

An aerial photograph showing a wide river meandering through a valley. The river is a muddy brown color. In the center of the meander, there is a town with a grid-like street pattern and several large industrial buildings. The surrounding landscape is hilly and appears to be a mix of natural vegetation and agricultural land. The overall tone is somewhat desaturated, with a lot of brown and green hues.

JW

VOLTA REDONDA
RELATÓRIOS 2 e 3:
A PARTICIPAÇÃO
AS PROPOSTAS DO CONSULTOR

SETEMBRO - 2006

VOLTA REDONDA

**RELATÓRIOS 2 e 3:
A PARTICIPAÇÃO
AS PROPOSTAS DO CONSULTOR**
Consultor Jorge Wilhelm

A Participação
As Propostas do Consultor
Consultor **Jorge Wilhelm**

A Prefeitura Municipal de Volta Redonda e o seu Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano – IPPU, adotaram, como método de trabalho na elaboração do novo Plano Diretor, a maximização da participação da sociedade. Não conheço município que tenha organizado a participação com maior ênfase, adotando-a como foco metodológico.. Tendo tido acesso aos documentos que informaram os múltiplos debates, aos quadros de respostas obtidas, assim como tendo tido a oportunidade de assistir às duas principais audiências públicas (à da consolidação do diagnóstico e à da pactuação das propostas), pensamos estar em posição suficiente para tecer alguns comentários.

Cabe, inicialmente, apontar para a excelência da organização e da condução das reuniões e dos debates, assim como a amplitude de participação. O ambicioso esquema de participação somente poderia alcançar resultados se bem conduzido; e o foi, obtendo-se a mobilização dos mais diversos grupos sociais, os interesses múltiplos presentes e as diversas regiões urbanas também.

Em que medida o resultado dessa participação pode representar, ela só, o próprio Plano? Para responder a esta indagação metodológica examinemos as suas conclusões. Se, por um lado, como mencionamos em nosso primeiro relatório, o diagnóstico foi extremamente útil para apontar os tópicos considerados relevantes na situação atual da cidade, as propostas finais continuam em boa parte presas a esta situação, buscando correções para as críticas feitas sem lançar mais ousadamente umas pontes para o futuro. Nem caberia deixar para o coletivo da sociedade, sem a participação criativa dos profissionais do IPPU e seus profissionais consultores, que lá estão para este fim, a elaboração da proposta de uma visão integrada do futuro urbano de Volta Redonda, a ser consubstanciada através de uma série de ações estratégicas. Estas certamente aproveitarão do rol de propostas oferecidas pelos plenários; deverão, contudo, ir além e dar-lhes estrutura operativa; pois nem seria possível ou justo que tais tarefas fossem deixadas aos participantes de debates, sem que os profissionais alocados à tarefa de elaboração de um Plano assumissem tal responsabilidade.

As propostas finais resultantes da participação.

O grande número de propostas pontuais, resultantes das diversas reuniões de participação, foram afuniladas segundo ***agrupamentos temáticos***, na reunião de 22 de Agosto, da qual participaram cerca de 200 representantes da sociedade de Volta Redonda.

O grupo de *diretrizes gerais* propôs que se elaborasse um plano paisagístico para o município, estabelecessem as ZEIS-Zonas Especiais de Interesse Social, cuidasse de garantir a todas as pessoas a acessibilidade, inclusive aos com dificuldade de locomoção; propôs que alguma medida fosse determinada para o preenchimento e uso dos espaços que permanecem vazios dentro da atual trama urbana; propôs ainda que novo código de obra fosse elaborado dentro do prazo de seis meses e, finalmente, não considerou importante a implantação de uma ferrovia entre Itatiaia e Barra do Piraí.

O grupo de *macrozoneamento* mencionou a importância de reflorestar áreas que perderam sua vegetação, tratando-se da proteção de nascentes e de microbacias; propôs a conclusão dos serviços de captação e tratamento do esgoto e melhorias no sistema de drenagem de águas pluviais; propôs que o Plano determinasse o prazo de três anos para que os proprietários de glebas não ocupadas elaborassem seus projetos de ocupação e os submetessem à apreciação da Prefeitura.

O grupo dedicado aos *instrumentos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade*, propôs que toda gleba ou lote com mais de 5.000 m² previsse uma ocupação de usos mistos.

O grupo que tratou da *gestão democrática* da cidade, propôs que o Plano estabelecesse uma porcentagem do orçamento para obras e serviços que garantissem a acessibilidade de todos, assim como verba suficiente para a manutenção do equipamento de uso público; além de propor a divulgação de informações de interesse público através da mídia eletrônica e de criar estímulos à exportação, o grupo propôs a criação, em 180 dias, de um Conselho de Transporte Urbano, de um Conselho de Desenvolvimento Econômico e de uma Agência de Desenvolvimento.

O grupo dedicado ao *desenvolvimento econômico*, propôs adotar medidas que incentivem a atração de turistas e a criação de um centro de compras de artesanato; assinalou a importância de se construir um Centro de Convenções e de feiras nos espaços da Ilha São João; propôs também que novas áreas industriais fossem localizadas nos setores a leste e a sul.

O grupo que tratou do *sistema viário* propôs uma ciclovia contornando o terreno da CSN e sugeriu a construção de edifícios de garagem em terrenos hoje usados para estacionamentos.

O grupo *melhorias urbanas* propôs que se elaborasse um plano municipal de arborização, garantisse a acessibilidade e melhorasse os espaços de circulação de pedestres e que a expansão urbana se processasse no quadrante sul.

O grupo dedicado ao *saneamento ambiental* propôs que o Plano determinasse o prazo de um ano para a elaboração de: plano de tratamento do esgoto, mapeamento dos recursos hídricos para uso urbano, programa de disposição de resíduos sólidos e aterro sanitário, programa de reciclagem de materiais e programa de planejamento ambiental e arborização.

O grupo que tratou de *habitação e regularização fundiária* propôs : que a cidade se expanda para o sul; que o Plano determine as ZEIS em áreas em que seja necessário proceder à regularização fundiária; que se determine um destino para as glebas e lotes hoje sem uso; que se programe a transferência assistida da população ribeirinha e que se dê assistências técnica aos auto-construtores.

Finalmente, o grupo que cuidou do *transporte*, propôs um sistema de transporte integrado, com cuidado para a acessibilidade de todos aos veículos, a necessidade de diminuir o tempo de espera e deixa para um Conselho de Transporte o estudo da estrutura tarifária do transporte coletivo. Excluiu uma proposta anterior de transporte sobre trilhos.

Toda vez que se procura sintetizar corre-se o risco de empobrecer as propostas. Ao elaborar o Plano será conveniente percorrer os resultados de reuniões anteriores à final, a fim de verificar se alguma proposta interessante não ficou pelo caminho, trazendo-a novamente à discussão. Porém, desde já se prevêem tópicos importantes para o Plano que ainda não foram suficientemente abordados, devendo o IPPU completar a tarefa iniciada e dar estrutura e consistência ao Plano. Contudo cabe assinalar o elevado grau de mobilização e participação atingido, denotando, além do trabalho bem feito, o bom nível de politização e consciência cívica da população participante.

Propostas para a elaboração do Plano

Em nosso entender é conveniente traduzir a freqüentemente assinalada importância regional de Volta Redonda por ações localizadas mais precisas. Quais as condições de polarização regional que esta cidade poderia oferecer? No campo da **saúde**, a existência de um hospital de clínicas com abrangência regional ou um instituto especializado de saúde. No campo da **educação**, uma universidade ou curso superior ou técnico de excelência, inclusive das especialidades de computação e serviços à distância. No **comércio**, um centro de compras (“*shopping center*”) ou uma loja de departamentos suficientemente amplo; ou, alternativamente, uma concentração de lojas especializadas (como as de confecção ou de eletrônicos). Finalmente, no campo da **cultura**, um teatro, ou sala de concertos, ou escola de formação de músicos, ou um museu especializado. No campo do **turismo**, a oferta de um centro de convenções com suas áreas de exposição, e uma considerável ampliação e melhoria da hospedagem hoteleira e dos serviços de recepção.

Este rol de inovações seriam estratégicas para consolidar o potencial de atração regional que já se prevê para Volta Redonda. O Plano poderá determinar zonas e áreas especiais destinadas preferencialmente a estes usos, cogitando-se também de incentivos para que tais ações se concretizem. Poderá também determinar ações estratégicas que apoiem e incentivem o estabelecimento de tais atividades, criando eventuais parcerias público-privadas.

Convém assinalar que o grande edifício que abrigava a **sede da C.S.N.**, ora desocupado, poderia ser destinado a cursos superiores universitários, a centros de pesquisas, ou a um grande hospital, mediante adaptações. Há demanda de **hotéis** e a perspectiva hoteleira exigirá seu aumento e diversidade. Pensamos que eles poderão localizar-se em diversos pontos centrais: seja na Vila como no Aterrado, na proximidade do novo centro de convenções e, ainda, no Novo Centro que propomos para a área do Aero clube. Algum hotel poderá ainda localizar-se em local mais isolado, porém usufruindo de amplas visuais, à semelhança do existente Hotel Bela Vista.

De qualquer modo, há que pensar não apenas na construção de futuros hotéis, mas na necessidade de aprimorar o serviço receptivo que se oferecerá aos turistas e demais visitantes, pois são eles ainda de qualidade insuficiente. Para tal, seria conveniente estabelecer convênios com o SENAC.

A estrutura viária

O Plano deverá estabelecer uma ***estrutura viária***, composta por uma hierarquia de vias, estabelecendo as seções, trânsito permitido e usos das áreas lindeiras para cada categoria: vias regionais, vias de articulação, vias coletoras e vias locais. Esta estrutura deveria preferencialmente obedecer a um desenho de ***malha aberta***, evitando-se o seu fechamento por ***aneis***. Esta estrutura viária compreenderá evidentemente a estrutura existente, trechos de vias já construídas, mas irá além, a fim de incluir a importante ***via de Contorno***, construída mas ainda não em operação; a malha proposta pelo Plano deverá inclusive estruturar a expansão da cidade.

Mas a nova estrutura viária também seria integrada pelo novo uso a ser dado a vias existentes. Por exemplo: parece-nos conveniente que o trânsito intenso que liga o Aterrado ao extremo de Retiro percorra um ***sistema binário*** composto pelas duas vias paralelas existentes, que teriam mão única de direção.

Quanto às ***áreas de expansão*** urbana, as propostas das audiências enfatizam, com razão, a expansão preferencial na direção sul, onde há espaços disponíveis e uma topografia razoável. Além de ocupações preferencialmente ***residenciais*** a leste da floresta da Cicuta, é conveniente determinar uma área de expansão urbana, de uso misto porém predominantemente residencial, nas vastas glebas sem uso, entre a Tancredo Neves e a linha de transmissão da Light e a via de Contorno.

É também conveniente determinar no Plano o uso predominantemente ***industrial e de serviços atacadistas***, para as glebas a sudeste da via de contorno (incluindo a Fazendinha), até o limite do Município. Esta localização, associada à via de Contorno, permitirá que grande parte do tráfego de caminhões, entre as rodovias que levam a Minas Gerais e ao Nordeste do país e a via Dutra, deixem de percorrer os setores predominantemente residenciais de Volta Redonda.

O Plano deverá também determinar, ao longo da via de Contorno e em áreas de sua confluência com outras vias de articulação: áreas para o ***apoio logístico*** da indústria e da cidade em geral, lá localizando : armazéns, depósitos de atacadistas, distribuidores e fornecedores de supermercados, serviços automobilístico e serviços a caminhoneiros, inclusive sua hospedagem. Para garantir tal uso seria possível determinar que tais áreas estivessem, no Plano, sujeitas ao regime de ***preempção***, evitando-se que venham a ser comercializadas para fins não adequados a estas funções.

No que tange à expansão também deve-se ter em mente que o futuro ***aeroporto***, ao sul do distrito de Roma, trará alguma expansão, domiciliar e de serviços, assim como de oficinas, a este aglomerado isolado. Embora a topografia seja acidentada, é possível que o aeroporto enseje a localização em sua proximidade, de alguma indústria de exportação de produtos de pequena dimensão porém de alto valor agregado.

Deverá ainda haver alguma expansão pelo preenchimento de *lotes e glebas não ocupadas*, inseridas na malha urbana atual. Embora seja possível utilizar o instrumento do imposto territorial progressivo e a construção compulsória, penso que elas devam ser usadas com cautela. É preciso antes, e em cada setor da cidade, saber o que se deseja que venha a acontecer...No que tange às grandes glebas, as audiências propuseram uma solução adequada: o prazo de 3 anos para que seus proprietários projetem e proponham como pretendem parcelar sua propriedade; a partir daí a Prefeitura poderá decidir se é conveniente acelerar sua implantação ou não.

Ao norte e nordeste a expansão será sempre difícil e limitada em função da topografia. O Plano, no entanto, deverá considerar a necessidade de áreas de expansão, inclusive para acolher as numerosas habitações destinadas à população ribeirinha; seria conveniente, sempre que possível, relocar em vazios existentes, em lugar de criar conjuntos habitacionais. Parte da população nova prevista para a próxima década buscará moradia em Sto. Agostinho, Belmonte e Retiro. Contudo, algumas áreas grandes, *ao longo da estrada de ferro*, deverão ser reservadas para funções industriais e eventual negociação futura, convindo que o Plano as coloque sob regime de preempção ou desde já lhes destine uma função não residencial.

O arco de centralidades.

O crescimento e desenvolvimento de Volta Redonda, afirmando e expandindo sua função regional, requererão a expansão de seu centro. Mas...qual centro? A *Vila Santa Cecília*, com sua agradável e adequada malha urbana não deve ser verticalizada, sob risco de inutilizar suas vias e empobrecer a vida urbana. Poder-se-iam aceitar alguns prédios de 4 a 6 pavimentos, sempre prevendo a maximização do *uso público do nível térreo*. Para tal o Plano poderia permitir construções de dois pavimentos e, mediante outorga onerosa, a ampliação do coeficiente de aproveitamento para alcançar o número máximo de pavimentos; a outorga deixaria de ser onerosa se houvesse garantia de galerias ou passagens internas para o trânsito público de pedestres. A Vila manterá seu dinamismo comercial e de lazer urbano e tudo deve ser feito para preservá-la. Um crescimento de centralidades deverá então ocorrer em outro sítio.

Além dessas medidas de contenção e preservação do bom ambiente urbano existente, há que aumentar e qualificar áreas para *estacionamentos*. Propomos que se proceda a sondagens sob as áreas dos pequenos parques e praças existentes nesta área, a fim de se certificar da viabilidade de construir estacionamentos públicos pagos *subterrâneos*. Respeitando-se eventuais árvores de grande porte, e sabendo que mesmo estas poderiam vir a ser deslocadas, é importante notar que, após a construção desses subsolos, a área voltaria a ser dotada de jardins, parques e praças. A rentabilidade deste uso sugere que a construção destes estacionamentos, desde que bem projetados, e sua exploração, poderiam ser objeto de licitações públicas entre empresas privadas.

O *Centro Velho* já bastante denso, não tem, mercê de sua área limitada pelos morros ao sul, espaço para verticalização ou expansão significativas.

A área adequada para uma *nova centralidade*, de caráter moderno e função regional, é a do *Aeroclube*, cujos 78,6 hectares são hoje limitados por campos esportivos ao sul e um agradável bairro residencial a norte. Nesta gleba pode-se desenvolver um excelente conjunto

de edifícios residenciais e de escritórios, com um bom comércio ao nível das ruas, eventual comércio em escala maior e equipamentos de lazer e cultura, assim como uma considerável área para parque público. Sua realização por empresas privadas, pois privado é o seu terreno, criará um *Novo Centro* adequado ao salto qualitativo que Volta Redonda tem condições de dar.

Contudo, o novo centro não pode desligar-se, nem prejudicar o velho centro...Propomos por isso complementar um verdadeiro e original *arco de centralidades*, mediante a integração nele da **gleba desocupada a leste do Aterrado**, fazendo com que o acesso ao Novo Centro se dê primordialmente através dele, realizando assim a continuidade entre Vila, Centro Velho e Centro Novo. Este arco se estenderia para oeste, pelo comércio linear que marca o eixo dos bairros de Niteroi e Retiro (para o qual propusemos acima a criação de um binário viário de transporte).

A integração destes pontos de centralidade, óbvia do ponto de vista urbanístico, seria reforçada se for criado um sistema especial de *transporte público das áreas centrais*, destinado a transportar pessoas por pequenos trajetos, entre os diversos destinos pertencentes a esses centros integrados. Os veículos desse transporte especial minimizariam o tempo de embarque e desembarque, de forma similar ao que ocorre com os veículos usados em Curitiba (PR)

Para a ocupação desta *Gleba do Aterrado*, propomos um importante conjunto urbanístico/arquitetônico, criando assim a entrada adequada ao Novo Centro (sempre conservando as demais vias de acesso). Este conjunto, tendo por eixo uma avenida em continuidade à diretriz que vem do sul (Tancredo Neves), teria a oeste dela um grande lote destinado à implantação do **Museu da Metalurgia** e, do lado leste, grande lote destinado ao **Palácio das Convenções**, inseria em um parque, com suas áreas para exposições, seu hotel e comércio de função turística. Na seqüência do eixo viário proposto se encontraria a **Ponte** sobre o Paraíba, levando, de forma majestosa, à entrada do Novo Centro. Esta ponte deveria ser uma obra de engenharia e arte, como eram as pontes renascentistas, sendo que o conjunto a ser erigido viria a ter, em Volta Redonda, a *função simbólica* de “tempos novos” ; similar à função que o Museu Guggenheim e sua ponte tiveram para a cidade de Bilbao. Esta entrada para o Centro Novo seria, além de suas funções (e rentabilidade) próprias, um forte objeto de visitas internacionais.

O Museu em si tem um interesse grande, pois além de não haver similar no país, seu programa poderia ser rico, indo da descoberta do fogo e da metalurgia neolítica até os modernos metais usados em naves espaciais.

A realização deste conjunto de obras, de elevado significado e de assegurada rentabilidade, poderia ser objeto de uma negociação e parceria com a **Companhia Siderúrgica Nacional**. Presumimos que ela terá interesse em poder implantar um Centro Novo precedido de um eixo de acesso deste significado. Pretendia a CSN utilizar o terreno do Aterrado para uma unidade industrial. Do ponto de vista do zoneamento parece-me que não seria adequado destinar esta área central para fins industriais. Haveria, ao longo da estrada de ferro, pelo menos duas posições e glebas adequadas para uma nova unidade industrial: a do atual bota-fora industrial e outra, além de **Sto. Agostinho**, sendo que recomendamos que o Plano reserve ambas para finalidade industrial gravando-as desde já com sua preempção, a

fim de melhor construir a parceria com a CSN, objetivando o projeto e a implantação do proposto arco de centralidades completo.

Finalmente, ao pensar na importância da obra da ponte sobre o rio Paraíba e no fato da cidade ser fortemente marcada pela existência de uma siderúrgica, não podemos deixar de sugerir a contratação de Santiago **Calatrava**, arquiteto espanhol autor das mais belas pontes metálicas das últimas décadas, para assumir este projeto.

Algumas questões ambientais.

O debate público tocou diversas vezes na questão ambiental. Ao fazê-lo era mencionada a Floresta da Cicuta, cujo cauteloso usufruto público e científico poderia ser proposto pelo Plano; mencionamos também a Floresta do Ingá com finalidades semelhantes ou complementares. O debate também se referia ao tratamento final do esgoto, cuja estação deverá ser definida tecnicamente pelo Plano.

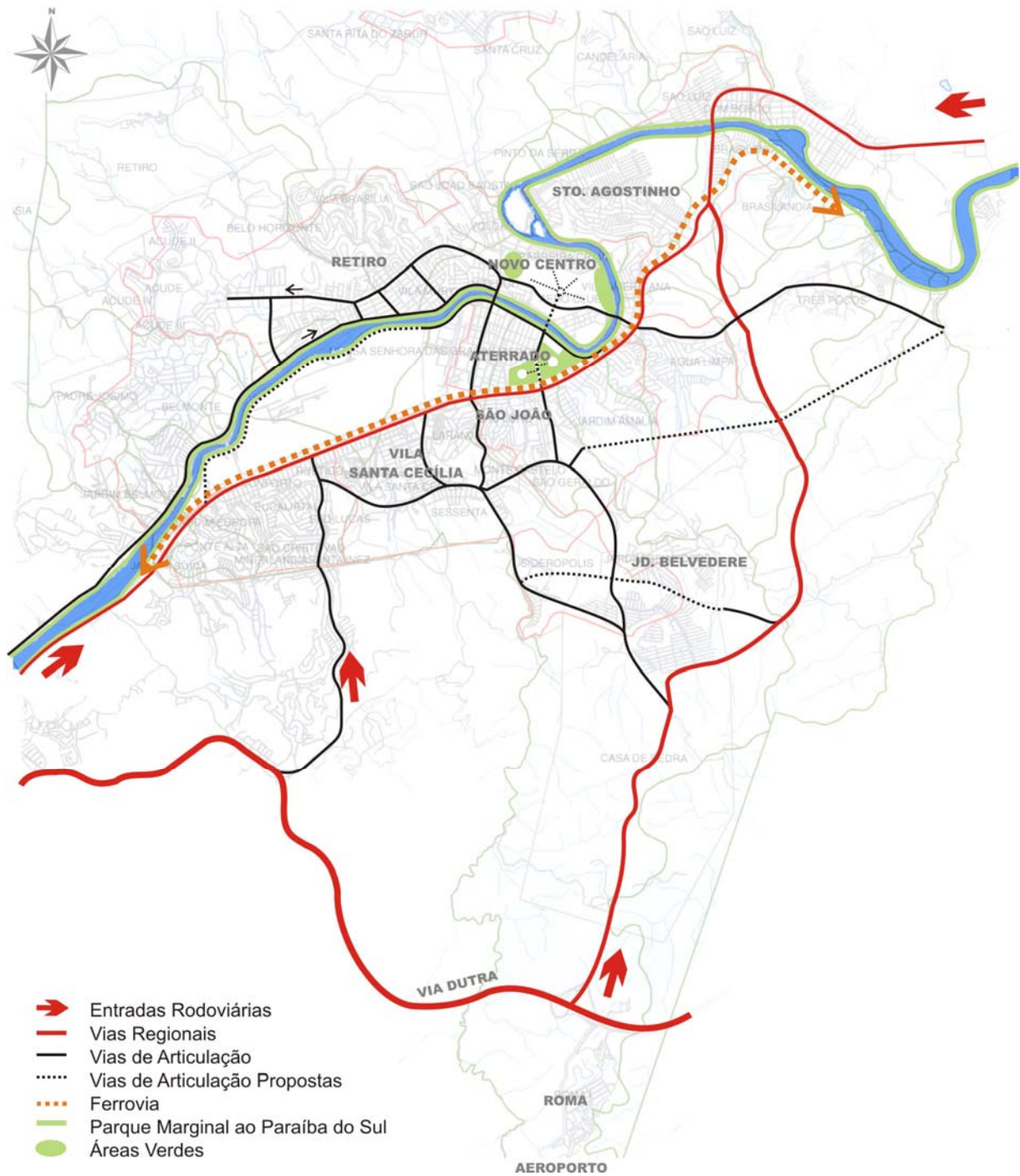
Contudo não houve suficientes referências e propostas sobre o **rio Paraíba** em si. Ora, trata-se de um rio que em Volta Redonda se apresenta majestoso, bonito, certamente um atributo de valor para a cidade. O Plano deveria colocar um prazo para a total liberação de suas margens e a elaboração de um projeto paisagístico de ambas as suas margens ao longo de todo o seu percurso urbano. Há ali uma possibilidade de lazer, ciclovias, equipamentos leves e restaurantes que venham dar a Volta Redonda um salto qualitativo inclusive no campo do seu lazer informal e de seu potencial turístico.

São Paulo e Volta Redonda, Setembro de 2006

Jorge Wilhelm

Nota: A seguir, plantas esquemáticas. Em anexo, ilustração.

ESTRUTURA VIÁRIA



PROPOSTAS

