



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Reconocimiento, apropiación e integración de los espacios residuales provocados por el teleférico del Complejo do Alemão, Río de Janeiro

Reconhecimento, apropriação e integração nos espaços residuais causados pelo teleférico do Complexo do Alemão, Rio de Janeiro

Recognition, adoption and integration into the residual spaces caused by the Cable Car Complexo do Alemão, Rio de Janeiro

ESPÓSITO-GALARCE, Fernando (1);

INOVAURBE, (LAURBAM) do PROURB/FAU/UFRJ (2)

(1) Professor Doutor Auxiliar da Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, Chile. Professor Visitante no Programa de Pós-graduação em Urbanismo, PROURB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ; Brasil; email: fernando.esposito@ead.cl

(2) INOVAURBE, grupo de pesquisa do Laboratório de Urbanismo e Meio Ambiente, LAURBAM, do Programa de Pós-graduação em Urbanismo, PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAU, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, dirigido pela Professora Doutora Rachel Coutinho da Silva



Reconocimiento, apropiación e integración en los espacios residuales provocados por el teleférico del Complexo do Alemão, Río de Janeiro

Reconhecimento, apropriação e integração nos espaços residuais causados pelo teleférico do Complexo do Alemão, Rio de Janeiro

Recognition, adoption and integration into the residual spaces caused by the Cable Car Complexo do Alemão, Rio de Janeiro

RESUMEN

Este trabajo corresponde a la observación del teleférico del Complexo do Alemão, en Río de Janeiro, proyecto implementado en respuesta a la perifерización de este conjunto de favelas en la zona norte de la ciudad, centrandó esa observación desde una aproximación alternativa, en la que tanto el suelo en el que este sistema de transporte se posa, el aire por el que circula, la vida en la que irrumpe y las nuevas apropiaciones que este ha provocado son el objeto de estudio. Este surge del interés por estudiar los vacíos y espacios residuales generados por la implantación del teleférico, principalmente en torno a los pilares de soporte del sistema. La metodología utilizada está conformada por una contextualización general y específica del caso, parte del trabajo de campo desarrollado hasta el momento y un resumen de los resultados de un workshop realizado el año 2013 con el propósito de proponer soluciones alternativas en este nuevo escenario.

PALAVRAS-CLAVE: Complexo do Alemão, vacíos urbanos, espacios residuales

RESUMO

Este trabalho corresponde à observação do teleférico do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, projeto implementado em resposta à perifерização deste conjunto de favelas no Norte da cidade, concentrando-se esta observação a partir de uma abordagem alternativa, na que o solo em que este sistema de transporte se instala, o ar pelo qual se movimenta, a vida na que interfere e as novas apropriações que este tem provocado, são o objeto de estudo. Este surge do interesse em estudar os vazios e espaços residuais gerados pela implantação do teleférico, principalmente em torno dos pilares de suporte do sistema. A metodologia utilizada está conformada por uma contextualização geral e específica do caso, uma parte do trabalho de campo realizado até agora e um resumo dos resultados de um workshop realizado com o objetivo de propor soluções alternativas nesse novo cenário.

PALAVRAS-CHAVE: Complexo do Alemão, vazios urbanos, espaços residuais

ABSTRACT

This work corresponds to the observation of the Cable Car of the Complexo do Alemão, in Rio de Janeiro, a project implemented in response to the peripheralization of this group of favelas in the north part of the city, focusing this observation on an alternative approach: the soil in which this transport system settles, the air flowing through it, the life that breaks and the new appropriations that this has caused are the subject of the study. This arises from the interest in studying the empty and residual spaces generated by the construction of the cable Car, mainly around the support pillars of the system. The methodology consists on a general and specific contextualization of the case, part of the field work undertaken, and a summary of the results of a workshop conducted with the aim of proposing alternative solutions in this new context.

KEY-WORDS: Complexo do Alemão, empty spaces, residual spaces



1 INTRODUÇÃO

Este trabajo se enmarca en las actividades de investigación desarrolladas en el Programa de Posgraduación en Urbanismo (PROURB) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Rio de Janeiro y resume parte del resultado del seminario internacional *Favela e Periferia: Estratégias de intervenção em áreas de interesse social y workshop Os espaços residuais do Complexo do Alemão*, ambas actividades desarrolladas en octubre del 2013, coordinado por la Dra. Prof. Rachel Coutinho Marques da Silva y con la participación de PROURB, la Escuela de Arquitectura y Diseño de la PUCV, Valparaíso, Chile y el Curso de Arquitectura y Urbanismo de la PUCRio.

El tema estudiado es el teleférico del Complejo do Alemão, implementado el año 2011 en respuesta a la periferización de este conjunto de favelas, caracterizada por la deficiente infraestructura urbana y la mala conectividad.

La región metropolitana de Río de Janeiro, conformada por 20 municipios, concentra más del 70% de la población de todo el estado. El municipio de Río de Janeiro posee el 53,8% del total de la población de la región metropolitana (6,1 millones de habitantes aproximadamente), la segunda mayor aglomeración urbana de Brasil. (CAF, 2011). De ellas, cerca de 1,3 millones viven en las favelas.

El problema de la movilidad asociado al problema del crecimiento sin planificación y la concentración de la pobreza en áreas periféricas de la ciudad, ha hecho que se busquen soluciones alternativas relacionadas al movimiento de las personas y a la integración urbana, lo que puede llegar responder en parte a esos problemas, pero que siguen siendo una "alternativa".

El caso específico observado en este trabajo es el teleférico del Complejo do Alemão, en la zona norte de Rio de Janeiro, centrando esa observación en el suelo en el que se posa, el aire por el que circula, la vida en la que irrumpe y las nuevas apropiaciones y usos del espacio colectivo que este ha provocado.

2 LA INFORMALIDAD URBANA EN RÍO DE JANEIRO

Entre el final del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, la expansión de Río de Janeiro se desarrolló principalmente a partir de una restructuración urbana y sanitaria para proyectar una imagen positiva de la ciudad ante el atraso que vivía (Zaluar y Alvito, 2004). La demolición de viviendas precarias como consecuencia de la apertura de avenidas, parques y la construcción del puerto en el área central, obligaron a los más pobres a desplazarse hacia las periferias, incrementando el crecimiento de las favelas.

En las décadas de 1960 hasta 1980, con la creación de conjuntos habitacionales que significaron nuevas remociones de viviendas, se estimuló aún más el surgimiento de otras favelas, incrementando la segregación.

Hoy la respuesta al problema de la periferización e informalidad parece no venir de las grandes reformas urbanas, sino que surge del reconocimiento e integración del contexto existente. Programas como Rio Cidade (1994), el Programa de Urbanización de Asentamientos Populares (PROAP) y el Programa Favela Barrio son ejemplo de ello. El Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) del Gobierno Federal (2007), inicia también una serie de iniciativas con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las comunidades en las favelas procurando una

reestructuración barrial. Actualmente, acciones como las desarrolladas por las Unidades de Policía Pacificadora (2008), e iniciativas como el Programa Morar Carioca (2011), son parte de las políticas de intervención.

En ese contexto, es posible reconocer un tipo de proyectos enfocados principalmente en la movilidad y la integración interna y externa de la favela con la ciudad. Intervenciones como la del teleférico del Complejo do Alemão (figura 2) y el elevador de la comunidad de Cantagalo (figura 1), son ejemplo de ello.

Figura 1: Elevador de Cantagalo, Río de Janeiro.



Figura 2: Teleférico do Alemão



Fuente: Autor

Existen otros casos en los que la movilidad como agente integrador intenta ser también un articulador social y territorial. En el caso de Medellín por ejemplo, con el Metrocable, conformado por un teleférico que conecta a una gran extensión de barrios pobres de los cerros con la ciudad, proyecto además potenciado con una serie de espacios públicos, plazas, paseos e infraestructura pública complementaria al teleférico y sus estaciones. Otro ejemplo es el caso de Valparaíso, con una historia de movilidad diferente, conformado por 22 planos inclinados que surgieron a finales del siglo XIX distribuidos entre los casi 50 cerros de la ciudad con el propósito de superar la distancia que el crecimiento informal de esta ciudad-puerto había provocado entre su centro y los barrios masivamente ocupados y autoconstruidos. Otro ejemplo es el caso de Caracas, también con un teleférico que conecta los barrios más pobres con las zonas más formales de la ciudad.

De esta forma, lo importante aquí no son necesariamente los complejos aspectos técnicos envueltos en estos sistemas de movilidad, sino que principalmente el impacto que ellos tienen en el contexto intervenido a partir de las nuevas relaciones que ellos provocan y su evolución, en los que conceptos como los de “acupuntura urbana” y “capilaridad urbana”, por nombrar algunos, intentan explicar y relevar la importancia de considerar en este tipo de intervenciones, no solo las dimensiones propias de la movilidad, sino también la permeabilidad social y territorial que debe existir en el contexto intervenido.

3 EL TELEFÉRICO DEL COMPLEJO DO ALEMÃO

El Complejo do Alemão es un conjunto de 15 comunidades localizado en la zona norte de la ciudad y con cerca de 200.000 habitantes. El momento de más alta ocupación ocurrió en la década de 1950, facilitado por la construcción de la línea de ferrocarril Leopoldina, además de la apertura de la Av. Brasil, a mediados de los años cuarenta, lo que estimuló el crecimiento de

la zona norte. En los noventa comienzan las primeras manifestaciones de violencia asociada al narcotráfico, en una escalada que se extiende hasta la década del 2000. En noviembre del año 2010, después de tres días de enfrentamientos armados con las fuerzas especiales de la policía, son expulsadas las principales bandas de narcotraficantes. En abril del año 2012 se instalan las dos primeras UPP definitivas, de un total de ocho planificadas para el área.

El teleférico del Complexo do Alemão (figura 3), inaugurado el 2011, es el resultado de una intervención del PAC (Programa de Aceleración del Crecimiento) del Gobierno Federal iniciado el año 2007. Este se propone mejorar la movilidad entre los diferentes barrios “tocados” por el sistema y hacia la zona central de la ciudad, buscando además el fortalecimiento de la acción social pública y comunitaria en la favela, recuperando territorios hasta ese momento controlados por el narcotráfico y las milicias, reducir los índices de criminalidad y promover la inclusión social de estas áreas.

Figura 3: Panorámica desde una de las cabinas del sistema de teleférico

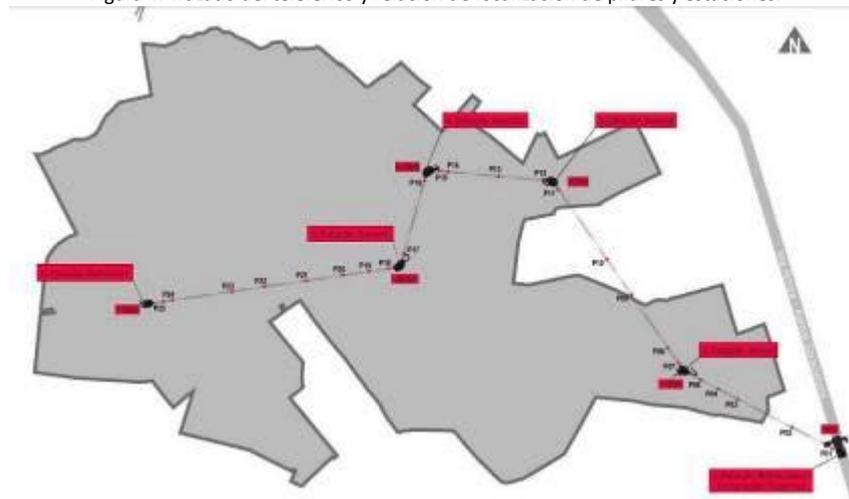


Fuente: Autor

El sistema está conformado por seis estaciones¹, localizadas en las cumbres de seis morros al interior de la comunidad. El cableado por el cual se desplazan las cabinas está soportado por 25 pilares. La distancia entre estaciones varía entre los 600 y 900 metros y la distancia entre pilares entre los 50 y 250 metros, dependiendo de la geografía y de la trama de la favela (figura 4).

¹ Las estaciones son: Bom Sucesso, Adeus, Baiana, Alemão, Itararé y Palmeiras.

Figura 4: Trazado del teleférico y relación de localización de pilares y estaciones.



Fuente: Grupo Inovaurbe

En entrevista realizada al arquitecto Jorge Mario Jáuregui², responsable de los estudios y planificación urbana del proyecto, este explica que “cada una de las estaciones posee equipamientos diferentes. En la estación Adeus existe una agencia bancaria y una sala de uso comunitario; en la estación Alemão un Centro de Referencia de la Juventud (CRJ) y un estudio de música; en la estación Itararé, una sala de danza y un centro de servicios; en la estación Fazendinha (Palmeiras), una biblioteca pública. Esta última estación se ha constituido en el lugar más visitado del proyecto y cuenta con un mirador. Paralelamente, la implantación del teleférico fue provocando una adaptación espontánea de varias de las residencias en torno a las estaciones, transformándose en locales de comercio y de servicios”.

El hecho de instalar las estaciones en lo alto de los morros, incluyendo en ellas servicios públicos, tuvo el propósito de acercarlos a la comunidad, al mismo tiempo de darles un valor simbólico al “desbunquerizar esos morros, colocando esta infraestructura a la vista” (figura 5).

² La entrevista a la que se hace referencia, fue realizada por el autor de este trabajo a fines del año 2012, en la ciudad de Río de Janeiro, con el propósito de profundizar en algunas informaciones y conocer de primera fuente la opinión del arquitecto Jorge Jáuregui, respecto de los objetivos logrados y los principales desafíos del estudio y proyecto desarrollado.

Figura 5: Una de las estaciones, localizada en la cima de uno de los morros. Un hito referencial.



Fuente: Autor

4 LOS PILARES DEL TELEFÉRICO: NUEVOS VACÍOS URBANOS PARA LA COMUNIDAD

Observando el trazado del teleférico, es posible ver que la secuencia de grandes pilares que soporta el sistema modifica el suelo de la favela a una escala inusitada. Cada uno de los pilares, al requerir de obras de fundación, además de accesibilidad para los equipos necesarios para su construcción y mantenimiento, generaron en varios casos nuevas calles, muros de contención, rellenos y como consecuencia de ello, nuevos espacios a su alrededor.

Aquellas nuevas calles y pasajes que se abren camino en el denso trazado de la favela, generaron a su vez una serie de miradores, pequeñas plazas, nuevas vías de circulación y lugares de encuentro y convivencia que antes no existían o que al menos, no estaban planificados. Lo interesante es que por su tamaño estos nuevos lugares se han ido transformando poco a poco en espacios colectivos holgados en el trazado habitual de la favela, adquiriendo una potencialidad para la vida local, de la misma forma que el entorno de las grandes estaciones del teleférico.

Observar y seguir la evolución y también planificar el desarrollo de estos nuevos vacíos disponibles (figura 6) es importante para minimizar también nuevos riesgos. Estos últimos se encuentran en las nuevas apropiaciones informales y malos usos que se les pueda dar. Por el contrario, si son tratados desde su origen, estos espacios podrían transformarse en lugares de sociabilidad, interacción y convivencia, tal como ya ocurre en los espacios próximos a las estaciones e incluso en algunos de los pilares.

Figura 6: Pilar y nuevo vacío generado en torno a él. Un quiosco cerrado, señal de apropiación de este nuevo espacio.



Fuente: Autor

Otro aspecto relevante es la nueva interacción generada al interior de la comunidad con los visitantes al Complejo do Alemão. Es innegable que actualmente este último se ha transformado en una “atracción” bastante visitada. En general, esta interacción es percibida como algo positivo, teniendo en cuenta que hasta antes de la implementación del teleférico el Complejo do Alemão era considerado un lugar irrecuperable. En palabras de Jáuregui, “el cambio provocado en el imaginario de los ciudadanos es muy importante para la transformación del Complejo en un barrio popular normal. Este proceso está en curso y el teleférico ha sido una contribución importante en ese sentido”.

A pesar de lo anterior, es importante reconocer también que las principales críticas a esta intervención no radican en lo realizado, sino en la falta de implementación de otras medidas que impacten con mayor claridad y decisión en la calidad de vida de la comunidad, más allá de su visibilidad territorial y trascendencia mediática.

5 OBSERVANDO EL CONTEXTO HABITADO

La observación, entendida como un acto de reconocimiento e interpretación siempre permeable a la experiencia que visitar el lugar nos revela, permite descubrir nuevas dimensiones en este contexto. Por ejemplo, la presencia del teleférico se revela a diferentes escalas, proximidades y con diferentes relaciones con el suelo habitado de la favela. La línea de cables y paso de las cabinas son un hito orientador en lo alto para quien camina en la densa trama de la favela. Y los pilares, que han abierto nuevos espacios de encuentro y convivencia, comienzan a adquirir una habitualidad propia de un espacio colectivo, en donde el saludo y el encuentro entre vecinos e incluso visitantes ocurre con regularidad. (figura 8 y 9).

Figuras 8 y 9: Dos croquis de observación realizados durante el trabajo de campo



Fuente: Autor

Por otra parte, desde la perspectiva de la movilidad es posible observar que ya existe una absorción del sistema. Las moto-taxis y kombis han incrementado el radio de acción desde las estaciones del teleférico, utilizando en algunos casos los pilares como “subestaciones” para su funcionamiento.

En cuanto a las actividades e torno al teleférico, es posible observar nuevas fuentes de trabajo y renta, por medio de actividades comerciales y recreativas, incluso sobre las “lajes”, un espacio altamente valorado.

También ha comenzado la apropiación de los nuevos vacíos abiertos por el teleférico, en torno a los pilares y estaciones (figuras 10 y 11).

Figura 10 e 11. Apropiaciones de espacios abiertos por la implantación de pilares. En este caso, el mismo lugar se caracteriza por ser un punto de comercio. Un quiosco de comida rápida, un auto ofreciendo sus productos de forma transitoria, una mesa de ping-pong fija, jóvenes jugando, son señales de asimilación de los “vacíos residuales” generados por el teleférico.



Autor: Grup Inovaurbe

Se trata de una suerte de huella o “sombra” que va dejando el teleférico, originando puntos de detención en torno a los pilares que lo sustentan, generando nuevos ejes de circulación y lugares de permanencia y/o potenciando los ya existentes en el barrio. Porque la favela

reacciona a estas nuevas estructuras de la manera que lo ha hecho siempre, con informalidad e improvisación. Esta característica bien podría considerarse una dimensión propia de la forma de crecimiento de la ciudad de Rio de Janeiro, extendiéndose hacia zonas en las que no existían las condiciones adecuadas para establecerse, las que debían ser improvisadas por los propios moradores.

Así, las favelas son centros por sí mismas (Puentes, 2013)³, en una estructura “policéntrica” en la que cada favela tiene una infraestructura comercial y de servicios, con características propias de integración, diversidad y tamaño, como sucursales bancarias, supermercados, en ejes comerciales intensos, que posibilitan un auto sustento de la comunidad, lo que inhibe el desplazamiento a través de grandes distancias día a día y le otorga cierta adaptabilidad al contexto.

Esa capacidad le permite integrar incluso intervenciones de escala mayor como la del teleférico del Complexo do Alemão, pues en el caso de las estaciones y pilares, estamos hablando de un fenómeno de apropiación, pero más aún, de absorción de esos elementos extraños que irrumpieron en el suelo de la favela. Una especie de “fagocitosis” tanto del espacio generado como de los elementos que lo originaron, lo que va incrementando esa estructura de micro-poli-centralidades (figuras 12 y 13).

Figura 12 y 13: Apropiaciones y actividades alrededor de las estaciones. Toldos y quioscos de venta de productos surgen como una forma de comercio local motivado principalmente por la presencia de visitantes. Actividades comerciales con un carácter mucho más específico, como la venta de artesanías, que suelen ser comunes en el centro de la ciudad o puntos tradicionalmente turísticos hoy surgen en torno a las estaciones. Lo mismo ocurre con productos gastronómicos elaborados en casa del sector a las cuales se llega descendiendo desde las estaciones



Fuente: Autor

6 PROPUESTAS PARA LOS VACIOS URBANOS EN LOS PILARES DEL TELEFÉRICO

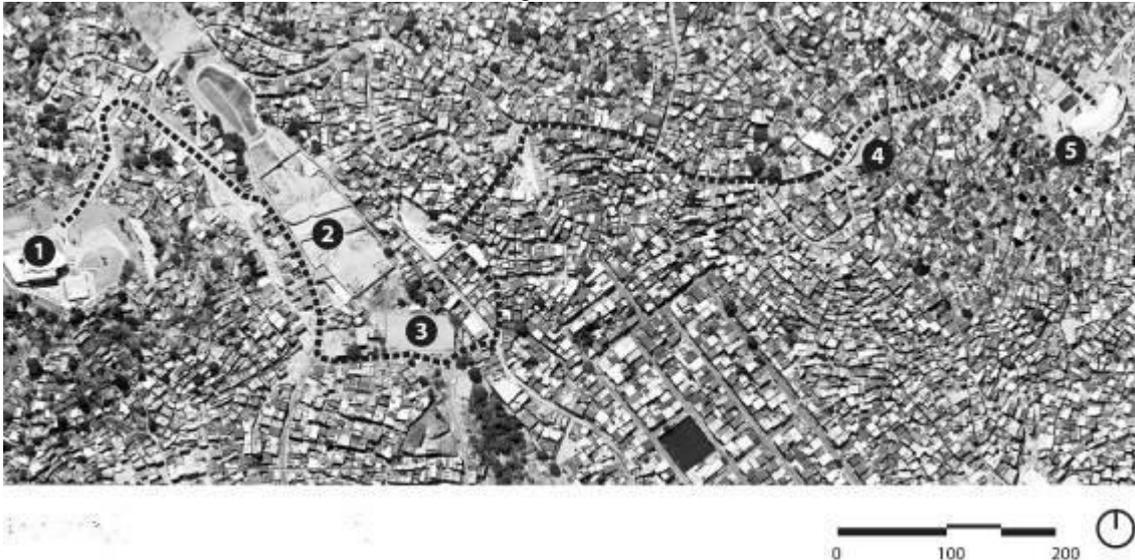
Apoyados en lo anterior, en octubre del 2013 se realiza un seminario y workshop internacional, tomando como objeto de reflexión los vacíos provocados por la implantación de los pilares y estaciones del teleférico, observándolos críticamente y como una potencialidad positiva de las nuevas apropiaciones y nuevos usos que estos espacios pueden provocar. Para ello fue escogido el último tramo del teleférico (figur 14), entre las estaciones Itararé y Palmeiras, en

³ Mauricio Puentes es arquitecto y profesor de la esc. De Arquitectura y Diseño de la PUCV, Valparaíso, Chile, y participó en el workshop i seminario organizado por PROURB, que da origen a este trabajo. Entrevista en: <http://www.ead.pucv.cl/2013/una-mirada-al-seminario-y-workshop-de-arquitectura-y-urbanismo-en-rio-de-janeiro/>

cuyo recorrido se localizan los pilares 19 al 25, tramo más denso y heterogéneo.

Figura 14: Mapa del recorrido a pié realizado por los participantes del workshop, en el que se visitaron los 7 pilares y 2 estaciones consideradas para el estudio. Los puntos numerados indican el orden del recorrido y los puntos de reunión del grupo.

1. Estación Palmeiras. 2. Subestación Via Light. 3. Cancha de fútbol. 4. Pilar 21. 5. Estación Itararé.



Fuente: Grupo Inovaarbe

El estudio fue desarrollado en 4 grupos de 8 estudiantes, orientados por dos profesores cada uno.

A continuación se expone un resumen de las propuestas desarrolladas.

Pilares 19 y 20

Figura 15: Dos vistas del entorno de los pilares 19 y 20. La principal característica es el contraste entre un uso comunitario cada vez mayor, y la condición de abandono en que se encuentra aquello que queda "fuera de la vista".

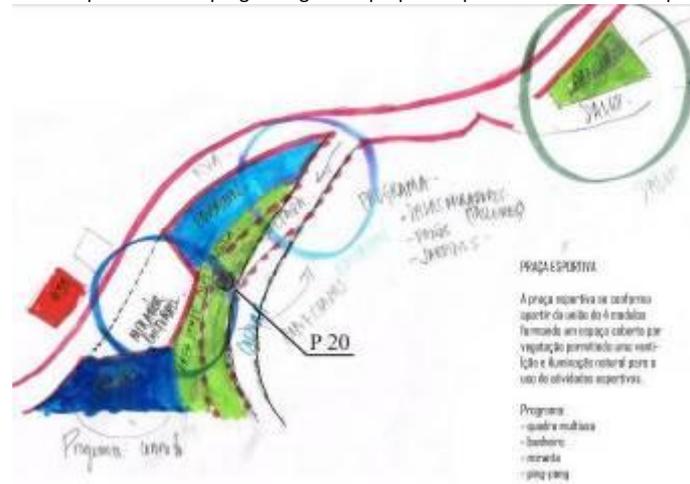


Fuente: Grupo Inovaarbe

Entre los pilares 19 y 20 (figura 15), se propone un programa a partir del concepto de escuela Abierta Itararé, referenciando la propuesta al barrio y estación del mismo nombre.

El principal argumento es declarar la condición de borde que posee la calle comercial del tramo, proyectando hacia una de sus orillas un mirador con vista a la ciudad y el teleférico, y hacia la otra un recorrido cultural, a través de los pasajes con vista a la naturaleza (figura 16). De esta manera la idea es integrar lo natural y lo artificial para conformar "lo urbano" como potencialidad del lugar.

Figura 16: Plano esquemático del programa general propuesto para el tramo entre los pilares 19 y 20

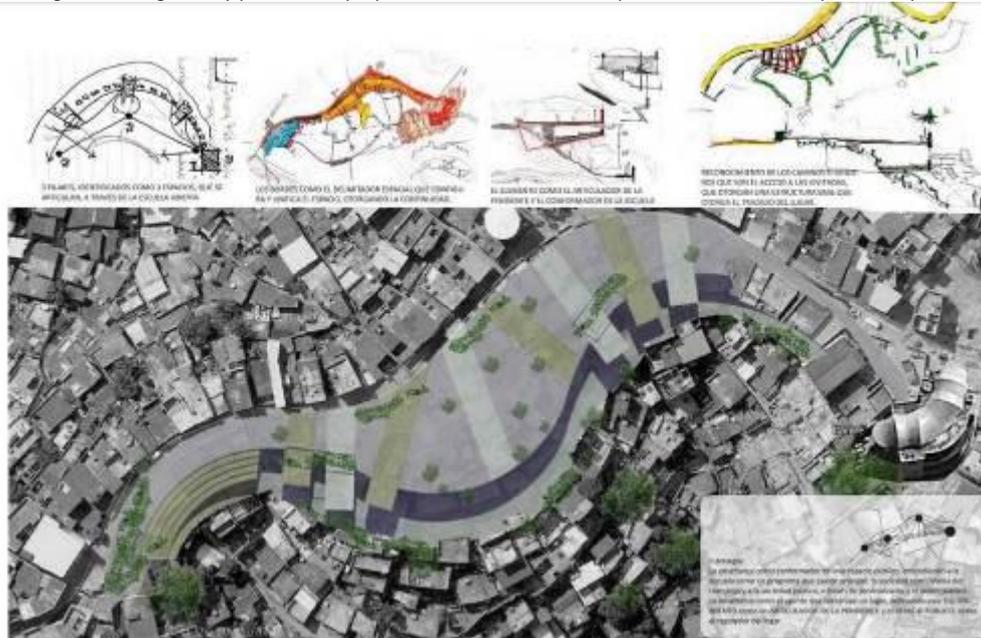


Fuente: Grupo Inovaurbe

El concepto de “escuela abierta” se configura a partir de la premisa de llevar lo educativo al exterior, a la calle, evitando que este programa se concentre en un interior. Esto ocurre a través de tres plazas (figura 17):

La plaza del juego y el deporte, que busca incentivar el desarrollo infantil y adolescente en torno a la vida saludable, con un programa conformado por una multicancha, baños, mirador y mesas de ping-pong. La plaza de la cultura, en la que se puedan desarrollar actividades como teatro, cine, danza, a lo largo de la quebrada, formando un corredor educativo permeable hacia los pasajes de la favela. Y la plaza de los oficios, que busca fomentar las actividades como artesanía, albañilería, confección de pipas, etc.

Figura 17: Diagramas y planta de la propuesta de “escuela abierta” para el tramo entre los pilares 19 y 20

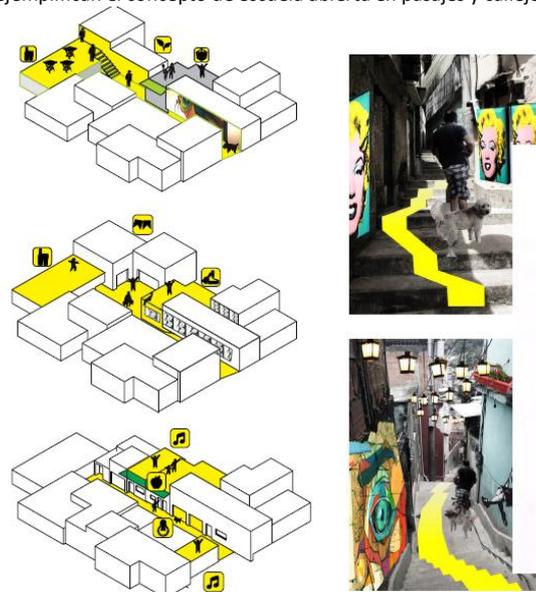


Fuente: Grupo Inovaurbe

Teniendo como hitos de actividad y permanencia estas tres plazas, el elemento que articula ese programa lo constituye la red de pasajes y callejones (Figura 18), que finalmente son los que

definen la experiencia de habitar en la favela. Es en esos recorridos donde el contenido y producción de las plazas se muestra a través de exposiciones, locales de producción y venta de arte, artesanías, comida, presentaciones musicales, corredores de luz, de vegetación, huertas y terrazas con bares y restaurantes. En definitiva, se trata de estimular además de actividades propiamente locales, un vínculo entre el morador y el visitante.

Figura 18: Diagramas y vistas que ejemplifican el concepto de escuela abierta en pasajes y callejones de la favela



Fuente: Grupo Inovaurbe

Pilares 20, 21 y 22

Figura 19: Localización de los pilares 20, 21 y 22 en relación a su entorno inmediato y suelo considerado para la propuesta



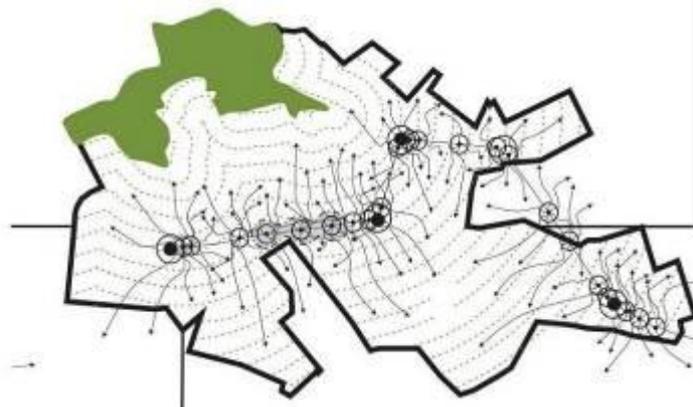
Fuente: Grupo Inovaurbe

En este caso, la propuesta se basa en la tensión entre el tejido regulado de la ciudad y el de la favela, confrontando sus diferentes lógicas de ocupación. Es evidente que el modelo de ocupación de la favela escapa de las definiciones de organización tradicionales, haciendo difusos los límites entre lo público y lo privado, el dentro y fuera.

Los pilares son entendidos como elementos de convergencia al identificarse como hitos de la favela (figura 20). Se propone una relación de interdependencia de los espacios proyectados, para conformar una red de nodos de uso comunitario (bases de los pilares) que poseen un

potencial de integración mayor a través de la extensión del barrio si se les vincula y expande hacia lugares más distantes y ocultos del barrio.

Figura 20: Diagrama de la idea de “expansión” de la influencia de los vacíos asociados a los pilares (hitos)



Fuente: Equipo Inovaurbe

Es importante considerar que a pesar del intenso uso del teleférico por parte de la comunidad, este es visto como un cuerpo extraño (figura 21). El espacio abierto por los pilares se entiende como una posibilidad de reforzar la idea de transformación de la estructura de la favela a lo largo de la línea de pilares, incorporando así una lógica formal y regular sobre una informal e irregular.

Figura 21: En orden de izquierda a derecha, situación de los pilares 20, 21 y 22



Fuente: equipo Inovaurbe

Así, en el pilar 20 se propone la plaza de la comunidad. La presencia de Barraco 55, organización cultural del barrio, es un actor local relevante, el que es propuesto como articulador y administrador de la actividad de esta plaza, mirador y anfiteatro.

En el pilar 21 se propone la plaza del encuentro (figura 22), un hito en medio del ritmo agitado del flujo y eje comercial de la favela, ofreciendo una pausa en la estrechez del paisaje. Se trata de un punto de sombra, detención y acceso a áreas más íntimas de la vida del barrio.

En el pilar 22 se propone la plaza de la recreación (figura 23), como un cabezal de culminación del recorrido iniciado en el pilar 20, pasando por el 21. Se trata de consolidar el acontecer existente, caracterizado principalmente por comercio y bares a la sombra del pilar, al que ya se le han adosado toldos y quioscos improvisadamente.

Pilares 22 y 23

Figura 24: Situación de los pilares 22 y 23. En ambos casos una característica importante es su condición de borde y amplitud, determinada por las obras de contención y estabilización del terreno



Fuente: Autor

Para cada pilar se determinaron una serie de potencialidades, principalmente la alta disponibilidad de espacio producto de la abertura en el tejido de la favela para la implantación del pilar y la calle de mantenimiento, que son utilizadas intensamente durante los fines de semana con fiestas y celebraciones colectivas y temporales. Durante la semana se torna un espacio más bien íntimo, reservado y tranquilo dado la distancia a los flujos principales. Esto se ve incrementado por el fácil acceso a través de escaleras. Las características geográficas les otorgan una condición de mirador amplio hacia la lejanía.

Se propone así trabajar los dos pilares en conjunto como los definidores de un tramo a intervenir y no cada uno por separado, definiendo dos momentos: el primero relacionado al pilar 22 como un contexto principalmente orientado a la interioridad del barrio. El pilar 23 viene a ser el momento de apertura de esa interioridad (figura 25).

En espacio correspondiente al pilar 22 se propone una plaza lúdica con biblioteca infantil, centro de la tercera edad, multicancha, estacionamientos, centro de acopio de basura y una feria.

En el espacio correspondiente al pilar 23, se propone una gradería (deck o equivalente) una escultura de las aguas, anfiteatro y un espacio de fiesta y baile con cubiertas leves para proyectar sombras suficientes.

Figura 25: Planta de la relación propuesta entre pilares y vista tipo de uno de los escenarios propuestos (plaza recreativa)



Fuente: Grupo Inovaurbe

Pilares 23,24 y 25

Figura 26: Situación pilar 25, pilar intermedio del tramo intervenido



Fuente: Grupo Inovaarbe

La propuesta se basa principalmente en la proyección de una plaza-mirador como área de convivencia, una plaza-pórtico, un anfiteatro con pared-pantalla para proyección de cine, y entre estas tres plazas o hitos principales, zonas de juegos y áreas de cultivo.

Estos elementos son organizados a partir de la definición de una nueva “malla”, que formaliza un padrón reticular aleatorio basado en la improvisación propia de la expansión del tejido de la favela (figura 27). Ese padrón, desde una observación estética, es parecido al orden de colocación de la piedra portuguesa.

Figura 27: Estudio de la trama de la favela en relación a la trama de la colocación de la piedra portuguesa.



Fuente: Grupo Inovaarbe

Finalmente, y como el elemento más utópico de la intervención, se propone revestir los pilares con estructuras que soportan miradores y paseos verticales, los que son denominados “puntos de asomo” (figura 28).

Figura 28: A la izquierda, un “puntos de asomo”, estructuras utópicas propuestas como hitos habitables y orientadores en la favela. A la derecha, arriba y abajo, simulación gráfica del antes y después de la propuesta



Fuente: Grupo Inovaarbe

6 CONSIDERACIONES FINALES

Este trabajo debe ser entendido como una aproximación alternativa al caso del teleférico del Complejo de Alemão. Para ello ha sido necesario observar el teleférico no solamente como el sistema de transporte que es, sino como una intervención a una escala barrial e incluso arquitectónica.

También ha sido importante reconocer que la mayoría de las críticas, más que apuntar al proyecto ejecutado, en realidad lo hacen a lo no ejecutado, a la ausencia de otras intervenciones. Ellas acusan por una parte a una serie de intervenciones inexistentes que son necesarias para ampliar los beneficios del teleférico y por otra, a la exagerada presencia policial y de control de las UPP asociadas a las estaciones. Tal como los propios moradores afirman, en el complejo do Alemão “sin escuela no hay pacificación, sin salud no hay pacificación, sin saneamiento básico no hay pacificación, sin recreación no hay pacificación. Queremos más de eso para los moradores y menos teleférico para turistas. Las propuestas de paz deben ser construidas colectivamente con toda la favela”.⁴

Otro aspecto que también forma parte de las críticas, corresponde a la forma de tomar las decisiones respecto de las medidas de implantación del proyecto, que son percibidas como acciones de escasa participación y con un alto grado de impacto en la comunidad. Aún es posible ver casas abandonadas producto de las remociones, las que finalmente se transforman en puntos de acumulación de basura e incluso en algunos casos objeto de nuevas apropiaciones.

Estando consciente de todo ello, es importante reconocer que intervenciones como la del teleférico del Complejo do Alemão tienen su sentido en el fomento de la permeabilidad urbana. Esta surge al incrementar la conectividad entre los ciudadanos desde zonas vulnerables hacia los centros urbanos, pero también de la apertura que la propia favela ha tenido en

⁴ *Manifiesto: Queremos ser felices e andar tranquilamente na favela em que nascemos* (Organizações comunitárias do Complexo do Alemão, Março 2014).



relación a los visitantes. No se trata aquí de entender esa apertura y conectividad como una burda experiencia turística, sino que de reconocer que la favela es también ciudad. Y serlo significa ser también una extensión de intercambio, roce y contacto.

Por otra parte, si el propósito del teleférico es la integración ciudadana en el territorio de la favela, también se deben cuidar las consecuencias que un sistema de esta envergadura provoca localmente. Los espacios de convivencia, de contacto social y de vida comunitaria no solo deben localizarse en los puntos de acceso a las estaciones y su entorno, sino también en su recorrido, lugares en los que el sistema “toca” la ciudad, generando vacíos residuales surgidos de su estructura de soporte. En esos lugares la vida de la favela se hace visible, y esos claros abiertos en la densidad del trazado es en donde también se debe pensar la vida comunitaria.

La ciudad como un espacio de encuentro y sociabilidad está directamente relacionada a las tecnologías del movimiento y el transporte (Sennett, 1994). Estos permiten que los enclaves humanos sobrepasen los congestionados centros urbanos y se extiendan en dirección a las periferias y viceversa, estimulando la integración.

En ese mismo sentido, el urbanista Ethan Kent (2009), afirma que el éxito de una inversión está en darse cuenta de que la mayor riqueza se encuentra en hacerla en el propio lugar a partir de lo que el lugar ya es, potenciando nuevas formas de interacción social, que a su vez promuevan nuevos usos y apropiaciones. “Debemos crear lugares donde las personas quieran permanecer, fortaleciendo las economías locales, estilos de vida saludables y comunidades fuertes”, agrega Kent.

Es aquí donde la movilidad puede contribuir fuertemente, al transformarse en una conexión socio-espacial capaz de articular el contexto urbano, aportando además accesibilidad, infraestructura, servicios públicos y revalorizando el entorno.

Shaftoe (2008:6), por su parte, define los espacios de convivencia como lugares democráticos donde aún es posible el enfrentamiento de diferencias y donde se aprende a entender y tolerar a otras personas. Según él, no existe una fórmula para un espacio de convivencia, pero sí elementos comunes de tipo físico, geográfico, sensorial, psicológico, en que la combinación de ellos es la clave del éxito de un lugar de convivencia plena.

Más recientemente, los trabajos de Jan Gehl (2013) apuntan precisamente a la calidad de un espacio urbano con base en la heterogeneidad social y cultural que en ellos debe existir.

Para finalizar, un último reconocimiento es el que debe hacerse a las múltiples iniciativas y organizaciones que hoy se encuentran trabajando en diferentes favelas, surgidas muchas de ellas precisamente de ese encuentro entre lo local y lo externo, entre el morador y el visitante. Son ellas las que con esfuerzos localizados y lo más importante, coherentes, están llevando adelante procesos de mejora e integración del espacio urbano abandonado por los grandes proyectos e infraestructuras.

REFERENCIAS

- Corporación Andina de Fomento (CAF), del Banco de Desarrollo de América Latina, a través del Observatorio de Movilidad Urbana (OMU). *Informe de Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina* (2011).
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Edit. Perspectiva S.A. São Paulo, 2013.
- INOVAURBE. www.inovaurbe.com.br



- KENT, Ethan (2009). "Revitalizar la ciudad" In: *Diario el Mercurio*. Disponível em <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={b4404b11-cb7f-4253-ad02-ce1421bd3afa}>. 27/09/2009
- Organizaciones Complejo do Alemão (Marzo, 2014). *Manifesto: Queremos ser felizes e andar tranquilamente na favela em que nascemos*.
- SENNETT, Richard. *Carne y piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Editorial Alianza, 1997. Ed. original 1994.
- SHAFTOE, Henry. *Convivial Urban Spaces. Creating effective public places*. London: Sterling, VA, 2008.
- WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces, 2001. Ed. original 1980.
- ZALUAR Alba e ALVITO Marcos (Org.). *Um século de favela*. Edit. FGV. Quinta edição, 2008.