

3.

Estudo de caso: o teleférico no Complexo do Alemão

3.1.

História e perfil socioambiental do Complexo do Alemão

O início da ocupação do Complexo de favelas do Alemão aconteceu em 1951, quando um imigrante polonês, conhecido como “Alemão”, proprietário de grande parte do morro, desmembrou sua propriedade em lotes para o proletariado da zona industrial. O crescimento da favela se intensificou na década de 1970 por trabalhadores atraídos pela oportunidade no setor fabril. Essa região se destacou como polo industrial pela proximidade com a rede viária e de transportes e por ser uma área desvalorizada pela especulação imobiliária compreendida no entorno da Serra da Misericórdia.

Durante muito tempo, o morro do Alemão foi a favela mais conhecida dessa área do subúrbio na Zona norte. Depois, se formaram outras favelas e hoje o “Complexo do Alemão” é formado por um conjunto de 15 favelas: Vila Matinha, Estrada do Itararé, Morro do Piancó, Itararé, Mourão Filho, Joaquim de Queirós, Nova Brasília, Morro da Baiana, Parque Alvorada, Morro das Palmeiras, Relicário, Morro do Adeus, Rua 1 pela Ademas, Morro do Alemão, Rua Armando Sodré. Essas favelas reunidas conformam os limites da XXIX Região Administrativa do Rio de Janeiro.

Segundo o censo de 2010 do IBGE, o Complexo do Alemão possui População de 60.583 habitantes, residentes em 18.442 domicílios. No entanto, dados da pesquisa Censo Favelas (março de 2010) realizada pelo EGP-Rio (Escritório de Gerenciamento de Projetos do Governo do Rio de Janeiro) apontam para uma população estimada em 89.912 pessoas - com uma média de 3,1 habitantes por domicílio e um total de 29.984 imóveis, sendo 27.624 domiciliares e 2.360 não domiciliares.⁵⁸O conflito entre as informações de recenseamento é um reflexo de

⁵⁸ O número apresentado pelo Censo IBGE, apesar de preciso, conflita com dados apresentados pelo próprio governo. A pesquisa realizada pelo EGP-Rio apresenta um população efetivamente recenseada de 69.586 indivíduos. No entanto, a estimativa considerando a população recenseada

como é difícil definir indicadores para as áreas informais, pois a dinâmica dessas áreas é bastante intensa.

Os dados de levantamento da área ocupada pelas favelas revelam um decréscimo dos limites das áreas ocupadas e aumento populacional, ou seja, aumento da densidade demográfica. A área de acordo com estimativa do IBGE é em torno 1.770.631,36 m², a densidade demográfica é de 264,8 hab/ha, considerada bastante alta se comparada ao município do Rio de Janeiro, de 52,658 hab/ha. Já o IDS (Índice de Desenvolvimento Social), de 0,54, é baixo em relação ao IDS do Rio de Janeiro, de 0,61. Os dados mostram a precariedade em que vive essa população, assim como em outras favelas, num quadro de ocupação altamente densa com infraestrutura e serviços públicos inadequados ou inexistentes.⁵⁹

Ao comparar outros indicadores sociais como analfabetismo por exemplo (Tabela 03), vemos a disparidade entre a situação do Complexo do Alemão e a média da cidade do Rio de Janeiro.

Tabela 03 - Índice de analfabetismo. Fonte: retirado da tabela 535, Armazém de Dados do Governo do Estado do Rio de Janeiro. <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>

| | Percentual de crianças de 7 a 14 anos analfabetos | Percentual de crianças de 10 a 14 anos analfabetos | Percentual de adolescentes de 15 a 17 anos analfabetos | Percentual de jovens de 18 a 24 anos analfabetos | Percentual de pessoas de 15 anos ou mais analfabetos | Percentual de pessoas de 25 anos ou mais analfabetos |
|--------------------|---|--|--|--|--|--|
| Complexo do Alemão | 7,23 | 2,67 | 3,60 | 1,36 | 6,81 | 8,38 |
| Rio de Janeiro | 4,30 | 1,84 | 0,89 | 0,94 | 2,84 | 3,29 |

A precariedade dos serviços públicos de educação, saúde e saneamento básico caracterizam a ocupação da área somados aos riscos ambientais e à informalidade dos serviços e do mercado imobiliário. As relações derivadas dos diferentes tipos de fixação de moradia variam, como por exemplo: o aluguel de

além das recusas, chega a 89.912 indivíduos. Fonte: Censo Favelas (março de 2010) realizado pelo EGP-Rio.

⁵⁹ Fonte: censo 2010- IBGE. Densidade do município disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=330455>>

Densidade do Complexo do Alemão disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais_informacoes_territoriais/informacoes_territoriais_tab_xls.shtm>

IDS de 2010 retirado da tabela 2248 fonte: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>> Acesso em: 20 abr. 2014.

chão; ocupação consentida; invasão coletiva; “venda de cavas de terra”⁶⁰ por Associações de Moradores, invasão para venda por pessoas que eram chamadas de “faveleiros”; loteamento e venda informal; e cobrança de aluguel das propriedades sem contrato. Diversos tipos de práticas de um mercado imobiliário informal tecem as relações entre os atores, os moradores, os proprietários ou posseiros e as associações de moradores (COUTO e RODRIGUES, 2013, p.3). Além disso, há o descontrole por parte do Estado sobre as construções que se multiplicam com seus “puxadinhos”, cada vez mais verticais e muitas vezes em situações de risco estrutural da própria construção e do terreno.

O Complexo do alemão conformado pela Serra da Misericórdia possui topografia irregular e a ocupação extensa dessa área dificulta ainda mais o acesso a determinadas localidades. A predominância das residências, de acordo com o Censo Demográfico de 2010, ocorre em aclave ou declive moderado, mas ainda há construções localizadas em áreas de aclave ou declive acentuado com riscos de desmoronamento dos terrenos.⁶¹

A situação de pobreza da população e a ausência do Estado por muitos anos não possibilitou recursos para uma infraestrutura adequada à circulação interna tanto de veículos quanto de pedestres nesta topografia acidentada. Entretanto, a região de entorno do Complexo é suprida por importantes vias que conectam o centro da cidade e a Zona Norte, tais como a Avenida Brasil, a Linha Férrea operada pela Supervia e o Metrô (Figura 17). E justamente por esta localização estratégica para o polo industrial ali implantado, a região atraiu milhares de trabalhadores que acabaram residindo nas áreas informais, formando o complexo de favelas.

Embora esta região tenha se destacado por causa da indústria, depois da década de 90 principalmente, ela passou a ser representada na mídia como território da violência e do tráfico de drogas. De fato, esta zona era estratégica para o tráfico, por muitos anos foi dominada pelo comando de facções criminosas e chegou a ser classificada em relatórios da Subsecretaria de Inteligência (SSI) e da Polícia Militar

⁶⁰ “Cavas de terra” são referentes aos terrenos “cavados” nas encostas dos morros, pelas Associações. COUTO e RODRIGUES, 2013, p.36.

⁶¹ Apesar das estatísticas do Censo não serem precisas à realidade, o número contabilizado de domicílios na parte de aclave/declive no Complexo do Alemão é visivelmente maior. De acordo com o Censo, 1.717 domicílios estão localizados na parte plana; 15.242 domicílios estão localizados em aclave/declive moderado; e 555 domicílios estão localizados em aclave/declive acentuado. Fonte: Censo Demográfico 2010 - Resultados do Universo - Aglomerados Subnormais-IBGE.

como o principal entreposto de distribuição de drogas, armas e munição nas zonas Norte e da Leopoldina,⁶² influenciando no esvaziamento econômico e o fechamento de inúmeras fábricas.

Devido a extensão da área formada por favelas com alta densidade construtiva, a polícia teve dificuldade em controlar a região. Mas o estopim aconteceu em novembro de 2010, quando ocorreram vários ataques de violência contra civis e policiais em diversos pontos da cidade, além de dezenas de carros e ônibus incendiados. Estes ataques foram vistos pelo governo estadual como uma resposta das facções criminosas em reação à instalação das UPPs nas favelas da Zona Sul antes dominadas pelo tráfico.

Em vista desse cenário de crise, o Complexo do Alemão, foi ocupado pela polícia com apoio das Forças Armadas numa operação que marcou a história da favela. A ofensiva teve início na favela vizinha Vila Cruzeiro, o que provocou a fuga de centenas de traficantes para o Complexo do Alemão, que foram cercados nos dias seguintes. Depois disso, o Complexo foi ocupado por quatro UPPs: UPP Fazendinha; UPP Nova Brasília; UPP Morro do Adeus/ Morro da Baiana; UPP Morro do Alemão. Além das diversas câmeras de vigilância instaladas nas comunidades.

Para Vera Malaguti Batista “A pacificação e a ocupação de algumas favelas do Rio deu-se em forma de guerra, com o apoio das Forças Armadas nacionais instituindo uma gestão policial e policiaesca da vida cotidiana dos pobres que lá habitam” (BATISTA, 2011, p.6). O que é necessário para o capitalismo, que demanda ordem na ocupação do território em busca de novos mercados. Junto com a UPP vem a regularização dos serviços de luz, TV paga, internet, com a cobrança de suas devidas tarifas, mas que muitas vezes não são compatíveis com a renda dos moradores. Além disso, os moradores criticam a presença da polícia na favela, que cada vez mais entra em confronto com o tráfico ainda presente.

A “pacificação”, juntamente com o Projeto Estruturante de Urbanização do PAC no Complexo do Alemão, integram o Plano Estratégico do Governo do Estado do Rio de Janeiro para a região. A intervenção urbanística teve como principal executor o governo estadual do Rio de Janeiro, através da Empresa de

⁶² Complexo do Alemão, a fortaleza do tráfico. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/rio/complexo-do-alemao-fortaleza-do-traffic-672347.html>> Acesso em: 25 abr. 2014.

Obras Públicas (EMOP), em parceria com a prefeitura da cidade. O repasse de recursos do governo federal foram feitos pela Caixa Econômica, sendo que de uma forma geral 75% dos investimentos do governo federal e 25% do governo estadual.⁶³ Ao todo foram investidos R\$ 939,4 milhões,⁶⁴ que contemplaram obras de infraestrutura como a implantação de esgoto sanitário, abastecimento de água, iluminação, pavimentação, recuperação ambiental, obras viárias, drenagem pluvial e contenção de encostas. Foram também construídos os equipamentos sociais como: Espaço Esportivo, Centro de Geração de Renda, Centro Integrado de Atenção à Saúde (CIAS), Colégio Estadual Jornalista Tim Lopes.

Além das obras de infraestrutura, circulação e habitação referentes ao projeto urbanístico, também foram contemplados com investimentos outros dois setores essenciais: a regularização fundiária e o trabalho técnico social.

O foco da pesquisa, no entanto, diz respeito ao teleférico, como o principal projeto de mobilidade do PAC no Complexo do Alemão. Pela primeira vez o sistema seria adotado como transporte urbano no país e de forma alternativa para integrar as favelas que formam o Complexo. Para estudar o caso, foram utilizados como método: pesquisa bibliográfica, análise de indicadores, levantamento de reportagens e entrevistas com moradores.

As entrevistas foram essenciais para compreender a relação dos moradores com o teleférico. Foram utilizados dois métodos. Na primeira etapa, foram registradas conversas em visita ao local com algumas lideranças locais e pessoas que sofreram influência direta do equipamento. Na segunda etapa foi feita uma pesquisa com questionário na internet divulgado por meio de rede social para os moradores participarem anonimamente, para não se sentirem coibidos ao expressar sua opinião.

⁶³ Ata de audiência pública do complexo de alemão Emop n°. 02/2007.

⁶⁴ Valor gasto segundo o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/editoria.asp?p=imprensa&ler=t7431>> Acesso em: 10 jul. 2014. Mas, a princípio, o projeto estava orçado com os seguintes valores: Obras – R\$ 793,7 milhões (95,9% dos recursos do projeto); Regularização fundiária – R\$ 11,4 milhões (1,4% dos recursos do projeto); e Trabalho técnico-social – R\$ 22,6 milhões (2,7% dos recursos do projeto). Fonte: 10º RELATÓRIO Convênio IPEA/Caixa n° 20/2009, de 30/09/2010. Intervenção Sócio-Urbanística do Complexo do Alemão Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. 2011. não publicado.

3.2.

O teleférico

O teleférico do Alemão foi construído com 3,4 km de extensão, com 152 gôndolas, sendo que usualmente, metade entra em operação e a outra metade fica estacionada⁶⁵. Trata-se de um sistema de operação do tipo *Monocable Detachable Gondola* (MDG) com capacidade para transportar diariamente 30 mil passageiros.

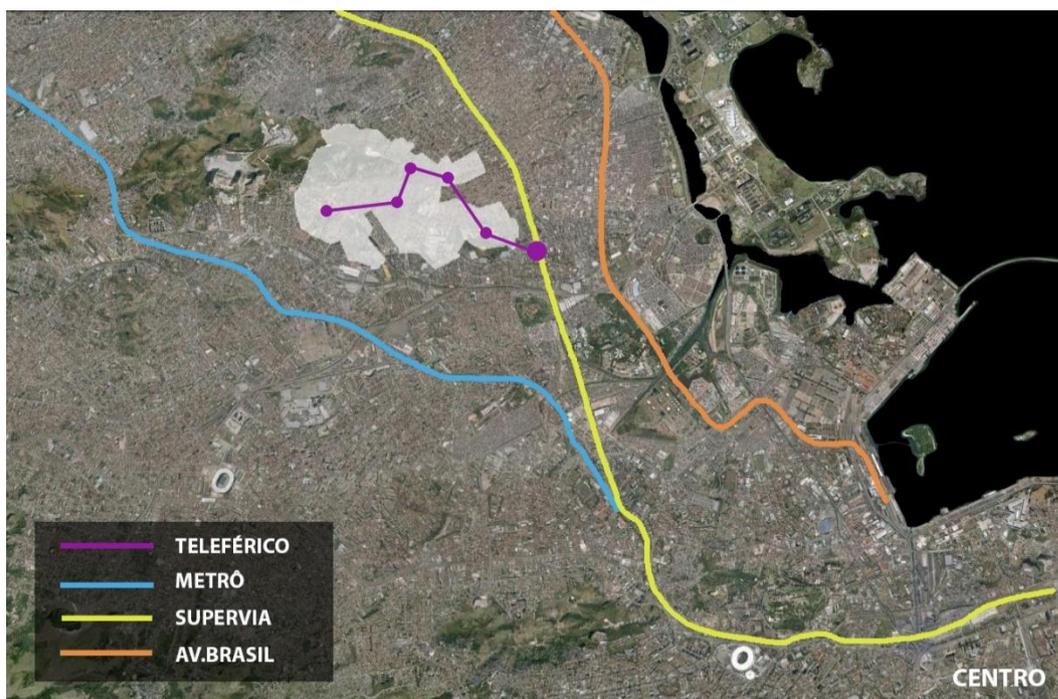


Figura 17 - Mapa da localização do Complexo do Alemão na cidade e os principais acessos. Fonte: imagem aérea retirada Google Earth e editada pela autora.

O trajeto entre a primeira estação de transbordo com o trem, a Estação Bonsucesso, e a última parada, a Estação Palmeiras, é percorrido em aproximadamente 20 minutos. Por outro meio de transporte, o tempo para percorrer a distância entre essas duas localidades é em cerca de 40 minutos.

Uma pesquisa de campo realizada por Moreira & Meirelles (2011) compara os resultados dos tempos gastos para percorrer a mesma distância em dois casos: numa situação utilizando os meios de transportes alternativos existentes e na outra situação utilizando teleférico (Tabela 04).

⁶⁵ A cada 15 dias, é feito um rodízio de cabines.

Tabela 04 - Pesquisa de campo realizada no Complexo do Alemão comparando os trajetos realizados por moradores da comunidade sem o teleférico no Complexo do Alemão e com o seu funcionamento. Fonte: MOREIRA; MEIRELLES, 2011.

| | Residência 1 Adeus (Minutos) | Residência 2 Baiana (Minutos) | Residência 3 Alemão (Minutos) | Residência 4 Itararé (Minutos) | Residência 5 Fazendinha (Minutos) |
|----------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| Trajetos sem Teleférico | 17,00 | 25,00 | 26,00 | 29,00 | 37,00 |
| Trajetos com Teleférico | 8,00 | 12,00 | 18,00 | 18,00 | 23,00 |
| Diferença (%) | -52,94% | -52,00% | -30,77% | -37,93% | -37,84% |

Ao todo são seis estações: Bonsucesso, Adeus, Baiana, Alemão, Itararé e Palmeiras. Em cada uma delas foi construído um espaço comunitário. Uma das características dos edifícios é a de concentrar outras funções voltadas para o atendimento à comunidade além do embarque e desembarque de passageiros, o que faz com que os edifícios tenham uma escala monumental em relação ao tamanho das edificações do entorno (Figuras 18 e 19).



Figura 18 - Linha do teleférico representado com suas estações e conectada à linha férrea (cor vermelha). Fonte: imagem aérea retirado Google Earth e editada pela autora.

Os serviços estão dispostos nas seguintes estações⁶⁶:

- Bonsucesso: Estação de contorno e tensão, é também a estação de transbordo com o trem da Supervia, situada no centro do bairro Bonsucesso. Essa estação abriga um posto da RioCard onde é possível fazer o cadastramento dos moradores. Também possui em seu *hall* principal, um espaço de exposição.
- Adeus: é localizada na comunidade do Adeus. Esta estação possui uma agência do Banco do Brasil e caixas eletrônicos de outros bancos.
- Baiana: Localizada no bairro de Ramos, é onde se encontra o motor do teleférico.⁶⁷ Abriga também um posto de orientação urbanística e social da prefeitura (Pouso).
- Alemão: situada na comunidade do Alemão, essa estação abriga alguns equipamentos sociais: o Centro de Referência da Juventude (CRJ), Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), um posto de atendimento do INSS e uma agência dos Correios.
- Itararé: A partir desta estação é possível o acesso ao conjunto habitacional da Poesi, na Estrada do Itararé, bem como o Colégio Estadual Jornalista Tim Lopes. Cede espaço para um posto do Educamais, do SESI, oferecendo cursos para a comunidade.
- Palmeiras: É a estação final do teleférico, também de contorno e tensão. Está localizada no Bairro de Inhaúma e possui um mirante com vista para o Complexo do Alemão. Nela há espaço com função de centro cultural, com auditório, biblioteca e espaço expositor. Na área externa, há uma praça com barracas de comerciantes.

⁶⁶ Fonte: <<http://www.supervia.com.br/teleferico.php>> Acesso em: 10 jun. 2014.

⁶⁷ A estação Baiana encontram-se dois motores para operação do teleférico, sendo que enquanto um funciona, o outro cumpre a função de reserva.



Figura 19 - Visão panorâmica das estações locadas nos topos dos morros. Fonte: g1.globo.com

O Teleférico funciona de segunda a sexta-feira, das 6h às 21h, e nos sábados, domingos e feriados, das 8h às 20h. Segundo a Supervia, a eficiência do sistema é de 99% com poucas interrupções na operação. Geralmente essas ocorrem devido ao mau tempo, quando há fortes ventos, mas também já ocorreram por causa de tiroteios na favela.⁶⁸

O custo para quem usa o teleférico é de R\$ 5,00 para o visitante comum e R\$ 1,00 para quem possui o cartão de integração Bilhete Único. A integração do teleférico com trem custa R\$6,00. Para os moradores do Complexo do Alemão cadastrados pela Supervia, é possível viajar gratuitamente duas vezes ao dia no sistema.⁶⁹

Em visita ao local, foram feitas algumas fotos que retratam o funcionamento do teleférico, sua inserção no espaço da favela e suas características arquitetônicas (Figuras 20 a 27, fotos da autora):

⁶⁸ Somente em julho deste ano, o teleférico ficou 5 dias fechado por conta de tiroteios. Fonte: <<http://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,crimes-no-alemao-e-na-penha-estao-mais-altos-que-antes-de-ocupacao-por-forcas-de-seguranca,1538553>> Acesso em: 07 ago. 2014.

⁶⁹ Valores fornecidos pela Supervia em setembro de 2013.



Figura 20 - Complexo do Alemão visto pela cabine do teleférico.



Figura 21 - Estação vista pela da cabine do teleférico.



Figura 22 - Estação Palmeiras.



Figura 23 - Cabine do teleférico chegando à estação.

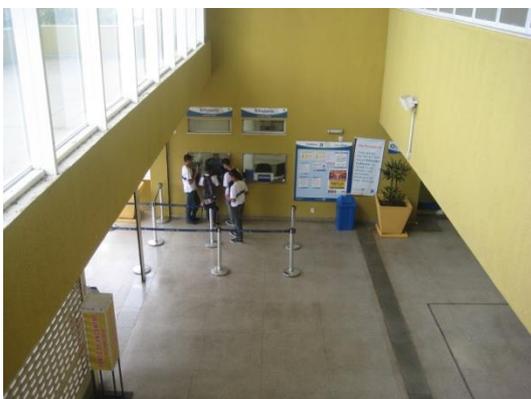


Figura 24 - Área interna da estação, bilheteria.

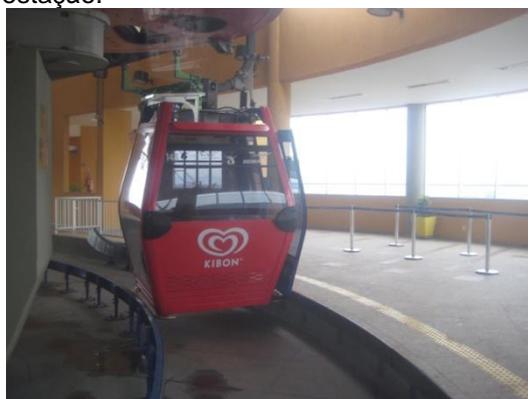


Figura 25 - Embarque das cabines.



Figura 26 - Unidade de polícia pacificadora ao lado da estação.



Figura 27 - Praça no entorno da Estação Palmeiras.

3.3.

O projeto

Apesar do PAC ser o primeiro grande programa de urbanização no Complexo do Alemão, a área já tinha sido contemplada com um plano de diretrizes para futuras intervenções, denominado Plano de Desenvolvimento Urbanístico do Complexo do Morro do Alemão.

Segundo o Decreto nº 27.471 de 2006, que aprova o plano e dá outras providências, foram traçadas premissas para urbanização. Referente à mobilidade, está determinado no Artigo 1:

“IV - Complementação do sistema de acessos locais existentes seguindo a estrutura de um sistema de vias locais projetadas.”

Tendo como um dos objetivos citado no artigo 2:

“I – A integração da área do Complexo à malha formal da cidade.”

Estabelecendo uma rede estrutural do sistema viário estrutural hierarquizada, artigo 33:

“I – vias expressas

II – vias arteriais

III - vias de penetração

IV – vias coletoras

V – vias locais”

Essas diretrizes, que seriam atendidas a longo prazo, claramente não foram contempladas no projeto executado no PAC, principalmente em relação à estrutura viária citada acima. O plano urbanístico a princípio propusera uma malha viária mais ampla daquela que fora executada na obra.

O Plano de Desenvolvimento Urbano era um conjunto de estudos com esboços de intervenções a serem realizadas num prazo de 20 anos. O projeto realizado pelo PAC seria uma adaptação, com algumas modificações. A proposta do teleférico seria uma das mudanças, já que no início, estava previsto no plano um sistema de ônibus, articulando as centralidades propostas e conectando ao metrô. O que foi realizado pelo PAC, foi a articulação dos morros através do teleférico, porém com o sistema conectado ao trem.⁷⁰ Na fase de estudo preliminar foi discutida ainda a possibilidade de o teleférico ser conectado com o Metrô de Del Castilho e com a Igreja da Penha.⁷¹

⁷⁰ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011, p.17.

⁷¹ Fonte: <<http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=437607>> Acesso em: 29 jul. 2014.

Como o Brasil não fabrica teleféricos, o equipamento teve que ser importado. A empresa responsável pela instalação foi a francesa POMA, com experiência em instalar sistemas em regiões de esqui na Europa. A mesma empresa foi também responsável pelo teleférico executado em Medellín.⁷²

Em visita ao Complexo do Alemão, o ministro francês de Comércio Exterior da França, Pierre Lellouche, acompanhado do vice-presidente da empresa POMA, declarou:

“Esse é um exemplo importante de como as pequenas e médias empresas francesas e brasileiras possuem projetos que podem ser adaptados para outras realidades. Uma coisa, entretanto, não muda. O sistema de teleférico, que está em áreas turísticas da Europa, chega agora ao Rio, transformando essa região em mais um ponto turístico da cidade”⁷³

De acordo com os pesquisadores Ryan O’Connor e Steven Dale, após a experiência de Medellín em implementar o teleférico como transporte urbano, o mercado tem experimentado maior interesse em crescimento e vê no espaço urbano um potencial para isso. Embora o surgimento de um novo mercado se torne possível, o uso do teleférico ainda será uma alternativa à margem de grande parte do sistema de transportes urbanos.⁷⁴

Neste mesmo estudo, os autores apontam o crescimento do mercado e tem grandes chances de se tornar dominante para a indústria de transportes de cabos no futuro. Segundo as suas pesquisas realizadas pelo *Creative Urban Projects* em 2010, somente na América do Sul, há 57 sistemas propostos ou em construção (excluindo o Brasil).

Ao que parece há grande interesse de mercado em propor o transporte aéreo como solução. Mas a que ponto este interesse se sobrepõe às demandas técnicas e fragilidades sociais, isto deve ser questionável.

Um das críticas dos moradores com relação ao projeto do teleférico no Complexo do Alemão foi a falta de informações precisas sobre a intervenção e a falta da participação nas decisões. O relatório do IPEA que analisou alguns dos impactos do PAC, concluiu em relação ao teleférico que:

⁷² A empresa possui mais de 7.800 teleféricos instalados em 73 países, nos cinco continentes. Fonte: <<http://www.poma.net>> Acesso em: 15 jun. 2014.

⁷³ Visita do ministro ao Complexo aconteceu durante a fase de testes do teleférico, no dia 27 de abril de 2011. Fonte: <<http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=437607>> Acesso em: 29 jul. 2014.

⁷⁴ O’CONNOR; DALE, 2011. p.2

“(...) não se tomou conhecimento da existência sequer de uma pesquisa básica de demanda, além disso, as pesquisas de mobilidade da região encontram-se desatualizadas, impossibilitando seu uso preciso para justificar tamanho investimento”.⁷⁵

Quando questionada sobre a existência de um estudo de demanda para o projeto do teleférico, a Emop não forneceu dados claros:

“Sim. Todas as intervenções em comunidades realizadas pelo PAC em favelas são precedidas de "Oficinas do Imaginário", através de equipes do PAC Social. Nas oficinas do Imaginário os representantes das comunidades são levados a expressarem em textos e desenhos as suas principais reivindicações, incluindo os equipamentos urbanos.”⁷⁶

Mas, segundo entrevista concedida por um engenheiro da prefeitura que atuou no projeto, não houve estudo de demanda.⁷⁷ A escolha pelo sistema foi baseada no baixo impacto predial, ou seja, o número de remoções das residências seria menor em relação a outro sistema, como por exemplo, o plano inclinado, uma vez que a estrutura é composta por pilares que sustentam o sistema aéreo. Além disso, o sistema já havia sido implantado em Medellín, inclusive pela mesma empresa fabricante, a POMA.

Já a escolha da locação das estações “foi técnica”, segundo o engenheiro da prefeitura. A intenção era ampliar ao máximo o alcance territorial e a forma construtiva mais viável seria locar as estações nos topos dos morros, sem interrupção das inclinações dos cabos.

3.4.

A mobilidade dentro da favela

A malha viária do Complexo do Alemão é notoriamente distinta de seu entorno. O crescimento sem o planejamento urbano do Estado resultou num

⁷⁵ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011, p. 138.

⁷⁶ As questões fazem parte desta pesquisa e foram feitas pela autora à EMOP (Empresa de Obras Públicas do Rio de Janeiro) responsável pelo projeto. As respostas foram recebidas por *email* no dia 06 de maio de 2014. A entrevista solicitada era para ser direcionada a um técnico da EMOP participante do projeto do teleférico, no entanto foi respondida pela assessoria de comunicação, com respostas vagas, sem os esclarecimentos técnicos esperados.

⁷⁷ Entrevista concedida dia 8 de agosto de 2014.

emaranhado de becos e escadarias, com vias estreitas, sem adequação para circulação de grandes veículos. Não há linhas de ônibus que circulem dentro das comunidades e o transporte público com linhas de abrangência municipal circula nas áreas adjacentes.

As condições geográficas conjuntamente com a densidade construtiva e falta de acessos viários dificultam muito a mobilidade dentro das comunidades. Na tabela 05, é possível verificar, em número e percentagem, as condições de acessos às residências nas comunidades antes do PAC.

Tabela 05: Acesso às casas. Censo das favelas Censo Favelas (março de 2010) realizado pelo EGP-Rio.

| O acesso a sua casa pode ser feito por: (Pergunta 40) -Mar/2010 | | |
|---|----------------|------------|
| Acesso a residência | Valor absoluto | Percentual |
| Rua onde passam carros | 8906 | 39,4 |
| Rua de pedestres | 6040 | 26,7 |
| Escadaria | 3504 | 15,5 |
| Beco | 3209 | 14,2 |
| Rua muito íngreme | 521 | 2,3 |
| Outras respostas | 16 | 0,1 |
| Subtotal | 22196 | 98,2 |
| Não Informados | 409 | 1,8 |
| Total | 22605 | 100,0 |

Os transportes informais como moto-táxi e Kombi eram a única opção (de uso coletivo) para mobilidade dos moradores do Complexo do Alemão.

Hoje com o teleférico há uma outra opção para quem reside perto das estações, mas para aqueles que moram distantes e não veem vantagem em subir o morro para usar o sistema, é mais comum utilizarem Kombi ou moto-táxis para se locomoverem.

Em entrevista com a moradora I. do morro dos Mineiros, foi relatado que não é viável para quem reside lá, por exemplo, usar o teleférico, e que por isso a maioria utiliza a Kombi, principalmente quando é necessário subir ou descer carregando algum volume, já que não é permitido pela Supervia transportar volumes e cargas nas gôndolas do teleférico.⁷⁸

⁷⁸ **Como chegar ao morro dos Mineiros?** “Pra vim pra comunidade, as pessoas usam a Kombi. É uma Kombi que faz um caminho mesmo aqui pela comunidade. Pra chegar até a parte mais alta da comunidade, 4 reais a Kombi. Paga até o ponto final 2 reais e do ponto final até qualquer parte dessas aqui (se referindo ao acesso viário carroçável do morro dos mineiros) mais 2 reais por pessoa, e o mototáxi também de 3 a 4 reais. É o transporte que temos aqui para ter acesso aos outros transportes públicos. É o único meio de transporte acessível, pra quem não tem carro. Só moto e Kombi. Bicicleta é um pouco inviável. Pra descer até dá, mas pra subir é complicado.” (Entrevista concedida pela moradora do morro dos Mineiros em 29 de maio de 2013).

O morro dos Mineiros é um exemplo dos lugares em que não há acessibilidade direta ao teleférico (este caso será melhor detalhado mais adiante no texto). Os moradores fazem uso do moto-táxi e da Kombi, com custos extras que não são abatidos no sistema Bilhete Único de integração com os transportes públicos.

Atualmente, o serviço de moto-táxi e Kombi não é só considerado complementar, mas também fundamental para algumas áreas, mas não há integração entre o serviço e o sistema teleférico. Das estações ao restante da comunidade, a mobilidade acontece na maior parte à pé.

O teleférico é uma linha de cabo aéreo alimentadora conectada à linha férrea troncal que, por sua vez, possui escala de mobilidade municipal. É considerado um sistema de baixa capacidade, neste caso, de 30 mil passageiros ao dia. Por ser um meio de transporte inserido dentro do Complexo do Alemão, podemos entendê-lo como uma linha estruturadora para aquele universo, que por sua vez está à parte da lógica da mobilidade da cidade formal devido à configuração espacial desta ocupação. O Complexo do Alemão deve portanto ser estudado numa microescala ao se pensar nas suas vias, vielas, escadarias e sistemas de transportes alternativos; por sua topografia e densidade que difere fisicamente do entorno.

Com a implantação do teleférico, as estações passaram a ser novas centralidades e novos pontos estruturais de convergência de pessoas, com os fluxos de origem/destino que variam dentro das suas respectivas zonas de influência. Dessa forma, as estações agregam a função de novos terminais com usos e espaços de lazer e serviços que atraem pessoas que podem utilizar o sistema ou simplesmente utilizar algum serviço no edifício. Seria necessário, portanto, pensar na integração de outros transportes nessa microescala para otimizar a mobilidade dentro do território do complexo de favelas. As estações como novos pontos nodais deveriam ser alimentadas por outros transportes que irrigariam o fluxo até o meio das zonas residenciais.

Para pensar na eficiência dos sistemas de transporte é necessário uma análise sistêmica da hierarquização dos modais conectados, das suas escalas variantes quanto aos locais, distâncias e capacidades de passageiros. No caso do Complexo do Alemão não foi proposto um modal de alimentação das estações

dentro das comunidades, como por exemplo poderia ser planejado um sistema de integração com Kombis e moto-táxis.

O uso do teleférico por moradores ainda é um pouco contido e muitos preferem utilizar o transporte alternativo. Por outro lado, o uso turístico se consumou em algo novo, gerando questionamentos sobre a função do equipamento na favela. Primeiramente, estava claro que a intenção do governo era que o sistema fosse implantado com a principal função de melhorar a mobilidade dos moradores. No entanto, o turismo nunca foi descartado, e sim, estimulado pelo menos através de visitas e declarações.

O ministro do Turismo, Gastão Vieira, chegou a visitar o teleférico e a afirmar que o governo federal tinha interesse em apoiar iniciativas para estruturar atividades turísticas no Complexo do Alemão. Em uma pesquisa encomendada à Fundação Getúlio Vargas, observa-se que, no morro Dona Marta, o turista, e principalmente estrangeiro, ainda gasta pouco, no máximo R\$ 5,00 no morro.⁷⁹

A viabilidade econômica do equipamento ocorre de fato pelo uso turístico, pois sem as tarifas de visitantes, o subsídio do governo para operação do sistema se tornaria muito alto.

Segundo a Supervia, a circulação diária de pessoas é de cerca de 10 mil a 11 mil pessoas, mas o teleférico foi projetado para uma capacidade de 30 mil passageiros por dia. Notoriamente, há uma subutilização do sistema que tem uma demanda três vezes inferior a sua capacidade. Porém, como em todo transporte, essa demanda é variável de acordo com a hora do dia.

3.5.

Turismo

A única empresa de turismo que atua na comunidade chama-se Turismo no Alemão, foi fundada por uma moradora, numa iniciativa “visionária”, que segundo ela, Mariluce Mariá, teve esta ideia depois de saber da construção do teleférico. Após a pacificação, foi lançada a agência que atualmente atende em

⁷⁹ Gastão Vieira foi ministro do turismo até o início de 2014. Fonte: <http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20130121.html> Acesso em: 14 jun. 2014.

média, num período de baixa temporada, entre 60 a 65 turistas por mês. Até agora, foram contabilizados, 3635 turistas nas visitas em grupo.⁸⁰

De acordo com a moradora e empresária Mariluce, 85 comércios foram abertos ou reformados após a instalação do teleférico. Ela deixou claro que o atendimento que a empresa faz é levar o turista para caminhar pela comunidade, de incentivar o consumo de artesanatos e alimentação, e que não faz excursões do tipo “safari” com jipes pela favela. As pessoas envolvidas nos passeios guiados são sempre moradores que são cicerones locais, para grupos de até 5 pessoas, e guias credenciados, para grupos maiores.

O teleférico sempre teve um apelo turístico, associado ao lazer talvez por oferecer a experiência da aventura de se locomover suspenso a grandes alturas. Não diferente acontece com o teleférico do Complexo do Alemão, porém num outro contexto, onde a paisagem é marcada por uma realidade que não é considerada bela pelo senso comum.

“Do alto da gôndola, vê-se um mar de casas e barracos — alguns ainda de madeira —, moradores nas lajes, lixo em encostas, uma infinidade de becos. A grandiosidade do Complexo do Alemão espanta os marinheiros de primeira viagem, que, de cima, observam também as intervenções públicas pós-pacificação, como a Praça do Conhecimento, na Nova Brasília. A paisagem ainda é composta por bairros da Zona Norte, a Serra da Misericórdia (palco da cena da fuga em massa de traficantes), a Igreja da Penha e a Baía de Guanabara ao fundo.”⁸¹

Dados disponibilizados pela Supervia indicam que a percentagem de passageiros com gratuidades, ou seja, moradores cadastrados que andam de teleférico nos dias da semana, é de 75% e a percentagem de quem paga tarifa, na maior parte turistas, é de 25%. Nos finais de semana, o número de visitantes praticamente dobra: 54% de gratuidades e 46% de turistas.

Geralmente, o turista faz o roteiro básico da primeira estação em Bonsucesso até a última estação Palmeiras sem aprofundar sua experiência nos interstícios da favela. Da estação é possível ter a visão do Complexo numa espécie de mirante. Ao andar pelo entorno é possível ver o funcionamento de uma das sedes da UPP. Se o turista quiser consumir algum produto, é possível adquiri-lo na praça

⁸⁰ Dados fornecidos por meio de entrevista concedida no dia 17 de maio de 2014.

⁸¹ Trecho retirado de uma reportagem sobre turismo no Complexo do Alemão no jornal O Globo. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/teleférico-do-alemao-bate-ícones-do-rio-em-numero-de-visitantes-8433461>> Acesso em: 29 mai. 2014.

que faz parte do terreno da estação, onde se encontram diversas barracas que vendem comida, bebida e alguns artesanatos.

Em entrevista com a moradora I., quando questionada se o turismo aumentou depois do teleférico, ela afirmou que certamente sim e que vê de forma positiva, no entanto o equipamento não trouxe muitas mudanças para quem trabalha no comércio:

“Sim, acho legal porque dá visibilidade à comunidade, embora o retorno financeiro eu acho que é pouco, porque por exemplo, o comércio que está próximo às estações pode até ser que seja beneficiado, mas se você analisar, você vai ver que no entorno não tem lojinhas de roupa, que na maioria das vezes são típicos comércio dentro da comunidade.”

Para quem quer conhecer a favela além da paisagem, existem alguns passeios guiados por profissionais e que geralmente são também moradores, como o caso da Mariluce. Há pelo menos quatro rotas: a da novela “Salve Jorge” que foi gravada na comunidade; o “Caminho do Príncipe” referente ao percurso feito pelo príncipe Harry na sua visita em 2012; a rota da Nova Brasília, que inclui o comércio popular, a Praça do Conhecimento e o Cine Nova Brasília; e a Serra da Misericórdia, com trilhas para praticantes de esportes.⁸²

Há, ainda, a possibilidade de fazer passeios “temáticos” com roteiros personalizados para quem quiser viver a realidade da favela no seu dia-a-dia como churrasco na laje e roda de samba.

3.6.

Fetichização do teleférico e espetacularização da favela

A experiência de andar de teleférico, dentro de uma gôndola suspensa se movendo sobre a favela, é bastante visual. A paisagem é marcante e a distância da favela permite uma altura para contemplar o conjunto que compõe o Complexo do Alemão. Muitos turistas vão em busca dessa experiência, para poder conhecer a favela vista de longe. Quando o turista se limita a conhecê-la apenas pelo teleférico, sua experiência é visual e a favela se torna uma imagem. Não há interatividade com outros sentidos como audição, olfato e tato. O visitante se afasta da realidade vivida

⁸² Fonte: <<http://oglobo.globo.com/rio/teleferico-do-alemao-bate-icone-do-rio-em-numero-de-visitantes-8433461>> Acesso em: 25 jun. 2014.

na comunidade e se transforma em espectador. O turista ao contemplar a estética do precário, vive a experiência como espetáculo.⁸³

O turismo em favela pode ser visto como um fator positivo quando não se coloca com tanta distância, pode ser uma força potencializadora de transformação e troca para os moradores. Pode estimular a pequena economia que acontece nos mercados das comunidades por exemplo, ou transformar a imagem da favela em um lugar aceitável, que faz parte da cidade, uma alternativa criativa daqueles que ficaram à margem da produção do espaço urbano formal. Mas, quando o turista não interage com a favela e a transforma apenas em imagem, é possível afirmar que há uma espetacularização da favela.

Não somente com o teleférico isso acontece. A arquiteta Ana Luiza Nobre, ao falar por exemplo sobre o elevador do Cantagalo, mostra o quão semelhante é o caso, ao expor a relação entre as realidades distantes entre um equipamento tecnológico e o entorno da pobreza.

“O visitante se vê estranhamente encerrado numa bolha suspensa que o mantém à distância de tudo ao redor, e meio anestesiado(...) É claro que a comunidade do Cantagalo – estimada em cerca de 10 mil pessoas – se beneficia do dispositivo ali instalado: é infinitamente mais cômodo e rápido subir e descer o morro com o auxílio de uma máquina que a pé, sobretudo nos dias de chuva. E além disso, o elevador oferece acesso direto ao metrô, o que por si só já facilita bastante o deslocamento pela cidade. Mas ao criar uma bolha suspensa e isolada, de estrutura truculenta e hostil à realidade em que se insere, a arquitetura mais alimenta que reduz a desigualdade, e faz com que a espetacularização da miséria se sobreponha ao enfrentamento efetivo dos problemas fundamentais da cidade. Materializada na bolha mirante-panóptico, a incomunicabilidade permanece. E o paradoxo da paz armada, enfim, encontra na arquitetura sua mais perfeita tradução.”⁸⁴

Tanto o teleférico, como o elevador nas favelas são equipamentos com forte carga estética. São como um maquinário estranho inserido naquele contexto urbano, com um certo fetichismo construído em torno de seu uso. Por outro lado, é também um meio de conhecer a favela, como observa o morador II, que trabalha

⁸³ “O espetáculo, como tendência para *fazer ver* por diferentes mediações especializadas o mundo que já não é diretamente apreensível, encontra normalmente na visão o sentido humano privilegiado que noutras épocas foi o tato; a visão no sentido mais abstrato, e o mais mistificável, corresponde à abstração generalizada da sociedade atual.” (DEBORD, 1967, p.19)

⁸⁴ Ana Luiza Nobre, professora de arquitetura e urbanismo da PUC-Rio, co-organizadora de “Um modo de ser moderno – Lucio Costa e a crítica contemporânea”. Trecho de “Guerra e paz no elevador: a distância que a ligação entre o cantagalo e ipanema não diminuiu” O Globo, Rio de Janeiro, 04 dez. 2010. Caderno Prosa e Verso, p.6. citado em: BATISTA, Vera M. *O Alemão é muito mais complexo*. 2011.

com artesanato e turismo na Estação Palmeiras. Quando questionado em entrevista, sobre qual a principal mudança que o teleférico gerou, ele disse:

“Primeiramente foi na estética do local. Mudou a aparência estética da favela. Melhorou muito a questão da visibilidade que trouxe pra cá. Muitas pessoas do mundo inteiro têm a curiosidade de saber o que tem aqui e pelo teleférico muitas pessoas quebram essa curiosidade. Esse é um dos pontos positivos que eu vejo”.⁸⁵

Por outro lado, existe a preocupação com a violência para quem visita a favela. Apesar de, na teoria, ser um território ‘pacificado’, o visitante ainda tem um certo receio de explorar a fundo os becos e vielas, por conta da presença armada, tanto da polícia como dos traficantes.

3.7.

UPP e controle social

No alto dos morros do Complexo do Alemão estão as estações de teleférico e ao lado destas, as sedes das UPPs. Não coincidentemente, essas localidades são estratégicas para visão e controle do território.

Assim como o teleférico foi inspirado em Medellín, as locações dos edifícios das UPPs também foram inspiradas no modelo colombiano de panóptico chamados CAIs Periféricos, unidades de vigilância instaladas com o objetivo de prover o controle da violência em áreas específicas de baixa renda.

Apesar da presença da UPP no Complexo do Alemão, o tráfico ainda opera em alguns pontos, porém com menos armamento e controle do território do que tinha antes. A UPP, de fato, amenizou o problema da violência, mas sua presença armada ainda incomoda os moradores que vivem num Estado de polícia.

Allan Brum, liderança da ONG Raízes em Movimento, que atua no Complexo do Alemão, relata o seu desejo para a comunidade considerando o problema:

“Quero ter o direito a ter uma terceira opção, não quero como era antes, nem como está. Não quero andar na rua e ver armamento pesado na mão da polícia e do bandido, quero vida civil não militarizada. Não quero nem de uma forma, nem outra. Quero que a polícia atenda necessidade da comunidade. E não que só tenha diálogo na hora do

⁸⁵ Entrevista concedida no dia 17 de maio de 2014.

conflito. A gente pega denúncia de tortura para tudo quanto é lado. Tenho duas pesquisas aqui, numa o governo fala que os índices de homicídio diminuíram nas favelas, mas o índice de desaparecimentos tem aumentado. Se você pegar 2008, quando começou no Santa Marta (primeira UPP) e até meados de 2009, você tem dados sobre que são pelo menos teoricamente satisfatórios. Tudo muito promissor. E começa logo depois de deterioração da própria política da UPP. Começam desmandos, desaparecimentos, agressão física contra moradores, aumento dos autos de resistência, desacato à autoridade”.⁸⁶

Cada vez mais o tráfico tem entrado em confronto com a polícia.⁸⁷ Os tiroteios são um dos motivos para a interrupção do teleférico, que segundo moradores, já teve uma de suas gôndolas perfurada por bala. Os moradores que estão na linha de fogo reclamam da situação: “Aquele lugar está péssimo, tiros todas as noites. Andar de teleférico virou um risco de vida.”⁸⁸

O teleférico, por sua vez, ao proporcionar a visão panorâmica do complexo de favelas, é associado à uma política de segurança pública, como artefato de vigilância.

3.8.

Avaliação de indicadores

Ao considerarmos o ano de instalação da UPP no Complexo do Alemão (2010) e o ano de conclusão das obras do teleférico (2011), podemos perceber pelos dados das tabela 06, que o número de homicídios aumentou até o ano de 2012.

Tabela 06 - Homicídios no Complexo do Alemão. Fonte: <http://www.riocomovamos.org.br/>

| Homicídios por cem mil habitantes, por local de moradia (SMSDC/Datasus) | | | |
|---|-------|-------|-------|
| Ano | 2010 | 2011 | 2012 |
| Complexo do Alemão | 15,91 | 15,82 | 18,60 |

Na tabela 07, é exposto o número de mortos por ação policial a cada 100 mil habitantes. Os dados mostram que, mesmo após a pacificação do Complexo do Alemão que ocorreu no final de 2010, o número de mortos aumentou. Este dado,

⁸⁶ Fonte: <<http://www.raizesemovimento.org.br/portal-papo-reto-entrevista-alan-brum/>> Acesso em: 23 jul. 2014.

⁸⁷ Desde o início do ano 2014, cada vez mais confrontos entre traficantes e policiais acontecem no Complexo do Alemão.

⁸⁸ Comentário de uma moradora por rede social na internet, dia 14 de junho de 2014.

apesar de oficial, muitas vezes não reflete a realidade, devido à falta de clareza das ações policiais nessas comunidades.

Tabela 07 - Mortes por intervenção legal. Fonte: <http://www.riocomovamos.org.br/>

| Mortes por intervenção legal (ação policial) por cem mil habitantes, por local de moradia (SMSDC/Datasus) | | | |
|---|------|------|------|
| Ano | 2010 | 2011 | 2012 |
| Complexo do Alemão | 2,89 | 2,88 | 4,29 |

O teleférico, mesmo sendo um equipamento associado à vigilância que teoricamente levaria mais vigilância a determinadas áreas, não diminuiu os indicadores de violência no Complexo em geral.

O teleférico, que teve um alto investimento voltado para sua execução e operação, foi alvo de críticas para aqueles que defendiam outras prioridades, como por exemplo a saúde. Mesmo com os resultados de outras obras do PAC, com relação à mortalidade infantil neste mesmo período, os dados da tabela 08 revelam um cenário cada vez mais preocupante. O número de óbitos de crianças de até 12 meses por mil nascidos aumentou de 15,67, em 2010, para 27,10, em 2012, no território do Complexo do Alemão. Um crescimento de quase 73% dos óbitos.

Tabela 08 – Óbitos de crianças até 12 meses. Fonte: <http://www.riocomovamos.org.br/>

| Óbitos de crianças até 12 meses por mil nascidos vivos no mesmo período e território (SMSDC/Datasus) | | | |
|--|-------|-------|-------|
| Ano | 2010 | 2011 | 2012 |
| Complexo do Alemão | 15,67 | 23,12 | 27,10 |

Os dados revelam que nos setores de segurança e saúde, não houve melhora, pelo contrário, o número de mortes aumentou. O que revela uma carência nas questões sociais mais básicas, que envolvem diretamente o cuidado à vida dos moradores.

3.9.

Custo social: o problema das desapropriações

Diversas desapropriações foram necessárias para viabilizar a construção das obras do PAC, incluindo o teleférico. A dificuldade de executar uma obra deste porte, em certos sítios da comunidade, demandou não só a liberação de terrenos, como também, o alargamento de alguns trechos viários para a passagem de equipamentos.⁸⁹

No que se refere às estações de proporções monumentais, a maioria dos moradores que moravam no topo dos morros, que seriam prováveis usuários do novo sistema de transporte, tiveram que ser relocados para viabilizar a construção destas.

Segundo o presidente da EMOP, Ícaro Moreno, ao longo do processo, houveram ‘ajustes operacionais’. As desapropriações foram agilizadas para acelerar as obras do teleférico, pois, a EMOP juntamente com os técnicos responsáveis da obra observaram que em Medellín e Caracas, estas foram o principal fator de atraso. Cada torre de sustentação do teleférico teve, por exemplo, *status* separado no processo de desapropriação.⁹⁰

Ao todo foram marcadas para serem relocadas 2.785 famílias por causa das obras do PAC e das remoções em áreas de risco. Aos moradores relocados foram propostas três alternativas: compra assistida, indenização em dinheiro ou transferência para os apartamentos das novas Unidades Residenciais. Destes, 42% optaram pela assistência para aquisição de outras unidades habitacionais, 25% optaram pela indenização e 33% preferiram ir para as novas unidades habitacionais do PAC.⁹¹

Foram construídas 920 unidades habitacionais para famílias realocadas e recuperadas cerca de 5.600 unidades habitacionais. Muitos moradores que foram para os apartamentos das novas unidades destacaram como fator positivo morar próximo ao “asfalto” e como fator negativo, ter que pagar contas de água, luz, e ter

⁸⁹ Fonte: <<http://piniweb.pini.com.br/construcao/infra-estrutura/pilares-de-sustentacao-da-superestrutura-do-teleférico-do-complexo-do-154372-1.aspx>> Acesso em: 15 jun. 2014.

⁹⁰ Fonte: <<http://www.emop.rj.gov.br/estado-inicia-estudos-para-operar-teleférico-do-complexo-do-alemao/>> Acesso em: 15 jun. 2014.

⁹¹ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011, p. 128.

que conviver com as regras dos condomínios, o que seria inédito para eles e muitas vezes impraticável.

Para aqueles que optaram por receber as indenizações em dinheiro, um dos problemas relatados, foi que o aumento da procura por novas residências elevou o valor dos imóveis dentro do Complexo do Alemão. O valor das indenizações, por fim, eram insuficientes para a compra das novas casas no mesmo padrão daquelas que seriam demolidas. A grande procura por imóveis dentro da comunidade somada à valorização por conta das obras do PAC, geraram especulação dos valores de imóveis à venda.

Os comerciantes também foram afetados, e tiveram sérios problemas no processo de negociação principalmente os que estavam situados na rua Joaquim de Queiroz, que sofreu alargamento e teve muitos estabelecimentos comerciais realocados. Para os comerciantes foram também dadas três alternativas: compra assistida, indenização em dinheiro ou realocação para um centro comercial com 48 lojas na Poesi, ao lado de um dos novos conjuntos residenciais do PAC.⁹²

De acordo com a moradora I, em entrevista concedida, o novo centro comercial não foi pensando para ser integrado à comunidade e ao teleférico:

“Eles tiraram o comércio de dentro da comunidade, fizeram um shopping popular fora da comunidade, num local onde não tem muita acessibilidade, onde as pessoas não vão muito, e jogaram os comerciantes para ali. Completamente distante do teleférico.”

Além disso, muitos reclamaram que as indenizações eram insuficientes para comprar um imóvel dentro da comunidade.

Outra questão reclamada foi o acúmulo de entulho das casas que foram demolidas para o alargamento das ruas. Segundo eles, atualmente, as obras não estão completas e pararam na etapa de demolição quando deveriam ser finalizadas com a urbanização das ruas alargadas. Os moradores reclamam que esses locais viraram terrenos baldios onde há acúmulo de lixo e incidência de ratos.⁹³

⁹² Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011, p. 130.

⁹³ Fonte: <<http://www.raizesemovimento.org.br/pac-alemao-em-questao-parado-nao-pode-ficar/>> Acesso em: 17 jun. 2014.

3.10.

Custo econômico: subsídios na operação e a utilização do teleférico

A construção do teleférico custou ao governo R\$ 210 milhões, um recurso equivalente 22,35% do valor total da obra do PAC no Complexo do Alemão. O responsável pela obra foi o consórcio Rio Melhor, formado pelas construtoras Odebrecht, OAS e Delta. Neste custo estão inclusos: o equipamento; a obra civil das estações e urbanização de seus entornos; as desapropriações referentes à obra do teleférico; e o remanejamento da rede de alta tensão.⁹⁴

Para operação do sistema, no entanto, foi feito um contrato de caráter experimental com a SuperVia, que já era responsável pela operação da linha férrea metropolitana do Rio de Janeiro, que teria integração com o teleférico. Este contrato, por sua vez, não foi por meio de licitação, ou seja, não houve concorrência. Para tornar a situação aceitável legalmente, foi criada a Lei nº 5.841 de 01/12/2010 em que acrescenta à Lei nº 2.869, de 18 de dezembro de 1997 a seguinte redação:

"§ 4º Sem prejuízo do disposto nos §§ 1º e 2º, consideram-se para efeitos desta Lei como serviço público de transporte ferroviário e metroviário os serviços dependentes, concorrentes, confluentes ou integrados, tais como elevadores de acesso e teleféricos, desde que tais serviços sejam prestados de forma vinculada aos serviços ferroviários ou metroviários".(NR)

A justificativa para a criação da lei partiu da Secretaria de Transporte por meio de nota em que esclarecia que:

"O Teleférico do Alemão é um sistema de transporte de passageiros inovador no Brasil. Não existia à época um modelo que pudesse ser utilizado como base para abertura de licitação da operação do serviço público de transporte de passageiro por teleférico."⁹⁵

Em 07 de julho de 2011, o Estado do Rio de Janeiro assinou contrato com a SuperVia pelo prazo de um ano para prestação de serviço de operação do Teleférico em caráter 'experimental'. Em 07 de julho de 2012, o Estado do Rio de Janeiro prorrogou por mais um ano o contrato de prestação de serviço de operação

⁹⁴ Informação dada em entrevista concedida por um engenheiro da prefeitura, no dia 08 de agosto de 2014.

⁹⁵ Fonte: <<http://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-ganha-prorrogaao-de-contrato-para-operar-teleferico-do-alemao-sem-licitacao-9894682.html>> Acesso em: 22 jul. 2014.

e em 05 de Julho de 2013 foi prorrogado por mais seis meses. Em 06 de janeiro de 2014 o Estado do Rio de Janeiro efetuou prorrogação por período de cinco meses e em junho deste ano, foi prorrogado pela quarta vez por mais 07 meses.

De acordo com o contrato assinado na época, o valor pago pelo Governo para a prestação de serviço de operação no sistema Teleférico é no valor de 50.123.892,42 reais⁹⁶ Em cima do valor do contrato, 10% refere-se à taxa administrativa repassada para empresa e ainda há uma taxa de desempenho, equivalente a 20% em cima de outras receitas, como por exemplo, a exploração de publicidade.

Ao fazermos um cálculo estimado, considerando a utilização do teleférico de 10 a 11 mil usuários ao dia, teremos ao ano em torno de 3,83 milhões de usuários do sistema. O que aos cofres públicos custa, para que cada passageiro desses possa utilizar o teleférico, em torno de 13 reais. Ou seja, este valor equivale ao custo da operação do teleférico pelo uso efetivo do sistema por passageiro. Porém, este valor cai se considerarmos o retorno financeiro que o Estado tem com a receita das tarifas dos visitantes, no valor de 5,00 reais, e as receitas dos contratos de publicidade.

Ao usarmos os números de usuários efetivos do teleférico podemos perceber o custo para sua subutilização. Contudo, a gratuidade para ingressar ao sistema não está sendo questionada aqui, pois se considerarmos a renda dos moradores, a gratuidade é um ponto positivo entre as políticas públicas para a mobilidade urbana. O que se questiona, é como o teleférico tem um custo operacional relativamente alto para um baixo uso pelos moradores.

O relatório do IPEA, que propôs indicadores para a avaliação dos impactos do PAC no Complexo do Alemão, ao avaliar o uso do teleférico, considerou o indicador de resultado intermediário nominado “2. Taxa média de utilização diária do teleférico”, em que seria calculada uma média de pessoas diariamente transportadas por capacidade máxima de transporte diário. A meta almejada para a eficiência do produto em questão, o teleférico, teria de ser de 80% da capacidade instalada de 30 mil passageiros/dia. Porém, de acordo com os dados atuais fornecidos pela Supervia, há de 10 a 11 mil usuários, o uso diário não alcança

⁹⁶ Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, ano XXXVII-nº140-parte I, quinta-feira, 28 de julho de 2011, p. 59.

1/3 da sua capacidade e nem chega a completar os 80% da meta proposta pelo relatório do IPEA.⁹⁷

3.11.

O saneamento básico como prioridade

Uma das reclamações dos moradores é a questão dos investimentos em áreas prioritárias, como o saneamento básico. Quando questionados nesta pesquisa, se os recursos utilizados para execução do teleférico, sendo muito altos, poderiam ser implementados em outras áreas, 74% dos 50 moradores que responderam, disseram que sim. Entre as respostas sobre em que áreas os recursos deveriam ser investidos, eles apontaram principalmente saneamento básico, saúde e educação.

O relatório do IPEA também constatou *in loco* a situação de algumas áreas do Complexo, que apresentavam um quadro precário de saneamento básico.

“Neste sentido, observamos *in loco* (fevereiro 2011) áreas do Complexo, como o Areal (favela da Grotta), que apresentam grave situação de saneamento e exposição da população a riscos, que não foram contempladas pelas obras do PAC. Também registramos reclamações do mesmo tipo através de entrevistas e/ou grupos focais com moradores de outras favelas do Complexo.”⁹⁸

Ainda no relatório, as considerações finais apontaram a falta de elementos que justificassem a implantação da infraestrutura:

“Avaliando o custo de implantação desta infraestrutura, o fato da comunidade não perceber sua funcionalidade, e o fato de haverem uma série de problemas de ordem básica ainda a serem resolvidos no CA (lixo, esgoto, água, etc), questiona-se a prioridade de implantação desta infraestrutura e o papel transformador que a mesma terá na vida das famílias e da comunidade.”⁹⁹

Na conferência sobre mobilidade urbana, ocorrida no Clube de Engenharia no dia 19 de julho de 2013, foi discutida a implantação do teleférico da Rocinha entre diversas lideranças comunitárias, técnicos e agentes do governo. Alan Brum, liderança da ONG Raízes em Movimento, atuante no Complexo do

⁹⁷ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011, p. 87.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 137.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 138.

Alemão, apresentou alguns problemas ainda existentes no Complexo depois das obras do PAC inclusive a questão das casas demolidas e abandonadas que, como citamos anteriormente, se tornaram ambientes propícios para vetores causadores de doenças.

De fato, dados da secretaria de saúde, ao contabilizarem, por exemplo, o número de casos de dengue por bairro, mostram que 14 pessoas foram diagnosticadas com a doença no ano de 2009 antes do PAC concluído, e depois este número aumentou para 115 pessoas no ano de 2013 após as obras.¹⁰⁰

Para Alan Brum, que já declarou publicamente sua insatisfação, “A prioridade número um no Alemão era o saneamento básico, jamais um teleférico”. Essa é, aliás, a mesma pauta de reivindicações contra a instalação do teleférico na Rocinha.

3.12.

O Morro dos Mineiros



Figura 28 - Comunidade dos Mineiros. Fonte: arquivo pessoal.

¹⁰⁰ Dados encontrados em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/sms/dengue-casos-bairro-periodo>> Acesso em: 23 jul. 2014.

Os moradores do Morro dos Mineiros lutam para serem reconhecidos no mapa, como uma comunidade emancipada, pois eles afirmam que pela prefeitura, o morro é considerado Morro do Alemão. No entanto, na prática, o morro se encontra muito distante do morro do Alemão e recebe poucos recursos para obras. O Morro foi contemplado com algumas melhorias do PAC e a situação das vias de acesso, escadarias e principalmente infraestrutura de saneamento são muito precárias (Figura 28).

Foi observado, em visita ao local, que os moradores desse morro quase nunca utilizam o teleférico, por conta do difícil acesso à estação. Não há sequer uma escadaria próxima que leve diretamente à estação. O acesso existente foi executado pelos moradores, em mutirão há anos atrás e hoje se encontra muito deteriorado. Este caminho, que foi percorrido em uma visita, fica embaixo de torres de energia de alta tensão de responsabilidade da empresa Light (Figuras 29 e 30).



Figuras 29 e 30 - Caminho sem calçamento para a Estação Palmeiras utilizado pelos moradores do Morro dos Mineiros. Fonte: arquivo pessoal.

De acordo com a moradora I do morro dos Mineiros, a mobilidade deste morro é bastante prejudicada. Para pegar a Kombi, é necessário descer toda a ladeira até o ponto final, e se o passageiro estiver transportando volumes, o valor da

passagem excede para levá-lo até em cima do morro dos Mineiros. O teleférico, segundo ela, não é viável, principalmente para quem precisa carregar volumes, já que não é permitido, e além disso, não há integração com moto-táxi, Kombi e caminho de pedestres até à sua comunidade. Quem utiliza o teleférico é quem mora perto das estações.

3.13.

Semelhanças e diferenças entre o teleférico do Complexo do Alemão e de Medellín

O teleférico foi inspirado no modelo de Medellín e isso foi claramente exposto na primeira audiência pública de apresentação do PAC para a comunidade. As autoridades do governo responsáveis pelo projeto fizeram uma visita à cidade colombiana para estudar o que foi executado por lá. Na época, apenas o teleférico da Linha K estava em operação.

O presidente da EMOP, Ícaro Moreno Junior, após a sua visita à Medellín, afirmou que as situações das favelas nas duas cidades (Complexo do Alemão e Comunas 1 e 2) eram muitos semelhantes em relação à topografia. Realmente nos dois casos as ocupações ocorreram em áreas de declive/active, mas no caso do Complexo do Alemão o relevo é mais oscilante, já que é formado por vários morros. Já as Comunas 1 e 2 possuem basicamente um active.

Sendo assim, o projeto realizado na Comuna 1 e 2 apresenta várias diferenças entre o executado no Complexo, principalmente em relação às locações das estações. Em Medellín, as estações estão localizadas num eixo longitudinal ao active da favela e no Complexo do Alemão, as estações estão localizadas no topo dos morros. Por este motivo, o projeto do Complexo do Alemão é muito criticado sobretudo pelos moradores, pois a localização das estações dificulta seu acesso, uma vez que devem subir até o topo do morro para ingressar no sistema.

Além disso, é notável a diferença na qualidade do projeto realizado na cidade colombiana. O projeto em Medellín transformou a cidade num modelo de urbanização de favelas, tanto em relação ao planejamento integrado como na qualidade superior dos projetos arquitetônicos e urbanísticos, e da obra executada.

O relatório do IPEA, ao comparar o projeto realizado no Rio de Janeiro com o de Medellín, aponta “a inconseqüência do poder público em instalar tal infraestrutura sem os fundamentos necessários para o seu efetivo sucesso de transformação da realidade local.” (IPEA, 2011, p.138)

Já o morador Allan Brum atenta com indignação para as diferenças da funcionalidade dos projetos que foram implantados em ambas cidades:

“A inspiração do digníssimo governador era Medellín, mas lá é tipo a serra de Petrópolis, um morro só. O teleférico vai subindo e vai tendo estações nos diversos níveis de altitude. No Alemão, a topografia é diferente. Aqui são sete morros, com vales entre eles. Chegaram, botaram na parte baixa, aí vai para o primeiro, segundo, terceiro... E só atende quem mora no topo. Não atende mobilidade. Continuamos dependendo de mototáxis e vans. O edital que te falei, de 50% das obras feitas, falava de abertura de várias ruas para ter mobilidade. A rua principal da comunidade, de 2,5 km, seria alargada.(...) A Joaquim de Queiroz, depois vira Canitá. Ela tem 2,5 km. Na previsão, era para ser alargada, para virar mão dupla, para o governo colocar ônibus. Alargaram só 300 metros.”¹⁰¹

Em visita aos dois teleféricos, na Comunas 1 e 2 em Medellín e no Complexo do Alemão, foi feito um levantamento fotográfico comparativo. Abaixo, na coluna da esquerda, está registrada a situação de Medellín e na coluna da direita, o que foi executado no Complexo Alemão (Figuras 31 a 42, fotos da autora):



Figura 31 - Medellín- Acesso pela rua principal com calçamento para pedestres.



Figura 32 - Complexo do Alemão- Acesso pela rua com prioridade para veículos.

¹⁰¹ <<http://www.raizesemmovimento.org.br/portal-papo-reto-entrevista-alan-brum/>> Acesso em: 28 jul. 2014.



Figura 33 - Medellín- Estações integradas ao entorno. Fácil acesso dos usuários do sistema.



Figura 34 - Complexo do Alemão- Estações localizadas nos topos dos morros com dificuldade de acesso dos pedestres.



Figura 35 - Medellín- Preocupação estética com o projeto. Urbanização do entorno das estações voltada para uso dos pedestres.



Figura 36 - Complexo do Alemão- Despreocupação estética com o projeto. Urbanização do entorno das estações voltada para uso de veículos.



Figura 37 - Medellín- Estações de embarque com execução de detalhes e revestimentos com alta qualidade.



Figura 38 - Complexo do Alemão- Estações de embarque sem preocupação com a execução dos revestimentos.



Figura 39 - Medellín- Interior das estações com materiais de alta qualidade.

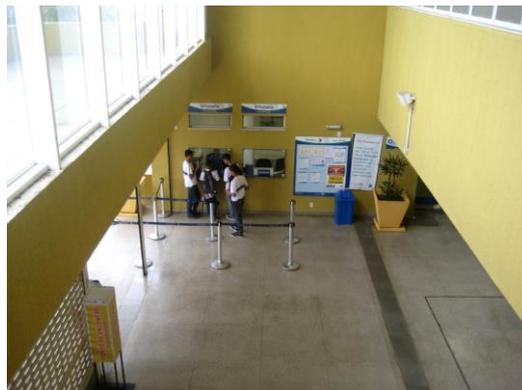


Figura 40 - Complexo do Alemão- Interior das estações com materiais de média qualidade.



Figura 41 - Medellín- Equipamentos separados das estações, de modo a criar um percurso urbanizado dentro da comunidade.



Figura 42 - Complexo do Alemão- Urbanização das proximidades das estações. Comércio sem estrutura.

O impressionante não é somente a diferença entre o que foi executado no Rio de Janeiro e o que foi executado na Colômbia, que visivelmente apresenta um resultado superior. Há também uma notável diferença nos valores da obra e no tempo de realização. Enquanto que na Colômbia a Linha K foi executada em 14 meses com orçamento de US\$ 11,6 milhões por quilômetro, no Complexo do Alemão a linha do teleférico foi executada em 30 meses com um custo de US\$ 38,45 milhões por quilômetro. Ou seja, um valor três vezes superior. Abaixo segue a tabela 09 comparativa:

Tabela 09 - Comparativo entre o teleférico de Medellín e o teleférico do Complexo do Alemão. Dados de Medellín retirados de: DÁVILA, Julio D. (copilador). *Movilidad Urbana y Pobreza*, 2011, p. 41. *Valor da obra do Complexo do Alemão: 210 milhões de reais (conversão de moedas usando a data da inauguração).

| Dados técnicos | Linha k: Medellín (Comuna 1 e 2) | Complexo do Alemão |
|-------------------------|---------------------------------------|---|
| Data de inauguração | Agosto de 2004 | Julho de 2011 |
| Tempo de construção | 14 meses | 30 meses |
| Tamanho | 2.072 m | 3.500 m |
| Velocidade comercial | 18 km/h | 21,6 km/h |
| Número de Pilares | 20 | 24 |
| Número de Estações | 4 estações (incluída a estação Metro) | 6 estações (incluída a estação de Bonsucesso) |
| Número de Cabines | 93 | 152 |
| Distância entre Cabinas | 60 m | 46 m |
| Capacidade operativa | 3.000 passageiros/h | 3.000 passageiros/h |
| Custo total estimado | US\$ 24 milhões | US\$ 134,6 milhões |
| Custo por quilômetro | US\$ 11,6 milhões | US\$ 38,45 milhões |
| Fontes de financiamento | 55% Município 45% Metro | 100% Governo Federal (PAC) |

Não só há diferenças quando as duas cidades são comparadas. Medellín apresenta também uma situação semelhante ao Rio de Janeiro com relação às políticas intervencionistas para “arrumar a casa” ao receber eventos internacionais. Em um texto sobre a influência dos efeitos da globalização em Medellín, a autora Claudia Patricia Serna da Corporación Jurídica Libertad, uma organização não governamental atuante na Comuna 13, apresenta um cenário comum:

“Conforme a lo anterior desde principios de este siglo, Medellín busca posicionarse como una ciudad regenerada en su trama urbana, pacificada y abierta al mundo a través de mega eventos internacionales, cuyos mensajes buscan caracterizar una ciudad segura para la inversión; dicha seguridad se traduce en alta inversión en equipamiento militar en las comunas populares para que ellas también ofrezcan ese potencial turístico, que se sirve además de obras como los Metro cable, los parques biblioteca o las escaleras eléctricas de la comuna 13, que soterradamente traen aparejadas un sinnúmero de operaciones militares y fuertes procesos de “pacificación”, propiciadas para demostrar esta ciudad como digna impulsora de la lógica del capital integrada con una lógica de control territorial propios de la globalización.”

A citação acima que poderia ser descrita para a cidade do Rio de Janeiro reflete o momento que as cidades estão vivendo com os impactos diretos sobre espaços urbanos, influenciados pelo interesse econômico da iniciativa privada aliada às governanças locais. Medellín que em dez anos sofreu uma transformação

do mesmo tipo, tendo como fonte investimentos estrangeiros para a realização dessa transformação urbana e manifesta também como um exemplo do fenômeno de ‘cidade global’.

3.14.

Pesquisa com os moradores

No decorrer deste estudo, foi realizada uma pesquisa junto aos moradores do Complexo do Alemão com o objetivo de elucidar a opinião deles sobre o equipamento, sob a ótica de quem sofreu diretamente seus impactos. Para isso, foi criado um questionário *online* e divulgado por rede social.¹⁰²

O grupo de moradores para qual foi divulgada a pesquisa apresentava-se diverso: homens e mulheres de diferentes faixa-etárias num número aproximado de 200 pessoas. Entre estas pessoas que receberam o convite, 50 responderam o questionário composto por 5 tópicos, sem ser necessária a identificação do participante. O carácter anônimo do questionário teve como intenção permitir maior liberdade aos participantes para expressarem suas opiniões. Desse modo, puderam fazer suas críticas positivas, negativas e até sugerir melhoras no sistema. A escolha deste método foi devida a dificuldade de alcance e convencimento dos moradores à participação da pesquisa.

A pesquisa por amostragem não reflete a opinião de toda a população, mas é importante para expressar opinião dos moradores principalmente nas questões abertas que exigem aos participantes respostas descritivas.

Ao recolher os resultados, na primeira pergunta “Você utiliza o teleférico?” 26% responderam que sempre, 32% às vezes, 32% raramente e 10% nunca.

¹⁰² Página da pesquisa online: <<https://pt.surveymonkey.com/s/VC393R9>>. Divulgada através do perfil em rede social: <<https://www.facebook.com/pesquisa.teleferico>>

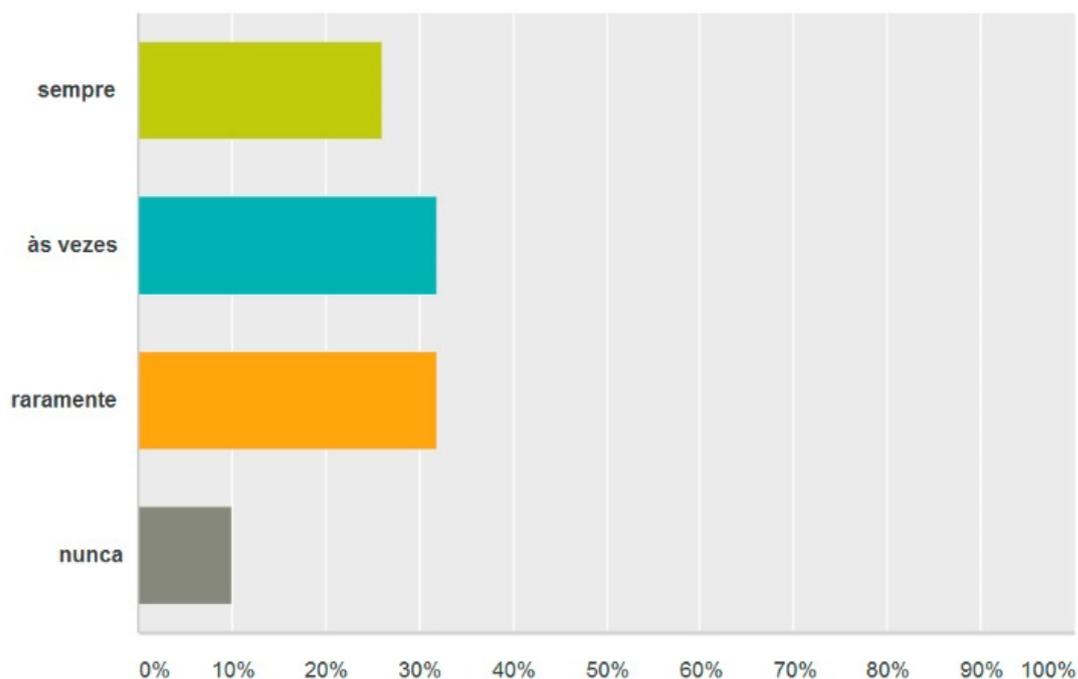


Gráfico 04 - Entre os 50 moradores que responderam a pergunta “Você utiliza o teleférico?” 26% responderam que sempre, 32% às vezes, 32% raramente e 10% nunca.

Na segunda pergunta “Você utiliza o teleférico como?”, 20% dos participantes responderam que utilizam como transporte para ir trabalhar, 4% responderam que utilizam para ir estudar, 38% responderam que utilizam como transporte para outros serviços, 46% responderam que utilizam o teleférico para lazer e 10% responderam que não utilizam o teleférico.

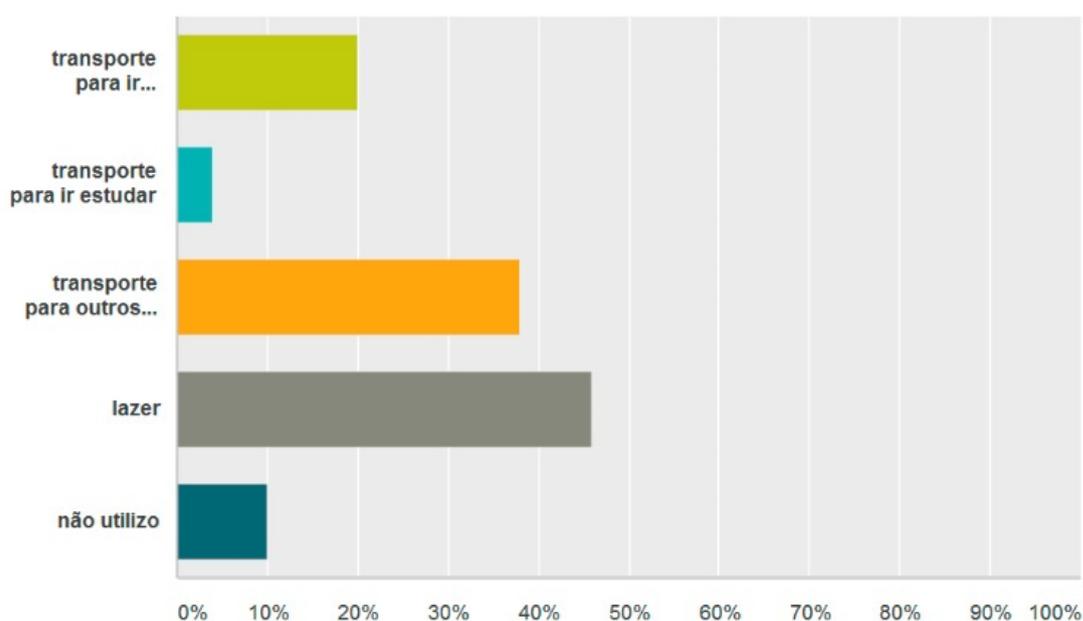


Gráfico 05 - Entre os 50 moradores que responderam a pergunta “Você utiliza o teleférico como?” 20% para ir trabalhar, 4% para ir estudar, 38% para outros serviços, 46% para lazer e 10% não utilizam o teleférico.

O curioso neste resultado é que 46% dos participantes que utilizam o teleférico para lazer são moradores, ou seja, os próprios moradores fazem uso recreativo do equipamento.

Na terceira pergunta, “Na sua opinião qual foi a principal mudança com o teleférico?” 64% dos participantes disseram que o teleférico facilitou o transporte na comunidade e 36% disseram que aumentou o turismo. Nesta questão, era aberto um espaço para o morador especificar outra mudança, caso desejasse. Neste caso, um morador aproveitou o espaço para expor sua opinião:

“FACILITOU E AUMENTOU O TURISMO, PENA QUE NÃO TEMOS UM PLANO INCLINADO para transportar quem mora em baixo até uma das estações.” (morador #2)

Na quarta pergunta, “O investimento do teleférico foi alto, você acha que esse dinheiro poderia ser implantado em outras áreas?” 74% dos moradores participantes disseram que sim e 26% disseram que não. Dos que responderam que sim, que os investimentos deveriam ser empregados em outras áreas, 22 moradores apontaram como principais carências: Educação (10 citações); Saneamento básico (8 citações); Saúde (8 citações) e Obras/infraestrutura (7 citações).

A quinta pergunta era uma questão em aberto, onde o entrevistado poderia deixar sua crítica em relação ao teleférico. “Como você avalia a mudança que o teleférico ocasionou à sua comunidade? Tem alguma crítica?”

Dos 50 participantes que responderam à pergunta, 17 disseram não ter críticas ou não opinaram. Outros 19 acharam que as mudanças foram positivas, às vezes com ressalvas, de que ainda falta muito a fazer na comunidade:

“Ajudou bastante moradores que moram nas partes altas do complexo, mas na minha opinião ficaria melhor se ele funcionasse até mais tarde...principalmente dias de semana pois muita gente trabalha até tarde e tem que subir a pé pois o mesmo está fechado.” (morador #34)

Este morador destacou a interação entre as comunidades que formam o Complexo e a facilidade de acesso para quem mora próximo às estações:

“Transporte viável a todos, há mais interação entre os moradores das comunidades, pessoas que moram no alto dos morros tem melhor acesso.” (morador #10)

Alguns moradores também sugeriram mudanças para o transporte dentro da comunidade:

“Observo sempre por dois lados: Foi bom pra muitos moradores que moram no alto do morro e hoje fazem uma economia de pelo menos R\$ 6 de passagens, e também pra quem trabalha com turismo local, isso surgiu na verdade após essa grande atração que é o teleférico do alemão. Outro ponto que eu vejo era que o governo deveria perguntar a comunidade qual a maior necessidade, com certeza não seria o teleférico... podiam alargar as ruas e colocar ônibus circulando por todo o complexo do alemão...enfim, acho que é isso.” (morador #19)

“Foi muito bom para a comunidade só que a estação do Itararé ficou muito longe das palmeiras deveria ter outra na praça do cruzeiro para ficar melhor.” (morador #13)

“Falta acessibilidade para estações. Falta saneamento básico ao redor, existe no perímetro de +- 500m, depois disso não existe. Poderiam estender um ramal para o Engenho e outro para o metrô do Nova América. Fica a dica...” (morador #12)

Ainda duas pessoas que criticaram o preço da passagem, e outras duas reclamaram do horário de funcionamento do teleférico. E outras 7 pessoas foram bastante críticas em relação ao sistema, pois não era prioridade, como por exemplo:

“Deveria ter feito além do teleférico o acabamento das obras. Gastou-se 1 bilhão de reais e nada! Não fizeram o saneamento básico, não fizeram mais escolas.” (morador #1)

“Muitas casas que foram desapropriadas estão largadas, as obras das vias públicas que levam até as estações estão inacabadas...Enfim...OBRAS ELEITOREIRAS, Uma VERGONHA.” (morador #2)

“Foi dinheiro jogado fora, pois a favela sofre com problemas de infraestrutura e mobilidade que poderia ser resolvido se o governo tivesse ouvido os moradores nas primeiras reuniões do PAC social.” (morador #42)

Foi ainda observado que muitos moradores não utilizam o sistema por ainda terem receio de altura e não confiar na segurança das gôndolas suspensas, que às vezes balançam com o vento.