

DESCONEXÕES DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU/RJ: BUSCA POR RESPOSTAS E PROVÁVEIS CONSTATAÇÕES ACERCA DA PROBLEMÁTICA

Florinda de Souza Torreira Pose

Graduanda em Geografia e Meio Ambiente (PUC - Rio)
francespose@gmail.com

Joanna Pereira Perdomo

Graduanda em Geografia e Meio Ambiente (PUC - Rio)
joannapperdomo@gmail.com

Mariana Velasco Gomes de Almeida

Graduanda em Geografia e Meio Ambiente (PUC - Rio)
mamavga@gmail.com

Resumo

Os transportes públicos são objetos utilizados por muitos pesquisadores para estudar o espaço geográfico e a sua organização. A abordagem do sistema de transporte no município de Nova Iguaçu, no estado do Rio de Janeiro, possui relevância por se tratar de uma área de grandes dimensões que não possui uma ligação eficiente entre suas áreas. Ao se planejar e gerir o sistema de transportes é de extrema relevância considerar as políticas urbanas a serem adotadas e as sustentabilidades a serem alcançadas. São requisitos importantes que interferem não somente na logística do município, mas também na qualidade do serviço prestado à população e ao ambiente.

Palavras-chave: transportes públicos; políticas urbanas; sustentabilidades; logística; qualidade do serviço.

DISCONNECTIONS OS TRANSPORT SYSTEM IN THE CITY OF NOVA IGUAÇU/RJ: SEARCH FOR ANSWERS AND PROBABLE FINDINGS ABOUT THE PROBLEM

Abstract

Public transports are objects used by many researchers to study the geographical space and its organization. The approach of transport system in the city of Nova Iguaçu, state of Rio de Janeiro, has relevance because it is a large area that does not have an efficient link between their areas. When planning and managing the transport system is extremely importance to consider the urban policies to be adopted and the sustainability to be achieved. They are important requirements that affect not only the logistics of the city but also the quality of service to the population and the environment.

Keywords: public transports; urban policies; sustainability; logistics; service quality.

O município de Nova Iguaçu: considerações iniciais

O município de Nova Iguaçu é um dos mais importantes do estado do Rio de Janeiro, estando situado na Baixada Fluminense¹. Nova Iguaçu faz parte da chamada Região Metropolitana do Rio de Janeiro², que inclui ainda os municípios do Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Itaboraí e Tanguá (figura

¹ Composta, também, pelos municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Nilópolis, Belford Roxo, Queimados e Mesquita – todos ao norte da cidade do Rio de Janeiro. Magé e Guapimirim (a leste), Japeri, Paracambi, Seropédica e Itaguaí (a oeste e noroeste) são incluídos nesta região por alguns estudiosos.

² A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, ou simplesmente Grande Rio, surge após a fusão dos antigos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, quando da instauração da Lei Complementar n° 20 de meados d 1974. Segundo dados do IBGE, é a segunda maior Região Metropolitana do Brasil.

1). É também considerado o maior município da Baixada Fluminense em extensão territorial, ocupando 11,1% da área da Região Metropolitana. E segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), é o segundo maior município do estado do Rio de Janeiro em população, apresentando uma densidade demográfica de aproximadamente 1.448,6 hab/km² (média maior que a do estado).

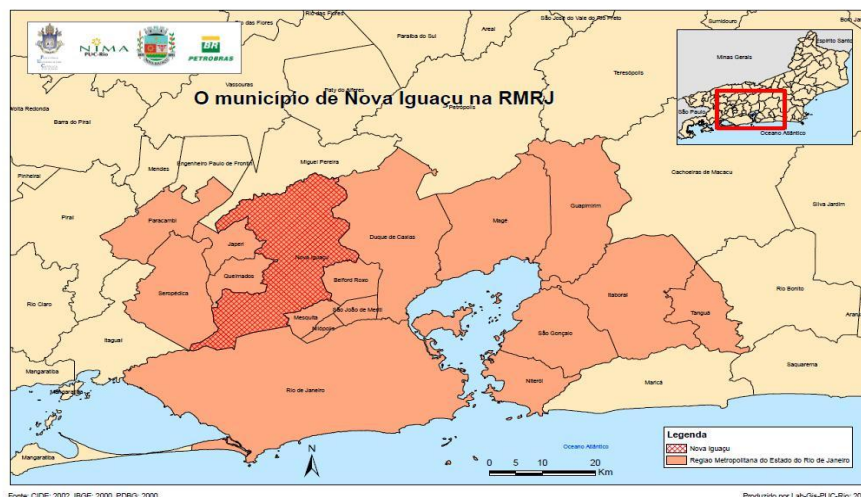


Figura 1: Mapa do município de Nova Iguaçu na RMRJ.
Fonte: NIMA PUC - Rio.

Com uma área de 524,04 km², a maior da Baixada Fluminense, a quase totalidade da população iguaçuana reside no ambiente urbano. Mais de um terço do território do município é coberto por florestas, sendo as áreas de proteção ambiental estimadas em 67%, e assim justifica-se a grande concentração populacional nas áreas mais urbanizadas.

A organização administrativa do espaço de Nova Iguaçu é feita a partir de cinco Setores de Planejamento Integrado (SPI's), cada um dividido em Unidades Regionais de Governo (URG's) – subdivididas em bairros. Estes por sua vez podem ser subdivididos em unidades administrativas ainda menores, como sub-bairros, vilas, lugarejos e povoados. O objetivo das URG's é garantir à população os serviços básicos de que necessitam (dentre os quais encontramos o transporte público de qualidade e eficiência), objetivando a descentralização dos serviços realizados somente no centro da cidade, onde há uma maior concentração de pessoas e serviços. São ao todo nove URG's e 69 bairros, divisão proposta pela Lei Complementar nº 6, através da qual o município passa a se chamar Cidade de Nova Iguaçu (figura 2).



Fonte: Atlas Escolar de Nova Iguaçu

Figura 2: Nova Iguaçu e as Unidades Regionais de Governo (URG)
Fonte: Oliveira, D. S. (2006)

A cidade de Nova Iguaçu mantém fortes relações urbanas, econômicas e sociais com o entorno. Vias como a Presidente Dutra, a Linha Vermelha e a Via Light, além da estrada de ferro, são fundamentais para o fluxo e a circulação tanto de pessoas como de mercadorias. E caracteriza-se também pela proximidade com os principais eixos viários do país, o que lhe confere uma localização geográfica privilegiada, situando-se entre as duas principais capitais econômicas do Brasil (Rio de Janeiro e São Paulo).

Percebe-se, contudo, ao analisar a distribuição das vias rodoviárias do município de Nova Iguaçu que não há uma conectividade interna estruturada, isto é, os principais eixos rodoviários existentes são fundamentalmente objetivados para atender as demandas de circulação intermunicipal. A distribuição espacial da infra-estrutura apresenta, então, disparidades em relação à sua oferta. A priori há uma escassez de transporte em Nova Iguaçu, principalmente nas áreas mais periféricas em relação ao centro.

A análise e diagnóstico do sistema de transporte de Nova Iguaçu se dão como uma tentativa de compreender a segregação espacial que há no município, condicionada pela má distribuição das linhas de ônibus intramunicipais, pela precariedade do serviço para os bairros periféricos e pela baixa conectividade que há entre os diversos bairros. O baixo acesso à infra-estrutura urbana afeta diretamente a reprodução socioespacial dentro de Nova

Iguaçu. Como afirma Santos (2006), o processo de difusão das técnicas e de sua implantação seletiva sobre o espaço cria espaços segregados, o que se percebe quando se analisa os bairros centrais e os bairros periféricos do município.

Nova Iguaçu e o sistema de transportes públicos: um quadro geral

Segundo Oliveira (2004),

os eixos de transporte tiveram papel condicionante no ordenamento territorial brasileiro, influenciando no processo de organização e reorganização da sociedade, transformando a natureza primitiva em obras do homem (p. 121)

O município de Nova Iguaçu, conforme já observado acima, foi inicialmente caracterizado como uma área de periferia para onde a expansão fabril do município do Rio de Janeiro avançava. Nos anos de 1960 e 1970, Nova Iguaçu obteve um elevado crescimento populacional. E nos anos 1980 viveu o auge industrial e por volta de 1985, queda da atividade.

Pinto (2007) afirma que

a RMRJ tem uma predominância na utilização do transporte coletivo sobre o individual que a destaca das demais regiões metropolitanas do país. A participação do transporte coletivo em relação aos modos motorizados alcança 74% enquanto que o transporte individual 26% (p. 9)

Como já dito, o município de Nova Iguaçu ocupa cerca de 11% do total da área da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Para que essa grande área seja conectada, interna e externamente, é necessário que o sistema de transportes tenha boa qualidade, seja capaz de fazer as conexões desejáveis e mais importantes, visto que o acesso ao transporte é uma necessidade básica da população.

A partir de dados obtidos através da Prefeitura Municipal pode-se observar que Nova Iguaçu é cortada por vias expressas que interligam o município a outras áreas da Região Metropolitana e do estado do Rio de Janeiro (figura 3).

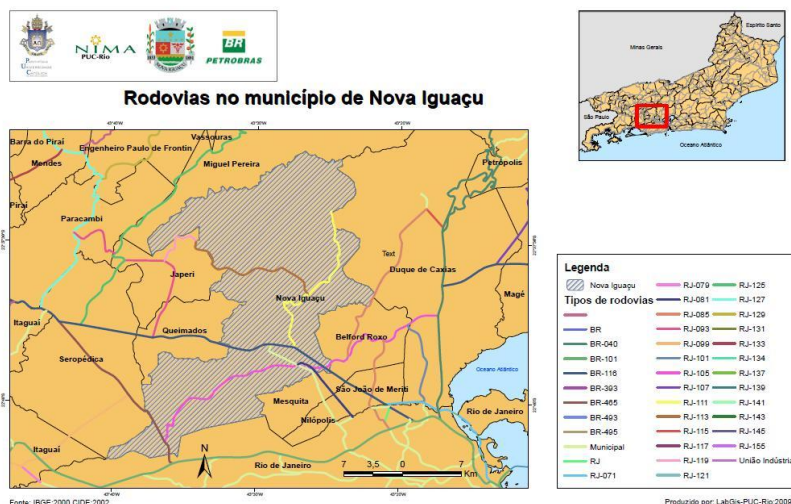


Figura 3: Mapa da presença de rodovias no município de Nova Iguaçu.
Fonte: NIMA PUC - Rio.

A cidade de Nova Iguaçu possui uma vasta malha viária. As principais rodovias federais que coram a cidade são: BR-116, *Rodovia Presidente Dutra* e BR-465, *Antiga Estrada Rio – São Paulo*. As principais rodovias estaduais que atravessam a cidade de Nova Iguaçu são: Via Light, RJ-085, *Estrada Rio d’Ouro*, RJ-105, *Avenida Abílio Augusto Távora ou Estrada de Madureira (treco sul)* e *Estrada Dr. Plínio Casado (trecho norte)*, RJ-111, *Estrada Zumbi dos Palmares*, RJ-113, *Estrada de Adrianópolis*, RJ-115, *Antiga Estrada Real do Comércio* e RJ-119, *Estrada Jaceruba-Japeri*.

Maia e Rodrigues (2009) chamam atenção para o fato de que

apesar de todo o crescimento econômico da Baixada decorrente do surto de urbanização, as condições de vida das pessoas que ali moravam permaneciam muito ruins. Os meios de transporte, sobretudo trens e ônibus, utilizados pelos trabalhadores em seu deslocamento diário, tinham estado precário (p. 8-9).

A partir de Simões (2007) *apud* Maia e Rodrigues (2009, p.9) podemos perceber como ocorreu (e ainda ocorre) o investimento vindo da prefeitura municipal. Nova Iguaçu tem por característica uma ocupação por loteamentos sem infra-estrutura, num local com defasagem de recursos. Desta maneira, o município cresceu de maneira desordenada e precária, dando subsídios para que o próprio governo local aja de forma seletiva, investindo em serviços e equipamentos públicos somente nos bairros centrais.

O que acontece atualmente no município de Nova Iguaçu é reflexo da afirmação de Santos (2000, p. 116) *apud* Oliveira (2006, p.4) de que “num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumentem”. O

município vem se firmando como um pólo de atração regional (RODRIGUES, 2005 *apud* MAIA e RODRIGUES, 2009, p. 11), uma centralidade no território da Baixada Fluminense, em nível hierárquico abaixo ao da cidade do Rio de Janeiro.

Fazendo uma releitura de Soja *apud* Simões (2007), Maia e Rodrigues (2009, p.10) destacam uma importante contribuição para que se possa compreender melhor o município de Nova Iguaçu dentro da dinâmica da Baixada Fluminense, e a relevância do estudo sobre o sistema de transporte público. Nova Iguaçu pode ser entendida como um distrito central de negócios (CBD – central business district), “relativamente autônomo e desenvolvido, que reproduz os arranjos econômicos e espaciais verificados no centro, com praticamente as mesmas funções, porém em escalas e tamanhos menores que aquele” (p.10).

Assim sendo, a área central de Nova Iguaçu é a que recebe maiores e melhores investimentos em infra-estrutura, em especial o sistema de transportes públicos. Desta forma, as áreas periféricas são marginalizadas, excluídas, esquecidas dos projetos de investimento em melhorias nas redes de transporte.

Oliveira (2006, p. 12) divide os bairros de Nova Iguaçu em cinco tipos distintos, quais sejam: tipo 1 – *bairros com melhores condições socioeconômicas e de infra-estrutura*; tipo 2 – *bairros com condições socioeconômicas e infra-estruturais relativamente altas*; tipo 3 – *bairros com condições socioeconômicas e infra-estruturais médias*; tipo 4 – *bairros com ambas as condições precárias* e tipo 5 – *bairros com superposição de carência infra-estrutural e alta desvantagem socioeconômica*.

O quadro abaixo (figura 4) apresenta a distribuição dos bairros pela tipologia acima descrita (OLIVEIRA, 2006, p. 12)

| TIPO 1 | TIPO 2 | TIPO 3 | TIPO 4 | TIPO 5 |
|---------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Califórnia | Boa Esperança Comendador | Ambai | Adrianópolis | Campo Alegre |
| Caonze | Soares | Austin | Cabuçu | Geneciano |
| Centro | Da Luz | Botafogo | Cacuaia | Iguaçu Velho |
| Chacrinha Jardim | Da Posse | Carmary | Carlos Sampaio | Jaceruba |
| Tropical | Da Prata | Da Cerâmica | Corumbá | Montevidéu |
| Rancho Novo | Da Viga | Da Palhada | Danon | Rio D'ouro |
| Vila Nova | Engenho Pequeno | Ipiranga | Figueiras | |
| | Jardim Iguaçu | Jardim Alvorada | Gramma | |
| | Moqueta | Jardim Nova Era | Inconfidência | |
| | Santa Eugênia | Kennedy | Jardim Guandu | |
| | | Marapicu | Jardim Palmares | |
| | | | Jardim | |
| | | Miguel Couto | Pernambuco | |
| | | Nova América | Km 32 | |
| | | Ouro Verde | Lagoinha | |
| | | Paraíso | Parque Ambai | |
| | | Ponto Chic | Parque Flora | |
| | | Rosa dos Ventos | Prados Verdes | |
| | | Santa Rita | Rancho Fundo | |
| | | Tres Corações | Riachão | |
| | | Valverde | Rodilândia | |
| | | Vila Operária | Tinguá | |
| | | | Tinguazinho | |
| | | | Vila de Cava | |
| | | | Vila Guimarães | |

Figura 4: Bairros agrupados pelos tipos obtidos
Fonte: Oliveira, 2006.

Pode-se observar que os tipos 3, 4 e 5 são os que apresentam a maior quantidade de bairros: ao todo, 51 dos 68 bairros possuem condições socioeconômicas e de infra-estruturas de médias à muito precárias. Com isto, pode-se concluir que esses bairros, periféricos, são os que menos “interessam” ao poder público quanto a investimentos e melhorias, voltados aos bairros do centro.

Nova Iguaçu conta com 91 linhas municipais de ônibus, de acordo com a prefeitura. Mas o que se verifica é uma carência dessas linhas, a partir das diversas reclamações da população iguaçuana feitas ao longo dos anos através da mídia falada e escrita. As reclamações estão relacionadas, primordialmente, à demora na circulação dos coletivos, à condição precária dos mesmos e ao preço da tarifa que muitas vezes está acima da capacidade do trabalhador, além da falta de articulação das linhas de transporte com os bairros do próprio município.

O fato do município de Nova Iguaçu possuir uma malha viária intensa, não significa que esta seja suficiente para atender tanto as necessidades comerciais como também as necessidades de circulação das pessoas no seu espaço. Um dos grandes problemas do estado do Rio de Janeiro é a falta de

uma rede viária que atenda de forma eficaz aos interesses dos setores econômicos e da população que deseja (e necessita) se locomover.

Transporte público em Nova Iguaçu: disparidades internas em relação à distribuição de redes viárias

Sabe-se que o problema da precariedade na infra-estrutura urbana assola a maioria das cidades, principalmente nas áreas mais pobres, onde não há um interesse do capital imobiliário em valorizá-las e nem uma preocupação efetiva do estado em dotá-las de uma estrutura básica que atenda as exigências mínimas da população. Essas áreas periféricas não recebem os mesmos objetos técnicos que as áreas elitizadas da cidade recebem. Segundo Santos (2006) o processo de difusão das técnicas e de sua implantação é seletivo sobre o espaço, com a propagação seletiva dos objetos técnicos, nota-se, assim, que nas áreas pobres há uma grande precariedade na oferta de equipamentos urbanos básicos para a reprodução cotidiana da população.

Em Nova Iguaçu este processo é bem nítido. A distribuição do sistema de transporte não atende toda população e não ocorre de forma homogênea no espaço. Os bairros centrais, isto é, o centro comercial de Nova Iguaçu e os bairros mais próximos dispõem de uma oferta maior de transporte público do que os bairros mais periféricos. Bairros como Jardim Nova Era, Rancho Fundo e Cacua possuem uma baixa oferta de transportes públicos legais, sendo o transporte ilegal a alternativa encontrada pela população para o seu deslocamento. Bairros como Centro, Nova América, Miguel Couto e Boa Esperança, por exemplo, são mais privilegiados quanto ao acesso da população ao transporte público.

Analisando o bairro Nova América percebe-se que além de dispor de uma densa malha viária, sendo as principais a Avenida Antônio Cunha, a Estrada Iguaçu, a Avenida Goiânia e a Estrada de Ferro e do Ambaí, há uma vasta linha de ônibus, com cerca de cinco empresas de ônibus (X, Y, W e Z)³, operando com itinerários regulares principalmente para o transporte intermunicipal. Ao todo são 16 linhas de ônibus que passam no bairro fazendo itinerários para o centro do Rio de Janeiro e para bairros do entorno, segundo dados da SECTRAN.

³ Não será exposto neste trabalho o nome das empresas de ônibus analisadas.

O bairro do Centro é a sede do governo municipal e representa seu centro político, econômico e cultural. É o bairro com melhor infra-estrutura e, de acordo com dados do IBGE, é o que apresenta os melhores índices de qualidade de vida no município. A infra-estrutura é fundamental para o desenvolvimento de uma boa qualidade de vida. Este bairro, por exemplo, conta com um maior número de serviços como saúde, empregos, educação, lazer e saneamento básico o que evidencia que há uma combinação entre acesso a infra-estrutura básica e qualidade de vida. Este bairro conta com o acesso a linha ferroviária e inúmeras linhas de ônibus tanto intramunicipais quanto intermunicipais. O Terminal Rodoviário de Nova Iguaçu, no centro da cidade, é um dos mais movimentados da Região Metropolitana.

Por outro lado, contrastando com a realidade desses bairros, têm-se bairros como o Parque Ambaí, que não possui uma diversidade de linhas de ônibus. No bairro operam apenas duas empresas que fazem itinerários regulares para os bairros do entorno.

Bairros como Figueira, Bairro da Prata e Cacua possuem um dos mais baixos índices de qualidade de vida, além de não possuírem uma malha viária desenvolvida. A Cacua, por exemplo, possui um crescimento populacional acelerado, segundo dados do IBGE. Porém, a precariedade de serviços públicos é notória. Percebe-se assim que há grande disparidade dentro do município em relação à distribuição de transporte público, sendo os bairros centrais, que abrigam uma população de classe média e industrial, aqueles dotados de uma infra-estrutura viária mais desenvolvida, enquanto que os bairros periféricos sofrem com a péssima qualidade do transporte público.

O espaço de Nova Iguaçu é como nas palavras de Lefebvre (2008), ligado à reprodução das relações (sociais) de produção, sendo um espaço segregado, onde as relações de produção de espaço se dão de forma desigual e segregadora. A diferenciação quanto ao acesso à infra-estrutura básica expressa o espaço segregado que há em Nova Iguaçu: com áreas mais elitizadas, onde o capital especulativo maximizou os preços das terras como forma de obter mais lucro (HARVEY, 2004) e outras que são marginalizadas, com escassez de equipamentos urbanos, fruto, portanto, de um processo de ocupação do espaço diferenciado e desigual. É também por meio da compreensão dos desenvolvimentos geográficos desiguais que se avalia, de

modo mais pleno, as intensas contradições hoje (HARVEY, 2004) existentes em Nova Iguaçu.

Como afirma Harvey (2006, p. 49) o estado é geralmente o mais ativo na produção do desenvolvimento do transporte em um lugar. Santos (2006, p. 45) reafirma que o estado é, muitas vezes, bastante ativo nessas esferas de produção, o que permite perceber que o estado é o grande promotor do desenvolvimento do sistema de transporte em dado lugar. Em Nova Iguaçu percebe-se que as concessões das linhas intramunicipais, todas privadas, não atendem a todo o município, não havendo também um interesse por parte da prefeitura em financiar o aumento dos números de linhas e de veículos que interligam os bairros. Sabe-se que a produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado (SANTOS, 2006, p. 276), estando também, o poder político-administrativo do município responsável pela reprodução desigual do espaço.

Infelizmente, há uma grande falta de interesse tanto dos agentes públicos quanto dos agentes privados em expandir o itinerário das linhas de ônibus. As péssimas condições das estradas e ruas de Nova Iguaçu não criam um ambiente favorável para o investimento do setor privado. Nos bairros periféricos, próximos as áreas rurais, é grande o número de ruas e estradas não pavimentadas em péssimo estado de conservação, muitas repletas de buracos. Essa realidade, que é freqüente em muitas cidades brasileiras, inibe o crescimento de um fluxo de ônibus que atenda as necessidades das populações, por exemplo.

Paralelo a isto, tem-se o grande problema da monopolização de determinadas empresas de ônibus em alguns bairros. É comum uma única empresa controlar todas as linhas de ônibus de um a três bairros. A prefeitura cede a concessão a uma dada empresa, e esta passa a monopolizar a oferta de transporte – o que gera muitas das vezes a insuficiência da qualidade do serviço prestado. Como se pode ver no bairro Lagoinha, o transporte público é monopolizado pelo grupo *T*, que opera com duas linhas regulares, a *A - Nilópolis x Seropédica (Via Lagoinha)* e a linha *B - Campo Grande x Lagoinha (Via Est. Antiga Rio São Paulo)*. A população acaba ficando a mercê destas empresas, que muitas das vezes não oferecem um serviço de qualidade já que não possuem concorrência.

Uma das grandes características dos municípios da Baixada Fluminense é o seu caráter de espaço dormitório, isto é, a maioria dos seus habitantes trabalham fora do perímetro urbano dos seus municípios de origem. Grande parte da população trabalha nos municípios vizinhos a Nova Iguaçu, neste permanecendo somente devido a facilidade de moradia que o município proporciona. Cada vez mais cresce o número de postos de trabalho em Nova Iguaçu, porém isto não diminui, pelo menos consideravelmente, o movimento pendular.

Nova Iguaçu é um município de proporções territoriais bastante expressivas e carece de uma boa rede de integração territorial interna. O número de linhas de ônibus intramunicipais e o número de veículos que fazem esse transporte são insuficientes, o que cria grandes obstáculos para a locomoção de parte da população que vive nas áreas marginalizadas. Os ônibus e vans piratas nas ruas de Nova Iguaçu fazem não só o transporte pelas áreas mais precarizadas, como também, itinerários para *fora* do município de Nova Iguaçu.

Essa problemática acarreta uma maior necessidade de se criarem linhas de ônibus que interliguem o município ao seu entorno, garantindo a fluidez dos trabalhadores. Esse quadro é fruto da precariedade de oferta de trabalho no município. Como afirma Santos, o trabalho local depende das estruturas localmente existentes (2009, p. 272), o que mostra, que a falta de estrutura no local, “expulsa” para outros lugares a população em busca de trabalho, constituindo no movimento pendular que caracteriza a dinâmica das regiões metropolitanas.

Além disto, os bairros que se localizam nas zonas rurais carecem mais da presença de equipamentos urbanos, sendo a precariedade do sistema de transporte uma das características mais evidentes. Geralmente, poucas linhas fazem a conexão com as áreas rurais, sendo o tempo de distância entre um ônibus e o outro muito grande. Santos (2008) mostra que, em princípio, os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais freqüentes, convenientes e precisos, e também mais baratos), o que evidencia que as dinâmicas socioeconômicas que acontecem nessas zonas rurais são prejudicadas pela falta de um sistema de transporte eficiente, o que diminui a fluidez das pessoas nesta área,

comprovando, portanto, o que Santos (2006) afirma ao dizer que a fluidez de fato é seletiva.

Transporte público, sustentabilidade urbana e políticas urbanas: algumas perspectivas e considerações finais

A falta de articulação entre os bairros periféricos e centrais de Nova Iguaçu provoca uma situação de completa desordem na organização desse território. Soma-se a isso, a precariedade dos transportes (acrescidos dos transportes alternativos) e a deficiência no serviço.

Oliveira (2006, p.9) destaca, utilizando Milton Santos e sua obra *A Urbanização Brasileira*, que o poder público ajuda a enfatizar a escassez e a desigualdade dos serviços a partir do favorecimento da cidade econômica em detrimento da cidade social. Ou seja, Nova Iguaçu tem sua organização interna estabelecida pelos interesses do poder público em beneficiar somente a parcela da população situada na área central do município, área mais visada, com maior quantidade populacional e de serviços.

As áreas mais afastadas do centro encontram-se em precárias condições de infra-estrutura urbana e socioeconômica. E são justamente essas áreas que concentram (juntas) grande parte da população. Não se pode permitir que ainda nos dias de hoje existam regiões mais beneficiadas, outras menos e uma grande parte que não entra neste beneficiamento.

A deficiência no sistema municipal de transporte leva à proliferação do transporte alternativo, atraindo a população que necessita de um deslocamento “eficaz” dentro de Nova Iguaçu, e que na maioria das vezes faz parte de um esquema de milicianos que querem impor sua ordem dentro das comunidades em que atuam.

A maior parte da população, moradora de áreas carentes, vive à mercê de condições dignas de vida, tendo que se submeter a modos precários de locomoção. No início, os transportes informais atendiam áreas inacessíveis, com baixa demanda de linhas irregulares, segundo Mamani (2004). A partir de meados dos anos de 1990, os centros urbanos e os bairros de classe média passaram a ser alvos desse sub-transporte, visto que o transporte oferecido pelo poder público permanece em decadência qualitativa.

A Secretaria Municipal de Transporte necessita conhecer a real condição da logística atual dos meios de transporte e as demandas da população que reside em Nova Iguaçu, para que se faça um planejamento adequado a tais necessidades. A gestão eficiência do transporte público deve ser um dos focos da prefeitura, encaminhados à Secretaria especializada a fim de que a ordem interna do município de Nova Iguaçu seja restaurada.

O município tem ganhado grande destaque ultimamente devido à construção do Arco Metropolitano, que atenderá às demandas da produção do COMPERJ – Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (sediado em Itaboraí). Este é outro lado da questão dos transportes em Nova Iguaçu que não pode ser esquecido: as implicações ambientais que a reorganização, o reordenamento espacial pelo transporte trarão para o município de Nova Iguaçu, que possui 67% de áreas de proteção ambiental.

Através da integração espacial, o Governo Federal em parceria com o Governo Estadual do Rio de Janeiro, promoveram a idealização do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro (obra pertencente ao PAC – Programa de Aceleração do Crescimento). Este projeto pretende aumentar os fluxos dentro do território fluminense, assim como os fluxos interestaduais – ao interligar as principais rodovias estaduais e federais do estado do Rio de Janeiro, em redes

A construção do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro que possui 145 km² esta dividido em 4 (quatro) segmentos. O terceiro, com cerca de 70 km, engloba uma extensa área de Nova Iguaçu, um dos municípios da Baixada Fluminense mais atingidos pelas obras do PAC. E é este segmento que implicará, atualmente, maiores impactos no espaço fluminense.

Para que empreendimentos do porte do Arco Metropolitano e outros menores, como o transporte conectando todo o município de Nova Iguaçu, sejam ambientalmente sustentáveis é preciso entender a que noção de sustentabilidade se está referindo. Segundo Acselrad (1999), “a noção de sustentabilidade está submetida à lógica das práticas: articula-se a efeitos sociais desejados, a funções práticas que o discurso pretende tornar realidade objetiva” (p. 80).

A cidade deve ser vista sob a ótica da qualidade de vida, conceito polissêmico e que acaba reproduzindo a lógica dominante. A mesma cidade que abriga os seus cidadãos, que os faz se desenvolver e se reproduzir, impõe

diariamente aos seus habitantes “substâncias nocivas e tóxicas por sua artificialidade” (ACSELRAD, 1999, p. 84). E dentro desta artificialidade, podem-se encontrar os transportes utilizados no deslocamento populacional.

Nova Iguaçu, conforme já fora observado, inicialmente caracterizou-se por uma área periférica de expansão da cidade do Rio de Janeiro. E desta forma, cresceu de maneira desordenada. De acordo com Acselrad (1999),

acredita-se que quando o crescimento urbano não é acompanhado por investimentos em infra-estrutura, a oferta de serviços urbanos não acompanha o crescimento da demanda. A falta de investimentos na manutenção dos equipamentos urbanos virá, por sua vez, acentuar o déficit na oferta de serviços, o que se rebaterá especialmente sob a forma de segmentação socioterritorial entre populações atendidas e não-atendidas por tais serviços (p. 86).

O crescimento urbano de Nova Iguaçu se deu de forma desassociada à infra-estrutura e à condição socioeconômica da população. O resultado deste crescimento descompassado é a atual desarticulação entre os sistemas públicos de transporte urbano encontrados em Nova Iguaçu. Trens, ônibus, vans e kombis são os modelos de deslocamento presentes neste território fluminense.

A desigualdade social entre as camadas da população é refletida também no acesso com qualidade à infra-estrutura urbana disponível. Desigualdade esta ratificada ainda mais pelo próprio poder público que realizada investimentos seletivos, conforme analisado. Esta desigualdade, cada vez mais agravada, questiona, segundo Acselrad (1999), “a legitimidade das políticas urbanas” (p. 86). Quais são as políticas urbanas do município de Nova Iguaçu para que o sistema de transporte seja melhorado, tanto em relação ao acesso quanto à qualidade, para todos os moradores do município que contribuem com diversos impostos ao longo dos meses e anos em que residem no território?

É necessária uma gestão do transporte participativa e descentralizada. Ou seja, é importante que o secretário de Transportes e o prefeito de Nova Iguaçu ouçam o que a população, especialmente a residente nos bairros periféricos, tem a dizer sobre a qualidade e eficiência do serviço. São essas pessoas que mais sofrem com a forma desarticulada que se dá o serviço dentro do território iguaçuano. Não se pode mais aceitar um planejamento de gabinete.

Referências

ACSELRAD, Henri. Discursos da sustentabilidade urbana. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. Revista da ANPUR nº 1. Maio de 1999.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 2º Ed. São Paulo: Annablume: 2006, 253p.

_____. Espaços de Esperança. 2º ed. São Paulo: Edições Loyola: 2004, 382p.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em 20 de setembro de 2009.

LEFEBVRE, Henri. Espaço e política. 1ºed. Belo Horizonte: Editora UFMG: 2008, 192p.

MAIA, Priscila Nunes Fraga; RODRIGUES, Adrianno Oliveira. A cidade (re)partida: um breve estudo sobre as emancipações da cidade de Nova Iguaçu e a formação da região da Baixada Fluminense. In: 15º Congresso da Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional. UniPiaget, Cidade da Praia, Cabo Verde. 6 a 11 de julho de 2009.

MAMANI, Hérnan Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: El rostro urbano de América Latina – O rosto urbano da América Latina. Buenos Aires: CLACSO. Fevereiro de 2004.

OLIVEIRA, Débora Santana de. Geografia das desigualdades sócio-espaciais: o caso do município de Nova Iguaçu na Baixada Fluminense. In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Desafios e Oportunidades do Crescimento Zero. Hotel Glória, Caxambu, Minas Gerais. 18 a 22 de setembro de 2006.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. Baixada Fluminense: novos estudos e desafios. Rio de Janeiro: Ed. Paradigma, 2004.

PINTO, Ricardo Camata Marques. Organização do espaço urbano através do transporte: guia da Pacobaíba. In: 3º Concurso de Monografia CBTU – A cidade nos trilhos. 2007.

Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu. Disponível em: <<http://novaiguacu.rj.gov.br>> Acesso em 22 de agosto de 2009.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª ed. São Paulo: Edusp: 2006, 384p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. 12ºed. Rio de Janeiro: Record: 2008, 473p.

Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.sectran.rj.gov.br>>. Acesso em 23 de setembro de 2009.

SIMÕES, Manoel Ricardo. A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense. Tese de doutorado em Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal Fluminense.