

Eixo: Meio Ambiente e Utópica Urbana

A Via Light e a “Queda dos Muros” em Nova Iguaçu

José de Brito¹

Cristiane Assumpção Santos²

Resumo

Este artigo analisa a possibilidade de investigar o meio ambiente urbano através de um passeio pela Via Light, na cidade de Nova Iguaçu, escolhida como elemento de referência e que funciona como rastro que enuncia a globalização. Este passeio pela cidade consiste em colher as imagens que ilustram os seus espaços de abandono, caridade, pobreza, crescimento urbano, investimentos públicos e outros para nos aproximarmos da reflexão acerca do utopismo dialético apresentado por David Harvey no livro *Espaços de Esperança*. A realização da construção da Via Light em Nova Iguaçu servirá como uma travessia, permitindo-nos investigar o objeto da pesquisa: processos de sociabilidade nos espaços construídos na Via Light para a convivência social, a fim de captar os desafios da contemporaneidade na materialização do utopismo.

Palavras-chave: globalização, sociabilidade, cidade.

Via Light and "Falling Walls" in Nova Iguaçu

José de Brito

Cristiane Assumpção Santos

Abstract:

This paper analyzes the possibility to investigate the urban environment through a stroll down Via Light in the city of Nova Iguaçu, chosen as the reference element and act as trail which states globalization. This city tour is to collect the images that illustrate their spaces of abandonment, charity, poverty, urban growth, public investment and others to approach the reflection of the dialectical utopianism presented in the book by David Harvey *Spaces of Hope*. The completion of the construction of Via Light in Nova Iguaçu will serve as a crossing, allowing us to investigate the object of research: processes of sociability in built in Via Light for social cohesion in order to capture the challenges of the contemporary embodiment of utopianism .

Keywords: globalization, sociability city.

¹ Formando em Pedagogia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

² Formando em Pedagogia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

A Via Light e a “Demolição dos Muros” em Nova Iguaçu

José de Brito

Cristiane de Assumpção

Esta proposta para um debate no encontro do 8º Congresso Internacional Cidade Virtual e Território teve sua gênese investigativa no grupo de pesquisa que estuda a relação entre infância, cidade e educação no campus de Nova Iguaçu da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. A pesquisa se encontra em fase inicial e recebe apoio da Faperj, contando com a participação de estudantes do curso de Pedagogia, sendo que um deles recebe bolsa de iniciação científica do CNPq. Isto implica compreender, no decorrer da pesquisa, os novos modos de sociabilidade na contemporaneidade em função do que acontece com os cidadãos nos espaços de convivência social. A Via Light foi escolhida como elemento de referência para se entenderem as mudanças de uma cidade com características coloniais para uma cidade com características modernas, com todos os seus problemas e avanços. A partir desta perspectiva, atravessou-se a Via Light, na cidade de Nova Iguaçu, para recolher as imagens dos espaços ali localizados. Esse passeio foi vital para compreender como os lugares organizam as relações sociais possíveis. Daí surgiram as seguintes questões: como a pesquisa nos espaços de convivência social ganha força para interpelar o meio ambiente urbano? Como ela pode contribuir para entender o utopismo dialético? Assim, este trabalho destina-se ao eixo “meio ambiente e utópica urbana”.

A Via Light: um pouco da sua história

A Via Light, de certa forma, representa para a cidade de Nova Iguaçu uma avenida projetada que busca promover a transformação espacial na cidade, tornando-a uma cidade-metrópole, moderna e atrativa para o desenvolvimento econômico. A Via Light era margeada por muros da Light que formavam um paredão por toda a sua extensão. Cada muro fechava um quarteirão, demarcando as fronteiras entre os espaços de produção agrícola e os espaços ociosos. A demolição dos muros para construir a grande avenida que interliga a cidade de um lado ao outro foi realizada com

a intenção de tornar a cidade um centro metropolitano, gerador de oportunidades comerciais, industriais e de serviços.

A Via Light está vinculada a uma nova fase para a cidade de Nova Iguaçu, pois ela se configura como um divisor de águas para a imagem da cidade que vem passando por processo de crescimento econômico. Antes da Via Light, a cidade de Nova Iguaçu estava associada ao abandono e à violência, durante muito tempo estampados em diversos veículos de comunicação. Hoje, a Via Light reflete a ideia de desenvolvimento econômico e modernidade. A partir da construção da Via Light, Nova Iguaçu perde um pouco as características coloniais, ainda presentes em seu traçado urbanístico, sobretudo em suas ruas estreitas que não comportam o crescimento do centro urbano.

Ela foi construída na gestão do então governador Marcello Alencar, no ano de 1988, oficialmente denominada rodovia RJ-081, mas ficou popularmente conhecida como Via Light. Este nome foi dado a ela devido à sua construção ter sido feita nos espaços ociosos que ficavam às margens das torres de energia elétrica pertencentes à concessionária Light. Sua principal função, na época da construção, era desafogar o trânsito da Rodovia Presidente Dutra entre a Baixada Fluminense e o centro da cidade do Rio de Janeiro, que no final daquela década mostrava-se muito congestionado.

Para o município de Nova Iguaçu, esta construção tinha questões de logística particulares, pois as torres de energia elétrica cortavam a cidade pelo centro e algumas adaptações precisavam ser feitas. Inicialmente, os arquitetos e engenheiros da Prefeitura de Nova Iguaçu idealizaram um projeto com três pistas para a via e o apresentaram ao governo do estado do Rio de Janeiro, que era o gestor das obras, mas por motivos de orçamento, as adaptações ao projeto não foram realizadas, permanecendo, então, apenas duas pistas.

Nos municípios de São João de Meriti, Nilópolis e Mesquita a via é periférica, não corta o centro destes municípios, influenciando pouco na vida das cidades, situação muito diferente de Nova Iguaçu, onde a via atravessa todo o seu eixo central, tornando-se ali a avenida principal.

Outra situação peculiar desta obra em Nova Iguaçu foi o fato de o governo do estado ter pretendido fazer dela uma via exclusivamente expressa, com poucos acessos, para garantir maior mobilidade dos veículos que por ela circulassem, atendendo assim aos seus propósitos. Em acordo com o governo do estado do Rio de Janeiro, o município de Nova Iguaçu conseguiu garantir a construção de alguns acessos para os bairros cortados pela Via Light, considerados fundamentais para o funcionamento da cidade, uma vez que possibilitava a integração entre os bairros. A

prefeitura entendia que determinadas ruas não poderiam ser seccionadas, pois eram vitais para o fluxo do trânsito e dos pedestres que por ali circulavam.

Nova Iguaçu possui uma configuração espacial partida por linhas; a via férrea, por exemplo, corta parte do centro da cidade, dividindo-a em duas. De um lado, temos a área residencial, que é voltada para a classe média alta; do outro lado, encontra-se a área destinada ao comércio e aos serviços. Antes do início das obras, as torres de energia elétricas eram protegidas por muros, que também dividiam de certa forma a cidade. Nos espaços entre os muros existiam pequenas hortas, que abasteciam a antiga Associação Rural da cidade, hoje extinta, e também alguns estacionamentos. As áreas restantes eram espaços ociosos, que muitos moradores utilizavam como pasto de animais. No entanto, era impossível imaginar determinadas ruas serem fechadas, sem contar que isto seria decretar o fim de determinadas atividades agrícolas e a ocupação dessas áreas por atividades comerciais.

Com a mobilização dos arquitetos que trabalham na Prefeitura de Nova Iguaçu, responsáveis pela negociação e o acompanhamento das obras junto ao governo do estado, e dos grupos de comerciantes, preocupados com o desenvolvimento da cidade, ruas como Otávio Tarquino e Dom Walmor mantiveram-se abertas, fazendo a ligação da via com o resto da cidade. Para o poder público iguaçuano, a Via Light representava naquele momento a possibilidade de a cidade “respirar” novo ar, fazendo o trânsito circular de maneira agradável, já que no final dos anos 80 a cidade estava intransitável. É importante ressaltar que a ideia de transformar o corredor verde, onde se situam as torres de energia elétrica, em uma avenida era bastante antiga – assunto que já vinha sendo discutido por arquitetos e engenheiros preocupados com crescimento da cidade.

Com uma intensa intervenção da Prefeitura de Nova Iguaçu, o projeto foi adaptado às necessidades da cidade e a obra concluída no final de 1988. Assim, a Via Light foi aos poucos se transformando numa das principais avenidas para o povo iguaçuano. Logo após a sua construção, muita coisa começou a mudar, dentre elas, a sua arquitetura. A cidade ganhava, pouco a pouco, aspectos de metrópole. Novas arquiteturas foram se estabelecendo, prédios mais modernos foram construídos; iniciava-se um projeto arquitetônico com preocupação estética, que antes não havia ali, isto sem falar no paisagismo adotado na própria Via Light. Começava a surgir uma preocupação com o belo, desmistificando a ideia de que pobre não gosta do que é bonito, ou mesmo de que não vale a pena investir em beleza. Prova disso é que os jardins continuam lá até hoje, com poucos sinais de depredação. Algumas áreas de

convivência foram construídas ao longo da avenida, mudando radicalmente a maneira de ver a cidade de Nova Iguaçu e de se viver nela.

Com a renovação da cidade, surge a preocupação com o lazer e o paisagismo. Em relação ao lazer, a prefeitura construiu três praças no centro: a Praça da Liberdade, situada na Avenida Marechal Floriano, que tinha alguns bancos para jogos de dama, e que sempre foi ocupada por camelôs; a Praça Santos Dumont, próxima ao Parque de Diversões; e a Praça do Skate, que fica do outro lado da estação ferroviária. Quanto ao paisagismo na Via Light, investiu-se na construção dos jardins entre as duas pistas da via e na ampliação da largura das ruas paralelas às torres da Light. Antes, essas ruas tinham em média 10 metros de largura, mas com a abertura da via, passaram a ter 50 metros. Isso mudou completamente a maneira de ver a cidade, que começava a se transformar e, com ela, seus habitantes.

Durante toda a década de 90, a Via Light cumpriu seu papel de melhorar o fluxo do trânsito em Nova Iguaçu, mas a cidade cresceu e já no ano 2000 se anunciava que as duas pistas não dariam conta da intensa movimentação de veículos que circulavam por ela. Como muitos arquitetos haviam previsto no início da construção, ela foi se tornando obsoleta.

No ano de 2005, o governador do estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, inaugurou o Viaduto Dom Adriano Hypólito, com o objetivo de melhorar o acesso à Estrada de Madureira e, em consequência deste fato, foi aumentada a extensão da Via Light para 10,5 km. Dois anos depois, a Prefeitura de Nova Iguaçu, com recursos próprios, inaugurou mais um trecho da via, que se estendeu até o Bairro Marco II, obra que pretendia implantar um projeto de revitalização do bairro, mas na verdade pouca coisa foi feita, havendo uma imagem de abandono. Da descida do viaduto até o Marco II, não existe nenhum projeto em execução, nenhuma praça ou espaço de convivência.

Cabe destacar que a Via Light, embora seja a avenida principal da cidade, não cumpre a função de desafogar a Dutra. Por esta razão, Sérgio Cabral anunciou na mídia um projeto para a sua expansão, com o objetivo de ligar a cidade de Nova Iguaçu a Madureira. A extensão seria feita por dois trechos: o primeiro através da Estrada do Pau, na Pavuna, e o segundo pela Avenida Brasil, em Guadalupe. Todos esses investimentos visam à melhoria da trafegabilidade da Baixada para os eventos internacionais que ocorrerão na cidade do Rio de Janeiro nos próximos anos. Em 2014, os Jogos Olímpicos e, em 2016, a realização da Copa do Mundo. Porém, o que se percebe é que nenhum desses investimentos anunciados pelo governo do estado do Rio de Janeiro está de fato assegurado. Segundo a prefeitura de Nova Iguaçu,

essas obras anunciadas ainda não entraram em processo de licitação. O que se tem efetivamente são os projetos. E projeto não é garantia de obras.

Essas informações obtidas no processo de investigação da Via Light têm sentido para esta via ser tomada como elemento de referência no meio ambiente da cidade de Nova Iguaçu, que teve ao longo da sua história a construção de vias de transportes³ para marcar os momentos das mudanças sociais e econômicas. A partir das alterações feitas na cidade, agora com características modernas – o que envolve problemas e avanços – pretendemos compreender como os espaços afetam as relações que surgem nesse novo contexto.

O Passeio pela Via Light e os seus Espaços de Convivência Social

Ao se iniciar o passeio pela Via Light, observa-se que os moradores reduziram significativamente a sua prática de esportes ao longo da via. Antes, eles andavam de bicicleta, caminhavam, jogavam futebol e os jovens usavam skate. Durante a manhã e no início da noite, era bastante comum ver várias pessoas caminhando por ali. A via, que se configurava como um novo espaço democrático, devido ao fato de circularem pelo local todas as classes sociais, grupos e gêneros, vai aos poucos perdendo esta característica em decorrência do crescente número de assaltos e da falta de segurança no local.

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

O que se pôde observar nesse passeio pela Via que corta o centro da cidade, indo do bairro da Luz até o bairro Marco 2, é a presença de uma cidade partida nos extremos. Próximo ao bairro da Luz, em direção ao centro, há edificações para escritórios e salas comerciais, shopping-center e o polo gastronômico que concretizam a utopia da renovação da cidade. A utopia burguesa se evidencia com a construção de

³ Nova Iguaçu teve seu desenvolvimento marcado inicialmente por conta de seus portos fluviais que, até meados século XIX, foram responsáveis pelo escoamento de produtos como a cana-de-açúcar, o café e outros gêneros alimentícios, além do ouro vindo das Gerais. Em 1858, aconteceria a construção e a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, fator que contribuiu para o deslocamento do centro da cidade devido ao crescente número de vilas ao longo da via férrea.

edifícios habitacionais, criados para oferecer conforto, isolamento e lazer. Um dos efeitos desse crescimento populacional é o congestionamento.

Hoje em dia, a Via Light encontra-se totalmente congestionada no horário de pico – muito diferente do início de sua construção. Antes, o trajeto da prefeitura até o viaduto do K 11 era realizado em cinco minutos, agora, a média de tempo gasto nos horários de fim de expediente é de mais de uma hora. Para a Prefeitura de Nova Iguaçu, este fato se dá pela quantidade excessiva de linhas de ônibus que cortam a cidade por esta via, o que ficou evidenciado na entrevista realizada com a arquiteta Carla Neves, da prefeitura de Nova Iguaçu:

Os arquitetos de Nova Iguaçu se reúnem, a gente senta, a gente conversa. A gente tem um grupo que tenta junto ao governo do estado implementar um projeto que tire esse festival de ônibus do centro de Nova Iguaçu. A ideia original era de que houvesse duas rodoviárias: a rodoviária que existe e uma outra, como fizeram em Petrópolis. Que o meio da cidade só fosse transitado por micro-ônibus. O que você tem hoje são ônibus que vêm de outros municípios, e passam pelo centro inteiro. Este projeto ainda está em discussão, pois envolve vários setores. Durante um tempo a prefeitura pensou em aproveitar os espaços remanescentes na Via Light, que ainda não tinham sido construídos, para fazer o alargamento das pistas. Mas hoje isso ficou impossível.

Do lado da cidade bela, novos edifícios habitacionais em condomínios, ambiente fechado e de acordo certos estilos de vida, que se localizam no centro da cidade. Do outro lado, em contraste, a cidade saqueada, com seus pontos de prostituição existentes na via, próximos da chegada à cidade, e seus adolescentes que trabalham no semáforo limpando vidros de carros, seja para complementar a renda familiar, seja para sustentar a família, ou para consumir drogas, e a presença de ambulantes que trabalham por toda a via, em decorrência da situação de empobrecimento existente em Nova Iguaçu.

Esse cenário anuncia a utopia degenerada da cidade, que é percebida pelos cidadãos quando ela se torna uma ameaça para eles. Quase não existe policiamento na extensão da Via Light. Poucas pessoas se arriscam a fazer o trajeto no horário noturno. A utilização da via Light se concentra em raras atividades voltadas para o esporte, como caminhadas em determinadas áreas ou a prática de ciclismo na ciclovia, geralmente realizadas por homens que têm a coragem de correr o risco.

Os espaços de convivência social encontram-se deteriorados. As pracinhas na Via Light estão sem manutenção, com tetos arrancados, jamais repostos. Os muros que margeiam a Via, onde estão pintados os painéis que imitam fachadas de casas, encontram-se sem conservação. Essas pinturas foram feitas a partir de um projeto de revitalização da Via Light, para o qual a prefeitura convidou alguns artistas locais para

criarem os painéis. Durante a gestão do prefeito Lindbergh Faria, houve uma tentativa de fazer da Via Light um espaço de lazer nos finais de semana. A via era fechada e algumas atividades eram realizadas sob a organização da prefeitura. Com o decorrer do tempo, as ações foram suspensas, pois o fluxo dos veículos passou a ser excessivo. Hoje, a falta de segurança e de limpeza urbana é uma imagem gritante no centro da cidade.

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



Figura 1: Via Light cortando os bairros da Luz e Marco II



Figura 2: Shopping construído às margens da Via Light



Figura 3: Bairro Marco II, na extensão da Via Light



Figura 4: Polo Gastronômico

Nova Iguaçu possui a característica de ser uma cidade marcada pelas diferenças socioeconômicas definidas pelo espaço geográfico. De um lado da cidade, há um grande número de pessoas com alto poder aquisitivo e, de outro, os bairros ocupados pelas classes menos privilegiadas. No entanto, existem bairros onde podem ser encontradas muitas famílias abastadas dividindo a mesma rua com outras menos favorecidas.

A paisagem invisível dos bairros de periferia condiciona a paisagem visível das torres de energia elétrica da Via Light, tornando Nova Iguaçu a cidade maravilhosa da Baixada Fluminense. Esta imagem serve para ilustrar a cidade de Nova Iguaçu nos cartões-postais.

No contraste da avenida, veem-se as tensões da cidade. A Via Light é o palco de manifestações populares, como shows, desfiles de carnaval, Parada Gay e outros eventos da cidade, assim como é a arena do conflito entre os que desejam e experimentam a cidade bela da Baixada e aqueles que vivenciam a cidade saqueada, a cidade-dormitório, a cidade colonial.

Essa tensão estabelece a distinção entre os diversos modos de interação dos cidadãos nos espaços de convivência social e as diferentes maneiras possíveis de neles estar. A polarização das imagens das cidades do município de Nova Iguaçu é pensada segundo o projeto de renovação da cidade de Nova Iguaçu materializado na Via Light. Se refletirmos sobre esta renovação a partir da ótica da cidade como espaço de harmonia, da feliz perfeição da ordem social, de uma cidade imaginada sem pobreza, desigualdade e abandono, perguntaríamos por que em um dos lados a via está muito bem tratada e no outro é abandonada. Que interesses precisam ser estabelecidos para uma cidade ser tratada e oferecer um padrão de vida igualitário a todos os seus habitantes? Que movimentos e manifestações precisam ser realizados para uma mudança a favor da justiça social? Estas perguntas podem evocar a nostalgia de uma busca não alcançada pela perfeição que exclui o conflito dos relacionamentos sociais e afirma a harmonia da vida social. Segundo Harvey, “esse viés nostálgico é característica de boa parte do pensamento utópico, mesmo quando há a projeção para o futuro e a incorporação de tecnologias futuristas” (Harvey, 2011, p. 213).

Suprimindo a ideia de estabilidade social, passamos a entender os espaços de convivência social na Via Light como a materialização de ambientes urbanos criados

como base da vida social e que podem afetar os processos e as relações sociais, evidenciando os desafios do mundo globalizado dos dias de hoje.

Em relação às formas de integração dos sujeitos na cidade, tomamos como referência o livro *Vida em Fragmentos* de Bauman (2011), no qual ele desenvolve uma reflexão acerca deste tema, especialmente no capítulo 2, “Formas de Integração”. Neste livro, o autor apresenta alguns processos interativos que estão presentes na atualidade, como a integração móvel da rua movimentada ou do shopping-center que ocorre em locais de passagem; a integração moderada que se dá nos prédios dos escritórios ou das fábricas, entendida como uma condição para que as pessoas permaneçam juntas. A integração manifesta em uma marcha de protesto, em uma torcida de futebol ou em uma boate, e a integração postulada por comunidades, irmandades entre nações, classes, gêneros, etnias e outras, explicada como um trabalho da imaginação impelida pela saudade de casa. E ainda, a integração matricial que ocorre no bar, numa praia no feriado, num salão de baile. Segundo este autor, todos esses tipos de integração apresentam características peculiares e poderão trazer consequências morais em função das características dos encontros na atualidade.

Aqui, entendemos que qualquer tipo de integração pode ser considerado como socialização, porque pressupõe um modo de estar com o outro, implicando consciência das normas comuns compartilhadas por determinados sujeitos, num determinado local e num determinado momento.

A essas diversas maneiras de estar com o outro Gilberto Velho (2001) chamou de sociabilidade. Assim, define a sociabilidade como o “território em que você está lidando com as interações, com as redes de interações, com as situações interacionais dos mais diferentes tipos” (p. 22). Georg Simmel (1939) empregou o conceito de socialização no sentido de que é a consciência de socializar-se o estar socializado. Isto implica compreender a socialização enquanto um processo de ação recíproca numa dada sociedade e a construção da consciência de que o indivíduo tem de estar socializado, de ser parte integrante daquele grupo social. Desse modo, pode-se entender por socialização o desenvolvimento do sentimento coletivo, da solidariedade social e da cooperação, ou o processo de integração dos indivíduos no grupo.

Berger e Luckmann (1985) pensaram o conceito de socialização a partir de dois processos de socialização. O primeiro refere-se à socialização primária, que é aquela que “o indivíduo experimenta na infância, e em virtude da qual se torna membro da sociedade”. A segunda diz respeito à socialização secundária que é

“qualquer processo subsequente que introduz um indivíduo já socializado em novos setores do mundo objetivo de sua sociedade” (p. 175).

Através da leitura desses autores, consideramos importante compreender as sociabilidades e a socialização dos cidadãos nos espaços de convivência social na Via Light, o que significa uma organização espacial realizada por meio da ação do estado que concretiza a utopia dos arquitetos quando criam o projeto da cidade-metrópole. O uso do termo utopia pode parecer estranho neste contexto, pois a palavra *utopia* costuma ser associada a algo feliz. Mas empregamos este termo com o sentido de fundar uma “cidade-metrópole” na Via Light com atividades econômicas adequadas ao mundo globalizado, como alternativa para a cidade conhecida pela sua produção agrícola. A demolição dos muros na Via Light parece demonstrar o triunfo do capitalismo.

Desta perspectiva, o utopismo da “cidade-metrópole” materializa as desigualdades entre os bairros do centro e os da periferia, bem como o contraste entre eles. Como decorrência desse desenvolvimento geográfico desigual, constata-se a degradação do ambiente urbano e o risco de culturas serem emudecidas ou destruídas.

Segundo Harvey (2011), devemos ser “arquitetos rebeldes”, e buscar alternativas para pensarmos e agirmos de outra maneira a partir de políticas de coletividades. Esse é um processo dialético e longo que precisa passar primeiro por mudanças interiores em cada indivíduo. Deste ponto de vista, consideramos que o primeiro passo para buscar uma política de coletividades é compreender as formas de estar com o outro nos espaços de convivência social e como os cidadãos atuam nesses espaços, e entender como esta “nova” cidade afeta as relações sociais entre os cidadãos.

Considerações Finais

Neste trabalho procuramos demonstrar como a via Light é um espaço que sinaliza as tensões sociais, evidenciando as desigualdades sociais em relação ao padrão de vida dos seus habitantes. Ela apresenta características de um lugar de passagem, por onde circulam carros e transitam pessoas sem intenção de estabelecer relações sociais entre si. Nem as praças e nem as quadras são utilizadas pelos cidadãos como espaços de convivência. Entretanto, chama a atenção que o único lugar público preservado pela população seja aquele onde estão os retratos pintados de Madre Tereza de Calcutá e Gandhi. Este aspecto nos instigou a pensar como a

beleza pode se articular à política e à educação, e como a arte pode ser um instrumento de mudanças sociais. A beleza na cidade contribui para novas formas de integração, novos encontros, e os cidadãos buscam atuar nos espaços considerados belos.

Referências Bibliográficas

BAUMAN, Zygmunt. ***Vida em Fragmentos***. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

BERGER, Peter L. e LUCKMANN, Thomas. ***A construção social da realidade***. Petrópolis: Vozes Editora, 2001.

CIDADE DE NOVA IGUAÇU. Disponível em: www.novaiguacu.rj.gov.br/noticias_res.php?id=431) Acesso em: 07/07/2012.

HARVEY, David. ***Espaços de Esperança***. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

JORNAL O DIA. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/portal/1>. Acesso em: 12/07/2012.

SIMMEL, Georg. ***Questões fundamentais de sociologia: indivíduo e sociedade***. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2006.

VELHO, Gilberto. ***Entrevista concedida a Celso Castro, Lucia Lippi Oliveira e Marieta de Moraes Ferreira em 3 de julho de 2001***. Estudos Históricos. Rio de Janeiro. N. 28, 2001, p. 183-210.