

4.

Considerações finais

Ao longo da pesquisa, foi possível levantar uma bibliografia ainda restrita sobre a mobilidade urbana nas favelas no Rio de Janeiro, principalmente relacionada ao teleférico. O tema mobilidade urbana aos pouco está sendo incluído nos projetos de urbanismo e vai ganhando forma, seja pela abertura de vias ou pela implantação dos equipamentos de transporte pelo poder público. O que foi possível observar é que, mesmo com as dificuldades existentes dentro de um espaço precariamente construído, as soluções de mobilidade que foram a princípio criadas pelos próprios moradores ainda são as mais utilizadas, como por exemplo, o sistema de transporte alternativos kombis, moto-taxis e vans.

Estabelecer que o teleférico é a solução para a mobilidade urbana em favelas de encostas deve ser bastante questionável, pois cada caso requer um estudo específico e aprofundado. No caso do Complexo do Alemão, por exemplo, foram encontrados fatores positivos e negativos. Se por um lado o teleférico reduziu consideravelmente o tempo de deslocamento de Bonsucesso a alguns pontos da comunidade e proporcionou a integração com o trem, por outro, o número contido de usuários não justifica o seu alto custo.

Como aspecto positivo, deve-se destacar que muitos benefícios do sistema teleférico são simbólicos, como a mudança de percepção de como o resto da cidade vê o Complexo do Alemão e como os moradores veem a sua própria comunidade. De fato há maior visibilidade agora e maior acessibilidade para quem antes não imaginava visitar o conjunto de favelas.

Os impactos da implantação do teleférico são diversos e complexos para serem ilustrados. Aqui, seguindo a lógica de que os transportes devem ser pensados com visão sistêmica, foi feita uma análise da eficiência do teleférico do Complexo do Alemão a partir dos seguintes grupos de equilíbrio: Social, econômico, ambiental e urbanístico.¹⁰³

¹⁰³ MACDOWELL, Fernando. Transportes e mobilidade. Visão técnica sistêmica dos transportes públicos integração descentralizada. Apresentação de palestra. Clube de engenharia, FENAMETRO e SIMERJ. Rio de Janeiro. Outubro de 2012.

Ao analisarmos o social, o teleférico possui algumas características positivas como um sistema de mobilidade conectado às áreas de difícil acesso e de baixa renda, com baixo impacto predial para sua construção e gratuidades das tarifas para os moradores ao menos em duas viagens. Por outro lado, as características negativas observadas foram os altos investimentos direcionados à execução desse sistema, visto que estava claro que a comunidade tinha outras prioridades tais como educação, saúde e saneamento básico, que foram por exemplo citadas nas entrevistas concedidas nesta pesquisa. Além de não haver uma participação efetiva dos moradores na concepção do projeto e sequer um estudo de demanda, necessário a qualquer transporte. Ainda foi levantado que, apesar do baixo impacto predial, muitos moradores reclamaram que algumas casas foram removidas devido ao alargamento das ruas para o transporte de equipamentos para a construção do teleférico. O comércio, por sua vez, foi relocado para uma região distante das estações.

Pela teoria, a maior abrangência social ao sistema de transporte é diretamente ligada ao valor da tarifa, ao conforto do transporte, ao tempo de espera e também à acessibilidade das estações. O teleférico do Complexo do Alemão parece atender a estes fatores com exceção do último, pois quando avaliamos a locação das estações no topo dos morros, podemos concluir, juntamente com a opinião declarada dos moradores, que o sistema é de difícil acesso para quem mora na parte de baixo dos morros.

Pela análise econômica, é possível destacar o alto custo de execução da obra e de operação do sistema. É um transporte relativamente caro, neste caso do Complexo do Alemão, se compararmos o custo por km e a capacidade de transporte de passageiros. Apesar de ter sido escolhido por “motivos técnicos” que priorizaram uma maior abrangência territorial e o baixo impacto predial, o fator “eficiência” não foi favorável ao considerarmos o atual número de usuários do transporte, três vezes menor que a capacidade suportada. Ou seja, a utilidade do transporte não compensa os altos custos da obra e da operação do sistema. Ainda assim, o teleférico não seria totalmente justificável mesmo com a demanda, visto que há soluções de transporte economicamente mais viáveis e eficientes.

De certa forma, como fator econômico positivo, o teleférico contribuiu na geração de empregos, pois a maior parte da mão de obra foi oriunda das comunidades para a construção do equipamento, cerca de 70%. Boa parte do

trabalhadores das estações também moram no Complexo. Contribuiu também para a geração de renda daqueles que trabalham no comércio das áreas de entorno das estações que recebem os turistas.

O teleférico é um equipamento associado ao uso recreativo e é o que o torna viável economicamente neste caso. O uso duas vezes ao dia pelos moradores do Complexo do Alemão é subsidiado pelo Estado. Os visitantes e aqueles que possuem o cartão Riocard precisam pagar para ingressar no sistema e dessa forma as tarifas compensam parte do custo de operação.

A implantação do sistema de fato aumentou o turismo e a visibilidade da comunidade. Atualmente, o Complexo do Alemão recebe turistas de outros estados e outros países. O turismo em favelas, cada vez mais recorrente, coloca em questão a real intenção em implantar o teleférico como meio de transporte, uma vez que o uso pelos moradores ainda é bastante contido. Mas é preciso destacar que, no levantamento das opiniões sobre o teleférico, muitos moradores veem o turismo como fator positivo e também utilizam o teleférico para lazer.

Do ponto de vista ambiental, o teleférico é um sistema que utiliza energia limpa. O seu sistema a cabo é conectado a um motor elétrico que opera na estação da Baiana e as cabines ficam suspensas ligadas ao cabo em movimento. Para energia interna das cabines é utilizada energia solar. Ao longo da linha o teleférico caracteriza-se como um sistema silencioso, exceto na chegada das gôndolas nas estações que há bastante ruído.

Além disso, o teleférico criou uma nova relação da comunidade com a paisagem, tanto para quem o utiliza quanto para quem apenas o vê de fora. O teleférico compõe a paisagem como um artefato de forte carga estética que difere do entorno da favela. Por outra perspectiva, de dentro da gôndola, o usuário se torna espectador da favela com visão panorâmica do Complexo.

Ao analisarmos quais as características urbanísticas que o sistema de transporte teleférico fomentou, podemos destacar a importância das estações como novas centralidades de serviços. Porém, a escolha das locações das estações não foi feliz. A falta da acessibilidade é um fator que influencia muito na utilidade do teleférico. O problema é que muitos moradores preferem utilizar o sistema alternativo de moto-táxis e kombis a ter que subir até as estações. Além disso, o projeto de urbanismo apresenta-se restrito às áreas próximas das estações e deixa a

desejar pela qualidade do desenho se compararmos com o caso de Medellín, no qual foi inspirado.

Ao longo da pesquisa, foi ainda possível observar que o teleférico muitas vezes foi apresentado por políticos como a solução da mobilidade em áreas carentes e às vezes de modo propagandístico, e que existe uma certa tendência em implantar o sistema em favelas. Sendo que alguns desses projetos previstos no Brasil não estão sendo discutidos com a população local.¹⁰⁴

É necessário questionar criticamente os interesses de empresas nesse mercado que se mostra promissor para uso em áreas urbanas, e principalmente em áreas carentes. Interesses estes de quem vende o equipamento teleférico (é uma tecnologia importada), e também de quem constrói e fica responsável pela operação do sistema.

Por fim, o teleférico como meio de transporte poderia ser uma solução criativa, se associado a um planejamento urbano de qualidade, comprometido com a real mobilidade dos moradores. A implantação do teleférico deveria estar relacionada a um planejamento social mais amplo por parte do Estado, quando inserida em área vulnerável. Deveria haver maior participação popular nos projetos deste porte. E, no caso do Complexo do Alemão, tendo em vista os altos investimentos em equipamentos onerosos como o teleférico, fica claro que a população reivindica seus direitos mais básicos como prioritários.

¹⁰⁴ Apesar de terem ocorrido alguns debates com a população, que já expressou que o teleférico não é prioridade na Rocinha, o projeto segue. Além do caso da Rocinha, há um projeto de teleférico em Santos-SP e Florianópolis-SC. A presidente Dilma chegou anunciar que em Vitória-ES também seria construído um teleférico, porém este não será levado adiante após ser constatada a inviabilidade através de um estudo feito pela prefeitura. Em Vitória chegaram à conclusão que o equipamento teria um custo muito alto e que não havia interesse dos moradores.

Fonte: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2014/07/cbn_vitoria/reportagens/1482194-dilma-diz-que-vitoria-tera-teleferico-e-estudos-da-prefeitura-apontam-que-projeto-e-inviavel.html> Acesso em: 23 ago. 2014.