar o fator educação, uma das teorias defendidas por este projeto é de que a identificação do morador com a vizinhança é capaz de produzir resultados positivos no ambiente urbano. E a história de Nova Iguaçu explica por que os iguaçuanos têm tanta dificuldade em estabelecer um vínculo com a cidade e por que ela permanece presa num círculo vicioso que envolve falta de cuidado e de cidadania.

Lugar de passagem desde o período colonial

A ocupação não indígena da região onde hoje fica a região da Baixada Fluminense

remonta ao início do período colonial. Expedições portuguesas já reconheciam a região na chegada ao Rio de Janeiro, em 1502, mas estima-se que somente em 1555 os europeus instalaram-se no local então habitado por índios tupi-nambás. A invasão liderada por Nicolau de Villegagnon para a

fundação da França Antártica trouxe algumas centenas de protestantes franceses para as terras do entorno da Baía da Guanabara. Procurando escapar das perseguições religiosas promovidas na Europa, estes indivíduos encontraram nos indígenas da região importantes aliados até sua expulsão pelos

Ruínas da Fazenda São Bento, no município de Duque de Caxias

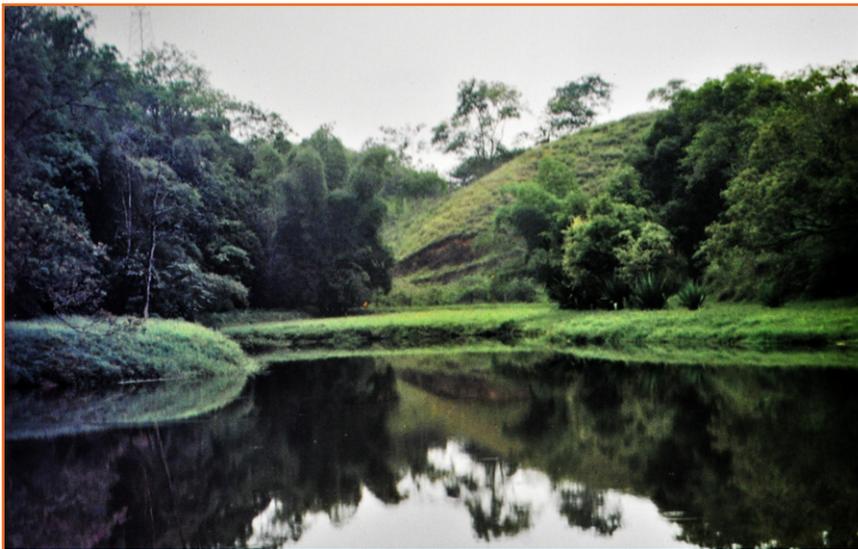


portugueses em 1560. Na mesma época, a área foi dividida em sesmarias, que são lotes de terra distribuídos pela coroa àqueles que quisessem e tivessem condições de cultivá-las. Este foi o começo da criação da Baixada. Ainda em 1560, frades beneditinos ergueram na Fazenda de São Bento, na atual cidade de Duque de Caxias, uma capela dedicada a Nossa Senhora do Iguassú, às margens do rio chamado pelos indígenas de Iguassú, ou rio grande, rio de águas caudalosas, em tupi-guarani.

O Rio Iguassú era somente um entre os vários cursos d'água que tornavam a região um lugar pantanoso e de difícil acesso. O grande número de rios e brejos (fluminus, ou do rio, das águas, em latim) e suas características geográficas estão por trás da origem da própria denominação Baixada Fluminense dada pelos estudiosos. Décadas mais tarde, estes rios se mostrariam importantes rotas da travessia do açúcar proveniente dos engenhos do interior, e desempenhariam papel relevante na atividade agrícola nascente. Diversos portos foram construídos nos rios da Baixada

até o século XVIII, com destaque para os portos da Estrela e do Pilar, onde hoje ficam Magé e Duque de Caxias, e o Porto de Iguassú, que deu origem à futura cidade de Nova Iguaçu. Tendo como foz a Baía de Guanabara e sendo navegável, o rio Iguassú se tornou um caminho natural

para o transporte de mercadorias. Com isso, de suas margens, portos e afluentes, surgiram as primeiras casas e pontos comerciais. O primeiro ajuntamento, entretanto, só foi surgir em 1697, quase 150 anos depois que os europeus colocaram os pés na região: o povoado de Iguassú.



Iguaçu, o rio navegável que batizou a região

Apesar de abrigar plantações de cana nos espaços não alagados, a Baixada Fluminense teve um processo de desenvolvimento muito lento em seus primeiros anos. A demora em sua colonização se deve a uma série de fatores. Um deles é o caráter inóspito da região à época. O terreno alagadiço e o grande número de brejos impedia a ocupação dos mesmos. A curta distância entre o porto da Baía de Guanabara, e os portos fluviais da Baixada era outra razão que desmotivava o crescimento da área. Não interessava aos donos das sesmarias e senhores de engenho a criação de outras instalações além dos portos fluviais. Esta necessidade surgiu com o sucesso da atividade açucareira, que impulsionou o movimento nestes portos intermediários e motivou a ‘domesticação’ das áreas de pântano. Isso tornou possível a instalação de pequenas vendas e estalagens que atendiam os tropeiros, trabalhadores viajantes do período colonial, e futuramente germinariam as primeiras vilas da Baixada. Da mesma forma, a Igreja Católica teve igual importância neste processo. A construção de diversas capelas, dentre as quais está a que se tornou catedral da cidade, Santo Antônio de Jacutinga, deu certa legitimidade à ocupação e impulsionou seu crescimento.

Mesmo nos ciclos do ouro e do café a atividade econômica em Iguassú não arrefeceu. Pelo contrário, a construção de estradas que ligavam o Rio de Janeiro, nova capital do país, a Minas Gerais e ao Vale do Paraíba, em conjunto com os portos fluviais já existentes tornou a região um polo logístico das novas atividades econômicas. Em 1833, o Povoado de Iguassú foi elevado à categoria de Vila. Pouco mais de vinte anos depois, um novo porto foi construído, o Porto da Vila de Iguassú, nova opção para o transporte de mercadorias até o Rio de Janeiro. Um acontecimento, porém, mudou radicalmente a situação da vila: a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858. Este surgimento evidenciou o fato de que, a despeito de sua movimentação, Iguassú era somente um entreposto, um local de passagem, e com uma economia interna frágil.

A vinda da Ferrovia: crise para Iguassú e desenvolvimento para Maxambomba

A relação de Iguassú com os trilhos vem de muito antes da chegada da estrada de ferro. Ainda no ciclo da cana-de-açúcar, era comum o uso de um mecanismo sobre trilhos para o transporte de material até os barcos parados nos portos. Este mecanismo deu, inclusive, nome a um dos engenhos da região: Maxambomba, corruptela da expressão inglesa machine pump, ou bomba mecânica.

Com o advento do trem a vapor, que ligava o Rio de Janeiro à localidade de Queimados, o transporte de café foi imensamente facilitado, possibilitando que uma maior quantidade pudesse ser levada à capital com mais segurança e em menos tempo. Entretanto,

o mesmo trem que trouxe o progresso para a economia cafeeira, provocou uma grande crise nas localidades habitadas da Baixada Fluminense. Os portos ficaram obsoletos com o tempo e moradores das vilas que os



A estrada de ferro D. Pedro é o marco da expansão ferroviária brasileira

rodeavam iniciaram um processo de migração para perto da ferrovia. Até a década seguinte, a extensão da Estrada de Ferro D. Pedro II em direção à Freguesia de Belém (onde hoje fica Japeri), e a criação das Ferrovias do Rio d'Ouro e Leopoldina

acentuaram e aceleraram o movimento. Hoje, estas ferrovias são utilizadas na malha de trens urbanos, servindo a população nos ramais de Japeri, Belford Roxo e Saracuruna, respectivamente. Já os antigos portos fluviais e as vilas que se formaram ao seu redor estão em ruínas, aguardando reconhecimento e cuidados por seu valor histórico.

Coincidentemente, o engenho com nome de trem, Maxambomba, se tornou o destino da maior parte dos moradores da antiga Vila de Iguassú, justamente por ser cortada pela nova ferrovia. Dada a nova configuração do município, a transferência da Matriz de Santo Antônio de Jacutinga, no ano de 1862, para a beira da estrada de ferro ajudou a selar o destino do antigo povoado de Iguassú e da jovem



Estação de Jaceruba, hoje desativada

vila de Maxambomba. A partir daí, o lugar se desenvolveu e passou a abrigar casas, comércio e fazendas. Em 1891, já no período republicano, a Cidade de Maxambomba é elevada a sede do Município de Iguassú. Esta

condição representou um avanço na infraestrutura local, com a construção de um fórum, um quartel e uma cadeia. Posteriormente, importantes personagens da história da Baixada, como Bernardino de Mello e o deputado Manoel Reis, ajudaram a consolidar a nova cidade, estabelecendo os poderes legislativo e executivo da cidade. Em decreto de 1919, Reis instituiu a mudança do nome da cidade de Maxambomba para Nova Iguassú (doravante Nova Iguaçu, grafia que só surgiria em 1943, com a reforma ortográfica da Língua Portuguesa), e cria sua prefeitura.

Enquanto isso, a linha férrea ajudou a promover o crescimento de outras regiões do estado. Casas, praças e igrejas foram surgindo timidamente no entorno da linha e, com a construção das novas estações (a de Nova Iguaçu aconteceu em 1858, ainda na inauguração da ferrovia), estas localidades experimentaram os primeiros esboços do que viriam a se tornar no futuro: a Baixada Fluminense e o subúrbio carioca.

O Ciclo da Laranja: ascensão e queda do modelo rural

Obedecendo ao padrão histórico de que as atividades econômicas de um território funcionam em ciclos, a Baixada Fluminense testemunhou o surgimento da cana-de-açúcar como motor de seu desenvolvimento e sua consequente substituição pelo ciclo do café. A reboque, vieram os trens, os vilarejos, o comércio e a política. Não que houvesse plantações de café ou áreas de beneficiamento na região, mas a simples existência das plantações no Vale do Paraíba trazia um efeito positivo em todo o estado.

Até meados do século XX,
Nova Iguaçu era ocupada
por laranjais



O fim do ciclo cafeeiro, nas últimas décadas do século XIX, teve várias causas: a sociedade escravista vivia seus momentos derradeiros enquanto os produtores do Rio de Janeiro - ao contrário dos cafeicultores paulistas - não encontravam mão-de-obra para substituí-la, o longo período de monocultura havia esgotado os nutrientes do solo, e o abandono de rios e canais da região trouxera doenças que vitimavam a massa trabalhadora. Como forma de resolver a crise, autoridades incentivaram a busca por novas formas de produção agrícola, quando a citricultura surgiu como opção.

Como as antigas fazendas de café no Vale do Paraíba já haviam sido substituídas por culturas de subsistência, como arroz, feijão e mandioca, as primeiras plantações de laranja surgiram em São Gonçalo e se espalharam para outras regiões do estado. Em Iguassú, a primeira atividade registrada data de 1883, enquanto a exportação do produto para países como Argentina e Uruguai deu-se já em 1886. Na realidade, o solo ácido da Baixada se mostrou bastante adequado para a atividade. Logo, as áreas de plantio de Iguassú e de outros municípios próximos estariam tomadas por laranjais.

A proximidade com a capital, a presença da linha férrea e as condições climáticas e geográficas apropriadas motivaram enormes investimentos e fizeram de Nova Iguaçu um nome conhecido internacionalmente. A citricultura ajudou a desenvolver também a infraestrutura necessária para sua comercialização. Obras de canalização da malha hidrográfica e a implantação de saneamento básico diminuíram as áreas de brejo e acabaram se tornando bases para a futura urbanização do espaço. No período em que a laranja era o eixo da economia de Nova Iguaçu, mais de dois milhões de pés podiam ser encontrados nas fazendas de seus mais de sessenta produtores.

Atraídos pelo sucesso comercial da laranja, a instalação de novos moradores fez com que a população sofresse seu primeiro boom demográfico, de 1920 a 1940. Este crescimento não veio acompanhado, no entanto, de infraestrutura suficiente para receber um número tão grande de pessoas em tão pouco tempo. O que se viu foram crescimento desordenado e condições precárias de desenvolvimento humano, pontuadas por algumas poucas - porém importantes - obras de mobilidade e modernização.

Entretanto, a década de 1940 reservou o ocaso para a citricultura na Baixada Fluminense. Instabilidade política no país, crise econômica mundial, a iminência de mais uma guerra de proporções globais e, principalmente, o ataque de pragas como a mosca do mediterrâneo minaram rapidamente a lucratividade das fazendas. Em decorrência da crise, os grandes laranjais que outrora ocuparam o espaço do município foram divididos em pequenos lotes e viraram palco de uma das maiores e mais rápidas transformações urbanas que se tem notícia.

A nova Nova Iguaçu, a urbanização da Baixada e o crescimento delirante

Nota-se que, até este ponto, a história de Nova Iguaçu é marcada por uma série de rupturas: do território pantanoso aos engenhos de cana; de importante entreposto logístico à crise provocada pela chegada da linha férrea; do crescimento que o ciclo do café e essa mesma estrada de ferro proporcionaram ao apogeu econômico com a laranja, tem-se a impressão de que a cidade foi fundada e refundada por diversas vezes ao longo dos anos. Mas nada é comparável ao que ocorreu a partir da crise dos laranjais na década de 1940.



Grupo Teatral do Colégio Leopoldo. Primeira instituição regular de ensino da Baixada, é cria do processo de urbanização de Nova Iguaçu

O crescimento urbano que se iniciou na região de São Cristóvão, passou pela Zona Norte e o subúrbio, atingiu finalmente a região da Baixada Fluminense, mesmo com a existência de áreas ainda não plenamente ocupadas no Rio de Janeiro. Isso se deve, naturalmente, à facilidade que o trem proporcionou em termos de transporte de trabalhadores e mercadorias. Os bairros se desenvolviam inicialmente à beira da ferrovia e avançava, aos poucos para o interior.

Além do mais, a crise da laranja motivou Nova Iguaçu a buscar novas formas de movimentar sua economia. Próxima da capital do país, a cidade passou a desenvolver áreas de indústria e receber trabalhadores de várias regiões do país e do mundo. Se, com a laranja, a população saltou de pouco mais de 30 mil habitantes em 1920 para centenas de milhares antes de 1950, o processo se acentuou nas décadas seguintes, em todos os seus distritos, devido à industrialização.

Enquanto a proximidade com o Rio de

Janeiro trouxe benefícios econômicos para Nova Iguaçu, no campo político e administrativo a cidade enfrentava problemas. A importância como centro urbano era eclipsada pela influência da capital sobre seus então nove distritos. Apesar de possuírem características semelhantes, cada distrito cresceu de forma distinta e pouco integrada. Isso fez com que a relação com o Rio se desse de maneira autônoma à sede do município e as influências locais não passassem necessariamente por Nova Iguaçu. No começo da década, motivada pelos climas econômico em nível local e político no âmbito nacional, a primeira leva de emancipações destes distritos teve seu início. Em 1943, houve a criação do município de Duque de Caxias. Em 1947, Nova Iguaçu perde outra parte de seu território, que se torna o município de Nilópolis. Ao mesmo tempo, São João de Meriti, outrora distrito de Nova Iguaçu, emancipa-se da jovem cidade de Caxias.

As décadas seguintes reservaram à Baixada Fluminense o mesmo processo de urbanização reservado a outras regiões rurais do país. O que vimos foi um aumento ainda maior na população destas cidades, com a chegada de egressos de outras partes do estado, do país, ou mesmo do mundo. De 1945 a 1980, Nova Iguaçu viveu suas transformações mais profundas, que vieram desacompanhadas de investimentos públicos em infraestrutura, saúde, educação e segurança.

Isso ocorreu pela própria conjuntura política da época. Com a capital do Brasil situada no Rio de Janeiro e toda a estrutura de poder lá instalada, a tendência de investir massivamente na Guanabara, deixando de lado outras regiões do Estado era o padrão. Esta situação mudou com a transferência do poder para Brasília, mas não impediu que os problemas sociais se agravassem. Nova Iguaçu e suas vizinhas conviveram por muito tempo com justiceiros, políticos de comportamentos caudilhescos e populistas, pobreza e violência cujos resquícios são observados até hoje. A postura atual busca reconhecer que a Baixada Fluminense sofre com um passivo muito grande nestas áreas, e algumas iniciativas vêm sendo tomadas, mas o caminho a percorrer ainda é muito longo.

Neste momento, faz-se necessário desfazer parcialmente uma visão do senso comum: a da Baixada como região-dormitório, lar de trabalhadores da cidade do Rio de Janeiro. De fato, durante a maior parte de sua história, foi mero entreposto de ligação entre a capital e o interior. Alguns de seus distritos comportaram-se, graças à linha férrea, como extensões do subúrbio do Rio. Nesta condição, figuram como exemplos os atuais municípios de São João de Meriti, Nilópolis e Belford Roxo. Entretanto, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, em momentos distintos, se aproveitaram da proximidade com o Rio de Janeiro para impulsionar sua vocação industrial e abrigar empresas complementares às atividades da região metropolitana que se formava.

Nova Iguaçu foi a primeira cidade a criar condições para a economia industrial, atraindo empresas, trabalhadores, comércio e serviços, assumindo a centralidade no crescimento da região. O processo

de desenvolvimento aconteceu acompanhando a urbanização da capital, mas de maneira esparsa e desordenada. Posteriormente, o mesmo se deu com os outros municípios. Fatores como a abundância de água e áreas livres, e mão-de-obra barata e não sindicalizada atraíram dezenas de empresas e estas atraíram mais trabalhadores. A decisão das prefeituras de facilitar a obtenção de permissões para construir e o surgimento de ocupações irregulares contribuiu para o adensamento populacional da área e o agravamento de problemas estruturais na Baixada. Em virtude da facilidade de se instalar, a região se tornou a única no estado a registrar crescimento populacional no momento posterior à mudança da capital federal. Isto foi acontecendo até a década de 1980, com a diminuição dos fluxos migratórios.

Nos anos 80, à crise no estado do Rio, que ainda não se recuperara do baque de perder a capital do país, somaram-se as instabilidades

política e econômica decorrentes do fim do regime militar e sua transição à democracia. A Baixada Fluminense, que sempre sofreu com a desigualdade e o investimento insuficiente, teve seus ressentimentos agravados. Outros distritos motivaram uma nova leva de emancipações na década de 1990. Surgiram, então, os municípios de Belford Roxo, Japeri e Queimados. Alguns anos depois, o distrito de Mesquita também se separou da cidade.

A partir da abertura da economia e do Plano Real, as cidades da Baixada se diversificaram e o estado do Rio de Janeiro, alimentado pelas receitas do petróleo, voltou a encontrar o crescimento. Nos anos 1990 e 2000, Nova Iguaçu e Duque de Caxias se consolidaram como dois dos maiores

Visão atual de Nova Iguaçu:
mais de 700 mil moradores
e uma cidade em busca de
equilíbrio



municípios do Brasil, e a Baixada tem hoje quase metade da população do estado.

O que vimos neste capítulo ajuda a entender os desafios que Nova Iguaçu e seus pares na Baixada Fluminense enfrentam na atualidade. A recuperação da economia fluminense a partir dos anos 90 não excluiu a Baixada, que vem tentando conciliar sua vocação industrial e seu setor de serviços, na tentativa de atender à população que surgiu nas últimas décadas e nunca teve a oportunidade de se sentir parte do lugar onde vive.

CAPÍTULO 6

nova iguaçu

seus marcos

Parte do trabalho de investigação da identidade de Nova Iguaçu e dos iguaçuanos passou pela busca de referências concretas que tivessem importância para a cidade, tanto pelo que representaram como por ser símbolos do que ela pretende para o futuro. Infelizmente, pouco do que foi construído até o século XIX foi mantido ou mesmo documentado, comprovando o mau-costume da elite política brasileira de não ter a preservação do patrimônio histórico e cultural como uma de suas prioridades. Com base nas informações coletadas, o capítulo reúne uma pequena parte do patrimônio histórico, com representantes dos ciclos da cana, do café e da laranja; o patrimônio natural, já que Nova Iguaçu tem um grande ativo ambiental em sua área e quer ser associada à causa ambiental no futuro; e o patrimônio material, aquele construído ao longo dos anos, utilizado até hoje pela população e que se tornaram marcos de sua relação com o espaço urbano.

Estrada Real do Comércio

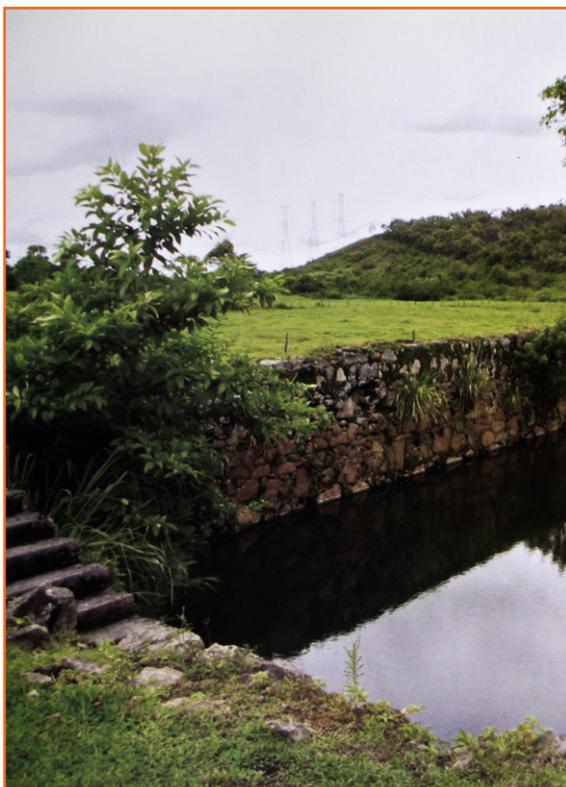
Tombada pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, esta é a primeira estrada brasileira a ser construída para o escoamento do café e foi largamente utilizada desde a sua fundação, em 1811, até a chegada da estrada de ferro em 1858. Estende-se da antiga Vila de Iguassú até a atual cidade de Paraíba do Sul, de onde os tropeiros partiam para as terras de Minas Gerais e Goiás. O primeiro trecho, que corta do Maciço de Tinguá, foi praticamente reconstruído, ainda em 1842, recebendo muros para contenção de encostas e pavimentação com pedras, que ajudaram a acelerar o desenvolvimento da região.



Fazenda São Bernardino

Localizada na antiga Vila de Iguassú, é uma das maiores representantes das fazendas e engenhos que ocupavam Nova Iguaçu nos ciclos do açúcar e do café. A fazenda foi concluída em 1875 e abrigou importantes personagens da história de Nova Iguaçu até perder importância com a transferência da sede do poder municipal e ser vendida. A sede, em estilo colonial, foi tombada em 1951 pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Entretanto, um incêndio na década de 1980 evidenciou que a construção se encontrava em ruínas havia muitos anos.



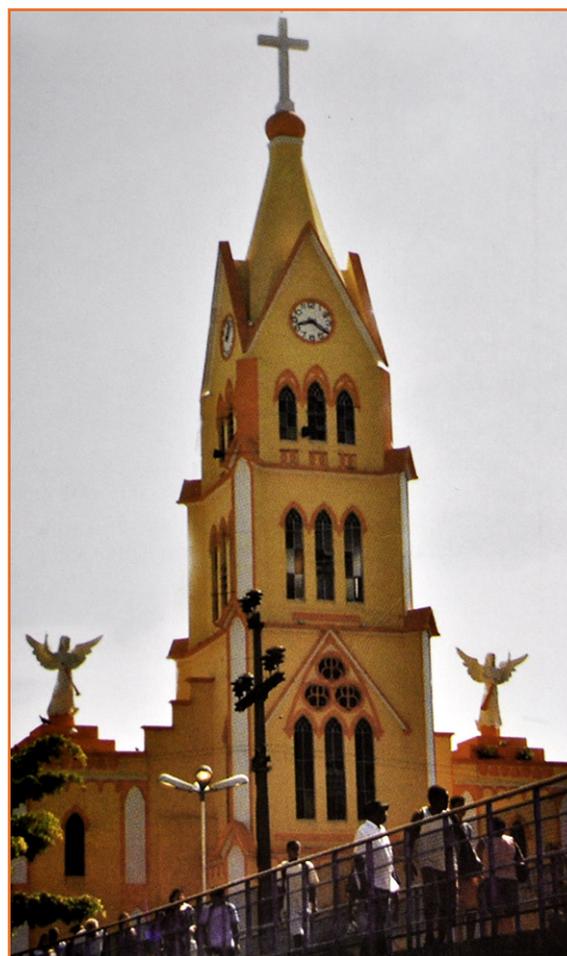


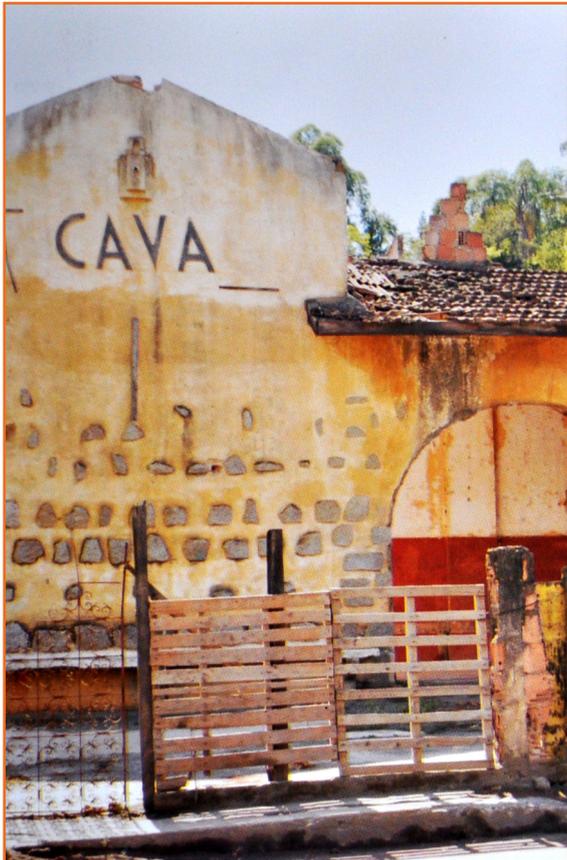
Porto de Iguassú

Representa um período em que a cidade atuava como entreposto comercial e facilitava o transporte de produtos agrícolas. O transporte fluvial era comum no terreno pantanoso da Baixada Fluminense e este porto foi um dos muitos que surgiram nos ciclos da cana-de-açúcar e do café, como os portos da Estrela, do Pilar e das Caixas. Com a chegada da estrada de ferro, perderam importância e foram desativados. Nas proximidades, ainda podem ser vistas as ruínas da Torre Sineira de Nossa do Iguassú, uma das construções mais antigas da Baixada.

Igreja de Santo Antônio de Jacutinga

Acompanhando a nova centralidade municipal proporcionada pela chegada do trem, a matriz da Igreja Católica em Iguassú foi transferida para a margem da estrada de ferro, onde permanece até hoje. Sua instalação, em 1862, contribuiu bastante para a mudança da sede municipal para Maxambomba. Como muitos territórios de ocupação portuguesa, Nova Iguaçu é povoada por igrejas de diferentes épocas e tamanhos, mas esta tem especial importância. Santo Antônio é o padroeiro da cidade e sua igreja é plenamente funcional, recebe fiéis e abriga o bispo da Diocese de Nova Iguaçu, que engloba também as cidades de Japeri, Paracambi, Queimados, Mesquita, Nilópolis e Belford Roxo.





Estações de Trem

Além das estações de Nova Iguaçu, Comendador Soares e Austin, que são integrantes da rede de trens urbanos do Rio de Janeiro, o município guarda outro grande número de estações desativadas. No passado, o trem foi a principal razão para que a região da Baixada Fluminense tivesse relevância econômica e histórica no Rio de Janeiro. A linha férrea foi, na verdade, permitiu que a ocupação do território pudesse acontecer, graças à ligação rápida e segura com o Rio de Janeiro. A importância do trem em Nova Iguaçu é tão grande que um de seus nomes, Maxambomba, é inspirado em um mecanismo de tração de veículos sobre trilhos. Na foto, ruínas da estação de Cava.



Área de Proteção Ambiental de Tinguá

Mais de 60% do território de Nova Iguaçu é composto por áreas verdes e protegidas. A APA de Tinguá é somente uma das muitas existentes no município. Estende-se por alguns municípios da Baixada e da Região Serrana e abriga rica biodiversidade, que pode ser aproveitada para motivos científicos ou turísticos. Além de Tinguá, outra área com potencial já explorado é a APA de Gericinó/ Mendanha, cuja serra atrai visitantes e moradores com cachoeiras, construções históricas, trilhas, uma pista de asa-delta e até um suposto vulcão extinto.

Rio Guandu

Há uma profusão de rios na Baixada Fluminense. O próprio Iguaçu batiza a cidade por onde passa. Mas o rio mais importante da atualidade é, certamente, o Guandu. De seu leito saem as águas que abastecem a maior parte da região metropolitana do Rio de Janeiro, incluindo a capital. Por conta de sua importância estratégica, o Guandu é, infelizmente, o único rio efetivamente protegido da Baixada. Praticamente todos os outros rios e córregos da região foram poluídos e convertidos em valões, a despeito de sua importância histórica.



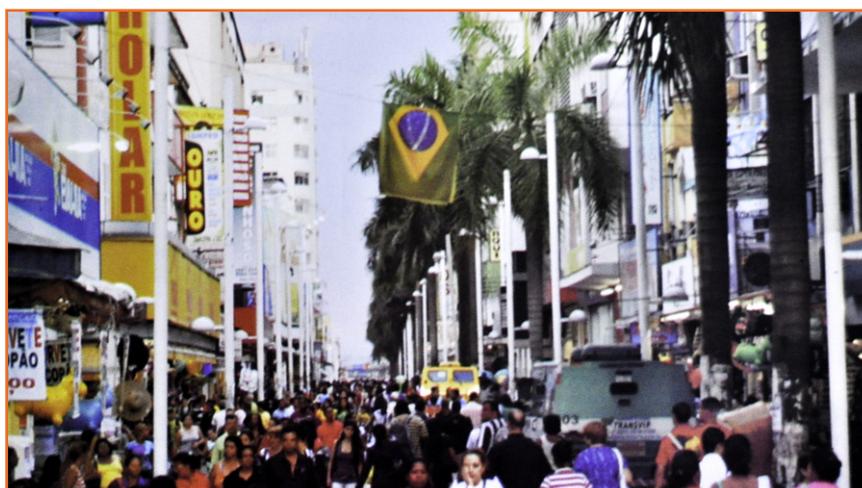
Central de Tratamento de Resíduos

Uma das primeiras usinas de reciclagem do Brasil e a primeira do mundo a desenvolver um projeto de venda de carbono através do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo da ONU, além de ser um dos primeiros empreendimentos de gestão de resíduos a receber os certificados ISO 9001 e ISO 14001. É um dos exemplos da postura adotada pela cidade de encampar a causa ambiental como um de seus ativos. Ainda é, entretanto um exemplo pontual: a maior parte do lixo na Baixada Fluminense não é descartada de maneira adequada, sendo despejada em locais irregulares ou no aterro de Gramacho.



Calçadão de Nova Iguaçu

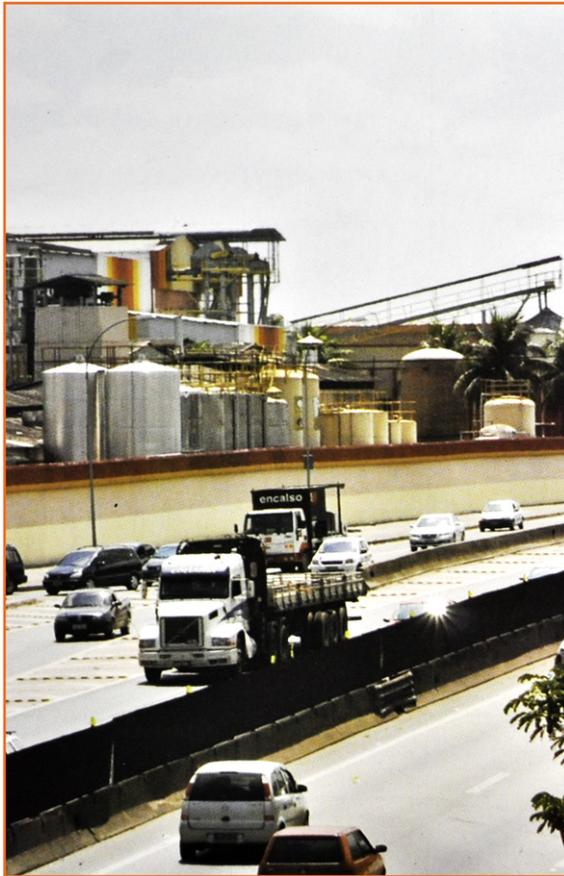
Representa a urbanização da cidade. Sempre cheio de compradores e vendedores, é o local mais movimentado da cidade. Faz parte de um complexo comercial com mais de mil lojas e recebe aproximadamente duzentas mil pessoas por dia, num fluxo que se aproxima de locais como Madureira ou a SAARA. A variedade de estabelecimentos e os preços acessíveis fizeram com que centros comerciais deste tipo se tornassem comuns em cidades da Baixada e bairros do Subúrbio. Por causa desta relação de proximidade, o calçadão é um dos locais mais lembrados pelos moradores de Nova Iguaçu.



Praça do Skate

Este espaço possui uma interessante curiosidade: lá foi instalada a primeira pista de skate da América Latina, em 1976. O bairro onde está instalada é, hoje, um dos mais prósperos da cidade, com apartamentos de alto padrão ocupados e outros em construção. Apesar de não parecer radical para os padrões atuais, a pista de skate é relevante por marcar o processo de passagem de cidade rural para cidade urbanizada que Nova Iguaçu sofreu em meados do século XX. A praça é, também, um dos mais conhecidos pontos de encontro da juventude, e conta com equipamentos bem cuidados e uma escolinha de vôlei de praia.





Via Dutra e Via Light

Construída em períodos e com propósitos distintos, estas duas vias expõem à cidade um dos maiores problemas das grandes cidades: trânsito. A Via Dutra, construída na década de 1950, corta Nova Iguaçu e muitas outras cidades para ligar o Rio de Janeiro a São Paulo. Isso fez com que a rodovia assumisse a condição de via de escoamento de mercadorias mais importante da Baixada. Entretanto, dados o crescimento populacional e a falta de opções de transporte, transformou-se em via expressa para veículos de passeio e hoje se encontra sufocada pelo aumento no número de veículos e a falta de espaço para crescer.

A opção para a Dutra é construir novas estradas e investir em outros meios de transporte, mas estas iniciativas vêm acontecendo a passos lentos. Uma delas, em fase de construção é o Arco Metropolitano, prometendo diminuir o fluxo de caminhões na rodovia que hoje é margeada pela mancha urbana. Outra solução, pronta desde 1998, é a Via Light, que liga Nova Iguaçu ao bairro da Pavuna. Como avenida, que corta o Centro da cidade, a Via Light já sofre sinais de sobrecarga, com constantes congestionamentos. O trecho de via expressa, no entanto, é subutilizado por não fazer ligação direta com a Avenida Brasil.



CAPÍTULO 7

urbanismo

como as cidades se preparam
para o progresso

Mudança é uma palavra amplamente discutida pelas sociedades urbanas e utilizada em discursos políticos das mais diversas ideologias. O dinamismo das grandes cidades provoca um estado de permanente ebulição social e - por que não? - arquitetônica. Mesmo quando a economia regional não vai bem, empreendimentos procuram ser incentivados, e vemos brotar novos prédios, novas casas, aparecem mais carros nas ruas, as pessoas compram mais e a demanda por espaço e infraestrutura aumenta. O poder público, por sua vez, é cobrado e apresenta-se como catalisador deste desenvolvimento, promovendo a ordenação do espaço e buscando melhorar a qualidade dos serviços oferecidos. Temos, portanto, dois vetores responsáveis por fazer com que a cidade de hoje seja sempre diferente da cidade de amanhã: a iniciativa privada e os governantes. Quando um destes grupos falha, o ritmo de mudanças cessa, e a cidade adoece.

A face mais visível de qualquer mudança no cenário urbano está em suas obras. São os avanços na arquitetura e na engenharia que marcarão o perfil de uma cidade em determinada época. Grandes

projetos de urbanismo deixam, acima de tudo, um legado que pautará as decisões futuras de moradores, empresários e políticos. Seja para reafirmar ou corrigir o que foi feito, a realidade é que muito do que um lugar enxerga como sua identidade está expresso em suas construções. Justamente por isso, é preciso usar de extrema cautela ao propor qualquer intervenção urbanística, pois a cidade não é mero território de contemplação. Pessoas vivem e interagem constantemente com o ambiente e entendê-las em seu contexto é fundamental.

Em primeiro lugar, é preciso enxergar as motivações para o constante estado de mudança. A principal razão é econômica: obras movimentam a indústria, o comércio e os serviços de uma região, os empregos aumentam e o setor financeiro lucra. O caso mais famoso é o registrado no Plano Marshall, dos Estados Unidos pós-crise de 1929. Através de investimentos públicos na indústria bélica e na engenharia civil, o país conseguiu aquecer sua economia e retomar o crescimento. Outra causa é cultural: as pessoas gostam de mudar. A soma de diversas obras individuais e as intervenções públicas dão a impressão de que os cidadãos fazem parte de um organismo vivo. Isto nos leva à terceira razão para as mudanças: a cidade, como as pessoas que nela vivem, não quer envelhecer. Ficar para trás, ser ultrapassada por outros centros urbanos e não oferecer serviços adequados a sua população são fatores que abalam sua autoestima. A forma encontrada para afirmar a pulsação de uma metrópole acaba sendo as alterações que ela promove em seu espaço físico, acima de tudo.

Alguns centros urbanos promovem suas mudanças sob motivações muito particulares: ao sediar grandes eventos, após passar por alguma experiência traumática, ao ser reconhecido que a cidade enfrenta problemas estruturais e precisa saná-los. Todos os casos têm algo em comum, que é a necessidade de entender que problemas a população encontra e o que fazer para enfrentá-los. É comum, em cidades brasileiras, ignorar esta questão e realizar obras que terão impacto positivo mínimo na vida dos moradores justamente por não se encaixar em suas realidades. Como diz a anedota popular, obras de saneamento não são feitas porque ficam embaixo da terra. Como ninguém vê, não dá votos. Enquanto isso, gasta-se com projetos de utilidade duvidosa, que ainda correm o risco de se perder em pouco tempo porque a situação local não foi vista de maneira ampla nem discutida com a sociedade.

Para ampliar esta discussão, são apresentados alguns exemplos de cidades que passam ou passaram por processos de mudanças urbanísticas e como a questão da participação popular e da identidade local foram vistas.



Barcelona

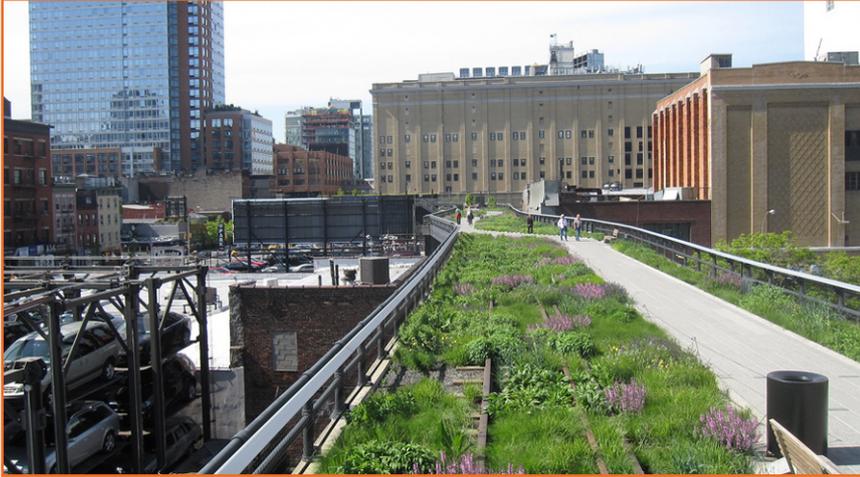
A capital catalã é, talvez, o caso mais emblemático da possibilidade de mudar, a partir de intervenções urbanísticas, uma área decadente e transformá-la em referência mundial. Incentivada pela realização dos Jogos Olímpicos de 1992, Barcelona decidiu transformar Port Vell, o antigo e obsoleto porto da cidade, em extensa marina com vocação turística e de entretenimento. A revitalização do porto se deu com a retirada de armazéns, fábricas e depósitos vazios e o aproveitamento de espaços como oficinas e áreas de manobra de trens. O projeto urbanístico voltado para a cultura urbana e o bem-estar do pedestre proporcionou ambientes e instalações belíssimos e inspirou outros projetos pelo mundo, como Puerto Madero, na Argentina.

Rio de Janeiro

Assim como Barcelona, o Rio de Janeiro aproveita a escolha como sede das Olimpíadas de 2016 para promover necessárias mudanças em sua configuração urbana. Com atenção especial para mobilidade, a cidade promove obras de transporte em vários bairros e busca também um projeto de revitalização de sua zona portuária. No entanto, a exemplo de mudanças urbanas ocorridas em outros tempos, esta é cercada de controvérsias. Muitos especialistas acreditam que as soluções apresentadas já nascerão insuficientes para atender à demanda, enquanto outros argumentam que a cidade repete o erro de ignorar estudos e propostas anteriores, fazendo com que a cidade viva um processo de se desenvolver praticamente do zero de tempos em tempos.



Nova Iorque



A maior metrópole do mundo também sofre com a decadência de alguns de seus distritos. Para inverter o quadro negativo que se apresentava, investimentos no Highline Park e em South Street Seaport mudaram a forma com que os moradores e frequentadores interagiam com estes locais. No primeiro caso, a antiga ferrovia sobre viaduto, que seria demolida, foi transformada em um parque-passarela. Já em South Street, o projeto teve como destaque a participação da comunidade para transformar a região em um polo turístico. Em comum, a preocupação de ambos na preservação da própria história e de sua identidade. A memória urbana se tornou um aspecto tão presente que virou estratégia de marketing em South Street. No Highline Park, optou-se por manter o aspecto rústico e preservar parte dos trilhos.



Lisboa

A portuguesa Lisboa, uma das mais antigas capitais da Europa, é uma cidade de delicados equilíbrios. A arquitetura medieval se mistura com modernos prédios dos séculos XX e XXI; carros de última geração dividem espaço com bondes centenários; mesmo a arte e a cultura se dividem entre o tradicional e a novidade. Um dos traços mais marcantes da cidade é a mistura dos belos grafismos que enfeitam várias de suas calçadas. Arquitetos e calceteiros exploram a técnica local do uso da pedra portuguesa para desenvolver calçadas que variam das clássicas referências greco-romanas aos modernos traços abstratos. Muitas formas lúdicas e figurativas também podem ser vistas nos passeios de Lisboa, como os projetados por diversos artistas no Parque das Nações.

CAPÍTULO 8

calçamento

questões de ordem técnica e
utilitária na rotina da cidade

O calçamento não é apenas um elemento material que compõe a cidade. Ela vai muito além, servindo como suporte para socialização, comunicação e infraestrutura de uma via pública. Em um relatório de 1909, o engenheiro Saturnino de Brito, um dos pioneiros do serviço de sanitarismo no Brasil, já alertava para a importância do reconhecimento das calçadas como personagens essenciais do espaço urbano. As sugestões apresentadas por ele, como a possibilidade de instalação de rede de esgoto e a implantação de faixas de serviço com plantas e mobiliário, já previam o crescimento das cidades no futuro e buscavam normatizar a construção destes espaços e dos equipamentos que nele estivessem contidos. Infelizmente, o cenário de descompromisso com a totalidade dos cidadãos, o pedestre em especial, pouco mudou no último século.

Aspectos sociais

O que não pode ser ignorado é o fato de o caráter público da calçada conferir uma identidade a todo o local onde ela está inserida. Podemos reconhecer o comportamento de um bairro pelas pessoas que transitam nas calçadas, por sua ocupação em determinados horários, pelos estabelecimentos que a margeiam. A rua e, por conseguinte, a calçada, ajuda a separar o comportamento público do privado e resgata a experiência da diversidade, pois permite a presença do estranho e contribui para o encontro de desconhecidos, enriquecendo a experiência social².

Neste ambiente se dão as relações entre vizinhos, desde o simples aceno num momento de passagem ao já mencionado hábito suburbano de se sentar em frente ao portão para conversar, cuidar das crianças que brincam nas ruas ou, simplesmente, observar a passagem de gente. Exercícios físicos, passeios com animais de estimação, diversas atividades de lazer têm a calçada como um possível palco.

De fato, a calçada é o equipamento mais democrático de uma cidade, mas também é um elemento delimitador: define a área destinada a veículos, pedestres e mobiliário urbano e também onde começa o espaço disponível a todos e o ambiente particular. Este é um ponto sensível, pois a legislação de muitas cidades determina que a responsabilidade pela manutenção das calçadas é do proprietário do imóvel lindeiro. Mesmo que, invariavelmente, possa ser utilizada por todos os transeuntes da cidade.

Cabe mencionar, também, o caráter econômico que o equipamento assume, pois o acesso a estabelecimentos comerciais e de serviços se dá através da calçada, quando não acontece nela própria. Encontrar vendedores, bancas de exposição de produtos e mesas de bar ocupando o espaço é comum em cidades brasileiras. Se a apropriação deste ambiente é regular ou não, a resposta deve variar considerando as particularidades de cada caso, mas é um dado que merece ser lembrado.

A calçada para caminhar

Não há como falar de calçamento sem estudar seu uso mais óbvio e trivial, isto é, como uma superfície para andar. Quando utilizamos a palavra ‘andar’, precisamos ter em mente que isto se aplica a situações muito mais amplas, e que todas devem ser contempladas em um projeto de urbanismo. A calçada deve permitir que um indivíduo tenha liberdade para usar as próprias pernas para se movimentar, mas não pode ignorar aqueles que somente ‘andam’ com o auxílio de cadeira de rodas, muletas, bengala, andador, ou um acompanhante (humano ou cão-guia), ou possuem limitações para se locomover, como idosos e gestantes. A urgência de propor soluções de acessibilidade em vias públicas é tamanha que, de acordo com dados do Censo de 2000, mais

² Magnani, José
Guilherme Cantor.
Rua, símbolo e suporte da
experiência urbana.

Calçadas mal feitas são causa de problemas de mobilidade, especialmente para idosos e deficientes



de 24 milhões de brasileiros estão no grupo de indivíduos com alguma deficiência física, o número de mulheres grávidas gira em torno de 2,5 milhões ao ano e aqueles com mais de 60 anos compõem outros 14 milhões de pessoas. Isto implica afirmar que, se somarmos esta população com mobilidade reduzida, e acrescentarmos seus pais, filhos e acompanhantes, mais da metade da população brasileira sofre com as condições precárias da maioria das calçadas do país. Esta situação se dá à revelia de uma Constituição que têm como cláusulas pétreas a igualdade entre os indivíduos e o direito de ir e vir.

Por esta razão, muito foi legislado com o intuito de resolver este problema. Uma das mais recentes iniciativas inclui uma cartilha do Ministério das Cidades que procura unificar as práticas neste campo com base na norma técnica NBR 9050:2004. A cartilha que orienta as propostas em acessibilidade neste

projeto apresenta o conceito do Design Universal, que é a prática de projetar espaços e objetos buscando atender a um número irrestrito de pessoas com segurança e eficiência. É um passo além da proposta de Design Livre de Barreiras, surgida nos Estados Unidos dos anos 1960, e hoje

é aplicada em diversos projetos que vão da arquitetura ao design de interfaces.

As recomendações do Ministério promovem o uso equiparável dos equipamentos, ou seja, que indivíduos com diferentes demandas utilizem o espaço com o máximo de igualdade possível; simplicidade e intuição na experiência; a informação perceptível para todos os usuários; a minimização de erros e potenciais perigos; pouca exigência de esforço físico; e tamanho e espaço para acesso e uso. A intenção é garantir que novas

barreiras à circulação de pessoas não sejam erguidas e promover a eliminação gradativa das barreiras existentes. A lista a seguir representa as principais normas para construção de espaços públicos acessíveis:

— A calçada deve **separar** física e visualmente a área reservada ao mobiliário da área destinada aos pedestres;

— O **passeio**, ou área livre para circulação de pessoas deve ter, no mínimo, 1,20m.

No entanto, recomenda-se 1,50m, que é a largura adequada para que duas cadeiras de rodas vindas de direções diferentes possam se cruzar sem causar maiores incidentes;

— O **mobiliário urbano** não pode se apresentar como um obstáculo à circulação, deve ser facilmente identificável e desenvolvido respeitando igualmente as normas de acessibilidade e legibilidade. As partes utilizáveis devem estar a uma altura de 0,60m a 1,20 e, se houver partes em projeção, como placas, estas devem respeitar uma altura mínima de 2,10m;

— No chão, **grelhas e tampas de acesso** à infraestrutura são interpretadas pela ABNT como itens de mobiliário e, como tal, devem estar na faixa da calçada destinada a estes elementos. Quando isto não for possível, devem causar a mínima interferência na mobilidade, evitando desníveis. As grelhas devem ter vãos com espaçamento máximo de 15mm.

— A **vegetação** não só é permitida, como recomendada, mas é preciso tomar cuidados para garantir que as dimensões mínimas de acessibilidade sejam respeitadas: 1,20m de área livre para o passeio e 2,10m de altura mínima dos galhos projetados. Plantas com espinhos e outras potencialmente perigosas devem ser evitadas;

— **Rampas de travessia** são aceitas desde que permitam a existência de um passeio em sua largura mínima. Caso a calçada seja estreita, toda ela deve ser rebaixada para dar acesso à faixa de pedestres. Deve-se evitar ao máximo a existência rampas localizadas exatamente sobre as esquinas. O recomendado é construir uma rampa ou rebaixamento para cada local de travessia no cruzamento.

Separação



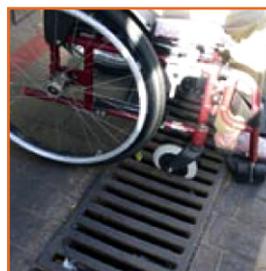
Passeio



Mobiliário



Grelhas e Tampas



Vegetação

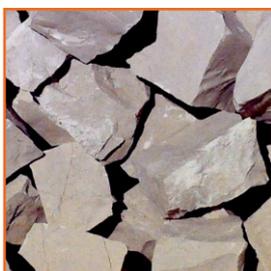


Rampas de Travessia

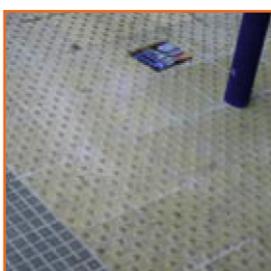




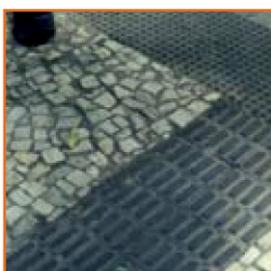
Piso



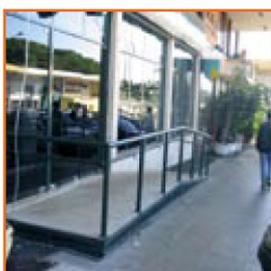
Textura



Piso tátil de alerta



Piso Tátil Direcional



Rampas de Acesso

Em alguns casos, é aceita a elevação da faixa, o que elimina a necessidade de rampas;

- O **piso** deve possuir uma superfície regular, com materiais aderentes. A inclinação transversal deve existir, para que haja escoamento de água, mas não pode ultrapassar 3%;
- A **textura** do piso é uma das principais referências para deficientes. Por isso, a presença do piso tátil deve existir sempre que houver a necessidade de alertar ou guiar o pedestre;
- O **piso tátil de alerta** deve ser utilizado em torno de itens do mobiliário, bifurcações, ou como indicação de desníveis e rampas;
- Já o **piso tátil direcional** aponta o caminho que o deficiente deve seguir e é exigido, normalmente, em espaços largos, onde não haja muitas outras referências. Este piso deve possuir cor diferenciada, normalmente azul ou amarela, para guiar também pessoas com visão reduzida;
- **Rampas de acesso** aos estabelecimentos devem se projetar para o interior dos mesmos. Soluções que contemplem rampas sobre a calçada não são recomendadas, mas aceitas quando não atrapalham a circulação de pessoas e quando comprovada a impossibilidade de a rampa adentrar o imóvel. Assim como no caso das rampas para travessia, é preciso diferenciá-las visualmente do resto da calçada.

Informação e arte

Arte e comunicação também encontram um fantástico suporte para suas manifestações. Quando saímos às ruas, nos vemos bombardeados por todo tipo de estímulo visual, tendo como fontes a publicidade, sinalizações, objetos, pessoas e movimentos que compõem a identidade do local. A rua promove o encontro da mensagem com seu receptor, e é um espaço valorizado porque este encontro se dá após um processo de escolha. Afinal, diferentemente de uma revista, um museu ou aparelho de TV, a leitura das informações não é linear, acontece somente após uma disputa entre as diversas fontes

de informação espalhadas. A consciência da via pública como um potencial meio de comunicação criou e fortaleceu movimentos políticos, artísticos e o próprio design gráfico. O grafite e os cartazes construtivistas são apenas dois exemplos de manifestações visuais projetadas para as ruas. Neste processo, as calçadas mostraram-se como palco e plateia da maior parte destas mensagens, já que elas ocorriam sobre a sua superfície ou seus equipamentos, e seu público-alvo também circulava sobre elas.

Na maioria das vezes, encontramos na cidade referências de comunicação visual em suportes verticais: placas, outdoors, letreiros e cartazes são os

objetos mais comuns das vias públicas. O tridimensional também tem um papel relevante, já que equipamentos como abrigos de ônibus, cabines telefônicas, estátuas e obras arquitetônicas também exercem papel comunicacional.



As paredes podem ser suporte para manifestações como as do artista Banksy

O terceiro tipo de suporte, sobre o qual nos debruçamos neste projeto, é o menos utilizado como fator de comunicação: a horizontalidade, o chão. A razão pela qual o chão é menos lembrado como suporte de informações está no fato óbvio de que seu papel primordial é outro. O solo da rua é o espaço que propicia a passagem e oferece as ferramentas para que as pessoas se movimentem. Isso não impede, entretanto, algumas formas de ‘aparecer’ no chão da cidade. Muitas soluções de sinalização, a de trânsito inclusive, são horizontais. Artistas também usam a dimensão horizontal como elemento de seu trabalho, num espaço onde sua obra pode ganhar muito mais destaque mesmo interferindo na percepção do transeunte com menos impacto visual do que os outros meios.

O artista alemão Gunter Demnig, em sua obra Stolpersteine, usa o chão dos passeios

“Stolpersteine”, do artista alemão Gunter Demnig, homenageia vítimas do nazismo com placas no chão de Berlim



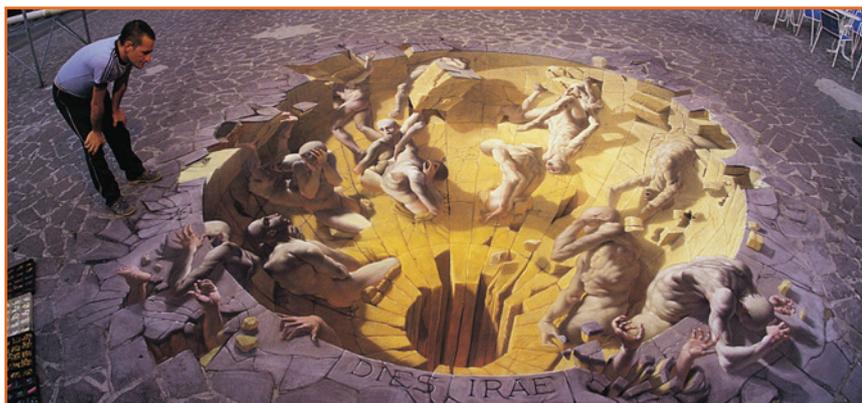
de Berlim e de outras cidades europeias para pregar, literalmente, sua homenagem às vítimas do holocausto. Nas calçadas em frente a lugares onde viveram judeus, ciganos, homossexuais e outros perseguidos pelo

nazismo, encontramos pequenas placas de bronze com o nome dos indivíduos que lá viveram, seu ano de nascimento, a data de sua prisão e o fim que tiveram, normalmente mortos em campos de concentração. A intenção

do trabalho é, de certa maneira, resgatar a individualidade de cada uma das vítimas, levando suas lembranças para mais perto das pessoas. Deste modo, a proximidade ajuda a trazer para junto do público uma dimensão da tragédia que os memoriais coletivos não conseguem. Diz o artista: “É uma escultura social e, se olharmos como um todo, é o maior monumento artístico do mundo”. Além da Alemanha, as Stolpersteines também podem ser vistas em calçadas da Polônia, Hungria, República Tcheca, Itália e Áustria.

Com intenções bem mais prosaicas, o

americano Kurt Wenner vem enfeitando cidades do mundo e surpreendendo pedestres com suas pinturas trabalhadas em perspectiva para causar efeitos de ilusão de óptica. A técnica é renascentista e os resultados causam, a partir de



O americano Kurt Wenner trabalha suas obras com perspectiva para causar sensação de tridimensionalidade

determinado ponto de vista, uma impressão de tridimensionalidade e profundidade no espectador. O minucioso trabalho envolve cálculos geométricos e largo conhecimento em percepção visual.

Vimos que a calçada pode ser suporte para manifestações artísticas, mas não há

como deixar de lembrar quando a calçada é a própria obra de arte, com padrões e grafismos que acabam se tornando parte de um projeto de urbanismo e da própria identidade do local onde ela acontece. O hábito ocidental de ornamentar pavimentos remonta a Roma antiga e esta cultura se espalhou até onde as influências romanas alcançaram.³ Portugal bebeu da fonte romana e criou incríveis grafismos com pedras de basalto e calcário coloridas, na técnica que ficou conhecida como calçamento português. Outras técnicas e materiais foram desenvolvidos pelo mundo e o hábito de dotar as calçadas de manifestações estéticas é comum em várias cidades, principalmente as de colonização ibérica. Em Copacabana, no Rio de Janeiro, a



Calçadão de Copacabana,
símbolo da cidade do Rio

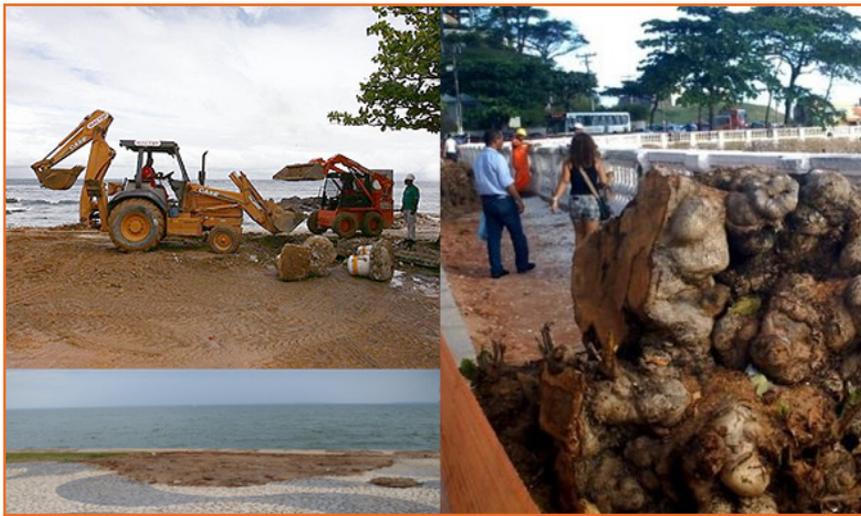
mesma pedra portuguesa que margeia a praia e forma as famosas ondulações em preto e branco, também compõe a complexa arte de Burle Marx, nos canteiros centrais e nas calçadas de acesso aos prédios da Avenida Atlântica. Já em Barcelona, a irregular pedra portuguesa dá lugar a ladrilhos de concreto, que possuem graciosas e características formas, facilmente identificadas pelos visitantes e exploradas como marcas da cidade.

O potencial comunicativo das calçadas pode e deve ser explorado, pois neste espaço passarão todas as pessoas que vivem a experiência urbana. Justamente por isso, é preciso tomar uma série de cuidados ao propor soluções em um ambiente que envolve aspectos utilitários, afetivos e sociais de um número tão grande de pessoas. Nos exemplos a seguir, vemos como algumas cidades encaram o tema calçamento e como determinados acontecimentos geraram discussões e desdobramentos.

³Teixeira, José de Monterroso. “Tapetes de Pedra: redes viárias, pavimentos, incorporações artísticas”. in: *Tapetes de Pedra*. Rio de Janeiro: 19 Design, 2010.

Salvador

No ano de 2008, uma grande discussão tomou conta da sociedade soteropolitana por conta da implantação de uma calçada em granito e concreto e a consequente remoção do pavimento em pedras portuguesas no Porto da Barra, praia mais icônica da capital da Bahia. A proposta obteve apoio popular, já que o calçamento português era associado a acidentes e dificuldades de mobilidade. Setores da sociedade, no entanto, alertaram para o mau costume das autoridades brasileiras de ignorar história e afetividade dos lugares que sofrem intervenções urbanísticas. Lembraram, também, que o problema não estava na pedra portuguesa, mas em sua aplicação equivocada e a manutenção deficiente. Os protestos não foram suficientes para impedir as obras e a troca foi realizada.



São Paulo

Dois anos antes, a cidade de São Paulo viveu o mesmo dilema: manter as pedras portuguesas e preservar a memória da Avenida Paulista ou render-se à frieza utilitária do concreto. Como a calçada da Paulista tem um caráter funcional muito mais forte que a do Porto da Barra, a escolha natural foi pela concretagem do espaço. A mobilidade e a segurança se beneficiaram da mudança, enquanto a avenida perdeu em valor estético. Mas a troca foi aceita pela população e pela maioria dos especialistas em urbanismo da cidade. Curiosamente, um dos maiores problemas que o novo calçamento da Paulista sofre é a proliferação de manchas provocadas por chicletes. Além de enfeiar a superfície, sua limpeza é difícil e cara.

Vitória

Saindo do debate sobre o uso da pedra portuguesa, vem de Vitória um bom exemplo de atitude voltada para o bom funcionamento das calçadas. A cidade foi uma das primeiras do Brasil a editar um manual de normas de instalação e manutenção de pavimentos para pedestres, inspirando outras cidades a seguir o exemplo. O foco do projeto Calçada Cidadã, como é chamado, está voltado para a acessibilidade, e determina responsabilidades de agentes públicos e privados e orienta proprietários de imóveis durante a construção de pavimentos com as novas regras. Esta nova postura não eliminou os problemas na cidade, mas abriu caminhos para que o tema fosse discutido no Brasil.



Tóquio

Apesar da afirmação surpreendente, Tóquio entra na lista justamente pelo que há de semelhante com a cidade de Nova Iguaçu: a necessidade de otimizar espaços e permitir o trânsito de pessoas em regiões densamente povoadas. A obsessão pela eficiência é evidenciada pelo fato de que praticamente todas as vias públicas são acessíveis. Ironicamente, nem todas recebem calçamento: são tão estreitas que os carros dividem o espaço com pedestres e ciclistas. Lá, a coisa funciona, pois este tipo de solução só é adotado em ruas de baixo movimento e os motoristas respeitam as leis de trânsito. O que confirma o que já foi dito neste memorial: em conjunto com as intervenções urbanísticas, o trabalho de educar a população é essencial.

CAPÍTULO 9

nova iguaçu

um 'passeio' pelas ruas da
cidade

Depois de tecer considerações sobre design, arquitetura e identidade em projetos de caráter público, e de apresentar exemplos de obras de urbanismo e calçamento em cidades pelo mundo, é hora de traçar paralelos destes casos com a cidade de Nova Iguaçu. Esta fase envolveu menos teoria e mais prática, com idas a bairros da cidade e conversas com moradores e especialistas.

Como já mencionado no relato histórico, a região da Baixada Fluminense é cortada por rios e córregos, rodeada por duas grandes serras e pontuada por acidentes geográficos menores. Em razão destas condições e da ocupação desordenada e, apesar do trabalho de saneamento e canalização que permitiu a instalação de mais gente no território, existem muitas áreas com presença de construções em pontos de alagamento ou em encostas de morros. Este tipo de informação é essencial para autoridades das engenharias civil e sanitária, mas também tem importância nos projetos de design e arquitetura urbana.

A série de visitas e fotografias da cidade começou antes mesmo da definição do projeto. Naquele primeiro exercício de registrar o trajeto de casa à faculdade, observou-se que as ruas dos municípios

da Baixada Fluminense apresentam uma série de deficiências. As visitas seguintes confirmaram a primeira má impressão, com a maior parte das vias públicas sofrendo de má conservação. Nas áreas periféricas, asfalto - ruim - só existe nas ruas de maior movimento. As ruas não asfaltadas são pavimentadas com paralelepípedos irregulares ou sequer recebem alguma cobertura, o que é mais comum. As ruas de terra batida desafiam moradores e se tornam verdadeiros atoleiros quando chove. Em comum a todas as regiões de Nova Iguaçu é a situação das calçadas. Estas, quando existem, estão em péssimo estado, sujas, irregulares e ocupadas de maneira inadequada. É possível afirmar tranquilamente que, por suas calçadas, Nova Iguaçu é uma cidade hostil aos pedestres. Pedestres que entendem o recado e, na falta de equipamentos adequados, adquirem o hábito de andar nas ruas, comprometendo a própria segurança e a fluidez no trânsito.

Em alguns bairros da cidade, algumas soluções vêm sendo implementadas num pacote de projetos de urbanização. Principalmente nas ruas mais próximas ao Centro, calçadas antes irregulares vêm sofrendo interferências para facilitar o trânsito de pedestres e a acessibilidade. Além disso, os blocos de concreto que as formam ajudam a compor padronagens e grafismos simples. À primeira vista, esta postura deu a entender que as autoridades responsáveis consideraram não só a questão técnica, mas optaram por criar também uma identidade visual para as calçadas da cidade. Mas a resposta da comunidade não foi positiva. Pouco tempo depois, as novas calçadas da cidade já davam sinais de degradação, com blocos soltos e vegetação nascendo. Em uma das visitas, um casal se ofereceu para conversar sobre a infra-estrutura no bairro. A impressão foi ótima: a de que os moradores querem participar do desenvolvimento de sua vizinhança. Quando questionado sobre as novas calçadas de sua rua, a resposta foi enfática:

“São horrorosas. A prefeitura destruiu nossa calçada antiga, que era tão bonita, pra colocar esta que não tem personalidade. A gente continua cuidando, mas os vizinhos deixam o mato crescer e o lixo se acumular.”

Uma afirmação como essa só reforça a tese de que o vínculo afetivo com a vizinhança é preciso ser reforçado para obter melhoras concretas na vida dos moradores. O erro na implantação das calçadas foi ignorar a opinião dos moradores e da existência de uma memória da cidade que, apesar de não ser sempre percebida, aparece nos momentos mais importantes.

Nas próximas páginas, o leitor poderá conferir uma série fotográfica com as maiores características e problemas das atuais calçadas de Nova Iguaçu. Saber o que há nas ruas foi, junto com as conversas com os moradores, o passo mais importante para desenvolver o projeto, que será detalhado logo depois.

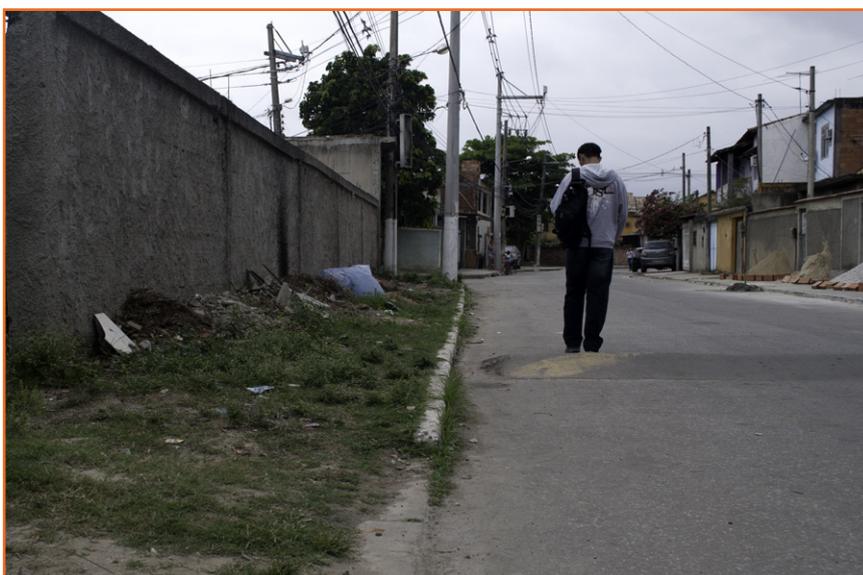
Típica calçada de muitos bairros iguaçuanos: sem manutenção e com muitos obstáculos



A ocupação irregular também é um hábito comum na região



Por esta razão, é um costume local caminhar pela faixa de rolamento das ruas





Nesta foto, um homem se arrisca ao disputar espaço com ônibus durante um exercício físico



Enquanto isso, o que poderia ser uma calçada, do outro lado da avenida, é um valão

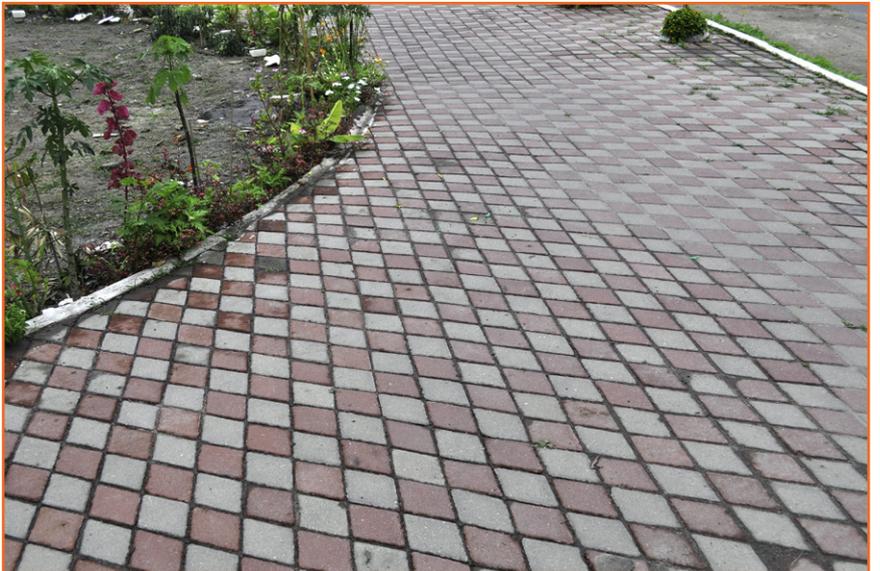


Mais um exemplo de calçada larga, mas inadequada

Outro desafio são os acidentes geográficos, como esta ladeira em Comendador Soares



A prefeitura chegou a promover alguns projetos de urbanismo que contemplavam um novo calçamento, mas a aprovação dos moradores não foi unânime



Como podemos observar, a obra, que é recente, não vem sendo devidamente cuidada





No centro da cidade,
podemos encontrar
calçadas que respeitam
normas de mobilidade



Mesmo com as calçadas
em melhores condições,
o Centro ainda enfrenta
problemas em acessibilidade



Foto da Praça dos Skates,
com o calçamento em
pedras portuguesas bem
cuidado

Este pequeno espaço demonstra a postura da classe política de ignorar a realidade dos moradores: uma 'praça' embaixo de um viaduto, em uma área de pouco movimento está fadada ao abandono



Longe do Centro, uma realidade rural, com cabras e bodes caminhando tranquilamente por Vila de Cava



CAPÍTULO 10

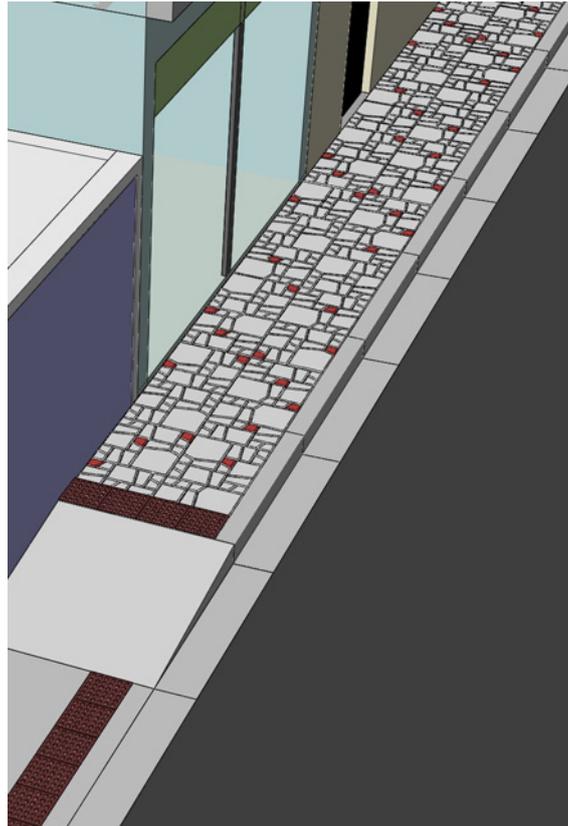
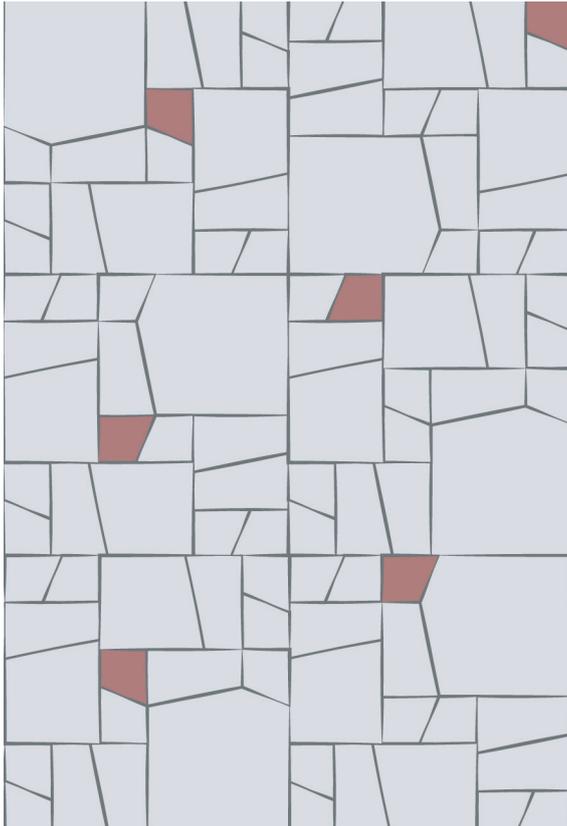
calçada sentimental

interpretações afetivas
do espaço

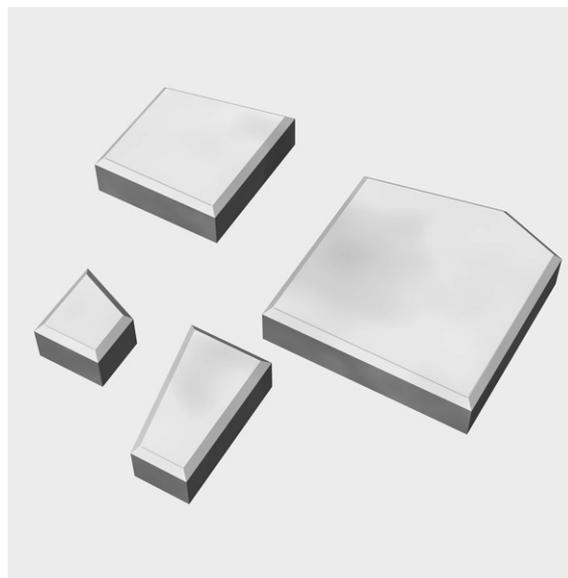
Desde o início do trabalho foram identificadas duas necessidades aparentemente distintas para Nova Iguaçu que o projeto almejava atender: a busca por uma memória do lugar e a qualidade de suas calçadas e do caminhar de sua população. Vimos nos capítulos anteriores que há, sim, uma correlação entre os dois problemas, e que é possível propor soluções que os englobem de forma conjunta. Nas próximas páginas é possível encontrar a documentação dos itens projetados nas Calçadas de Iguaçu, seu detalhamento e especificações. Começando com o aspecto gráfico do projeto, que leva em conta itens da história e da sociedade iguaçuana para tentar expressar uma identidade para a cidade.

Calçada Pé-de-Moleque

A ocupação da área onde hoje é Nova Iguaçu remonta ao início da colonização brasileira. Desde então, o desenvolvimento da cidade é marcado por ciclos e pelo crescimento desorganizado e irregular. A Calçada Pé-de-Moleque assume esta característica para a cidade, com as formas irregulares que remetem não só ao tipo de pavimento homônimo que cobria a Estrada Real, uma das principais vias que cortavam as terras de Iguassú, mas também ao próprio desenho da cidade. A ordenação acontece quando as peças se juntam e formam um quadrado de 60cm x 60cm. Esta 'irregularidade regular' permite que o desenho varie sem atrapalhar a implantação pelo calceteiro.



As peças A Calçada Pé-de-Moleque é resultado da composição de peças com quatro formas diferentes: três elementos trapezoidais irregulares e um em forma de pentágono, também irregular. As diferentes combinações e a possibilidade de girar as peças ampliam imensamente o leque de grafismos, reforçando a ideia de irregularidade da proposta.



Cada uma das peças da Calçada Pé-de-Moleque

Aplicação Este calçamento pode ser obtido com blocos de concreto ou a partir de estampagem e deve ser utilizado unicamente nos passeios das calçadas, isto é, nos locais destinados ao trânsito de pessoas. O Pé-de-Moleque será o grafismo mais comum nas Calçadas de Iguassú, podendo ser conjugado com todos os outros.

Além da própria irregularidade das formas, um novo elemento de diferenciação e personalização aparece em alguns passeios com este grafismo: a cor. Em cada módulo, um bloco menor é substituído por outro colorido, e a escolha fica ao critério do calçeteiro. Desta maneira, o pavimento ganha ainda mais variedade e a ideia de irregularidade se reforça. As cores obedecem critérios geográficos. Cada URG de Nova Iguaçu recebe uma cor, que será usada em todas as suas ruas. A escolha das cores justifica-se pela disponibilidade dos maiores fabricantes de pigmentos.

URG Centro

Laranja

URG Posse e URG Miguel Couto

Vermelho

URG Comendador Soares e URG Austin

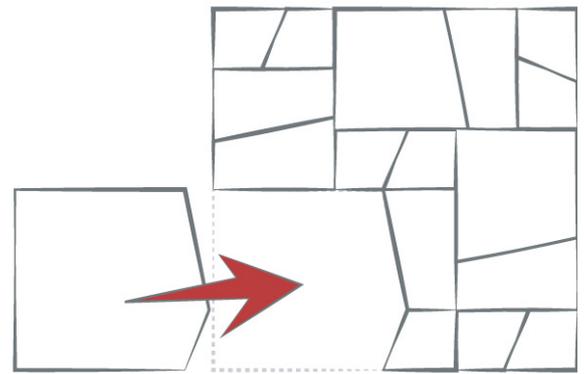
Amarelo

URG Tinguá e URG Vila de Cava

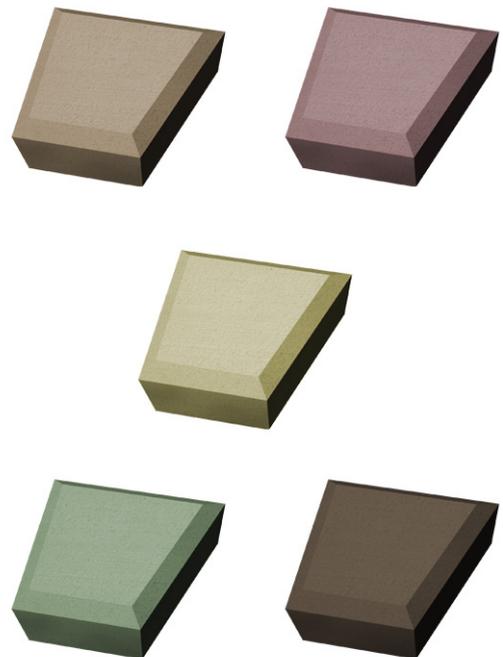
Verde

URG Cabuçu e URG KM 32

Marrom



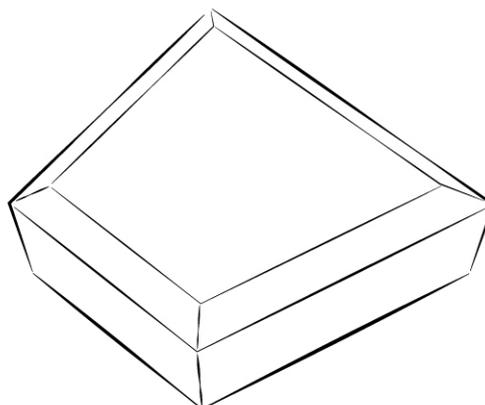
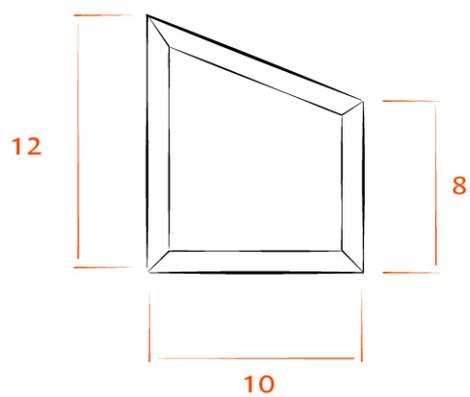
Desenho de Montagem dos módulos da calçada



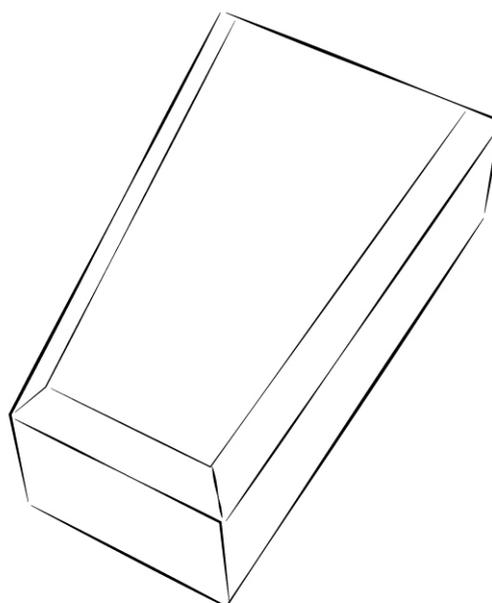
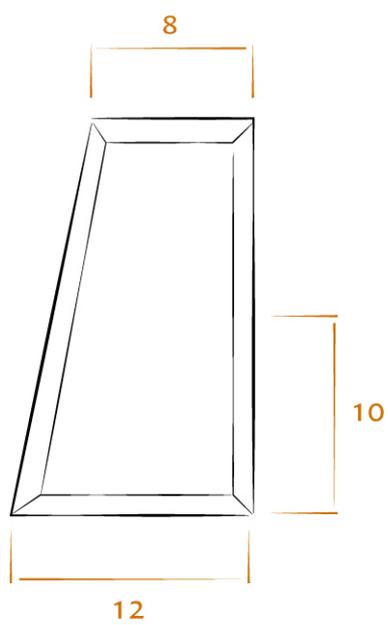
Cores do calçamento nas URGs de Nova Iguaçu

Peça 1

Medidas em cm

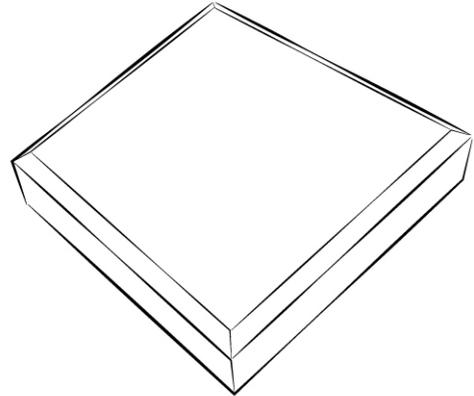
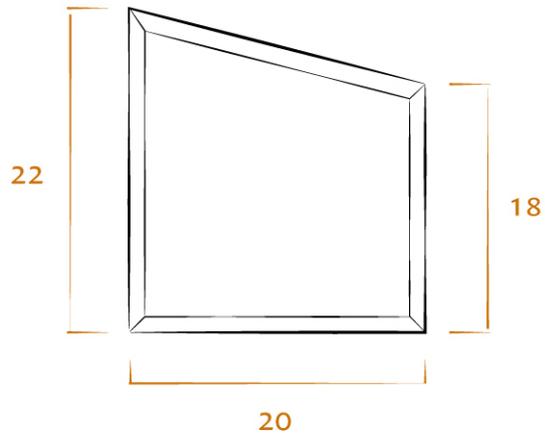


Peça 2

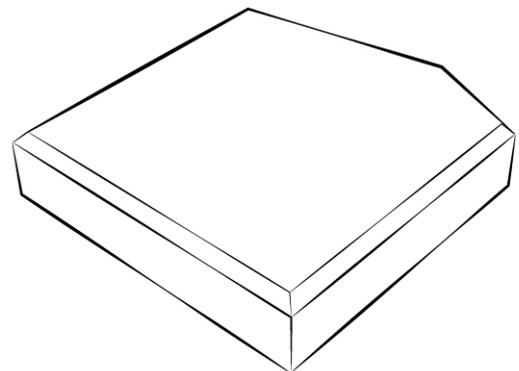
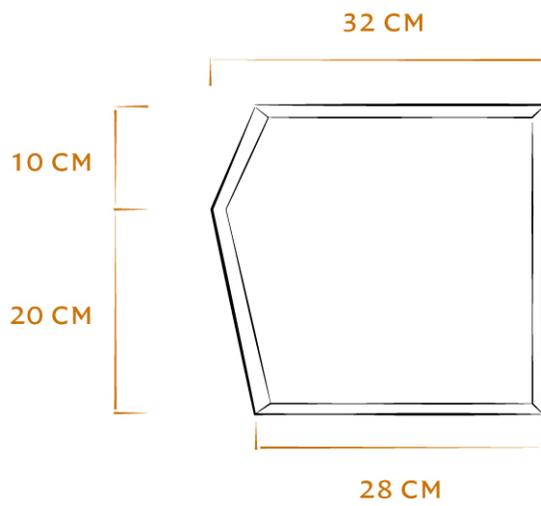


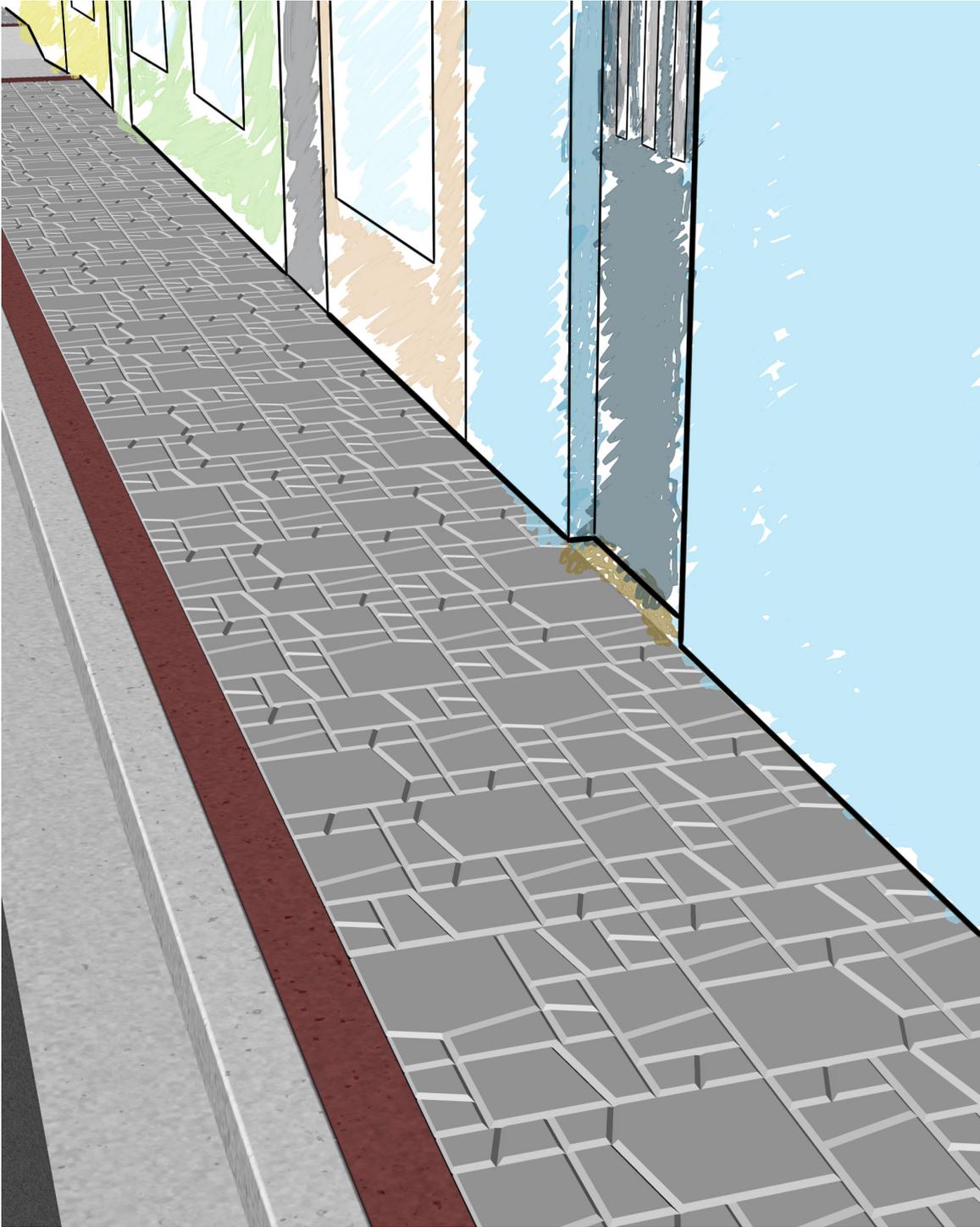
Peça 3

Medidas em cm



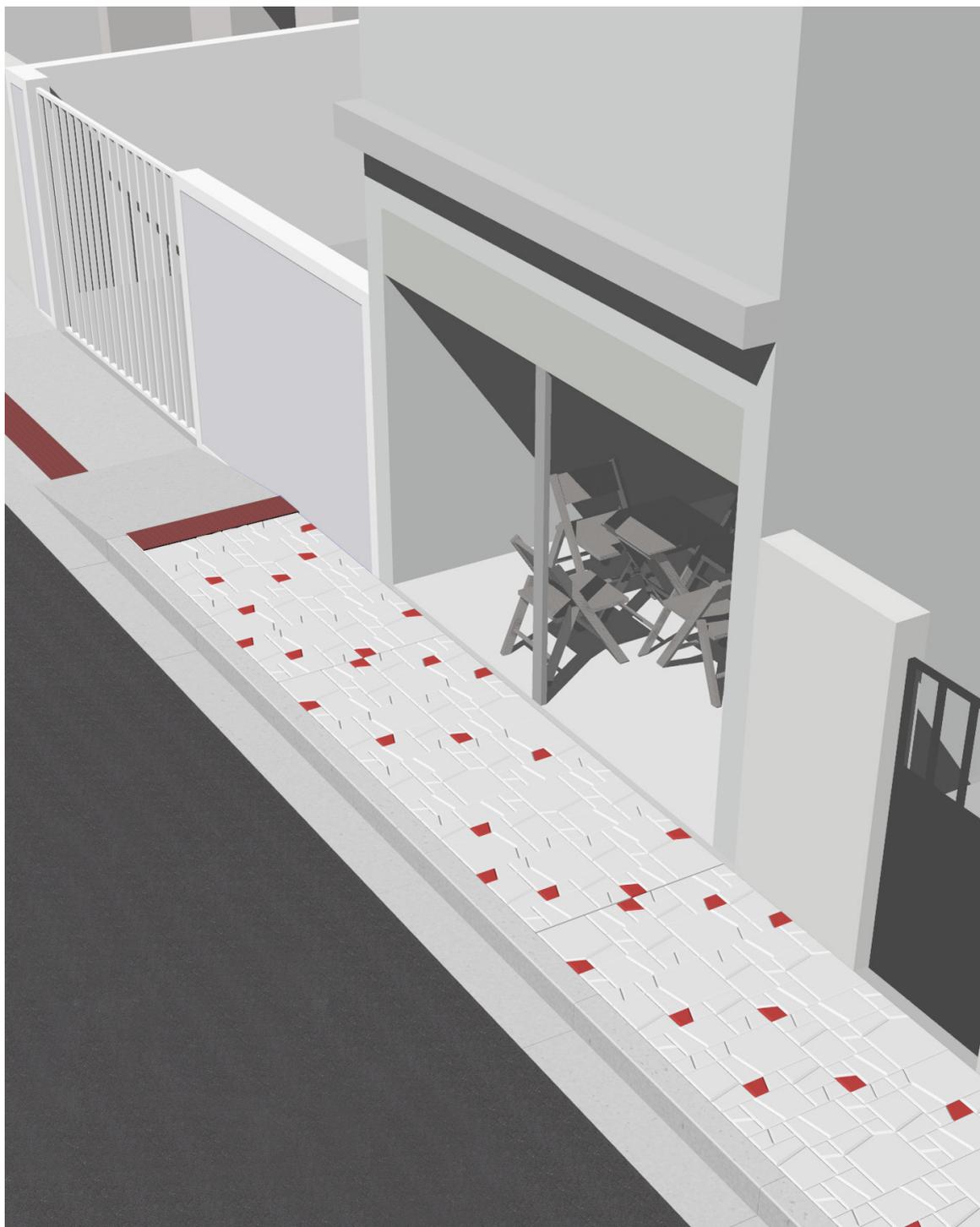
Peça 4





Calçada Pé-de-Moleque

Somente os passeios podem receber este grafismo

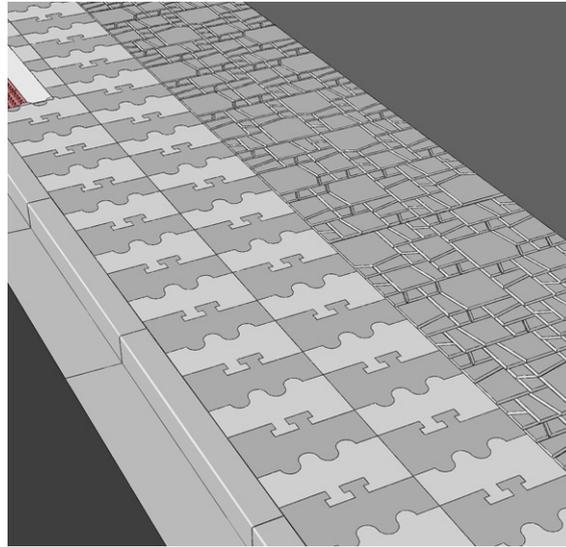
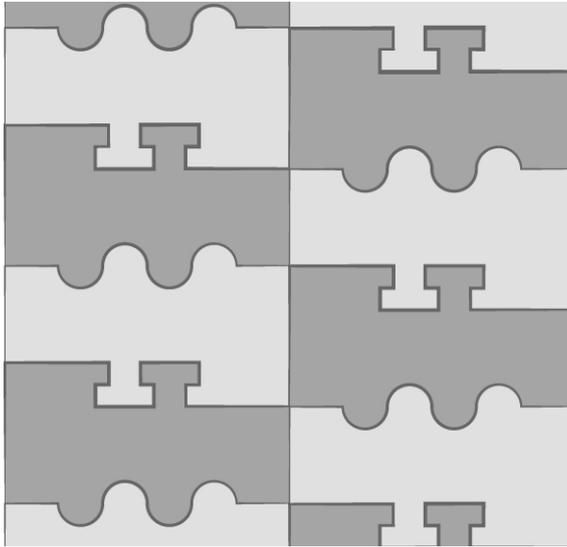


Calçada Pé-de-Moleque

Há uma versão com blocos de concreto colorido para identificar as diferentes URGs

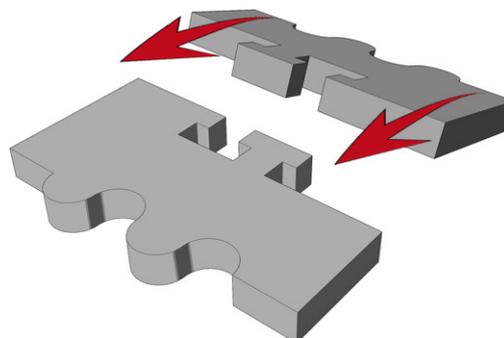
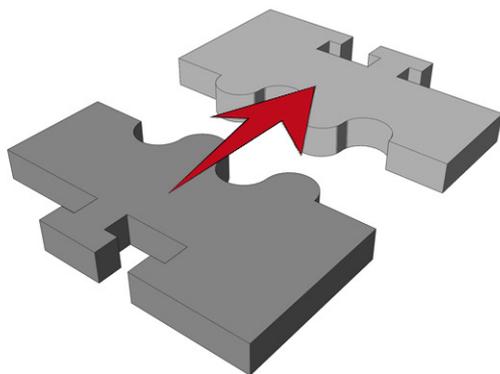
Calçada Maxambomba

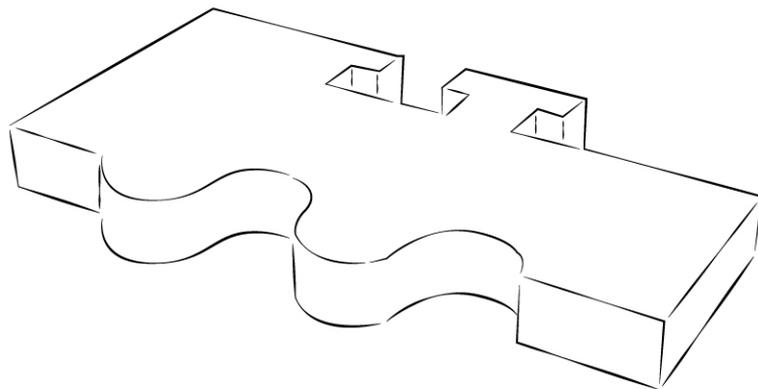
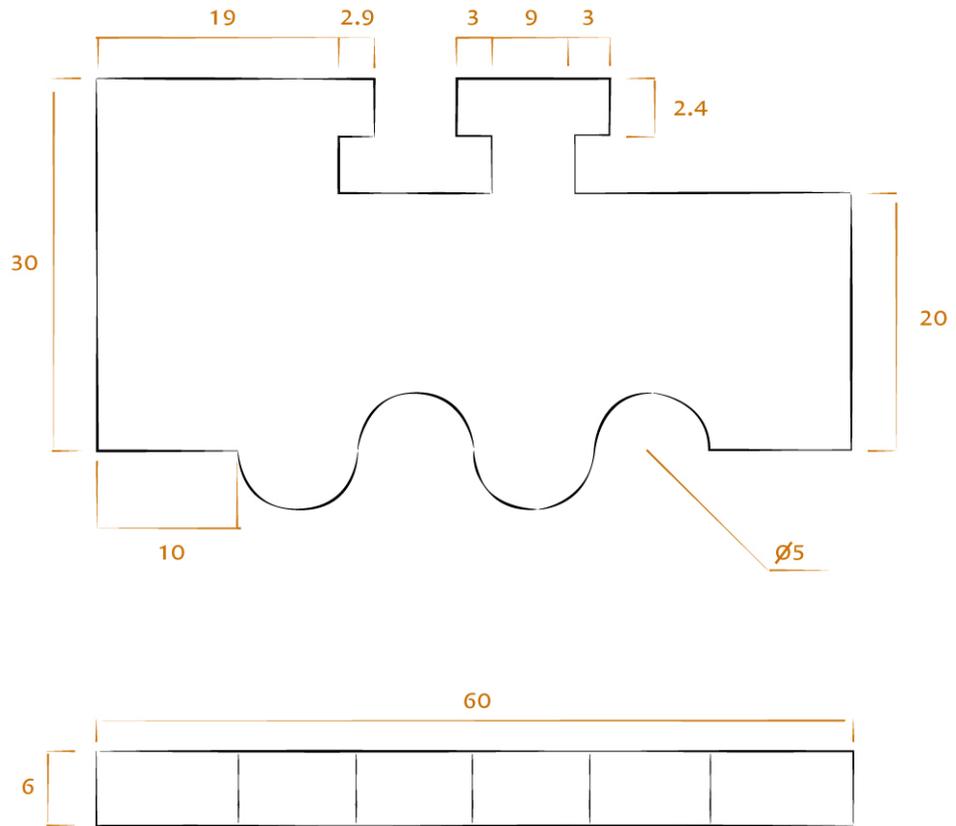
Maxambomba, corruptela de machine pump, ou bomba mecânica, era um mecanismo muito comum de transporte de cargas através de trilhos. Estes pequenos vagões, que auxiliavam o processo de carga e descarga dos portos fluviais de Iguassú, também batizaram o engenho que, mais tarde, se tornaria a Vila de Maxambomba, primeira sede do Município de Iguassú. A história da cidade com trilhos e trens é representada neste grafismo, que não esconde seu espírito lúdico ao evocar trenzinhos de encaixe que se parecem com brinquedos.

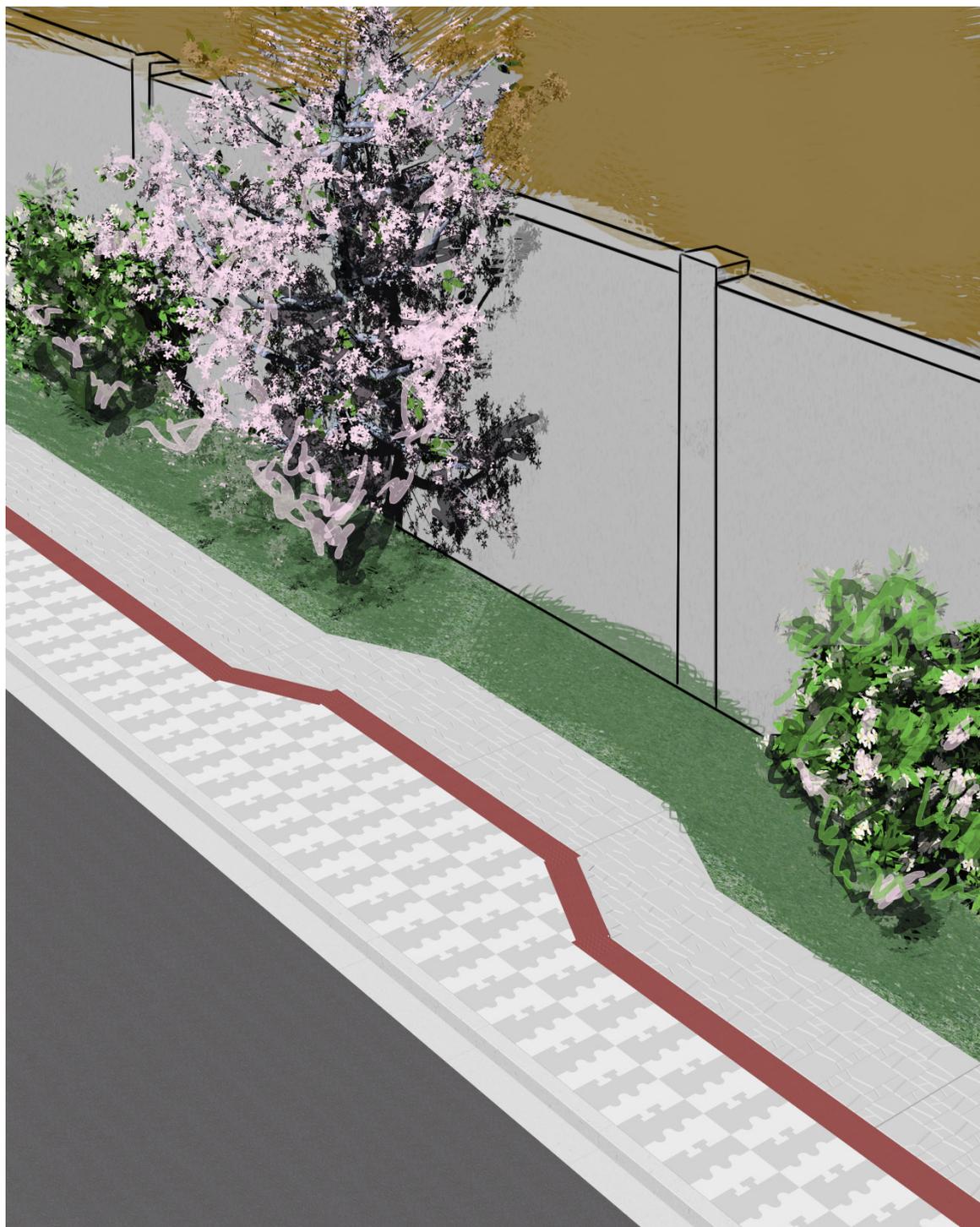


As peças Feito em uma única peça com formato de uma maria-fumaça estilizada, os pisos da Calçada Maxambomba podem ser encaixados tanto na parte de cima, onde está a chaminé, quanto na de baixo, onde estão as rodas. As laterais são contínuas para evitar a necessidade de uma terceira peça que faça o arremate com paredes e meios-fios.

Aplicação Como não poderia deixar de ser, a Calçada Maxambomba foi pensada para pavimentar somente as calçadas que beiram a linha férrea. Por isso, é aceita como pavimento tanto para passeios quanto para faixa de serviço. A peça é um bloco de concreto com 60cm de largura, que alterna dois tons próximos de cinza, permitindo que aqueles que seguem pela calçada possam perceber o desenho, independentemente do sentido que percorrem.

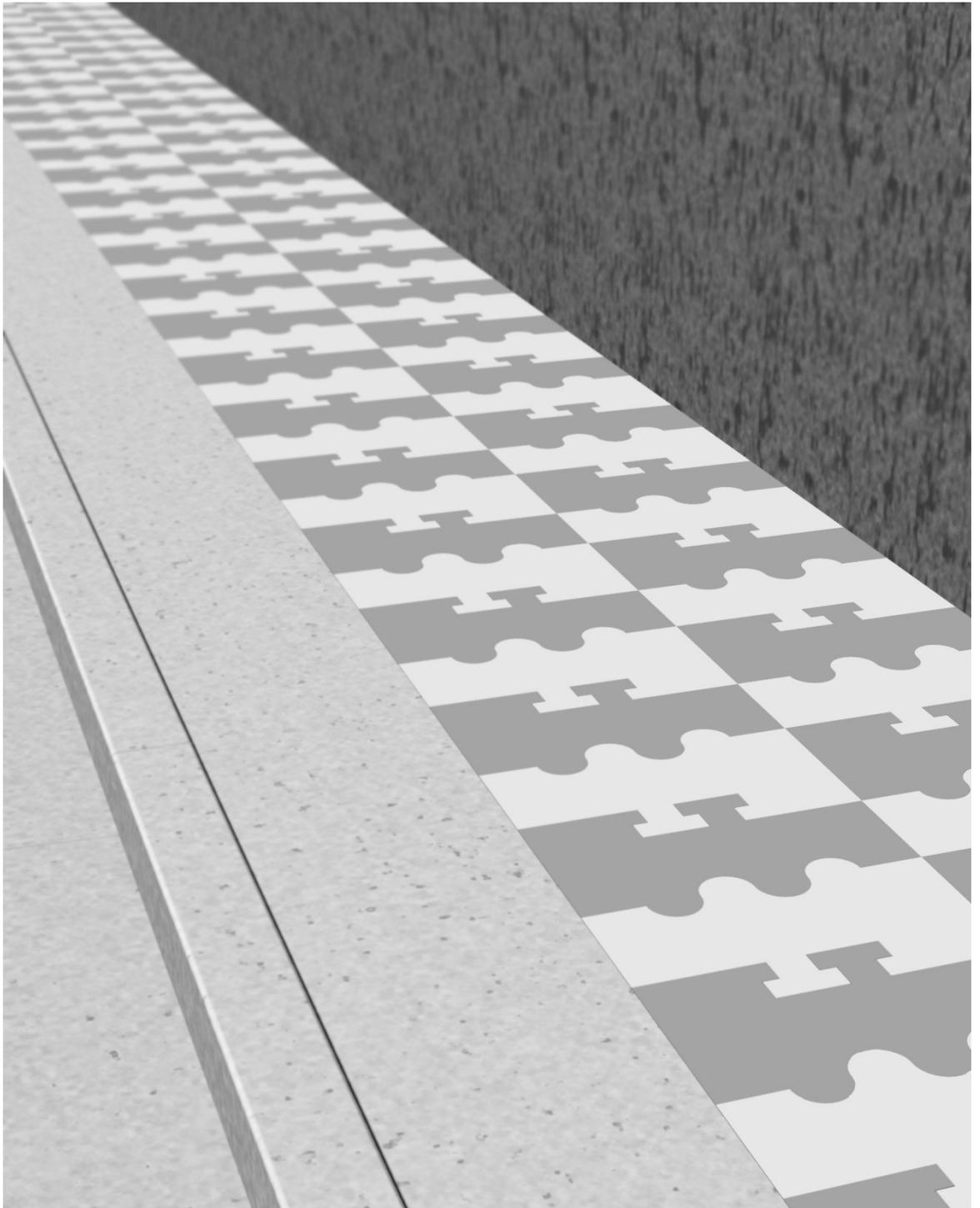






Calçada Maxambomba

Própria para beirar a linha férrea

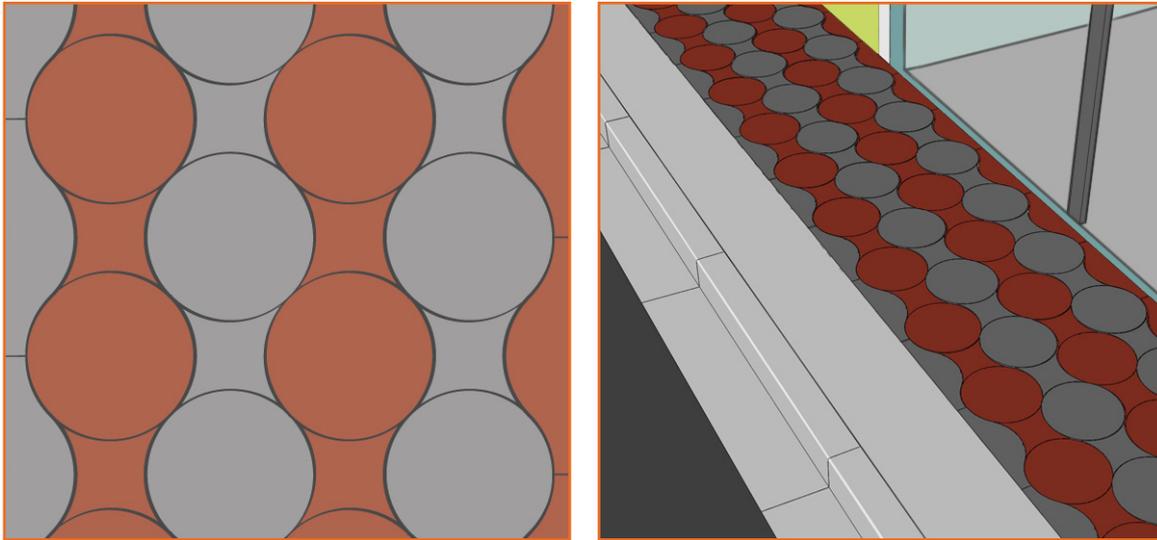


Calçada Maxambomba

As peças podem ser distribuídas pelo passeio ou pela faixa de serviço

Calçada Laranjal

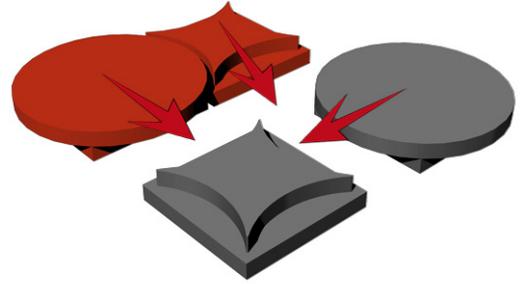
O Ciclo da Laranja foi, possivelmente, o período mais próspero pelo qual Nova Iguaçu passou. Por isso, a laranja é, até hoje, um dos principais símbolos da cidade, presente no próprio brasão municipal e em marcas associadas à cidade. Naturalmente, não poderia deixar de ser representada no projeto. A Calçada Laranjal trabalha com formas e contraformas para reproduzir a aparência contínua das plantações de laranja do começo do século XX e faz uso de cores para reforçar esta referência.



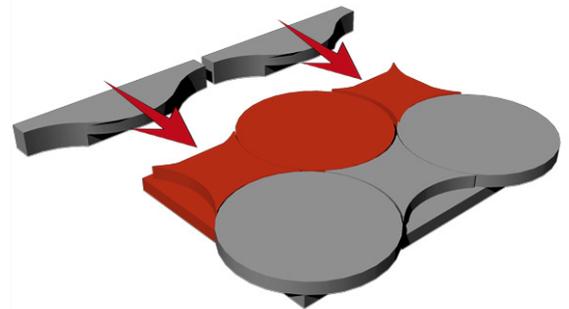
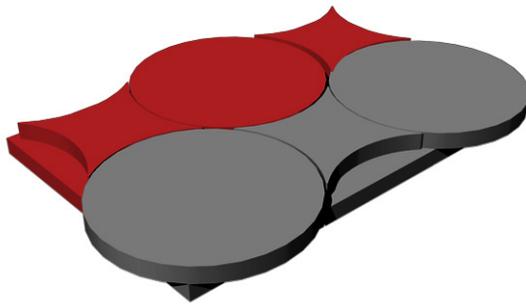
As peças A Calçada Laranjal é composta por duas peças irregulares, além de uma terceira para o arremate das laterais. Cada uma das peças principais ampara-se em uma base quadrada que, no momento da aplicação, não fica aparente. Esta base foi decidida para evitar a quebra dos blocos em quinas muito acentuadas, e também para facilitar a aplicação nas calçadas. Na parte aparente, as peças alternam-se em círculos tangentes de 35cm de diâmetro. A contraforma, que fecha o vão entre os círculos mede 24,75cm.



Aplicação O intuito é de usar a Calçada Laranjal nos espaços mais movimentados e emblemáticos da cidade e, com isso, mostrar ao maior número possível de pessoas a importância da citricultura e seus desdobramentos para a memória da cidade. Por esta razão, a opção de produzir este calçamento através de blocos de concreto se mostra a mais adequada, por sua durabilidade e facilidade de aplicação.

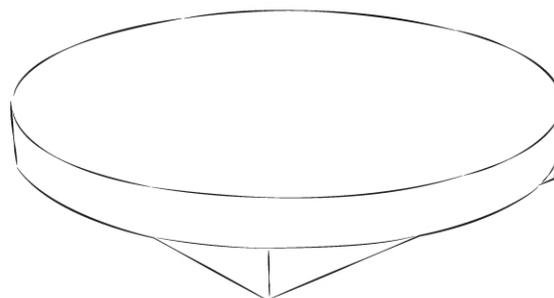
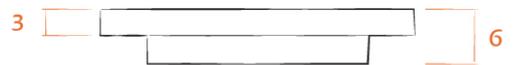
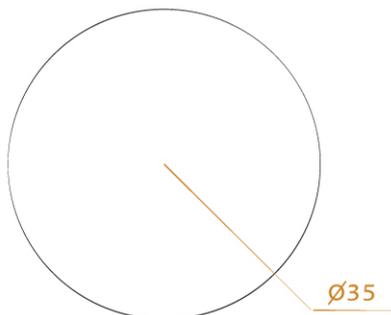


Montagem e encaixe das peças da Calçada Laranjal

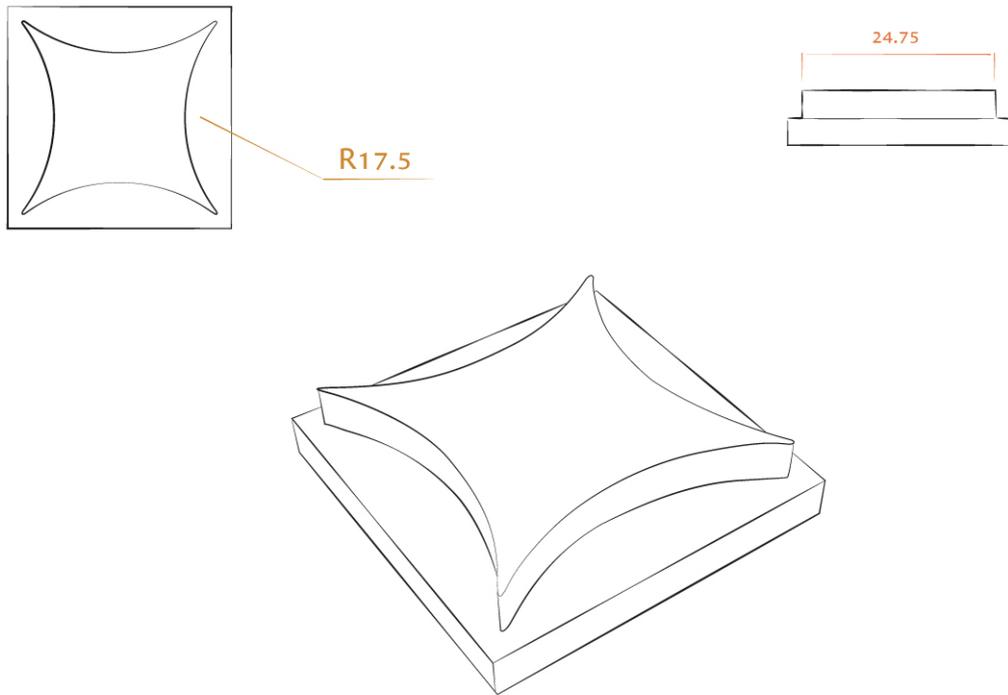


Medidas em cm

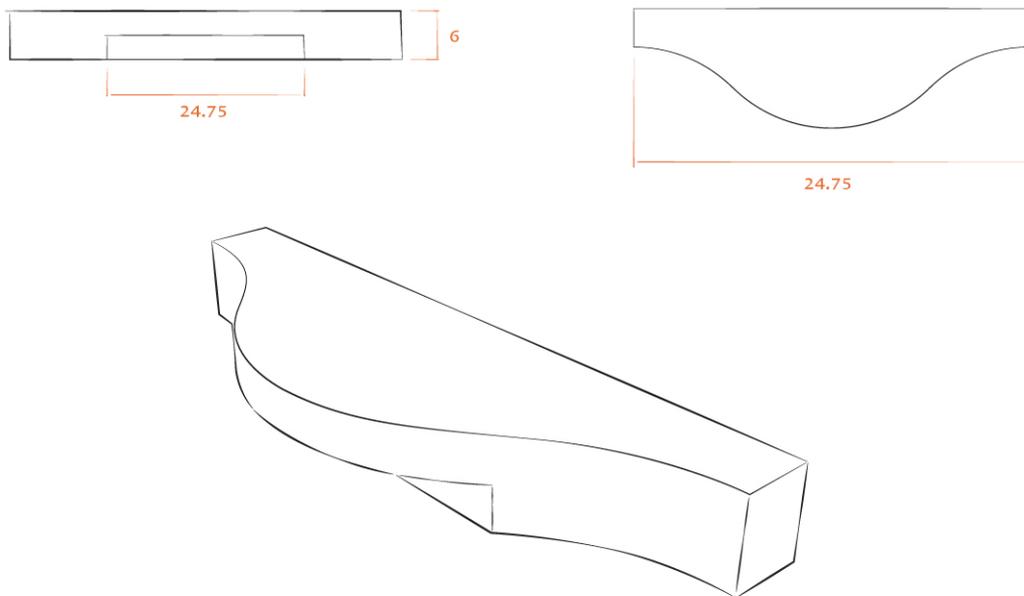
Forma

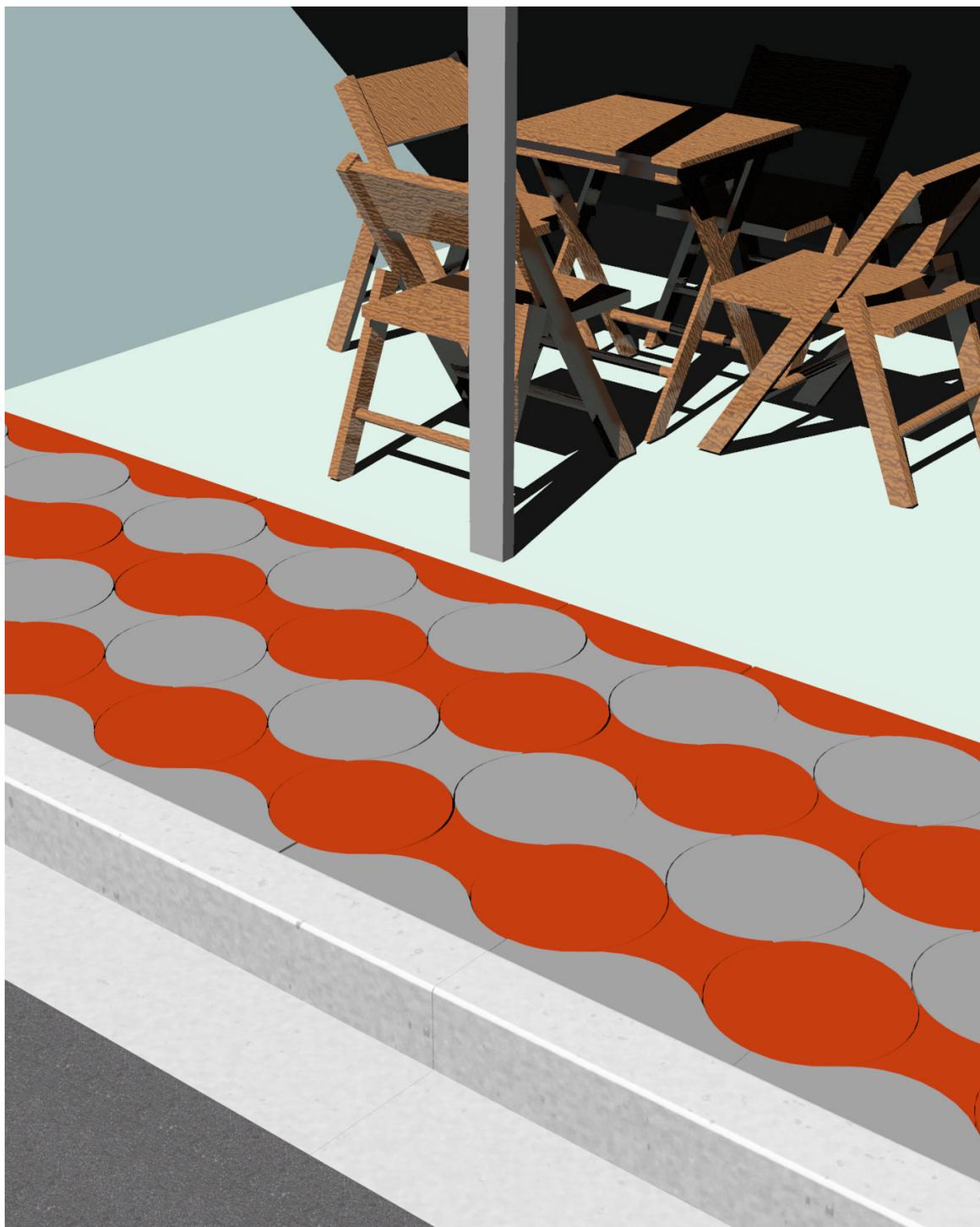


Contra-forma



Arremate



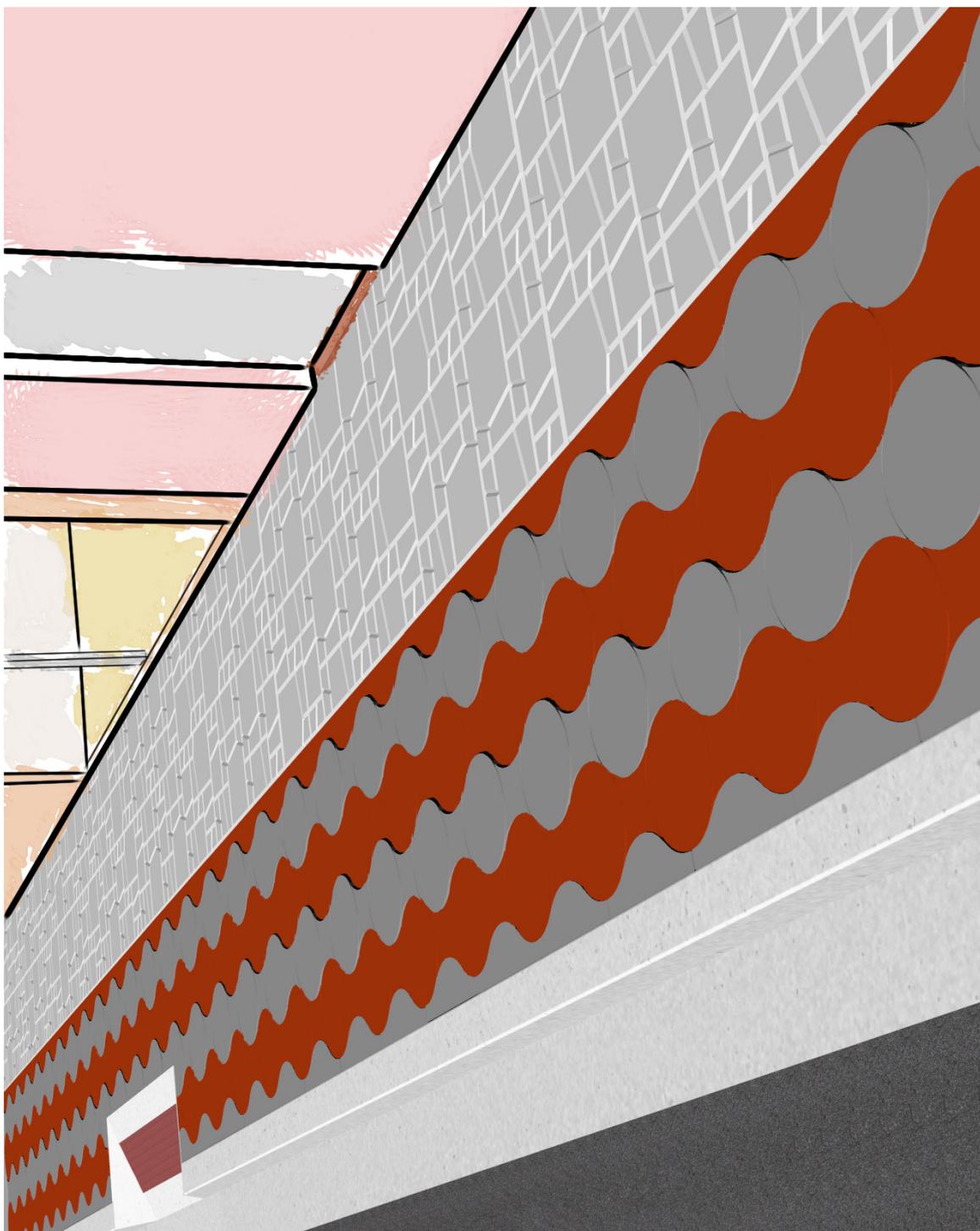


Calçada Laranjal

Presente nas áreas de maior movimento da cidade

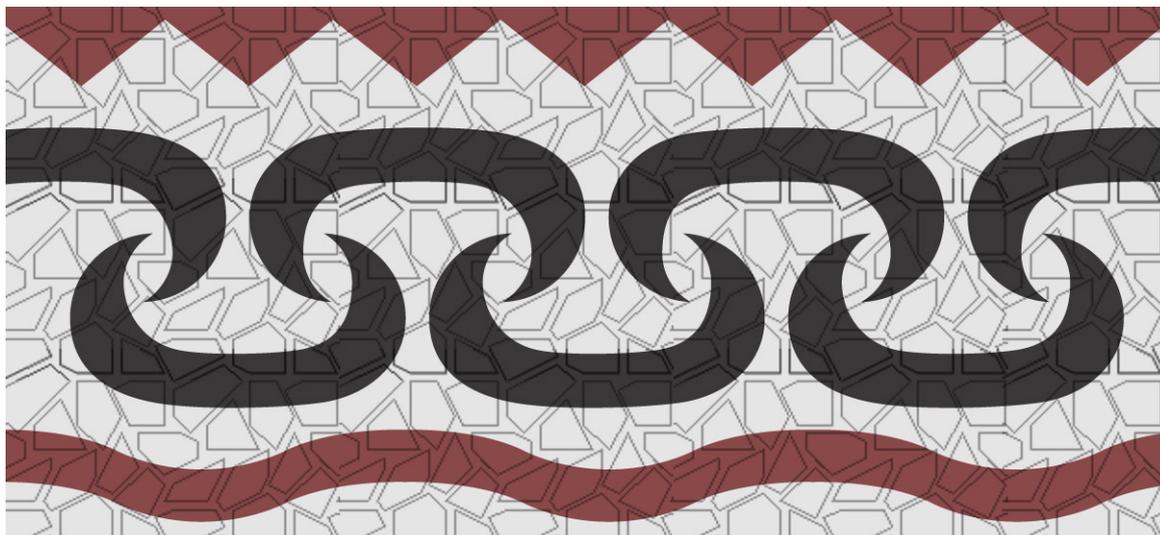
Calçada Laranja

No exemplo, combinado com a calçada Pé-de-Moleque



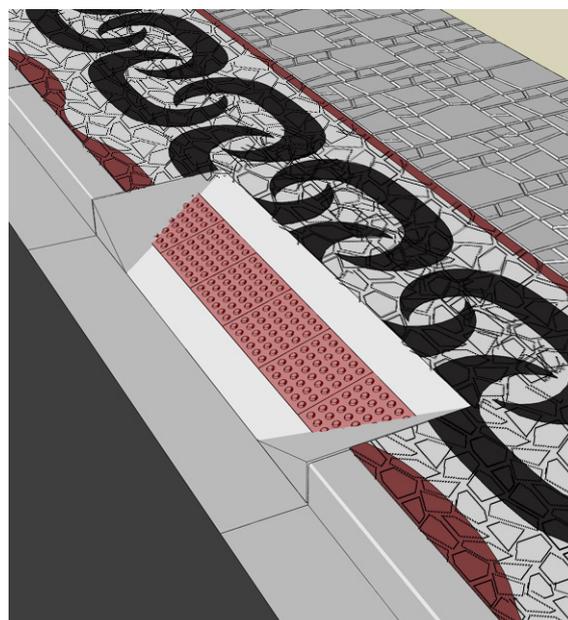
Calçada dos Elos

Nova Iguaçu já passou por diversos momentos de explosão demográfica, provocados principalmente por fluxos migratórios. Também foi lugar de passagem de um sem número de trabalhadores que transitavam da então capital para o interior do Brasil. A relação de Nova Iguaçu com as pessoas que pisam em seu solo é a inspiração para este grafismo. A forma como a cidade acolhe quem chega é representada por formas que se abraçam para formar uma corrente onde cada Elo é, também, expressão da ligação entre o morador e a terra que ele adotou.



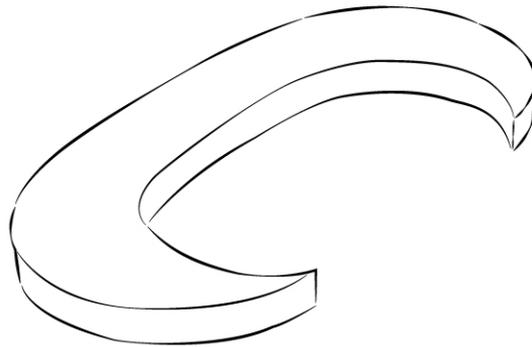
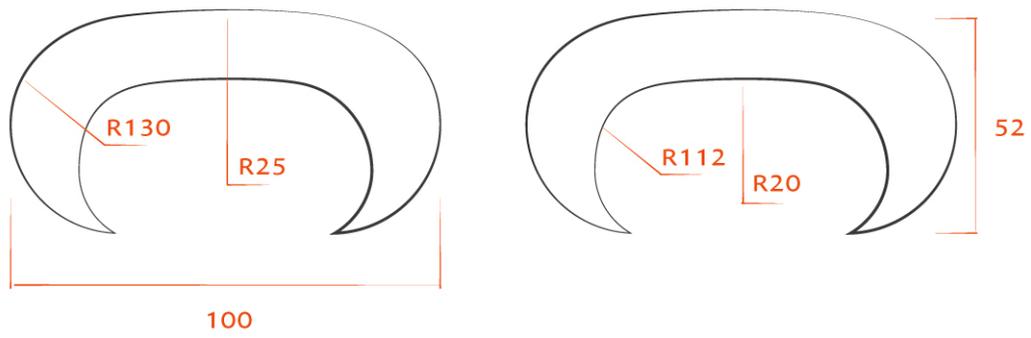
Na composição desta calçada, aparecem também outras referências da cidade, presentes em seu Brasão, que marcam a paisagem de Nova Iguaçu. Dependendo da largura da calçada, os rios da cidade e as montanhas que a rodeiam surgem como cenário do estabelecimento destes Elos.

A estética deste grafismo tem como referencial os padrões das calçadas portuguesas e, por esta razão, a escolha de material para aplicação da Calçada dos Elos recaem sobre o uso da pedra portuguesa. É necessária a produção de quatro tipos de gabarito, para os elos, os arremates, as montanhas e os rios. Para a produção desta calçada, as cores obedecem ao seguinte critério: preto para os elos, vermelho para rios e montanhas e branco para o fundo.

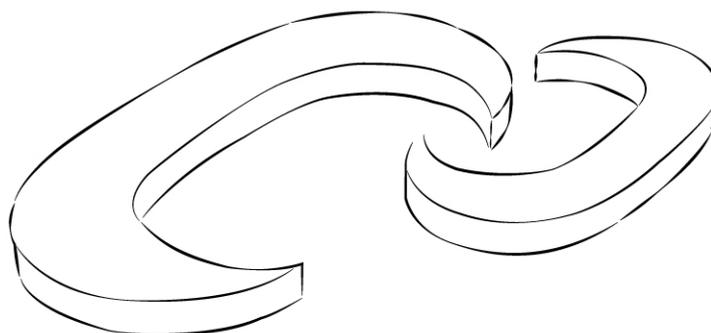
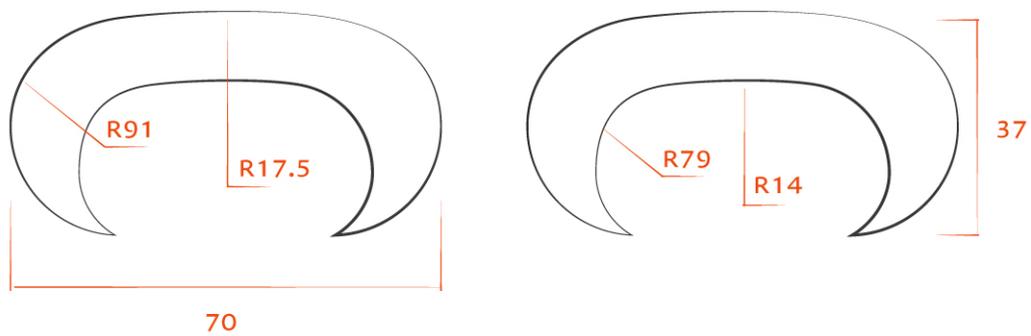


Brasão de Nova Iguaçu e modelo aplicado em calçada de 2,55m de largura

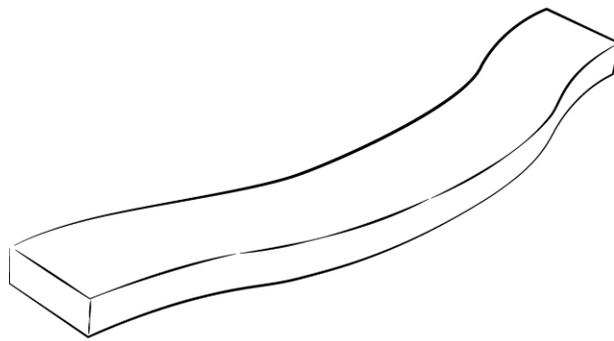
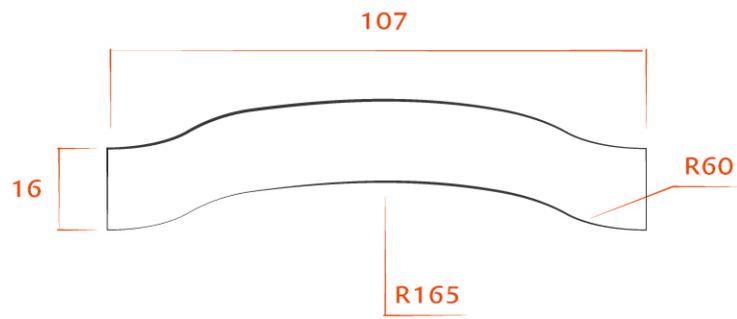
Gabarito Elo maior



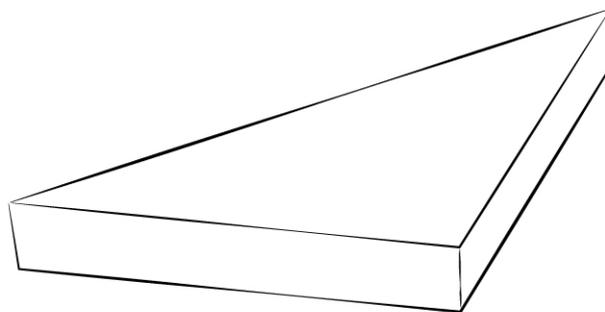
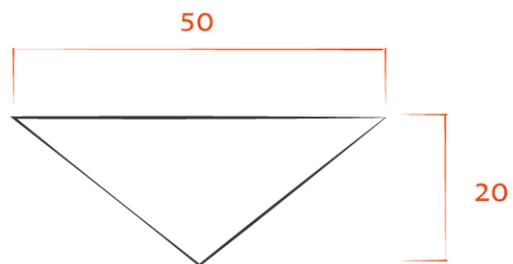
Gabarito Elo menor

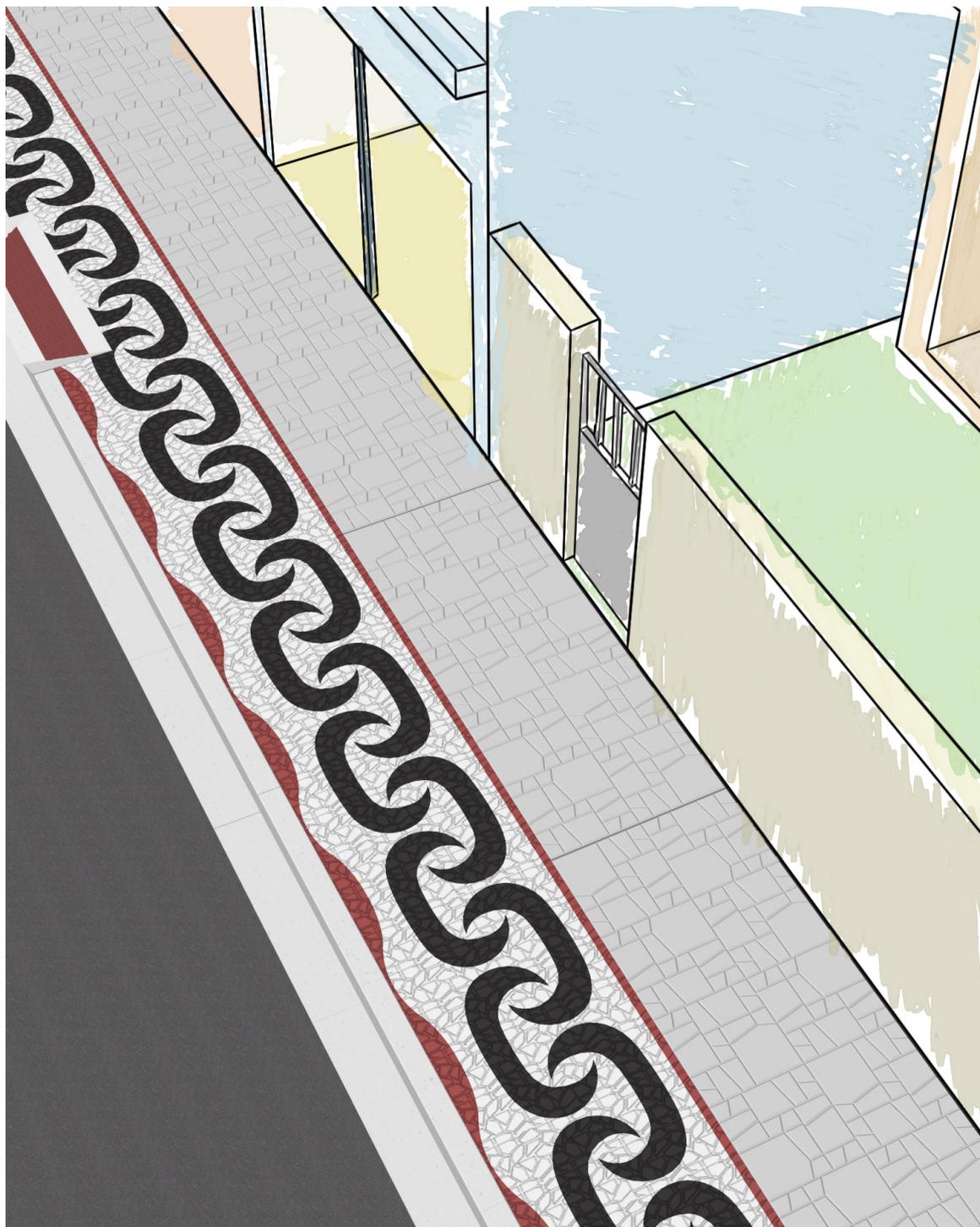


Gabarito Rios



Gabarito Montanhas





Calçada dos Elos

O grafismo só deve ser aplicado em áreas de serviço das calçadas e, preferencialmente, em praças



Calçada dos Elos

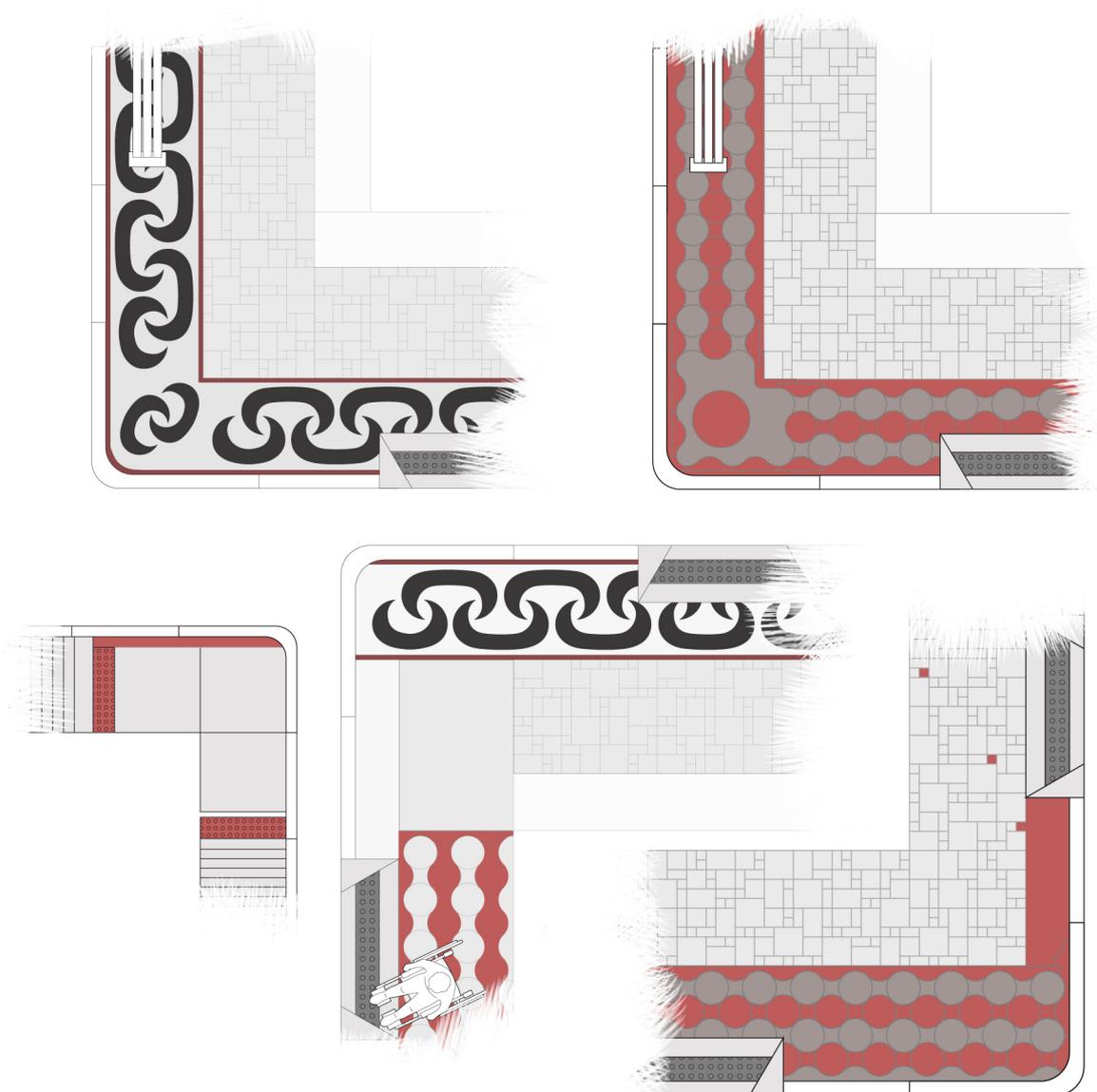
A inserção de elementos depende da largura das calçadas. No exemplo, todas as peças estão presentes

Esquinas

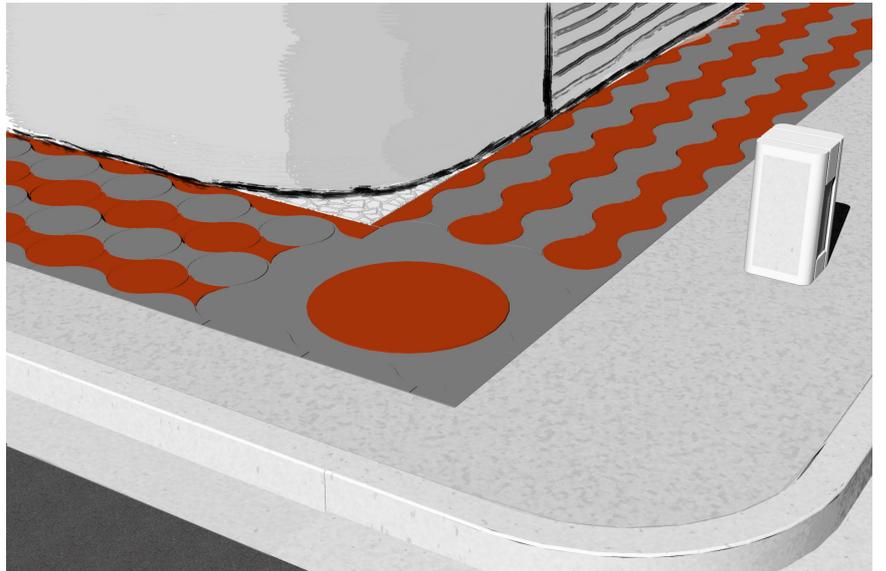
Até agora, vimos exemplos de aplicação das calçadas em superfícies contínuas. Mas a malha viária das cidades conta com uma série de rupturas que devem ser previstas no projeto. As figuras a seguir descrevem transições e elementos presentes nas esquinas, quando pode haver mudança nos grafismos das calçadas ou mesmo em suas larguras. Para estas situações, as Calçadas Laranjal e dos Elos incorporam uma nova peça para marcar a curva da esquina, mas apontando sua continuidade. Por beirar a linha férrea, não ocorrem esquinas na calçada Maxambomba.

Quando há uma mudança muito grande no desenho das ruas, a opção mais adequada é de não aplicar nenhum tipo de grafismo nas esquinas, delimitando uma área que será simplesmente concretada e marcada com piso podotátil. A questão das larguras das calçadas será tratada no próximo item.

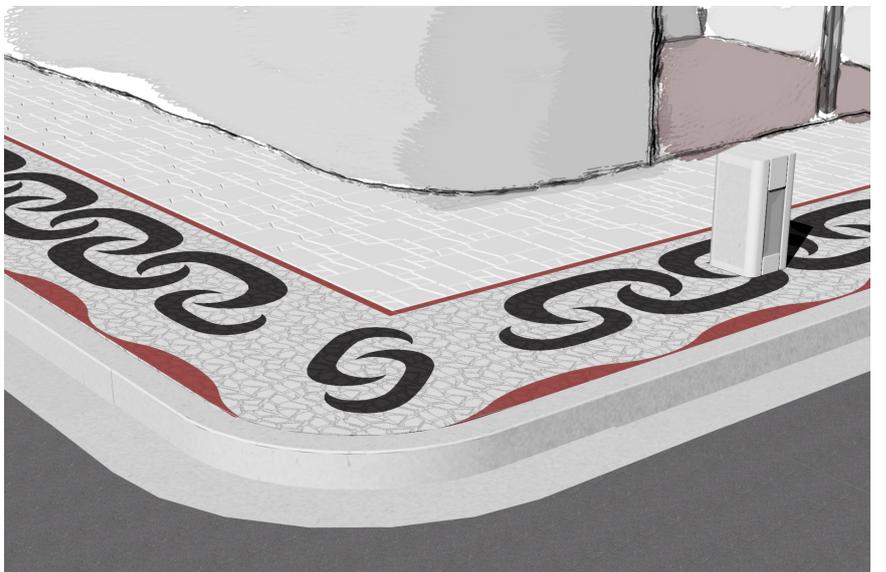
Alguns exemplos de Aplicações em esquinas



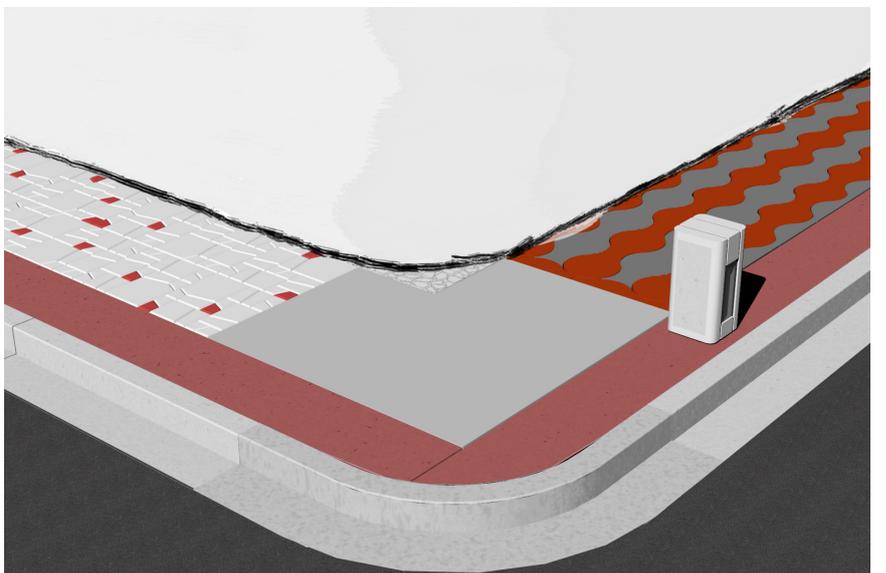
Encontro de Calçadas
Laranjal



Encontro de calçadas dos Elos



Encontro de calçadas
diferentes



CAPÍTULO 11

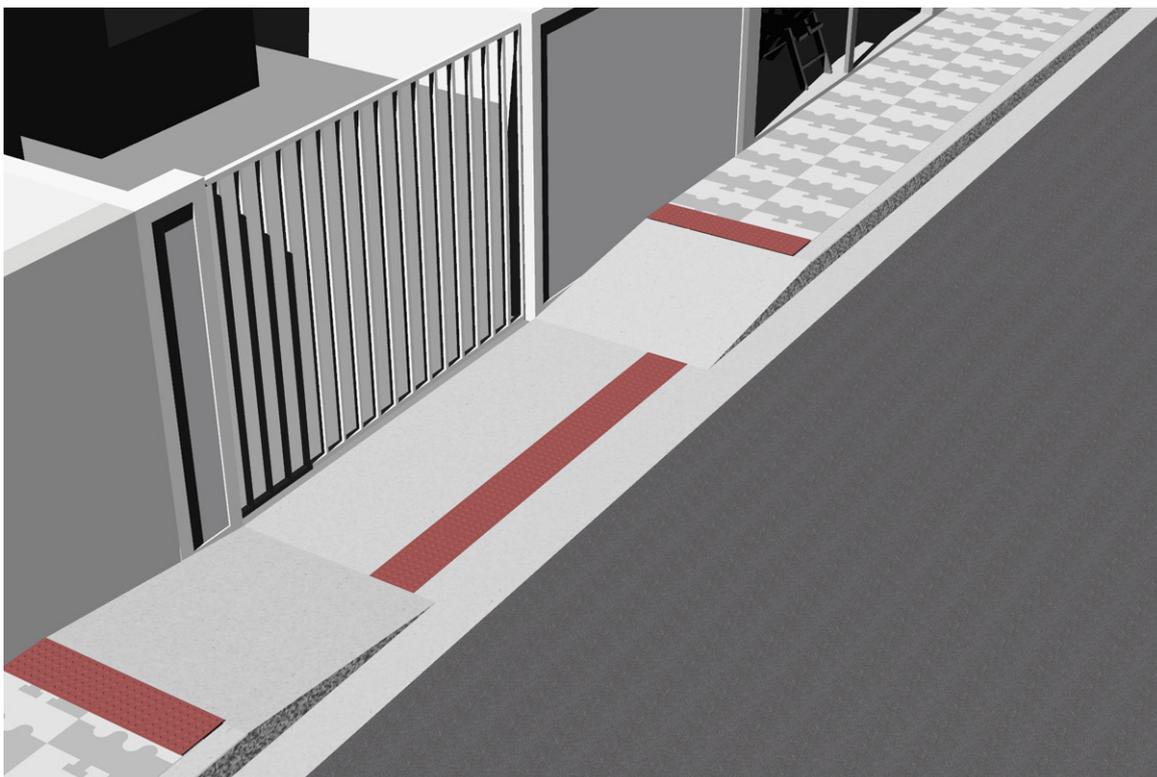
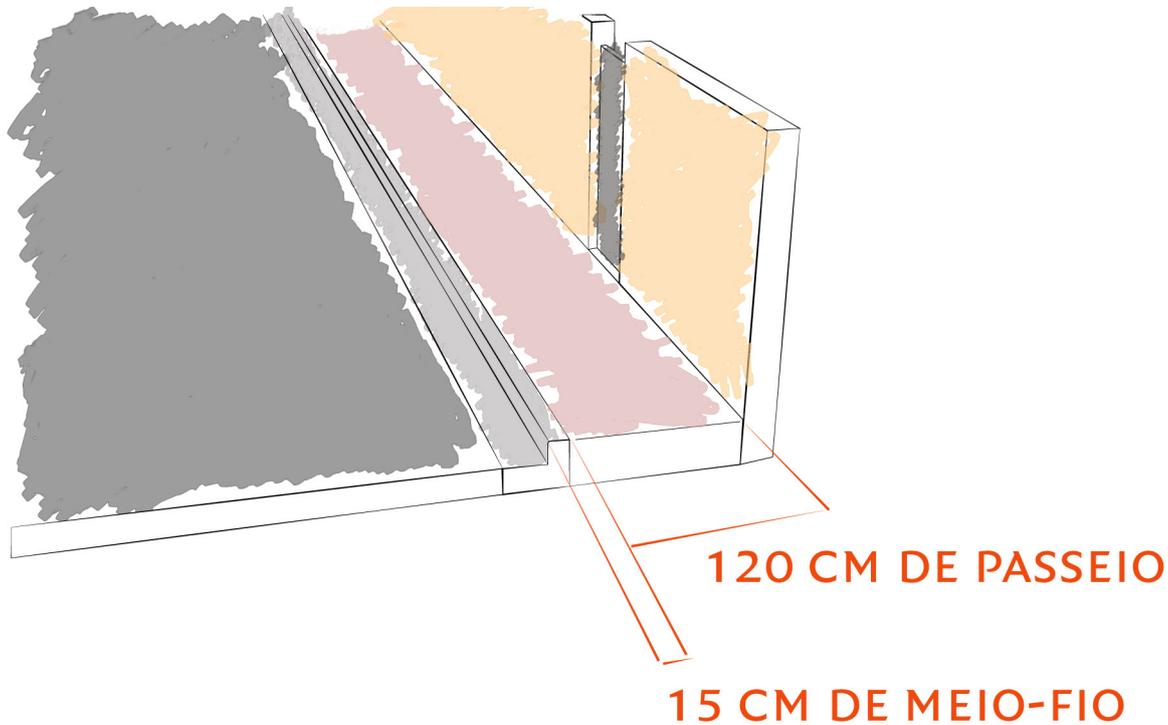
calçada racional

interpretações funcionais
do espaço

Como vimos no ensaio fotográfico pelas ruas de Nova Iguaçu, a cidade dispõe de calçadas desorganizadas e em estado precário. Os exemplos a seguir visam dar unidade a estes espaços, permitindo que o ato de ir e vir dos cidadãos seja feito de maneira adequada e que o poder público tenha seu trabalho de manutenção facilitado. O projeto Calçadas de Iguaçu prevê oito configurações e seis larguras possíveis, além de uma altura padrão de 17 cm em relação à sarjeta

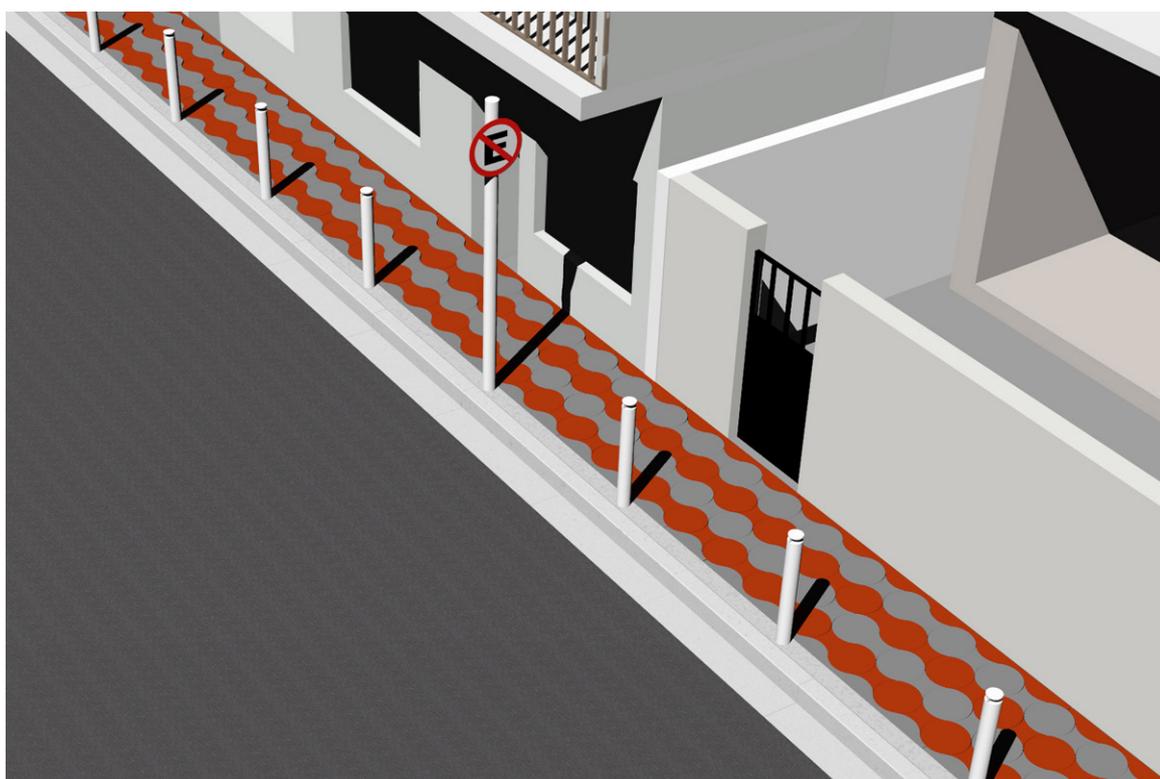
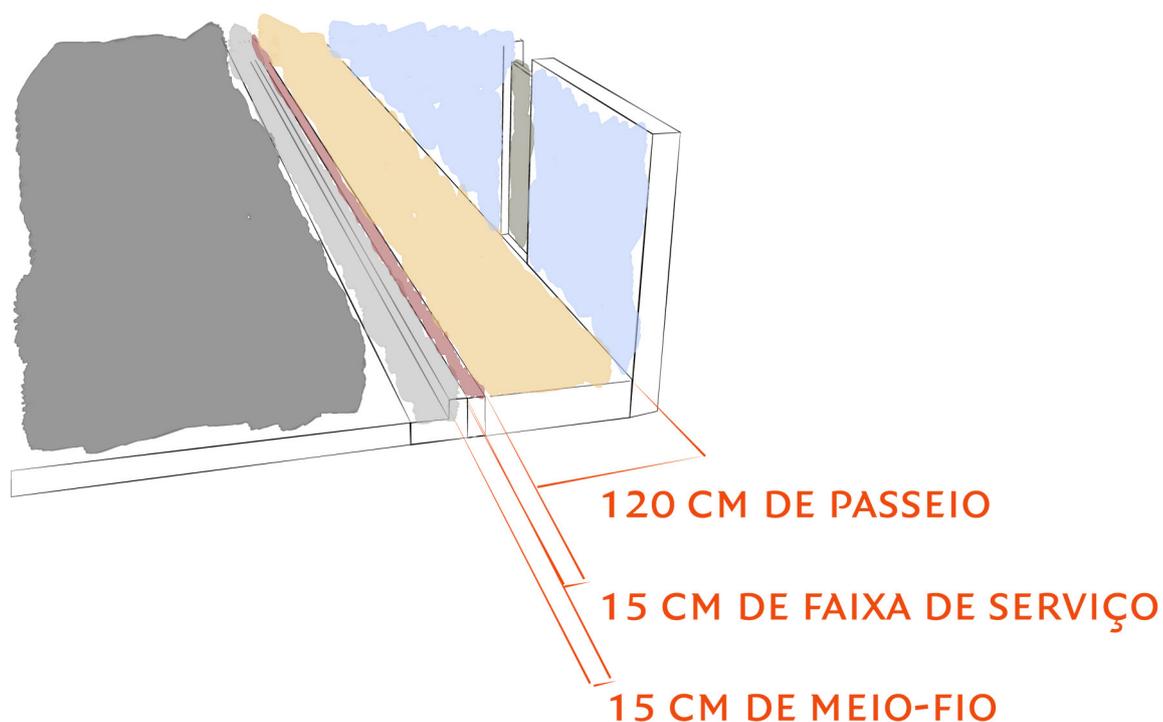
Calçada de 1,35m

Esta solução engloba somente áreas onde não é possível criar ou alargar calçadas de forma a torná-las aptas a receber equipamentos. Como a maior prioridade no projeto é a questão da mobilidade, esta calçada conta somente com uma área de passeio e o de meio-fio. Como o Ministério das Cidades estabelece que a largura mínima dos passeios deve ser de 1,20m, não é possível instalar mobiliário nesta calçada. Por isso, ela só deve ser aplicada em trechos curtos. Pela mesma razão, eventuais rampas de acesso à rua devem ocupar toda a sua largura.



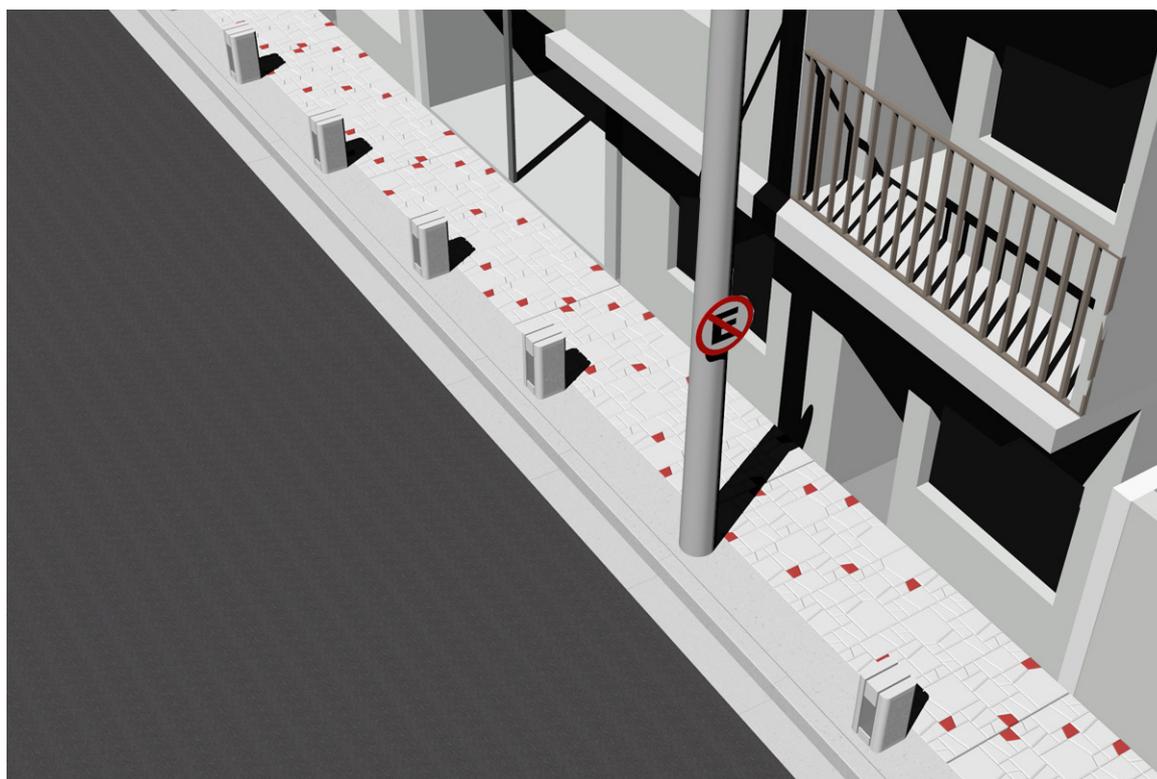
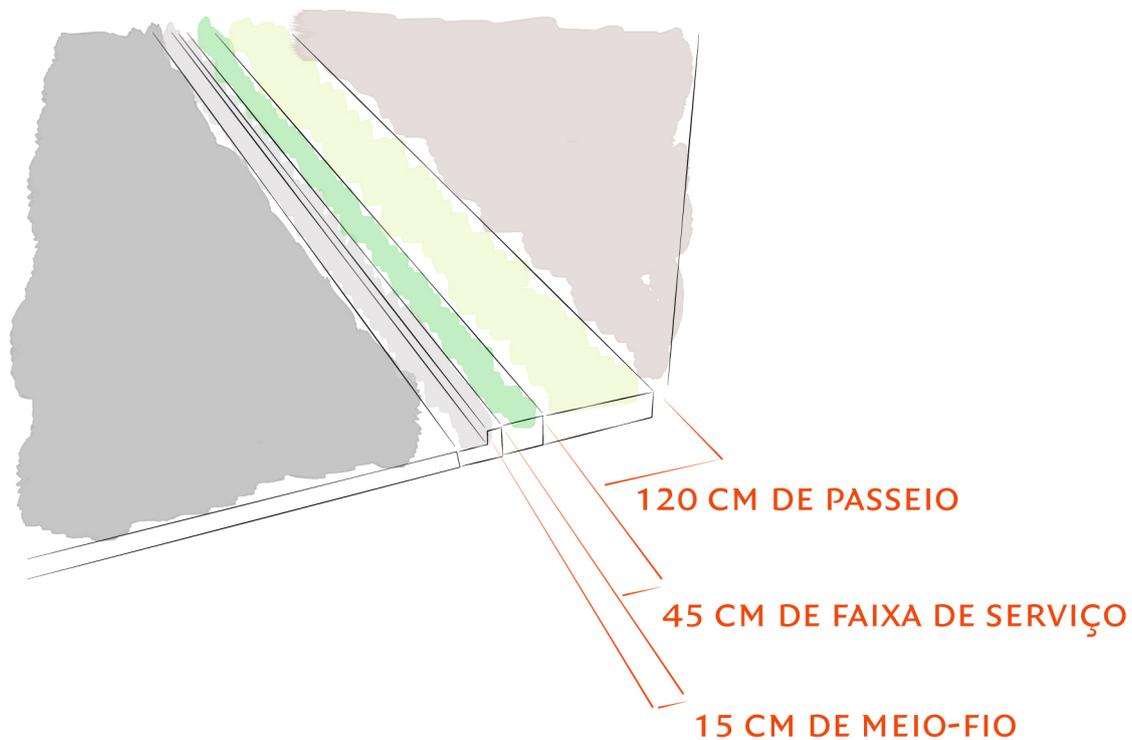
Calçada de 1,50m

A calçada de 1,50m apresenta um pequeno trecho de serviço para a instalação de placas, fradinhos e postes finos. Esta área contínua pode ser feita em concreto (colorido ou puro) ou com blocos. Dada a limitação de espaço para mobiliário, a intenção deste modelo é aplicá-lo em conjunto com outros, como os de 1,35m (em ruas estreitas) e 1,80m (nas vias mais comuns). Assim como a calçada mais estreita, esta também deve ser totalmente rebaixada caso haja a necessidade de construir rampas para cadeiras de rodas, equipamentos ou carros.



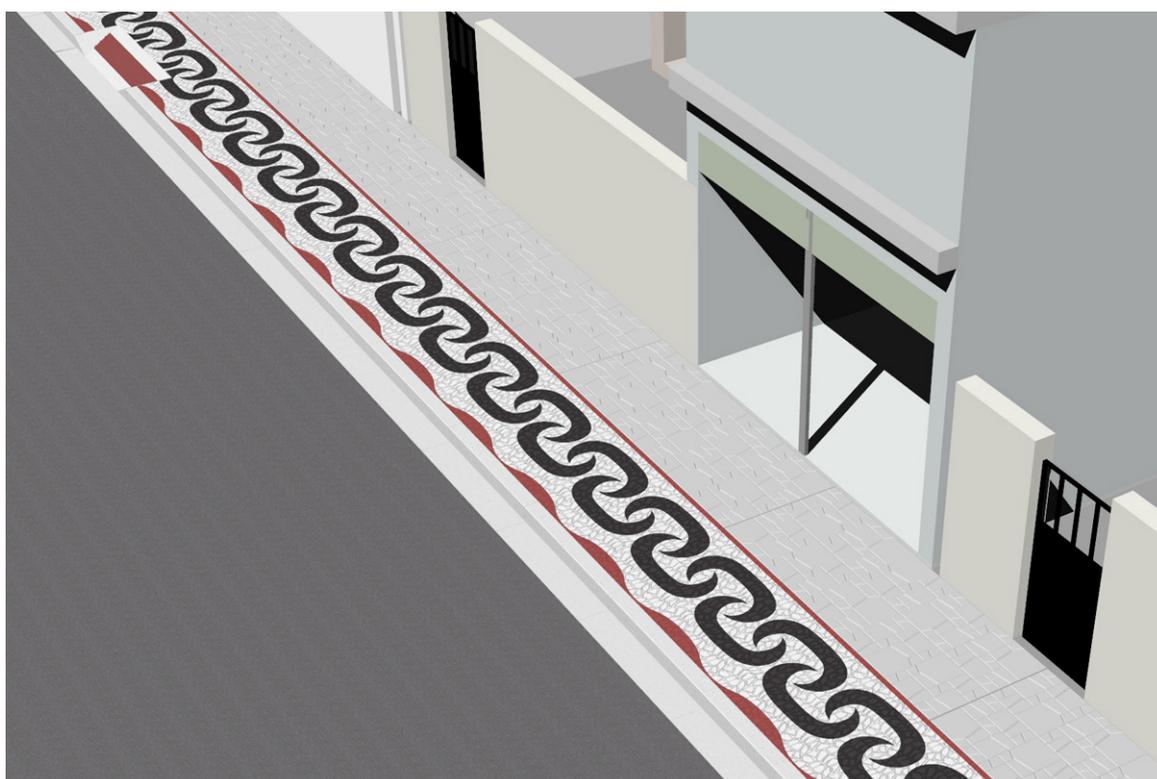
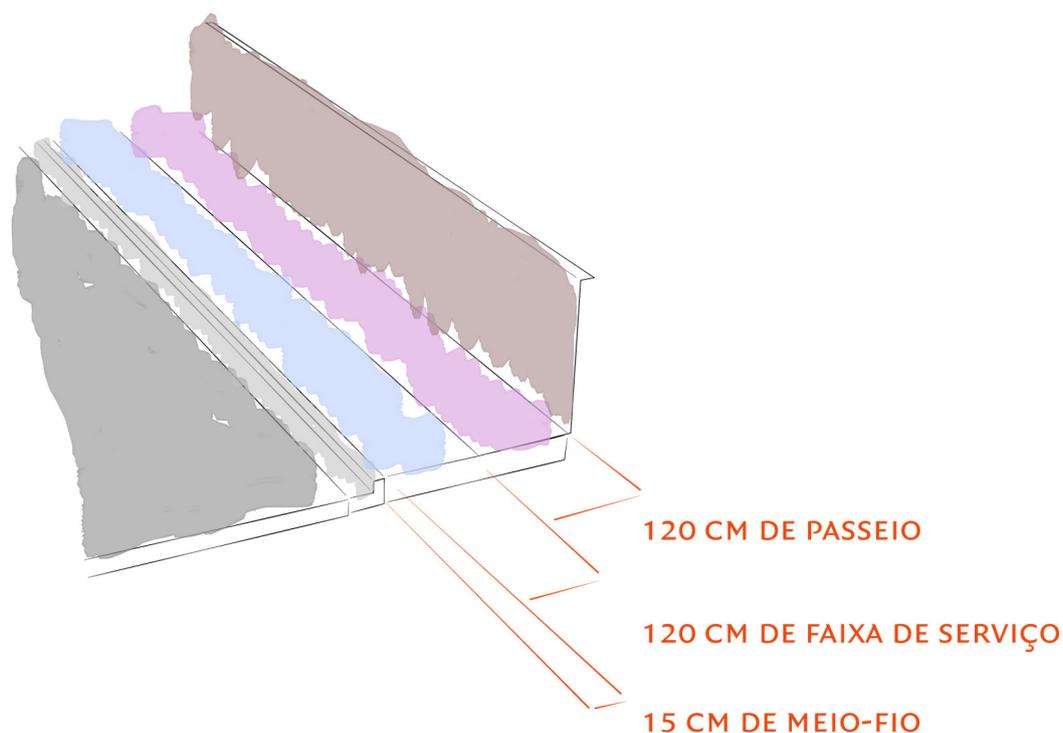
Calçada de 1,80m

O tipo de calçada mais presente nas ruas residenciais, possui uma área de serviço mais larga, de 45cm, e é capaz de receber os postes de eletricidade mais comuns da cidade, lixeiras, fradinhos e pequenos canteiros de plantas. Ao contrário das calçadas de 1,35m e 1,50m, a partir desta calçada as rampas de descida para o nível da rua ocupam somente a área de serviço, deixando o passeio sem irregularidades.



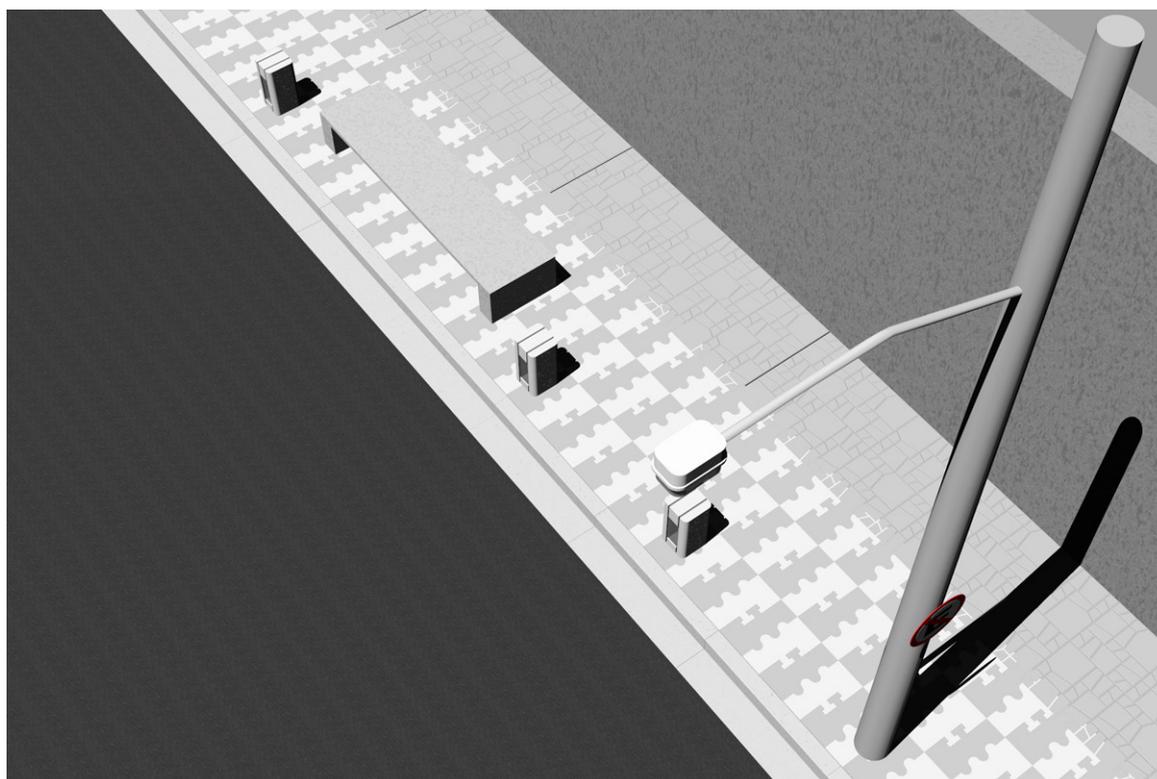
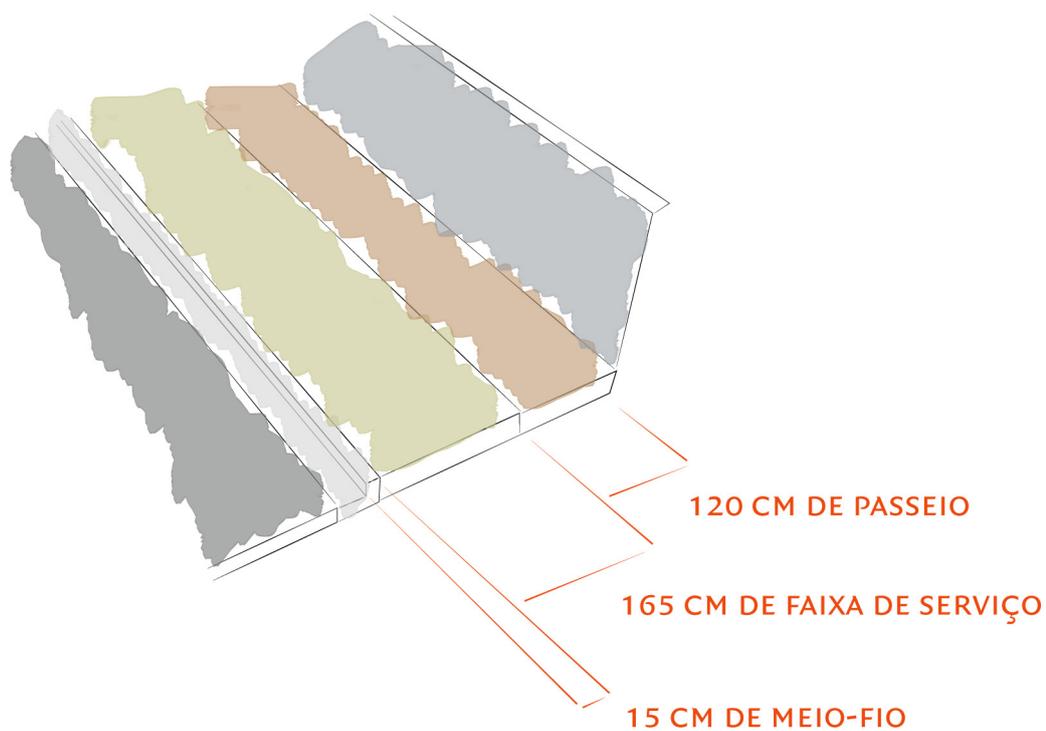
Calçada de 2,55m

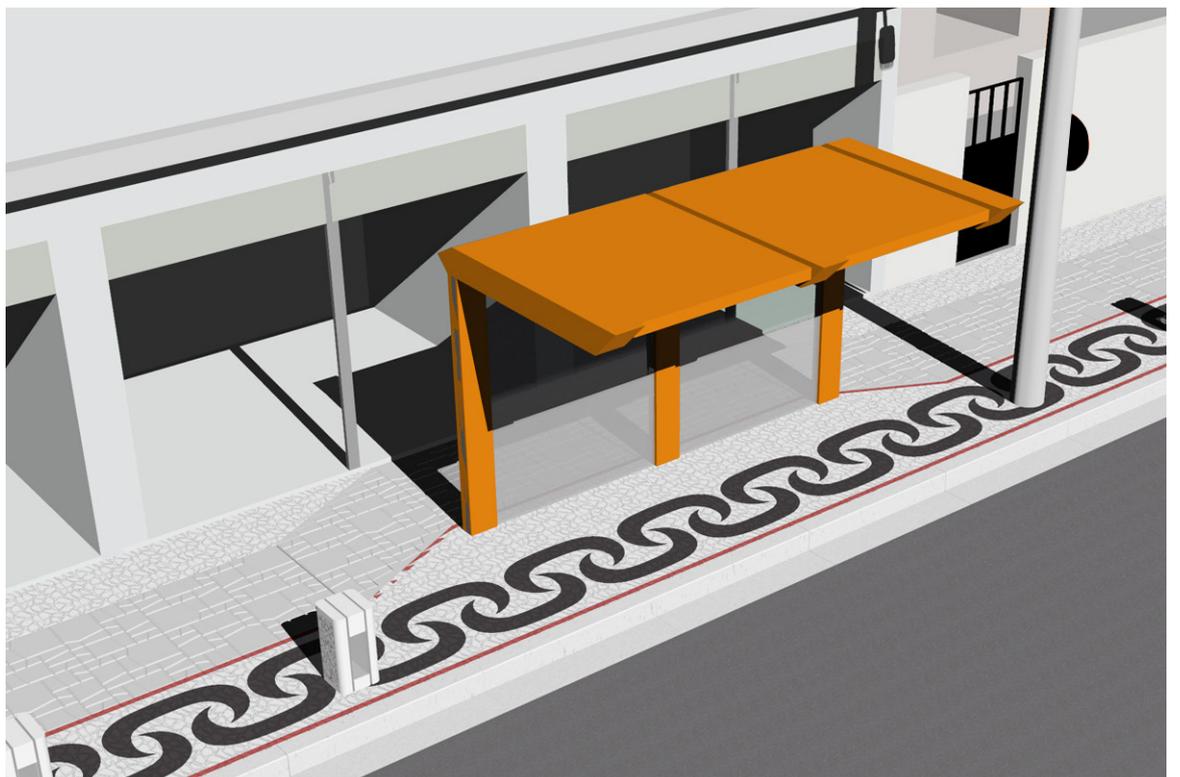
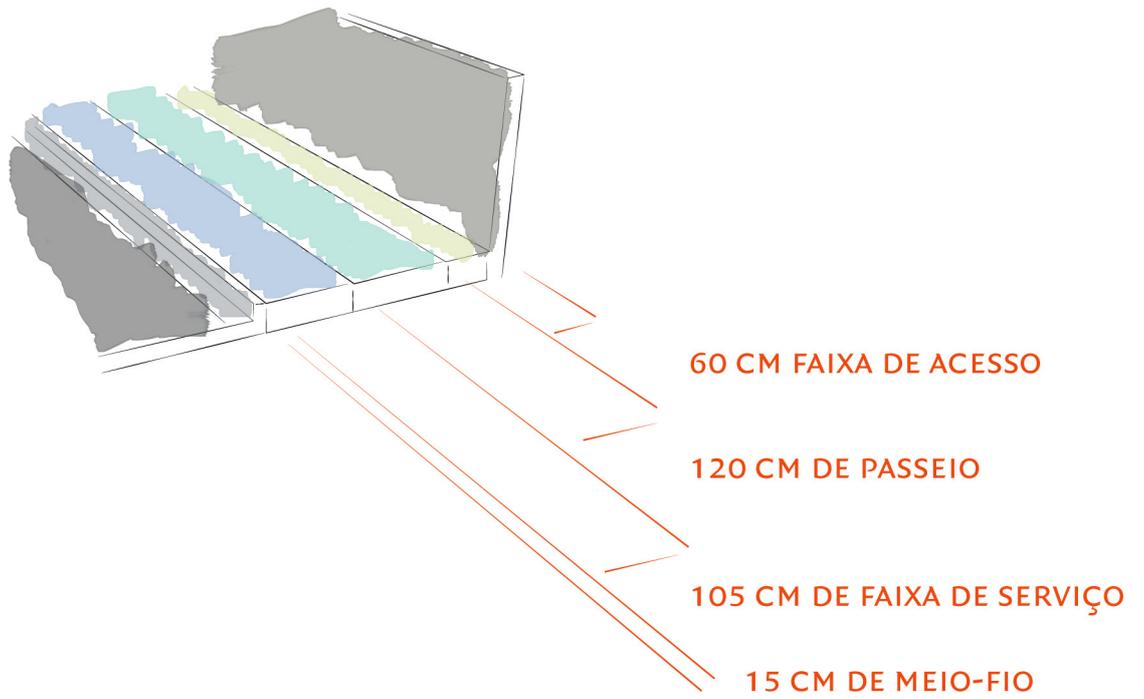
As calçadas mais largas que dois metros são comuns em ruas e avenidas de grande movimento e, como tal, devem receber adequadamente pessoas que estão de passagem e indivíduos que se encontram parados. Esta calçada aproveita a largura já existente em algumas ruas da Baixada, dividindo-as em metades que funcionam como passeio e como área de serviço. Neste caso, já é possível aplicar, além do mobiliário existente nas calçadas mais estreitas, outros equipamentos como árvores, bancos e tampas de concessionárias.



Calçada de 3,00m

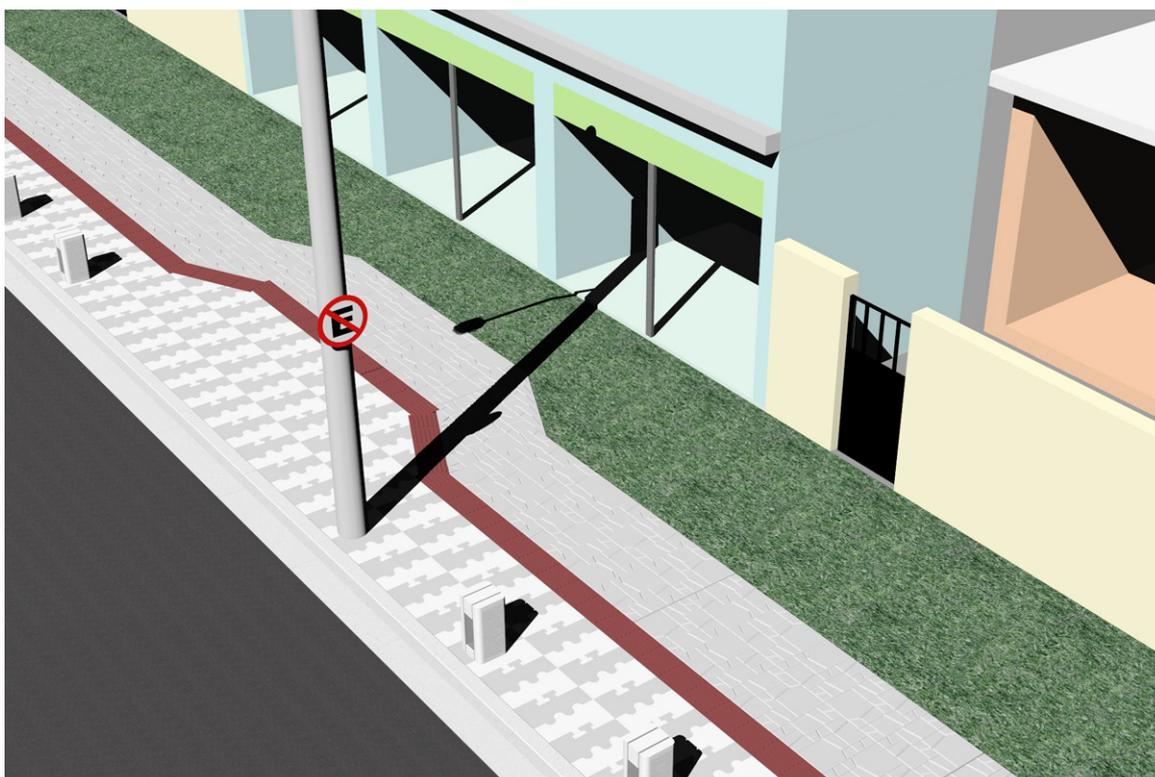
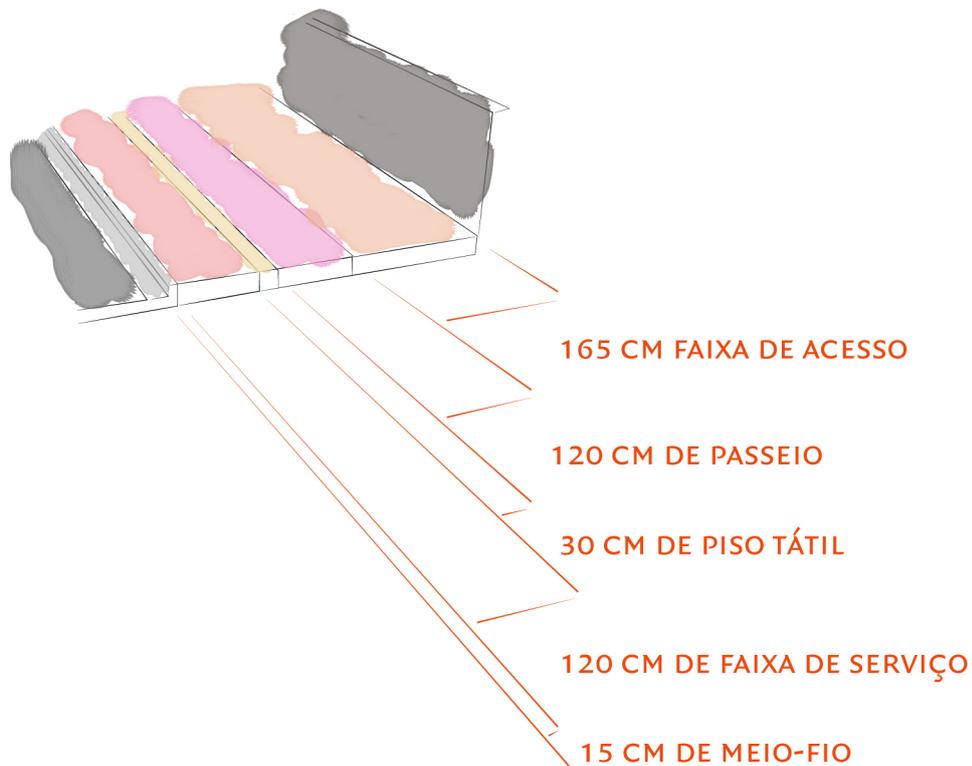
Uma limitação na calçada de 2,55m é a impossibilidade de receber abrigos de ônibus, quiosques maiores e bancas de jornal sem comprometer a largura do passeio, além de permitir a instalação de uma nova faixa, a de acesso aos imóveis. A intenção é que, quando possível, as calçadas de avenidas sejam alargadas para 3m, permitindo que a área de serviço seja aumentada a 1,65m ou que moradores e comerciantes possam instalar seus próprios equipamentos sem comprometer a acessibilidade.

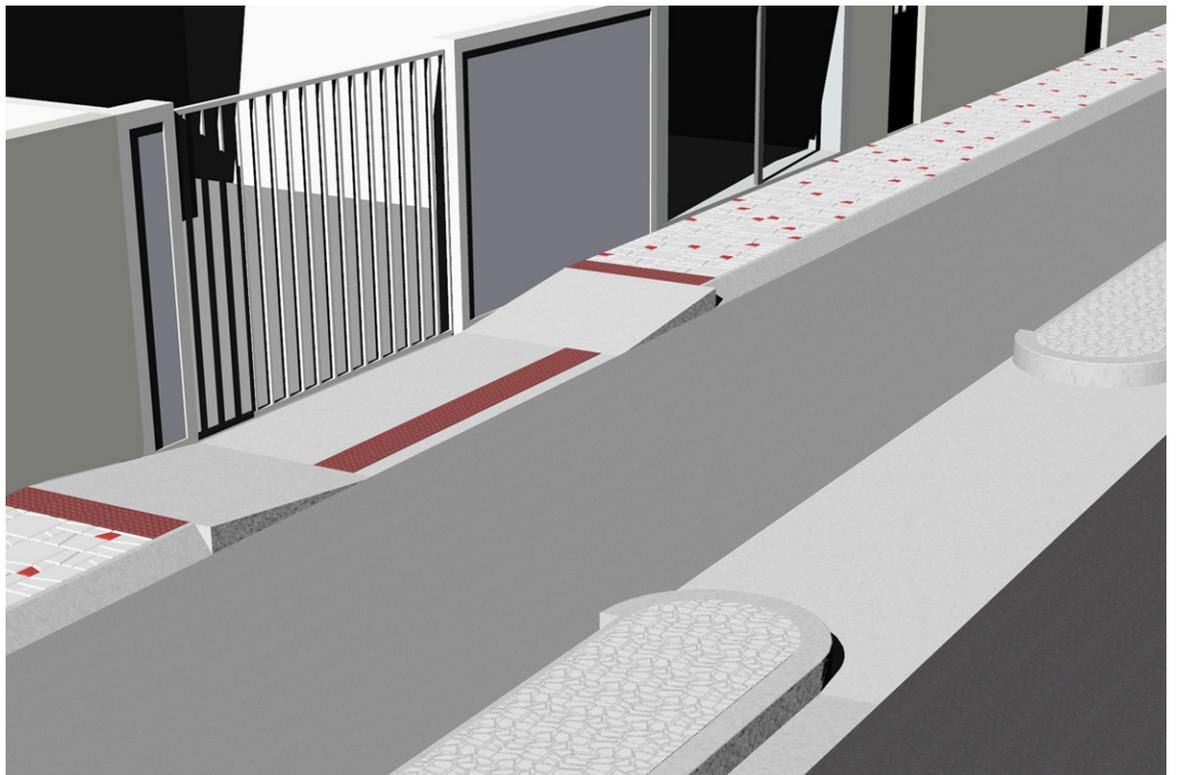
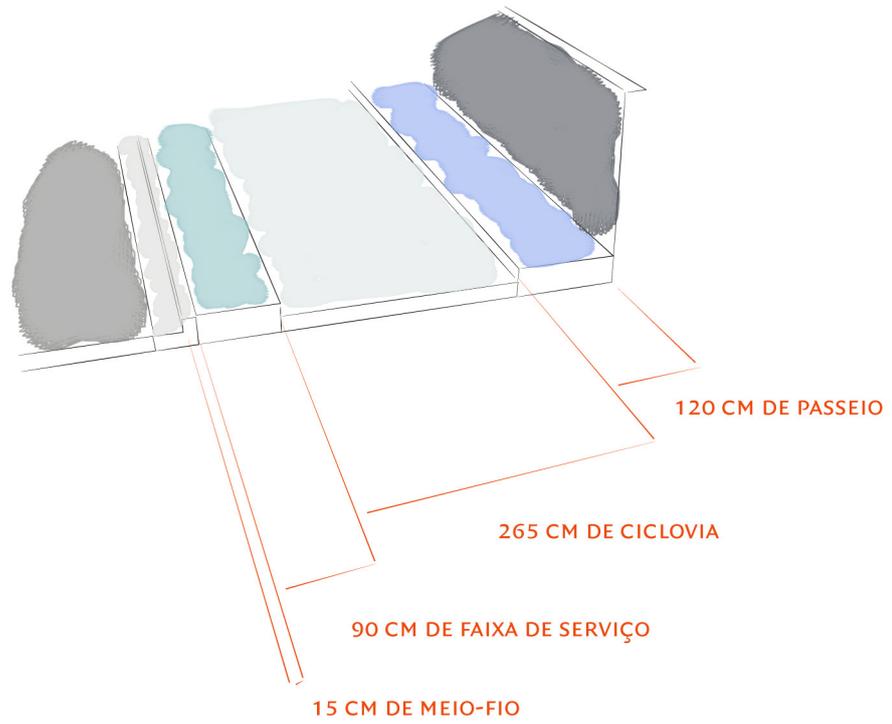




Calçada de 5,00m

Por ocupar um grande espaço, a calçada de 5m será aplicada somente à beira de vias expressas ou nas áreas de maior circulação de pedestres da cidade, como em algumas ruas no Centro de Nova Iguaçu. Esta calçada é extremamente versátil e permite implantar a maioria das possibilidades de mobiliário urbano. Em alguns casos, para facilitar a circulação entre os bairros, uma ciclovia pode ser instalada, bem como bicicletários e recuos para ônibus. Por tratar-se de uma calçada larga, é preciso aplicar o piso podotátil em seu comprimento





Materiais e técnicas

Muitas são as formas de pavimentar uma calçada, e diversos aspectos devem ser considerados. Questões como adequação econômica, técnica e estética pautam a escolha dos materiais utilizados, bem como a localização da calçada e o uso pela população. Por exemplo, calçadas em áreas industriais devem resistir ao trânsito de veículos pesados, especialmente em frente às garagens das fábricas. Em praças ou áreas de baixo movimento, o aspecto estético pode ser privilegiado. Já em vias de grande movimento de pedestres, a segurança e a mobilidade vêm em primeiro lugar. A lista a seguir representa as escolhas dos materiais a serem utilizados nas Calçadas de Iguazu, acompanhados de uma rápida descrição.

Concreto - O modo mais simples e econômico de fazer uma calçada, resultando em um piso durável e de aparência lisa, sem ser escorregadia. Suas desvantagens são a impermeabilidade do solo e a pobreza

estética. Para esta situação, existem boas maneiras de melhorar seu aspecto. Uma delas é a aplicação de corantes, prática que vem sendo difundida em projetos de urbanismo. A outra solução é a estampagem: neste processo, é possível

aplicar cores e texturas diferenciadas a partir de formas especiais. Nos passeios de zonas residenciais, este piso não deve apresentar espessura menor que 10 cm. Já em zonas comerciais e industriais, a espessura mínima é de 15cm.

Blocos (pavers) de Concreto - A pavimentação com blocos de concreto é versátil e permite a utilização de inúmeros formatos de tijolos. Estes, que podem ser coloridos, são assentados sobre uma manta de areia e rejuntados com areia fina. Como resultado,

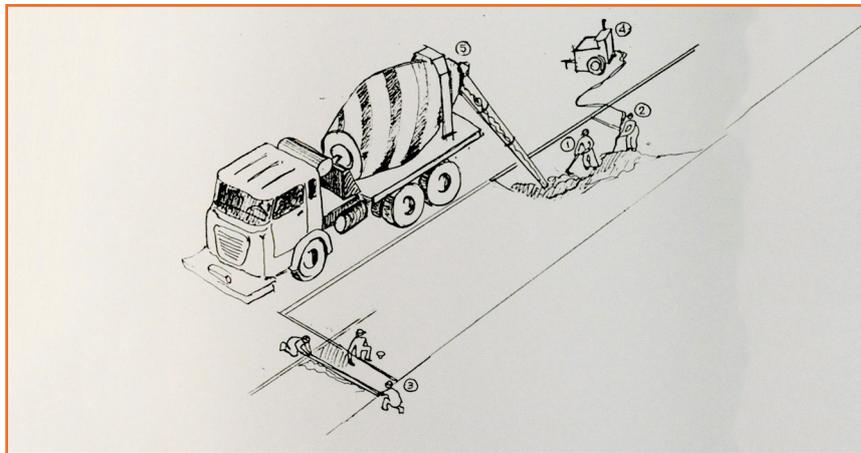
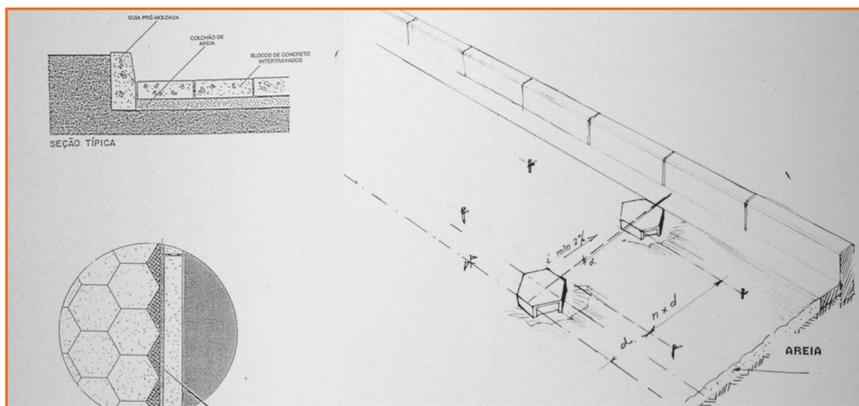


Ilustração da prefeitura do Rio especificando a aplicação de calçamentos em concreto

Especificações da prefeitura do Rio de Janeiro sobre pavimentos com blocos de concreto



os blocos se prendem por sua própria conformação espacial, tornando o piso permeável. Além disso, a limpeza e a remoção dos pisos é bastante simples, o que permite que ele seja reutilizado. Entretanto, o fato de estar “solto” é também uma desvantagem, já que uma aplicação incorreta do piso pode reduzir sua durabilidade. A fabricação dos blocos de

concreto pode ser feita de duas maneiras: por extrusão e através de formas. A extrusão permite a fabricação de uma grande quantidade de peças, que não devem ser muito complexas. Já a fabricação com formas permite elementos

menos regulares, com a desvantagem de a produção ser menos eficiente.

Calçamento Português - Uma das técnicas mais tradicionais da engenharia lusitana, a calçada com pedra portuguesa permite um enorme número de formas e cores através de um mosaico de pequenas rochas coloridas. São prismas com altura de 5cm a 7cm e largura de 3cm a 5cm. A aplicação deste tipo de calçada foi muito comum nas últimas décadas, mas vem sendo substituída por novas técnicas. O fato de sua instalação ser

Aplicação de pedra portuguesa em calçadas, de acordo com a prefeitura do Rio de Janeiro



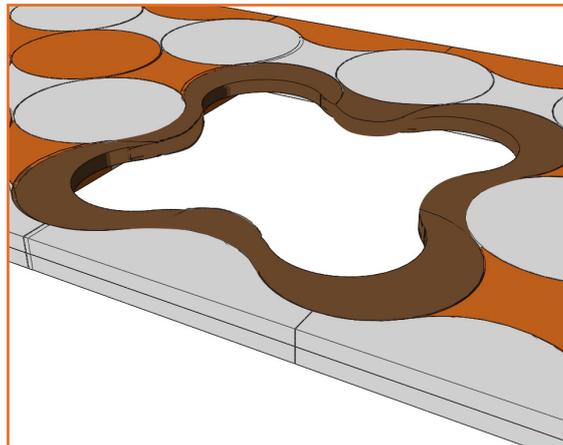
bastante difícil acaba tornando comum a presença de calçadas à portuguesa em estado precário. Os acidentes que a pedra portuguesa pode causar, no entanto, não tornam sua utilização menos apreciável,

por sua beleza, durabilidade e permeabilidade. A calçada portuguesa não deve ser implantada em locais de grande circulação de veículos, para que não se soltem; ou de baixa circulação de pessoas, para que não cresça capim em seus vãos.

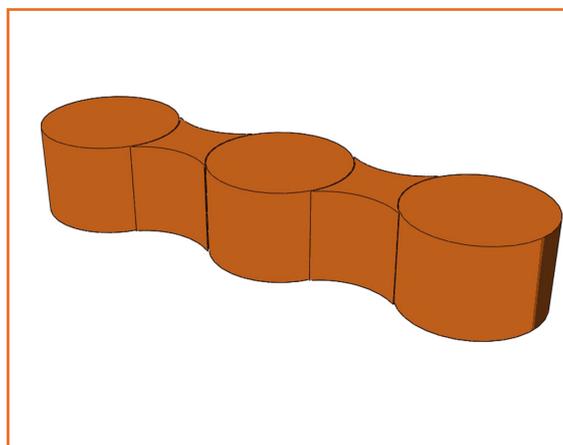
Uma das opções do projeto foi a de variar as técnicas de aplicação e permitir que o contraste enriqueça as soluções propostas. No capítulo “A Calçada Sentimental”, a descrição de cada grafismo apresenta pelo menos uma das técnicas aqui listadas.

Mobiliário e equipamentos

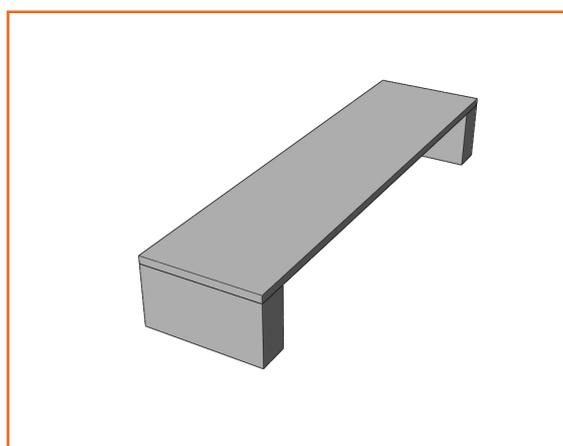
Além do grafismo e do material, a calçada é um espaço para implantação de equipamentos de diversas funções. O mobiliário é um importante elemento na paisagem da cidade e qualquer projeto que envolva aspectos urbanísticos deve considerá-lo. As próximas imagens são objetos que podem ser utilizados nas Calçadas de Iguaçu. Alguns foram projetados por escritórios de design e arquitetura, enquanto outros sofreram adaptações ou foram pensados exclusivamente para o projeto. Porém, é importante ressaltar o caráter meramente indicativo destes equipamentos, que não fazem parte da concepção original e nem se propõem a aparecer como um novo elemento projetual.



Abrigo de árvores da calçada Laranjal

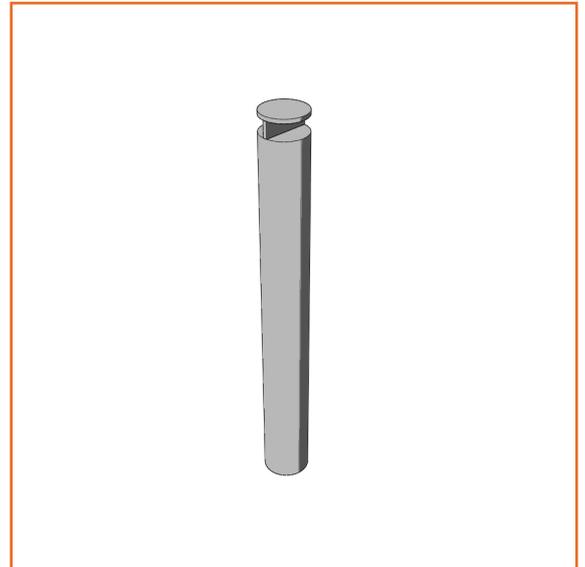


Banco para a calçada Laranjal

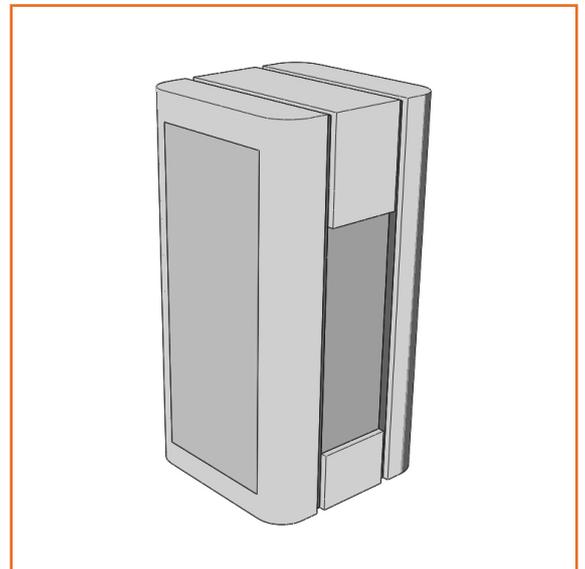


Banco, baseado no modelo Abril, de Antonio Cruz e Antonio Ortiz

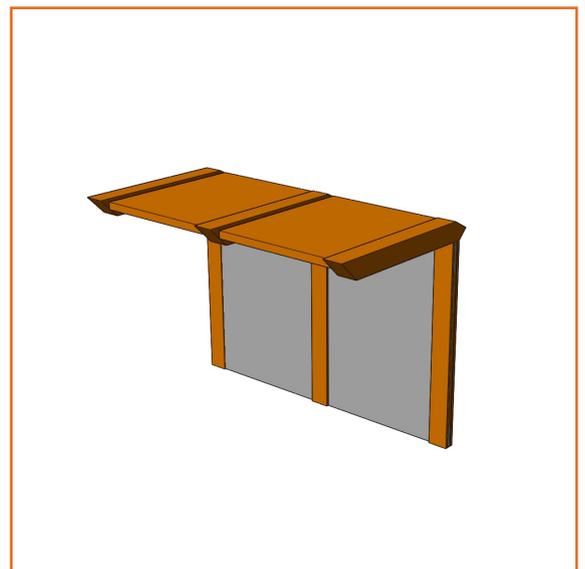
Fradinho SD Line, de David
Karásek e Radek Regmon



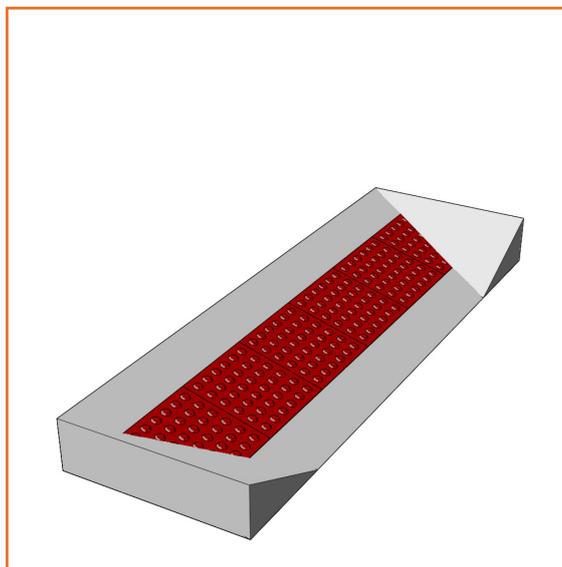
Fradinho com iluminação
interna, com base no
modelo Topino, do
escritório Geohide



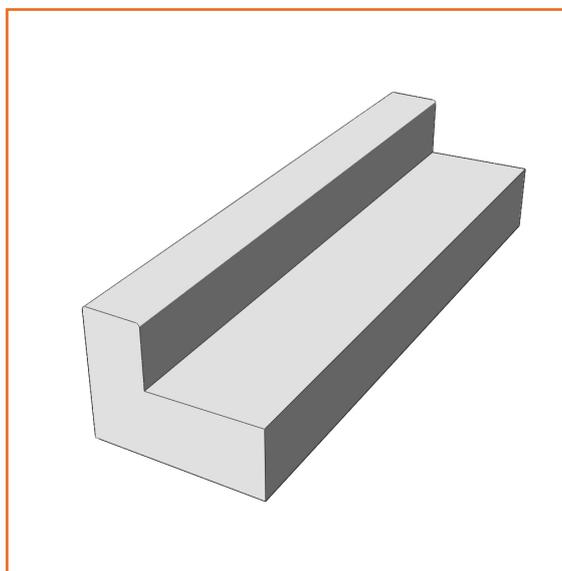
Abrigo de ônibus inspirado
no modelo Aureo, de David
Karásek e Radek Regmon



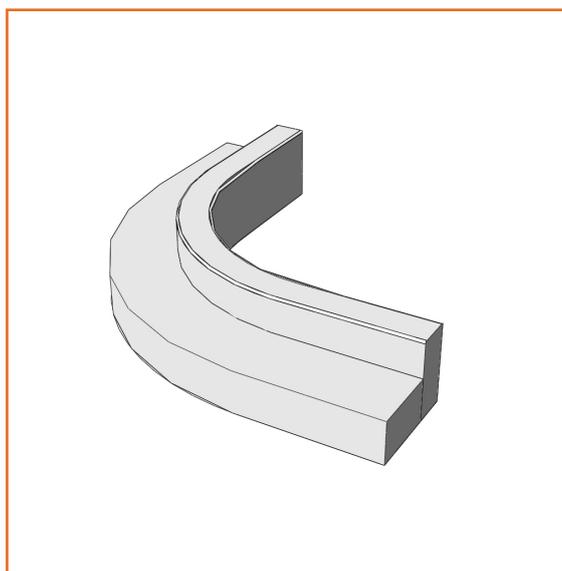
Descida para calçadas largas



Sarjeta



Sarjeta em curva



CAPÍTULO 12

calçada em projeto

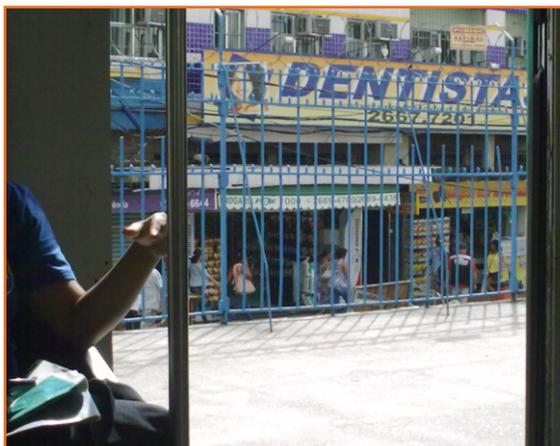
processo, esboços,
alternativas, representações

Depois de conferirmos o projeto sob o ponto de vista de seus resultados, este capítulo documenta os principais passos da etapa de desenvolvimento do processo. Estarão presentes os primeiros esboços, as ilustrações que apoiaram as apresentações intermediárias, os mock-ups em espuma, que, num primeiro momento, orientaram a construção das formas, as alternativas geradas que não foram desenvolvidas e outras representações das Calçadas de Iguaçu

O primeiro exercício

O trajeto de casa até a Esdi foi fotografado e registrado em texto e se mostrou um grande motivador para este projeto

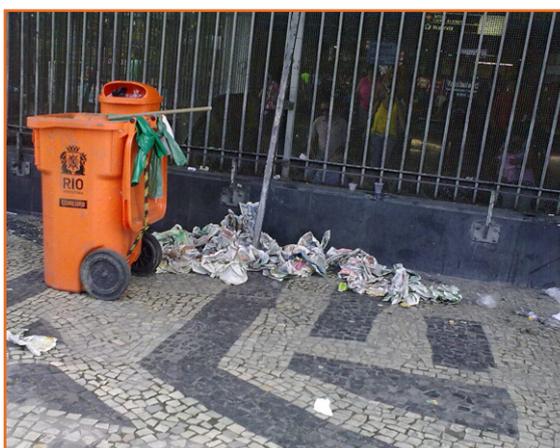
No trem, um dos principais meios de transporte da região, rumo ao Rio de Janeiro



Em Mesquita, a ciclovia estreita e grudada no muro da linha férrea é evidência dos equívocos estratégicos da Baixada



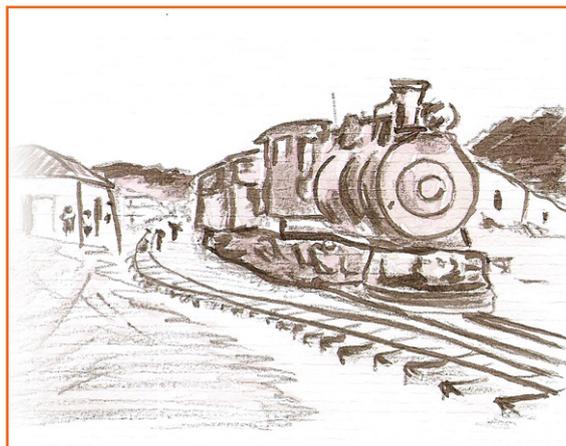
Na Central do Brasil, nota-se que o caos urbano é epidêmico nas grandes cidades brasileira



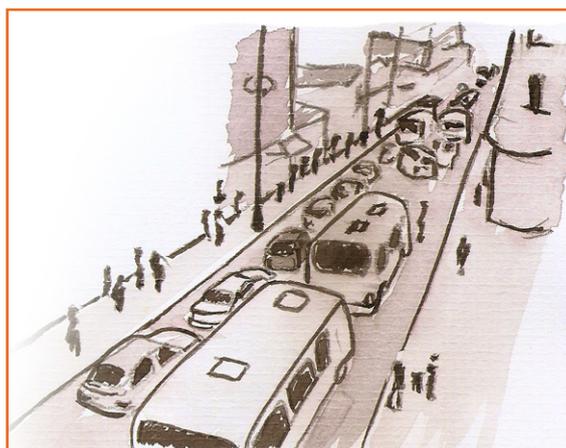
Ilustrações

Para a apresentação de julho, a opção de trabalhar com ilustrações inspirou a continuidade da linguagem no decorrer do projeto

Trem da Leopoldina Railway, atual ramal de Saracuruna



Vista do Centro de Nova Iguaçu

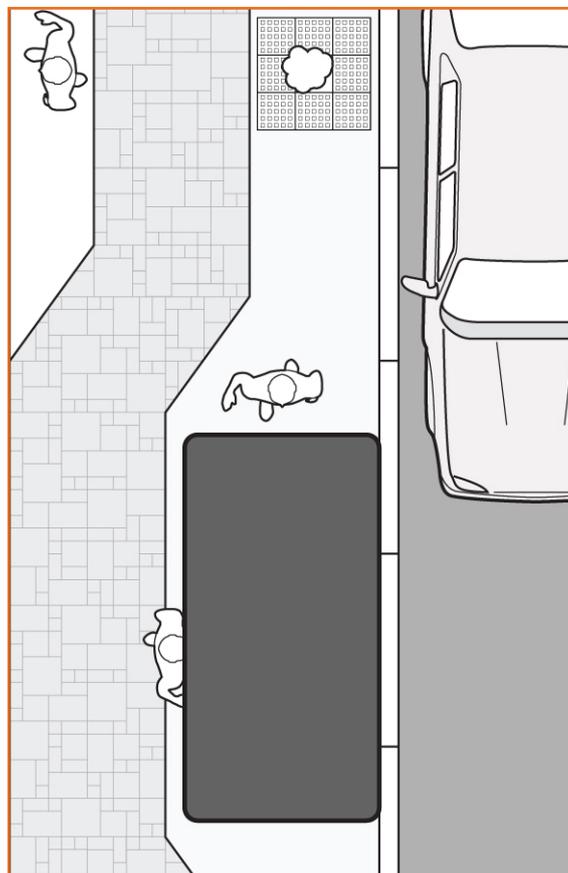
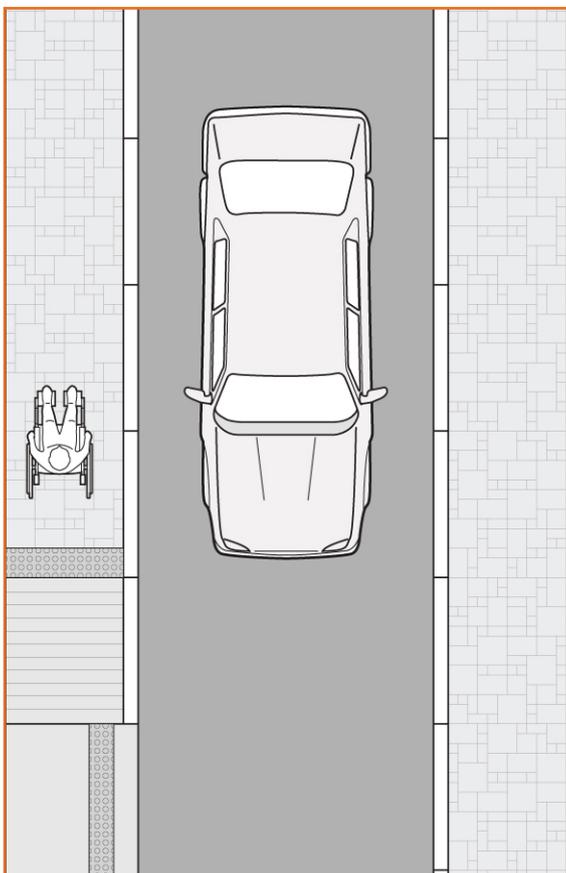
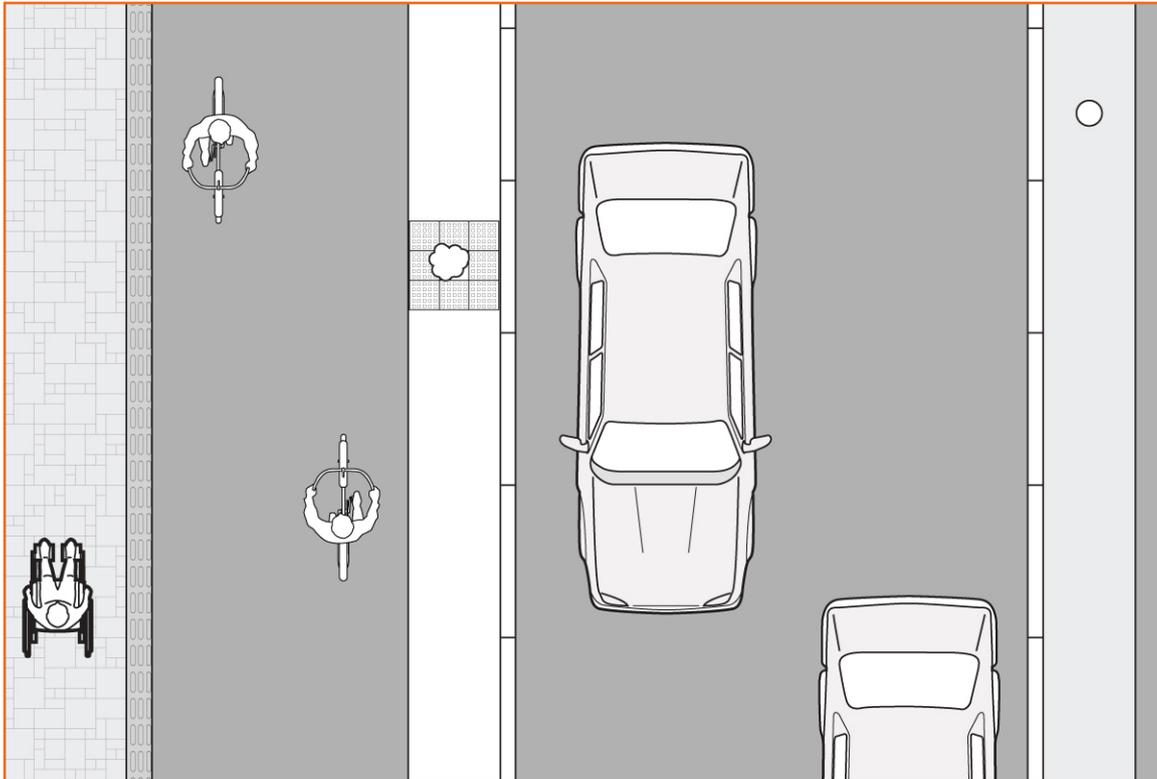


Porta-Bandeira da Beija-Flor. A cidade de Nilópolis é um exemplo de comunidade que incorpora um símbolo à sua identidade coletiva



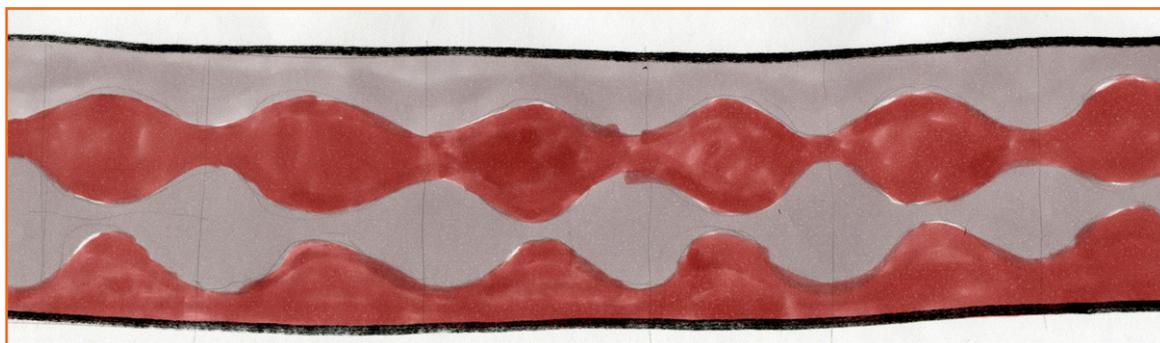
A calçada racional

Resolver os problemas relacionados à mobilidade foi o primeiro passo do projeto em si. Após pesquisas em normas e manuais, foi elaborada uma série de esquemas ilustrando a organização das calçadas, as larguras e a disposição de seus elementos.



Calçada Laranjal

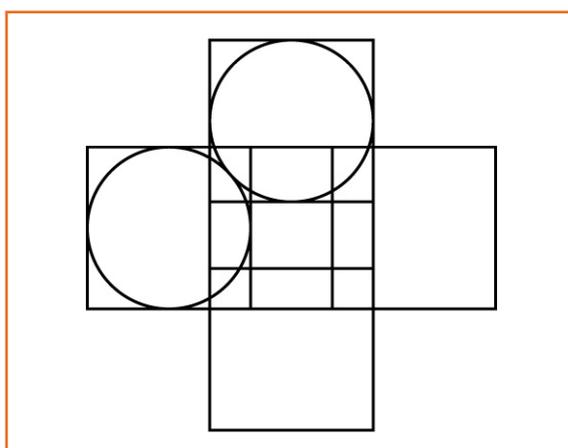
Justamente por ser um dos símbolos mais associados a Nova Iguaçu, a laranja surgiu como primeira opção de partido gráfico a ser desenvolvida



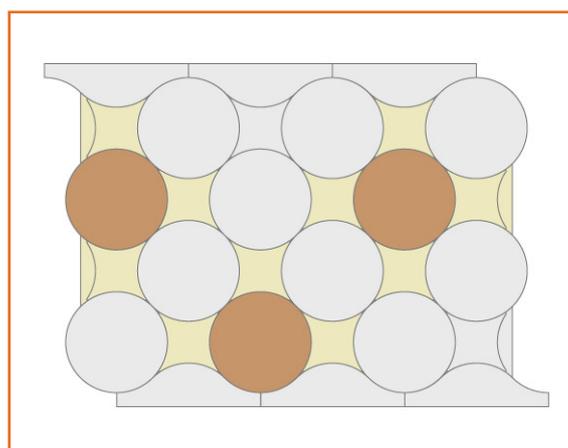
A primeira tentativa de desenhar a calçada Laranjal



Outra opção, com círculos concêntricos, metáfora da expansão da cidade através da Laranja. Este grafismo foi descartado.



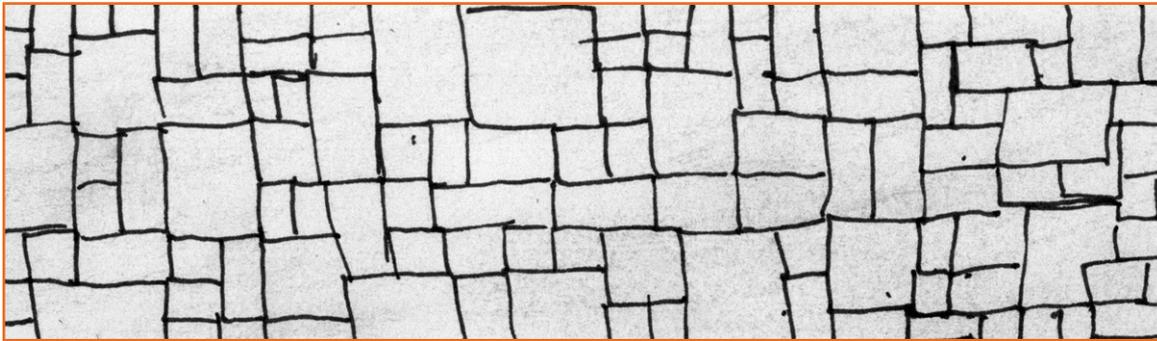
Linhas de construção da calçada Laranjal



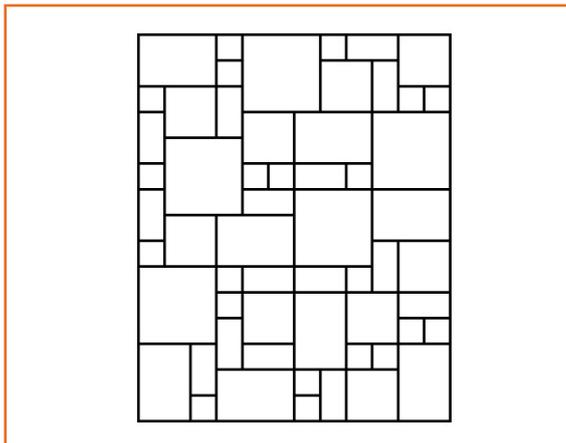
Uma opção com três cores chegou a ser cogitada, mas não foi desenvolvida

Calçada Pé-de-Moleque

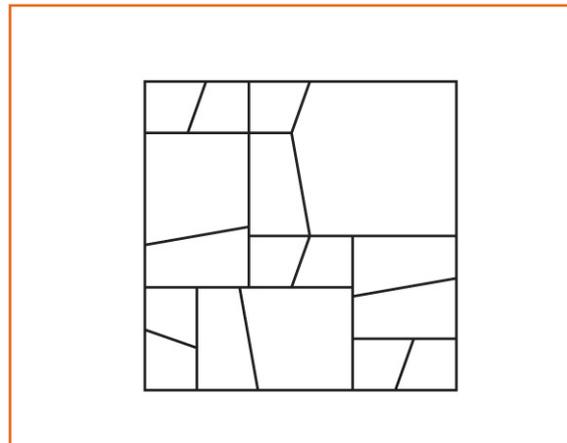
Tanto o nome quanto a forma desta calçada surgiram quase no fim do projeto. Durante todo o desenvolvimento, a inspiração deste grafismo foi a ocupação da cidade e sua malha viária irregular. O pavimento pé-de-moleque da Estrada Real provocou a modificação de um padrão que começara com cinco retângulos regulares para outro com quatro polígonos irregulares.



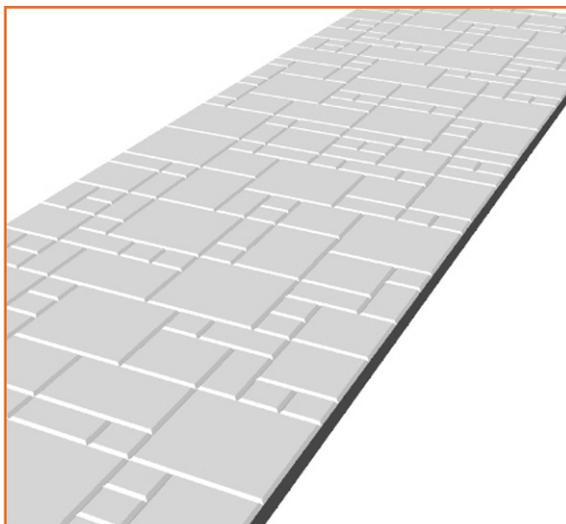
Primeiro esboço da calçada Pé-de-Moleque, quando o antigo pavimento ainda não era a inspiração



Apesar de não sido adotada, esta solução também é graficamente interessante



Cada peça da versão final foi derivada do primeiro desenho

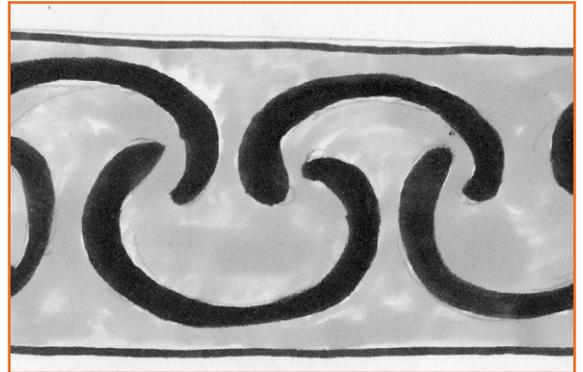


Rendering digital da primeira versão

Calçada dos Elos

A mais difícil e que gerou mais opções de grafismos. Justamente por objetivar a representação de um tema tão abstrato, que é o acolhimento, o desenvolvimento deste padrão não foi linear

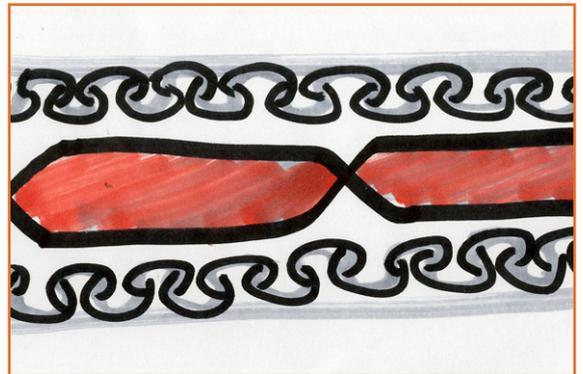
Formas que se abraçam foi a primeira busca a ser feita no desenvolvimento



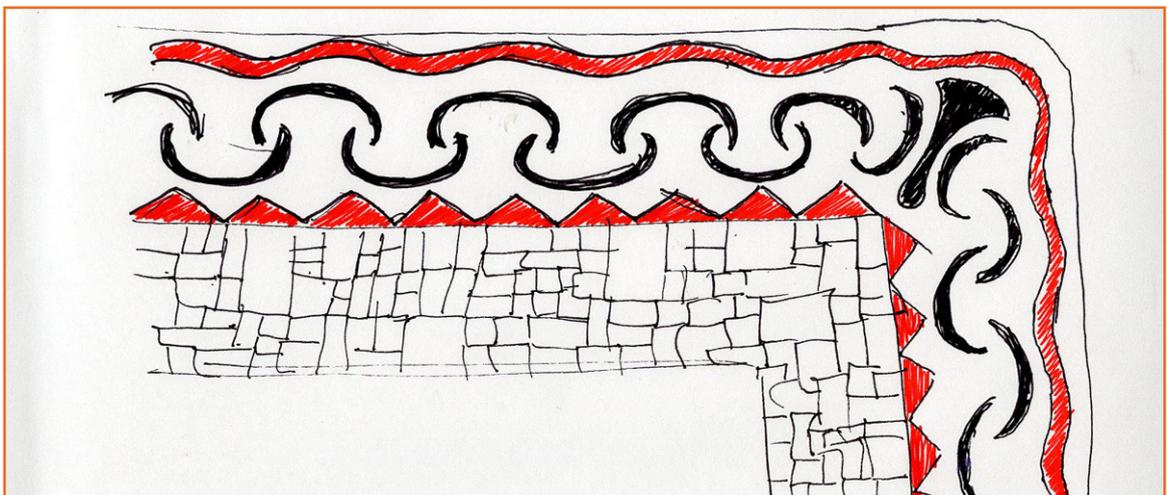
Uma forma de inspiração abstrata



Outro grafismo

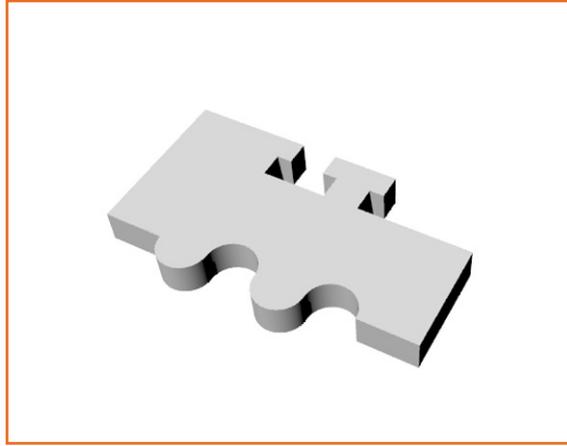
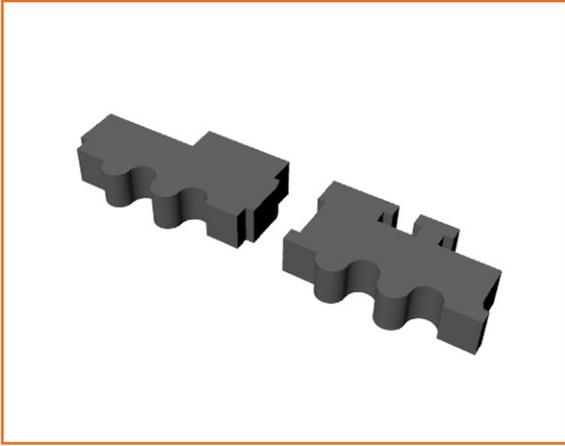


A calçada dos Elos foi a primeira ter uma esquina



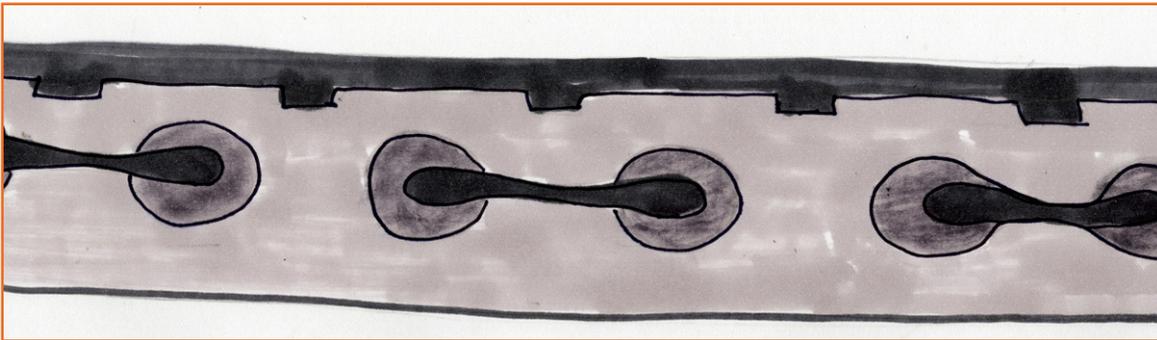
Calçada Maxambomba

A calçada Maxambomba esteve dividida entre dois partidos: o mecânico e o lúdico. Trilhos, engrenagens, e sinalização inspiraram parte do desenvolvimento, mas o que prevaleceu foi a peça com cara de trenzinho de brinquedo, trazendo leveza ao tema.



Num primeiro momento, a Calçada Maxambomba tinha duas peças de formatos diferentes

Mas prevaleceu a ideia da peça única



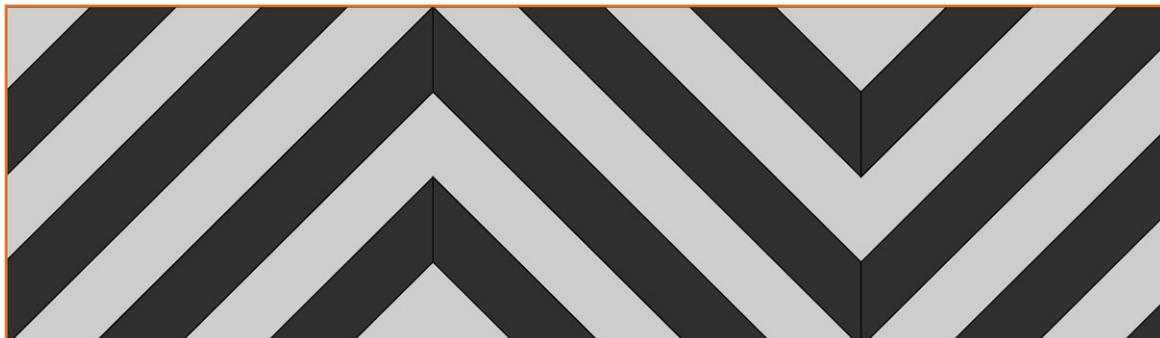
Engrenagens e trilhos motivaram os primeiros esboços



A sinalização dos trens também serviram como referência

Calçada Tupinambá

Uma homenagem aos índios que habitavam a Baixada Fluminense, a calçada Tupinambá seria o quinto grafismo das Calçadas de Iguaçu. No entanto, pelo curto prazo para uma pesquisa mais aprofundada sobre arte e pintura corporal indígena e por conta da raridade de material sobre os índios na Baixada Fluminense, o desenvolvimento desta calçada não foi até o fim.



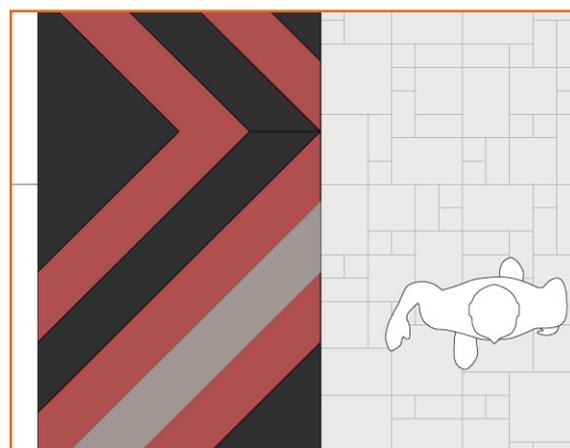
Uma alternativa para a calçada Maxambomba foi a primeira referência da Tupinambá



Com a cor, a forma toma outro significado, se aproximando de exemplos de pintura corporal indígena



A intenção era trabalhar com pedras portuguesas



O grafismo chegou a ser aplicado em desenhos bidimensionais, mas não chegou à fase 3D

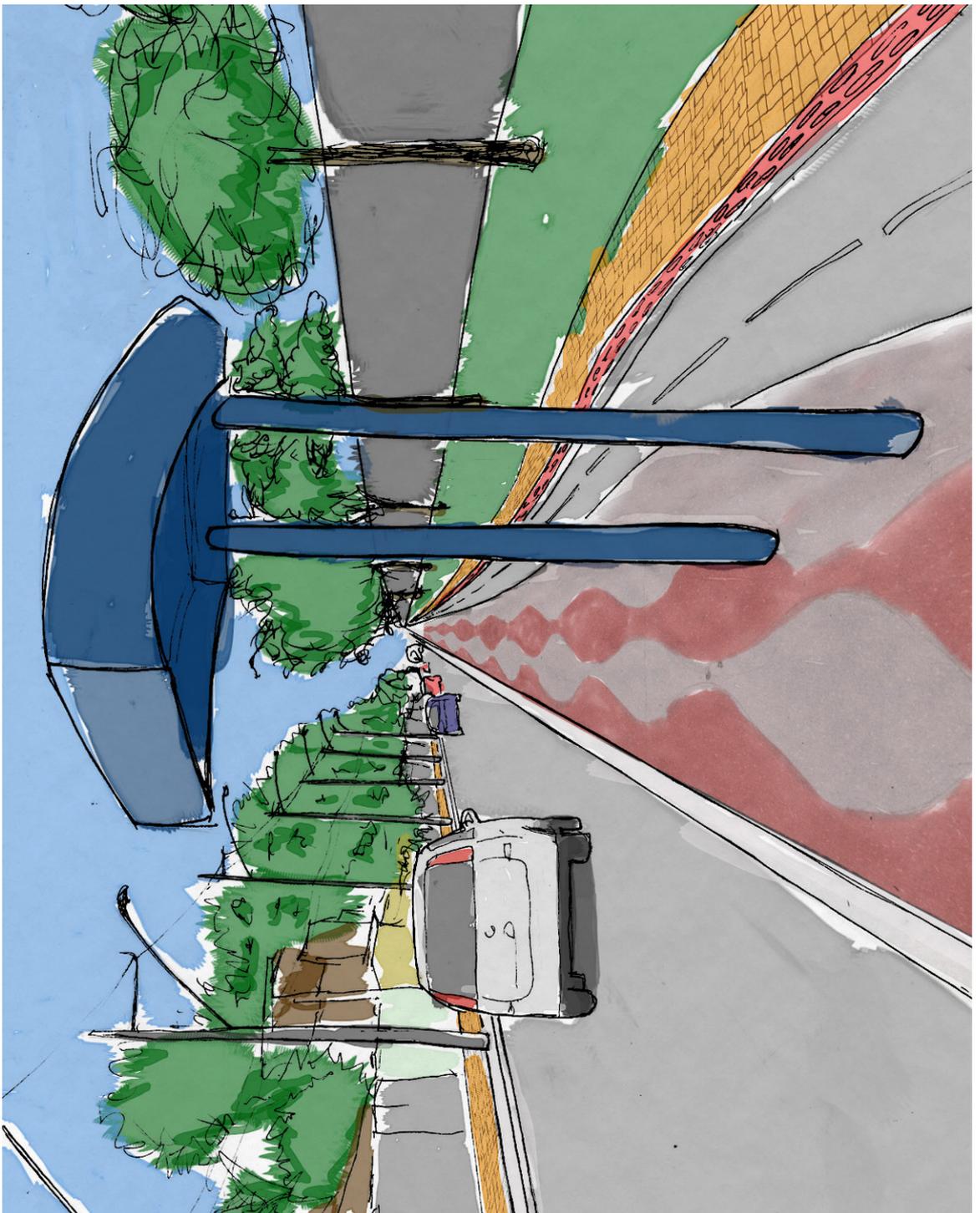
Simulações

Um dos exercícios mais interessantes foi o de tentar aplicar os grafismos desenvolvidos na própria cidade de Nova Iguaçu. Com o auxílio de fotografia e lustração, simulamos alguns grafismos e soluções de acessibilidade nas calçadas de alguns bairros.









Mock-ups

Para ajudar na criação das peças, pequenos e rústicos modelos em espuma de poliuretano foram produzidos para auxiliar a visualização de encaixes, montagens etc.

Vista inferior da peça da calçada Laranjal: a base é quadrada para proporcionar mais controle na aplicação



Combinação de forma e contra-forma. Escala 1:2



Uma proposta diferente, onde forma e contra-forma se combinam em uma única peça



A peça da Calçada
Maxambomba em
poliuretano



Montagem dos blocos com
o encaixe na parte superior
(chaminé)



CAPÍTULO 13

conclusão

Identidade e utilidade. Forma e função. Este é um debate que parece ultrapassado por novas questões como eficiência energética, incorporação de novas tecnologias, sustentabilidade. E deveria ser assim. Teóricos do design discutiram exaustivamente esta dualidade, enquanto profissionais e escolas de design adotavam linhas que privilegiavam a técnica, a estética ou equilibravam-se entre as duas. Há mais de oitenta anos isso acontece e, por esta razão, esta discussão não causa mais surpresa. Mas tampouco se esgotou, e as Calçadas de Iguaçu podem confirmar esta afirmação.

Desde a divulgação do tema, em abril, a escolha desta proposta e o local de atuação ocorreram naturalmente. Natural também foi o procedimento de buscar o conceitual e o analógico para as representações, fazendo uso de ilustrações e aquarelas para os desenhos das calçadas. Apesar de jamais negar o digital - que foi ferramenta essencial para a modelagem das peças e dos esquemas de organização - e o técnico/físico - presentes na pesquisa de materiais e formas de aplicação -, a tônica deste projeto sempre foi a investigação da memória social iguaçuana e sua conseqüente tradução em símbolos gráficos.

Depois de propor esta busca pelos elementos que compõem a identidade de Nova Iguaçu, este projeto jamais teria a pretensão de apontar categoricamente o que é e o que não é “a cara” da cidade, mas tem o mérito de lembrar que a afetividade e a sensação de pertencimento são condições tão importantes quanto os materiais, as técnicas e as formas em projetos de design, arte e arquitetura.

dedicatória

Dedico este trabalho àqueles que estão comigo desde sempre. Obrigado pela companhia.

A minha avó, matriarca e responsável por erguer uma família ao mesmo tempo única e igual a muitas outras famílias brasileiras: com alegrias, conflitos e, acima e apesar de tudo, união. Obrigado por me criar.

Aos meus pais (os quatro!), pela minha formação intelectual, moral e emocional. Sem seu amor eu não teria chegado aqui.

Aos amigos de todas épocas e todos os grupos. Aos que foram e aos que permaneceram, obrigado por termos crescido e moldado nossos caracteres juntos.

Às escolas e aos professores que conheci. Obrigado pelo compromisso e pela seriedade. Em um país onde a educação normalmente não é tratada como prioridade, me sinto um privilegiado.

agradecimientos

A todas as pessoas e instituições que ajudaram a tornar este projeto uma realização possível, serei grato por tudo.

À direção, funcionários e professores da Esdi, pela disposição em ajudar e manter a qualidade do nosso aprendizado.

Às bibliotecárias e bibliotecários das instituições onde pesquisei - Uerj, PUC-RJ, Instituto Pereira Passos e Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. Sem estas pessoas, meu projeto teria sido muito mais difícil.

Aos amigos do Jornal O Globo, local onde estagiei neste ano de 2011, pelos ensinamentos valiosos e pela compreensão nos momentos em que minha disponibilidade era escassa.

Aos amigos que fiz na Esdi, pelos cinco anos de companhia, em que nos divertimos, sofremos, aprendemos e, acima de tudo, ajudamos uns aos outros.

Àqueles que encontrei pelo caminho, muitas vezes por acaso, e com quem conversei informalmente sobre a cidade de Nova Iguaçu, urbanismo e calçamento. Estes momentos ajudaram a consolidar os caminhos que meu projeto tomou.

Ao Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense (IPAHB) e à Mitra da Diocese de Nova Iguaçu, representados, respectivamente, pelos historiadores Guilherme Peres e Antônio Lacerda. Por abrirem seus arquivos e me guiarem durante a pesquisa sobre Nova Iguaçu e a Baixada Fluminense.

Aos professores Elianne Jobim, Noni Geiger e Pedro Luiz Pereira de Souza, orientadores do 5º ano na Esdi, por dividir seu conhecimento com a turma e pelas onversas altamente esclarecedoras nas aulas.

Agradeço especialmente ao meu orientador neste projeto, o Prof. Freddy Van Camp, pela generosidade, presença, cobrança e por jamais desistir de seus alunos. Seu incentivo foi vital, mesmo quando duvidávamos de nosso sucesso.

Finalmente, a Deus, por me fazer pensar.

referências bibliográficas

Livros e artigos

AGASSIZ, Elisabeth. AGASSIZ, Luiz. GIFFONI, Marco. "Passeio pela Estrada de Ferro Dom Pedro II" [online]. Disponível em: http://www.anpf.com.br/histnos-trilhos/historianostrilhos15_fevereiro2004.htm. Acesso em 28 jun 2011.

ARANHA, Nelson. *Fazenda São Bernardino* (Relatório apresentado ao Patrimônio Histórico e Projetos Turísticos e Culturais da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Nova Iguaçu. 2004) [online]. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/curias/modules/tinydo/content/text0004.pdf>. Acesso em 30 out 2011

BARROS, Ney Alberto de. *Baixada, 500 anos* [online]. Disponível em: <http://www.ipahb.com.br/generali.php#baixada>. Acesso em 27 jun 2011.

BASTOS, Paulo. *Urbanização de Favelas* [online]. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n47/a13v1747.pdf>. Acesso em 15 jun 2011

BRITO, Dr. F.S. Rodrigues de. *O Problema do Calçamento das Ruas nas Cidades Trópicas e Subtropicais* (Relatório apresentado no Quarto Congresso Médico Latino-Americano). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

BUIS, Jeroen. *Desenho de secções de infra-estrutura cicloviária* (Apresentação no Curso de Planejamento Cicloviário - Rio de Janeiro, 2007) [online]. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/workshop/Apresentacoes/4-Rio-Seccoesvias.pdf>. Acesso em 19 set 2011.

CAMPOS, Márcio C. *Salvador Cidade Perdida*. Minha Cidade, São Paulo, 09.100, Vitruvius, nov 2008 [online]. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.100/1870>. Acesso em 07 nov 2011

CAVALCANTI, Lauro, org. *Quando o Brasil era Moderno: Guia de Arquitetura*. 1928 – 1960. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001.

EDWARDS, Gregory. *The Mosaic Sidewalks of Rio de Janeiro*. (Artigo – Original da Biblioteca do IPP-RJ)

_____. *Dancing Streets: Urban Decoration in Rio de Janeiro*. (Tese, 1990 - Original da Biblioteca do IPP-RJ)

FORTE, José Mattoso Maia. *Memória da Fundação de Iguassú*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio/ Rodrigues & C., 1933

GEIGER, Pedro Pinchas. MESQUITA, Myriam Gomes Coelho. *Estudos Rurais da Baixada Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 1956.

GUIMARÃENS, Dinah. CAVALCANTI, Lauro. *Arquitetura Kitsh Suburbana e Rural*. Rio de Janeiro: Ed. Funarte, 1979.

KRAVEL, Jacobo. *New Urban Elements*. Barcelona: Links, 2007.

KOBAYASHI, Fabiana Yukie. NAKAO, Inessa Sato. INOUE, Sueli Norie. *Projeto piloto de requalificação urbana da avenida Santa Catarina*. (trabalho apresentado no 1º Simósio sobre Comunicação Visual Urbana) [online]. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labim/simposio/PAPERS/SCV3AU10.htm>. Acesso em 19 set. 2011.

LEGISLATIVE COUNCIL Secretariat of Hong Kong. *Spatial planning and urban renewal in Barcelona* [online]. Disponível em <http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/sec/library/0708fs07-e.pdf>. Acesso em 05 nov 2011.

LIMA, Renata, org. *Tapetes de Pedra*. Rio de Janeiro: 19 Design, 2010.

LUPTON, Ellen. PHILLIPS, Jennifer Cole. *Novos Fundamentos do Design*. São Paulo: Cosac Naify, 2008

MAGNANI, José Guilherme Cantor. "Rua, símbolo e suporte da experiência urbana". [online]. in: *NAU-Núcleo de Antropologia Urbana da USP*. Disponível em <http://www.n-a-u.org/ruasimboloesuporte.html>. Acesso em 17 mai 2011.

MARCOLIN, Neldson. "No tempo da maxambomba". In: *Revista Pesquisa Fapesp*. Ed. 132. Fevereiro 2007.

MEGGS, Philip B. PURVIS, Alston W. *História do Design Gráfico*. São Paulo: Cosac Naify, 2009

MORALES, Paulo Roberto Dias. *Planejamento Urbano: Enfoque Operacional*. Rio de Janeiro: Fundação Ricardo Franco, 2007.

PEREIRA, Paulo Cesar (coord.). *De Iguassú a Nova Iguaçu: 170 anos – 1833-2003*. Nova Iguaçu, 2003.

PERES, Guilherme. *Coletânea: Estradas de Ferro. São João de Meriti: IPAHB, 2002.*

_____. *Estrada de Ferro Rio D'Ouro*. [online] Disponível em: <http://www.ipahb.com.br/transport.php#riodouro>. Acesso em 28 jun 2011.

_____. *Ocupações Indígenas na Baía de Guanabara - Primeiros Ocupantes* [online]. Disponível em: <http://www.ipahb.com.br/minogen.php#ocupa>. Acesso em 27 jun 2011.

PORT VELL – *Urban Renewal* [online]. Disponível em <http://www.aviewoncities.com/barcelona/portvell.htm>. Acesso em 09 nov 2011.

PROJETO LOCALIZAÇÃO dos Objetivos do Milênio – *Cidade de Nova Iguaçu* (RJ – Brasil). Rio de Janeiro: Observatório IPPUR/ URRJ-FASE, 2006.

RODRIGUES, Adrianno Oliveira. *De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833 – 90's): economia e território em Processo* (Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional – UFRJ, 2006) [online]. Disponível em: http://teses.ufrj.br/IPPUR_M/AdriannoOliveiraRodrigues.pdf. Acesso em 25 out 2011.

RUBIM, Renata. *Desenhando a Superfície*. São Paulo: Edições Rosari, 2005.

SANTOS, Paulo. *Imagens Nova Iguaçu – Fotografias*, 1ª ed. Nova Iguaçu, 2011

SERAFIM, Marcos Antonio. *Estudo e proposição de formas de Pavers Intertravados para áreas e passeios públicos* (Tese de Mestrado, 2010) [online]. Disponível em: www.faac.unesp.br/posgraduacao/design/dissertacoes/pdf/marcosantonio.pdf. Acesso em 21/11/2011

Serra, Josep Maria. *Elementos Urbanos: Mobiliário y Microarquitectura | Urban Elements: furniture and micro-architecture*. Barcelona: Gutsavo Gilli, 1996.

TORRES, Gênesis. *Cronologia Histórica de Nova Iguaçu* [online]. Disponível em: <http://www.ipahb.com.br/iguacu.php>. Acesso em 27 jun 2011.

_____. *Tupinambás - O Massacre de um Povo* (Artigo) [online]. Disponível em: <http://www.ipahb.com.br/minogen.php#tupinam>. Acesso em 27 jun 2011.

WONG, Wussius. *FUNDAMENTOS DEL DISEÑO BI-Y-TRIDIMENSIONAL*. Barcelona. Ed. Gustavo Gilli, 1989

_____. *Princípios de Forma e Desenho*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

Manuais e Normas

BRASIL ACESSÍVEL: *Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.

CÓDIGO DE OBRAS do Município do Rio de Janeiro, 11ª ed. Rio de Janeiro: Auriverde, 2000.

ESPECIFICAÇÃO Nº 001 - *Pavimentação de Calçadas de Concreto*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1991.

ESPECIFICAÇÃO Nº 002 - *Meio-Fios e Sarjetas em Concreto*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1991.

ESPECIFICAÇÃO Nº 003 - *Pavimentação com Paralelepípedos*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1991.

ESPECIFICAÇÃO Nº 004 - *Pavimentação de Calçadas com Pedras Portuguesas*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1991.

ESPECIFICAÇÃO Nº 005 - *Pavimentação em Bloquetes*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1991.

NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 9050 - *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Segunda edição 31.05.2004 Número de referência - ABNT NBR 9050:2004.

NOVA IGUAÇU, *Plano Diretor Municipal*, maio de 2008

Nova Iguaçu, *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável*. Tomo I, março de 1997.

PROGRAMA CALÇADA CIDADÃ - *Normas para Construção, Reforma e Conservação de Calçadas*. Serra, 2008.

PROGRAMA PASSEIO LIVRE - *Conheça as Regras para arrumar a sua Calçada*. São Paulo, 2005.

SÍMBOLOS DE NOVA IGUAÇU [online]. Disponível em: <http://www.novaiguacu.rj.gov.br/simbolos.php>. Acesso em 08 set 2011.

LEI Nº 6.525/2005 - *Altera os artigos 163 e 164, da seção II do Capítulo VIII, da Lei nº 4821, de 30 de dezembro de 1998, que instituiu o Código de Edificações do município de Vitória - (calçadas)* [online]. Disponível em: <http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2005/L6525.PDF>. Acesso em 21 nov 2011

Reportagens

BBC BRASIL. “Americano cria arte em 3D nas ruas de todo o mundo” [online]. In: BBC, 19/07/2011. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/07/110718_galeria_arte3d_pai.shtml. Acesso em 06 nov. 2011.

BRITO, Cibele. “Perigo a cada Passo”. In: *Caderno Zona Sul - O Globo*, nº 874, 28 jul 2011

BRITO, Luísa. “Nova Calçada da Paulista já está toda suja de chicletes” [online]. In: *Portal G1*, 25/06/2008. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL612691-5605,00-NOVA+CALCADA+DA+PAULISTA+JA+ESTA+TODA+SUJA+DE+CHICLETES.html>. Acesso em 25 set. 2011.

DAFLON, Rogério. “Cadeirante enfrenta pelas ruas da cidade buracos, calçadas tomadas por veículos e falta de rampas” [online]. In: *Site O Globo*, 31/07/2011. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/riomat/2011/07/31/cadeirante-enfrenta-pelas-ruas-da-cidade-buracos-calcadas-tomadas-por-veiculos-falta-de-rampas-925026891.asp>. Acesso em 01 ago. 2011.

GRIESHABER, Kirsten (AP). “German Artist Gunter Demnig Revives Names of Holocaust Victims” [online]. In: *Artdaily.org*, 08/07/2010. Disponível em: http://www.artdaily.com/index.asp?int_new=39124&int_sec=2. Acesso em: 06 nov. 2011.

LEAL, Claudio. “Bahia: Caetano critica fim de calçada portuguesa” [online]. In: *Terra Magazine*. Disponível em: <http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,O13097515-E16578,00.html>. Acesso em 07 nov 2011

PADILHA, IVAN. “A artista das calçadas” [online]. In: *Revista Época*. Disponível em <http://revistaepocasp.globo.com/Revista/Epoca/SP/0,,EMI86830-16296,00-A+ARTISTA+DAS+CALCADAS.html>. Acesso em 09 mai 2011

WEINSTEIN, Mary. “Calçada em pedra portuguesa vai dar lugar a placas de granito” [online]. In: *A Tarde*. Disponível em: <http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=907720>. Acesso em 07 nov 2011

Exposição

Exposição Parque Olímpico. IAB-RJ. 18 ago 2011.

Sites

www.bayferrox.com – Pigmentos de Concreto Lanxess

www.novaiguacu.rj.gov.br – Prefeitura Municipal

www.flickr.com – fotografias

www.ipahb.org.br – Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense

www.mitrani.org.br – Mitra Diocesana de Nova Iguaçu

anexo

o trajeto casa-esdi
(março de 2011)

A rotina diária de muitos moradores do subúrbio e da Baixada Fluminense é similar em muitos aspectos. Todas as manhãs, milhares saem às ruas – fazendo uso de seus carros, dos ônibus, trens e metrô – em direção ao centro do Rio para trabalhar ou estudar. Comigo não é diferente.

Quando abro o portão de casa, em Mesquita, vejo vizinhos e conhecidos começando seus dias e suas atividades: na rua, que ainda acorda, vejo pessoas e seus animais de estimação, comprando o jornal ou o pão, senhoras aposentadas varrendo a frente de suas casas e gente partindo para o trabalho, como eu. As ruas ficam tomadas de pedestres, em parte porque as calçadas irregulares e cheias de lixo e entulho não convidam à caminhada.

A enorme quantidade de casas baixas e sobrados torna o visual quase plano. A monotonia no horizonte é quebrada apenas por alguns acidentes geográficos (chamados pela população de ‘morri-nhos’) e o único prédio da região, que abriga o Hospital Municipal. O ponto de ônibus se faz conhecer não por placas ou abrigos, mas por ser em frente à banca de jornal. É lá que os ônibus param, assim

como param em frente à padaria, à loja de materiais de construção e outros pontos de referência similares. Parece que a falta de sinalização não é grande problema: os moradores sabem, os motoristas idem. Mais cinco ou dez minutos, o primeiro ônibus da jornada embarca seus passageiros.

Desço em frente à estação de trem. Uma praça, como muitas da região, reúne idosos para o tradicional dominó e carteadado. O chafariz não funciona há anos e os brinquedos do parquinho, apesar de velhos estão conservados. O centro da cidade também abriga lojas maiores, bancos (que já têm filas, apesar de só abrirem às 10h) e o comércio informal, cujas barracas dificultam ainda mais o trânsito de pessoas. A estação está cheia e, do alto da passarela, é possível observar toda a cidade, suas praças e lojas e calçadas e pessoas.

O trem é um capítulo à parte: velhos, novos, cheios, lotados, quentes, frescos... É uma eterna surpresa saber em que tipo de composição partirei rumo à capital. Não vejo, mas no lado externo dos muros da linha férrea é possível observar pichações, grafites, ilustrações e painéis publicitários de profissionais locais. Uma das poucas manifestações de arte e design vernacular possíveis de ver na região.

Durante quase quarenta minutos, este é o panorama. Só com a chegada do trem ao Méier e ao maracanã, os prédios residenciais aparecem com mais frequência. Até lá, tradicionais casas com telhado e ladrilhos, com os santos de devoção de seus donos se alternam com construções mais recentes em alvenaria, suas lajes e, eventualmente, terraços. Três estádios, duas passagens sob vias expressas, incontáveis fábricas e praças depois, o Relógio da Central nos apresenta os arranha-céus da Cidade do Rio de Janeiro

Aqui, além das referências visuais, é preciso destacar que o barulho e o mau-cheiro do Centro chamam a atenção de nossos outros sentidos. Urina, lixo, esgoto, buzinas de carros, gritos de ambulantes e Deus sabe mais o quê compõem o ambiente pouco acolhedor da Central do Brasil. A desorganização da rodoviária em frente faz com que ônibus parem em qualquer lugar, atrasando ainda mais o trânsito e sob o olhar cúmplice dos guardas municipais.

Viagem segue lenta, onde carros e pessoas se misturam nas ruas ora asfaltadas, ora de paralelepípedos, e calçadas de pedras portuguesas, muitas vezes danificadas. Os prédios vão se avolumando, o comércio também. Por causa deles, raios de sol são raros no Centro do Rio, pelo menos longe do meio-dia. Em uma descrição mais detalhada, é interessante observar a mistura do antigo com o novo no Rio de Janeiro. Expoentes da chamada arquitetura sustentável convivem harmoniosamente – ou quase – com edifícios modernistas, art-déco, ecléticos. É um caos belo de se ver.

Chego na Esdi. Os arcos da Lapa e a Catedral Metropolitana me recebem, assim como os mendigos, os cartazes nos muros, a sujeira. Me sinto em casa, mas penso como vai ser pra ir embora.