

Notas sobre a mobilidade cotidiana de moradores do Complexo do Alemão

Cleandro Krause – doutorando no IPPUR/UFRJ, técnico de planejamento e pesquisa do IPEA

Renato Balbim – técnico de planejamento e pesquisa do IPEA

Resumo

O presente trabalho deriva de atividades de cooperação técnica, realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), por solicitação da Caixa Econômica Federal, que teve como objetivo a elaboração de um quadro de referências para a avaliação da intervenção urbanística do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Complexo do Alemão. As atividades ocorreram do segundo semestre de 2009 até outubro de 2010, coincidindo com a realização das obras do PAC e antecedendo, em poucos dias, a ocupação militar do Complexo do Alemão (CA). Inicialmente apoiado em documentos e discursos oficiais sobre o projeto da intervenção urbanística, o quadro de referências para avaliação foi ampliado, passando a incluir os discursos e representações de moradores do CA, que participaram de catorze grupos focais, com diversas estratificações (idade, gênero, situação laboral etc.), organizados pelo IPEA e pelo Instituto Raízes em Movimento, ONG estabelecida no CA. Nos grupos focais foram sugeridos vários temas para discussão: vida cotidiana no CA (especialmente o peso do estigma), informação e percepção das obras do PAC, processo de relocação das famílias e vida nas novas unidades habitacionais, qualificação para o trabalho e emprego, e mobilidade cotidiana no CA e entre este e o restante da cidade do Rio de Janeiro. Este último tema foi central, desdobrando-se em dois aspectos principais: as expectativas em relação a novos serviços de transporte, especialmente o teleférico, e a percepção de mudanças nas condições de mobilidade, trazidas pela própria abertura das frentes de obras da intervenção, além de ruas e melhorias em vielas e escadarias. O material dos grupos focais permaneceu inédito após o encerramento das atividades de cooperação. Agora, foi revisitado pelos autores, no sentido de elaborar uma tipologia, tendo-se categorizado as falas e mensagens dos diferentes grupos em seis tipos ideais: a utilidade de equipamentos e serviços de transporte, fronteiras físicas e simbólicas (sobretudo) atingidas pelo teleférico, medo ou insegurança em usar aquele equipamento, possibilidades de transformações na favela decorrentes do uso do equipamento, indução direta de outras transformações (especialmente novos serviços) via infraestrutura de circulação e, por fim, expectativas de valorização da área a partir da

transformação do sistema de mobilidade. Nas considerações finais, combinam-se visões dos moradores e dos autores no sentido de discutir as implicações da intervenção para a integração entre a “favela” e o “asfalto” ou, inversamente, para a manutenção ou reforço de suas fronteiras.

Palavras-chave: mobilidade, favela, grupos focais, representação, Programa de Aceleração do Crescimento.

Notas sobre a mobilidade cotidiana de moradores do Complexo do Alemão

Cleandro Krause – doutorando no IPPUR/UFRJ, técnico de planejamento e pesquisa do IPEA

Renato Balbim – técnico de planejamento e pesquisa do IPEA

1. Apresentação

Em 2009, a Caixa Econômica Federal (CAIXA) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) firmaram um acordo de cooperação técnica para o desenvolvimento de metodologia de avaliação de resultados, que norteasse a avaliação do projeto da intervenção urbanística do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro. Para tanto, o grupo de pesquisa constituído no IPEA¹ apoiou-se na metodologia do modelo lógico (Cassiolato e Guerresi, 2010), de modo a construir indicadores para a futura avaliação do projeto.

O modelo lógico já havia sido utilizado pelo IPEA para a revisão e o aprimoramento de programas do Plano Pluri-Anual (PPA). A pesquisa realizada no Complexo do Alemão (CA) foi, a seguir, pioneira na preparação de bases de avaliação de um projeto urbano específico, espacialmente e temporalmente delimitado. A escolha do CA, pela CAIXA, deveu-se às características únicas e emblemáticas daquela intervenção, seja por seu grande porte² como pela variedade e novidade na utilização de certos equipamentos e serviços públicos.

A experiência foi enriquecedora, permitindo o aprimoramento da metodologia e sua efetiva adaptação às questões urbanas e territoriais, onde estão em jogo inúmeros fatores e diversas políticas setoriais. Neste caso, tratou-se de compreender a partir de um projeto urbanístico, contratado e em fase de implantação, bem como da política pública que o originou (PAC-Urbanização de Favelas), quais eram as conexões entre os recursos aplicados em ações diversas, seus objetivos projetuais, as diretrizes da política nacional e seus objetivos programáticos, e as expectativas da comunidade.

¹ Integraram a pesquisa os técnicos do IPEA: Carla Coelho de Andrade (*in memoriam*); Cleandro Krause; João Carlos Magalhães, Maria da Piedade Moraes; Maria Martha Cassiolato; Renato Balbim (coordenador); Roberta da Silva Vieira; Rute Imanishi Rodrigues e Vanessa Gapriotti Nadalin.

² Dentre os três grandes projetos contratados pelo PAC na cidade do Rio de Janeiro, o do Complexo do Alemão era o maior. À época da pesquisa, o valor total dos investimentos era de cerca de R\$ 827 milhões, somando recursos da União, do estado e do município do Rio de Janeiro. A maior parte daquele valor (cerca de 87%) cabia a itens sob execução do governo do Estado.

A formulação do projeto de reurbanização do CA não explicitou, *a priori*, os elementos que levassem à compreensão e pactuação do conjunto de atores sobre qual o problema a ser superado. Portanto, a partir da recomposição da “teoria” que fundamentou a contratação daquele projeto, e dos elementos programáticos, foi elaborado um modelo lógico específico e os indicadores adaptados para o monitoramento e a avaliação da intervenção (IPEA, 2010).

O modelo lógico foi, assim, construído a partir de documentos do projeto da intervenção urbanística e entrevistas com gestores (formuladores e implementadores) do Ministério das Cidades, da CAIXA, do governo do estado do Rio de Janeiro e da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Além dessas fontes, cabe citar o Plano de Desenvolvimento Urbanístico do Complexo do Morro do Alemão, elaborado previamente, e chamar atenção para as principais diferenças entre o projeto executado e aquele Plano:

- a criação de um teleférico, em cujas estações foi adaptada a ideia original de criação de novas centralidades, prevista no Plano;
- o abandono da proposta de adensamento populacional em unidades habitacionais a serem construídas no entorno dessas novas centralidades, concentrando as realocações em áreas adjacentes ao CA; e
- a substituição de um sistema de ônibus, que articularia as centralidades, conectando o CA também ao metrô, pela articulação das estações do teleférico (novas centralidades) que, por sua vez, está conectado à linha de trem (ramal Leopoldina da Supervia).

Considerando que o Plano de Desenvolvimento Urbanístico foi originalmente elaborado com participação de moradores do CA, enquanto os projetos para a intervenção urbanística consistem, na realidade, em projetos de engenharia elaborados por setores técnicos do governo do estado e da prefeitura, o grupo de pesquisa do IPEA entendeu como necessário consultar moradores a respeito de seu conhecimento sobre essa “nova” intervenção, bem como suas expectativas quanto aos equipamentos e serviços a serem oferecidos.

A forma de consulta escolhida foi o grupo focal: entre julho e outubro de 2010, portanto, imediatamente antes da ocupação militar do CA por tropas das forças armadas, foram realizados catorze grupos focais, com diversas estratificações, incluindo moradores de novas unidades habitacionais e moradores que não foram reassentados, jovens (“engajados” e “não-engajados”), comerciantes, trabalhadores e trabalhadoras nas obras no CA etc. Os grupos focais foram organizados pelo IPEA e conduzidos por seus técnicos, com a presença de empregados da CAIXA, como observadores, contando com a

assessoria do Instituto Raízes em Movimento, organização não-governamental estabelecida e atuante no CA, que divulgou as atividades e selecionou os moradores participantes.

O roteiro dos grupos focais foi adaptado a cada caso, sugerindo-se, de maneira geral, os seguintes temas para discussão: considerações sobre a vida cotidiana no CA (morar em favela, peso do estigma etc.), grau de informação e percepção das obras do PAC, processo de relocação das famílias e vida nas novas unidades habitacionais (quando fosse o caso), qualificação para o trabalho e emprego³, e mobilidade cotidiana no CA e entre este e o restante da cidade do Rio de Janeiro.

Este último tema foi central, desdobrando-se em dois aspectos principais: as expectativas em relação a novos serviços de transporte, especialmente o teleférico, e a percepção de mudanças nas condições de mobilidade, já trazidas pela própria abertura das frentes de obras da intervenção.

O material dos grupos focais integrou o relatório final entregue pelo IPEA à CAIXA, mas sua publicação permaneceu inédita após o encerramento das atividades de cooperação. Agora, foi revisitado pelos autores, destacando-se as claras representações simbólicas acerca da mobilidade, reveladoras da importância do tema para a compreensão da qualidade da mobilidade na diversidade e na desigualdade das cidades.

2. Considerações sobre mobilidade nos grupos focais realizados no Complexo do Alemão

A intervenção do PAC no CA tem como mote principal transformações no sistema de mobilidade decorrentes da implantação de um sistema formal de transporte de média e alta capacidade (teleférico-trem). Além das transformações nas formas de realização da mobilidade cotidiana, o impacto da intervenção também está relacionado às demais formas de mobilidade na área, em particular à mobilidade social, quer seja em função da “abertura” da favela à cidade, e/ou vice-versa, quer seja pela capacidade de penetração que a cidade passa a ter nessa área, sobretudo a dos turistas e, em consequência, a dinamização de certos mercados trazendo expectativas de circulação de novos capitais.

³ Conforme informado, houve preferência pela contratação de pessoas moradoras no CA, por parte do consórcio contratado pelo governo do estado para a realização das obras. O recrutamento e a seleção contaram com o envolvimento das associações de moradores, sendo que parte dos trabalhadores selecionados recebeu capacitação para o trabalho, sob responsabilidade do consórcio.

A partir de relatos de grupos focais foi possível compor uma espécie de tipologia do ideário de mobilidade de moradores do Complexo do Alemão. Essa tipologia foi realizada identificando-se elementos fortes e recorrentes em três trechos do roteiro comum elaborado para a pesquisa nos grupos focais. O primeiro trecho do roteiro é relativo ao próprio teleférico, o segundo, à abertura de ruas e pavimentação de becos e o terceiro está relacionando às obras do PAC e à circulação de pessoas, além da eventual integração entre pessoas das comunidades.⁴

As falas e mensagens dos diferentes grupos e distintos moradores foram categorizadas inicialmente em sete tipos. Um primeiro que revela o aspecto de utilidade do equipamento; um segundo que liga a infraestrutura diretamente com o turismo na favela; um terceiro que trata da questão das fronteiras físicas e simbólicas atingidas pelo teleférico; em seguida podem-se agrupar as mensagens que traduzem o medo ou temor em usar o equipamento; aquelas que revelam variados tipos de transformações decorrentes do uso do equipamento; outras que revelam a direta indução de transformações via infraestrutura de circulação; e, por fim, as falas e mensagens que tratam da valorização da área a partir da transformação do sistema de mobilidade.⁵

O tema da utilidade da infraestrutura específica de transporte, neste caso o primeiro teleférico a ser utilizado no Brasil com fins de transporte público, traz uma série de dúvidas aos moradores quanto ao uso individual e atendimento às necessidades específicas, quanto, também, para o conjunto de moradores ou parcela deles, segmentados em função dos distintos locais de residência, dos demais modos de transporte utilizados e das características de idade, gênero e atividade. Pode-se identificar principalmente que a

⁴ Analisa-se aqui o discurso resultante do momento em que se perguntava aos integrantes dos grupos focais: “O que vocês acham do teleférico? Ele atenderá o interesse dos moradores do CA?” E se seguia debatendo inserindo as seguintes questões: “Vocês acham que a abertura das ruas e pavimentação dos becos, vai melhorar o acesso e transporte?” e, por fim, comentava-se: “ouvimos dizer que hoje, com as obras do PAC, as pessoas estão circulando mais dentro do CA, que está havendo integração maior entre as pessoas das comunidades. Vocês sentem uma maior liberdade de ir e vir no CA? Qual a diferença entre andar dentro e fora das comunidades do CA?”

⁵ De maneira geral, tomando como método apenas o número de vezes que cada um dos temas aparece diretamente nos discursos, poder-se-ia dizer que a ordem dos tipos listados acima revela a maior ou menor importância de cada um deles, sendo a utilidade o tema mais importante, seguido pelo tema das fronteiras, medo, transformações, indução e valorização, ao final. A questão do turismo que seria viabilizado com o teleférico aparece de maneira transversal em inúmeras falas, significando ora o turismo dos próprios moradores, de seus parentes que moram fora do Complexo e, também do turismo tradicional. Entendeu-se, por fim, que esse tema não configura um tipo específico em si.

expectativa de utilidade do teleférico para o conjunto da comunidade é dependente da localização da estação em relação à residência. Aqui não se refere simplesmente a proximidade, mas sim ao fato de que as estações estão em topos de morro, logo o teleférico seria mais usado por moradores dessas localidades, e menos pelos moradores das encostas e dos vales, áreas mais adensadas. Ou seja, há relatos frequentes de moradores que não identificam utilidade porque seria um meio de transporte com uso exclusivo para aqueles que moram nos topos de morro.

A expectativa de utilidade também é maior entre aqueles que fazem ou que se referem a deslocamentos para fora do CA, que se utilizem do trem, cuja estação (Bonsucesso) viria a ser, também, uma das estações terminais do teleférico. Esse ponto revela uma expectativa de conexão entre a favela e a cidade que está presente na ideia original do programa governamental.

“Por exemplo, tem gente que anda de moto. Eu (...) ando de moto pra cima e pra baixo, mas eu sou nova, sou jovem. Mas as pessoas de idade? Tem mais dificuldade. Não vai entrar numa moto, só se for mais jovem. E a Kombi, a Kombi é muito cheia. Tem que tá cheia. Pra subir tem que tá cheia. (...). Então eu acho que o teleférico vai ter um espaço sim pra pessoa idosa. Sentar lá mais acomodada. É por aí.”

“Com certeza, porque quem tiver lá em cima não vai ter o trabalho de vir cá embaixo.”

“E outra, a grande maioria dos moradores aqui mora na parte baixa da comunidade, pega o Alemão aqui, a grande maioria mora embaixo, onde tem mais densidade de pessoas na comunidade é na parte mais baixa, a parte mais alta é muito pouco povoada, não digo muito pouco assim, irrisório, mas tem uma quantidade bastante relevante.”

“[Não precisam do teleférico] porque as casas que ficavam próximos aos teleféricos foram retiradas pra construí-los. Então assim, quem vai subir e pra depois descer?”

“Sai do morro já direto para dentro do trem, né? E aí já vai pra vários lugares e uma coisa vai ligando a outra.”

“É pra inglês vê. É pra você passear de vez em quando é legal. Mas não é uma coisa que é útil, necessário.”

“Tem crianças que vai adorar, né, as crianças.”

Muito numerosas são outras manifestações que, além de questionarem a utilidade do teleférico em razão de seu percurso, que não atenderia à maior parte dos moradores do CA, também denotam que o planejamento do teleférico não levou em conta ou não reconheceu a rede de transportes (formais e informais) existente. Desse modo, os meios pré-existentes seguiriam sendo usados em detrimento do teleférico, e sem integração com o mesmo.

“E o que não falta aqui é transporte, não tem talvez qualidade.”

“E a Kombi, que desce na Brasília passa na nossa porta, igual aqui. E o bondinho ficaria longe.”

“Não, pra mim não. (...) é melhor andar de ônibus. A vantagem daqui é a facilidade de transporte, você vai pra tudo que é lugar.”

“Eu acho que um meio de transporte terrestre, um ônibus, uma kombi, uma moto, um taxi, sei lá, é mais barato, seria muito mais viável do que um teleférico.”

A expectativa de utilidade mostra-se, às vezes, sujeita a questionamentos sobre outras alternativas de investimentos, que trariam maior benefício aos moradores.

“Eles deveriam ter feito essa obra sem teleférico, fazer uma obra pra comunidade. Pra que teleférico?”

“O teleférico foi criado porque o [...] e mais outros da comunidade foi lá em Medellín e viram que lá resolveu o problema da violência, e eles também acham que realmente se for analisar pra esse lado, a comunidade ficou realmente vulnerável, porque abriram ruas, descampou o morro, então realmente tem como eles acabar com a violência, mas eles pra acabar com a violência, vão ter que fazer uma violência.”

O tema das fronteiras, sobretudo simbólicas, caro aos moradores de espaços segregados, se revela bastante presente por meio das lembranças das restrições à mobilidade em momento anterior à intervenção urbanística. Termos como “muro” e “cidade partida” são citados. Cabe lembrar também que essas áreas, sobretudo do Morro do Adeus e do Morro do Alemão, no momento anterior à obra e durante seu início, estavam sob controle de facções criminosas rivais. No caso das fronteiras definidas por grupos de poder paralelos ao Estado deve-se notar que o percurso do teleférico subverte a lógica anterior ligando diretamente áreas que durante anos foram vizinhas, mas apartadas.

“Tinha um muro que ninguém atravessava. O [Morro do] Adeus era um muro. Ninguém podia atravessar.”

“Antigamente era aquilo. Pelo amor de Deus, não passa no Itararé. Dá a volta ao mundo, mas não passa por ali que é perigoso.”

“Eu também tenho um pessoal que mora em São João de Meriti, minhas cunhadas, eles não passam nem de carro aqui no Itararé. Mas aí depois que eu falei que estava bonitinho que tinha tipo um mini shopping, umas lojinhas, aí ela veio. Aí nós fomos pra lá. Aí ela ficou boba de vê quanto tá bonito aquelas lojinhas ali. [...] Aí levei ela lá. Fizemos um lanche. Aí ela foi, chamou o marido e o filho, não, você tem que ir lá comigo. [...] Aí paramos do lado de cá, aí subi com eles pra mostrar. Aí subimos aqui na Baiana pra mostrar o teleférico, o quanto tava bonito. Aí quer dizer, aquele medo que eles nem estavam passando, agora ela tá indo até lá em casa. Porque nem ia lá em casa. Ficou dez anos sem ir na minha casa. E agora ela subiu até aqui na Baiana. Quer dizer, que isso tá vindo junto com o progresso, tá vindo com as mudanças.”

“Vai tirar aquela imagem.”

“Vai tirar a bandeira preta e vai botar a bandeira branca.”

A novidade da infraestrutura de transporte em questão gera também medo ou receio na população quanto a sua segurança. O medo de usar o teleférico antecede a experiência do uso e foi manifestado como a primeira impressão dos moradores (geralmente mulheres), logo no início de vários dos grupos focais.

“Tem gente que tá com medo. Antes de inaugurar tem gente que já tá com medo de andar. De cair. Ou ficar parado no meio do caminho balançando.”

“A pessoa do nada tá subindo e se começa um tiroteio. Vai, bate lá no fio e o fio cai e morre todo mundo. O meu medo é esse.”

“Por isso que eu não quero andar no teleférico, sabe por causa de quê? Porque se eles fazem o asfalto, a chuva vem e leva, imagina eu lá em cima daqueles treco, vai ficar comigo lá? Quando chover. Ah, não. Por isso eu tenho medo.”

As referências a seguir evidenciam um conjunto não menos importante de falas sobre transformações diretas e objetivas relacionadas às demais condições de mobilidade física, especialmente de alargamento viário, pavimentação etc.

“Não tinha nem condições de andar. Não tinha asfalto. Era esburacada, um lamaçal. E se você for lá agora você vai andar de ponta a ponta tá tudo asfaltado. [...] lá dentro que era as piores partes, você vê agora, moto pra lá, o pessoal andando de bicicleta, carro, porque tá tudo asfaltado. Que já é mil vezes melhor do que era.”

“Assim, eu acho que falaram, não sei se é verdade. Que pela Joaquim Queiroz vai entrar ônibus ali. Isso é interessantíssimo. Isso é importantíssimo. Vai dá acessibilidade a muita gente. Trabalho, segurança.”

Contudo, eventualmente, as obras trazem limitações à mobilidade.

“Eles estão alargando as ruas e fechando os becos.”

“E essas obras que eles fizeram ficou mais alto porque todos os becos eles puseram degraus, todos os becos tem degrau, e se tem uma pessoa deficiente de cadeira de rodas, como é que faz? Vai sair (...) os degraus com a cadeira de roda? [...] Pouquíssimos que tem uma rampazinhas porque os moradores pediram e falaram que tem um deficiente morando lá. Pra botar aquela rampa tem que chamar engenheiro, encarregado, mestre de obra, é uma burocracia. Será que pode botar, não tá no projeto, aí é discussão daqui, discussão dali, e muito depois de muito custo que faz uma rampa. Todos os becos é com degrau. Todos. É degrau que não acaba mais.”

As falas a seguir revelam expectativas de que o teleférico venha a ser indutor de outras transformações no CA, especialmente novos serviços. A expectativa de que UPPs venham a ser instaladas também aparece, atrelada, de alguma forma, ao teleférico.

“(...) porque isso abre o olho, a visão de todo mundo. Oh cara, pô, teleférico! Eu vou lançar uma lanchonete, um restaurante. Porque pô, o teleférico vai bombar.”

“Eu acredito [...] o teleférico, turismo, vai trazer, o cara vai querer montar uma lojinha, todo tipo de negócio. Supermercado, aqui, nós não temos supermercados. Já imaginou um aqui, na proximidade do complexo?”

Quanto à valorização da área é interessante revelar a ligação desta expectativa com a ideia de beleza, especialmente a partir da visão panorâmica, além da ideia de modernidade advinda da implantação do teleférico, em específico, ou da intervenção do PAC no CA, de modo geral.

“Em termos de teleférico, eu vejo muito como uma estética. Beleza. Não vejo muito como transporte.”

“E bom, ficou um pouco mais bonito do que o resto ali, com aquele teleférico ali ficou um pouco mais bonito.”

“Eu acho bonito. Tá valorizando cada vez mais os nossos bens. [...] É por isso que a gente tem que melhorar onde nós estamos e procurar viver socialmente melhor.”

“E lá de cima tem uma visão linda.”

3. Considerações finais

Das falas dos moradores, depreende-se quais desigualdades seriam mantidas, e quais tenderiam a diminuir no CA; as avaliações sobre mobilidade e transporte podem ser resumidas da forma a seguir:

- os equipamentos de transporte trazidos pela intervenção atenderão desigualmente à população, conforme sua localização específica dentro do CA; e há percepções de que atenderão a menos moradores e turistas do que inicialmente estimado, fato esse que tem sido comprovado⁶.
- em contraposição, quanto às fronteiras ou barreiras simbólicas, há mais indícios de que as interdições poderão diminuir com a abertura de vias e a instalação do teleférico, em que pese um certo receio (ainda que minoritário) em utilizá-lo;
- já as condições objetivas de utilização das vias para deslocamento (alargamento viário e possibilidade de circulação de ônibus, pavimentação e facilidade para deslocamento

⁶ Conforme informado no projeto da intervenção no CA, a capacidade do teleférico chegaria a 30 mil passageiros por dia; o site do governo do estado do Rio de Janeiro (<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400288>) informa que o número de passageiros é de 12 mil por dia, mas outra informação dá conta de que seriam apenas 9 mil por dia (ver <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/07/05/deficitario-teleferico-no-alemao-rj-e-visto-com-desinteresse-apos-4-anos.htm>), para o que pode ter contribuído a redução de seu horário de funcionamento.

a pé etc.), estas são avaliadas em termos de melhorias e, portanto, tendendo a diminuir desigualdades entre favela e setores de urbanização formal, ainda que não se percebam soluções viáveis para pessoas de mobilidade reduzida, com a manutenção de muitos acessos com escadarias.

As avaliações a seguir referem-se a transformações mais abrangentes, ainda que atreladas, de alguma forma, à mudança das condições de mobilidade:

- a chegada de equipamentos que só se encontram, ou que predominam, em setores de urbanização formal: supermercados, restaurantes etc.; e a dinamização do comércio pela maior facilidade de circulação;
- modernidade e beleza são ideias vinculadas, muitas vezes associadas ao sentido da visão⁷, e mais raramente é mencionada a valorização dos imóveis.

Isto posto, queremos ressaltar que a implementação de infraestruturas e equipamentos de transporte, com a garantia de meios econômicos e sociais para seu uso, é apenas um passo, ainda que importante e fundamental, para assegurar a mobilidade. Entretanto, como revelado nos grupos focais no CA, a importância das questões simbólicas pesa sobremaneira na efetivação das possibilidades de transporte que por ventura se apresentem.

Estão presentes ideias relativas à abertura do Complexo para a cidade. Da mesma forma, porém, há uma evidente e esperada valorização das pessoas que lá vivem, além da valorização da paisagem e do local de moradia, que ganhariam com a circulação de mais pessoas, com a dinamização da vida cotidiana e com a esperada dinamização da economia. Revela-se aqui a intensificação da vida de relações como mecanismo importante para a superação de interditos sociais.

Contudo, e analisando-se a íntegra do projeto realizado, pode-se concluir pela manutenção de desigualdades, uma vez que:

- as alternativas de mobilidade trazidas pela intervenção do PAC não foram devidamente pactuadas com a comunidade, o que pode estar associado à sua utilização abaixo do esperado no presente;

⁷ A propósito, nos grupos focais não houve menção da expressão “cartão-postal”, sugerindo, talvez, limites das transformações, incapazes de alterar a posição social do CA em relação a favelas em áreas mais “cênicas” da Zona Sul, por exemplo.

- a integração dos sistemas de mobilidade existentes (públicos e informais) aos novos sistemas não foi considerada no projeto da intervenção;
- as demandas por outras soluções de mobilidade poderiam ter trazido benefícios mais abrangentes (abertura ou alargamento de vias de fundo de vale etc.); por fim,
- as possibilidades de integração entre favela e “asfalto” ficaram limitadas pelas possibilidades de acesso imediato aos meios de alta capacidade, por exemplo, com a escolha do trem em detrimento do metrô.

Tendo então tomado como base as expectativas e representações dos moradores do Complexo do Alemão acerca das suas condições físicas e simbólicas de mobilidade, e analisando-as à luz tanto das intervenções projetadas, quanto dos espaços já construídos, pode-se concluir que os investimentos em mobilidade urbana no CA não respondem diretamente ou em sua completude aos anseios da sociedade diretamente beneficiada. A fina e elaborada compreensão dos moradores sobre as relações socioespaciais internas ao CA e do CA com a cidade dita formal revelou um descompasso entre as obras executadas e aquelas entendidas como prioritárias, quanto a uma expectativa distinta da oferecida para a integração com o conjunto da cidade, que, tanto no Plano Urbanístico original, quanto nas falas dos moradores, se daria preferencialmente via um sistema ramificado de baixa e média capacidade de transporte, com maior cobertura do conjunto urbano.

Reafirma-se assim a importância de um planejamento participativo das intervenções urbanísticas, sobretudo quando o objetivo é de transformação profunda em contextos de vida, com superação de interditos, mobilidade social, e integração social e espacial.

Referências bibliográficas

CASSIOLATO, Martha; GUERESI, Simone. **Como elaborar Modelo Lógico**: roteiro para formular programas e organizar avaliação. Nota Técnica DISOC nº 6. Brasília: IPEA, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Intervenção sociourbanística no Complexo do Alemão: referências para futura avaliação. In IPEA. **Brasil em Desenvolvimento 2010**. Estado, planejamento e políticas públicas. Capítulo 27⁸. Brasília: IPEA, 2010.

⁸ Os autores do capítulo, técnicos do IPEA e da CAIXA, são: Alexandre Manoel da Silva, Anna Rita Scott Kilson, Carla Coelho de Andrade, Cleandro Krause, Débora Correa Faria Lopes, Emmanuel Carlos de Araujo Braz, João Carlos Magalhães, Maria da Piedade Moraes, Maria Martha Cassiolato, Meg Coelho Netto Galiza, Renato Balbim, Roberta da Silva Vieira, Rute Imanishi Rodrigues e Vanessa Gapriotti Nadalin.