

# **QUEM TEM DIREITO À CIDADE? O CASO DE NOVA IGUAÇU SOB A ÓTICA DA MOBILIDADE URBANA<sup>1</sup>**

*Who has the right to the city? The case of Nova Iguaçu  
from the perspective of urban mobility*

**Lilian Cristina Gomes Ribeiro<sup>2</sup>**

**Palavras-chave:**

Segregação  
socioespacial;  
Políticas  
Públicas;  
Mobilidade  
Urbana..

**Resumo:** Este estudo tem como objetivo analisar a segregação socioespacial em Nova Iguaçu, Baixada Fluminense, através da análise do planejamento voltado para mobilidade municipal e conectividade entre centralidades do município. A região enfrenta desafios significativos relacionados ao transporte e à urbanização desordenada, o que afeta diretamente a qualidade de vida de seus moradores. A falta de planejamento adequado contribui para as dificuldades de deslocamento, com uma rede de transporte fragmentada e precária. A escassez de integração entre os modais municipais e a infraestrutura deficiente reforçam as desigualdades, dificultando o acesso a serviços, lazer, comércio, especialmente nas áreas periféricas. A mobilidade urbana é essencial para a equidade social, mas, em Nova Iguaçu, os deslocamentos internos são marcados por longos tempos de viagem e necessidade de integração. O estudo visa destacar a importância de políticas públicas que promovam a inclusão social e a melhoria das condições de mobilidade interna, contribuindo para um desenvolvimento urbano mais justo e acessível.

---

<sup>1</sup> <sup>1</sup> Recebido em 01/09/2025 e aceito em 20/10/2025.

<sup>2</sup> Turismólogo (UFRRJ). Mestranda em andamento em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas com bolsa de incentivo CAPES (UFRRJ). ORCID. <https://orcid.org/0009-0007-6319-7479>

**Keywords:**

Socio-spatial segregation;  
Public policies;  
Urban mobility.

**Abstract:** This study aims to analyze socio-spatial segregation in Nova Iguaçu, Baixada Fluminense, through the analysis of planning focused on municipal mobility and connectivity between the municipality's centralities. The region faces significant challenges related to transportation and disorderly urbanization, which directly affects the quality of life of its residents. The lack of adequate planning contributes to transportation difficulties, with a fragmented and precarious transportation network. The lack of integration between municipal modes of transportation and poor infrastructure reinforce inequalities, hindering access to services, leisure, and commerce, especially in peripheral areas. Urban mobility is essential for social equity, but in Nova Iguaçu, internal travel is marked by long travel times and the need for integration. The study aims to highlight the importance of public policies that promote social inclusion and improve internal mobility conditions, contributing to more equitable and accessible urban development

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende dimensionar a segregação socioespacial sob a ótica da mobilidade urbana municipal, tendo como foco o município de Nova Iguaçu, localizado na Baixada Fluminense, uma área que, ao longo dos anos, tem enfrentado desafios significativos relacionados à urbanização e ao transporte. Partindo da perspectiva das centralidades em Nova Iguaçu, Ângelo Serpa (2008) argumenta que a análise do espaço metropolitano deve transcender a hierarquia centro-periferia, tradicionalmente usada para explicar as desigualdades socioespaciais, e propõe que todo lugar possui potencial de centralidade, ainda que de maneiras distintas e com papéis variados na estrutura social e econômica. Serpa destaca a importância de observar o lugar a partir de experiências subjetivas e coletivas dos indivíduos que o habitam, valorizando as vivências e interações sociais cotidianas. Sendo assim, identificar as centralidades e as estratégias de planejamento urbano focadas na mobilidade é essencial para compreender como as políticas públicas podem ser aprimoradas para atender às necessidades da população.

A centralidade pode ser compreendida como a capacidade de determinados espaços urbanos exercerem poder de atração e difusão de fluxos — de pessoas, bens, serviços e informações —, em função da concentração de atividades econômicas, administrativas e simbólicas. Trata-se de um processo dinâmico que organiza o território ao hierarquizar e diferenciar os espaços, articulando acessibilidade, mobilidade e práticas sociais. No contexto contemporâneo, a centralidade ultrapassa o modelo monocêntrico, dando lugar à policentralidade, caracterizada pela multiplicação e diversificação de áreas centrais, muitas vezes

localizadas em regiões periféricas e voltadas à lógica do consumo e da valorização capitalista do espaço. (Silva, Teixeira e Sposito, 2021)

Nova Iguaçu é um dos maiores centros de comércio e serviços da Baixada Fluminense, situada em um território que abrange 519,159 km<sup>2</sup> e abriga cerca de 785.867 habitantes, conforme dados do IBGE de 2022. Com uma densidade demográfica de 1.509,60 hab/km<sup>2</sup>. De acordo com Oliveira Junior e Pereira (2019), o Bairro do Centro de Nova Iguaçu foi apontado como a quarta maior centralidade urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

No entanto, é possível observar, que no município de Nova Iguaçu, existe uma clara diferença na qualidade urbana ofertada no bairro Centro de Nova Iguaçu, e nas demais centralidades do município, na qual o Centro de Nova Iguaçu concentra melhores equipamentos urbanos, como iluminação, segurança, mobilidade, serviços e comércio, e com isso, concentra também a população com maior renda local. Porém, a conexão entre as centralidades do município é ineficaz, quando observamos que para acessar tal localidade, moradores de regiões próximas, dependem de, pelo menos, dois ônibus, para se locomover dentro do mesmo município.

Considerando a visível segregação no município, tenho intenção de levantar o questionamento: “quem tem direito à cidade?”, David Harvey (2012) explora o conceito de direito à cidade, originalmente proposto por Henri Lefebvre, como uma maneira de analisar o papel do espaço urbano na absorção do capital excedente, argumentando que a urbanização, ao longo da história, tem servido como um canal fundamental para o reinvestimento capitalista, moldando as cidades de acordo com os interesses das elites econômicas e políticas, segregando as classes mais pobres.

Para iniciar a análise, apresento informações dispostas no Plano Diretor Participativo do Município (2012) e na Revisão do Plano Diretor Sustentável e Inclusivo do Município de Nova Iguaçu (2023), a fim de identificar espacialmente as Centralidades de Nova Iguaçu, assim como, compreender a racionalidade pública a respeito desses espaços e sua conectividade. Em seguida, uma breve exemplificação da manutenção da precariedade na mobilidade urbana no Município, através da conectividade (ou ausência dela) entre duas Centralidades de Nova Iguaçu, sendo elas o bairro Centro e Miguel Couto.

A centralidade metropolitana é a principal centralidade do município de Nova Iguaçu, composta pelo bairro Centro e centro expandido, com bairros Luz e Kaonze. Conforme informado acima, o bairro do Centro de Nova Iguaçu foi apontado como a quarta maior centralidade urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, superando outros municípios de alto Produto Interno Bruto, como Niterói, e cidades

com maior densidade populacional, como São Gonçalo e Duque de Caxias. Ele fica atrás apenas das regiões centrais da cidade do Rio de Janeiro e dos bairros de Campo Grande e Barra da Tijuca em termos de relevância, sendo, então, a primeira centralidade da região metropolitana carioca, fora da metrópole.

O bairro de Miguel Couto, possui um comércio robusto e é um dos maiores arrecadadores de impostos do município. Miguel Couto é considerado o segundo centro comercial de Nova Iguaçu, com uma grande oferta de serviços, incluindo supermercados, lojas, escolas, unidades de saúde, consultórios e bancos. A Casa do Menor São Miguel Arcanjo, uma instituição de apoio a jovens e crianças em situação de vulnerabilidade, também está localizada no bairro. A religião é marcante, com a Igreja Matriz de São Miguel Arcanjo e várias igrejas evangélicas. O bairro é conhecido também por sua relação com o candomblé, através da figura de mãe Beata de Iemanjá. Miguel Couto faz divisa com Belford Roxo e tem acesso ao transporte público, com linhas que conectam o bairro ao centro de Nova Iguaçu, ao metrô da Pavuna, e a cidades vizinhas e ao Rio de Janeiro. (Costa, 2020).

#### Processo de Urbanização de Nova Iguaçu

Frade (2016) afirma que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, passou por um processo de descentralização, destacando como fatores econômicos, demográficos e de infraestrutura contribuíram para a formação de subcentros urbanos. O crescimento populacional, aliado à valorização do núcleo central e à expansão das linhas ferreas, levou a população de menor poder aquisitivo a se deslocar para áreas periféricas, gerando o adensamento dessas regiões e estimulando a criação de núcleos secundários de comércio e serviços.

Corrêa (1995) argumenta que tal processo é impulsionado por diferentes fatores, incluindo o aumento do custo da terra e dos aluguéis no centro, congestionamento, falta de espaço para expansão, restrições legais e perda de atratividade da área central. Esses fatores fomentam a dispersão de atividades econômicas para áreas periféricas, dando origem a subcentros hierarquizados (regionais ou de bairro) e núcleos especializados, como shoppings e distritos médicos. Santos (1979) ressalta que a descentralização está ligada ao processo de acumulação capitalista, especialmente no contexto monopolista, onde a busca por maiores lucros impulsiona o setor terciário a se expandir além do núcleo central, o surgimento dessas novas centralidades reflete a dinâmica do espaço urbano e a diversificação de mercados na periferia.

A Grande Iguaçu, a qual abrangia, além do atual município de Nova Iguaçu, as áreas que hoje formam Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Queimados e São João de Meriti, com destaque para a produção de laranjas e a

construção de ferrovias no século XIX que foi um marco que facilitou o transporte de mercadorias e conectou a região à cidade do Rio de Janeiro, impulsionando o crescimento populacional e a criação de vilas. Com a intensificação do fluxo migratório, especialmente no século XX, o município passou a atrair trabalhadores rurais e urbanos, resultando em um processo acelerado de ocupação territorial. (Santos, 2016).

A partir da década de 1940, com o declínio da citricultura, ocorreu uma transição para o crescimento da ocupação urbana, marcada pelo aumento de loteamentos e pela ocupação desordenada, com o propósito de ocupar o espaço dos antigos laranjais, a pressão imobiliária atingiu Nova Iguaçu e foi abrindo caminho para a consolidação da urbanização (Ozório, 2007).

A expansão foi impulsionada pela proximidade com linhas férreas e pela oferta de terras baratas, ao ser integrada à dinâmica de expansão urbana do Rio de Janeiro, tornando-se uma periferia funcional da metrópole. No entanto, a ausência de políticas públicas adequadas contribuiu para a precariedade urbana, consolidando um padrão periférico com infraestrutura precária, enquanto associações de moradores desempenharam papel crucial na conquista de infraestrutura básica. (Silva, 2017) Após as emancipações de distritos importantes, como Belford Roxo (1990), Queimados (1990), Japeri (1991) e Mesquita (1999), Nova Iguaçu enfrentou mudanças significativas em relação à redução da arrecadação tributária de Nova Iguaçu, devido à diminuição da população. Apesar disso, os gastos públicos se mantiveram praticamente inalterados, impactando negativamente os serviços de infraestrutura urbana. A saída de áreas estratégicas, como a Bayer em Belford Roxo e o Polo Industrial em Queimados, impactou a arrecadação tributária, gerando um desequilíbrio econômico. (Ribeiro, 2021) O crescimento urbano de Nova Iguaçu ocorreu de forma desordenada e sem planejamento adequado, evidenciado pelas desigualdades sociais e ocupação irregular. A cidade já foi criada marcada por um padrão socioespacial desigual, refletindo a ausência de estrutura para suportar a expansão urbana.

A partir dos anos 1990, Nova Iguaçu adotou um modelo de gestão territorial para reorganizar a cidade, com parcerias entre os poderes estadual e municipal. Em 1999, foi criado o Plano Estratégico para transformar o município em um centro metropolitano, promovendo equidade no acesso a serviços e preservação ambiental e cultural. Em 2011, o Plano Diretor Participativo definiu diretrizes para o desenvolvimento urbano, estimulando a revitalização do Centro e parcerias público-privadas. Isso gerou especulação imobiliária e valorização da área, com empreendimentos voltados para classes média e alta. A urbanização foi marcada por

áreas consolidadas e periferias desordenadas. As políticas públicas incentivaram a revitalização e moradia no Centro, refletindo uma lógica de maximização de lucros e segregação de parte da população sem poder aquisitivo, caracterizando um processo de gentrificação. Esse fenômeno, como apontado por Ribeiro (2021), gerou uma "periferia dentro da periferia", onde a maioria da população enfrenta pobreza e violência, agravadas pela negligência estatal.

### **Nova Iguaçu E Mobilidade Urbana: Quem Tem Acesso À Cidade?**

Henri Lefebvre (2001) discute a construção social do espaço urbano e propõe uma reflexão sobre a possibilidade de um desenvolvimento urbano diferente daquele vigente nas sociedades capitalistas. Lefebvre critica a mercantilização do espaço urbano, evidenciando o conflito entre o valor de troca e o valor de uso da cidade, ou seja, entre o mercado e as necessidades sociais. O autor vê a cidade como um produto histórico das relações sociais, que funciona tanto como um acelerador dos processos de mercado e acumulação de capital, quanto como um local de revoluções, e propõe o "direito à cidade" como o direito à transformação da vida urbana, defendendo que esse direito deve estar vinculado a uma sociedade não capitalista. O direito à cidade, para o autor, não é um retorno às cidades antigas, mas a construção de uma nova cidade baseada em outras condições e valores, onde a vida urbana não seja dominada pela lógica do mercado.

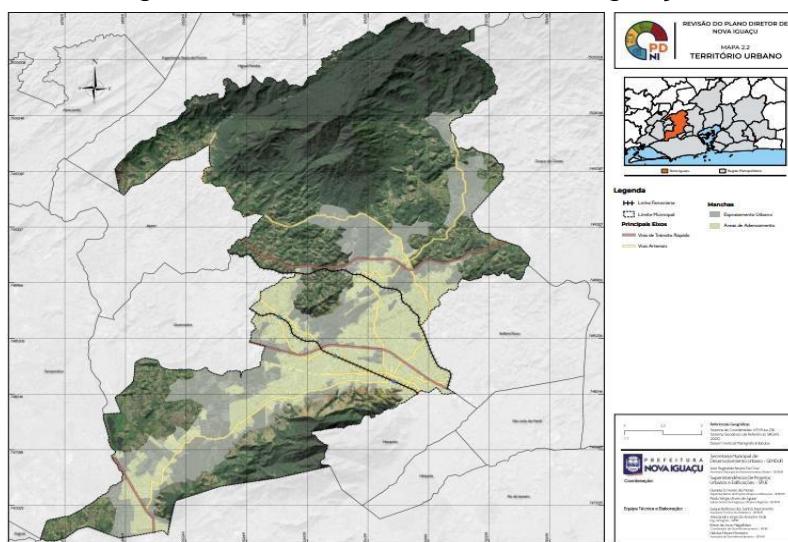
Ao observarmos a discussão sobre mobilidade urbana, podemos relacionar diretamente com o conceito de "direito à cidade", introduzido por Henri Lefebvre, o autor, considera que o direito à cidade é relacionado ao direito à participação e à apropriação da cidade, o direito aos "locais de encontros e de trocas, aos ritmos de vida e emprego do tempo que permitam o uso pleno e inteiros desses momentos e locais" (Lefebvre, 2001, p. 139). Com isso, o questionamento de quem tem direito à cidade, pode ser relacionado ao questionamento de quem tem acesso à cidade? Considerando o já exposto, é sabido que o bairro Centro de Nova Iguaçu, possui melhores equipamentos urbanos, serviços, comércio, espaços de lazer, assim como, empreendimentos imobiliários, concentrando nesse espaço, a população com maior poder aquisitivo, sendo assim, é interessante observar a presença ou ausência de conectividade entre outras centralidades do município com esse bairro, a fim de compreender se a parcela da população do município, que não se encaixa nesse perfil, possui meios para acessar tais serviços, ou seja, sua própria cidade.

O modelo atual de desenvolvimento urbano tem falhado em garantir equidade social, priorizando os interesses de grupos financeiros e investidores em detrimento

das necessidades dos cidadãos, causando problemas como a gentrificação, a privatização de espaços públicos, a segregação urbana e o aumento de assentamentos informais. Sauler Júnior (2016) argumenta que, a nova agenda urbana precisa promover a equidade, inclusão social e uma vida digna para os habitantes urbanos, afastando-se do modelo de cidades competitivas focado na mercantilização da terra. Essa agenda deve abraçar o direito à cidade como um novo paradigma, com base em princípios de justiça social, equidade, direitos humanos e democracia local, considerando o direito à cidade como um direito coletivo, que visa garantir cidades inclusivas, justas e sustentáveis, com ênfase na proteção legal das cidades como bens comuns.

A partir dessa perspectiva, podemos observar o território urbano de Nova Iguaçu, a forma como é dividido, e seguir com a discussão a respeito da mobilidade urbana no município, e a questão do direito à cidade. O território urbano (Figura 1) de Nova Iguaçu refere-se à parte do território municipal onde há uma predominância de construção e grande concentração populacional, características típicas das áreas urbanas, que varia desde áreas urbanas consolidadas, com intensa e diversificada ocupação, até regiões mais afastadas, com menores índices de ocupação e interrupções no tecido urbano, levando a zonas de dispersão periurbana.

Figura 1 – Território Urbano Nova Iguaçu

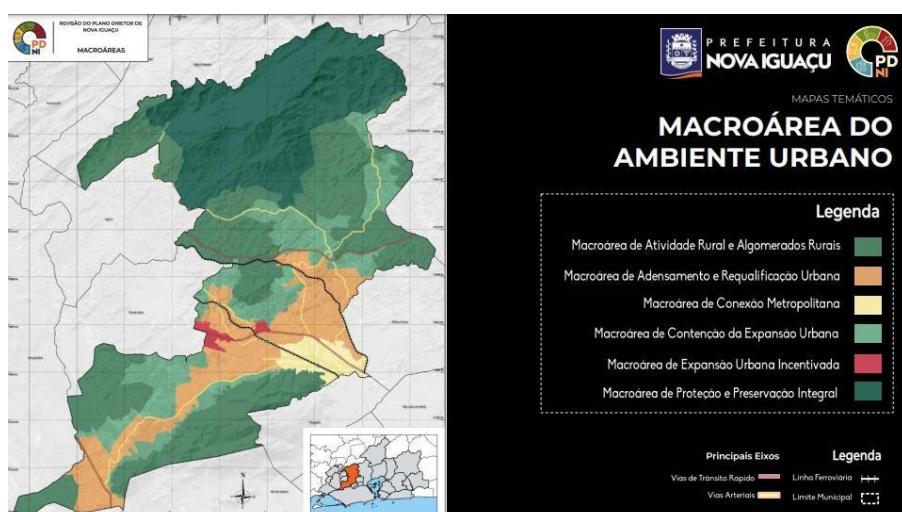


Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Nova Iguaçu, 2023

O território urbano do Município de Nova Iguaçu é dividido pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano em Macrozonas, e para essa pesquisa, iremos observar a Macrozona de Predominância do Ambiente Urbano (Figura 2), a qual é subdivididas

em Macroáreas, tais áreas correspondem a partes do território municipal que apresentam características e índices com um alto grau de homogeneidade, resultando na seguinte distribuição: a) Macroárea de Conexão Metropolitana; b) Macroárea de Adensamento e Requalificação Urbana; c) Macroárea de Expansão Urbana Incentivada e d) Macroárea de Contenção da Expansão Urbana, porém, para a pesquisa em questão, seguiremos com as Macroáreas A e B.

Figura 2 – Macroárea do Ambiente Urbano



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Nova Iguaçu, 2023

A Macroárea do Ambiente Urbano abrange uma porção do território municipal caracterizada pelos mais elevados índices de adensamento demográfico e construtivo, além da maior concentração e diversificação de atividades comerciais e de prestação de serviços, com ênfase nos setores de saúde e educação. Conforme disposto no Art. 33 da Revisão do Plano Diretor Sustentável e Inclusivo do Município de Nova Iguaçu (2023), as principais características desta Macroárea são:

- I. A presença de uma das principais centralidades econômicas da região metropolitana e da Baixada Fluminense, destacando-se centros universitários, grandes shoppings, lojas de departamentos de renomadas redes de varejo, hospitais, clínicas, diversos centros de exames médicos, além de cinemas, centros culturais e uma vasta rede de bares e restaurantes.

II. A existência de áreas residenciais com alta verticalização e significativo adensamento construtivo, bem como a oferta adequada de equipamentos públicos e instalações de infraestrutura no contexto municipal.

III. A disponibilidade de uma infraestrutura de transporte público eficiente, tanto intra quanto intermunicipal, com destaque para o principal terminal rodoviário de passageiros, que atende a rotas interestaduais e intermunicipais no município.

Ou seja, de acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Município, a Macroárea de conexão metropolitana, é reconhecida por disponibilizar serviços, comércio, uma forma adequada de equipamentos públicos e infraestrutura de transporte.

A Macroárea de Adensamento e Requalificação Urbana corresponde a uma vasta porção da Macrozona de Predominância do Ambiente Urbano, caracterizando-se pela alternância entre áreas de expansão urbana e zonas urbanas relativamente consolidadas. Nela, observa-se uma descontinuidade no tecido urbano e uma grande diversidade de tipologias construtivas. Sua ocupação é predominantemente residencial, com densidade média e baixa, incluindo empreendimentos de habitação de interesse social distribuídos de maneira dispersa pelo território, além de pequenas e médias centralidades comerciais de caráter local e de vizinhança. De acordo com Art. 37 da Revisão do Plano Diretor Sustentável e Inclusivo do Município de 2023, as principais características desta Macroárea são:

I. A presença de um tecido urbano de traçado descontinuado e caótico, resultado de múltiplos empreendimentos de parcelamento do solo, muitos dos quais não foram implantados integralmente e carecem de infraestrutura adequada; [...]

V. A desproporção entre a oferta de oportunidades de emprego e renda e a escassez de instituições educacionais de nível médio e superior, o que força a população residente a se deslocar diariamente para outras áreas, especialmente para o Centro Metropolitano municipal e/ou para outros municípios da região metropolitana, principalmente para a metrópole do Rio de Janeiro. Esse movimento pendular contribui para a sobrecarga da mobilidade urbana;

VI. A rede de transportes públicos, predominantemente orientada para atender às demandas de conexão com determinadas centralidades, o que gera problemas de interconexão entre bairros, aumenta o tempo das viagens e sobrecarrega a oferta de transporte público, especialmente nos horários de pico;

VII. As deficiências operacionais no sistema de transporte, a presença de apenas um ramal ferroviário e a grande distância entre as estações tornam o sistema ferroviário irrelevante como uma alternativa eficaz de transporte intramunicipal e até mesmo intermunicipal, com os ônibus se tornando a principal alternativa para a maior parte da população residente nesta Macroárea.

A análise da Revisão do Plano Diretor (2023) identificou as fraquezas presentes nessa Macroárea, e entre elas, citou o problema da mobilidade urbana municipal, destacando ainda a presença de apenas um ramal ferroviário na região o que resulta na necessidade de o morador optar pelo modal rodoviário, em seguida, o Art. 38 abordou as principais diretrizes para orientar as ações territoriais e políticas públicas para essa Macroárea, sendo elas:

- I. Fomentar a regularização fundiária, construtiva e urbanística de parcelamentos, ocupações e construções irregulares, quando o contexto local e as condições das edificações permitirem a permanência das comunidades existentes;
- II. Implementar o reassentamento de parcelamentos, ocupações e construções irregulares, nos casos em que o contexto local e as condições das edificações sejam incompatíveis com a permanência das comunidades, especialmente quando essas áreas apresentem riscos à segurança da população ou impactos ambientais negativos, como áreas suscetíveis a fenômenos climáticos adversos;
- III. Adotar políticas públicas voltadas à ocupação compulsória de vazios urbanos e imóveis subutilizados, além de instituir a cobrança de Contribuição de Melhoria, como medidas para promover justiça social e combater a especulação imobiliária.

Considerando tais diretrizes, é possível observar que, apesar de reconhecer a precariedade de acesso à serviços públicos, e o problema da mobilidade urbana nessa Macroárea como principais fraquezas da área, não há uma diretriz específica para essa Macroárea, que busque diminuir essa precariedade, ou estratégias para melhorar a circulação da população nessa Macroárea, ou em conexão com a Macroárea de Conexão Metropolitana.

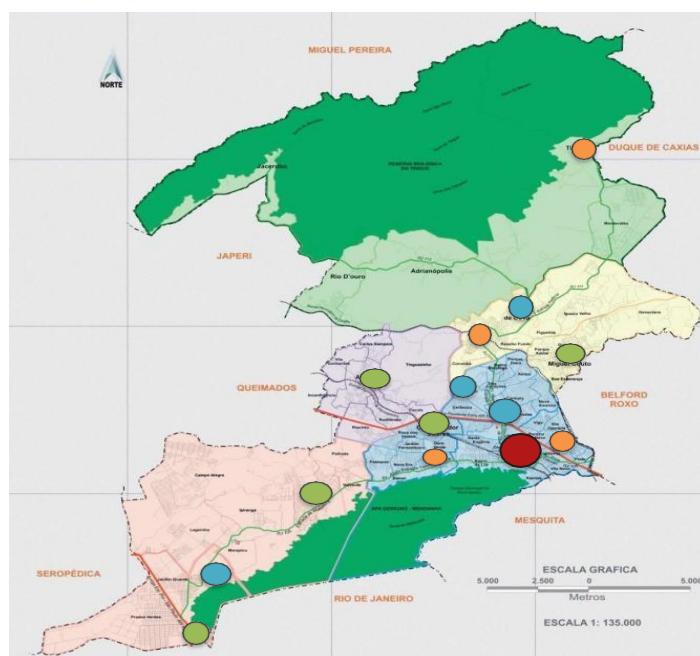
Ao observar a questão das centralidades, no contexto de Nova Iguaçu, referem-se a locais específicos que concentram, de forma significativa, atividades comerciais de varejo. Com exceção da Centralidade Metropolitana, ou Centro de Nova Iguaçu, essas áreas apresentam uma presença reduzida de serviços e equipamentos institucionais, distribuídos de maneira dispersa por diversos bairros da Macrozona de

Domínio Urbano (Art. 83). Essas localizações formam uma rede polinuclear de centralidades complementares à Centralidade Metropolitana, porém, com fraca conexão entre os elementos da rede, e limitada diversificação de produtos e serviços. Consequentemente, essa rede se revela frágil, especialmente no que tange à sua capacidade de gerar empregos e renda em nível municipal. Conforme o Plano Diretor do Município (2012) Art. 98, o Programa de Centralidades de Nova Iguaçu buscava compreender os seguintes conjuntos de ações:

- IV. Fortalecer, ampliar e qualificar as centralidades no território municipal;
- V. Completar e articular a rede de equipamentos sociais;
- VI. Qualificar o espaço público urbano;
- VII. A ordenação e a qualificação do Centro de Nova Iguaçu

As Centralidades Municipais foram organizadas inicialmente por tipologias A, B, C ou D, e a proposta de revisão do plano diretor, pretende organizar hierarquicamente em quatro categorias (Figura 3): I. Centralidade Metropolitana, identificada na figura 3 com círculo vermelho, engloba a Área Central e o Centro Expandido; II. Centralidade Municipal, destacada na figura 3 através de círculos verdes, é composta por Miguel Couto, Comendador Soares, Austin, Cabuçu/Laranjeiras, e Km 32; III. Centralidade Vicinal, caracterizada por aquelas próximas às vias vicinais, ou seja, que fazem ligação entre municípios/bairros vizinhos, estão identificadas na figura 3 nos círculos azuis, incluindo Cerâmica, Posse, Vila de Cava, e Marapicu; IV. Centros de Bairro, destacadas na figura 3 com círculos laranjas, são Santa Rita, Jardim Alvorada, Jardim Tropical e Tinguá.

Figura 3: Centralidades Municipais



Fonte: Câmara Municipal de Nova Iguaçu 2024, adaptada pela autora.

De acordo com o Plano Diretor de 2012, Art. 99, foi definida a Centralidade Municipal, que está situada no Centro de Nova Iguaçu (atualmente Área Central e Centro Expandido, que se localizam na Macroárea I) e se constitui ponto de referência da rede de equipamentos e do acesso ao comércio e aos serviços, e tinha como objetivo a implementação das seguintes ações:

VIII. Qualificação urbanística e ordenamento das atividades econômicas desenvolvidas no centro de Nova Iguaçu; [...]

IX. Facilitação do acesso aos bairros limites ao Centro, por meio da melhor estruturação da rede de transporte coletivo e do viário; [...]

X. Estimular a moradia no centro;

Na revisão do Plano Diretor do Município de 2023, Art. 86, as principais diretrizes para orientar as ações do poder público nas Centralidades Urbanas foram:

## XI. Elaboração de projetos de requalificação urbana;

XII. Melhoria das condições de tráfego local e criação de terminais urbanos;

XIII. Desenvolvimento de programas para o reordenamento das áreas circundantes das estações ferroviárias de Comendador Soares e Austin, com a aplicação da metodologia do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) [...]

É possível observar que as diretrizes propostas nos dois momentos, possuem uma certa similaridade, o que torna necessário questionar se houve alguma medida adotada de fato durante esse período de 12 anos entre o Plano Diretor e a Revisão do Plano, por isso, pretendo compreender se houve aplicabilidade das diretrizes durante esse período, por meio da identificação dos transportes públicos, que conectam a Centralidade I e Centralidade II, usando como exemplo os bairros Centro (Macroárea I) e Miguel Couto (Macroárea II) (Figura 4).

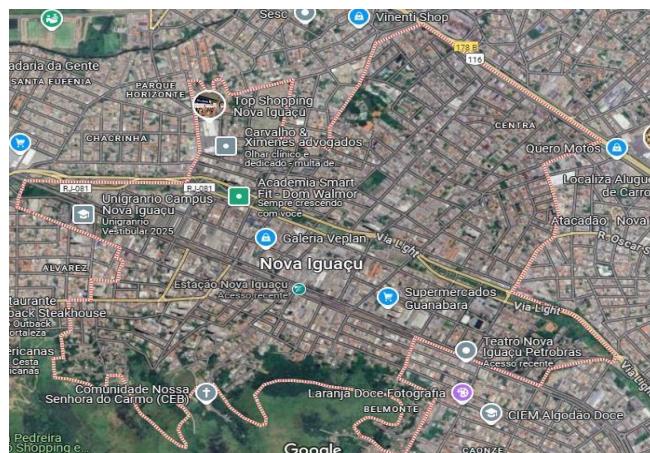
Figura 4 - Recorte do Mapa do Município – Centro x Miguel Couto



Fonte: Câmara Municipal de Nova Iguaçu, 2024 adaptado pela autora.

No bairro Centro de Nova Iguaçu (Figura 5) é possível encontrar, como mencionando anteriormente, melhor qualidade de equipamentos urbanos, ofertas de serviços, comércio, e a Figura 5 demonstra a presença de Shoppings, lojas, academias, galerias, supermercados, teatro, universidade, entre outros.

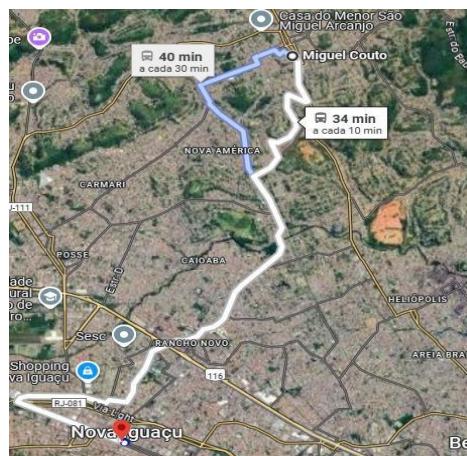
Figura 5 - Bairro Centro de Nova Iguaçu



Fonte: Google Maps, 2024, adaptado pela autora.

Observemos então, os modais necessários e tempo de deslocamento do bairro Miguel Couto, para o Bairro Centro, com distância de aproximadamente 9km, dependendo do local de partida e destino, e para essa análise, partirei do ponto principal de Miguel Couto, na Rua Professora Marli Pereira de Carvalho, ponto final da maioria das linhas de ônibus com destino à Miguel Couto. Para exemplificar, buscarei pelo itinerário Miguel Couto x Estação de Nova Iguaçu, visto que a estação é o principal ponto de deslocamento entre o município e a metrópole; Miguel Couto x Teatro de Nova Iguaçu, como exemplificação de um espaço de promoção e representação cultural; e Miguel Couto x Unigranrio, pelo fato de ser um local de oportunidade de crescimento acadêmico, e por sua localização em uma das ruas mais movimentadas e com maior oferta de bares, restaurantes e lazer no bairro Centro.

Figura 6 - Itinerário Miguel Couto x Estação de Nova Iguaçu

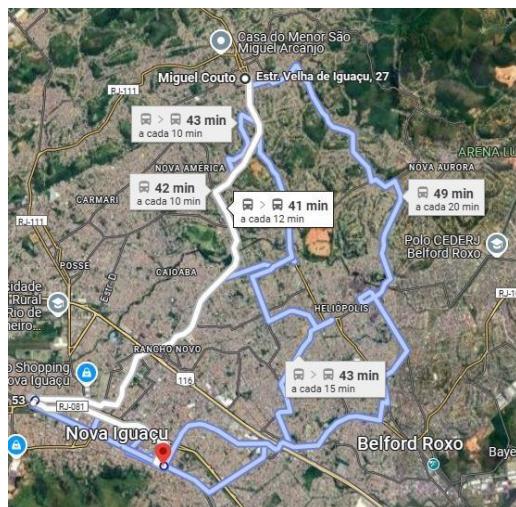


Fonte: Google Maps, 2024, adaptado pela autora

O tempo aproximado para deslocamento entre o bairro Miguel Couto e a Estação de Nova Iguaçu é de 36 minutos, a partir do momento em que o indivíduo se encontra a bordo do ônibus, com duas opções de trajeto, as quais são:

1. A linha 626, passa pelo ponto de ônibus principal de Miguel Couto a cada 30 minutos, e leva aproximadamente 40 minutos até o destino;
2. Pela linha MBG, porém, não passa pelo ponto de ônibus principal do bairro, então, para utilizar essa opção, torna necessária uma caminhada de aproximadamente 9 minutos do ponto de ônibus principal de Miguel Couto, no entanto, o ônibus passa pelo ponto a cada 10 minutos e leva aproximadamente 34 minutos até o destino.

Figura 7 - Itinerário Miguel Couto x Teatro de Nova Iguaçu

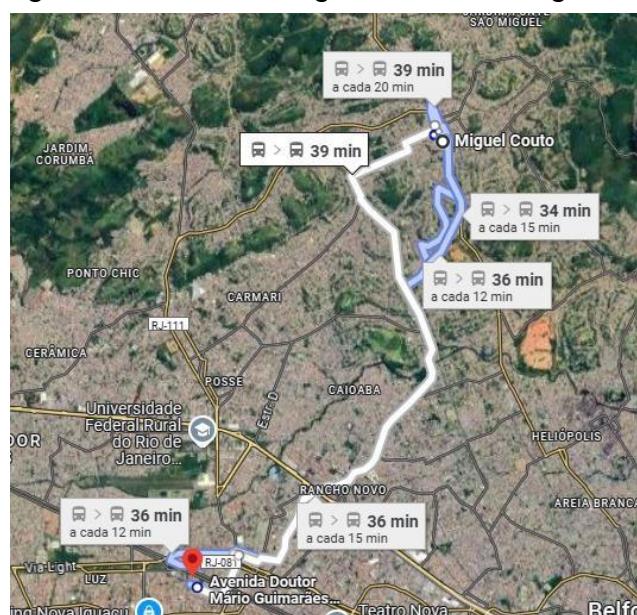


Fonte: Google Maps, 2024, adaptado pela autora

O tempo aproximado para deslocamento entre o bairro Miguel Couto e o Teatro de Nova Iguaçu é de 45 minutos, com 4 opções de trajeto, destaco 2 opções, uma com integração necessária, e outra com apenas um transporte público, sendo elas:

1. Pela linha de ônibus 626, que parte do ponto principal do bairro com intervalos de 20 minutos e realiza o trajeto até a Praça da Liberdade em aproximadamente 31 minutos. Ao desembarcar, é necessário caminhar cerca de 1 minuto até a Avenida Marechal Floriano Peixoto, onde ocorre a integração com o ônibus 786L, que segue em direção a Anchieta. Esse segundo percurso dura cerca de 5 minutos, seguido por uma caminhada final de aproximadamente 2 minutos até o destino;
2. Pela linha 530, inicia-se no ponto de embarque principal do bairro, com intervalos de 15 minutos entre as partidas. O percurso até o ponto de desembarque na Rua Oscar Soares tem duração aproximada de 38 minutos. Após o desembarque, é necessário realizar uma caminhada de aproximadamente 10 minutos para chegar ao Teatro Nova Iguaçu.

Figura 8 - Itinerário Miguel Couto x Unigranrio



Fonte: Google Maps, 2024 adaptado pela autora.

O tempo aproximado para deslocamento entre o bairro Miguel Couto e a Unigranrio, é de 35 minutos, com 4 opções de trajeto, pela inexistência de trajeto com opção de apenas um transporte público, destaco as 2 opções, com maior e menor tempo de deslocamento, as quais são:

1. Linha de Ônibus MBG, a qual torna necessária uma caminhada de aproximadamente 9 minutos do ponto de ônibus principal de Miguel Couto, o ônibus passa pelo ponto a cada 10 minutos, viagem de 25 minutos, até Rua Iracema Soares Junqueira, onde fará integração com Ônibus da linha 700, o qual passa pelo ponto a cada 12 minutos, levando aproximadamente 5 minutos até Avenida Doutor Mário Guimarães, em seguida uma caminhada de 2 minutos até o destino;
2. Linha de Ônibus 625, passando a cada 20 minutos pelo ponto de ônibus principal do bairro, viagem de 25 minutos, até Rua Iracema Soares Junqueira, onde fará integração com Ônibus da linha 32, o qual passa pelo ponto a cada 12 minutos, levando aproximadamente 5 minutos até Avenida Doutor Mário Guimarães, em seguida uma caminhada de 2 minutos até o destino.

É possível inferir, através dessa breve análise, que, apesar do poder público reconhecer através da revisão do Plano Diretor (2023), a mobilidade urbana como um problema e fraqueza na Macroárea II em relação à Macroárea I, as diretrizes presentes no Revisão do Plano a respeito da Macroárea II não incluem resolvibilidade dessa problemática.

Apesar da narrativa da necessidade de desenvolvimento das Centralidades Urbanas do Município, é visível, a manutenção da escassez de conectividade dentro do município de Nova Iguaçu, dificultando o acesso ao centro da cidade, dos moradores segregados pela crescente gentrificação na região central de Nova Iguaçu, ou seja, a dificuldade em conexão presente na relação entre centralidades hierarquicamente inferiores à Centralidade Metropolitana, aparenta materializar a segregação presente no município.

### **Considerações Finais**

É possível concluir, que o desenvolvimento de Nova Iguaçu reflete tanto os processos de descentralização e crescimento urbano desordenado quanto a dinâmica da urbanização capitalista, onde a maximização do lucro, a especulação imobiliária e a desigualdade social são aspectos centrais. As políticas públicas, buscavam a qualificação urbana do Centro, com isso, causando a segregação e a marginalização da maioria da população, perpetuando um modelo de urbanização desigual e precário.

Ao relacionar, a reflexão de Henri Lefebvre sobre a construção social do espaço urbano, destacando o direito à cidade como uma proposta de transformação da vida urbana, livre da lógica do mercado capitalista esse conceito, com a mobilidade urbana

em Nova Iguaçu, é possível identificar a desigualdade de acesso entre as diferentes Macroáreas do município, no qual as centralidades mais distantes enfrentam deficiências de infraestrutura e transporte, gerando segregação e exclusão. A breve análise da mobilidade urbana revela que, embora o plano diretor identifique essas falhas, as diretrizes propostas na revisão do plano não consideram a resolução da questão da mobilidade na região, perpetuando a falta de conectividade e acentuando a segregação.

A segregação socioespacial no município de Nova Iguaçu é reforçada pela ausência de planejamento eficiente de mobilidade urbana intramunicipal, que prioriza o desenvolvimento do Centro e negligênci a integração entre as demais centralidades do município, dificultando o acesso igualitário da população que não mora no centro aos serviços e equipamentos urbanos. O Plano Diretor reforça esse processo beneficiando diretamente as áreas mais desenvolvidas, consolidando um arranjo de poder baseado em privilégios e exclusões estruturais.

## Referências

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3<sup>a</sup> edição - São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, Vanessa da. “Uma vez Mulher da Paz, sempre Mulher da Paz” Uma década depois: trajetórias reflexivas e cotidianidades das Mulheres da Paz do Território de Miguel Couto. Tese de Mestrado, Flacso Brasil, 2020.

FRADE, Gabrielle de Souza. **Análise de evolução da ocupação urbana da área central de Nova Iguaçu e suas implicações socioespaciais**. In: XVIII ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 2016, [São Luiz/MA]. Disponível em: [https://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468287612\\_ARQUIVO\\_TrabalhofinalENG2016.pdf](https://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468287612_ARQUIVO_TrabalhofinalENG2016.pdf). Acesso em: 16 nov. 2024.

GOOGLE. Google Maps: **imagem de satélite da região de Nova Iguaçu**, RJ. Disponível em: [https://www.google.com/maps/@-22.7362409,-43.485984,11285m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g\\_ep=EgoyMDI0MTEwMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@-22.7362409,-43.485984,11285m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MTEwMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D). Acesso em: 16 nov. 2024.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2022: Cidades. [Online] disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/nova-iguacu/panorama>>. Acesso em novembro de 2024.

HARVEY, D. **O direito à cidade. Lutas Sociais**, [S. l.], n. 29, p. 73–89, 2012. DOI: 10.23925/ls.v0i29.18497. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18497>. Acesso em novembro de 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

NOVA IGUAÇU. **Minuta de proposta preliminar de revisão do Plano Diretor Sustentável Inclusivo de Nova Iguaçu**. Nova Iguaçu: Prefeitura Municipal, 2023.

**Plano Diretor Participativo**, lei Nº. 4.092, de 28 de junho de 2012. Nova Iguaçu, RJ, 2011. Disponível em: <https://www.cmni.rj.gov.br/site/legislacao-municipal/plano-diretor/plano-diretor-republicacao-em-06-06-12-2-31.pdf>. Acesso em novembro de 2024.

OLIVEIRA JUNIOR, Raul Rosa de; PEREIRA, Tatiana Cotta Gonçalves. **A metropolização e seus aspectos territoriais e jurídicos: Primeiros apontamentos a partir das centralidades da Baixada Fluminense**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 18, 2019, Natal. Anais [...]. Rio de Janeiro: ANPUR, 2019.

OZÓRIO, E. C. **O processo de (re) produção do espaço urbano na cidade de Nova Iguaçu-RJ: (1990-2007)**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). UFRJ, Rio de Janeiro, 2007. / Elaine Cristina Ozório –2007.

SANTOS, Everaldo Lisboa dos. **A coexistência de processos de urbanização em Nova Iguaçu**. 2016. 103 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**: ensaios. Editoras Vozes, Petrópolis 1979.

SAULE JÚNIOR, Nelson. **O direito à cidade como centro da nova agenda urbana**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7114>. Acesso em 12 de nov. 2024.

SERPA, Ângelo. **Lugar e centralidade em um contexto metropolitano.** In: CARLOS, SOUZA, SPOSITO (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2014, p. 97-108.

SILVA, Késia Anastácio Alves da; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. *Geografares*, n. 33, 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/geografares/2980>. Acesso em: 21 out. 2025.

SILVA, Lúcia Helena Pereira. ST 7 **Entre laranja e gente: notas preliminares sobre urbanização na baixada fluminense.** Anais enanpur, v. 17, n. 1, 2017. Disponível em: <<https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2214>>. Acesso em 15 nov. 2024.

RIBEIRO, Lilian Cristina Gomes. **O processo de valorização do espaço urbano na cidade de Nova Iguaçu e seus impactos na população periférica.** Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação, [S. I.], v. 7, n. 3, p. 459–469, 2021.