CAPÍTULO 8

UM OLHAR POSSÍVEL SOBRE O CONCEITO DE MOBILIDADE E OS CASOS DA FAVELA DA MARÉ E DO COMPLEXO DO ALEMÃO

Jailson de Souza Silva[1]
Eliana Souza Silva[2]
Renato Balbim[3]
Cleandro Krause[4]

1 INTRODUÇÃO

Participar dessa obra coletiva, que objetiva refletir sobre o tema da mobilidade urbana de forma sistêmica, nos impulsiona na compreensão do espaço urbano; uma totalidade em constante produção, um sistema altamente complexo de objetos e ações e seus múltiplos valores.

O tema da mobilidade é tratado aqui a partir de ações e estudos que nós, Jailson de Souza Silva e Eliana Souza Silva, temos feito sobre o direito à cidade junto aos moradores das favelas e de outros espaços das periferias. De fato, nossas origens sociais, experiências profissionais e atividades sociopolíticas nos fazem circular em territórios plurais da urbe: universidade – onde trabalhamos profissionalmente; favelas – onde temos nossas origens e agimos como ativistas; zona sul[5] – onde residimos atualmente; além de espaços da gestão pública, visto a ocupação de cargos em órgãos estatais etc. Assim, nos propomos a ser, como definiram Silva, Barbosa e Faustini (2013), típicos "novos cariocas": sujeitos que buscam viver a\na cidade de forma plena, pois se reconhecem com direitos plenos para acessarem o conjunto de equipamentos, serviços e territórios que constitui esse mundo social urbano.

Contribuíram para as análises e as conclusões aqui apresentadas dois "novíssimos cariocas", os pesquisadores do Ipea Renato Balbim e Cleandro Krause, que em equipe, em 2010, realizaram pesquisas no Complexo do Alemão (CA), durante a execução das obras de reurbanização; em especial, durante a fase de instalação do primeiro teleférico no Brasil a ser utilizado como sistema de transporte público coletivo. Suas pesquisas com moradores trazem claras representações simbólicas acerca da mobilidade, revelando a importância do tema para a compreensão da qualidade da mobilidade na diversidade e na multiplicidade das cidades.

---

1. Professor associado da Universidade Federal Fluminense (UFF). Fundador e diretor do Observatório de Favelas.
2. Diretora da Divisão de Integração Universidade Comunidade da Pró-Reitoria de Extensão da Universidade Federal do Rio de Janeiro (DIUC/PR-5/UFRJ). Criadora da Redes de Desenvolvimento da Maré.
3. Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.
4. Técnico de planejamento e pesquisa da Dirur/Ipea.
5. Região mais valorizada economicamente e com os melhores índices de desenvolvimento humano (IDH) da cidade do Rio de Janeiro.

Nossa preocupação fundamental – de todos – foi contribuir para a publicação, considerando seu caráter plural de autores, por meio da apresentação de uma concepção peculiar de *direito à cidade*; entre os quais, o direito à mobilidade. Nesse sentido, produzimos um estudo no qual pontuamos, na próxima seção, proposições conceituais sobre o que vem nos orientando na reflexão e no acúmulo sobre mobilidade, o que, de certa maneira, tem conduzido nossas intervenções sociopolíticas e nossos estudos sobre os territórios nos quais atuamos.

O formato deste capítulo é dessa maneira mais ensaístico do que um artigo acadêmico tradicional. E isso se deve, além do tema e da base cotidiana da análise, ao fato de nos exigirmos, há anos, a escrever para um público maior do que o dos nossos pares universitários e de centros de pesquisa. A linguagem não perde o rigor em função disso, mas há uma preocupação maior com a fluidez, a valorização do entendimento do leitor, mesmo sem perder a correção, valor maior do texto acadêmico.

Na terceira seção, apresentamos uma pesquisa amostral feita na Maré sobre a mobilidade dos seus moradores.[6] Privilegiamos nessa seção mostrar os dados, além de uma análise sintética, sobre a mobilidade física dos moradores da Maré. Dessa forma, o leitor, de maneira autônoma, poderá tecer, também, suas considerações e análises a respeito do tema. É, portanto, um estudo que fornece dados originais sobre o tema selecionado para esse livro, sendo estes coletados no maior conjunto de favelas do Rio de Janeiro, a Favela da Maré, ou o território comumente denominado assim, e que é formado por dezesseis favelas que margeiam a avenida Brasil, na região da Leopoldina. O conjunto da Maré possui uma população de 129.700 moradores, espraiados em 41 mil domicílios, segundo o Censo Demográfico 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010).[7] Esse número representa cerca de 9,3% do total de moradores nas favelas da cidade do Rio de Janeiro, de acordo com o órgão.[8]

A pesquisa na Maré foi feita, em 2014, pelas organizações da sociedade civil de interesse público (Oscips) Redes da Maré[9] e Observatório de Favelas,[10] e o Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (Ceiia).[11] A amostra revela, entre outras valiosas informações, quão pequena é a circulação dos moradores locais pelo conjunto da cidade. Atestando como, historicamente, a dinâmica de

6. Ver Silva, Silva e Marinho (2014)

7. Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) não incluem a comunidade de Marcílio Dias, uma das dezesseis assinaladas.

8. De acordo com o IBGE, a cidade teria, em 2010, 1.393.314 moradores em aglomerados subnormais, distribuídos em 2.227 localidades. Dados obtidos no ***site*** disponível em: <http://goo.gl/78JYSU>.

9. Redes da Maré: instituição com atuação prioritária, desde a década de 1990, no conjunto das dezesseis favelas da Maré. Os projetos se organizam a partir de cinco eixos estruturantes, quais sejam: desenvolvimento territorial, produção de conhecimento e comunicação, educação, arte e cultura e segurança pública.

10. Observatório de Favelas: organização voltada para a produção de conceitos, metodologias e tecnologias sociais que incidam em políticas urbanas que beneficiem os moradores de favelas e periferias.

11. Ceiia: organização portuguesa dedicada à construção de inovações tecnológicas no campo da mobilidade física.

funcionamento dos transportes coletivos e os interditos simbólicos da cidade contribuem para esse baixo nível de circulação, que sinalizamos na reflexão que apresentamos sobre mobilidade.

Como contraponto empírico e metodológico à pesquisa amostral feita na Maré, na quarta seção apresentamos estudo realizado pelo Ipea no Complexo do Alemão, o qual utilizou a técnica do grupo focal, com o objetivo de obter as representações e o conteúdo simbólico que moradores fazem do "futuro" das comunidades, em expectativas associadas aos novos serviços de transportes coletivos prometidos e/ou em implementação no momento da pesquisa, em 2010. É importante notar que, diferentemente do Complexo do Alemão, a Maré não sofreu, até o momento, intervenção urbanística de forma tão abrangente e concentrada.

É nosso desejo que as proposições aqui reunidas se somem às dos outros autores, de forma a materializar nessa obra coletiva uma visão abrangente, engajada e propositiva de cidade, na qual se afirma o direito de todos os seus moradores a uma mobilidade plena.

2 SOBRE O DIREITO À MOBILIDADE NA CIDADE

A noção corrente de mobilidade é usada para definir, comumente, dois tipos de movimentos: a circulação física dos cidadãos pelos territórios (mobilidade física) e o processo de ascensão ou queda socioeconômica (mobilidade social). A partir da constatação desses processos objetivos, busca-se apresentar suas causas, suas consequências e\ou seus impactos, entre outros aspectos. Entendemos e reconhecemos a importância dessas conceituações, mas pensamos que o conceito de mobilidade deva ser alargado, como revelado neste coletivo que trata da mobilidade residencial, do trabalho, das migrações etc. Porém, deve-se incorporar também o processo global de pertencimento e produção de encontros dos seres sociais na pólis\cidade.

Nessa perspectiva, a cidade é percebida para além de suas múltiplas definições econômicas, culturais, geográficas e políticas; um território plural de encontros decorrentes de identidades e diferenças dos sujeitos, dos "mesmos" e dos "outros". Nessa acepção, o principal indicador do grau de complexidade, riqueza e cosmopolitismo deste espaço tão singular e vivo é o grau de pluralidade dos encontros e de vínculos possíveis entre os seus moradores e destes com as instituições que a constituem. Ou a vida de relações, como chamava Max Sorre (1984).

O pressuposto fundamental das vivências dos sujeitos no território da urbe é o que Lefebvre (1991) chamou de *direito à cidade*. Em nossa leitura, o seu exercício se sustenta em três direitos estruturantes, dos quais a grande maioria dos outros é derivada: a liberdade na diferença; a convivialidade; e a igualdade do ponto de vista da dignidade humana.

Entendemos o direito à "liberdade na diferença" como a possibilidade de o ser social viver de acordo com as expressões das suas escolhas, orientações subjetivas e pertencimentos objetivos. Isso significa que cabe ao Estado, expressão institucional da vontade e da ordem coletiva, garantir ao cidadão o direito de viver, no limite, de acordo com a perspectiva de *autenticidade* afirmada por Rousseau (1999).

Ao mesmo tempo, cabe ao Estado, em determinadas circunstâncias, restringir direitos individuais a fim de proteger os direitos coletivos. As questões sobre até onde deve ir o poder do Estado sobre o corpo, a linguagem e outras práticas dos indivíduos estão no centro das disputas civilizacionais desde a Revolução Francesa, especialmente, e continuam presentes, mais do que nunca, no contemporâneo. Temas como aborto, divórcio, casamento de homossexuais, liberdade religiosa, uso de drogas, internação psiquiátrica, limites do pátrio poder e renda mínima, por exemplo, dividem a sociedade e tencionam o Estado, gerando enfrentamentos e mobilizações dos diversos seres e grupos sociais.

O direito à *autenticidade* exige o reconhecimento da condição de sujeito do cidadão diante das instituições, não podendo ele ser tratado como mero produto funcional destas. Por essa razão, o direito à liberdade, para além da perspectiva individual, exige o devido reconhecimento e legitimidade das diferenças. O que implica o ser social não ser estigmatizado\discriminado por eventuais características étnicas, sociais, geográficas, sexuais, raciais, culturais e\ou econômicas. Logo, esse *direito à cidade* específico exige a superação da histórica transformação das diferenças em formas hierárquicas reprodutoras de desigualdade. Com efeito, ainda vivemos uma realidade social em que o fato de ser negro, mulher, favelado, deficiente, morador da periferia e\ou homossexual, entre outros exemplos, representa, de forma variada, uma restrição ao exercício pleno dos direitos fundamentais na cidade.

O direito à convivialidade é outro elemento nuclear do direito à cidade. Ele remete ao último termo da tríade dos direitos fundamentais do cidadão afirmado na Revolução Francesa: a fraternidade, o menos compreendido e discutido dos três, como considera Badiou e Truong (2013). Por convivialidade, entendemos a necessidade de que as instituições – desde as famílias ao Estado, passando pelas escolas, pelas religiões e pelos partidos – contribuam para que a humanidade das pessoas seja reconhecida, legitimada, protegida e estimulada. Superando a perspectiva hobbesiana do *homem lobo do homem*, a convivialidade é a exigência de que as pessoas sejam educadas para respeitar e legitimar as escolhas e as práticas dos outros, mesmo que elas não estejam de acordo.

Indo além da mera tolerância com a diferença, a convivialidade implica criar mecanismos de solidariedade e de civilidade que contribuam para o bem-estar de todos, algo como a solidariedade das redes e dos acontecimentos no lugar, definido por Milton Santos como o espaço do acontecer solidário.

Essa convivialidade, as ações solidárias no lugar, define os modos e os usos, gerando valores de múltiplas naturezas: culturais, econômicos, sociais, antropológicos etc., que são inclusive apropriados simbolicamente.

Nesse contexto, e a título de exemplo, tomando a realidade de uma favela, os equipamentos públicos e as infraestruturas, assim como as ações de toda ordem e os movimentos, inclusive imateriais (regulação do uso desse espaço e suas práticas por distintos e diversos cidadãos), integram um lugar que deveria primeiramente estar enraizado no reconhecimento de seu caráter público. Além disso, a convivialidade impõe a proteção aos mais vulneráveis (crianças, idosos e deficientes, especialmente) e o estímulo ao tratamento fraterno e civilizado das eventuais diferenças.

Para isso, o contato cotidiano entre os *diferentes* é central. Logo, quanto mais plural for um território em termos econômicos, culturais, educacionais, sociais, étnicos e etários, mais inventivo, plural e democrático ele poderá ser, mais intensas serão as redes de solidariedade, complementaridade e convivialidade. Para isso, as instituições devem operar para fortalecer os vínculos sociais e humanos, sem perder o devido respeito à liberdade individual dos sujeitos.

No que concerne ao direito à igualdade, cabe ir além das visões clássicas que norteiam as proposições sociopolíticas e econômicas. De fato, a naturalização da desigualdade pelos liberais foi questionada principalmente a partir de um juízo marxista centrado na crítica à propriedade privada e a um reducionismo econômico que se centrava no controle da posse de bens dos indivíduos. A preocupação em restringir a liberdade dos indivíduos para que não se tornassem exploradores da mão de obra do trabalhador, por exemplo, se tornou mais importante do que garantir o bem-estar e a potência inventiva de todos.[12] Desse modo, foram construídos regimes totalitários dominados por aparatos estatais dedicados a moldar, reprimir e agredir a individualidade humana.

O fracasso das experiências socialistas não significa aceitar a opressão e a exploração que caracterizam a naturalização da desigualdade na ordem capitalista. Tratar de maneira inovadora esse dilema é reconhecer que o pressuposto da igualdade no contemporâneo não deve ser sustentado, simplesmente, na lógica econômica, mas sim na ética: a sociedade deve buscar garantir para todos os cidadãos um patamar básico de igualdade sustentada no princípio da dignidade humana, materializado na garantia de direitos individuais fundamentais. Naturalmente, esse patamar de dignidade e de direitos é histórico, se alterando de acordo com o processo de desenvolvimento socioeconômico e cultural.

Dois exemplos dessa proposição, um negativo e outro positivo. O primeiro destes é o fato de que o Estado, por meio de ações dos poderes executivos federal, estadual e municipal brasileiros, investiu cerca de R$ 1 bilhão para a urbanização

12. Refere-se à capacidade do indivíduo utilizar todo o seu potencial para viver plenamente seus direitos e suas possibilidades.

do Complexo do Alemão, segundo maior conjunto de favelas do Rio de Janeiro. No processo, foi construído um teleférico, que não fora uma reivindicação dos moradores, e que custou cerca de R$ 300 milhões. Por outro lado, apenas 30% do Complexo do Alemão têm saneamento básico, uma reivindicação histórica dos residentes nesse território. Os recursos gastos no teleférico resolveriam, em grande parte ou totalmente, o problema do saneamento local. Se o pressuposto dos órgãos estatais fosse a garantia da dignidade desses moradores, eles seriam ouvidos em suas demandas, e o objetivo central da intervenção seria buscar atendê-las.

Outro exemplo ilustrativo do direito à igualdade da dignidade humana se expressa no Programa Bolsa Família. Política de transferência de renda construída pelo governo federal, esse programa visa garantir uma renda mínima às famílias em situação econômica de maior vulnerabilidade no país, atendendo atualmente a cerca de 20% da população brasileira. Todavia, uma parcela expressiva da opinião pública nacional, notadamente nos setores mais ricos, assume um discurso profundamente crítico ao programa, afirmando que ele transforma seus beneficiários em "vagabundos" e "parasitas". Nesse caso, a responsabilidade do Estado em prover condições mínimas de sobrevivência para os cidadãos que delas necessitam não é valorizada, nem mesmo reconhecida. Os exemplos são demonstrações de como a disputa pelo reconhecimento da universalidade da dignidade humana ainda está em aberto no país, tanto no âmbito do Estado como no da sociedade.

O direito à mobilidade urbana, portanto, eixo central do presente capítulo, é uma expressão material dos três direitos estruturantes aqui assinalados. Na proposição que defendemos, a mobilidade se realiza a partir de um conjunto de acessos a diversos tipos de equipamentos e experiências de cidade. A mobilidade física cotidiana – no caso, a dinâmica de circulação dos sujeitos na cidade por meio dos meios de transporte – é uma condição estrutural importante, mas apenas preliminar, na garantia do direito à mobilidade plena de todos na urbe. E a redução da mobilidade a esse aspecto pode ser um fator reprodutor da desigualdade e da subordinação do espaço urbano à condição de mercadoria.

Nesse caso, se evidencia um reconhecimento do território da cidade a partir da sua condição de mercadoria a ser explorada pelo capital, e não como "morada", espaço repleto de experiências, afetos e subjetividades. São dois pressupostos: o primeiro, hegemônico, é que a cidade deva existir para a reprodução do capital. Desse modo, são estabelecidas formas de organização dos territórios urbanos que os hierarquizam a partir da lógica econômica.

O pressuposto que se coloca em outro extremo reconhece a pólis como expressão material da vida das pessoas que a constituem. As experiências na trajetória, a história e a memória da ocupação, bem como os vínculos dos sujeitos com o lugar e suas formas de significação desse pertencimento, são afirmados e defendidos pelos que advogam o pressuposto do direito à cidade como base da vida social urbana.

Pensada como mercadoria, a cidade vai se tornando um espaço de interditos sociais e econômicos, onde as pluralidades das experiências e das condições sociais, culturais, econômicas e educacionais são suprimidas. Ela se torna um conjunto de territórios dos "mesmos", sendo o contato com os "outros" restrito, em geral, ao hierarquizado, que rege o mundo do trabalho.

Outra maneira, entretanto, é possível para se pensar e viver a cidade. Ela tem como premissa o reconhecimento de que todos os cidadãos devem ter garantido o direito pleno de experienciar os territórios da pólis e seus equipamentos públicos, formar valores de uso em lugar de valores de troca exclusivamente. Esse direito, denominamos de *mobilidade simbólica*. Ele não é trivial.

O fato de um espaço cultural, de um *shopping*, uma galeria de arte, uma universidade ou áreas empobrecidas da cidade, tais como as favelas, por exemplo, serem espaços públicos, em sua diversidade, não implica o sentimento comum a todos os moradores da cidade de que podem frequentá-los com liberdade. E isso não ocorre apenas por restrições subjetivas afirmadas pelos sujeitos, mas também por dispositivos objetivos e\ou simbólicos, que restringem os espaços sociais somente aos que reúnem disposições determinadas para neles estarem.

O Rio de Janeiro é marcado por um conjunto de experiências que mostra as formas restritivas de controle do espaço, em particular nos *shoppings* e em algumas outras partes da cidade. Nesse sentido, duas experiências que colocaram esses interditos em questão adquiriram visibilidade na cidade. A primeira delas foi realizada no início dos anos 2000 por militantes do Movimento dos Trabalhadores sem Teto (MTST) do Rio de Janeiro: a fim de chamar atenção de sua luta pelo acesso a terrenos na região da zona oeste, e liderados por um ativista conhecido como Erick, um grupo de dezenas de mulheres e crianças que integravam o coletivo entraram juntos em um *shopping center* na zona sul. A presença dessas pessoas empobrecidas, vestidas com muita simplicidade e perfil étnico e social típico dos moradores das regiões mais pobres da cidade, gerou um imenso desconforto. Lojas foram imediatamente fechadas, seguranças foram acionadas e a polícia foi chamada. Quando perguntados o que faziam ali, as pessoas diziam simplesmente que tinham ido passear no *shopping*, um espaço público – ou não? Depois de comerem seus sanduiches de mortadela na praça de alimentação, os "manifestantes" já eram notícias em todos os grandes jornais e noticiários do país.

A experiência do "rolezinho", que se disseminou por Rio de Janeiro e São Paulo, especialmente a partir de 2013, tinha esse caráter: centenas de jovens da periferia, principalmente, reunidos para frequentarem de forma coletiva *shoppings* onde, comumente, eram vistos como ameaças e sofriam constrangimentos de ordens variadas.

Restrições similares são identificadas em relação aos estudantes que entraram em universidades públicas por meio das políticas de cotas. Determinadas pesquisas

demonstram que não há, principalmente entre os formandos, diferenças efetivas de desempenho entre os estudantes que entram pelo benefício das cotas e os outros estudantes. As falas, reconhecidamente preconceituosas, que argumentam sobre a possível queda do nível de excelência das universidades públicas continuam a ter forte eco, inclusive entre pesquisadores que utilizam as ciências para se legitimarem no campo universitário e social. Nesse caso, os dados objetivos e os juízos de fato são solenemente ignorados.

Nessa perspectiva, dois outros pressupostos de ordenamento do tempo\espaço urbano contribuem para restringir o direito pleno à mobilidade. O primeiro decorre da visão produtivista e utilitária que orienta a distribuição dos meios de transporte coletivo na cidade. Em função disso, os órgãos reguladores permitem que os concessionários, tais como barcas, ônibus e metrô, não forneçam seus serviços depois de determinado horário. Com isso, o direito ao lazer e à cultura, por exemplo, especialmente dos jovens moradores das periferias, é profundamente afetado. A premissa é que os meios de transporte coletivo estão a serviço dos trabalhadores, principalmente dos diurnos, e não dos cidadãos, de maneira ampliada.

O Estado brasileiro, nas últimas décadas, tem priorizado, especialmente a partir da ditadura militar, o transporte individual ou a oferta de serviços coletivos de transporte majoritariamente para as áreas mais valorizadas da cidade. Esse é, sem dúvida, outro fator de segregação e restrição do direito à cidade por parte do conjunto dos moradores. A falta de uma opção para transporte sobre trilhos na ponte Rio-Niterói; a construção da linha amarela para o transporte rodoviário individual, e não um metrô, obra assumida como encargo obrigatório pelo governo para os Jogos Pan-Americanos; a prioridade de construir uma linha de metrô para a Barra da Tijuca, região onde vivem cerca de 300 mil habitantes com perfil de "classe média", ao invés de transformar em metrô os trens que servem aos municípios da Baixada Fluminense, área mais pobre da região metropolitana (RM) e onde vivem cerca de 3,7 milhões de pessoas.[13]

Esses são exemplos de que as políticas de mobilidade física no Rio de Janeiro, entre outras metrópoles brasileiras, vão se democratizar apenas quando se sustentarem no reconhecimento da mobilidade simbólica para todos na cidade. A partir desse pressuposto, os meios de transporte deixarão de ser apenas maneiras de circulação de um local particular (dos "mesmos") para outros locais particulares e poderão se tornar instrumentos de estabelecimento de encontros plurais na cidade (entre os "mesmos" e os "diferentes").

Concluindo essa seção, pensamos que o tema da mobilidade, em sua abrangência, é fundamental para a construção de um projeto de cidade mais

13. Ver Censo Demográfico 2010 do IBGE.

humana, fraterna e justa. Para isso, todavia, a oferta progressiva de equipamentos de circulação coletiva, caminho defendido por todos que buscam uma pólis sustentável, não basta. É necessário que avancemos de forma paralela na garantia dos direitos de todos, em particular dos moradores das periferias – socioeconômicas e geográficas – ao conjunto de serviços, equipamentos e territórios da cidade. Para isso, temos de avançar na garantia da mobilidade educacional, cultural, econômica e social. Caso contrário, continuaremos a ter uma cidade na qual os recursos do Estado e do mercado são distribuídos de modo a reproduzir a desigualdade e a restrição dos direitos individuais dos grupos sociais populares.

3 CONSIDERAÇÕES BÁSICAS SOBRE A MARÉ E SOBRE A PESQUISA LOCAL DE MOBILIDADE FÍSICA

3.1 Sobre os direitos urbanos dos moradores da Maré

Realizamos, nos últimos anos, diversos trabalhos sobre as representações e as práticas sociais na cidade e seus impactos na vida dos moradores das favelas.[14] O que evidenciamos nesses estudos é que há dois paradigmas básicos de representar esse espaço popular e os seus moradores. Definimos o primeiro como *paradigma da ausência*: a partir de juízos sociocêntricos,[15] os territórios populares são apreendidos a partir do que não teriam, de suas precariedades e carências.[16] Nesta perspectiva, o espaço favelado seria sempre dominado pela provisoriedade e seu destino seria, a partir do estabelecimento dos espaços formais como parâmetro, assumir as características dos bairros que estão em seu entorno.

Os moradores das favelas, por sua vez, especialmente os jovens, são vistos como potenciais criminosos. Logo, as ações em relação a eles são centradas na busca de torná-los produtivos e úteis para o mercado, em geral em trabalhos com pior qualificação e remuneração. Mesmo quando são propostas ações educativas e culturais nesses territórios, seu objetivo fundamental, mais do que ampliar o repertório, o espaço e o tempo dos moradores, é garantir que eles se integrem aos padrões racionais e formais do mercado de trabalho e que aceitem as formas usuais que organizam o mundo urbano, inclusive os seus interditos territoriais e sociais.

Outra forma possível para interpretar as práticas sociais presentes nas favelas é a que definimos como *paradigma da potência*. Nele, valorizamos a inventidade na construção de soluções que permitam a garantia de serviços e equipamentos

14. Silva (2002; 2003), Silva e Barbosa (2005), Silva, Barbosa e Faustini (2013) e Silva (2012).

15. Sociocentrismo é uma forma peculiar de analisar o mundo social a partir de parâmetros, juízos, valores e formas de organização do cotidiano que ignoram possíveis sentidos nas práticas e percepções dos outros grupos sociais. Essa percepção caracteriza, principalmente, os grupos sociais dominantes em relação aos moradores de favelas e periferias.

16. Não por acaso, a mídia e grande parte da população carioca designa as favelas, em geral, como "comunidades carentes", substantivando o que seria adjetivo.

básicos para a vida na cidade e as expressões estéticas plurais que os moradores afirmam em função dessa forma peculiar de viverem a experiência urbana. Nessa perspectiva, os problemas e os limites estruturais que se fazem presentes nas favelas não são ignorados, mas buscamos construir um olhar mais centrado nas estratégias de superação dos desafios presentes no espaço local, em um quadro histórico de forte "hostilidade" do Estado e do "circuito superior da economia" (Santos, 2004), em relação às demandas dos moradores.

As práticas históricas dos moradores do conjunto de favelas da Maré são exemplares nesse sentido. Os seus moradores, como os de tantas favelas cariocas, conseguiram garantir nas últimas décadas, a partir de amplos esforços de mobilização e articulação política, um conjunto de serviços e equipamentos urbanos que melhoraram de forma significativa a sua qualidade de vida urbana. O que representa uma expressiva vitória, considerando a postura de negação desses direitos afirmada, em geral, pelo Estado e pelo mercado formal. Podemos distribuir esse acesso aos direitos urbanos em três gerações.

1) A primeira geração de conquistas ocorreu na gênese de formação da comunidade, caracterizando-se pela luta para garantir a permanência no território e o acesso a serviços básicos estruturais: água, energia, vias públicas, calçamento, equipamentos escolares, creches e postos de saúde. Segurança, que deveria estar nesse quadro, foi um direito historicamente ignorado pelo Estado, sendo a regulação do espaço público privatizada por grupos criminosos e se tornando o maior impedimento ao direito de ir e vir dos moradores.

2) A segunda geração de direitos buscados pelos moradores, na perspectiva de sua consolidação como espaço de morada, foi: regularização fundiária; ampliação da oferta de serviços sociais, educacionais e de saúde; melhoria dos serviços estruturais; acesso a equipamentos culturais e formação profissional; além das lutas mais ordenadas em torno do respeito aos direitos humanos.

3) Por fim, a terceira geração de lutas de organizações e lideranças locais, sem deixar de valorizar as conquistas anteriores, se sustenta na construção de processos integrados de desenvolvimento, que incluem o direito à mobilidade plena; o direito à segurança pública cidadã e a condições de acesso e de produção artística; e, de forma sintética, o reconhecimento como sujeito pleno de direitos na cidade.

O processo expressa como os moradores locais, da mesma forma que os residentes em outras favelas, se afirmam cada vez mais como atores políticos na cidade, construindo repertórios, disposições, agenciamentos e estratégias que lhes permitem contribuir para a construção de uma cidade plenamente democrática e humana.

3.2 A pesquisa amostral de mobilidade física na Maré

No contexto assinalado, a pesquisa realizada na Maré sobre mobilidade busca entender como os seus habitantes garantem o seu direito de ir e vir no âmbito de quinze das dezesseis comunidades e no conjunto da cidade. O estudo se insere no contexto da produção de conhecimento sobre a região desenvolvida, desde a década de 1990, por integrantes da Redes da Maré e do Observatório de Favelas.

A região possui uma localização estratégica na cidade, visto ser cortada por três das principais vias de circulação: avenida Brasil, Linha Vermelha e Linha Amarela. O fato, contudo, por si, não garantiu uma mobilidade física ampliada da população local ao conjunto da cidade e mesmo no interior das favelas que compõem a Maré.

A preocupação com o tema, na perspectiva de ampliar as condições de mobilidade da população das favelas cariocas, fez com que as duas organizações assinaladas, em parceria com o Ceiia, investissem na construção de uma investigação sobre mobilidade física na Maré. Ela se materializou na construção de uma pesquisa amostral de caráter quantitativo, padrão *survey*,[17] sendo o primeiro esforço no sentido de recolher informações sobre perfis de circulação dentro e fora da Maré e a percepção dos moradores locais a respeito do tema.

Os resultados dessa pesquisa, inédita na Maré, serão agregados a outras iniciativas em curso, como é o caso do fórum A Maré que Queremos, organizado pelas dezesseis associações de moradores e por outras organizações locais; nele, vêm se discutindo e elaborando, desde 2009, propostas que incidam estruturalmente nas políticas públicas para a região. Essas proposições vêm se materializando na construção do Plano de Desenvolvimento Territorial da Maré.

O objetivo da pesquisa amostral, portanto, foi identificar informações majoritariamente quantitativas sobre o tema da mobilidade urbana dos moradores locais, com foco nas formas de locomoção no interior e fora da Maré e, ainda, na identificação e nas percepções sobre os meios de circulação. O trabalho de campo, realizado de 5 a 18 de abril de 2014, abrangeu quinze favelas que compõem a Maré, quais sejam: Conjunto Esperança, Conjunto Pinheiros, Salsa e Merengue, Vila dos Pinheiros, Vila do João, Baixa do Sapateiro, Morro do Timbau, Conjunto Bento Ribeiro Dantas, Nova Maré, Nova Holanda, Parque Maré, Parque Rubens Vaz, Parque União, Roquete Pinto e Praia de Ramos.[18] O público respondente à pesquisa teve como características ser morador da Maré e possuir idade superior a 16 anos.

17. A pesquisa, identificada como Amostra da Mobilidade Urbana na Maré, tem informações mais detalhadas e densas sobre a metodologia utilizada e o conjunto de dados, bem como uma análise preliminar.

18. A comunidade de Marcílio Dias, embora faça parte da 30ª Região Administrativa, não faz parte formal do bairro Maré e não tem fronteiras físicas com as outras comunidades. Por isso, ela não foi contemplada no estudo.

FIGURA 1
As favelas do bairro Maré e as áreas de coleta da amostra

Fonte: Google Maps.
Elaboração dos autores.

O estudo aconteceu por amostragem não probabilística, tendo sido feita por cotas sua seleção. Este tipo de seleção tem como benefício compor grupos mais homogêneos, os quais garantem a identificação de todos os grupos na amostra. Para a seleção por cotas, foi priorizada a identificação da composição da população segundo características conhecidas, presumidas ou estimadas, que sejam relevantes para o tema pesquisado. Na amostra, optou-se pelas seguintes características: localidade de residência, sexo e faixa etária do entrevistado. As informações populacionais de cada favela pesquisada, além do sexo e da faixa etária, tiveram como referência os dados do Censo Demográfico 2010, do IBGE.

Quanto à localidade de residência, as cotas foram baseadas nos territórios das quinze favelas aqui estudadas, integrantes do bairro Maré, agrupadas, para efeito de apresentação de resultados, em quatro áreas de coleta. A definição dessas áreas de coleta levou em conta a localização geográfica e a proximidade. Em relação ao critério de proximidade, foi observada a existência de vias de acesso principais ou secundárias comuns, que ocasionam convergência nos fluxos de deslocamento oriundos de cada comunidade, e a eventual descontinuidade da ocupação habitacional. Deste modo, as favelas foram assim agrupadas:

- área 1: Nova Holanda, Parque Maré, Parque Rubens Vaz e Parque União.
- área 2: Baixa do Sapateiro, Morro do Timbau, Conjunto Bento Ribeiro Dantas e Nova Maré.
- área 3: Conjunto Esperança, Conjunto Pinheiros, Salsa e Merengue, Vila do Pinheiros e Vila do João.
- área 4: Roquete Pinto e Praia de Ramos.

No tocante à faixa etária dos entrevistados, foram definidas quatro classes: 16 a 24 anos; 25 a 44 anos; 45 a 64 anos; e 65 anos ou mais. A tabela 1 mostra o número total de residentes na Maré maiores de 16 anos de idade e os totais segundo o sexo e a faixa etária, por área de coleta e favela de residência.

TABELA 1
Número total de residentes na Maré maiores de 16 anos de idade e os totais segundo o sexo e a faixa etária, por área de coleta e favela de residência

Área	Geral	Sexo		Faixa etária (anos de idade)			
	Maré	Mulheres	Homens	16 a 24	25 a 44	45 a 64	65 ou mais
Maré – geral	94.035	48.303	45.732	21.613	45.103	21.571	5.748
Área 1 – total	38.528	19.724	18.804	8.849	18.732	8.545	2.402
Nova Holanda	10.964	5.682	5.282	2.665	5.125	2.469	705
Parque Maré	8.920	4.617	4.303	2.014	4.104	2.099	703
Parque União	14.713	7.503	7.210	3.280	7.623	3.086	724
Rubens Vaz	3.931	1.922	2.009	890	1.880	891	270

(Continua)

(Continuação)

Área	Geral	Sexo		Faixa etária (anos de idade)			
	Maré	Mulheres	Homens	16 a 24	25 a 44	45 a 64	65 ou mais
Área 2 – total	15.137	7.804	7.333	3.338	6.784	3.824	1.191
Baixa do Sapateiro	5.846	2.983	2.863	1.281	2.590	1.482	493
Conj. Bento R. Dantas	2.494	1.247	1.247	513	1.242	601	138
Morro do Timbau	4.821	2.545	2.276	942	2.077	1.319	483
Nova Maré	1.976	1.029	947	602	875	422	77
Área 3 – total	32.862	16.827	16.035	7.705	16.079	7.443	1.635
Conjunto Esperança	4.146	2.149	1.997	877	2.017	1.065	187
Conjunto Pinheiros	3.091	1.638	1.453	650	1.414	847	180
Salsa e Merengue	4.843	2.541	2.302	1.282	2.384	990	187
Vila do João	9.811	4.926	4.885	2.370	5.035	2.011	395
Vila do Pinheiros	10.971	5.573	5.398	2.526	5.229	2.530	686
Área 4 – total	7.508	3.948	3.560	1.721	3.508	1.759	520
Praia de Ramos	2.185	1.178	1.007	495	1.004	516	170
Roquete Pinto	5.323	2.770	2.553	1.226	2.504	1.243	350

Fonte: IBGE (2010).
Obs.: O agrupamento dos setores censitários nas favelas assinaladas foi realizado por Redes da Maré e Observatório de Favelas.

Os pesquisadores de campo, totalizando dez, realizaram entrevistas em todas as classes de cada área de coleta, tendo sido feita uma distribuição *pro rata* das cotas. Na tabela 2, pode-se verificar a distribuição das entrevistas realizadas em cada área de coleta por cota de favela de residência, sexo e faixa etária.

TABELA 2
Número de entrevistas realizadas por área e comunidade de residência, segundo o sexo e a faixa etária

Área	Mulheres (anos de idade)				Homens (anos de idade)				**Total geral**
	16 a 24	25 a 44	45 a 64	65 ou mais	16 a 24	25 a 44	45 a 64	65 ou mais	
Área 1 – total	49	98	49	18	49	97	46	13	**419**
Nova Holanda	15	29	15	5	16	26	13	3	**122**
Parque Maré	11	21	12	6	10	21	10	3	**94**
Parque União	18	38	16	5	17	40	18	5	**157**
Rubens Vaz	5	10	6	2	6	10	5	2	**46**
Área 2 – total	44	88	56	21	43	85	49	15	**401**
Baixa do Sapateiro	17	31	22	8	17	34	18	7	**154**
Conj. Bento R. Dantas	7	17	9	3	7	15	9	2	**69**
Morro do Timbau	11	28	19	8	12	25	16	5	**124**
Nova Maré	9	12	6	2	7	11	6	1	**54**
Área 3 – total	50	95	52	14	46	96	49	10	**412**
Conjunto Esperança	7	12	9	2	6	15	6	2	**59**
Conjunto Pinheiros	4	9	7	2	4	9	5	1	**41**
Salsa e Merengue	8	15	7	2	8	13	6	1	**60**
Vila do João	14	28	15	3	14	28	15	2	**119**
Vila do Pinheiros	17	31	14	5	14	31	17	4	**133**
Área 4 – total	47	88	50	16	42	84	41	12	**380**
Praia de Ramos	13	26	17	6	12	24	13	4	**115**
Roquete Pinto	34	62	33	10	30	60	28	8	**265**
Maré – geral	190	369	207	69	180	362	185	50	**1.612**

Fonte: Pesquisa amostral.

3.3 Análise sintética dos resultados gerais da Pesquisa Mobilidade Urbana na Maré

A palavra *mobilidade*, utilizada como referência nessa pesquisa que buscou identificar as formas de locomoção no interior e fora da Maré, além das visões sobre como acontece a circulação da população local, busca simplificar a compreensão do estudo que se buscou fazer. Na realidade, entendemos que, para um estudo global sobre mobilidade na Maré, seria necessário compreender as formas de inserção, de circulação e de pertencimento às redes sociais, culturais e de consumo dos entrevistados na Maré e na cidade. Logo, o que produzimos neste estudo são informações básicas sobre as condições de circulação dos residentes no território, em interação com outras partes da cidade.

Uma leitura geral dos dados da pesquisa nos leva a inferir que a circulação no conjunto da cidade do Rio de Janeiro é uma prática relevante e necessária para os moradores da Maré. Identificamos que quase 87% consideram essa prática muito importante no seu cotidiano. A demanda por deslocamento a outras partes da cidade acontece, basicamente, para ir ao trabalho, em sua maioria, mas também para fins de lazer e estudo ou para a busca por acesso a serviços públicos considerados de melhor qualidade, em comparação com os existentes na Maré; em particular, os de saúde. Nessa perspectiva, quase 47% dos entrevistados afirmam circular fora da Maré pelo menos cinco dias da semana.

Em relação ao tempo de deslocamento da Maré pela cidade, quase 56% dos entrevistados gastam até meia hora para se deslocar no itinerário de ida ou de volta para o lugar mais frequente que acessam. No outro extremo, mais de 14% afirmam gastar, no mínimo, uma hora e meia para cumprir o percurso de ida. Essa identificação é interessante de ser observada, uma vez que, apesar da Maré estar situada na região central na cidade, já que fica a cerca de 8 km do que se denomina centro da cidade, esse fato não garante um tempo menor de circulação para se chegar até lá, por exemplo.

Um dado relevante observado no estudo é o fato de mais de 81% dos moradores saberem guiar bicicleta e quase 40% possuírem tal bem. Cabe constatar que há espaços no entorno acessíveis para esse meio de transporte. Chama atenção, entretanto, a discrepância entre homens e mulheres que fazem uso desse meio. Entre os homens entrevistados, 92,8% responderam saber conduzir, ao contrário das mulheres, as quais 70,6% relataram não saber guiar esse meio de locomoção. Com efeito, os dados evidenciam que as mulheres circulam menos na cidade e usam menos a bicicleta que os homens, assim como os mais velhos usam menos que os jovens. Os fenômenos não são provocados por alguma restrição física, pois quase 93% dos entrevistados afirmam não ter limites nesse campo. Logo, a restrição é derivada das características de inserção no mundo do trabalho e das condições desfavoráveis do território público das favelas para a circulação das mulheres e dos idosos.

Nessa direção, chama atenção a identificação de que as mulheres circulam bem menos que os homens na Maré. Isso pode revelar que as relações de gênero continuam reservando para elas um espaço doméstico marcante, tais como cuidar dos filhos, e práticas sociais mais inseridas no território local, como o trabalho no comércio local, as compras e a convivência em espaços como os das igrejas. Nesse quadro, 28,5% dos entrevistados, em geral pessoas do universo feminino e da faixa etária idosa, afirmam circular fora da Maré, no máximo, uma vez por semana. No caso das mulheres mais velhas, seu nível de circulação na cidade é bem menor do que a média da Maré.

Importante salientar que, apesar da localização, o mundo urbano carioca, em geral, se revela pouco acessível aos seus residentes. Os dados revelam limites objetivos em termos de mobilidade física, especialmente para os mais velhos, que circulam pouco na cidade e têm, em geral, a vida restrita à sua favela de origem e ao seu entorno. Pode-se depreender que os deficientes físicos devem ter limites objetivos mais expressivos. Acima de tudo, é notório que as condições atuais de transporte público e trânsito não estimulam a circulação pela cidade, no geral. Tanto que 36,5% dos entrevistados pontuaram não verificar fator positivo algum no meio de transporte que utilizam no seu cotidiano.

Um fato relevante na estrutura demográfica carioca e brasileira é o acelerado envelhecimento da população. A necessidade de atender os idosos de forma integrada, com ações que ampliem suas condições de mobilidade e vida saudável, exige que se façam investimentos desde já, para que os idosos do futuro não vivam com as limitações presentes na vida cotidiana dos idosos atuais, não apenas da Maré, mas também de outros territórios análogos.

Como os menos dispostos ao uso da bicicleta se encontram nessa faixa etária, evidencia-se que a melhoria das condições de circulação dos mais velhos deve ser tratada a partir da melhoria das condições viárias, em geral, e com a oferta de meios de transporte adequados para essa faixa etária.

Nesse caso, do ponto de vista da mobilidade física, a mudança das condições de segurança e conforto para a circulação das bicicletas poderia alterar de forma significativa o quadro atual. Desse modo, serão oferecidas condições de vida mais saudáveis e sustentáveis para a crescente população idosa carioca.

Um item importante, para os fins que objetivam esse estudo, é o fato de mais de um quarto dos entrevistados afirmarem que a região que mais frequentam fora da Maré é a de Ramos – que inclui o bairro Bonsucesso –, área do entorno da favela, e quase metade frequenta bairros da zona da Leopoldina, região da cidade da qual faz parte a Maré. Essas áreas são facilmente acessíveis de bicicleta, logo se imagina que o investimento em ciclovias que liguem a favela ao seu entorno poderia gerar uma melhora significativa das condições de circulação da população local e aumentar as condições de centralidade da Maré na região da Leopoldina.

Enquanto essa solução não é viabilizada, a instalação, também na Maré e no seu entorno, do sistema de ciclovias e também do sistema de aluguel de bicicletas existente em outras áreas da cidade seria uma política pública valiosa. O serviço poderia ser útil especialmente para mais de 12% dos entrevistados, que, em seu processo de circulação, percorrem um trecho a pé, por escolha pessoal. Essas pessoas tenderiam, nos parece, a utilizar a bicicleta, por exemplo, se tivessem meios para isso, especialmente em termos de vias e *bicicletários* que sejam seguros.

No que concerne às condições de transporte local, o crescimento do uso de carros e motos é notório na Maré. Nesse caso, urge incidir junto às políticas públicas, principalmente, a prefeitura, no sentido de se definir a regulação da circulação desses veículos motorizados e do estacionamento adequado para eles. Mais que isso, seria importante criar meios de restrição do seu uso. Nesse caso, as ciclovias e a construção de *bicicletários* nas estações do BRT são centrais para ampliar o uso das bicicletas e reduzir o uso dos carros, especialmente. Esses equipamentos urbanos podem ser a base para a integração progressiva dos diferentes territórios da cidade em vias dedicadas ao transporte por meio de bicicletas, sempre integradas com outros modais; em especial, o BRT, o metrô e o trem.

O fato de uma parcela significativa das pessoas temerem usar a bicicleta em função das condições hostis presentes nas vias da Maré e do entorno é um dado relevante, pois demonstra que o potencial de uso da bicicleta, inclusive a elétrica, pode ser ainda maior, caso o poder público tenha uma política ousada de construção de ciclovias. Com efeito, embora seja muito pequeno o número de entrevistados que usa a bicicleta como meio regular de transporte, um em cada quatro entrevistados tem interesse em usar esse meio de circulação caso as condições objetivas fossem favoráveis, em particular por que seria mais ágil, rápido, saudável e econômico.

A construção de *bicicletários* nas áreas comerciais da Maré, especialmente nas áreas comerciais centrais em cada uma das favelas, facilitaria o processo de circulação entre as comunidades locais. Além disso, estimularia o fortalecimento do comércio, contribuindo também para diminuir o uso de outros meios de transporte que ameaçam a segurança dos pedestres; especialmente, as motos e os carros. Com efeito, os dados permitem depreender que a população da área 2, principalmente, acessa de forma regular as áreas comerciais das áreas 1 e 3. Assim, a demanda deverá estar colocada diante da prefeitura no processo de construção das ciclovias locais.

Um dado significativo é o relativamente baixo percentual de entrevistados que declaram possuir gratuidade ou desconto em passagens (menos de 45%). Caberia investigar um pouco mais as razões para esse baixo uso dos subsídios para o transporte público. O fato pode ser em função de poucas pessoas circularem em distâncias que justificariam o uso do transporte público ou da presença de um percentual baixo de pessoas com vínculos trabalhistas formais, condição que

garante o direito. Poderia ser, ainda, o fato de considerarem solicitar o cartão por conta própria burocrático ou difícil, o que afastaria os moradores com maiores dificuldades de se deslocar aos órgãos públicos.

De qualquer forma, como o nível de circulação dos moradores se dá, especialmente, nos bairros do entorno e no denominado centro da cidade, o dado reforça a percepção de que o investimento em formas alternativas de transporte, especialmente a ciclística, seria um elemento de redução de despesas no cotidiano dos moradores locais.

4 CONSIDERAÇÕES SOBRE MOBILIDADE EM GRUPOS FOCAIS REALIZADOS NO COMPLEXO DO ALEMÃO

A intervenção ícone do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Urbanização de Favelas, no CA, refere-se diretamente à mobilidade cotidiana e, ao mesmo tempo, 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 movimentação de novos capitais.

A partir de relatos de grupos focais realizados com moradores do Complexo do Alemão, de julho a outubro de 2010, com diversas estratificações (idade, gênero etc.), foi possível ao Ipea compor uma espécie de tipologia do ideário de mobilidade de moradores do Complexo do Alemão.[19]

Essa tipologia foi realizada identificando-se elementos fortes e recorrentes em três trechos de um roteiro comum elaborado para a pesquisa nos grupos focais que, no caso, tratavam de aspectos mais amplos da intervenção. O primeiro trecho do roteiro é relativo ao próprio teleférico, o segundo, à abertura de ruas e à pavimentação de becos e o terceiro está relacionado às obras do PAC e à circulação de pessoas, além da eventual integração entre pessoas das comunidades.[20]

Podemos categorizar as falas e as mensagens dos diferentes grupos e distintos moradores em ao menos sete tipos ideais. Um primeiro, que revela o aspecto de

19. O texto que segue resulta da análise de farto material social adquirido em função de parceria estabelecida entre o Ipea e a Caixa Econômica Federal (CEF), para a elaboração de uma matriz de avaliação da intervenção do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Complexo do Alemão (CA). Integraram a pesquisa os técnicos do Ipea: Carla Coelho de Andrade, Cleandro Krause, João Carlos Magalhães, Maria da Piedade Morais, Maria Martha Cassiolato, Renato Balbim (coordenador), Roberta Vieira, Rute Imanishi e Vanessa Nadalin.

20. Analisa-se aqui o discurso resultante do momento em que se perguntava aos integrantes de doze grupos focais: "O que vocês acham do teleférico? Ele atenderá ao interesse dos moradores do CA?" E seguia-se debatendo inserindo-se a seguinte questão: "Vocês acham que a abertura das ruas e a pavimentação dos becos vão melhorar o acesso e o transporte?" Por fim, comentava-se: "ouvimos dizer que hoje, com as obras do PAC, as pessoas estão circulando mais dentro do Complexo do Alemão, 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?"

utilidade do equipamento; um segundo, que liga a infraestrutura diretamente ao turismo na favela; e um terceiro, que trata da questão das fronteiras físicas e simbólicas atingidas pelo teleférico. Em seguida, pode-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 as mensagens que tratam da valorização da área a partir da transformação do sistema de mobilidade.[21]

O tema da *utilidade* da infraestrutura específica de transporte – neste caso, um teleférico, o primeiro a ser usado no Brasil com fins de transporte público – traz uma série de dúvidas quanto ao seu uso pelos moradores individualmente, suas necessidades especificas, e, também, pelo 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 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 à 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. 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; lugares neste caso menos densos em comparação às áreas mais baixas que são as mais acessíveis. A expectativa de utilidade também é maior entre aqueles que fazem – ou que se referem a – deslocamentos para fora do CA, que se utilizam 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 kômbi, a kômbi 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

21. 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 aqui revela a maior ou menor importância de cada um deles, sendo a utilidade o tema mais importante, seguido pelo tema das fronteiras, do medo, das transformações, da indução e da 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 do Alemão, ora o turismo tradicional. Entendeu-se, entretanto, que esse tema não configura um tipo específico em si.

> 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 próximas 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."
>
> "Têm crianças que vai adorar, né, as criança."

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 ao teleférico e sem integração com este.

> "E o que não falta aqui é transporte, não tem talvez qualidade."
>
> "E a kômbi, 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 kômbi, uma moto, um táxi, 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 acabarem com a violência, mas eles, pra acabarem com a violência, vão ter que fazer uma violência."

O tema das *fronteiras*, sobretudo simbólicas, tema 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 as do Morro do Adeus e do Morro do Alemão, eram dominadas no momento anterior à obra, e durante seu início, por 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 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, minha cunhada, ela não passa nem de carro aqui no Itararé. Mas aí depois que eu falei que estava bonitinho, que tinha tipo um *minishopping,* 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 à 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 trecos. 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 eram 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 dar acessibilidade a muita gente. Trabalho, segurança."

Contudo, eventualmente, as obras trazem limitações à mobilidade.

> "Eles estão alargando as ruas e fechando os becos."
>
> "E com essas obras que eles fizeram, ficou mais alto, porque em todos os becos eles puseram degraus, todos os becos têm 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 têm umas 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 fazem 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 de novos serviços. A expectativa de que unidades de polícia pacificadora (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."

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade aqui tratada, se não é fisicamente única, pois tomou-se o exemplo de favelas no Rio de Janeiro, espaços historicamente segregados e circundados por inúmeras barreiras e interditos, inclusive simbólicos, é, para além de sua simples configuração espacial, uma única cidade; uma cidade que se quer, uma cidade que tem no direito à mobilidade seu principal componente de efetivação.

Mas, como se tentou deixar claro, a mobilidade também aqui não é tratada de maneira comum, quer como simplesmente o deslocamento físico, quer como social, de classes e grupos. A mobilidade é entendida como um conjunto de relações

no espaço cotidiano da vida, assemelhando-se à ideia fundadora do uso da cidade como mecanismo de valoração e efetivação do direito à cidade.

É fundamental nessa noção de direito à mobilidade e à cidade a superação das questões simbólicas – tanto as relacionadas com os processos sociais, quanto as inscritas no lugar que se ocupa na cidade –, que estigmatizam e discriminam o morador da favela, dentro e fora da favela.

A implementação de infraestruturas e equipamentos de transporte e a garantia econômica e social de seu uso é apenas um passo, importante e também fundamental, para assegurar a mobilidade. Entretanto, como revelado nas duas pesquisas de campo apresentadas, a importância das questões simbólicas pesa sobremaneira na efetivação das possibilidades de transporte que por ventura se apresentem – por exemplo, uma ciclovia ou a instalação de um teleférico.

No caso específico da Maré, localizada próxima à área central da cidade do Rio de Janeiro, chama atenção o fato de que mulheres e idosos circulem sensivelmente menos do que a média das pessoas, revelando que interditos físicos e sociais presentes de maneira geral na sociedade e nas cidades brasileiras parecem se aprofundar ainda mais em um espaço marcado pela segregação.

A análise da circulação cotidiana dos moradores da Maré revela que há um forte número de viagens que se concentram no interior das favelas. Mas, por outro lado, e como não poderia deixar de ser, há uma forte ligação da favela com o centro da cidade; ligação esta realizada em sistemas de transporte com baixa qualidade. E, apesar da vida de proximidade, é interessante notar que a política pública ainda não atentou para os meios não motorizados de deslocamento, a pé e por bicicleta, notadamente.

No que tange às análises realizadas sobre os conteúdos dos grupos focais com moradores do Complexo do Alemão, simbolicamente, estão presentes ideias relativas à abertura da favela para a cidade; uma realidade que parece distinta da Maré e que pode ser explicada pela localização, mais distante do centro, do Complexo do Alemão.

Da mesma forma, porém, há uma evidente e esperada valorização das pessoas que lá vivem, além da valorização da paisagem, 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 que: *i*) as alternativas de mobilidade trazidas pela intervenção do PAC não foram devidamente pactuadas com a comunidade, o que pode ser associado à sua utilização abaixo do esperado no presente; *ii*) a integração dos sistemas de mobilidade existentes (públicos e informais) aos novos sistemas não foi considerada no projeto da intervenção; *iii*) as demandas por outras soluções de mobilidade poderiam ter trazido mais benefícios (abertura ou alargamento de vias de fundo de vale etc.);

e, por fim, *iv*) 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 o cotidiano da circulação dos moradores da Maré e as expectativas e as representações dos moradores do Complexo do Alemão acerca das suas condições físicas e simbólicas de mobilidade, e analisando à luz tanto das intervenções projetadas, quanto dos espaços já construídos, poder-se-ia ao menos imaginar que os investimentos em mobilidade urbana nos casos tratados ainda não responderam aos anseios da sociedade diretamente beneficiada.

Gostaríamos, dessa maneira e com essa breve analise, de contribuir para que desde já possamos produzir cidades nas quais o espaço não esteja partido, que as pessoas não se encontrem imóveis, seja por questões físicas, econômicas ou simbólicas. Ou seja, construir uma cidade com direito à mobilidade plena.

REFERÊNCIAS

BADIOU, A.; TRUONG, N. **Elogio ao amor**. São Paulo: Martins Fontes, 2013.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 1. ed. São Paulo: Moraes, 1991.

ROUSSEAU, J. J. **Do contrato social**. São Paulo: Nova Cultural, 1999. (Coleção Os Pensadores).

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, E. S. **Testemunhos da Maré**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2012.

SILVA, E. S.; SILVA, J. S.; MARINHO, D. S. (Coords.). **Pesquisa amostral sobre mobilidade física na Maré**. Rio de Janeiro: Mórula Comunicação, 2014.

SILVA, J. S. Um espaço em busca do seu lugar. **Território, territórios**, Niterói, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2002.

_____. **Por que uns e não outros**: caminhada de jovens pobres para a universidade. 1. ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2003.

SILVA, J. S.; BARBOSA, J. L. **Favela**: alegria e dor na cidade. Rio de Janeiro: Editora do Senac, 2005.

SILVA, J. S.; BARBOSA, J. L.; FAUSTINI, M. V. **O novo carioca**. Rio de Janeiro: Mórula Comunicação, 2013.

SORRE, M. A noção de gênero de vida e sua evolução. *In*: SORRE, M. **Les fondements de la géographie humaine**. São Paulo: Ática, 1984. (Coleção Grandes Cientistas Sociais, n. 46).