

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO – PROURB

Transfavela, uma análise pós implantação

Daniela Engel Aduan Javoski

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Urbanismo – PROURB da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Ferraz Magalhães

Rio de Janeiro, RJ.
Junho de 2010



J4I Javoski, Daniela Engel Aduan
Transfavela, uma análise pós implantação/ Daniela Engel Aduan Javoski. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2010.
iv,115f. il., 21 cm.

Orientador: Sérgio Ferraz Magalhães.
Dissertação (Mestrado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2010.
Referências bibliográficas: p.114-115.

1. Favelas. 2. Integração. 3. Favela do Borel (Rio de Janeiro, RJ). 4. Espaço urbano. I. Magalhães, Sérgio Ferraz. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD 711.4

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO – PROURB

Transfavela, uma análise pós implantação.

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Urbanismo.

Aprovado por:

Professor Dr. Sérgio Ferraz Magalhães
(Orientador – PROURB-FAU/ UFRJ)

Professora Dra. Luciana Andrade
(PROURB-FAU/ UFRJ)

Professor Dr. Luiz Carlos Toledo
(UERJ)

Rio de Janeiro, RJ.
Junho de 2010

Agradecimentos

Agradeço à minha família.

À minha mãe pela ajuda completa, na leitura dos textos, ajustes, correções e pelo carinho comigo, e além de tudo isso, ainda me ajudou com as crianças.

Ao meu pai pelas palavras de incentivo: “Acabe logo com isso!”, pela hospitalidade e companhia no desenvolvimento deste trabalho.

À minha irmã, por ouvir todos os meus relatos de possíveis doenças (ansiedade causa este mal), e por me garantir que eu não vou morrer tão cedo.

Ao meu irmão, que apesar do pouco tempo de vida, me ensinou a amar a diversidade (ele era completamente fora dos padrões), e que o meio acadêmico acolhe diferentes tipos de pessoas.

Aos meus filhos Joana e Arthur, pelo nosso amor incondicional.

Ao Victor, amor da minha vida, pela paciência e carinho.

À minha sogra, pela complacência e ajuda com as crianças.

Às babás e ajudantes, Beth, Didi, Paula e Aline pelo carinho com os meus filhos.

À Penha, pelos almoços e lanches e, também, pela ajuda e carinho com as crianças.

Agradeço às Amebas, Paula, Ana, Damion, Angel, Kátia, Mary, Betts, Dina, Lali, Mônica e Lara, pelos eternos votos de amizade, e por não me destituem do cargo de Presidenta, apesar do pouco tempo dispensado na organização dos EMAs.

Agradeço às minhas sócias, Tati e Solange, pela paciência e incentivo.

Agradeço às Andréas, Borges e Sampaio, pelo incentivo e ajuda no pontapé inicial deste trabalho.

À quase arquiteta Helena, que me ajudou no desenvolvimento das imagens sempre como muita presteza e simpatia.

Ao PROURB e seus professores e funcionários pela oportunidade e disseminação do conhecimento.

Agradeço principalmente ao meu orientador, Prof. Sérgio Magalhães, pela simpatia e dedicação na orientação deste trabalho.

Agradeço, também, às Associações de Moradores do Borel, Morro do Cruz e Chácara do Céu e Casa Branca, aos policiais do 6º Batalhão, ao Projeto Roda Viva, à COMLURB, à Prefeitura do Rio de Janeiro através do arquiteto Wilson Correia e ao arquiteto Flávio Ferreira, que de uma maneira bastante solícita me disponibilizaram dados fundamentais para a execução desta pesquisa.

RESUMO

Este trabalho tem como pano de fundo as obras de urbanização do complexo de favelas do Borel, zona norte da cidade do Rio de Janeiro, executadas no âmbito do Programa Favela-Bairro, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Habitação da Prefeitura do Rio de Janeiro.

Como parte das intervenções urbanas, foi implantado um novo sistema viário principal, com o intuito de integrar as favelas aos bairros do entorno. O Favela-Bairro tinha como meta a integração das favelas à cidade, sendo a conformação viária um dos principais elementos da integração urbanística.

O objetivo principal deste trabalho é avaliar se esta nova estrutura viária implantada, denominada de Transfavela, cumpriu, depois de 10 anos da execução das obras, o papel de integração das favelas do Complexo do Borel com os bairros do entorno e entre elas em si.

Para qualificar o espaço urbano estudado e avaliar o seu papel de integração, usa-se como metodologia a análise dos seus aspectos formais e funcionais, com o referencial teórico baseado em autores como Kevin Lynch, Jane Jacobs. Publicações sobre o Favela-Bairro, de Luiz Paulo Conde e Sérgio Magalhães, também serviram de base de informação para o estudo.

No resultado das análises são identificados “gargalos de integração”, mas que não influenciam negativamente, de uma maneira concreta, no cumprimento do papel integrador da via, principalmente quando comparados com uma outra via similar.

Assim, identificam-se os aspectos sociais que caracterizam as áreas faveladas da cidade do Rio de Janeiro, diretamente ligados à violência do tráfico de drogas. É identificada uma situação típica de anomia, em que os moradores têm que conviver com dois sistemas normativos: o do chamado estado de direito e o do poder paralelo, o que dificulta extremamente o processo de integração social, constituindo-se em importante fator dificultador da proposta de integração da Transfavela.

Palavras-Chave: Sistema viário, favela e integração.

ABSTRACT

This paper has as background the works of urbanization of slums in the complex Borel, north of the city of Rio de Janeiro, carried out under the Favela-Bairro program developed by the Municipal Housing City of Rio de Janeiro.

As part of urban interventions, we implemented a new main road system in order to integrate the slums surrounding neighborhoods. The Favela-Bairro had as its goal the integration of the city slums, and the road forming a major component of urban integration.

The purpose of this study is to evaluate whether this new road structure in place, called Transfavela, fulfilled, after 10 years in the works, the role of integration of the favelas of Complexo do Borel with the surrounding neighborhoods and among themselves.

To qualify the urban study and evaluate the role of their integration was used as a methodology the analysis of the formal and functional aspects, with the theoretical framework based on authors such as Kevin Lynch, Jane Jacobs. Publications on the Favela-Bairro, Luiz Paulo Conde and Sergio Magalhães, also served as the basis of information for the study.

In the test results were identified “bottlenecks integration”, but that does not adversely affect, in a concrete manner, in compliance with the integrative role of the road, especially when compared with another similar road.

Thus, it identifies the social aspects that characterize the slum areas of the city of Rio de Janeiro, directly linked to the violence of drug trafficking. It identified a typical situation of anomie, where the inhabitants have to live with two normative systems: the so-called rule of law and the parallel power, which greatly complicates the process of social integration, which makes it an important factor complicating the proposal integration of Transfavela.

Keywords: road system, slum and integration.

Sumário

Lista de imagens	2	Capítulo 3	
Introdução	3	Rua Mundo Novo em contraponto a Transfavela.	71
Objetivos	7	3.1. Uma análise resumida dos aspectos formais e funcionais da rua Mundo Novo	72
Metodologia	7	3.2. considerações preliminares	77
Capítulo 1		Capítulo 4	
O Complexo do Borel	9	A busca de outros fatores	81
1.1. Breve histórico	15	4.1. a questão da segurança pública	82
1.2. Estrutura viária	17	4.2. integração social	86
1.3. O favela-bairro no complexo do borel	24	4.3. considerações preliminares	87
1.4. A transfavela	27	Considerações finais	89
Capítulo 2		5.1 uma luz ao final do túnel?	90
A Transfavela como estratégia de integração: aspectos formais e funcionais	29	5.2 uma tendência perigosa	92
2.1 Integração	29	Anexo I	93
2.2 Divisão em dois eixos de análise:	32	Anexo II	105
2.3. Análise dos aspectos formais da transfavela	36	Referências Bibliográficas	117
2.4. Análise dos aspectos funcionais da transfavela	51		
2.5. conjugando fatores	65		

LISTA DE IMAGENS, MAPAS, FOTOS E ENTREVISTAS

Imagens:

- Imagem 1: Maciço da Tijuca e as favelas do Complexo do Borel.
Imagem 2: Volume do maciço montanhoso do Complexo do Borel com a localização das favelas: Borel, Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz.
Imagem 3: Esquema de integração Favela-Bairro
Imagem 4: Representação gráfica da metodologia de intervenção
Imagem 5: Da Tijuca para o Andaraí: 2.700 metros ou 3.600 metros
Imagem 6: De Laranjeiras para Botafogo: 2.000 metros ou 2900 metros

Mapas:

- Mapa 1: Hierarquização do sistema viário do entorno do Complexo do Borel
Mapa 2: Hierarquia viária do Complexo do Borel, antes das intervenções do Favela-Bairro.
Mapa 3: Hierarquia viária do Complexo do Borel, depois das intervenções do Favela-Bairro.
Mapa 4 : Mapa geral da Transfavela
Mapa 5: Mapa de localização dos padrões
Mapa 6 :Mapa figura fundo com a Tráfavela
Mapa 7: Mapa com as inclinações médias da Transfavela
Mapa 8: Mapa de usos das edificações.
Mapa 9: Mapa dos percursos utilizados pelos moradores para o acesso às suas residências
Mapa 10: Mapa fluxo de veículos e pedestres
Mapa 11: Mapa do circuito do transporte interno
Mapa 12: Mapa do Sistema de Coleta de Lixo
Mapa 13: Acessos à saúde pública
Mapa 14: Mapa de concentração de pessoas e elementos de referência para os usuários.
Mapa 15: Mapa da Origem do usuário

Fotos:

- Foto 1: Vista da Estrada da Independência antes da obra do Favela-Bairro, com carros estacionados e o caminhão de lixo ao fundo.
Foto 2: Vista da Estrada da Independência antes da obra do Favela-Bairro, com o lixo ocupando parte da caixa de rolamento.
Foto 3: Rua Esmeralda, localizada no topo do morro.
Foto 4: Início da descida na vertente do morro do lado do Andaraí.
Foto 5: Descida na vertente do morro do lado do Andaraí.
Foto 6: Rua Tenente Márquez de Sousa, via do bairro formal onde localiza-se o acesso ao Morro do Cruz e Chácara do Céu.
Foto 7: Rua São Miguel, via do bairro formal onde localizam-se os acessos ao Borel e a Casa Branca
Fotos 8: Trecho inicial do Padrão 1
Foto 9: Trecho do Padrão 1
Foto 10: Trecho do Padrão 2
Foto 11: Trecho inicial do Padrão 3.
Foto 12: Padrão 3 próximo ao Campo de Futebol
Foto 13: Trecho final do Padrão 3.
Foto 14: Trecho inicial do Padrão 4.
Foto 15: Padrão 4 em um local com poucas edificações.
Foto 16: Trecho final do Padrão 4
Foto 17: Trecho inicial do Padrão 5.

- Foto 18: Trecho intermediário do Padrão 5.
Foto 19: Trecho final do Padrão 5
Foto 20: Trecho inicial do Padrão 6.
Foto 21: Trecho intermediário do Padrão 6
Foto 22: Trecho final do Padrão 6
Foto 23: Trecho do Padrão 7, próximo a ass. de moradores.
Foto 24: Trecho intermediário do Padrão 7.
Foto 25: Trecho final do Padrão 7, no Largo do Aviário.
Foto 26: Trecho inicial do Padrão 8.
Foto 27: Trecho mais ígreme do Padrão 8
Foto 28: Trecho final do Padrão 8, onde encontra-se edificações de baixo padrão construtivo..
Foto 29: Trecho inicial do Padrão 9.
Foto 30: Trecho em curva do Padrão 9.
Foto 31: Trecho final do Padrão 9.
Foto 32: Foto aérea do Complexo do Borel de 1997_fonte IPP
Foto 33: Foto aérea do Complexo do Borel de 2004_fonte IPP
Foto 34: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 1996 antes da implantação das obras do Favela-Bairro.
Foto 35: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 2000 durante a implantação das obras do Favela-Bairro.
Foto 36: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 2009.
Foto 37: Vista das casas localizadas no fim do Padrão 7, na Casa Branca, em 2009.
Foto 38: Vista da Travessa Meireles, na Chácara do Céu, em 1996. Antes das obras do Favela-Bairro. Observe a área ocupada pelo lixo e o baixo padrão construtivo das casas no fim da rua.
Foto 39: Vista da Travessa Meireles, na Chácara do Céu, em 2009.
Foto 40: Aglomeração de crianças em frente a sede da ONG Roda Viva, na Chácara do Céu, em 2009.
Foto 41: Crianças voltando da escola no trecho da Transfavela que interliga a Chácara do Céu ao Morro do Cruz, observe que a maioria não utiliza a calçada. Em 2009.
Foto 42: Trecho da Transfavela que interliga a Chácara do Céu ao Morro do Cruz onde não há calçada. Em 2009.
Foto 43: Vista do Morro do Borel do trecho do Padrão 9 da Transfavela. Observe o muro de concreto no topo do morro da área localizada entre o Borel e a Casa Branca.
Foto 44: Situação do Largo do Terreirão antes das obras do Favela Bairro
Foto 45: Largo do Terreirão durante as obras do Favela Bairro.
Foto 46: primeiro trecho do Padrão 1.
Foto 47: segundo trecho do Padrão 1.
Foto 48: terceiro trecho do Padrão 1.
Foto 49: primeiro trecho do Padrão 2.
Foto 50: segundo trecho do Padrão 2.
Foto 51: terceiro trecho do Padrão 2.
Foto 52: primeiro trecho do Padrão 3.
Foto 53: segundo trecho do Padrão 2.
Foto 54: terceiro trecho do Padrão 2.
Foto 55: Vista do Complexo do Borel para o Bairro da Tijuca.
Foto 56: Vista do Complexo do Borel para o Bairro do Andaraí.
Foto 57: da Rua Mundo Novo para o Bairro de Botafogo.
Foto 58: Foto dos Policiais no acesso ao Borel

Introdução

ESTIMA-SE QUE QUASE METADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO SEJA FORMADA POR ASSENTAMENTOS INFORMAIS.¹

No início do século XX o Rio de Janeiro, sob comando do então prefeito Pereira Passos, teve sua paisagem drasticamente modificada por intervenções urbanísticas baseadas no modelo de Haussmann (Paris), com o intuito de apagar as marcas do passado colonial. Muitas obras realizadas foram incentivadas pelo desenvolvimento econômico e justificadas por preocupações higienizadoras. Na execução destas obras, grande parte da população pobre da cidade ficou desabrigada, gerando uma grave crise habitacional, com desdobramentos em uma grave crise social. Neste contexto, deu-se o início das favelas na cidade do Rio de Janeiro. A ocupação dos morros próximos às áreas de trabalho era a única solução possível para a grande parte dos trabalhadores. Desde então, as favelas não param de crescer e ser multiplicar.

Estas ocupações que no início eram tratadas com descaso pelos governos, vinte e poucos anos mais tarde já eram tratadas como “chagas”, o que levou o governo a incentivar a construção de moradias para a população de baixa renda, bem longe do centro da cidade. Investiu-se também em algumas remoções, e na aplicação de determinações legais, constantes no Código de Obras do Distrito

Federal de 1937, como a interdição dos registros das favelas no mapa oficial da cidade e a proibição de obras e melhorias nesses locais. Em 1947 cria-se a Comissão para Extinção de Favelas.

Moradores vindos do campo a procura de empregos nas indústrias contribuíram em muito no crescimento das favelas, visto que as ações governamentais para oferta de moradias eram tímidas em relação à crescente demanda.

As ações com vistas à remoção das favelas acabaram induzindo a criação de movimentos sociais. Em 1963 foi fundada a Federação das Favelas do Estado da Guanabara (Fafeg), mas logo depois, em 64, após o golpe, intensificaram-se os investimentos para a remoção de favelas, muitas vezes com ações armadas, o que inibiu a mobilização dos moradores. Nesta época, foi criado o BNH, Banco Nacional da Habitação, para a construção de conjuntos habitacionais.

Antagonicamente aos acontecimentos, a Companhia de Desenvolvimento Comunitário, através da CODESCO, autorizada pelo governador Negrão de Lima, viabilizou a urbanização de Brás de Pina e o Morro União. Esta intervenção, coordenada pelo arquiteto e antropólogo Carlos Nelson Ferreira dos Santos, serviu de base para o Programa Favela-Bairro.

Apesar de todo o investimento na remoção de favelas, em 1972, apenas cerca de 20% delas haviam sido erradicadas, sem que a população favelada deixasse de crescer. Isto acarretou a extinção do programa de erradicação de favelas em 1974.

¹ Livro: *Favela-Bairro: uma outra história da Cidade do Rio de Janeiro*, dos autores Luiz Paulo Conde e Sérgio Magalhães.

No fim da década de 70, com a pressão da população organizada das favelas, foram criados modelos de intervenção como o Projeto de Educação Sanitária e o Projeto Mutirão, da recém criada Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SMDS). Com estas iniciativas e com a segurança da não remoção, o aspecto físico das favelas mudou, perdendo o visual das construções frágeis de madeira, papelão e coberturas de zinco, para um visual mais consolidado com casas de alvenaria.

Em 1983, o governo do Estado lança o programa “Cada Família, Um Lote” visando à regularização fundiária de favelas, que acabou por não apresentar resultados, dada à complexidade do processo.

Em 1992, o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro incorporava os princípios que norteavam o debate sobre reforma urbana, e indicava instrumentos que permitiriam o exercício da função social da cidade e da propriedade. Recomendava-se a integração das favelas aos bairros, incorporando os moradores no processo. Já era consenso que as propostas de erradicação das favelas, com o deslocamento para conjuntos habitacionais em áreas distantes, não era uma alternativa viável para a solução dos problemas das favelas. Firma-se a idéia de que era fundamental manter as populações nas áreas que ocupam, introduzindo programas integrados de melhoramento de bairros.

AS FAVELAS CARIOCAS ESTÃO SENDO URBANIZADAS

Em 1993 durante um seminário sobre habitação na Câmara dos Vereadores da cidade do Rio de Janeiro, foi anunciada a criação

do Grupo Executivo de Assentamentos Populares, o GEAP. Esse grupo concebeu as bases de uma política habitacional para a cidade, em atenção às diretrizes do Plano Diretor, que veio a ser aprovada pelo então Prefeito César Maia. Desse modo foram definidos seis programas de trabalho, com ações coordenadas: o Favela-Bairro (de urbanização de favelas), Morar Legal (de regularização de loteamentos irregulares), Regularização Fundiária (para a titulação de terras), Novas Alternativas (para a ocupação de vazios urbanos e recuperação de vilas e cortiços de bairros centrais), Morar Sem Risco (de reassentamento de famílias que vivem em áreas de risco não urbanizáveis) e Morar Carioca (de crédito e produção de novas moradias). Em dezembro de 1994 foi sancionada a lei criando a Secretaria Municipal de Habitação (SMH), responsável pela implementação destes programas.

Em junho de 1994 foi realizado um concurso público com o apoio do IAB-Rj (Instituto dos Arquitetos do Brasil – Departamento Rio e Janeiro) e da Empresa Municipal de Informática e Planejamento – IPLANRIO, onde foram apresentadas propostas metodológicas para intervenções públicas em favelas do Rio de Janeiro. Assim foram selecionadas 15 equipes para atuarem na primeira etapa do Programa Favela Bairro.

Partindo da experiência vivida por estas equipes, a Prefeitura encaminhou ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) uma consulta sobre a possibilidade de financiamento para obras em assentamentos populares e em dezembro de 1995 assinaram contrato no valor de US\$ 300 milhões, o PROAP² (Programa de Urbanização de Assen-

² O primeiro PROAP constituiu-se a partir de três componentes básicos: urbanização de favelas, regularização de loteamentos e um programa, complementar a ambos,

tamentos Populares). Deste montante 60% seriam a contrapartida do BID e o restante a contrapartida municipal. Este contrato beneficiaria 300.000 moradores de 66 comunidades em quatro anos. A partir daí a Prefeitura do Rio passou a contratar escritórios de arquitetura para desenvolver uma série de projetos urbanos para estas favelas escolhidas. Entre estas estavam as comunidades do Complexo do Borel.

O Projeto Favela Bairro para as favelas do Borel e Chácara do Céu foi o primeiro do Complexo do Borel a ser contratado e foi desenvolvido pela equipe do escritório Arquitráço Cooperativa em 1996³. Logo em seguida este mesmo escritório desenvolveu o projeto para a Casa Branca em 1997, o que permitiu uma análise mais ampla com uma visão mais integral de complexo. O Projeto do Morro do Cruz foi desenvolvido posteriormente pelo escritório do arquiteto Flávio Ferreira, em 2003.

Estas favelas, localizadas em um mesmo maciço montanhoso, tinham em comum problemas relativos à acessibilidade e mobilidade interna de seus moradores e veículos. Cada favela possuía somente uma via de acesso carroçável sem saída e o resto do sistema viário era composto por um emaranhado de becos e vielas. A Chácara do Céu, apesar de possuir algumas vias carroçáveis, era uma favela isolada no topo do morro.

de monitoramento, educação sanitária e ambiental e desenvolvimento institucional. O Favela-Bairro (componente urbanização de favelas), ficou com a maior parte dos recursos, US\$ 192 milhões.

³ Vale informar que fiz parte da equipe do Projeto Favela-Bairro do Morro do Borel/Chácara do Céu e da Casa Branca, como sócia cooperada da Arquitráço Cooperativa e arquiteta responsável pela coordenação dos projetos de urbanismo.

O maior desafio incorporado pela equipe para a urbanização destas favelas, foi a proposta de integração destas favelas entre si e ao seu entorno. Assim, com o objetivo de enfrentar este desafio, foi proposta a interligação das vias de acesso existentes e a criação de um novo acesso para a Chácara do Céu, através do Morro do Cruz. Estas ligações viárias acabam por formar, também, uma nova ligação entre os bairros da Tijuca e Andaraí, divididos nesta região pelo Maciço da Tijuca. Este novo sistema viário de acesso às favelas do Complexo do Borel foi nomeado de Transfavela.

O Programa Favela Bairro teve uma duração bastante extensa, aproximadamente 10 anos. Após a verba inicial financiada do BID, o PROAP I, o mesmo banco financiou mais 89 comunidades, no PROAP II, com um formato que incluía verba destinada a programas sociais. Em meados de 2004, já no segundo mandato do Prefeito César Maia, muitos contratos de projetos urbanização de favelas foram paralisados na espera da verba para o PROAP III, que hoje, 2010, encontra-se em negociação.

No início do segundo governo do Presidente Lula foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que estabeleceu um conjunto de regras, compromissos de ação e diretrizes de governo, que objetivavam o crescimento econômico. Em 2007 foi incluído o tema de urbanização de assentamentos precários no eixo do PAC. Atualmente, encontram-se alocados R\$ 21,4 bilhões⁴ para

⁴ MINISTÉRIO DAS CIDADES, Secretaria Nacional de Habitação: Urbanização de Favelas: a experiência do PAC – Brasília, 2010.

Valores das obras do PAC em algumas favelas da Cidade do Rio de Janeiro: Rocinha – R\$175,6 milhões (com os aditivos de contrato já chega a 350 milhões), Complexo de

intervenções em favelas com recursos do PAC em 785 contratos em todo o Brasil, com o objetivo de “*melhorar as condições de habitabilidade de mais de 1,8 de famílias com ações integradas de construção de melhorias habitacionais, saneamento, infraestrutura, equipamentos públicos, trabalho social, regularização fundiária e recuperação de área degradada.*”⁵

Com base na experiência do Programa Favela-Bairro e no reconhecimento de que o cardápio de possibilidades para o enfrentamento do déficit habitacional deve ser mais amplo do que a simples construção de casas, a urbanização de favelas entrou na pauta dos investimentos governamentais. Muito dinheiro público está sendo aplicado, e muitos projetos e obras deverão ser licitados nos próximos anos.

Nesse sentido, faz-se urgente a realização de análises pós implantação das intervenções promovidas por governos em favelas, principalmente em áreas beneficiadas pelo Programa Favela-Bairro, pois este programa tornou-se referência mundial em urbanização de favelas. As análises poderão dar um suporte teórico de grande valia para o enfrentamento das definições de projetos nas futuras intervenções em favelas.

Assim, pretende-se com este trabalho analisar se a proposta urbana de interligação viária denominada Transfavela, desenvolvida no âmbito do Programa Favela Bairro, de fato contribuiu, após dez

anos de existência, para a integração das favelas que compõem o Complexo do Borel entre si e com o entorno formal.

Considera-se que, da mesma maneira que um plano diretor deve ser revisado de dez em dez anos, pois neste espaço de tempo estima-se ser possível analisar as mudanças relevantes ocorridas em uma cidade sobre a legislação de um plano diretor, após uma década de implantação dessas intervenções urbanas, é possível uma análise das mudanças ocorridas neste espaço público afetado.

Este trabalho foi estruturado em quatro capítulos. Segue, abaixo, a descrição de cada capítulo:

No **primeiro capítulo** denominado – *O Complexo do Borel* – apresenta-se uma breve caracterização das favelas aqui estudadas com informações sobre o histórico de cada favela, a situação da estrutura viária existente antes das obras do Favela-Bairro, e as intervenções ocorridas após a implantação da obra do Favela-Bairro, com enfoque na nova estrutura viária implantada.

Complementa este primeiro capítulo uma conceituação de hierarquização de sistema viário segundo a classificação proposta pela publicação do IBAM/CPU de 1982 que direciona a conceituação da hierarquização da estrutura viária do Complexo do Borel e do seu entorno.

Este capítulo serve como uma primeira aproximação da área a ser estudada.

No **segundo capítulo** – *A Transfavela como estratégica de integração: aspectos formais e funcionais* – é feita, na primeira parte, uma análise detalhada e específica do novo eixo viário, objeto do estudo, sob a ótica dos aspectos dos formais e funcionais. Ao final é feita uma conjugação destes aspectos analisados, para a conclusão deste capítulo.

Manguinhos – R\$232 milhões e Complexo do Alemão – R\$493,3 milhões.

⁵ Fonte: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/secretaria-de-habitacao/pac>
O investimento inicial do PAC na Rocinha foi de R\$175,6 milhões, no Complexo do Alemão de R\$493,3 milhões e no Complexo de Manguinhos de R\$232 milhões.

No **terceiro capítulo** – *A rua Mundo Novo em contraponto a Transfavela*, é feita uma análise resumida nos mesmos moldes da Transfavela da rua Mundo Novo. Faz-se necessário uma análise de um outro eixo viário que interliga dois bairros do Rio de Janeiro, em uma área formal que, em um primeiro olhar, exerce a função de integração de uma maneira alternativa entre estes dois bairros. Ao final é feita uma conjugação dos dados da Transfavela e da rua Mundo Novo.

No **quarto capítulo** – *Em Busca de outros fatores* – a análise da Transfavela é feita sobre a ótica dos aspectos sociais, são abordados temas referentes a segurança pública e a apropriação por parte dos usuário.

Por fim, nas **considerações finais**, é apresentada uma breve reflexão sobre a análise a que o estudo se propôs.

Objetivos

O objetivo principal é avaliar se a novo sistema viário principal implantado nas obras do Favela-Bairro cumpriu, depois de 10 anos de implantação, o papel de integração das favelas do Complexo do Borel com os bairros do entorno e entre elas.

Na busca deste objetivo outros questionamentos aparecem como auxiliares da pesquisa e apresentam-se como objetivos secundários.

São eles:

- Avaliar as características formais e funcionais da Transfavela, em função de seu papel de integração das diferentes

comunidades do Complexo do Borel entre si e com seu entorno

- Comparar a Transfavela com outra intervenção similar realizada na cidade formal.
- Levantar os diferentes significados do conceito de integração.

Metodologia

A metodologia utilizada nesta dissertação valoriza a troca de idéias entre os técnicos envolvidos no processo de implantação da estrutura viária, assim como o olhar dos moradores da área. Assim sendo, foram definidos três níveis de leitura do lugar: a leitura da comunidade, a leitura dos técnicos e leitura do urbanista.

A LEITURA DA COMUNIDADE

A pesquisa de campo junto à comunidade permite o entendimento da visão dos moradores sobre a dinâmica e a organização da sua comunidade e sobre sua inserção na cidade, sob o ponto de vista social e espacial (físico). Recolhem-se, na visão do morador, as informações sobre: as intervenções já realizadas, a situação das redes de infra-estrutura, dos pontos de coleta ou despejo irregular de lixo, dos serviços sociais utilizados nas favelas e no entorno e das principais formas de acesso, de modo a diagnosticar, no nível de atendimento dos moradores, as deficiências do sistema e levantar as demandas da comunidade.



Execução da obra



Aprovação do projeto



As entrevistas com moradores antigos e lideranças comunitárias permite o conhecimento sobre o processo de adaptação após as intervenções do Favela-Bairro. Cabe entender ainda, na leitura que os moradores fazem do local onde vivem, como dividem o território em setores, o nível de entrosamento entre moradores de diferentes setores e como se relacionam com os moradores dos bairros vizinhos. A partir do levantamento destas variáveis é determinada a qualidade da relação da comunidade com o espaço urbano.

A LEITURA DOS TÉCNICOS

Os dados obtidos através de entrevistas com os técnicos das concessionárias de serviço público – engenheiros que trabalharam na obras do Favela-Bairro – assim como de funcionários das instituições que trabalham na área e no entorno, informam como a administração pública se relaciona com aquela comunidade. Com isso é possível determinar as deficiências das intervenções executadas.

A LEITURA DO URBANISTA

A leitura espacial da comunidade e de seu entorno é realizado a partir do olhar do urbanista, cuja leitura se estabelece através do ambiente construído, caracterizado através das ações antrópicas e expresso através das tipologias, usos, marcos, densidades, fluxos, etc. Analisa-se a qualidade da forma urbana, através dos critérios

de vitalidade, acessibilidade, legibilidade e segurança, a partir dos quais é possível avaliar a qualidade da forma urbana.

Foi utilizado, também, o material bibliográfico e iconográfico do Programa Favela Bairro. Essa pesquisa se deu através de consultas aos escritórios responsáveis pelos Projetos Favela-Bairro das favelas aqui abordadas, além de consultas a bibliotecas da universidade e *internet*.

As principais fontes para o desenvolvimento do **primeiro capítulo** foram os dados e fotos dos relatórios de diagnóstico do Programa Favela-Bairro das favelas do Borel e Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz⁶, além de mapas do Projeto Executivo destas favelas, fornecidos pelos projetistas específicos.

Para os **capítulo dois e três**, as principais fontes foram levantamentos de campo, mapas, fotos, e entrevistas. Estes dados foram compilados em fichas resumo divididas por padrões, apresentados no **ANEXO 1**, para uma apreciação mais direta do objeto de pesquisa.

As informações de antes e durante as obras do Favela-Bairro foram obtidas através dos projetistas de cada área, e de entrevistas com fiscais da obra. Para organizar as informações obtidas pelas entrevistas, as declarações foram divididas por temas, apresentadas no **ANEXO 2**.

⁶ O Relatório de Diagnóstico das Favelas do Borel, Chácara do Céu e o Relatório de Diagnóstico da Casa Branca foi desenvolvido pelo escritório Arquitráço Cooperativa, o Relatório de Diagnóstico do Morro do Cruz foi desenvolvido pelo escritório do arquiteto Flávio Ferreira.

Os levantamentos de campo por observação foram feitos nos meses de outubro e novembro de 2009. A situação de segurança na época não era muito favorável, pois havia uma “guerra” de facções rivais de tráfico de drogas entre as favelas envolvidas. Assim as visitas a campo foram reduzidas a quatro e não enviou-se equipe para levantamento de campo, então todos os dados foram obtidos somente pela pesquisadora. As visitas eram sempre agendadas com as associações de moradores ou com engenheiros envolvidos na obra do PAC⁷, obra da Prefeitura do Rio de Janeiro em andamento na época. Não foi possível fotografar a Estrada da Independência (Transfavela) no trecho em que esta passa pela Favela do Borel, por motivo de segurança.

Os levantamentos de campo foram direcionados a responder questões relacionadas à situação física das ruas como largura, pavimentação e formato da pista de rolamento e das calçadas, a ocupação lindeira, e as formas de usos e fluxo, com o intuito de responder questões relacionadas aos aspectos formais e funcionais.

No mesmo período de 2009, foram feitas entrevistas com representantes das associações de moradores das áreas envolvidas, que puderam complementar informações sobre aspectos formais funcionais e de apropriação por parte dos moradores. Os dados re-

⁷ A obra do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) em desenvolvimento em 2009, com verba do Governo Federal, tinha como objetivo de projeto complementar as obras do Favela-Bairro. Assim, alguns becos da Chácara do Céu foram pavimentados, assim como obras de infra-estrutura. Estavam em execução obras de retirada de lixo e estabilização de encostas na rua da Grota, no Borel. Também no Borel, estavam sendo demolidas algumas casas, também na região da rua da Grota, que encontravam-se em situação precária e de risco, com a intenção de reflorestamento da área.

lacionados ao sistema de coleta de lixo do Complexo do Borel foram obtidos através de entrevistas com o técnico da COMLURB, o Sr. Disley Pacheco, Gerente Ajunto da Muda, responsável pela coleta de lixo das favelas do Complexo do Borel, além de perguntas relacionadas ao tema em entrevistas com representantes das associações de moradores de cada favela estudada.

Foi realizada, também, uma entrevista com um representante da Batalhão de Polícia responsável pela área, para a abordagem sobre a questão de segurança pública que passou a ser um importante foco na pesquisa, e com fiscais da obra do Favela-Bairro, para o entendimento das dificuldades na execução da obra e a infra-estrutura implantada.

Para o desenvolvimento de toda análise usou-se como base teórica trabalhos de autores que tratam tanto da temática de favela, quanto da rua como espaço público. Das publicações sobre intervenções em favelas destacam-se o livro do Luiz Paulo Conde e Sérgio Magalhães, Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro (2004), uma publicação que registra e reflete sobre as intervenções realizadas entre 1993 e 2000, no âmbito do projeto Favela-Bairro. Além do livro da Cristiane Rose Duarte, Osvaldo Luiz Silva e Alice Brasileiro, Favela, um Bairro: propostas metodológicas para intervenções públicas em favelas do Rio de Janeiro (1996). Estes dois livros oferecem um panorama dos conceitos básicos que influenciaram, tanto os projetistas como os responsáveis politicamente pela a concepção e implantação do Programa Favela-Bairro. Outra fonte de consulta na temática de

favelas é o livro organizado por Alba Zaluar e Marcos Alvito, Um século de Favela.

Das publicações que tratam da rua como espaço público destacam-se os livros de Janes Jacobs, Morte e Vida de Grandes Cidades, Kevin Lynch, A Boa Forma da Cidade e de Carlos Nelson F. dos Santos (FINEP/ IBAM), Quando a Rua Vira Casa.

Vale dizer que este aporte teórico serve para compor todo o trabalho e não somente um ou outro capítulo. As outras referências utilizadas para compor o estudo estarão explicitadas no desenvolvimento dos capítulos.

O Complexo do Borel

A área de estudo deste relatório é o Complexo do Borel, que é composto por 4 favelas: o Morro do Borel, a Chácara do Céu, a Casa Branca, e o Morro do Cruz. São comunidades vizinhas, situadas em um mesmo maciço montanhoso, o Maciço da Tijuca, localizado entre os bairros da Tijuca e Andaraí, na zona norte da Cidade do Rio de Janeiro. Estão localizadas na Área de Planejamento 2 (AP 2), na Tijuca UEP-16

(Unidade espacial de Planejamento) e Andaraí UEP-18, tendo parte nas Regiões Administrativas de Vila Isabel (IX R.A.) e Tijuca (VIII R.A.).

O Maciço da Tijuca, denominado Serra Carioca, é uma porção da unidade dos Maciços Costeiros, caracteriza-se por declives fortes e vales encaixados. Estas características favorecem o aparecimento de áreas de risco de escorregamento.

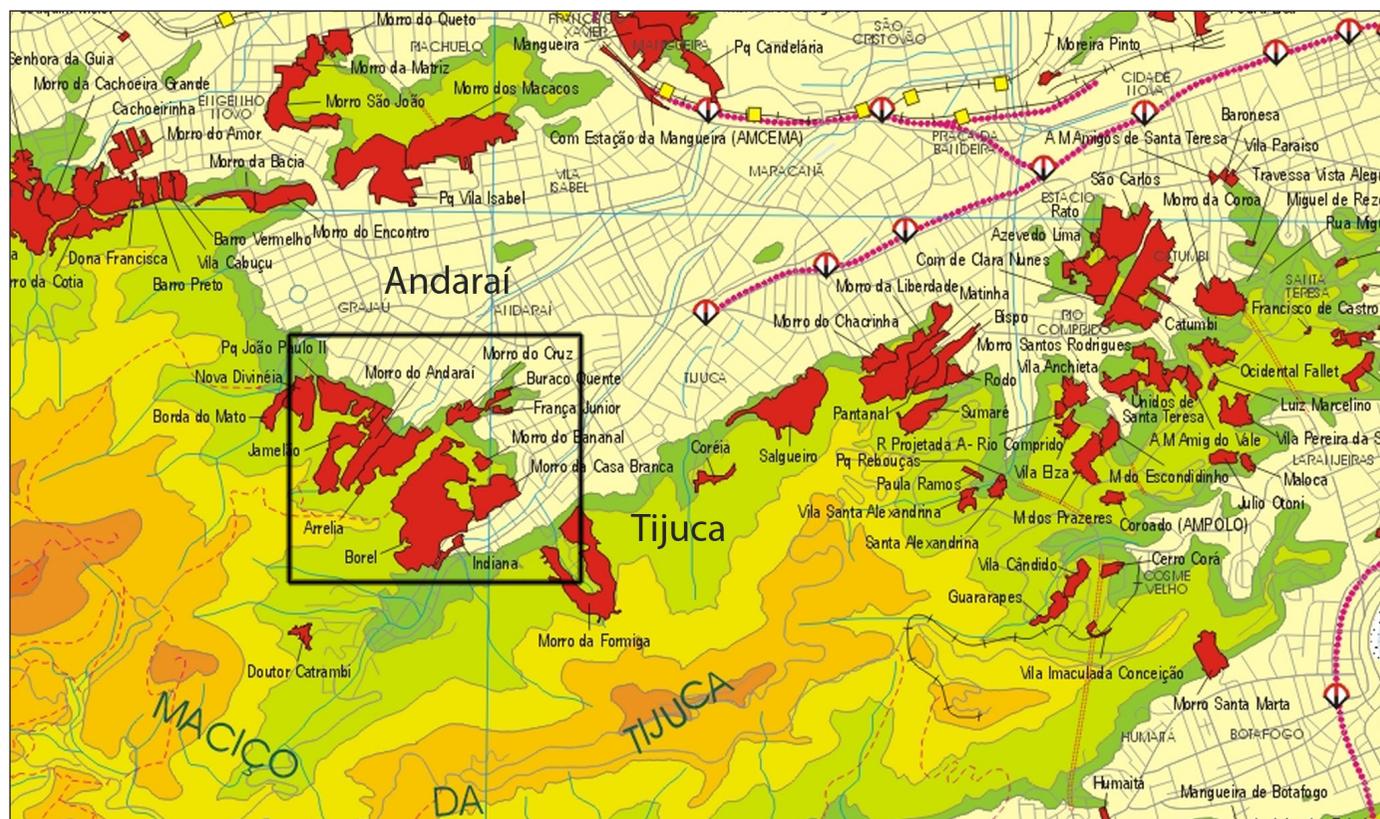


Imagem 1: Parte do Maciço da Tijuca com a localização das favelas do Complexo do Borel.

O Complexo do Borel está próximo da Floresta da Tijuca, unidade de proteção ambiental, caracterizada por resquícios de Mata Atlântica e florestas replantadas no início do século. Esta área tem sido observada, no sentido de que sejam impedidas agressões a zonas de proteção, havendo um claro conflito entre o crescimento de favelas e a proteção ambiental.

Na vertente do morro, voltada para o bairro da Tijuca, situam-se o Borel e a Casa Branca, no topo do morro localiza-se a Chácara do Céu e na outra vertente, voltada para o bairro do Andaraí, já na parte baixa do morro, localiza-se o Morro do Cruz.

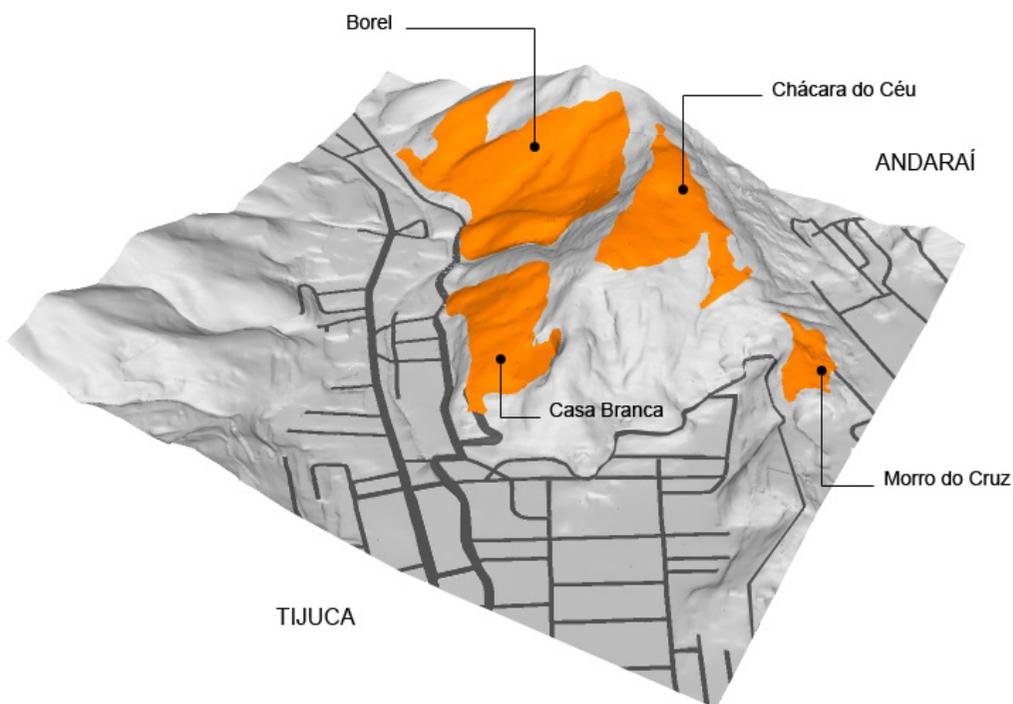


Imagem 2: Volume do maciço montanhoso do Complexo do Borel com a localização das favelas: Borel, Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz.

O Borel e a Chácara do Céu possuem uma população de 6.831 habitantes, com 1.844 domicílios, em uma área de 362.594m². A Casa Branca possui uma população de 2.191 habitantes, com 609 domicílios, em uma área de 79.764m². E o Morro do Cruz possui uma população de 1.110 habitantes, com 310 domicílios, em uma área de 30.914m²¹.

O Borel e a Chácara do Céu, apesar serem comunidades distintas, são consideradas a mesma área nos principais veículos de divulgação de dados secundários de favelas². Possuem associações de moradores distintas, ocupam áreas geográficas contíguas, mas é possível identificar um limite claro entre as duas favelas, além de possuírem tipologias de ocupação distintas. No processo de ocupação destas duas favelas a Chácara do Céu pode ser considerada como uma expansão do Borel. Isso quer dizer, o morador que não conseguia construir sua casa no Morro do Borel, muitas vezes optava por construí-la na Chácara do Céu. Mas, pela rixa entre os diferentes comandos do tráfico de drogas, os moradores da Chácara do Céu se relacionam muito mais com os moradores do Morro do Cruz e da Casa Branca. Apesar do acesso carroçável para a Chácara passar pelo Morro do Borel, o acesso mais usado pelos moradores da Chácara era pela outra vertente, através do Morro do Cruz onde só existia uma trilha íngreme.

¹ Dados do número de habitantes e domicílios do IBGE – Censo Demográfico de 2000 e dados das áreas por favelas do IPP – Instituto Pereira Passos de 2008.

² Os dados do IPP são da “Favela do Borel”, mas incluem informações das áreas do Borel e Chácara do Céu. A delimitação de “aglomerados subnormais” do IBGE em, também considera as duas favelas uma mesma delimitação.

Todas estas favelas foram contempladas pelo Programa Favela Bairro em épocas e contratos distintos. O Borel e a Chácara do Céu foram objetos de um mesmo contrato de projeto desenvolvido em 1996, Casa Branca em 1997 e o Morro do Cruz em 2001/2002. O desenvolvimento do projeto do Morro do Cruz teve início já depois do fim das obras do Borel, Chácara do Céu e Casa Branca.

Além das quatro favelas alvo deste estudo, também pode ser incluída no Complexo do Borel a comunidade do Bananal, objeto do mesmo contrato da Casa Branca, na época do desenvolvimento do Projeto Favela-Bairro, possuía apenas 50 habitações, com carências de infra-estrutura, localizadas em uma área de risco. Foi proposta pela equipe projetista a realocação completa das famílias para uma nova área de reassentamento na favela da Casa Branca, o que não foi executado. Por isso, não foi proposta a inclusão desta comunidade às outras do Complexo. O Bananal não será, portanto, objeto de estudo neste trabalho.

O mesmo ocorre com outras favelas nesse mesmo maciço como a favela do Morro do Andaraí, que ocupa uma área adjacente a Chácara do Céu, na vertente do morro voltada para o bairro do Andaraí, e que também foi contemplada pelo Programa Favela Bairro. Esta favela também não será objeto de estudo deste relatório, por não ter sido conectada através do seu sistema viário, às favelas aqui estudadas. Na época do desenvolvimento das propostas de intervenções do Programa Favela Bairro, esta interligação foi aventada pelos projetistas, mas logo descartada, pela dificuldade de execução de obra viária em terreno com declividade bastante acentuada.

As favelas Buraco Quente e França Junior foram objetos do mesmo contrato de projeto que o Morro do Cruz, mas também não serão objetos deste estudo, pois não tiveram seus sistemas viários interligados, de uma maneira influente, às conexões viárias propostas para o Complexo do Borel.

I.1. BREVE HISTÓRICO

Das quatro áreas do Complexo do Borel, a Favela do Borel é a mais conhecida entre a população carioca. O principal motivo é a questão da violência, seu nome já apareceu em várias manchetes de jornais sobre assuntos relacionados ao tráfico de drogas. Mas a sua importância também está relacionada a lutas de seus moradores, que se organizaram durante os anos 50 para evitar a remoção da favela, criaram assim a União dos Trabalhadores Favelados (UTF), a primeira organização comunitária dos favelados do Rio de Janeiro, que lutavam por causas comuns aos moradores de favelas, não somente dos moradores do Borel, mas de toda a cidade.

BOREL E CHÁCARA DO CÉU³

O Borel começou sua ocupação em 1922. Neste ano já havia uma quantidade considerável de barracos na parte baixa do morro, a maioria de migrantes de Minas Gerais e do Nordeste que vieram para o Rio à procura de empregos.

³ Informações obtidas no relatório de diagnóstico do Projeto Favela-Bairro das favelas do Borel, Chácara do Céu.

A parte alta do morro já era ocupada desde o início da formação da favela do Borel. Lá existia um pequeno sítio de João Bode, e assim surgiu o apelido de Chácara do Céu. Esta área continuou crescendo de uma maneira mais lenta que o Borel. Só se mudavam para lá os mais miseráveis, por conta da dificuldade de acesso. Somente a partir dos anos 70 é que a Chácara do Céu apresenta um maior crescimento, porque já estavam saturadas as áreas “nobres” do Borel.

Nas décadas de 40 e 50, a Imobiliária Borel Meuron com o objetivo de fazer loteamentos e edificações no Morro do Borel, iniciou um processo de remoção das moradias através de pressões muitas vezes violentas. Isso incentivou a mobilização da comunidade para fundar uma organização com objetivo de resistir às remoções e lutarem pelos seus direitos. Esta Imobiliária, apesar da resistência dos moradores, iniciou a construção de uma estrada até o topo do morro, na Chácara do Céu, que tem o nome Estrada da Independência.

O medo da remoção só se afastou de vez quando, no Governo de Leonel Brizola, permutou o terreno do morro, e vendeu para os moradores do Borel títulos de propriedade, através do Programa Cada Família um Lote. Estes títulos, entretanto, não tiveram validade, pois as propriedades não foram registradas no cartório.

CASA BRANCA⁴

A ocupação da Casa Branca e Bananal, teve início a partir de 1931, quando começou a funcionar uma pedreira, no Morro da Casa

Branca, e os operários desta, procuraram se estabelecer próximo ao local de trabalho. A pedreira foi interdita em 1969, porém a ocupação continuou intensificando-se devido à grave crise habitacional da época.

MORRO DO CRUZ⁵

Os primeiros moradores do Morro do Cruz foram famílias de nordestinos que construíram suas casas por volta de 1950 e, com a permissão dos proprietários do terreno, ocuparam a área que ficou conhecida como “subida da chácara” – referência à mansão de Kalil M. Gebara, um dos primeiros proprietários de que se tem notícia na região. A partir daí outras casas surgiram em terrenos de outros proprietários que nunca reclamaram a devolução das terras. Segundo o presidente da Associação de Moradores em 2001, a família de José Pereira da Cruz foi a primeira a ocupar o local, dando início a uma série de melhorias no local com a ajuda do senhor Alcidino Costa. Em sua homenagem surgiu o nome Morro do Cruz. Seus filhos e netos ainda habitam o local.

Em 1978 foi fundada a Associação de Moradores do Morro do Cruz, na época com 104 associados. Assinaram a primeira ata da associação José Leprovitera (presidente), José Pereira da Cruz (primeiro secretário) e Alcidino Costa (fiscal) em 11 de fevereiro de 1979. A AMMC ainda se encontra no mesmo endereço na rua Tenente Marques de Souza, 259.” Hoje, 2009, a Associação de Mo-

4 Texto obtido no site do SABREN – Sistema de Assentamentos de Baixa Renda da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

5 Informações obtidas no Relatório de Diagnóstico do Favela-Bairro do Morro do Cruz, produzido pelo escritório do arquiteto Flávio Ferreira.

radores do Morro do Cruz é também a Associação de Moradores da Chácara do Céu.

I.2. ESTRUTURA VIÁRIA

HIERARQUIA VIÁRIA

Na classificação viária da publicação do IBAM/CPU_ *O que é preciso saber sobre sistema viário*, de 1982⁶, que foi utilizado como modelo para a publicação do IPP_ Manual para elaboração de Projetos de Alinhamento na Cidade do Rio de Janeiro, de 1996, a malha viária básica é formada por vias arteriais, principais e coletoras:

“**As vias Arteriais são vias interurbanas** – ligam duas cidades separadas por área rural, podendo contorná-las ou entrar nelas, ou ligam dois pólos de uma área conurbana (duas cidades inicialmente separadas que, ao se expandirem, acabam se unindo).

As vias arteriais podem ser de 3 tipos:

- (a) Auto-Estradas – acessos muito espaçados em níveis diferentes
- (b) Expressas – com cruzamento do mesmo nível. Acesso as laterais por meio de marginais.
- (c) Vias livres, comuns

As vias principais são aquelas que têm grande importância dentro da cidade e que devem conciliar a fluidez (desen-

6 PAGANELLI, Ernesto, VASCONCELOS, Lélia, YALLOUZ, Ruby ET all. O que é preciso saber sobre sistema viário. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, Brasília: SAREM, 1982. 96p. (Coleção alternativas urbanísticas)

volvimento contínuo do tráfego) com acesso às propriedades lindeiras (uso do solo que definem os limites laterais da via) e com o transporte coletivo.

Ao contrário das vias arteriais, a velocidade não é importante nas vias principais.

As vias Coletoras são vias de segunda grandeza, que coletam e distribuem o tráfego por bairros e alimentam as principais.

As demais vias que compõem o sistema urbano podem ser locais e especiais.

As vias locais são as que dão acesso direto às áreas residenciais, comerciais ou industriais.

As vias especiais são as de uso exclusivo de ônibus, bicicletas ou pedestres.”

HIERARQUIA VIÁRIA DO ENTORNO DO COMPLEXO DO BOREL

O morro onde se localizam as favelas do Complexo do Borel, divide os bairros do Andará e Tijuca, e é circundado por vias bem importantes na hierarquia viária destes dois bairros cariocas. São elas: rua Conde de Bonfim, av. Maracanã, rua Uruguai e rua Barão de Mesquita.

Nestas vias encontra-se a grande parte do comércio, serviços, edificações institucionais, estabelecimentos de ensino, além da maioria das linhas de ônibus e o metrô.

A rua Conde de Bonfim principal eixo de ligação entre a grande Tijuca ao Alto da Boa Vista e a Barra da Tijuca, zona oeste do Rio. Na altura do número 369, cerca 2,5 quilômetros do morro, localiza-se a Praça Saens Peña, onde passam as principais linhas de ônibus da região e localiza-se a estação da linha 1 do metrô.

A av. Maracanã interliga a Praça da Bandeira à Muda, sendo uma grande via de ligação do Bairro da Tijuca ao Centro do Rio. Nesta via encontra-se o Estádio do Maracanã e o Shopping Tijuca.

A rua Uruguai é a principal ligação entre os bairros do Grajaú e Andaraí ao bairro da Tijuca.

A rua Barão de Mesquita, rua longa, que inicia-se no Grajaú e termina na rua São Francisco Xavier. Corta todo o bairro da Tijuca.

Todas estas ruas segundo classificação funcional do sistema apresentada pelo IBAM/CPU podem ser consideradas como “vias principais”, pois todas fazem ligações importantes entre bairros da cidade em posições estratégicas para o funcionamento do trânsito.

A rua São Miguel, onde estão localizados os principais acessos do Morro do Borel e da Casa Branca, paralela a rua Conde de Bonfim, também interliga este trecho final da Tijuca ao Alto da Boa Vista, mas em uma posição de apoio a rua Conde de Bonfim, por isso pode-se classificá-la como uma “via coletora”.

As outras vias que compõem a estrutura viária do entorno do morro do Complexo do Borel são vias locais. Inclusive a rua Tenente Marquez de Souza, acesso ao Morro da Cruz.

ESTRUTURA VIÁRIA DO COMPLEXO DO BOREL ANTES DAS INTERVENÇÕES DO FAVELA-BAIRRO.

A Estrutura viária carroçável do Complexo do Borel antes das intervenções do Programa Favela Bairro, era composta por únicas vias de penetração como a Estrada da Independência, no Borel, e a Estrada da Casa Branca, na Casa Branca, e a rua Abreu Lacerda, no Morro do Cruz. Estas vias davam acesso a conjuntos urbanos de

traçado irregular formados por trilhas e becos em terrenos de topografia acidentada. Entre estes conjuntos urbanos, apesar de vizinhos, não havia uma conexão carroçável. Estas ligações eram feitas geralmente através de trilhas íngremes. Somente entre o Borel e a Casa Branca havia ligação carroçável.

ESTRUTURA VIÁRIA DO MORRO DO BOREL E CHÁCARA DO CÉU

O Sistema de circulação da favela do Borel e da Chácara do Céu era composto de uma via carroçável, a Estrada da Independência, que cortava toda a favela do Borel e terminava no topo do morro na favela Chácara do Céu (Mapa 2). Além de uma malha composta de becos, caminhos e trilhas. No Borel a malha secundária era composta majoritariamente por becos de largura de 1m a 1,5m de largura. Já a Chácara do Céu, por ser menos adensada, encontrávamos, além de becos e trilhas, vielas com larguras que variavam de 2 a 3 metros. Muitas destas vielas não eram carroçáveis, pois possuíam alguns estrangulamentos ou como não eram pavimentadas as imperfeições do terreno impediam a circulação de veículos.

A Estrada da Independência, que tem seu início na rua São Miguel, antes da implantação das obras do Programa Favela Bairro, a Estrada da Independência, era a única via carroçável do Borel e também a única possibilidade de acesso carroçável a Chácara do Céu, e por isso de mão dupla. Era uma rua de circulação difícil, pois alguns trechos eram muito estreitos para passagem de dois veículos e sua inclinação muito acentuada. A população, que utilizava esta rua como principal acesso, geralmente competia o espaço de cir-



Foto 1: Vista da Estrada da Independência antes da obra do Favela-Bairro, com carros estacionados e o caminhão de lixo ao fundo.



Foto 2: Vista da Estrada da Independência antes da obra do Favela-Bairro, com o lixo ocupando parte da caixa de rolamento.

culação com os carros. A manobra dos veículos, principalmente de grande porte, só era feita em alguns poucos pontos de alargamento da via, mais dificultada por carros estacionados ou acúmulos de lixo no local. Toda a rua já era pavimentada até chegar os limites da Chácara do Céu em uma extensão de 1000 metros.

A Chácara do Céu era uma área com maior dificuldade de acesso, pois localiza-se na parte mais alta do morro. Seus moradores, por causa do poder local, utilizavam muito pouco a Estrada da Independência, que terminava no campo de futebol no topo do morro. O acesso a Chácara do Céu se fazia através de uma trilha íngreme que ligava a Chácara do Céu ao Morro do Cruz. A divisão entre a Chácara do Céu e o restante da favela, é resultado de processos históricos mas também, e principalmente, por disputas entre grupos rivais pelo controle do crime organizado na região.

Entre o Borel e a Chácara do Céu encontrávamos um área denominada “Linha de Tiro”, com construções diluídas por uma grande faixa não edificada. Esta clara divisão espacial entre as duas comunidades se refletia nas próprias relações dos moradores entre si e destes com os espaços das favelas. Os moradores de uma área (Chácara do Céu ou Borel) eram impedidos de circular na outra e até mesmo de se relacionarem com pessoas dessa. Algumas áreas do morro não podiam ser utilizadas e outras acabavam sendo subutilizadas por estarem na “linha de fogo”. Para quem mora na Chácara do Céu, o problema era mais grave, pois se eles já têm dificuldades por estarem no topo do morro, ainda eram impedidos de circular livremente pela parte da Estrada da Independência nas localidades do Borel. Por isso a principal reivindicação dos moradores da Chá-

cara do Céu era a construção de uma estrada que ligasse a área ao “asfalto” pela outra vertente do morro.

A Estrada da Independência no trecho do Borel era configurada por densa ocupação em quase todo o seu trajeto, com edificações de uso misto e comerciais de um razoável padrão construtivo. Muitas das edificações já eram de alvenaria e emboçadas. Alguns largos eram bastante utilizados para a manobra de veículos. São eles: Largo da Boquinha, Curva da Jaqueira, Terreirão, Largo da Igreja, Largo do Bicão.

A Estrada da Independência na Chácara do Céu possuía uma configuração bem diferente da encontrada no Morro do Borel. Neste trecho a via já não possuía pavimentação e a ocupação ao longo era bem mais esparsa do que no primeiro trecho. A continuação desta Estrada era a Travessa Meireles que descia pela outra vertente do morro, uns 50 metros com dimensões para circulação de veículos, depois se transformava na trilha de descida para o Morro do Cruz.

ESTRUTURA VIÁRIA DA CASA BRANCA

A favela da Casa Branca possuía apenas uma via carroçável, a Estrada da Casa Branca, principal acesso da favela, que anteriormente era o acesso para uma pedreira. Esta via era, também, muito utilizada por pedestres.

Outros dois acessos, que poderíamos considerar como principais acessos de pedestres, eram as escadarias Travessa Albertino Silva e a Travessa Vulcano, que davam acesso também à Chácara do Céu.

No alto, não existia limite entre a Casa Branca e a Chácara do Céu, e não se sabia exatamente onde terminava uma e começava a



Foto 3: Rua Esmeralda, localizada no topo do morro.

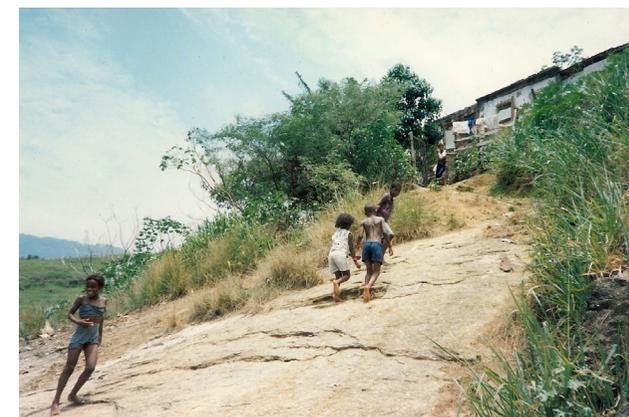


Foto 4: Início da descida na vertente do morro do lado do Andaraí.



Trechos do sistema viário da Chácara do Céu antes das obras do Favela-Bairro.

Foto 5: Descida na vertente do morro do lado do Andaraí.

outra favela. Nesta área existiam edificações de baixo padrão construtivo, muitas de pau-a-pique.

A relação entre as duas partes era amigável. Os moradores da Chácara do Céu, freqüentemente utilizavam a Travessa Vulcano para subir o morro. Isto se devia também ao fato de ambas pertencerem à mesma facção do tráfico de drogas, o que já não acontecia com a favela do Borel. Como a Chácara e o Borel eram rivais em relação ao tráfico, o acesso por Casa Branca representava uma saída para os moradores da Chácara que muitas vezes ficam isolados na parte mais alta do morro

Pode-se dizer que existiam três realidades sociais, em função da situação de acesso às residências. As casas dos lotes da primeira parte da Travessa Vulcano, mais próximas à Rua São Miguel, cujos moradores têm um poder aquisitivo mais alto, pagam todas as contas, inclusive IPTU, e não gostam de ser considerados como moradores do Morro ou Favela, mas sim do Bairro. Na segunda parte, constituída por casas de padrão construtivo médio, normalmente atendidas pelos diversos serviços e que investem em melhoras das habitações, representa a grande maioria da favela. Finalmente, a parcela mais desfavorecida encontram-se na parte alta da travessa Vulcano. Eram casas desvalorizadas, às vezes tão antigas que ainda eram de pau-a-pique e chão batido. A dificuldade de acesso impôs este quadro de estagnação: quando os moradores desta área melhoravam seu padrão de vida, ao invés de investirem na melhoria de suas casas, procuravam novas casas em áreas mais valorizadas.

A Estrada da Casa Branca, como a Estrada da Independência, tem seu início na rua São Miguel e terminava no Largo do Aviário, em

uma extensão de aproximadamente 520 metros. Com inclinações íngremes ao longo do seu trajeto e uma ocupação pouco adensada, e terrenos livres em alguns trechos.

Sendo uma rua, na época, sem saída, a circulação de veículos era feita por mão dupla, e os largos eram utilizados para a manobra. Em suas laterais foram feitas algumas intervenções de obras de contenção de encostas, o que prejudicou o seu alinhamento.

ESTRUTURA VIÁRIA DO MORRO DO CRUZ

O Morro do Cruz ocupa um terreno de baixa declividade e por isso o sistema viário interno era composto de uma rua principal carroçável de pouca inclinação, a Rua Abreu Lacerda, de onde saíam becos com inclinação razoáveis, a maioria com degraus, que se organizavam em quadras irregulares.

A rua Abreu Lacerda, no Morro do Cruz, tinha a peculiaridade de ser o principal acesso à Chácara do Céu, comunidade situada a montante do morro, apesar de que no final desta rua o acesso à Chácara do Céu se dava através de uma trilha íngreme. Apesar disto, os moradores, por questão de segurança, preferiam este caminho a ter que circular pela favela do Borel.

Diferente da Estrada da Independência e da Estrada da Casa Branca, a rua Abreu Lacerda tem seu início na rua Tenente Marques de Sousa, uma rua de ocupação residencial na sua parte formal, mas que também está interligada ao principal acesso das favelas Buraco Quente e França Junior. A rua Tenente Marques de Souza, através da rua Fernandes Vieira e da rua Maria Amélia, em uma extensão de 700 metros, interliga-se à rua Uruguai, importante eixo viário que interliga o bairro da Tijuca ao bairro do Andaraí.

Conectada a rua Abreu Lacerda há uma viela chamada rua Santos Vale, que não tem largura suficiente para a passagem de veículos, mas é a segunda via de maior importância da estrutura viária do Morro do Cruz, esta via é interligada a rua Feliz Lembrança, rua do bairro formal, que através da Travessa Vasconcelos e a rua Ernesto de Souza em uma extensão de 850 metros, interliga-se a rua Barão de Mesquita, importante eixo viário do bairro do Andaraí.

A rua Abreu Lacerda em sua extensão de aprox. 300 metros, metade é ocupada por edificações dos dois lados e a outra metade é ocupada por edificações somente em um dos lados da via o outro lado faz divisa com o muro da mansão Gebara, voltada para rua Tenete Marques de Sousa.

I.3. O FAVELA-BAIRRO NO COMPLEXO DO BOREL

INTERVENÇÕES GERAIS DO FAVELA-BAIRRO NO COMPLEXO DO BOREL

As intervenções propostas no Projeto Favela Bairro para o Complexo do Borel, foram baseadas em uma metodologia de integração da favela com o bairro adjacente que prioriza a formação de um circuito viário principal interligado a malha viária ao entorno imediato da favela.

Além de implantação outros circuitos viários secundários, nos quais são implantados centralidades principais e secundárias estrategicamente ao longo destes circuitos. Conforme modelo da imagem 4.

No Projeto Favela para o Borel e Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz foram propostas as seguintes intervenções (Mapa 3):

SISTEMA VIÁRIO:

Para complementação do⁷ sistema viário principal (Transfavela):

- 1 - Interligação da Chácara do Céu com o Morro do Cruz;
- 2 - Interligação da Casa Branca com a Chácara do Céu;

Para complementação do sistema viário secundário:

- 3 - Urbanização e alargamento das ruas da Jaqueira, Travessa Meirelhês, localizadas na Chácara do Céu.
- 4 - Urbanização e alargamento das ruas localizadas na Casa Branca;
- 5 - Alargamento da Rua da Grota no Borel;
- 6 - Escadaria de acesso à rua Leopoldo;
- 7 - Urbanização dos caminhos e becos existentes.

ÁREAS DE LAZER/ CENTRALIDADES:

Borel e Chácara do Céu

- 8 - Centro Esportivo com campo de futebol e Mirante
- 9 - Praça da Vivinha
- 10 - Mirante da Independência
- 11 - Praça sobre o campinho
- 12 - Urbanização do Terreirão
- 13 - Urbanização da Curva da Figueira

⁷ Dados das plantas gerais dos projetos executivos do Programa Favela-Bairro das favelas do Complexo do Borel.

Casa Branca

14 - Centro Esportivo com campo de futebol, quadra, quiosques e brinquedos.

15 - Largo/ Mirante do Paraíso

16 - Centro Cívico

17 - Beco das Lavadeiras

18 - Lagoinha

Morro do Cruz

19 - Largo do Cruz;

20 - Praça Alcino Costa

21 - Praça Abreu Lacerda

22 - Área da Light;

23 - Parque da Pedra;

24 - Parque do Anfiteatro.

Equipamentos comunitários:

25 - Creche da Casa Branca

26 - Creche do Morro do Cruz

Reassentamentos:

27 - Conjunto de edifícios na rua São Miguel para o Borel;

28 - Casas na Chácara do Céu

As fontes desta lista de intervenções foram os mapas de Intervenções Gerais dos projetos de Favela Bairro em cada área de estudo. Nem todas estas intervenções foram executadas na obra, os projetos muitas vezes foram adaptados na obra por questões de custo, tempo e de adequação ao terreno. Como as oportunidades

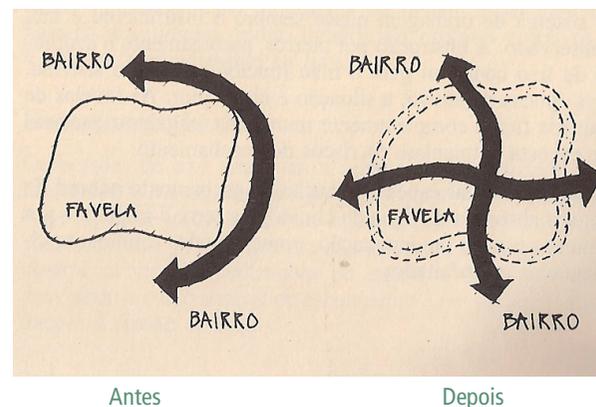


Imagem 3: Esquema de integração Favela-Bairro**

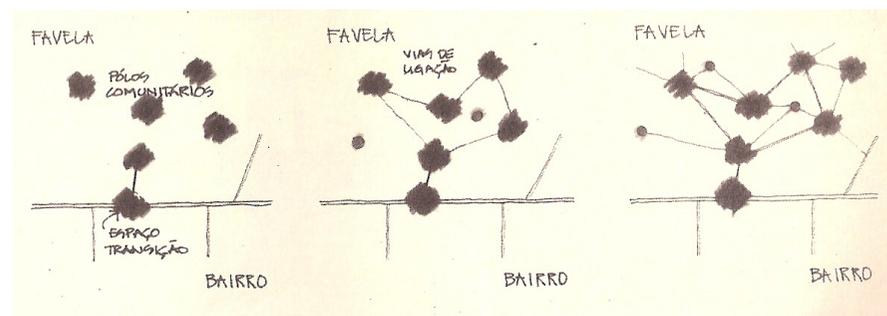
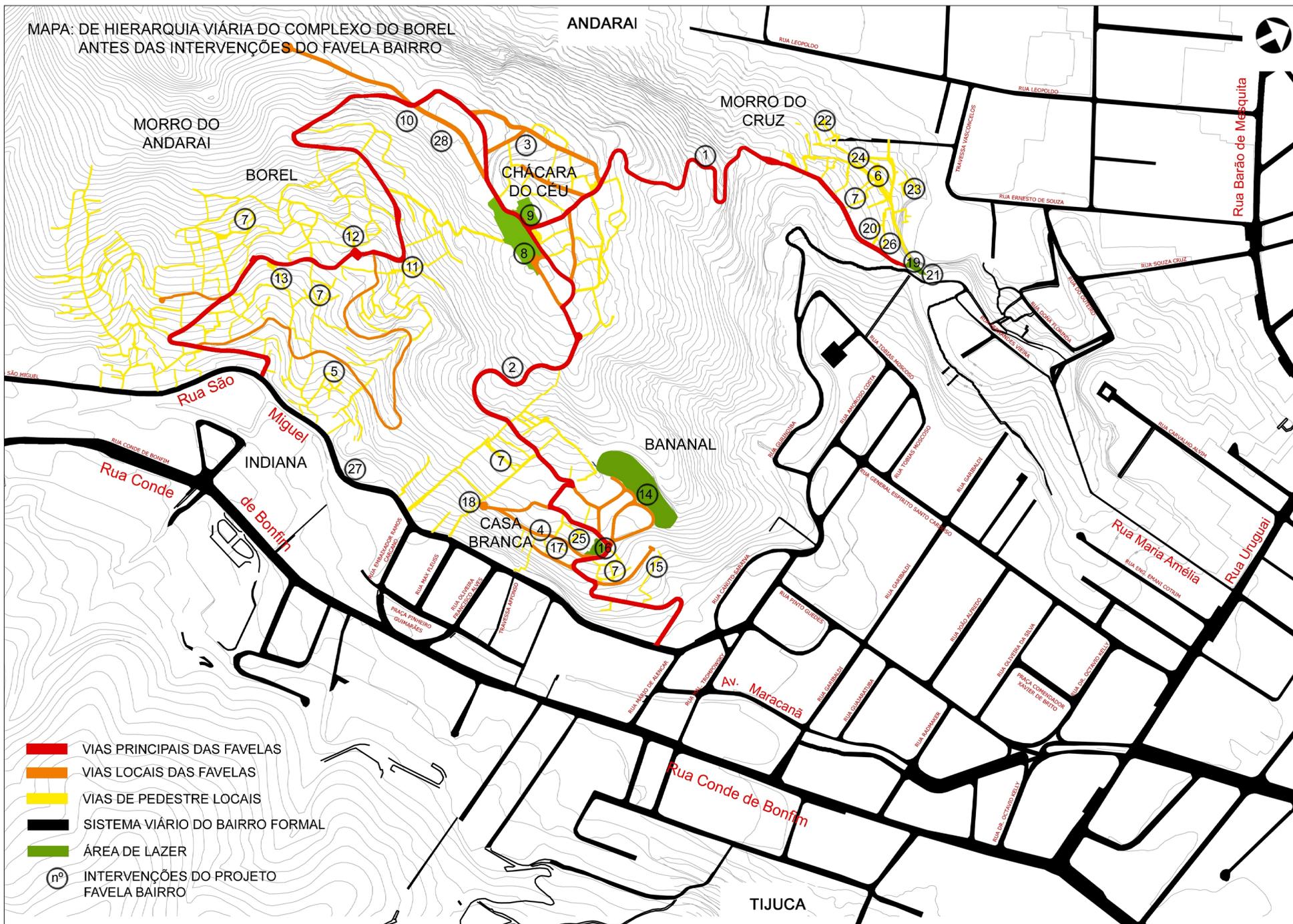


Imagem 4: Representação gráfica da metodologia de intervenção.*

- Identificação do pólos e de espaço de transição.
- Reformulação dos pólos e do espaço de transição.
- Evolução da proposta dentro da favela com o surgimento de novos pólos, novas vias de ligação entre eles e entre a favela e o bairro. Consolidação dos espaços estruturadores.

* Esquema retirado da Proposta Metodológica para Intervenções Públicas em Favelas do Rio de Janeiro da equipe 118, do Concurso Público de 1994 com apoio e participação do IAB-RJ e o Iplanrio – Empresa Municipal de Informática e Planejamento.

** Idem nota anterior.



Mapa 3: Hierarquia viária do Complexo do Borel, depois das intervenções do Favela-Bairro.

para o levantamento da área para esta pesquisa eram poucas, por conta da “guerra” do tráfico de drogas em andamento, não foi possível fazer um levantamento de campo do que foi construído ou não ou adaptado. O levantamento de campo para esta pesquisa foi concentrado no eixo da Transfavela.

I.4. A TRANSFAVELA

Com o intuito de facilitar integração das favelas aos bairros do entorno do Complexo, e as favelas entre elas mesmas e, principalmente, para melhorar o acesso a Chácara do Céu, foi proposto interligações viárias entre as vias de acesso principais. Este novo circuito proposto foi chamado pela mídia da época de “Transfavela”.⁸

A proposta para a Transfavela era o prolongamento da Estrada da Independência até o Morro do Cruz e a interligação da Estrada da Casa Branca à Estrada da Independência no topo do morro. Assim as quatro favelas: Borel, Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz estariam interligadas, além disso estaria sendo criada uma nova possibilidade de acesso entre os bairros da Tijuca e Andaraí.

Esta obra foi executada em duas etapas, a primeira, a ligação da Chácara do Céu ao Morro do Cruz no âmbito das obras do Favela-Bairro do Borel e da Chácara do Céu e a segunda, a ligação da Casa Branca até a Chácara do Céu, no âmbito das obras do Favela Bairro da Casa Branca.

⁸ Conforme reportagem do Jornal do Brasil de 19 de março de 2000.

O processo de implantação das obras foi tumultuado: problemas com a desapropriação de moradores, com a mudança de projeto em função das rochas ou áreas de risco encontradas em trechos das obras, abandono das obras por parte da empreiteira contratada, e até por interferência dos chefes de tráfico de drogas, tiveram influência direta na forma urbana final da Transfavela.

Se não fosse em benefício de toda a comunidade, esta obra não teria acontecido. Se fosse pela determinação dos traficantes, esta obra não teria acontecido.

(Fiscal da obra: Arq. Wilson Luis Queiroz Correa).

Aconteceram problemas graves. Havia uma ingerência direta do poder paralelo na associação dos moradores do Borel. Tinha, também, a guerra do Borel com a Chácara do Céu. Era uma situação bastante difícil. Os operários de baixo não podiam trabalhar lá em cima.

(Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos)

Reportagem do Jornal do Brasil 19 de março de 2000:

A guerra entre traficantes do Comando Vermelho (CV) e do Terceiro Comando (TC) no Complexo do Borel, Zona Norte da cidade, está retardando o cronograma de obras do Projeto Favela Bairro, iniciado em abril do ano passado pela Secretaria Municipal de Habitação. O item do projeto que incomoda os traficantes é a construção da estrada, denominada de Transfavela, que ligará cinco (no caso quatro) morros (no caso favelas) e deixará as favelas vulneráveis aos ataques inimigos.

Na mesma reportagem há também relatos de moradores da época que apoiavam a obra e outros que não apoiavam:

Alheios à questão do tráfego, alguns moradores comemoram as melhorias, frutos de uma batalha liderada pelo pintor João de Paula, o Seu João Carteiro, morto há dois anos. Matilde Guedes, 37, viúva de João de Paula, está feliz pela comunidade e pelo marido. “Ele era quem mais acreditava que a obra fosse sair. Corria atrás mesmo, até quando já estava adoentado”, conta Matilde, que já caminhou por muitas trilhas depois de lavar roupa de três filhos na subida do morro.

O morador Sebastião Cardoso de Oliveira, 64 anos, viveu desde os 20 na Chácara do Céu e, há três anos, mudou-se para o Morro do Cruz. Em todo esse período enfrentou as agruras da falta de infraestrutura na favela. “Eu carregava água do pé ao alto do morro, andando em picadas de barro”, recorda-se.

Alguns porém, não comungam da mesma euforia. “A polícia vai poder entrar a qualquer hora, mas o inimigo também pode atravessar e fazer estrago”, alerta um morador do Morro do Cruz. Do

outro lado, a sensação é a mesma. “Aquilo é uma estrada morta, que só vai nos trazer problemas. Cada favela já tem seu acesso e uma não vai descer em direção a outra”, afirma um morador do Borel.”

Além das questões com o tráfego de drogas, a obra de implantação da Transfavela passou por vários obstáculos. As novas ligações viárias foram executadas em terrenos com declives muito acentuados, com afloramentos de rochas e terreno solto. Conforme descrição do Arq. Wilson Luis Queiroz Correia, funcionário da Prefeitura e fiscal da obra e do Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos, respectivamente:

Esta área era muito inclinada. Ela (a Transfavela) foi toda adequada no local. Agente imaginava uma coisa, mas quando chegou lá era totalmente diferente. O terreno não era firme. Nós ficamos fazendo curvas para não precisar fazer tanta contenção.

Uma das grandes dificuldades foram os inúmeros pontos de riscos que surgiram ao longo da obra. Na medida em que ia se fazendo, iam aparecendo pontos de risco. Essa obra demandou uma quantidade muito grande de contenções, muito acima do previsto.

Essas áreas de risco foram uma questão bastante problemática para a gente. Nós tivemos poucos recursos, tínhamos que contemplar as ligações e ao mesmo tempo nos não poderíamos deixar as áreas de risco que foram abertas.

Foi implantado aproximadamente 600 metros de via carroçável com largura média de 6 metros entre a Chácara do Céu e o Morro do Cruz e aproximadamente 480 metros de via carroçável entre a Chácara do Céu e a Casa Branca, com largura média de 6 metros.

DOMINGO, 19 DE MARÇO DE 2000 □ 2ª Edição

CIDADE

JORNAL DO BRASIL

Guerra do tráfego atrasa Transfavela

■ Estrada de pouco menos de 2 km vai unir cinco morros rivais da Zona Norte

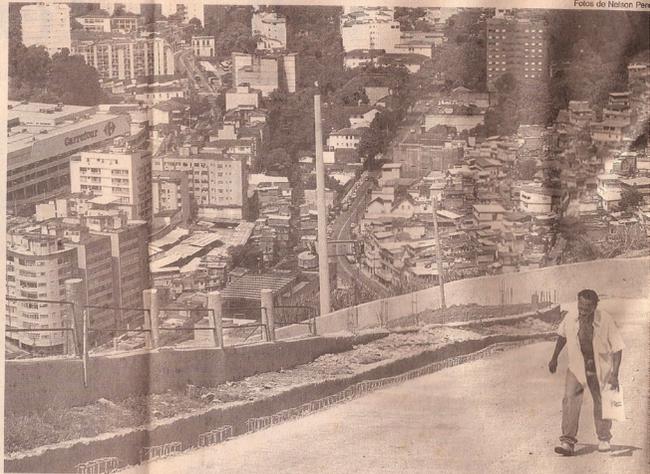
Foto: do Nelson Piva

ELIANE MARIA

as obras do Favela Bairro. A disputa pelos pontos de venda de drogas sempre motivou os tiroteios noturnos na região. Ultimamente, no entanto, não são mais as vezes em que a guerra começa de dia. De acordo com alguns moradores, ela seria apenas um ardil por parte do grupo de Galego, do Borel, para atrasar a conclusão da estrada.

Benefícios – A própria PM, uma das futuras beneficiadas com o acesso aos morros – que também vai facilitar a chegada de ambulâncias e de serviços como gás e luz às comunidades – admite que a nova via é uma faca de dois gumes. “Vai ficar mais fácil localizar as bocas-de-fumo porque as trilhas atrapalhavam, mas também melhora a ida do viado aos morros”, diz um policial do Serviço Reservado (P-2) do 6º BPM (Andaraí).

Alheios à questão do tráfego, alguns moradores comemoram as melhorias, frutos de uma batalha liderada pelo pintor João de Paula, o Seu João Carteiro, morto há dois anos. Matilde Guedes, 37, viúva de João de Paula, está feliz pela comunidade e pelo marido. “Ele era quem mais acreditava



A Transfavela, com 1,8 km de extensão, vai unir os morros do Borel (acima), Casa Branca, Chácara do Céu, da Cruz e Andaraí...

A Transfavela como estratégia de integração: aspectos formais e funcionais

2.1 INTEGRAÇÃO

A partir da afirmação do livro *Favela-Bairro: uma outra história da Cidade do Rio Janeiro*, de Luiz Paulo Conde e Sérgio Magalhães (2004), de que o Favela-Bairro é “o maior investimento realizado por uma cidade, em busca de integração e desenvolvimento.” (Conde e Magalhães, 2004 – pág. 87) e de que “a conformação viária foi um dos mais expressivos elementos identificadores da integração urbanística, matriz fundamental do Favela-Bairro.” (Conde e Magalhães, 2004 – pág. 85) Faz-se necessário o entendimento do termo integração, para dar suporte à avaliação deste novo elemento de integração urbanística, que é a Transfavela.

A palavra integração tem sua origem no latim *integratio*, com o significado de renovação ou restabelecimento. No sentido contemporâneo, integração é a reunião ou agrupamento de partes em um todo. O termo traz a idéia de unidade, de junção de elementos dispersos. Para Houaiss, integração é “*Incluir(se) um elemento num conjunto, formando um todo coerente.*”

Em um sentido mais técnico, o vocábulo é incorporado de maneiras distintas em diversas disciplinas. Observa-se, entretanto,

nas diferentes acepções, a reincidência de termos como: coerência, combinação, harmonia e conexão.¹

Em filosofia, psicologia e sociologia, H. Spencer formulou uma lei que proporcionou os primeiros princípios do saber científico. Por essa lei, definida como da integração da matéria e da dissipação concomitante do movimento, a matéria passaria de um estado de homogeneidade indeterminada e incoerente para um estado de heterogeneidade determinada e coerente.²

A partir desta acepção de “integração da matéria”, é possível estabelecer um paralelo com as diretrizes de integração do Programa Favela-Bairro. Baseado na idéia de que “*os projetos do Favela-Bairro se manifestaram como fruto da revisão conceitual por que passou o urbanismo desde o fim do movimento moderno.* (Conde e Magalhães, 2004 - pág 85). No Programa Favela-Bairro pregava-se um conceito de integração que respeitasse a heterogeneidade dos diferentes componentes da cidade, em contraposição à idéia de homogeneidade, típica do urbanismo moderno.

1 Dicionário das Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas – FGV. MEC – Fundação de Assistência ao Estudante, 1987.

2 Idem nota 1.

INTEGRAÇÃO URBANÍSTICA

No urbanismo moderno, categorias urbanísticas recorrentes tais como “universal, modelo, homogeneidade, ordem e previsão” (Magalhães, 2007 – pág 61), que vieram junto com a idéia de ruptura com a cidade existente, direcionaram o desenvolvimento de instrumentos urbanos que, de fato, mudaram o aspecto morfológico da cidade do Rio de Janeiro. São exemplos o Plano Doxiadis (início do anos 60) e o Plano Lucio Costa (1969). Estes conduziram o espraiamento urbano, através das idéias de ocupação infinita do entorno da cidade e da desconstrução da centralidade histórica. Favelas foram brutalmente removidas das zonas de concentração urbana e arremessadas no vazio, com a promessa de expansão industrial nunca concretizada. Como exemplos típicos deste processo temos os conjuntos habitacionais: Vila Kennedy, Cidade de Deus e Antares.

No Brasil, este movimento Moderno começou a tomar forma a partir da década de 20 e perdurou, como uma doutrina hegemônica, ou pelo menos direcionadora das intervenções urbanas, até os anos 90.

Na revisão doutrinária pela qual passou o Movimento Moderno, o aprender com o existente, o reconhecimento da diversidade, viraram bandeiras do urbanismo contemporâneo.

A idéia de integração urbana da favela com o seu entorno veio baseada no entendimento de que a heterogeneidade desta estrutura urbana, com relação ao seu entorno formal, é uma qualidade que deve ser entendida como uma oportunidade para a preservação da riqueza urbana de uma cidade. O entendimento da favela como

uma unidade coerente faz parte do processo de sua inserção nas estruturas dos bairros do entorno, de modo a criar uma todo heterogêneo e interdependente.

O sucesso da cidade emergirá não das zonas homogêneas, mas da rica acessibilidade e permeabilidade entre as suas partes.

(Conde e Magalhães, 2004 pág.xxxi)

Com base no reconhecimento da importância de se respeitar a heterogeneidade dos tecidos urbanos dos bairros do entorno e das favelas, o Favela-Bairro busca implantar estratégias de intervenção urbanísticas com vistas a propiciar a articulação plena entre estes dois tecidos, como por exemplo, um sistema de integração viária.

No caso do Complexo do Borel, além da necessidade de integrar com os bairros do entorno, havia o desafio de integrar suas diferentes partes constituintes. A Transfavela também se propunha a responder a este desafio.

Para se analisar se esta nova estrutura viária cumpre, depois de 10 anos de implantação, o seu papel de integração urbanística das favelas com o seu entorno, e entre si, deverão ser analisados aspectos formais e funcionais que possibilitariam esta integração. Para isto, devem ser levados em consideração alguns pressupostos, relacionados a estes aspectos.

Em primeiro lugar, uma via com papel integrador deve estar interligada à malha viária dos diferentes tecidos urbanos que pretende integrar, tanto para permitir a circulação de veículos, como de pedestres. Dependendo das dificuldades que o pedestre e/ou veí-

culo encontrem para esta circulação, a integração urbana pode ser considerada menor ou maior. Para realizar esta avaliação, devem ser analisados aspectos relacionados às situações físicas desta via, como a largura da caixa de rua, as inclinações, a existência e a largura das calçadas, as formas de acesso às edificações lindeiras, e a situação dos tipos de pavimentações encontrados ao longo do percurso.

Em segundo lugar, é necessário verificar se a continuidade dos elementos da paisagem favorece a articulação dos diferentes aglomerados urbanos. Assim, deve-se analisar como se comporta o padrão construtivo e o gabarito das edificações lindeiras do eixo viário, além da estrutura morfológica da ocupação lindeira, no que diz respeito à densidade construída e à forma de ocupação. Mudanças com relação à ambiência, como a vegetação, o cheiro, a luz e o vento, também são elementos da paisagem que podem ser observados. Se a mudança dos elementos da paisagem ocorre de uma maneira abrupta, ou se estes elementos degradam a imagem local, eles podem se transformar em “barreiras” na transposição de um aglomerado urbano para o outro.

Em terceiro lugar, sendo esta via articuladora uma via principal, é nela que devem estar localizados os principais usos (comerciais e institucionais) dos aglomerados urbanos, para que fomentem circulação ao longo da via, promovendo, assim, a articulação ou integração com o seu entorno.

Um quarto aspecto, a ser observado é a existência de um certo número de “eventos” que animem o percurso. Consideram-se “eventos” as áreas de concentração de pessoas, áreas com boas vistas, as edificações interessantes, no que diz respeito ao seu uso ou a

forma edificada. Pode-se considerar que estes “eventos” são fomentadores de circulação.

Finalmente deve-se verificar se esta nova estrutura viária está interligada às redes de transporte existentes no entorno, permitindo o acesso às redes de serviços públicos.

Estes pressupostos foram definidos com base nas teorias de “bairros prósperos” ou de uma “Boa Forma” de aglomerados urbanos, formulados por autores como Jane Jacobs e Kevin Lynch em seus livros: *Morte e Vida de Grandes Cidades* e *A Boa Forma da Cidade*, respectivamente.

Para Jane Jacobs há três características de ruas de bairros prósperos: (a) deve ser nítida a separação entre o espaço público e privado, (b) devem existir olhos nas ruas e (c) deve ter usuários transitando ininterruptamente. (Jacobs, 1961 - pág 35)

A separação nítida entre o espaço público e o privado não é uma qualidade muito encontrada em áreas de favelas. A forma de ocupação espontânea, por invasão, influenciou na relação que tem o morador destas áreas com o espaço público, que não distingue, de uma forma clara, o público do privado. Procurou-se, assim, dirigir o foco para as duas outras características que se referem à vigilância do espaço público.

O quesito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles, sobretudo, estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados à noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas.

(Jacobs, 1961 – pág 37)

Neste sentido, deve-se analisar a densidade urbana ao longo da Transfavela, a diversidade dos usos das ocupações lindeiras, os fluxos de pessoas e de veículos e as áreas de concentração de pessoas, para avaliar o grau de vigilância deste espaço público.

Para Kevin Lynch a “Boa Forma” é definida como aquela forma de cidade que apresenta cinco dimensões básicas: vitalidade, sentido, adequação, acesso e controle.

Quanto à vitalidade, devem-se observar questões relacionadas ao grau em que o espaço estudado suporta as funções vitais dos seres humanos. Neste sentido, a Transfavela pode ser avaliada pela existência e qualidade da infra-estrutura, principalmente no que se refere ao destino do esgotamento sanitário e ao tratamento adequado do lixo, que influenciam diretamente no meio ambiente saudável.

No que concerne ao sentido, deve-se considerar o grau em que um espaço urbano pode ser compreendido, ou seja, ou a clareza com que ele é apreendido e identificado. A legibilidade é um componente importante do sentido, que pode ser avaliado na forma como os elementos urbanos estão dispostos ao longo do eixo da rua e se existem elementos que ajudam na compreensão do espaço pesquisado.

A adequação é a correspondência entre a ação e a forma. A principal pergunta é: “Será que este local funciona bem?” A avaliação da adequação pode ser feita através da circulação de pedestres, carros e agentes que oferecem serviços públicos, observando-se se a via tem dimensões, materiais e inclinações adequadas aos diferentes tipos de usuários.

A avaliação quanto à acessibilidade deve ser feita, tomando por base as formas de acesso dos serviços e meios de transporte público, bem como a interligação da infra-estrutura com as redes do entorno.

O controle seria o grau em que a utilização e o acesso de um aglomerado urbano são controlados por aqueles que o usam. As questões relacionadas ao controle, que no caso da Transfavela está intimamente ligado aos comportamentos sociais, serão abordadas posteriormente.

2.2 DIVISÃO EM DOIS EIXOS DE ANÁLISE:

A análise da estrutura urbana da Transfavela será feita com base em dois eixos viários, definidos nas duas etapas de implantação das obras do Favela-Bairro. O Eixo 1 começa na rua São Miguel, na Estrada da Independência, corta o Borel, passa pelo topo do morro, na Chácara do Céu pela rua Esmeralda, desce pela outra vertente do morro, pela rua da Pedra, e se interliga ao Morro do Cruz, na rua Abreu Lacerda, até a rua Tenente Marques de Souza. Isso quer dizer, uma via que liga a rua São Miguel, no bairro da Tijuca, à rua Tenente Márquez de Sousa, no limite do bairro do Andaraí.

O Eixo 2, interliga a Estrada da Casa Branca, que começa na rua São Miguel, à rua Esmeralda na Chácara do Céu. Assim, o Eixo 2 é interligado ao Eixo 1 no topo do morro, e interliga a Casa Branca à Chácara do Céu.

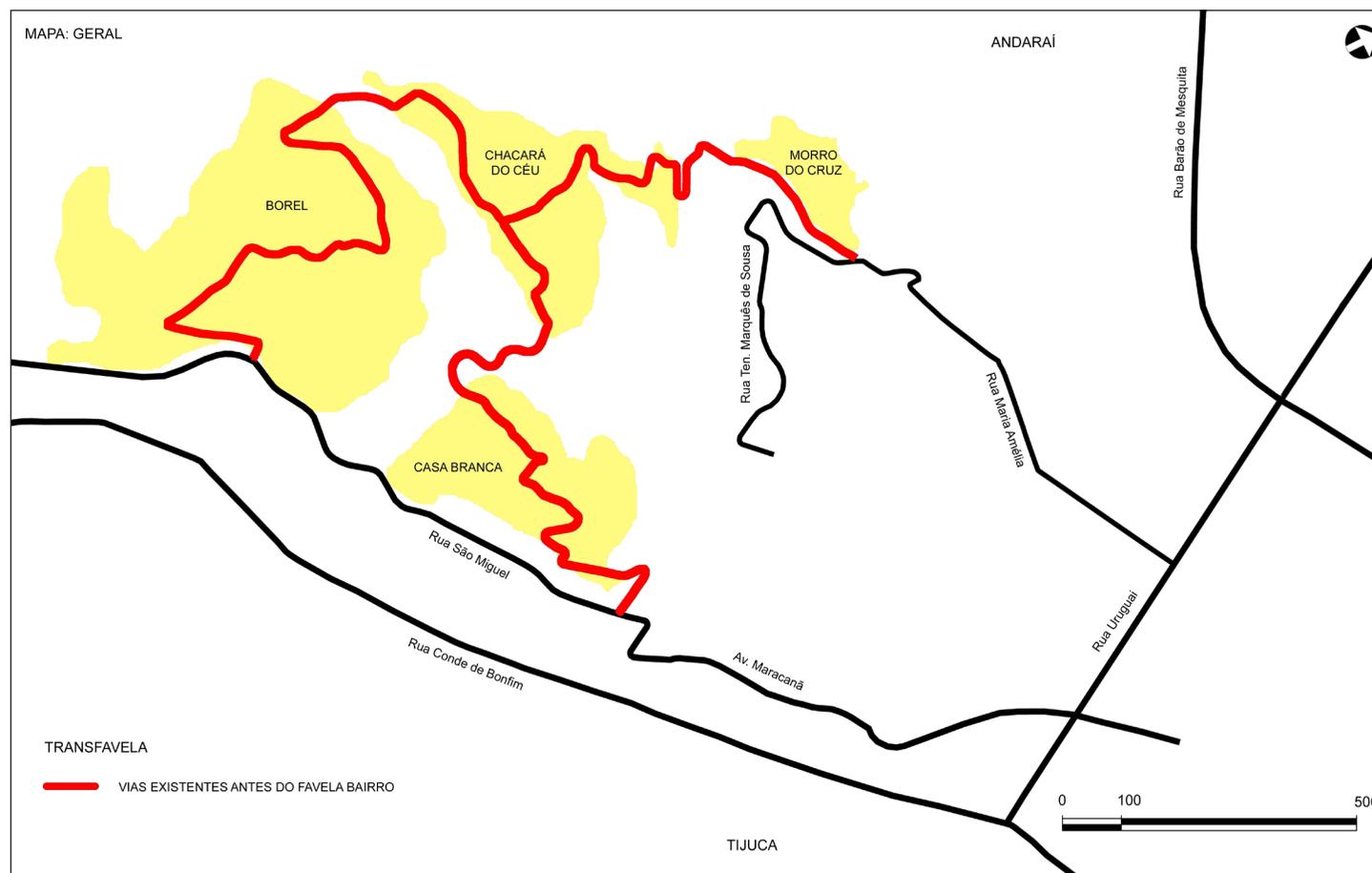
DIVISÃO EM PADRÕES DIFERENCIADOS POR EIXO:

Dada a diversidade dos aspectos formais e funcionais ao longo dos dois eixos da Transfavela, foram identificados trechos que se caracterizam por uma certa homogeneidade em relação ao entorno construído, à situação do sítio e à forma de implantação da via. Nestes trechos, tais aspectos conformavam verdadeiros padrões diferenciados que foram adotados como base para a análise comparativa tanto dos aspectos formais quanto dos funcionais.

Foram então identificados 6 padrões diferenciados no Eixo 1 e 3 padrões no Eixo 2, num total de 9 padrões, assim definidos:

Divisão do Eixo 1 – com aproximadamente 2.386 metros de extensão.

- Padrão 1: Trecho situado na subida do Morro do Borel, em uma área de alta densidade construtiva, onde as intervenções do Favela-Bairro se concentraram na melhoria da pavimentação,



Mapa 4 : Mapa geral da Transfavela



Foto 6: Rua Tenente Márquez de Sousa, via do bairro formal onde localiza-se o acesso ao Morro do Cruz e Chácara do Céu.

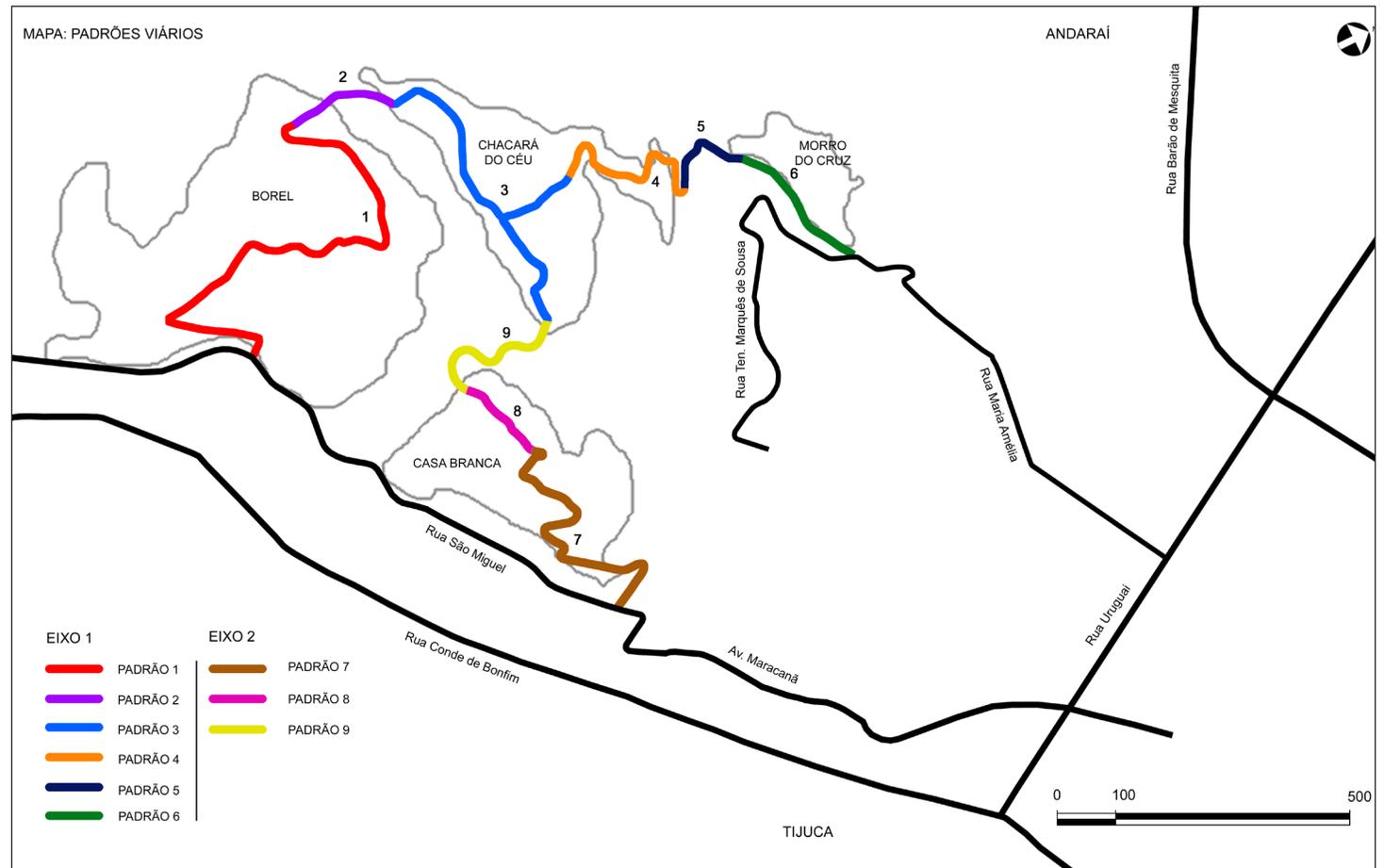
Foto 7: Rua São Miguel, via do bairro formal onde localizam-se os acessos ao Borel e a Casa Branca

- Padrão 2: Trecho entre o Borel e a Chácara do Céu, em uma área sem edificações,
- Padrão 3: Trecho situado na Chácara do Céu onde, o local que foi implantada a Transfavela, já possuía largura suficiente para passagem de veículos, mas não era pavimentada, e as obras do Favela-Bairro definiram um alinhamento de meio-fio e pavimentação,
- Padrão 4: Trecho, já na vertente oeste do Maciço da Tijuca, onde foram removidas algumas edificações para a implantação da Transfavela.
- Padrão 5: Trecho onde a Transfavela passa sob as torres de alta tensão da Light,
- Padrão 6: Trecho em que a nova estrada se conecta a rua Abreu Lacerda, principal rua do Morro do Cruz, que por sua vez se conecta a rua Tenente Marques de Souza, próximo do bairro do Andaraí.

Divisão do Eixo 2 – aproximadamente 1.207 metros de extensão.

- Padrão 7: Trecho da Casa Branca onde já havia uma via de circulação de veículos antes das obras do Favela-Bairro,
- Padrão 8: Trecho também na Casa Branca no qual foram removidas edificações para a implantação da via,
- Padrão 9: Trecho de interligação entre a Casa Branca e a Chácara do Céu, que se conecta ao padrão 3.

Mapa 5: Mapa de localização dos padrões



FICHAS DO RESUMO DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS PADRÕES

O resumo do levantamento de dados de cada padrão da Transfavela será apresentado em forma de ficha, o que possibilitará uma rápida apreciação das características gerais do espaço estudado.

As fichas foram preenchidas após as visitas a campo das quadros favelas envolvidas no estudo e de entrevistas com repre-

sentantes das associações de moradores, além de entrevistas com técnicos dos serviços públicos que atuam na área do Complexo do Borel.

Foram levantadas informações tanto dos aspectos formais quanto dos aspectos funcionais dos além das formas de apropriação da via pelos usuários da Transfavela. (ver no ANEXO 1)

2.3. ANÁLISE DOS ASPECTOS FORMAIS DA TRANSFAVELA

Para uma análise dos aspectos formais da Transfavela, serão abordadas questões relativas à estrutura morfológica atual e questões relacionadas à ambiência, com base nas informações levantadas nas fichas resumo já apresentadas.

ESTRUTURA MORFOLÓGICA

Como parte da estrutura morfológica, serão analisados, em relação a cada padrão, aspectos referentes ao volume construído, ao gabarito, à extensão, à caixa de rua, à pavimentação, à implantação de calçadas e à inclinação da via.

Estes elementos a serem analisados remetem ao conceito de “adequação” de Lynch (1981) quanto à qualidade do espaço público. Ele



Mapa 6 :Mapa figura fundo com a Trasfavela

defende que se deve avaliar se há uma correspondência entre a ação, que se pretende no espaço público, e a forma deste espaço. Apesar do conceito de adequação do espaço urbano englobar questões comportamentais do usuário, este momento de análise concentra-se em uma avaliação quantitativa, centrado nas questões físicas do espaço.

A Transfavela possui uma extensão total de aproximadamente 3.600m. Ao longo do seu trajeto possui uma grande diversidade morfológica, no tocante à densidade construída, como mostra o mapa figura e fundo. Questões relativas ao relevo, à acessibilidade, ao histórico de ocupação, a situações de risco e até a ação do tráfico de drogas, contribuíram para esta diversidade morfológica.

As diferentes soluções de implantação da Transfavela, foram o resultado das influências destes diferentes sítios que os técnicos se depararam ao longo do processo de implantação da via.

EIXO I – EXTENSÃO 2.386M

PADRÃO I E PADRÃO 2

No trecho do Padrão 1, na área de domínio do Morro do Borel, a ocupação é bem densa, com edificações de 3 a 5 pavimentos que ocupam continuamente as laterais da rua. Esta é a área de ocupação mais antiga do Complexo do Borel³.

³ Conforme Relatório de Diagnóstico do Projeto Favela-Bairro do Morro do Borel e Chácara do Céu: “A ocupação do Borel teve início em 1922.”pág. 14



Fotos 8:
Trecho inicial do Padrão 1



Foto 9:
Trecho do Padrão 1



Foto 10:
Trecho do Padrão 2



Foto 11:
Trecho inicial do Padrão 3.



Foto 12: Padrão 3
próximo ao Campo de
Futebol.



Foto 13:
Trecho final do Padrão 3.

A forma de ocupação da Transfavela se modifica logo após a Curva do Bicão, já na parte alta do morro, dando início ao trecho do Padrão 2. Localizado entre a área de domínio do Morro do Borel e da Chácara do Céu, a ocupação neste trecho aparece mais rarefeita, com edificações de 1 a 3 pavimentos, até chegar em um local onde não há edificações. Esta é uma zona de confronto do tráfico de drogas, o que inibe a sua ocupação. A inclinação média destes trechos é de 15%, mas alguns locais são bem inclinados chegando a ter 25% de inclinação. Nestes dois trechos a via já era totalmente pavimentada em paralelepípedo, a largura média entre as edificações era de aproximadamente 6 a 8 metros.

Para a implantação da Transfavela esta situação não foi modificada. O trecho viário do Padrão 1 já era uma área bastante consolidada e densa, qualquer alargamento se traduziria em um custo financeiro e social bem elevado. Assim a largura da caixa da rua existente de 5 metros não foi modificada. A pavimentação estava bastante deteriorada e o paralelepípedo não era adequado às inclinações existentes. Assim, as intervenções do Favela-Bairro se concentraram na melhoria da pavimentação, na troca da pavimentação nos trechos mais inclinados para concreto frisado, para facilitar a subida de veículos de grande porte, principalmente para os dias de chuva, e na retirada de edificações em largos, já existentes, para facilitar a manobra de veículos e para organização dos pontos de coleta de lixo.

As calçadas foram executadas nos espaços que sobraram entre o meio fio e as edificações, com largura que variou entre 30 centímetros a no máximo 1 metro de largura. Como as cotas das soleiras das edificações geralmente possuem alturas variadas, foram executados degraus nas calçadas para o acesso as edificações.

No Padrão 2, apesar de não haver ocupação nas laterais, a caixa da rua não foi modificada, assim como não foram executadas calçadas. Não houve troca do tipo de pavimentação, que continuou em paralelepípedo, apesar da grande inclinação deste trecho da via.

PADRÃO 3

O Padrão 3 corresponde ao trecho plano da Chácara do Céu, localizado no topo do morro. A ocupação desta área é mais esparsa que no Borel, com edificações de 1 a 3 pavimentos. Diferente do padrão típico, encontrado nas outras áreas do Complexo do Borel, muitas das edificações estão em lotes demarcados por muros ou cercas. Isto é consequência da forma de ocupação desta área, que se iniciou com a construção de pequenas chácaras, com edificações no centro do lote. Soma-se a isto, a pouca atratividade do terreno que durante décadas foi uma área de difícil acesso.

A Chácara do Céu até os anos 70, apresentava um crescimento muito lento. Em geral quando os moradores melhoravam sua situação econômica, ao invés de executarem melhorias em seu barraco, procuravam um outro barraco na área do Borel Velho, pois lá a população era melhor servida de serviços públicos e a Chácara do Céu ficava em uma área de difícil acesso. Somente a partir dos anos 70 é que a Chácara do Céu apresentou um crescimento maior porque o adensamento no Borel já era muito grande e já estavam saturadas as áreas mais “nobres”.⁴

⁴ Relatório de Diagnóstico do Projeto Favela-Bairro do Borel e Chácara do Céu. – pág 22.

As ruas existentes na Chácara do Céu, antes da implantação das obras do Favela-Bairro, eram em terra batida. O circuito no qual foi implantado a Transfavela já possuía largura suficiente para passagem de veículos, aproximadamente 8 metros de largura de muro a muro. Considerando que as inclinações deste trecho são de no máximo de 10% de inclinação, a pavimentação foi executada em paralelepípedo.

Como já havia um espaço razoável entre as edificações, para a implantação da Transfavela foi mantida a largura da caixa de rua de 5 metros e construídas calçadas de larguras que variam de 50 cm a 1 metro.

PADRÃO 4

No Padrão 4, a Transfavela passa em um trecho no qual não havia rua, existia somente uma trilha, que era muito utilizada pelos moradores da Chácara do Céu para o acesso ao bairro formal. Esta trilha localizava-se na vertente do morro oposta a da ocupação do Morro do Borel, do lado do bairro do Andaraí. Apesar da ocupação desta área ser pouco densa, muitas casas foram demolidas para a implantação da via. Em um terreno bem inclinado onde há diversos afloramentos rochosos, foram construídos elementos elevados, além várias contenções e cortinas atirantadas. Para possibilitar a implantação da via com os custos próximos aos previstos para as obras, o projeto da via foi readequado na obra.⁵ Outro motivo para

⁵ Conforme entrevista com o Eng. Guilherme Campos da gerenciadora de apoio a fiscalização das obras do Complexo do Borel, em anexo.



Foto 14: Trecho inicial do Padrão 4.



Foto 15: Padrão 4 em um local com poucas edificações.



Foto 16:
Trecho final do Padrão 4.

a readequação do projeto na obra foi o processo de negociação para a demolição das edificações, pois muitos moradores não aceitavam sair de suas residências ou não aceitavam o valor de indenização proposto pela Prefeitura.

Para minimizar os gastos da obra, diminuindo a quantidade de contenções ou para desviar de edificações com o processo de negociação complicado, muitas vezes era necessário o estreitamento da via. Para não diminuir muito a caixa da via, de aproximadamente 6 metros, adotada pelos técnicos para permitir a circulação de veículos nas duas direções, e não comprometer a inclinação máxima estipulada de 25%, a calçada muitas vezes era sacrificada.

Por isso, a Transfavela no trecho do Padrão 4, possui calçada somente no trecho mais baixo. A calçada, em degraus, foi implantada em somente um dos lados da rua. No trecho mais alto, próximo ao Padrão 3, não há calçada.

Caminhos alternativos à Transfavela, através de escadarias dentro das já áreas ocupadas, foram implantados para a subida de pedestres nos trechos nos quais não foi possível a implantação de calçadas nas laterais da via.

Em alguns trechos, a rua foi implantada bem abaixo das soleiras das casas. Para o acesso a este conjunto de casas foi feito um caminho de pedestres.

No Padrão 4 a via possui duas curvas bastante fechadas, também resultado da grande inclinação do terreno. A caixa de rua nessas curvas foi ampliada para facilitar a subida dos veículos.

A via no trecho do Padrão 4 possui toda a pavimentação em concreto frisado, pois a inclinação média da via neste trecho é de 20%.

PADRÃO 5

O trecho do Padrão 5 é onde a Transfavela passa sobre a área de domínio das torres de alta tensão da Light. Neste trecho, por recomendação da concessionária, a via deveria passar na transversal à fiação de alta tensão.

Neste trecho foi implantada uma calçada em degraus em um dos lados da via, a caixa de rua possui aproximadamente 6 metros de largura e a inclinação é de aproximadamente 15%.

Não havia construções nesta área antes da implantação da Transfavela e não há edificações após 10 anos de implantação da Transfavela.

PADRÃO 6

O trecho do Padrão 6 corresponde à área de domínio do Morro do Cruz. A densidade construtiva nesta área é mais parecida com a densidade da área de domínio do Borel. Apesar das edificações serem mais baixas, de 2 a 3 pavimentos, as margens da via são completamente edificadas.

A via é quase plana, e a distância entre as edificações é de aproximadamente 6,5 metros, assim a Transfavela, nesse trecho, possui largura média de caixa de rua de 4 metros, com alguns alargamentos ao longo do trajeto e sua pavimentação em concreto frisado, apesar da pouca inclinação. Possui calçadas de 50 cm com 1 metro de largura, com alargamentos pontuais.



Foto 17: Trecho inicial do Padrão 5.



Foto 18: Trecho intermediário do Padrão 5.





Foto 20: Trecho inicial do Padrão 6.



Foto 23: Trecho do Padrão 7, próximo a ass. de moradores.



Foto 21: Trecho intermediário do Padrão 6.



Foto 24: Trecho intermediário do Padrão 7.



Foto 22: Trecho final do Padrão 6



Foto 25: Trecho final do Padrão 7, no Largo do Aviário.

Como neste trecho da via já havia uma ocupação lateral consolidada na época da implantação das obras, também não foi proposto o alargamento, apesar da caixa implantada, depois da obra do Favela-Bairro, ser menor que a caixa da rua implantada na continuação desta via. Esta situação não causa um transtorno muito grande na circulação de veículos, uma vez que o volume de tráfego não é muito grande.

EIXO 2 – EXTENSÃO DE 1.207M

Os Padrões 7, 8 e 9, estão situados no Morro da Casa Branca e na interligação desta à Chácara do Céu.

PADRÃO 7

No Padrão 7, a via já existia e a ocupação já estava consolidada antes da implantação da Transfavela, apesar de ser bem menos adensada que as margens do Padrão 1, no Borel, e do Padrão 6, no Morro do Cruz. O pavimento foi reformado com concreto frisado, pois a inclinação média deste trecho é de 17%. Alguns trechos foram alargados, sem a necessidade da demolição de edificações, mas também sem a implantação de calçadas.

PADRÃO 8

O Padrão 8 corresponde ao trecho da Casa Branca no qual não existia via antes da implantação da Transfavela. Neste trecho a circulação era feita somente através de becos e escadarias. Para a implantação da via foi necessária a demolição de muitas edificações



Foto 26: Trecho inicial do Padrão 8.



Foto 27: Trecho mais ígreme do Padrão 8



Foto 28: Trecho final do Padrão 8, onde encontra-se edificações de baixo padrão construtivo..



Foto 29: Trecho inicial do Padrão 9.



Foto 31: Trecho final do Padrão 9.



Foto 30: Trecho em curva do Padrão 9.

e a execução de contenções, pois o terreno que era bastante inclinado. Por isso a inclinação da Transfavela neste trecho chega a 30% em uma extensão de 80 m, o que é bastante elevada para circulação de veículos até de pequeno porte.

Para minimizar a demolição de edificações só foram feitas calçadas em poucos trechos da rua. A caixa da rua é de aproximadamente de 5 metros de largura, com alguns estreitamentos, principalmente no trecho mais inclinado.

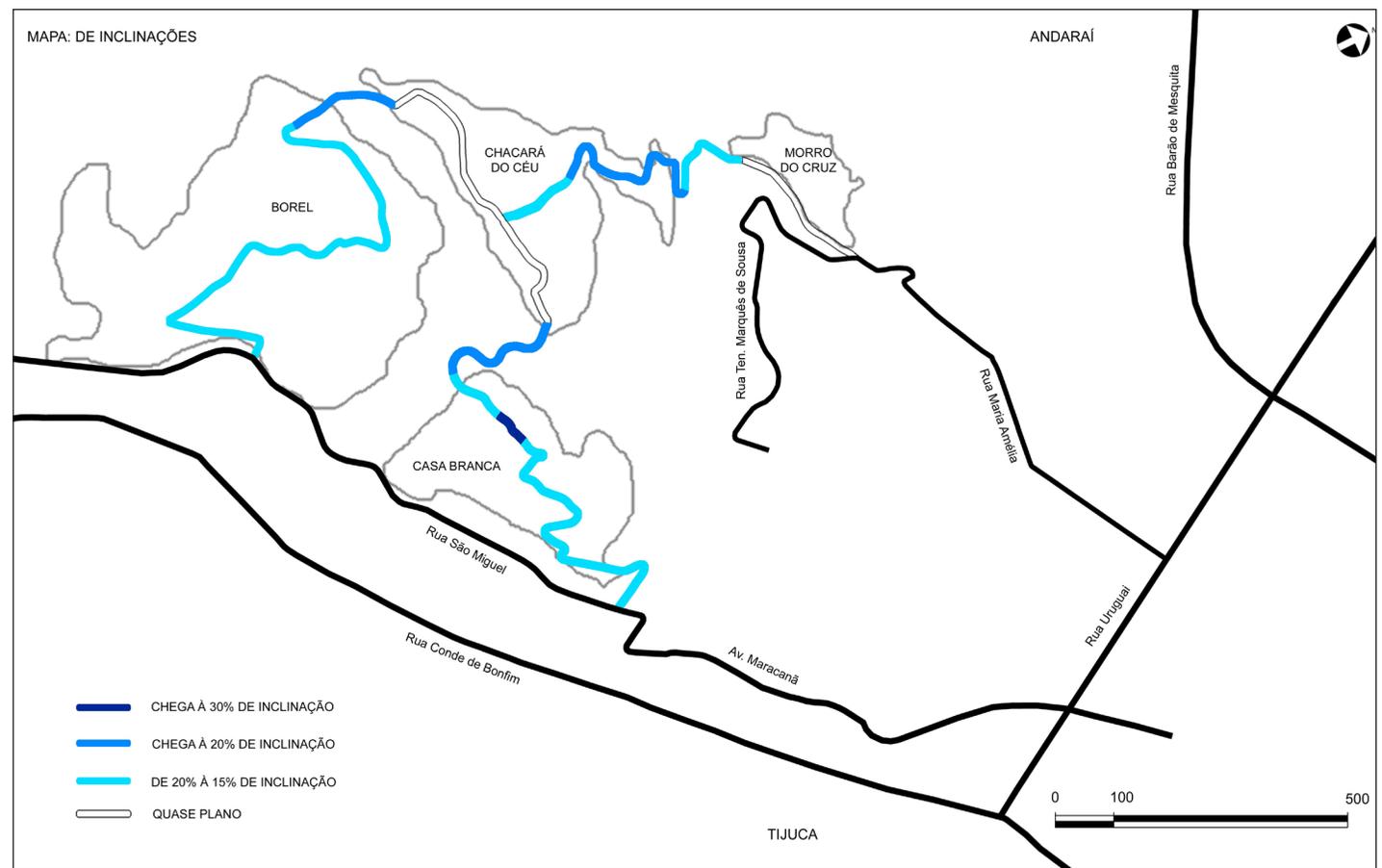
PADRÃO 9

A ligação da Casa Branca com a Chácara do Céu no trecho vazio de edificações, corresponde ao Padrão 9. Foi necessário a execução de muitas curvas ao longo do trajeto para vencer a grande diferença de nível entre as duas favelas, com uma inclinação média de 20%, adotada pelos técnicos.

A pavimentação da Transfavela em todo este trecho é de concreto frisado e foi implantada calçada de aproximadamente 1 metro em um dos lados da via.

As declividades até 11% são consideradas normais. As que se situam entre 11% e 17% são aceitáveis apenas em trechos com extensão inferior a 150m.

(IBAM/CPU, 1982 – pág.47



Mapa 7: Mapa com as inclinações médias da Transfavela

DENSIDADE CONSTRUÍDA

O aumento da densidade construída em um aglomerado urbano pode representar uma facilidade maior para a construção de edificações, conseqüência de uma melhora no acesso. Neste estudo, somente será possível uma análise da ocupação horizontal das favelas que será feita com base em fotos aéreas e observação de campo.

Em áreas bem rarefeitas, como a Chácara do Céu, o aumento da densidade construída, assim como da população, pode ter um impacto na segurança do aglomerado populacional, pois a sensação de segurança é maior quando a circulação de pessoas é mais intensa.

Conforme dados do IPP (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos), no Complexo do Borel como um todo, não houve, em 10 anos, um acréscimo significativo de área construída.

Favela / ano	1999	2004	2008
Borel e Chácara do Céu	369.634m ²	361.912m ²	362.594m ²
Casa Branca	79.711m ²	79.711m ²	79.764m ²
Morro do Cruz	30.914m ²	30.914m ²	30.914m ²

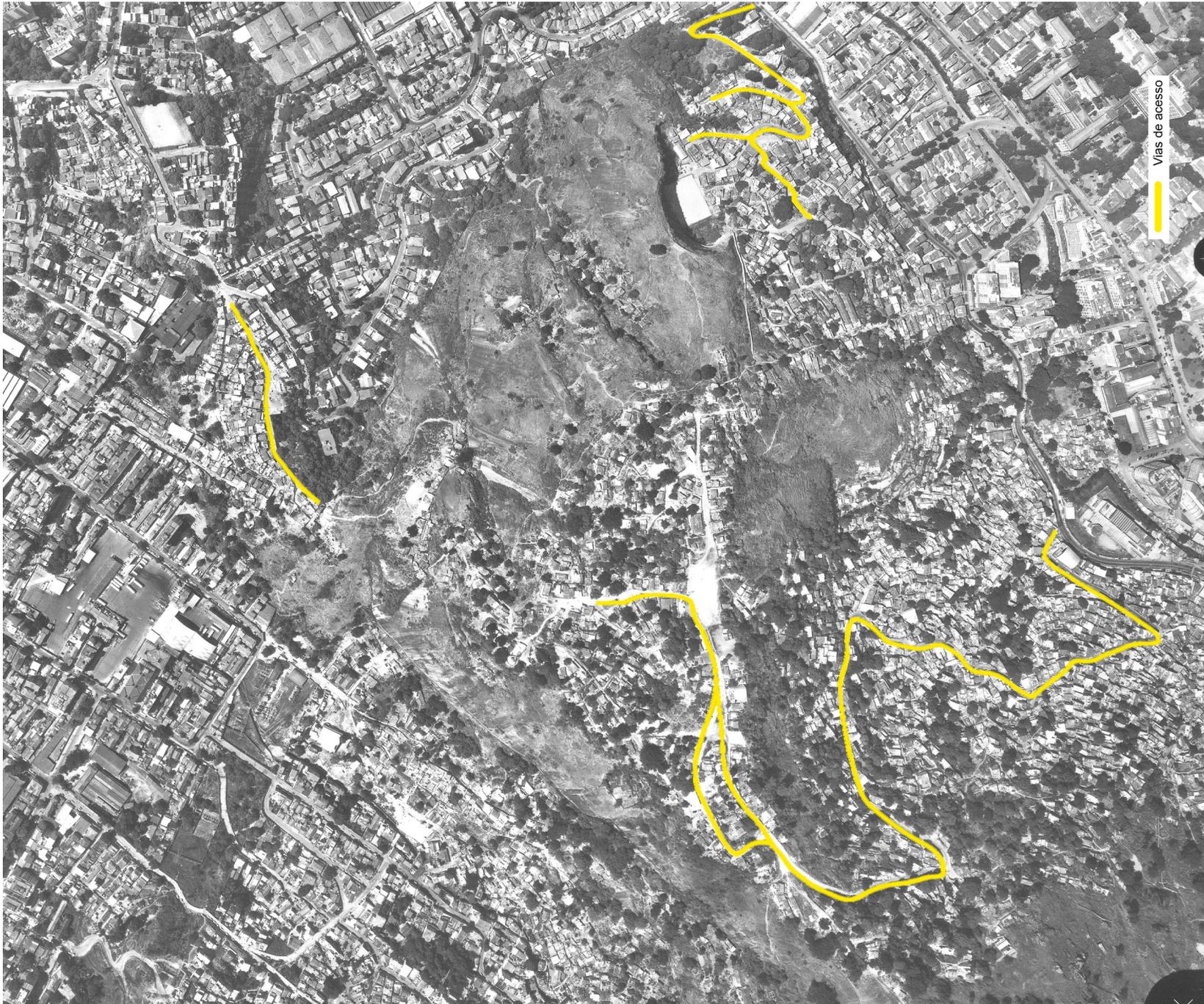


Foto 32: Foto aérea do Complexo do Borel de 1997_fonte IPP,
em amarelo as vias principais de acesso às favelas do Complexo.



Foto 33: Foto aérea do Complexo do Borel de 2004_fonte IPP



Foto 34: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 1996 antes da implantação das obras do Favela-Bairro.



Foto 35: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 2000 durante a implantação das obras do Favela-Bairro.



Foto 36: Vista da rua Esmeralda, na Chácara do Céu, trecho da Transfavela, de 2009.

Ao compararmos a foto aérea de 1997, antes da implantação da Transfavela, com a foto de 2004, após a implantação da Transfavela, não é possível identificar um aumento significativo no volume construído.

Na área ocupada pela favela do Borel, em 1997 o espaço entre as edificações já era bem exíguo, principalmente na ocupação ao longo da Estrada da Independência. O mesmo era encontrado no Morro do Cruz, ao longo da rua Abreu Lacerda. Já na Casa Branca a forma de ocupação era menos densa. Apesar disso, não é possível identificar, na comparação das fotos aéreas, um acréscimo significativo da área construída.

Na Chácara do Céu, na comparação das fotos aéreas, também não é possível enxergar um grande variação da área construída, até porque as copas das árvores não permitem uma avaliação muito precisa. Mas em visita a campo são notórias as mudanças com relação ao volume construído e ao padrão construtivo.

O que observa-se em campo é que não houve uma mudança significativa na quantidade de unidades habitacionais, mas sim um aumento na área construída e por conseqüência na qualidade construtiva da edificação.

Observe nas fotos 34, 35 e 36 que a edificação da esquina da Travessa Meireles com a rua Esmeralda (trecho da Transfavela) havia uma habitação com um baixo padrão construtivo, feita de taipa, sem muita definição do espaço público do espaço privado. Hoje já encontra-se, no mesmo local, uma edificação de alvenaria delimitada com um sólido muro também alvenaria.

AMBIÊNCIA

“Uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança emocional.”

(Lynch, 1981 – pág.05)

Lynch defende que um ambiente espacial deve estar em consonância com a estrutura básica do ser humano. Um ambiente urbano adequado à permanência do ser humano deve ter uma temperatura agradável, que se dá num clima tropical, em locais arborizados e com brisas constantes. O cheiro desagradável de acúmulos de lixo, assim como a proliferação de animais pestilentos e mosquitos, afeta diretamente a segurança ambiental e a saúde do ser humano.

Assim, utiliza-se nesta análise, o termo “ambiência” de uma maneira restrita, da mesma forma que, nas discussões públicas, o termo “questões ambientais”. Neste estudo serão analisados os aspectos referentes à vegetação, ao cheiro e ao vento.

Com relação à ambiência serão analisados os aspectos referentes à vegetação, ao cheiro, ao vento e ao padrão construtivo.

A arborização é bem escassa em todo o trajeto da Transfavela. Nas áreas de ocupação mais densa, como o trecho do Padrão 1, na área de domínio do Borel, encontramos poucas árvores nos alargamentos da via. Já no Morro do Cruz, Padrão 6, só há arborização dentro do terreno da mansão Gebara, voltada para Rua Tenente Marques de Souza, o qual o muro da parte de trás do lote, faz divisa com a Transfavela.

Na Chácara do Céu, também quase não há arborização na área pública, mas encontram-se muitas árvores nas áreas privadas. O que minimiza a sensação de calor.

Na obra de implantação da via no trecho do Borel, Chácara do Céu e Morro não foi plantada nenhuma árvore. Apesar disso as árvores que já existiam foram mantidas.

Na Casa Branca árvores foram plantadas, durante a obra do Favela Bairro, na Praça da Creche, localizada no meio do trajeto do Padrão 6. Ao longo deste trecho nos pequenos espaços entre as edificações também encontram-se alguma vegetação.

Nos trechos sem edificações entre a Casa Branca e a Chácara do Céu e entre a Chácara do Céu e o Morro do Cruz a vegetação é de mato alto, o que não fornece nenhum tipo de sombra.

A sensação de calor é muito maior nas áreas vazias. Principalmente na área do Padrão 5, onde a via situa-se no sopé do morro. Nas partes altas, principalmente na Chácara do Céu há uma brisa constante, o que minimiza a sensação de calor.

Após as intervenções do Favela-Bairro e do PROSANEAR, quando foram executadas obras de infra-estrutura, foi canalizada boa parte do esgoto que descia junto as canaletas de drenagem ou mesmo a céu aberto, o que minimizou muito o cheiro de esgoto. Assim como a organização das áreas de coleta de lixo propiciada pela retirada de casas nos alargamentos viários. O mau cheiro, no trajeto da Transfavela ainda existe, mas ficou pontual, principalmente nos locais de acúmulo de lixo para a coleta do caminhão da COMLURB. Outro dado que contribuiu para a melhora do cheiro de lixo, foi melhora da eficiência dos garis comunitários, propiciado pela urbanização da área como um todo, e somada a possibilidade de utilização de veículos de coleta alternativos com a pavimentação e a abertura de vias secundárias.



Foto 37: Vista das casas localizadas no fim do Padrão 7, na Casa Branca, em 2009. Observe que ainda existem casas com baixo padrão construtivo.



Foto 38: Vista da Travessa Meireles, na Chácara do Céu, em 1996. Antes das obras do Favela-Bairro. Observe a área ocupada pelo lixo e o baixo padrão construtivo das casas no fim da rua.



Foto 39: Vista da Travessa Meireles, na Chácara do Céu, em 2009.

PADRÃO CONSTRUTIVO

Da mesma maneira que a densidade construtiva, a melhoria do acesso se reflete no padrão construtivo das habitações, pois, além de facilitar a chegada do material de construção, facilita o acesso a serviços, infraestrutura e transporte público, o que melhora a qualidade de vida dos moradores, incentivando-os a investir mais em suas moradias.

O padrão construtivo das margens das vias que já eram carroçáveis antes da implantação da Transfavela, como no Borel, na Casa Branca e no Morro do Cruz pouco modificou. Apesar da melhoria do acesso do material de construção, boa parte das edificações, destas áreas, já possuía emboço e pintura. Já nas áreas onde houve abertura viária, principalmente no trecho do Padrão 5, já verifica-se uma melhora no padrão construtivo apesar de que na parte alta da Casa Branca, no Padrão 8, ainda encontramos construções em taipa.

A Chácara do Céu como um todo melhorou o padrão construtivo.

Na Chácara do Céu percebe-se também um aumento do volume construído. Não é possível avaliar se aumentou significativamente o número de residências por lote, mas é possível verificar em campo o aumento do número de pavimentos e a área edificada das edificações.

A construção que a ONG Roda Viva ocupa hoje, por exemplo, não existia antes da implantação da Transfavela. Em conversa com coordenadores da ONG, foi dito que a construção da nova sede só foi possível após a implantação do novo acesso à Chácara do Céu.

2.4. ANÁLISE DOS ASPECTOS FUNCIONAIS DA TRANSFAVELA

Além dos aspectos físicos, que podem interferir no papel da Transfavela como eixo integrador, será necessário avaliar também seus aspectos funcionais.

É tolice planejar a aparência de uma cidade sem saber que tipo de ordem inata e funcional ela possui.

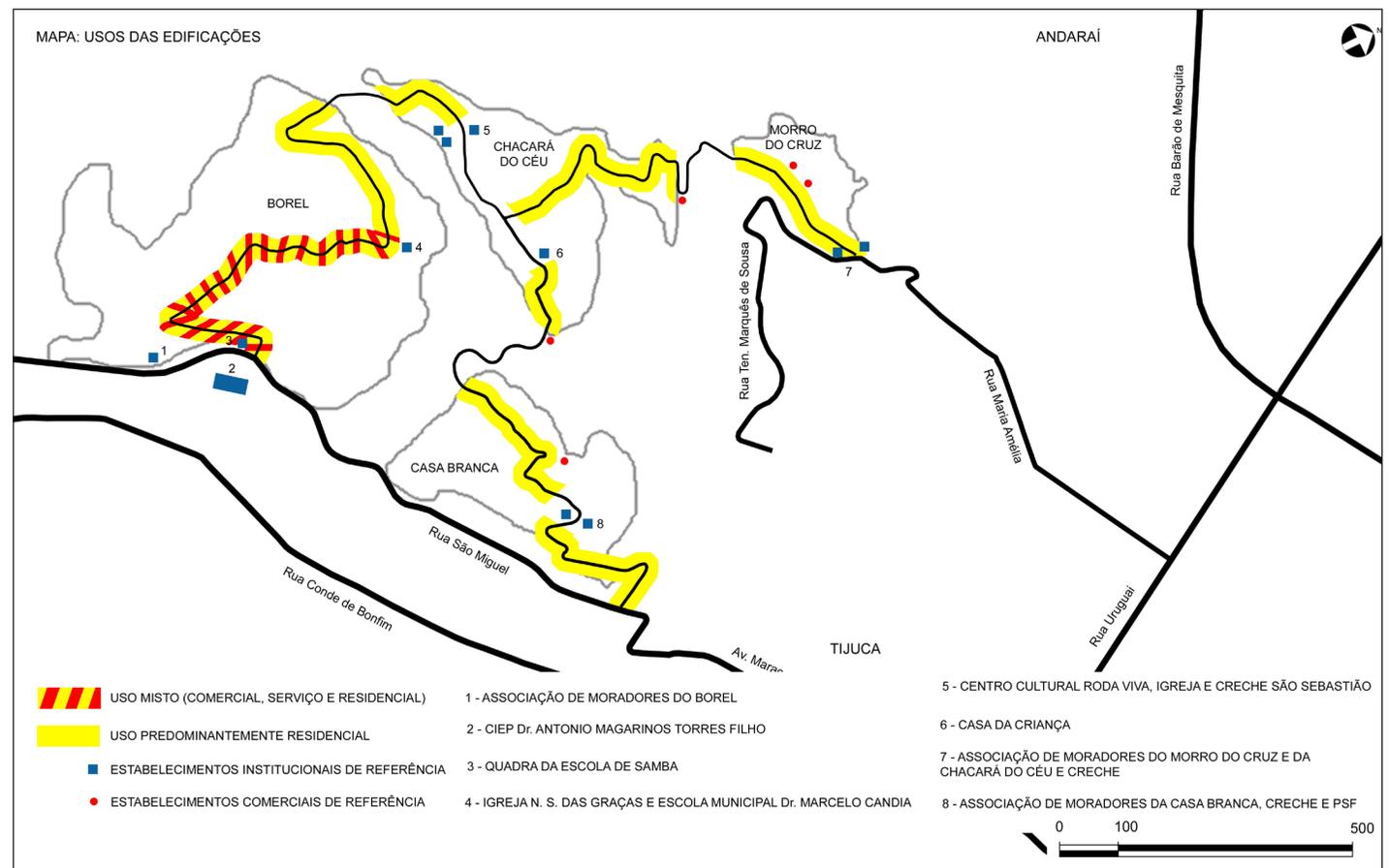
(Jacobs, 1961 - pag 14)

Para uma análise dos aspectos funcionais da Transfavela, serão abordadas questões relativas ao uso das edificações, aos fluxos de pessoas e de veículos, à rede de infra-estrutura, além das redes de transportes e serviços vinculados ao novo circuito viário.

USOS DAS EDIFICAÇÕES

A rua constitui um mundo, um universo, do qual fazem parte: tráfego de veículos, circulação de pedestres, algumas atividades do dia a dia dos cidadãos, serviços públicos e condições topográficas, solos e meio ambiente. Este universo está ainda estreitamente relacionado ao uso do solo. (Paganetti ET alii, 1982 – pág.32)

Segundo Jane Jacobs, a quantidade de comércio disposto ao longo da via influencia na sua vigilância, que é uma qualidade do espaço urbano, pois incentiva os pedestres a utilizar as calçadas onde estes estabelecimentos existem. Até nos lugares que necessariamente não possuem atrativos, mas são caminhos para se chegar a estabelecimentos comerciais, há um aumento na circulação de pessoas, favorecendo a vigilância destes locais. Além disso, os próprios lojistas costumam incentivar a tranquilidade e a ordem. A presença de pessoas tende a tornar o lugar mais seguro, e acaba influenciando a vinda de novas pessoas.



Mapa 8: Mapa de usos das edificações.

O prazer das pessoas de ver o movimento e outras pessoas é evidente em todas as cidades.

(Jacobs,1961 - pág 38)

Na extensão do trecho do Padrão 1, que corresponde à área mais densamente ocupada das margens da Transfavela, ela apresenta maior diversificação de uso, com a presença de estabelecimentos comerciais e pequenos serviços, em unidades majoritariamente de uso misto. No restante do trajeto da Transfavela, o uso é predominantemente residencial, podendo-se encontrar, de forma pontual, pequenos estabelecimentos comerciais.

Vale ressaltar que o uso do entorno imediato do Complexo Borel é predominantemente residencial, tendo apenas alguns estabelecimentos comerciais e de serviços, para atender às necessidades básicas de seus moradores. Até a rua Conde de Bonfim, no trecho próximo ao Complexo, possui um comércio de pouca monta.

Isso que dizer que este primeiro trecho da Transfavela poderia ser considerado um pequeno “pólo comercial” também para a região do entorno, mas que hoje só pode ser utilizado pelos moradores do Borel, devido às “barreiras” estabelecidas pelo tráfico de drogas.

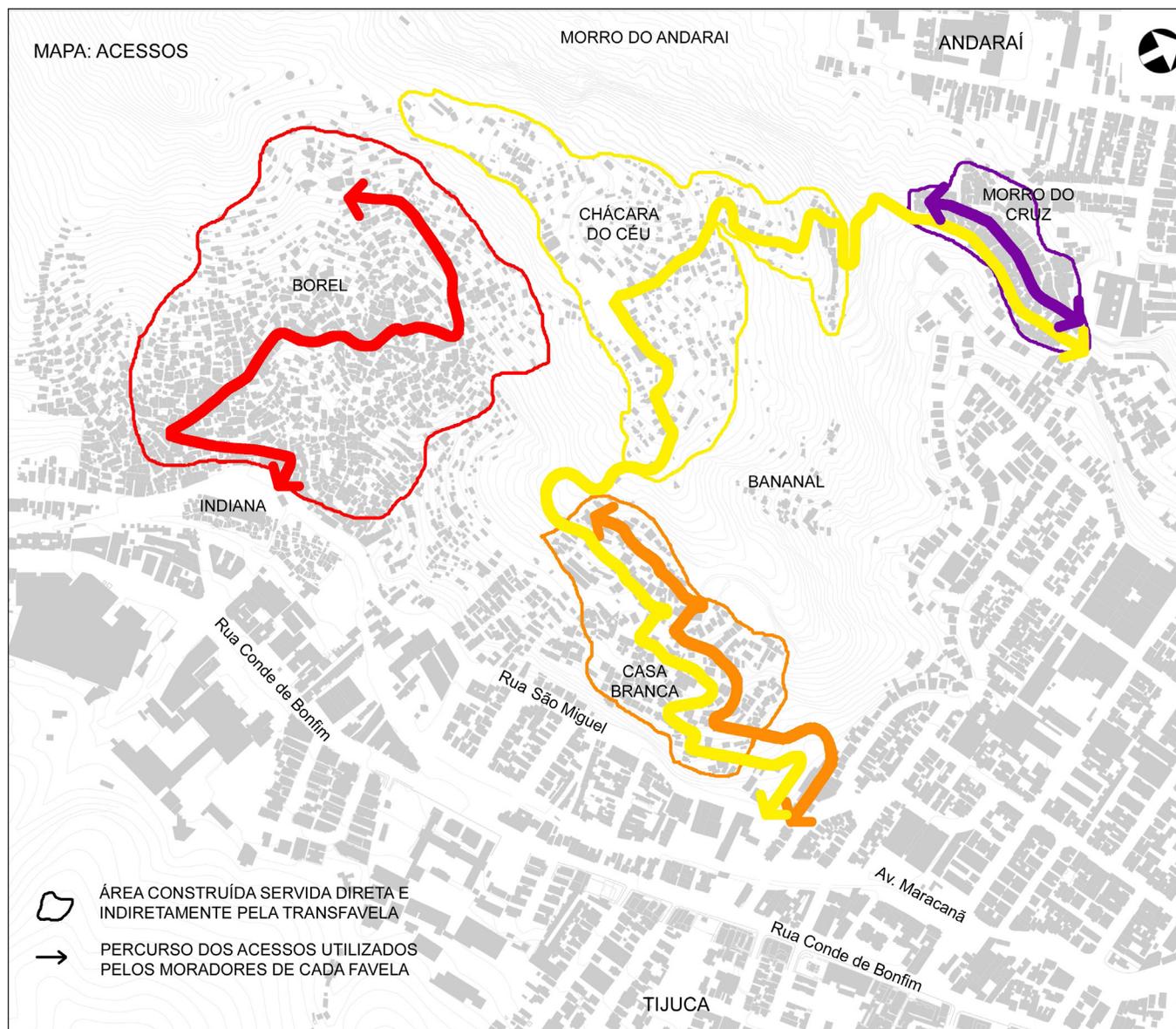
Mapa 9: Mapa dos percursos utilizados pelos moradores para o acesso às suas residências

Área servida do Borel: aprox.164.575m²

Área servida da Chácara do Céu: aprox.100.487m²

Área servida da Casa Branca: aprox. 56.875m²

Área servida do Morro do Cruz: aprox. 24.880m²



Os principais estabelecimentos institucionais do Complexo do Borel encontram-se sempre grupados em pequenos “pólos”, localizados ao longo da Transfavela. No Borel, estes estabelecimentos estão concentrados no Largo da Igrejinha (Igreja Nossa Senhora das Graças e Centro Comunitário da Igreja), na Chácara do Céu ao redor do campo de futebol (Casa da Criança, Igreja Católica e a ONG Roda Viva), no Morro do Cruz, no Largo da Associação (Associação de Moradores do Morro do Cruz e Chácara do Céu e Creche), na Casa Branca e na Praça da Creche (Associação de Moradores da Casa Branca, Centro Cultural, PSF e Creche).

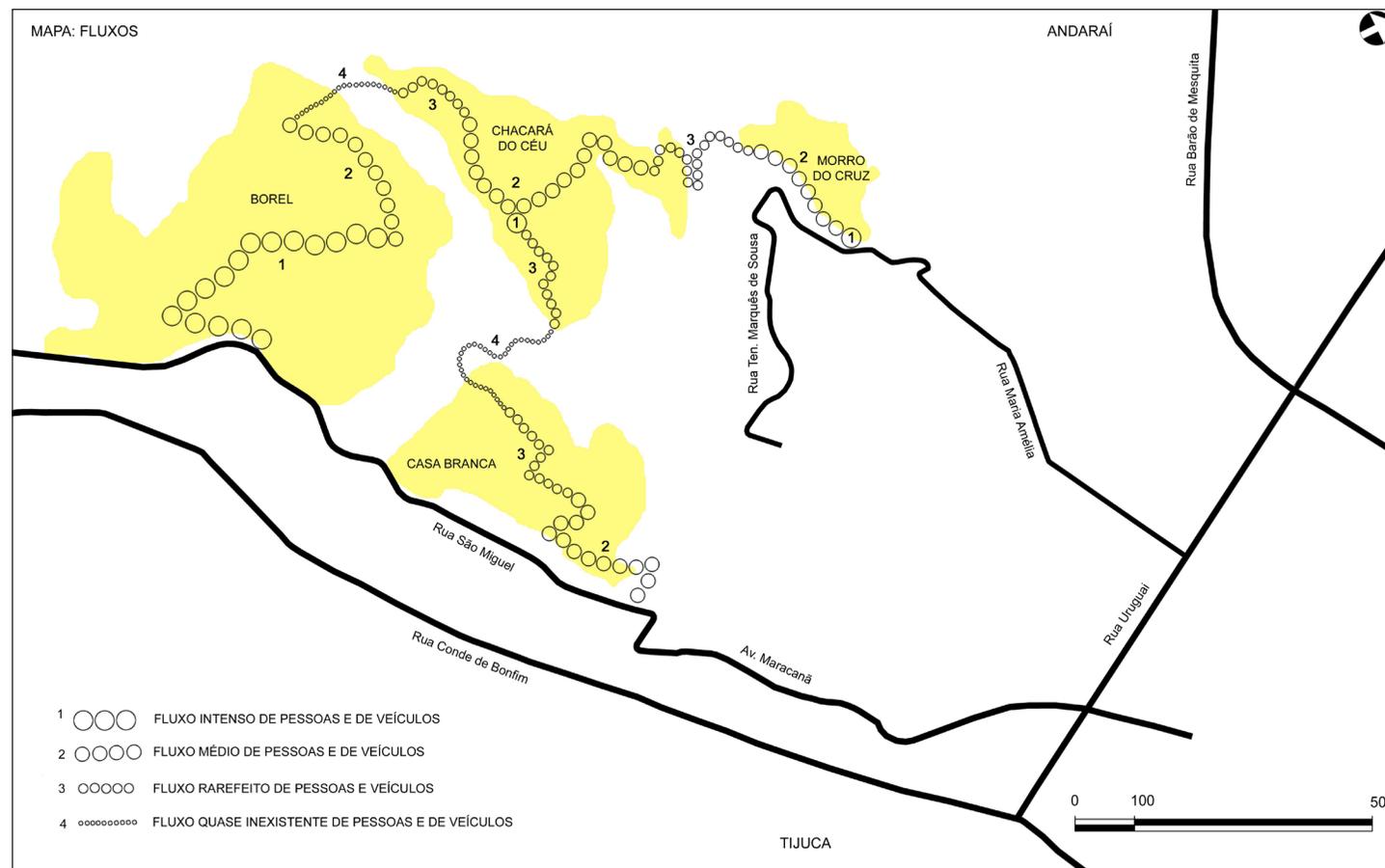
Um bom ambiente é um local que oferece um acesso óbvio e fácil a uma variedade moderada de pessoas, produtos e cenários, – um mundo explorável, cujas vastas diversidades possam ser procuradas ou ignoradas perfeitamente à vontade.

(Lynch, 1981 – pág 181)

O circuito carroçável que compõe a Transfavela é utilizado pelos moradores do Complexo do Borel como principal acesso às suas residências.

ACESSOS

O valor qualitativo de um espaço urbano, segundo Lynch (1981), é a sua capacidade de acesso. O acesso pode ser visto de vários aspectos: o acesso a outras pessoas, fundamental para o bem estar humano; o acesso às atividades humanas, como o trabalho, e também o acesso a alguns serviços importantes como médicos, recreativos, educativos e religiosos. Além disso, o acesso é necessário para certos recursos naturais como alimentos, água e energia.



Mapa 10: Mapa fluxo de veículos e pedestres

O mapa a seguir mostra a área edificada, servida direta e indiretamente pela Transfavela, e os percursos mais utilizados pelos moradores de cada favela para chegar a suas residências.

Observa-se que os moradores da Chácara do Céu precisariam passar nas “áreas de domínio” das outras favelas do Complexo para chegar ao bairro formal. Apesar de existir a possibilidade de acesso carroçável para os moradores desta área através dos domínios da favela do Borel, este trecho não foi assinalado no mapa, pois este acesso não é utilizado pelos moradores. Foi indicado desta maneira, para deixar claro que, por imposição do tráfico de drogas, os moradores da Chácara são impedidos de circular pela “área de domínio” do Borel.

FLUXOS

Em uma análise geral do fluxo de pedestres e de veículos da Transfavela, observa-se que são bem parecidos em todos os diferentes padrões de análise. Por isso, optou por fazer um só mapa de fluxo, conjugando as duas modalidades.

Quanto ao fluxo de veículos, é importante ressaltar que todos os diferentes trechos da Transfavela são utilizados em mão dupla, não havendo nenhum tipo de sinalização viária nem vertical, nem horizontal.

PADRÃO 1

Observa-se um grande fluxo de pessoas e veículos no Padrão 1, até a Quadra da Igreja. A área construída, servida direta e indiretamente pela a Transfavela nesse trecho, é de 164.575m². Como o Borel só possui esta via carroçável de acesso ao bairro formal, e uma alta densidade habitacional, como mostra o mapa figura fundo, observa-se que, em alguns momentos do dia, chega-se a gastar 15

minutos para percorrer de carro uma extensão de 1km de via. Os caminhões de carga e descarga geralmente ocupam quase toda a caixa da rua, o que dificulta ainda mais a circulação dos veículos.

Neste trecho também se encontram muitos carros estacionados. Os pedestres geralmente circulam pelo meio da rua, impossibilitados que são de circular nas calçadas, que são muito estreitas e em desníveis, apesar dos ajustes realizados pela obra. A circulação do pedestre é também prejudicada pelos carros estacionados, pois os motoristas aproveitam-se de qualquer alargamento para estacioná-los.

O volume de motos que fazem o transporte dos moradores do Borel, e que não respeitam a mão da via, também soma-se aos obstáculos que o pedestre deste trecho da rua tem que enfrentar.

Antes da melhoria da pavimentação da via, carros de passeio e veículos pesados já conseguiam subir neste trecho da via, mas com muitas dificuldades, principalmente em dias de chuva. Hoje a subida é possível até mesmo em dias de chuva, com as dificuldades específicas de qualquer via inclinada.

PADRÃO 2

O fluxo de pedestres e veículos no trecho viário do Padrão 2 modifica-se por completo. Pode-se dizer que neste trecho não há circulação nem de veículos nem de pedestres. Eventualmente um caminhão de lixo ou algum caminhão com material de construção pode vir a circular nesta área. Este trecho situa-se na divisa entre as comunidades Borel e Chácara do Céu que por década possui um comando de tráfico de drogas rival, o que torna a circulação de veículos e pessoas perigosa. Eventualmente grupos de garis das duas comunidades se juntam para a limpeza da área.

PADRÃO 3

No Padrão 3, no trecho plano da Chácara do Céu, encontramos pessoas andando nas ruas, mas nada comparado ao volume de pessoas do Padrão 1. A área construída servida direta e indiretamente pela Transfavela na Chácara do Céu é de 100.487m² (toda a área de domínio da Chácara do Céu), mas a densidade habitacional é bem mais baixa do que no Borel.

Somente no entorno do campo de futebol, nas imediações das instituições que o circundam, como a igreja, o Roda Viva e a escola municipal, encontramos, em algumas horas do dia, aglomeração de pessoas.

A circulação de veículos é esporádica. Os veículos mais regulares são kombis de transporte dos moradores e as motos, também utilizadas para este fim.

Os pedestres geralmente circulam pelo meio da caixa da rua, apesar da existência das calçadas.

Existem poucos carros estacionados, o que não dificulta a circulação dos pedestres e dos veículos.

Durante a visita de campo, moradores relataram que muitas pessoas compraram veículos, principalmente motos, depois da implantação da nova ligação viária.

PADRÃO 4 E 5

Nos trechos dos Padrões 4 e 5 a circulação de pedestres é menor que no Padrão 3. As pessoas e veículos que passam por esta parte da Transfavela estão, majoritariamente, indo para a Chácara do Céu ou saindo da Chácara do Céu.

Assim, há um aumento de circulação de pedestres e dos veículos de transporte interno nos horários de ida e volta da escola e nos horários de retorno do trabalho.



Foto 40: Aglomeração de crianças em frente a sede da ONG Roda Viva, na Chácara do Céu, em 2009.



Foto 41: Crianças voltando da escola no trecho da Transfavela que interliga a Chácara do Céu ao Morro do Cruz, observe que a maioria não utiliza a calçada. Em 2009.



Foto 42: Trecho da Transfavela que interliga a Chácara do Céu ao Morro do Cruz onde não há calçada. Em 2009.

Como não há calçada em boa parte da via, nestes trechos, os pedestres dividem o espaço da caixa da rua com os veículos, apesar de que, onde há calçada, a situação se repete.

A situação dos pedestres piora nas curvas, onde a inclinação da rua é elevada. Os veículos têm que subir em um só embalo, fazendo com que os pedestres sejam geralmente forçados a se espremer nos cantos da via para não serem atropelados.

Como a subida é bastante íngreme, e quase sem sombra, e faz-se necessário que o pedestre efetue paradas ao longo do percurso para descansar. Como geralmente são nos trechos mais íngremes que não há calçada, os pedestres são obrigados, nestes locais, a subir sem a possibilidade de parar para descanso.

Existem alguns caminhos alternativos para o pedestre, através de escadarias no meio das edificações, executados pelo Favela-Bair-

ro. Mas na maior parte do percurso, a caixa da rua da Transfavela ainda é a única alternativa de circulação.

PADRÃO 6

No Padrão 6, o volume de carros e pedestres que circulam neste trecho da via é um pouco maior que a encontrada no Padrão 5 uma vez que para chegar à Chácara do Céu por esta vertente do morro é necessário que se passe pelo Morro do Cruz. Então somam-se aos moradores que estão a caminho da Chácara do Céu, os residentes no do Morro do Cruz.

Existem muitos carros estacionados ao longo da via e principalmente sobre as calçadas. Moradores dizem que aumentou muito a quantidade de veículos estacionados depois das obras do Favela-Bairro. Estes carros estacionados, não chegam a atrapalhar a circulação de veículos, uma vez que o fluxo não é muito grande, mas estimula a circulação do pedestres no meio da caixa da via.

PADRÃO 7 E 8

O volume de veículos e de pedestres dos Padrões 7 e 8, situados na Casa Branca, é parecida. Apesar da área servida direta e indiretamente pela Transfavela neste trecho de aproximadamente 56.875m² ser maior que a do trecho do Morro do Cruz, de aproximadamente 24.880m², a densidade construída é bem menor.

O volume de pessoas e veículos diminui a partir do Largo do Aviário, antes de uma parte da via cuja inclinação chega a 30%. Poucos carros se arriscam a seguir em frente. A kombi do transporte interno faz a sua última parada antes desta subida. Os pedestres

que seguem adiante da curva são os poucos moradores do topo do morro da Casa Branca, ou moradores da Chácara do Céu que descem do trecho do Padrão 9, descrito a seguir.

PADRÃO 9

O volume do fluxo do Padrão 9, na interligação entre a Casa Branca e a Chácara do Céu, é bem parecido com a situação do Padrão 2, de interligação entre o Borel e a Casa Branca, apesar do tráfico de drogas não interferir diretamente na circulação entre estas duas comunidades, com acontece no trecho do Padrão 2.

Neste trecho da via situa-se a “linha de tiro” entre os traficantes do Borel e da Casa Branca. Nos momentos de confronto, a circulação se torna muito perigosa até mesmo para os moradores. Apesar disso os presidentes das associações de moradores da Chácara do Céu e da Casa Branca são unânimes em dizer que os moradores se sentem seguros circulando por lá em dias normais, sem confronto.

Só acontece quando tem confronto, quando não tem, passa normal.

(Associação de Moradores da Casa Branca)

O mesmo descreve o Major Max, chefe da 2ª seção do 6º Batalhão, responsável pela segurança da área do Complexo do Borel, quando perguntado sobre a ligação da Casa Branca com a Chácara do Céu.

O morador do morro, via de regra, não vai ser alvo de uma ação do tráfico de drogas. Eu até hoje não tive registro de uma ação desta natureza neste local (na ligação entre a Casa Branca e a Chácara do Céu). Isto pode acontecer em uma situação isolada, só em momentos de crise, em um momento de confronto entre as duas comunidades.



Foto 43: Vista do Morro do Borel do trecho do Padrão 9 da Transfavela. Observe o muro de concreto no topo do morro da área localizada entre o Borel e a Casa Branca.

Já os funcionários, não moradores da área, da ONG Roda Viva não se arriscam circular neste trecho de via, e só descem pelo Morro do Cruz.

Moradores da Chácara do Céu que precisam pegar ônibus na rua Conde de Bonfim, geralmente descem pela Casa Branca. Mas muitas vezes preferem descer pela Escadaria Vulcano, que corta a Transfavela e interliga o topo do morro à rua São Miguel. Esta escadaria foi refeita nas obras do Favela-Bairro, os degraus foram padronizados e foram instalados guarda-corpos. Hoje estes guarda-corpos já estão quebrados, mas os degraus permanecem bem conservados.

Moradores da Chácara do Céu, que vão utilizar o PSF (Posto de Saúde Familiar), localizado na Casa Branca, também utilizam esta ligação viária.

Poucos moradores da Casa Branca vão para Chácara do Céu. Os jogos de futebol entre os moradores das duas comunidades, no

campo da Chácara do Céu ou da Casa Branca são um dos poucos atrativos que estimulam a circulação entre as duas favelas.

Caminhões de lixo, gás, e de materiais de construção eventualmente circulam neste trecho da via, mas somente em dias secos. Nos dias de chuva, os carros pesados não conseguem subir no trecho de 30% de inclinação do Padrão 8.

INFRA-ESTRUTURA

O maciço do Complexo do Borel é composto por bacias locais que escoam em diversos talwegues naturais, e em canaletas ou manilhas, dependendo da situação topográfica. Isso faz com que, ao longo do trajeto da Transfavela, sejam encontrados diferentes soluções de infra-estrutura adotadas nas obras do Favela-Bairro.

O trecho da Transfavela no Borel é utilizado para a captação da rede macro, tanto de esgoto quanto de drenagem. São encontrados outros talwegues no mesmo costão, mas a via capta o maior volume da rede, esta situação já existia antes das obras do Favela-Bairro.

Na Casa Branca, as redes de infra-estrutura descem em vários pontos diferentes, ao longo do trajeto da Transfavela. Esta situação se repete na outra vertente do morro, na descida da Transfavela que se interliga ao Morro do Cruz. Conforme relato do Eng. Guilherme Campos, nas obras do Favela Bairro não foi executada uma rede ao longo da via, sobre a descida para o Morro do Cruz.

Onde tinham casas nós coletamos o esgoto ao longo da via. Não seguíamos a via totalmente. Descíamos com a infra-estrutura por faixas non aedificantis envelopadas, para fixar na rocha, e jogávamos no destino final. Nós não queríamos provocar uma expansão

de moradias ao longo da nova via, pois eram áreas de risco. Então só coletávamos onde havia moradia e jogávamos nos deságües oficiais.

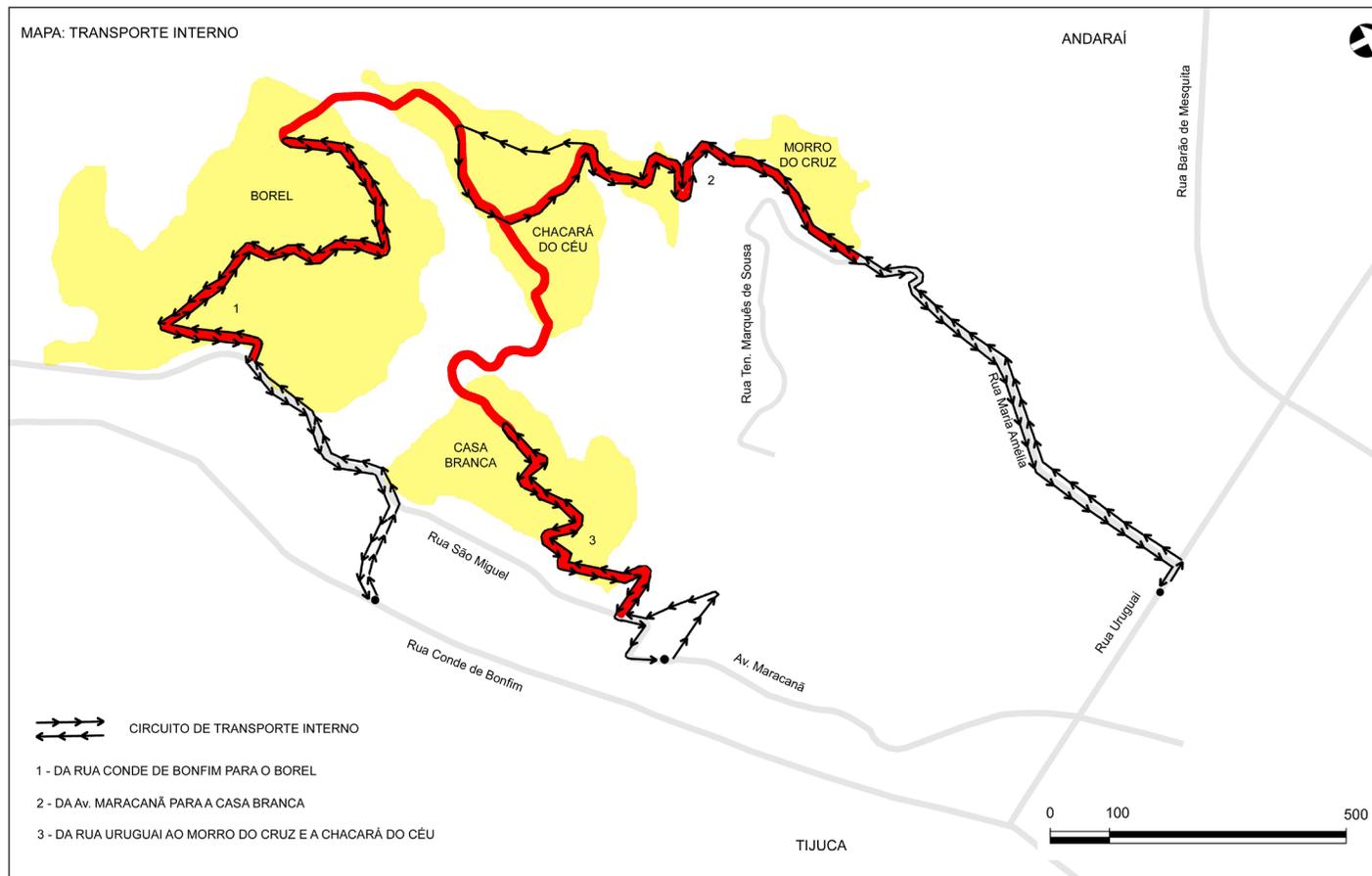
REDE DE TRANSPORTE

O Bairro da Tijuca como um todo, pode ser considerado bem servido no que diz respeito ao transporte urbano, pois além de ter o ponto final de várias linhas de ônibus, outras tantas passam pela área para cumprir seus trajetos, contando ainda com estações da linha 1 do metrô.

Com relação à disponibilidade de transporte, no Complexo do Borel, apesar de não ser tão ampla quanto na região central do bairro da Tijuca, pode ser considerada boa. A rua Conde de Bonfim, paralela à rua São Miguel, onde fica o acesso principal, tanto do Morro do Borel, quanto da Casa Branca, é relativamente bem servida de transporte público. Assim como a rua Uruguai, que é a referência de transporte público na outra vertente do morro, para as comunidades Chácara do Céu e Morro do Cruz. Mas no caso destas últimas comunidades, a distância do principal acesso à rua Uruguai é de 810 m, através da rua Maria Amélia, uma rua residencial e bem inclinada.

Para atender à população do Complexo do Borel, existe um sistema de transportes não regularizado. O percurso utilizado por este transporte utiliza majoritariamente as ruas da Transfavela.

São várias kombis que circulam no interior do Complexo, divididas em linhas que fazem percursos específicos em cada comunidade. É cobrado um valor de subida e descida que, em 2009 varria entre R\$1,00 e R\$2,00.



Mapa 11: Mapa do circuito do transporte interno

No Borel, as kombis pegam os moradores na rua Conde de Bonfim e levam até a Quadra da Igreja, pela Transfavela subindo poucas vezes Curva do Bicão. Isto só ocorre, quando tem morador para levar até lá, mas nunca seguem até a Chácara do Céu.

Na Casa Branca as kombis pegam os moradores na esquina da rua Trompovksy com a rua Uruguai, e os levam até o Largo do Aviário, pela Transfavela, no trecho da Casa Branca. A Kombi não passa do Largo do Aviário, pois a condutora acha perigosa a subida pela a rampa situada logo depois.

Para o Morro do Cruz e Chácara do Céu, o ponto da Kombi é na rua Uruguai, próximo do supermercado Sendas e leva os moradores, passando pelas ruas Maria Amélia, rua Abreu Lacerda, Estrada da Pedra (nova abertura viária), e rua da Jaqueira, indo até o campo de futebol da Chácara do Céu. Na descida passa pela rua Esmeralda e faz o caminho inverso pela rua da Pedra.

As mototaxis também fazem o transporte dos moradores nas quatro comunidades. Muitas vezes, sem nenhum equipamento de segurança. Estas motos, além de circularem pela Transfavela, circu-

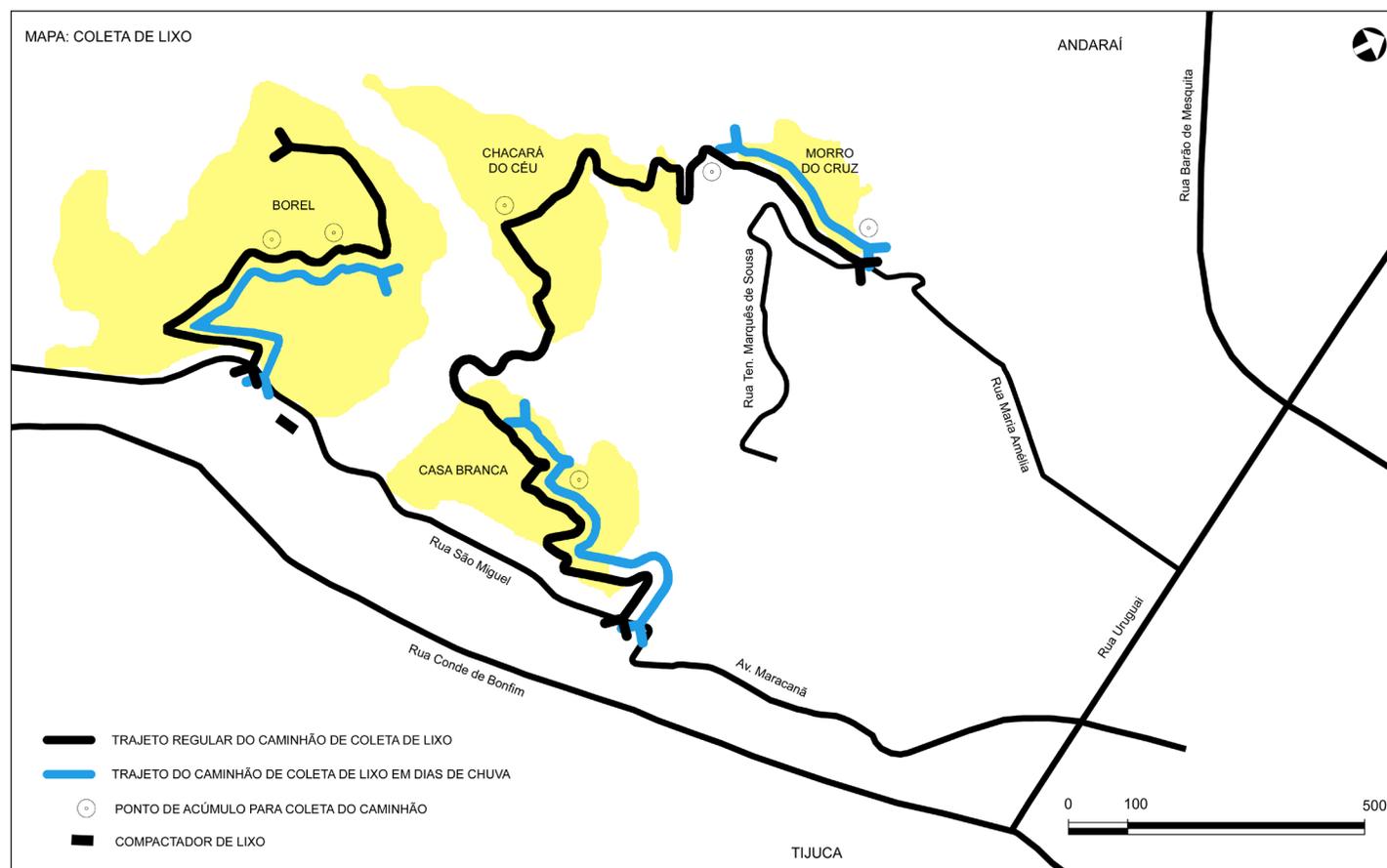
lam também por outras ruas que completam o sistema viário carroçável de cada comunidade – no Borel pela rua Nova (ou rua da Grota) e rua da Preguiça e na Chácara do Céu, pela travessa Rodolfo, travessa Medeiros, rua da Jaqueira e outras. Além de circularem também por becos mais largos sem escadarias.

Os transportes não regularizados não possuem uma escala de horário. Sobem ou descem do morro, dependendo de quantos moradores estão esperando no ponto.

REDE DE SERVIÇOS

Para representar a acessibilidade de serviços públicos, serão usados, como focos de análise, os serviços de coleta de lixo e o de segurança pública, uma vez que as vias que possuem condições físicas para a circulação de caminhões de coleta de lixo permitem também o tráfego de ambulâncias, carros de bombeiros, assim como vans de transporte escolar.

Como a coleta de lixo é um serviço público, prestado com regularidade, é possível entender, através dos problemas enfrentados



Mapa 12: Mapa do Sistema de Coleta de Lixo

pelo sistema de coleta de lixo, as dificuldades encontradas para a acessibilidade de outros serviços públicos.

Já a forma de atuação do serviço de segurança pública, na área de estudo, exemplifica as questões relacionadas à violência que, em um território da cidade dominado pelo tráfico de drogas, influenciam na forma de atuação dos diversos serviços públicos.

COLETA DE LIXO

O Sistema de coleta de lixo do Complexo do Borel se realiza através do Programa da COMLURB de garis comunitários, e da coleta em pontos específicos de acúmulo de lixo, por caminhões de coleta.

Cada favela possui o seu grupo específico de garis comunitários, que são moradores das favelas que atuam. Os grupos de garis do Morro do Cruz, Chácara do Céu e Casa Branca são coordenados pelo presidente da associação de moradores da Casa Branca e o grupo do Borel é coordenado por um representante da associação de moradores do Borel.

Os garis comunitários fazem a coleta de porta a porta. Nas vias carroçáveis mais estreitas, como a rua da Grota, no Borel, ou a Travessa Rodolfo, na Chácara do Céu, os garis utilizam eventualmente um micro trator. Todo o lixo coletado é distribuído nos pontos de acúmulo de lixo, localizados ao longo do trajeto da Transfavela, para a coleta do caminhão da COMLURB.

Além do Programa de Garis Comunitários, a COMLURB faz um trabalho de conscientização dos moradores para que estes, quando necessário, levem seus lixos para os pontos de acúmulo especificados.

A coleta feita através dos catadores residentes nestas favelas facilita a acessibilidade dos trabalhadores neste território dominado

pelo tráfico de drogas. Os caminhões de coleta têm acesso a todas as favelas do Complexo, independente dos diferentes comandos de tráfico de drogas. Mas, regularmente, os caminhões fazem a coleta de lixo separadamente em cada favela. Não circulam, com frequência, também nas áreas limites entre as favelas rivais. Segundo o funcionário da COMLURB, a estratégia de circulação dos caminhões nada tem a ver com a situação de rivalidade do tráfico de drogas na região, e sim com a situação topográfica das áreas em questão.



Foto 44: Situação do Largo do Terreirão antes das obras do Favela Bairro



Foto 45: Largo do Terreirão durante as obras do Favela Bairro. Observe que uma casa foi demolida para o alargamento do largo.

São utilizados caminhões de diferentes tamanhos, adequados à quantidade de lixo produzida por cada favela. Além disso, existem trechos da Transfavela em que os caminhões de lixo têm dificuldade de circular, por causa das altas inclinações da via. São os trechos localizados entre o Morro do Borel e a Chácara do Céu e entre a Casa Branca e a Chácara do Céu.

O caminhão de lixo sobe o Borel, todos os dias, pela Estrada da Independência, vai até a Curva do Bicão, no alto do morro, e retorna no mesmo trajeto, recolhendo o lixo dos moradores desta via. Na Estrada da Independência existem dois pontos de acúmulo de lixo, um no Terreirão e outro no acesso da rua da Preguiça. Nos dias de chuva, o caminhão só sobe até o Terreirão.

Nada mudou após as obras do Favela-Bairro, com relação ao circuito do caminhão de lixo no Borel, mas a pavimentação em concreto frisado e o alargamento dos pontos de retorno e de acúmulo de lixo facilitou a circulação do caminhão.

Antes da implantação da Transfavela o caminhão de lixo não circulava com regularidade na Chácara do Céu, devido ao trecho íngreme entre esta favela e o Borel. Esta situação obrigava aos moradores a queimar o lixo produzido ou simplesmente deixavam acumular em grandes lixões.

Hoje, na Chácara do Céu, o caminhão de lixo sobe três vezes por semana, pela Estrada da Pedra, ligação entre a Chácara e o Morro do Cruz, até o campo de futebol, onde há único ponto de acúmulo de lixo, que é recolhido por pá mecânica.

No Morro do Cruz o caminhão de lixo passa todos os dias. Há dois pontos de acúmulo, um na frente da associação de moradores,

no acesso principal da favela. Neste ponto o caminhão recolhe o lixo todos os dias. Há outro ponto no fim da ocupação do Morro do Cruz, no início da Estrada da Pedra. Neste ponto o lixo só é recolhido quando o caminhão sobe para a Chácara do Céu.

Na Casa Branca o lixo é recolhido todo o dia pelo caminhão, que circula até o Largo do Aviário e, eventualmente, sobe até a Chácara do Céu pela nova ligação viária. Em dias de chuva o caminhão só sobe até o Largo da Creche, onde há o ponto de acúmulo de lixo.

OUTROS SERVIÇOS

O mapa de circulação do caminhão de lixo (mapa 12) permite entender onde é possível a circulação de um carro de bombeiro, ou uma ambulância, assim como de um transporte escolar.

O atendimento destes serviços é possível em quase todo o circuito da Transfavela. Há dificuldade de acessibilidade no trecho íngreme após a o Largo do Aviário, na Casa Branca e, em dias de chuva, nos trechos das novas ligações viárias.

SAÚDE

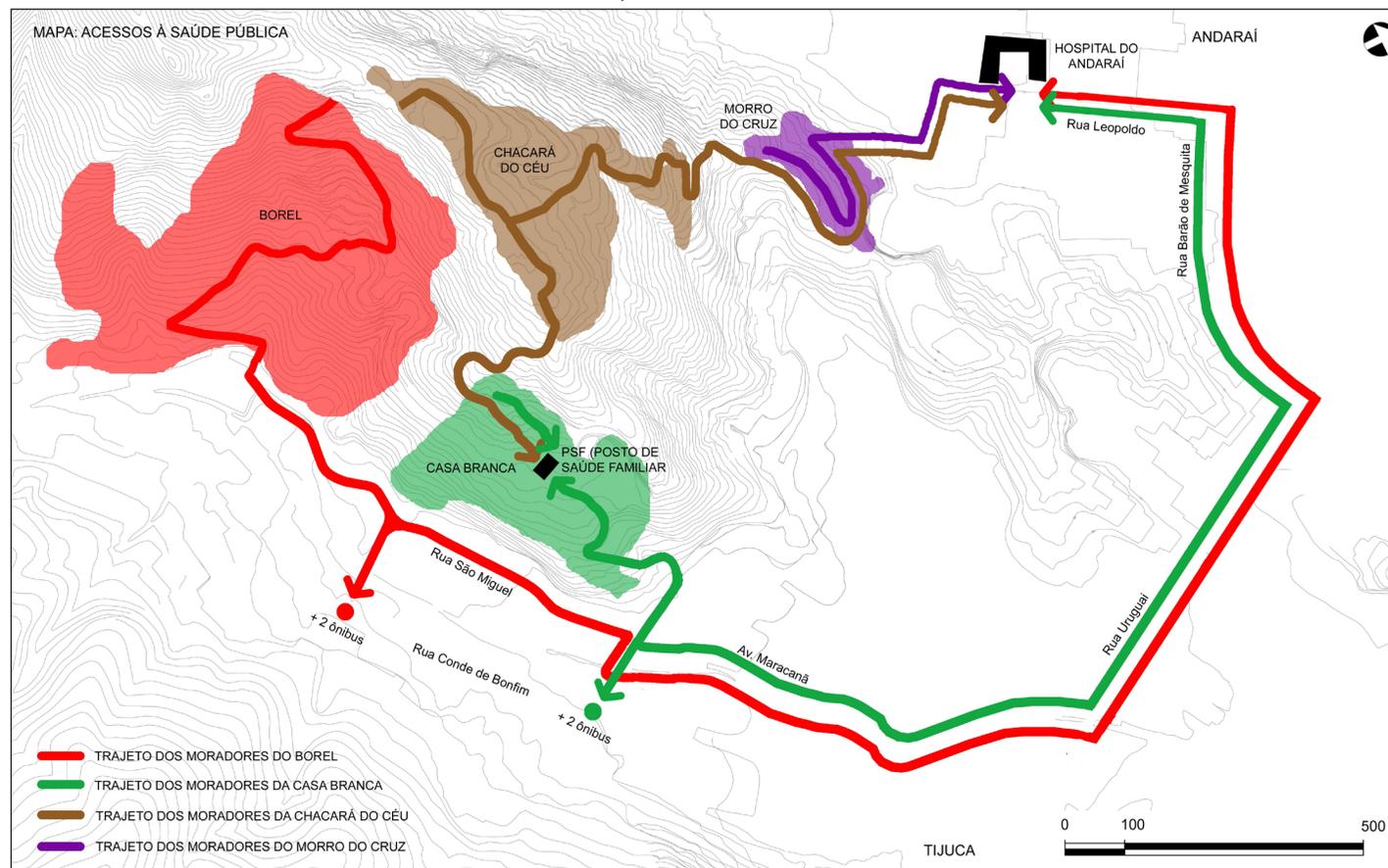
O hospital de referência para todos os moradores do Complexo é o Hospital do Andaraí, localizado na rua Leopoldo, transversal a Barão de Mesquita no bairro do Andaraí. Para os moradores da Chácara do Céu e Morro do Cruz, o acesso ao Hospital hoje é possível ser feito a pé, através da descida pela Transfavela, passando por uma travessa no Morro Cruz que termina na rua Feliz Lembrança bem próxima ao Hospital do Andaraí.

Já para os moradores do Borel e Casa Branca o percurso é diferente. Os moradores da Casa Branca eventualmente utilizam o circuito através do Morro do Cruz, mas na maioria das vezes preferem fazer o caminho “por baixo”, passando pela a rua Uruguai até o final na rua Barão de Mesquita, ou pegando dois ônibus, um para a Praça Saens Penã e outro para a rua Barão de Mesquita. Para os moradores do Borel, até mesmo para os que moram no topo do morro, não há opção, como eles são proibidos de circular pela Chácara do Céu, necessariamente fazem o percurso “por baixo”, conforme mapa 13 abaixo.

Na Casa Branca, após as obras do Favela-Bairro, foi instalado um PSF (Posto de Saúde Familiar), que é bastante utilizado pelos moradores tanto da Casa Branca como da Chácara do Céu e eventualmente pelos moradores do Morro do Cruz. Os moradores do Borel não utilizam este PSF.

ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS E MARCOS

Ao longo do trajeto da Transfavela é possível identificar diversas áreas de concentração de pessoas. São geralmente espaços de referência para os moradores, funcionando como ponto de descanso durante o trajeto de subida, e onde acontecem os encontros sociais.



Mapa 13: Acessos à saúde pública

Na área mais adensada, no Padrão 1, são espaços formados por pequenos alargamentos da via, como mostra o mapa 14. Na extensão de quase 1 km do Padrão 1, existem cinco pontos de encontro comunitário, com aproximadamente 200 m de distância entre eles. No Campo da Igreja, já na parte alta do morro, é onde acontece a maioria das festas comunitárias.

O último largo é na Curva do Bicão, próximo ao limite da ocupação do Borel. Este não chega a ser um ponto de encontro. Há, porém, concentração de crianças brincando, e é um espaço de referência do limite da área do Borel.

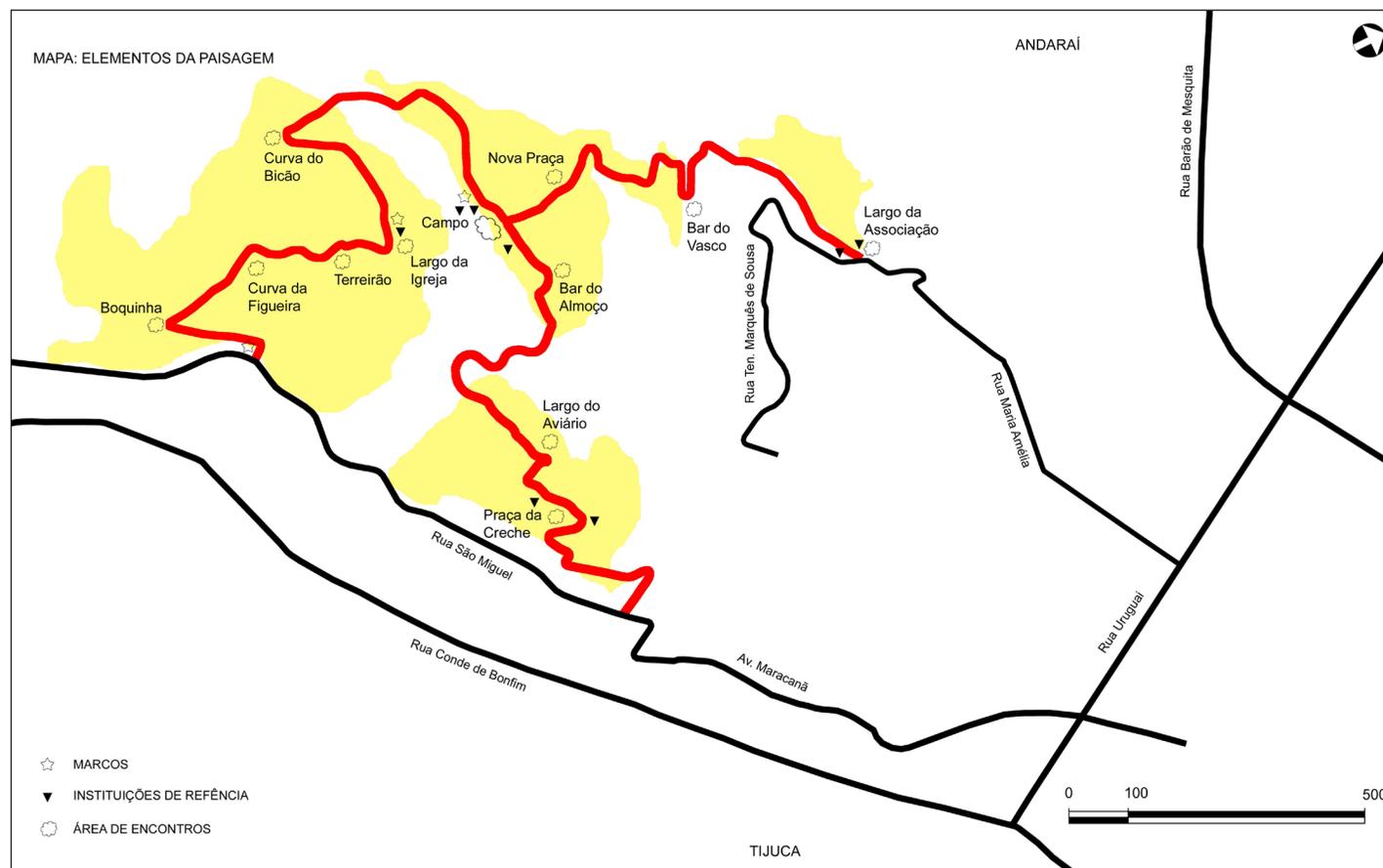
No trecho do Padrão 2 não há nenhuma área de concentração de pessoas. Esta situação se estende no Padrão 3 por aproximadamente 500 m até a área do campo de futebol. Na área do entorno do campo encontram-se crianças brincando na rua, em horários específicos do dia, pois são alunos das instituições de ensino que circundam o campo.

No campo de futebol, nos fins de semana, eventualmente ocorrem campeonatos entre os times de moradores de Chácara do Céu e da Casa Branca. Nos dias de semana crianças brincam no campo.

Estão sendo executadas, no âmbito das obras do PAC⁶, duas novas praças na Chácara do Céu. Uma situada ao lado do campo de futebol e outra a aproximadamente 200 m em direção ao Morro do Cruz.

Na descida para o Morro do Cruz, no Padrão 4 e 5, encontra-se, em um percurso de 520 m, somente um ponto de concentração de pessoas e descanso, o Bar do Vasco. Trata-se de uma pequena construção

6 PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, de urbanização de favelas – no caso do Borel e Chácara do Céu em execução pela Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro.



Mapa 14: Mapa de concentração de pessoas e elementos de referência para os usuários

com um telheiro na frente, onde os moradores param para descansar, depois da subida da região das torres de alta tensão, e para pegar fôlego para subida íngreme até a Chácara do Céu, no trecho sem calçada.

Outra área de concentração de pessoas só é encontrada no acesso a Transfavela pelo Morro do Cruz, na esquina da rua Abreu Lacerda com a rua Tenente Marques de Souza, no largo entre a associação de moradores e a creche.

Na Casa Branca, na extensão da Transfavela, somente são encontradas duas áreas de concentração de pessoas, próximo à área de adensamento de edificações institucionais — a associação de moradores, a creche e o PSF - e outra no Largo do Aviário, onde existe um bar.

No trecho depois do Largo do Aviário, até a ligação com a Chácara do Céu, não há mais pontos de encontros.

É importante ressaltar a ausência de pontos de concentração de pessoas entre o Borel e a Chácara do Céu, na área conhecida como “Linha de Tiro”.

MARCOS

Segundo Lynch (1981), os marcos seriam pontos de referência, considerados externos ao observador, constituindo-se em elementos físicos, cuja escala pode ser bem variável. Uma vez que o uso de marcos implica na escolha de um elemento dentre um conjunto de possibilidades, sua principal característica física seria a singularidade, ou seja, algum aspecto único ou memorável.

Ainda segundo o autor, a importância de um marco estaria ligada à sua localização numa junção, de forma que implicasse a tomada de decisão quanto ao trajeto a seguir. Assim, a seqüência

de marcos facilitaria o reconhecimento e a memorização. Para a segurança emocional e a eficiência funcional, seria importante que tais seqüências fossem relativamente contínuas, sem maiores intervalos.

Existem três edificações, localizadas no trajeto da Transfavela, que possuem certa singularidade e aparecem mais na paisagem do Complexo, e que, além de pontos de encontro, são usados como referência para os moradores da área. Tais edificações que poderiam ser consideradas marcos urbanos na concepção do Lynch.

A primeira edificação, localizada logo no acesso principal, é o galpão da escola de samba, que possui dimensões e forma bem diferentes das construções das favelas. A segunda, já no meio da subida do morro, a Igreja católica do Borel, localizada em um largo, e é possível identificá-la ao longe, a terceira é a Igreja da Chácara do Céu, localizada no topo do morro.

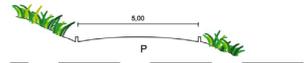
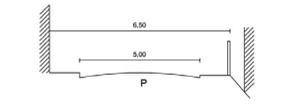
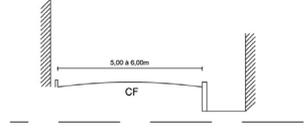
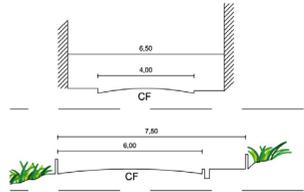
Outras edificações institucionais também diferem dos padrões de edificação da favela, mas, por não estarem em uma situação de destaque como as descritas, não podem ser definidas como marcos urbanos, apesar de serem também referências para os moradores.

2.5. CONJUGANDO FATORES

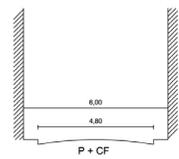
Apresento agora os quadros com os resumos esquemáticos das análises dos aspectos formais e funcionais dos eixos viários aqui estudados.

ANDARAÍ

TOTAL EIXO 1 - 2386m
COTA 115



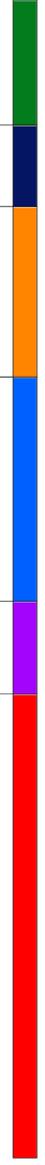
COTA 210



COTA 45

TIJUCA

PADRÃO 1 - 956m
PADRÃO 2 191m
PADRÃO 3 - 462m
PADRÃO 4 - 351m
PADRÃO 5 PADRÃO 6 - 258m
168m



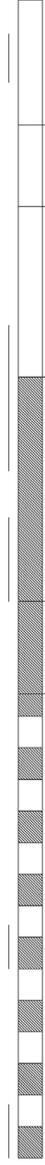
PADRÕES



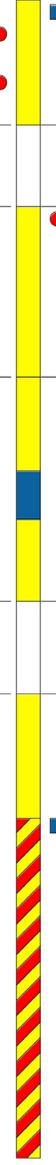
VOLUME CONSTRUÍDO



INCLINAÇÃO



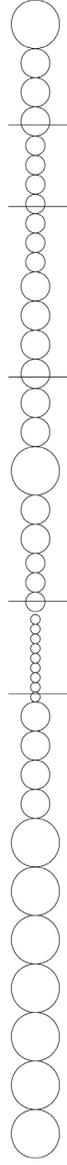
PAVIMENTAÇÃO E CALÇADA



USOS (EDIFICAÇÃO)



ÁREA DE REFERÊNCIA



FLUXOS (VEÍCULOS E PEDESTRES)

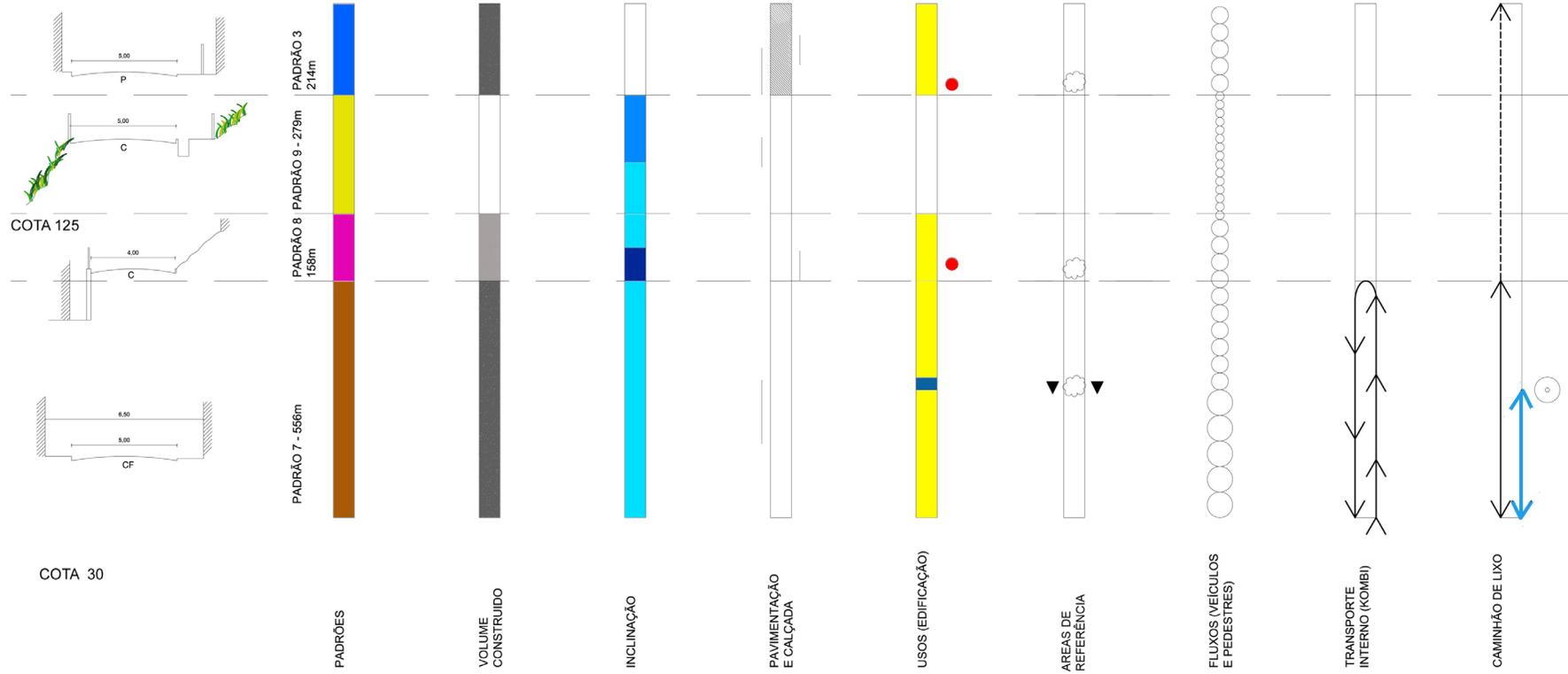


TRANSPORTE INTERNO (KOMBI)



CAMINHÃO DE LIXO

TOTAL EIXO 2 - 1207m
COTA 200



LEGENDA:

VOLUME CONSTRUÍDO	alta densidade	media densidade	baixa densidade	vazio	PONTOS NODAIS	marcos	instituição de referência	pontos de referência/ encontros comunitários	
INCLINAÇÃO	chega à 30%	chega à 20%	de 20% à 15%	quase plano	FLUXOS (VEÍCULOS E PEDESTRES)	fluxo intenso	fluxo médio	fluxo rarefeito	fluxo quase inexistente
PAVIMENTAÇÃO E CALÇADA	concreto frisado	paralelepípedo	calçada		TRANSPORTE INTERNO (KOMBI)	rota usual	rota esporádica		
USO (EDIFICAÇÃO)	misto (comercial e residencial)	uso predominantemente residencial	estabelecimentos institucionais de referência	estabelecimentos comerciais de referência	CAMINHÃO DE LIXO	trajeto regulares	trajeto em dia de chuva	trajeto esporádico	pontos de coleta

A análise dos quadros, realizados com o intuito de conjugar fatores formais que caracterizam cada padrão, com as características funcionais diretamente ligadas à integração entre as diferentes comunidades que compõem o Complexo do Borel, parece ser bastante esclarecedora.

O dado que o quadro ressalta é a existência de dois padrões que podem ser considerados verdadeiros gargalos do processo de integra-

ção entre as comunidades do Complexo: os padrões 2 e 9. Estes dois trechos constituem as ligações entre as favelas do Borel e Chácara do Céu e entre Casa Branca e Chácara do Céu respectivamente.

O trecho viário do Padrão 5 também é de ligação viária entre a Chácara do Céu e Morro dos Cruz, mas não se identifica funcionalmente como um gargalo de integração.

Observa-se abaixo uma comparação entre estes três padrões:

QUADRO 1

	Padrão 2	Padrão 5	Padrão 9
Aspectos formais	- baixíssimo volume construído.	- não há construções.	- não há construções.
	- inclinações maiores que 20%	- inclinações maiores que 20%	- inclinação de menores de 20%.
	- não há calçadas	- não há calçadas	- há calçada somente em um dos lados da via.
Aspectos funcionais	- não há edificações comerciais	- não há edificações comerciais	- não há edificações comerciais
	- não há pontos de referência ou encontros.	- não há pontos de referência ou encontros.	- não há edificações comerciais
	- fluxo de pedestres e veículos bem baixo.	- fluxo de pedestres e veículos bem baixo.	- fluxo de pedestres e veículos médio.
	- não há circulação transporte interno.	- não há circulação transporte interno.	- há circulação transporte interno.
	- não há circulação do caminhão de lixo.	- não há circulação do caminhão de lixo.	- há circulação do caminhão de lixo.

PADRÃO 2 E A INTEGRAÇÃO DO BOREL COM A CHÁCARA DO CÉU

No padrão 2, localizado entre o Morro do Borel e da Chácara do Céu, verifica-se uma diminuição drástica do fluxo de veículos e pedestres. O serviço de transporte interno de moradores não circula por este trecho, nem o sistema de coleta de lixo por caminhão, sendo a ocupação neste trecho muito rarefeita, quase inexistente.

Na busca de fatores formais que pudessem ser responsáveis por estas características, encontra-se o fato de que a inclinação média, neste trecho, pode chegar a 25%. Este nível de inclinação poderia ser uma explicação, mas o fato de observarmos um nível de inclinação semelhante no padrão 4, sem que o fenômeno do gargalo se verifique, leva-nos a concluir que este fator pode não ser preponderante.

Como já foi descrito anteriormente, mesmo antes da melhoria da pavimentação da via, carros de passeio e veículos pesados já conseguiam subir neste trecho, mas com muitas dificuldades, prin-

principalmente em dias de chuva. Hoje a subida é possível até mesmo em dias de chuva, com as dificuldades específicas de qualquer via inclinada.

O padrão 2 parece ser realmente uma zona de fronteira entre as duas comunidades (Borel e Chácara do Céu), caracterizada por baixo volume construído, baixo padrão construtivo, inexistência de pontos de encontro e de estabelecimentos comerciais.

Estas características não parecem ter sua justificativa nos aspectos formais da Tranfavela que, apesar de ter trazido melhorias para o fluxo de pessoas e serviços entre estas comunidades, não vem conseguindo contribuir para a integração entre elas.

PADRÃO 9 E A INTEGRAÇÃO ENTRE A CASA BRANCA E A CHÁCARA DO CÉU

O volume do fluxo tanto de veículos quanto de pedestres do Padrão 9, na interligação entre a Casa Branca e a Chácara do Céu, é bem parecido com a situação do Padrão 2, de interligação entre o Borel e a Casa Branca.

Poucos moradores da Casa Branca vão para Chácara do Céu. Como foi visto anteriormente, caminhões de gás, e de materiais de construção eventualmente circulam neste trecho da via, mas somente em dias secos. Os caminhões de lixo trafegam somente em situações extraordinárias. Nos dias de chuva, os carros pesados não conseguem subir no trecho de 30% de inclinação do Padrão 8 para chegar ao Padrão 9. Veículos de transporte interno não trafegam neste trecho de via nem mesmo em dias secos.

PADRÃO 5 E A INTEGRAÇÃO ENTRE A CHÁCARA DO CÉU E O MORRO DO CRUZ

Há circulação de pedestres, apesar de serem majoritariamente moradores da Chácara do Céu, há circulação de transporte interno e de caminhões do sistema de coleta de lixo. O que se observa neste local, é a ausência completa de edificações, o que dá uma sensação de insegurança, principalmente para quem não é morador do Complexo do Borel. Neste local é onde se situam as torres de alta tensão, e por isso há uma faixa de risco de ocupação. Os moradores respeitam o limite desta faixa.

Quanto às questões formais este padrão é bem parecido com os outros, as inclinações da via são um pouco mais leves, mas ainda severas. Há calçada, bem estreita, em somente um dos lados da via, apesar disso os moradores preferem circular pela caixa da rua.

Estes três padrões possuem características formais parecidas, e são as fronteiras das favelas do Complexo, mas apenas dois constituem de fato em gargalos de integração.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

As características das áreas correspondentes aos padrões 2, 5 e 9 parecem indicar uma falta de integração, respectivamente entre as comunidades do Borel e Chácara do Céu e Casa Branca e Chácara do Céu.

Os problemas físicos como falta de calçada, inclinações extremas que dificultam a circulação segura de veículos, a falta de arborização e de áreas de descanso prejudicam o uso pleno do espaço público e podem ser barreiras à integração, mas estas característi-

cas são também observadas em outros padrões, sem que estes se constituam em gargalos para a integração.

O fato é que esta intervenção urbana não parece ter alterado substancialmente o processo de isolamento vivido entre estas comunidades. Na verdade, a Transfavela parece ter melhorado as condições de vida em cada uma destas comunidades, melhorando o fluxo de pessoas, veículos e serviços, e aumentando a quantidade de moradores usuários de carro, mas parece não ter alterado substancialmente nem o nível de integração entre as comunidades formadoras do Complexo, nem entre elas e seu entorno.

A Transfavela tornou-se uma ligação viária entre os bairros da Tijuca e Andaraí, que poderia se constituir numa alternativa para o acesso a estes dois bairros, mas não é efetivamente utilizada senão por moradores do Complexo do Borel. Em outras pala-

avras, depois de dez anos, a proposta de integração do Complexo do Borel com seu entorno, através da Transfavela, também não teve êxito.

As análises, tanto dos fatores formais e funcionais, quanto de sua conjugação, não parecem justificar plenamente as questões relacionadas a esta dupla falta de integração.

Na busca de explicação para esta situação, optou-se por realizar um estudo comparativo entre a Transfavela e um outra via que funcionasse também como alternativa de ligação entre dois bairros, e que demonstrasse cumprir de forma mais efetiva seu papel integrador. Optou-se pela rua Mundo Novo, localizada entre os bairros de Botafogo e Laranjeiras. Esta via presta-se mais a uma análise comparativa por estar em uma situação topográfica e de interligação viária muito parecida com a Transfavela.

Rua Mundo Novo em contraponto a Transfavela.

A Rua Mundo Novo é uma alternativa de acesso entre os bairros Laranjeiras e Botafogo. Muitos motoristas na hora do rush optam por este percurso alternativo, a passar pela via expressa que interliga estes dois bairros.

Para se deslocar da rua das Laranjeiras, principal via do bairro de Laranjeiras, até a rua Muniz Barreto, também uma das principais vias de Botafogo, passando pela via expressa que interliga estes dois bairros, rua Pinheiro Machado, o motorista vai percorrer aproximadamente 2.000 metros. Para fazer o mesmo deslocamento, de um ponto ao outro, o motorista que prefere fugir do trânsito, passando pela rua Mundo Novo, percorrerá aproximadamente 2.900 metros.

Já entre os bairros da Tijuca e Andaraí, ao se deslocar entre a rua São Miguel, no acesso ao Borel até chegar a rua Barão de Mesquita, na esquina da rua Souza Cruz, passando pela rua Uruguai (principal eixo de ligação entre estes dois bairros), o motorista percorre aproximadamente 2.700 metros. E, para fazer o mesmo deslocamento, mas utilizando o percurso da Transfavela, o motorista percorre aproximadamente 3.600 metros¹.

¹ Estas medidas foram contabilizadas pelo site Google Earth, por isso são números aproximados, não foram contabilizadas as medidas inclinadas.



Imagem 4: Da Tijuca para o Andaraí
2.700 metros
3.600 metros

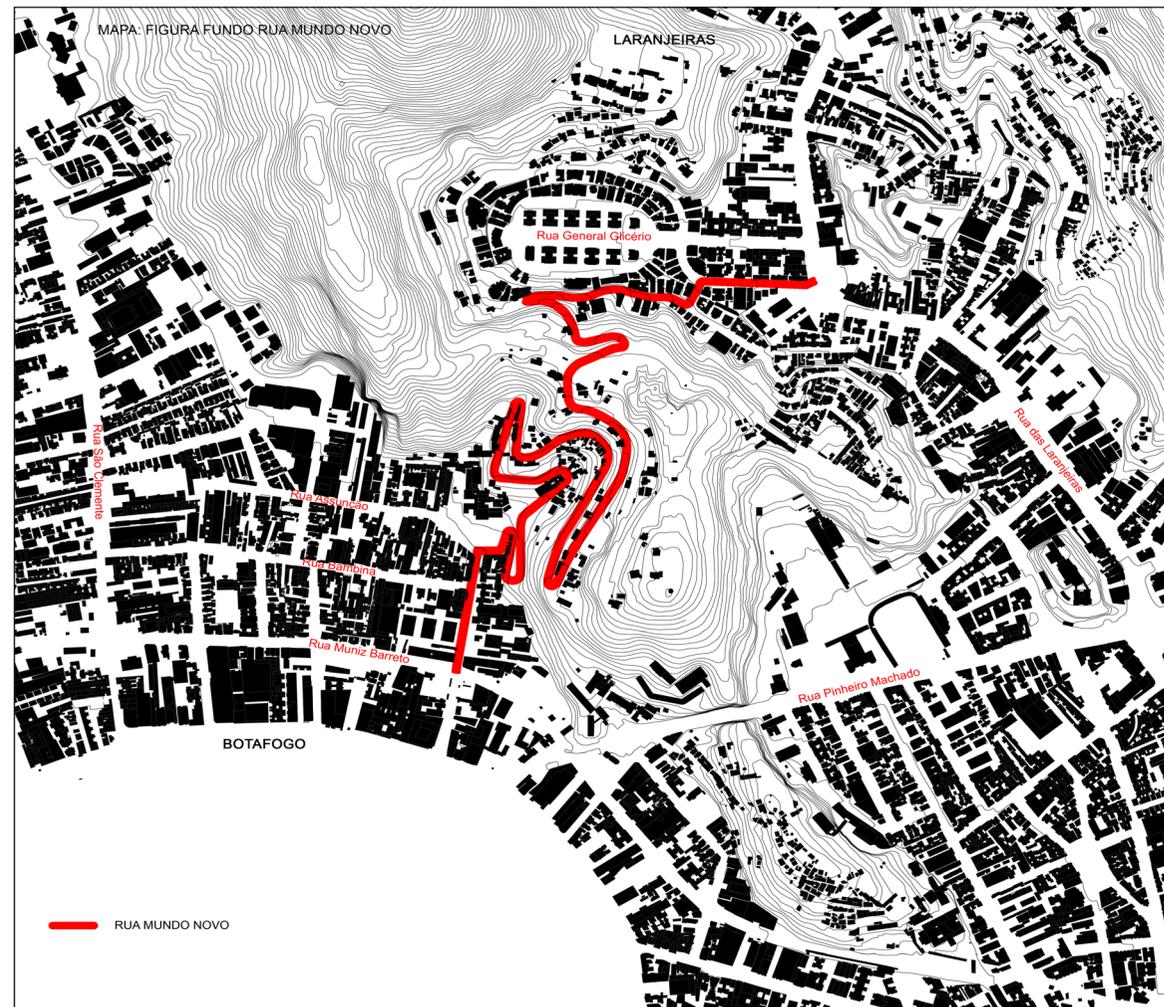


Imagem 5: De Laranjeiras para Botafogo:
2.000 metros
2900 metros

Nas duas situações o percurso morro acima é maior aproximadamente 900 metros. As duas vias expressas que fazem a ligação intrabairros, a rua Pinheiro Machado e a rua Uruguai, têm um trânsito muito complicado na *bora do rush*. Porém a rua Mundo Novo é vista pelos moradores dos dois bairro como uma alternativa de acesso, já para os moradores da Tijuca e Andaraí a Transfavela não é uma alternativa de acesso. Por quê?

3.I. UMA ANÁLISE RESUMIDA DOS ASPECTOS FORMAIS E FUNCIONAIS DA RUA MUNDO NOVO

Para ajudar na compreensão que concerne à integração promovida ou não pela Transfavela, considero pertinente uma análise da Rua Mundo Novo nos mesmos moldes, mas de uma forma resumida, da aplicada na análise da Transfavela.



Assim, para esta análise a rua Mundo Novo também será dividida em padrões diferenciados. Diferente da Transfavela, os padrões identificados na rua Mundo Novo se repetem ao longo do trajeto da via.

Extensão de análise da rua Mundo Novo é de aproximadamente 2 Km, iniciando na rua Marques de Olinda e finalizando na rua Prof. Luiz Castanhede.

O volume construído ao longo da rua Mundo Novo é bem mais baixo que o volume construído dos trechos ocupados da Transfavela, como mostra o mapa figura-fundo (Mapa 15) abaixo. As variações da tipologia de ocupação das margens da via foi o principal critério para a definição dos padrões da rua Mundo Novo, uma vez que outros elementos de observação da estrutura formal não variam de uma maneira marcante ao longo do percurso da via.

DESCRIÇÃO DOS PADRÕES:

- Padrão 1: Trechos com ocupação mais densa da rua. Nas laterais da via encontram-se edificações unifamiliares e multifamiliares de no máximo quatro pavimentos, em lotes com testada de aproximadamente 25m. O que permite uma concentração de acessos às residências. Algumas destas residências possuem suas fachadas frontais com abertura de portas e janelas para a rua. Esta situação se repete três vezes ao longo do percurso. Em trechos de 177 m, 188m e 187m de extensão, nesta ordem ao longo da via.
- Padrão 2: Trecho com baixa ocupação, com lotes murados com edificações unifamiliares nas duas laterais da via. Esta situação se repete três vezes ao longo do percurso. Em trechos de 397m, 348m e 234m de extensão, nesta ordem ao longo da via.



Foto 46: primeiro trecho do Padrão 1.



Foto 47: segundo trecho do Padrão 1.



Foto 48: terceiro trecho do Padrão 1.



Foto 52: primeiro trecho do Padrão 3.



Foto 49: primeiro trecho do Padrão 2.



Foto 53: segundo trecho do Padrão 2.



Foto 50: segundo trecho do Padrão 2.



Foto 54: terceiro trecho do Padrão 2.

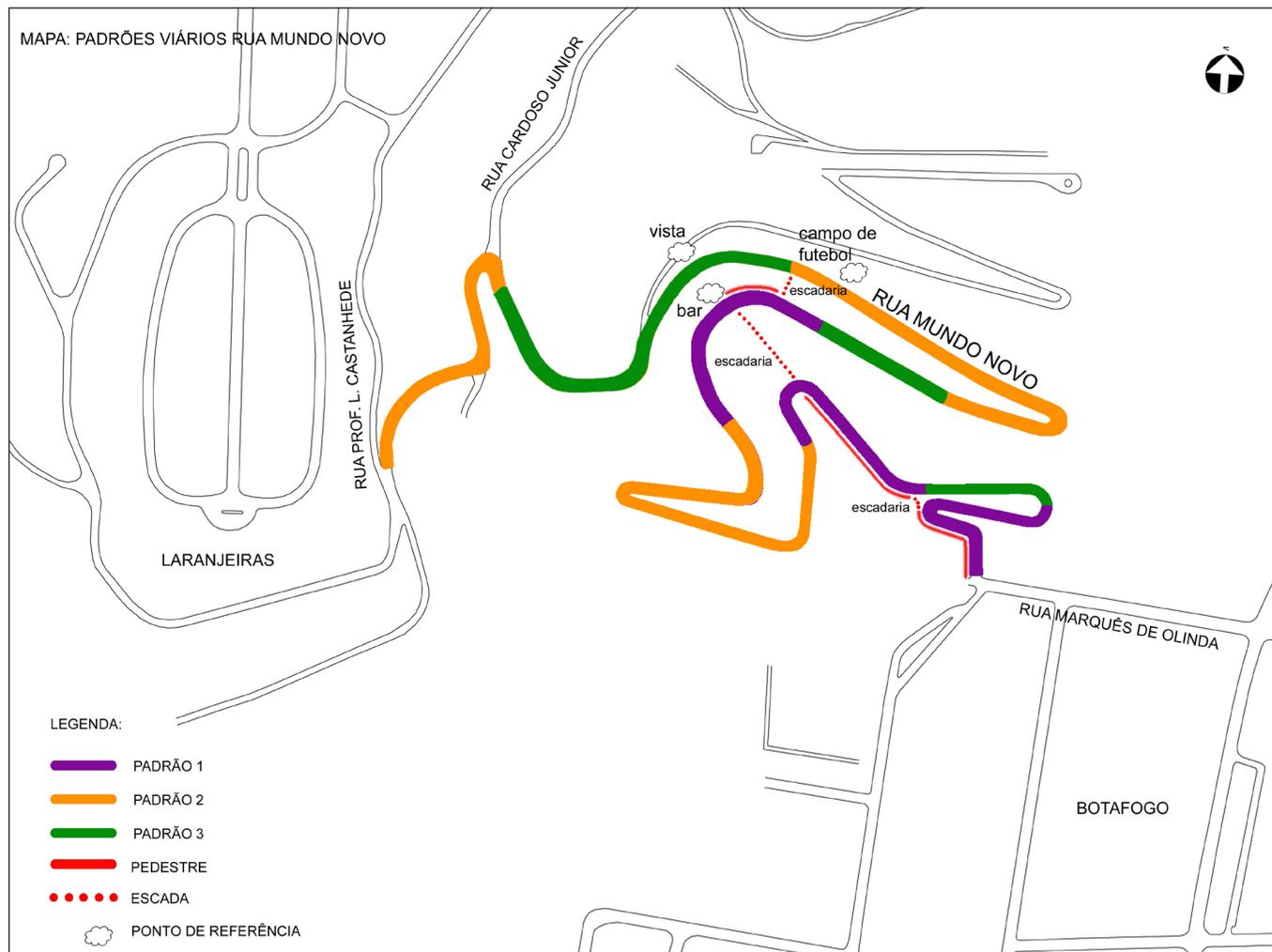


Foto 51: terceiro trecho do Padrão 2.

- Padrão 3: Trechos com baixíssima ocupação. Nas laterais da via encontram-se áreas de mata, pedras ou muros de lotes unifamiliares com testadas extensas em somente um dos lados da via, com poucos acessos as residências, chegam a ter 70m de muro sem abertura. Esta situação se repete três vezes ao longo do percurso. Em trechos de 106m, 114m, 327m de extensão, nesta ordem ao longo da via.

ANALISE DOS ASPECTOS FÍSICOS DA RUA MUNDO NOVO

O maciço montanhoso da rua Mundo Novo, assim com o da Transfavela, também faz parte do Maciço da Tijuca. No sopé do morro, na vertente do bairro de Botafogo, a rua Mundo Novo inicia-se na cota 5m, em local bem próximo à praia. No ponto mais alto da via, chega à cota 95m. Já para o lado do bairro de Laranjeiras a cota, no encontro com a rua Professor Luiz Castanhede, é de



Mapa 16: Mapa com a localização de padrões da rua Mundo Novo

90m, mas no encontro com a rua das Laranjeiras, principal via do bairro que passa sobre o rio Carioca, a cota é 16,40m.

Esta situação se traduz em uma inclinação viária média de 6%, bem mais baixa que as inclinações existentes na Transfavela, que variam de quase plana a 25% de inclinação. Porém a pavimentação da caixa da rua Mundo Novo é, em toda a sua extensão, em paralelepípedo, o que a torna escorregadia em dias de chuva.

A caixa da rua possui uma largura constante de 7 metros, bem mais confortável para a circulação nos dois sentidos do que a Transfavela, mas há dificuldade de circulação de veículos nas curvas fechadas, que aparecem três vezes ao longo do percurso. A circulação de veículos também é prejudicada pelos carros estacionados dentro da caixa de rolamento, situação encontrada principalmente nos trechos do Padrão 1, onde as casas não possuem vagas para veículos.

As calçadas são sempre bem estreitas ao longo do trajeto, com aproximadamente 80 centímetros de largura e em alguns locais nulas. O que dificulta a circulação de pedestres. Mas há escadarias que cortam o caminho pelo meio dos lotes em três pontos, o que facilita em muito a vida dos pedestres (veja o circuito no mapa 16). Estas escadarias permitem que o pedestre economize aproximadamente 1km de caminhada do topo do morro até a parte baixa.

A vegetação encontra-se geralmente dentro dos lotes. Assim nos Padrões 3 e 4 é abundante, já no Padrão 1 não há vegetação do lado das edificações, pois não há espaços livres dentro dos lotes. Apesar disso a rua Mundo Novo é bem mais vegetada que a Transfavela, e transmite uma sensação térmica bem mais agradável.

As edificações em sua maioria um alto padrão construtivo, a maioria entre 2 a 3 pavimentos. As edificações de mais baixo padrão construtivo, que no caso desta rua me refiro as edificações de alvenaria com as fachadas deterioradas, se concentram nos trechos do Padrão 1. As casas localizadas no Padrão 2 e 3 são geralmente de alto padrão².

ANALISE DOS ASPECTOS FUNCIONAIS DA RUA MUNDO NOVO

A ocupação é basicamente residencial, mas há algumas edificações de uso misto no trecho do Padrão 1, onde encontram-se serviços como salões de beleza, consertos de geladeira e bares. Nos trechos do Padrão 2 encontram-se uso misto de residência com ateliês de artistas e de fotógrafos.

Em toda a via há três áreas que podemos considerar de referência e de encontros comunitários. A primeira localizada no trecho 2 do Padrão 1, onde há um bar que espalha suas mesas em um dos lados da rua. As outras duas localizadas no topo do morro, um campinho de futebol e um local de boa vista, muito visitado por turistas ou em dias de eventos públicos como reveillon etc.

O fluxo de veículos é baixo, aumenta nos horários de *rush* quando esta via se torna uma alternativa para os motoristas à rua Pinheiro Machado. O fluxo de pedestres é sempre maior no trecho mais próximo ao bairro de Botafogo, logo após o 3 trecho do Padrão 1.

² O valor do metro quadrado varia entre R\$2.500,00 a R\$3.500,00, dependendo da altura da rua. Este valor não é muito alto para os padrões da Cidade do Rio de Janeiro na zona sul.

As redes de infra-estrutura funcionam de uma maneira adequada. Não foi observado cheiro de esgoto ou tubulações deterioradas.

O sistema de coleta de lixo da Rua Mundo Novo se mostra bastante eficaz. Não há área de acúmulo ao longo de toda a via. A coleta é feita na porta das residências três vezes por semana.

Não há um sistema de transporte público na rua Mundo Novo. Muitos moradores possuem veículos, mas para quem se dispões a circular a pé, o percurso é bem penoso.

3.2. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Apresento agora o quadro resumo das análises dos aspectos formais e funcionais dos eixos da rua Mundo Novo.

Como se pode perceber existe uma grande semelhança entre as duas vias, no que se refere a sua função de interligar bairros através de maciços montanhosos, funcionando como eixos de ligações viárias.

Ocorre, entretanto, a rua Mundo Novo é vista pelos moradores dos dois bairros interligados como uma alternativa de acesso, o que garante um fluxo regular de pessoas e, apesar do baixo fluxo de veículos, este aumenta bastante na hora do rush.

Dada a diferença observada no papel de eixo integrador, exercido pelas duas vias, tentou-se buscar as causas desta discrepância, em seus aspectos físico e funcionais.

Observa-se que apesar da Rua Mundo Novo apresentar dimensões e inclinações mais adequadas para a circulação de veículos e de oferecer um circuito alternativo para o pedestre também mais

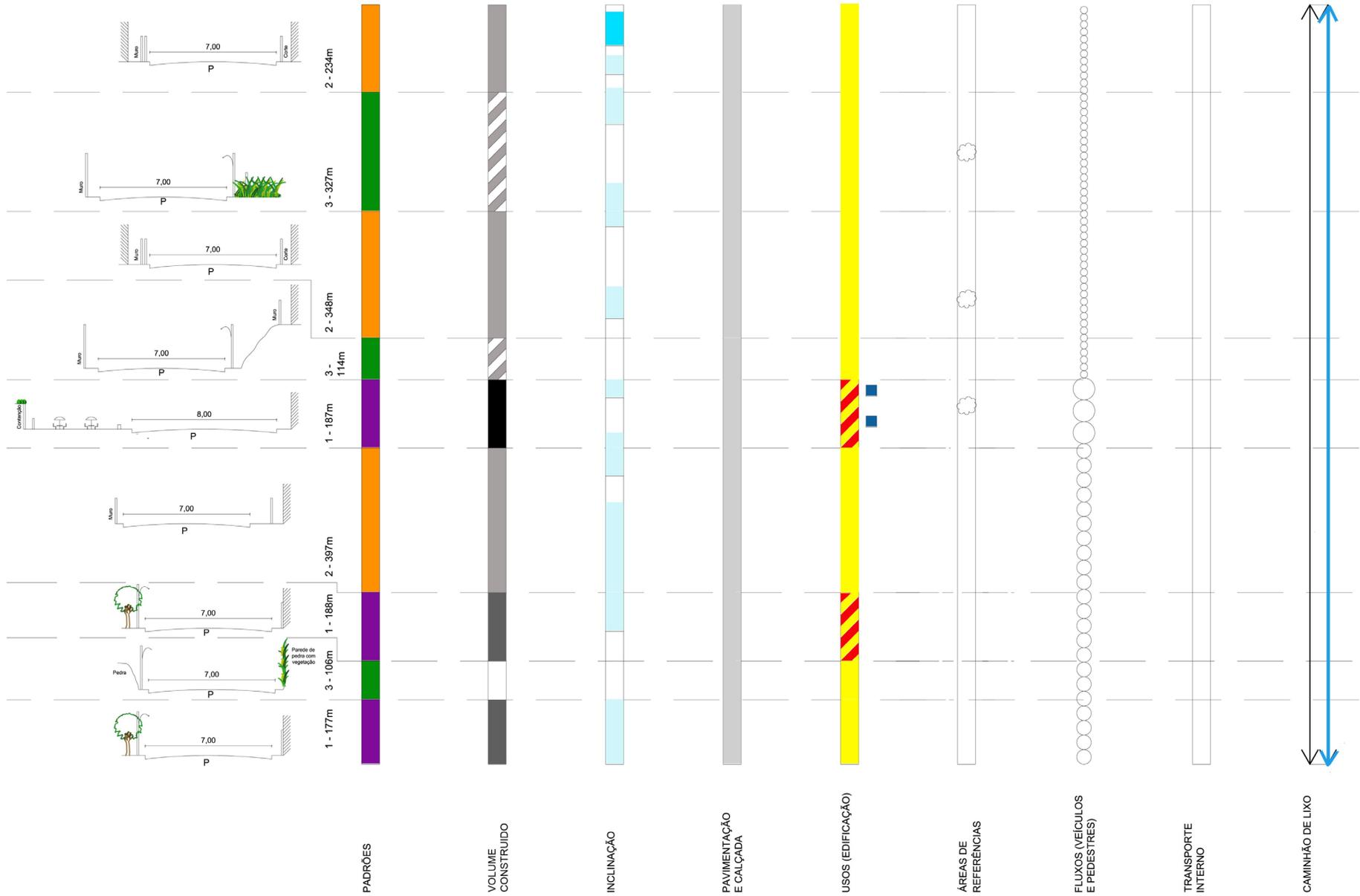
adequado do que a Transfavela, quando este circuito viário é observado através dos atributos relacionados legibilidade, vigilância e animação da via, algumas questões podem ser levantadas.

A rua Mundo Novo possui em alguns trechos uma concentração de edificações com portas e janela abrindo para a rua, mas a maior parte de sua extensão é ocupada por edificações em lotes grandes fechados por muros que dificultam em muito a vigilância da calçada, tornado o espaço monótono e pouco vigiado. Além disso a maioria das edificações são residenciais, as poucas unidades mistas não são do tipo de comércio de rua. Nada se compara com a diversidade de usos encontrados nos trechos onde a Tranfavela passa pelo Borel e o Morro do Cruz. Até nas áreas menos adensadas da Chácara do Céu e da Casa Branca a via é mais animada do que a rua Mundo Novo, apesar de não existir uma grande variedade de usos, a casas são voltadas para a rua.

Certamente a densidade populacional das favelas do Complexo produz um entorno muito mais rico em variedade de usos e de formas.

As áreas de concentração de pessoas ou os *Pontos Nodais* do Lynch, qualidades especiais de animação e que reforçam a legibilidade das vias, assim como os *Marcos*, estão dispostos na Transfavela de uma maneira seqüencial, promovendo uma continuidade identificável. Já na Rua Mundo Novo estas referências são pontuais, aparecem em somente três locais em toda a extensão da via, não conferindo, assim qualidades que reforçam sua imagem.

As vistas proporcionadas pelo circuito da Rua Mundo Novo fazem parte das imagens de cartão postal da Cidade. Já as vistas da Transfavela oferecem ao observador uma visão dos diferentes



bairros da Zona Norte, de um lado pode-se avistar o vale do bairro da Tijuca e o encontro da área edificada com a mata da Floresta da Tijuca. Do outro lado é possível avistar o bairro do Andaraí, com o estágio do Maracanã ao fundo e a Baía de Guanabara. Estes mirantes da poderiam fazer parte do circuito turístico da cidade do Rio de Janeiro. No caso da rua Mundo Novo o mirante sempre foi bastante visitado por moradores e turistas.

Os dois eixos viários passam por trechos vazios, sem ocupação nas laterais que tornam a circulação mais monótona e até mesmo perigosa. No caso da Rua Mundo Novo, estes trechos não inibem a circulação dos pedestre e dos carros de moradores e de visitantes.

O sistema de transporte interno do Complexo do Borel que circula pela Transfavela, apesar das vans não conseguirem circular em todos os trechos em dias de chuva, e de não possuir uma frota adequada à demanda, é uma alternativa a subida a pé para os moradores. Já na Rua Mundo Novo o transporte público é inexistente.

A comparação entre os dois eixos viários, um em uma área de favela e outro em uma área de ocupação formal do Rio de Janeiro mostra que independente dos problemas formais e funcionais encontrados na Rua Mundo Novo, esta via é utilizada pelos seus moradores, e por visitantes, apesar dessa rua também apresentar problemas com a segurança³, como em outras vias localizadas nos

³ Conforme reportagem do Dia ONLINE do dia 26.05.09 às 10h33 > Atualizado em 26.05.09 às 18h21.

“Sete pessoas foram assaltadas em um arrastão na Rua Mundo Novo, em Botafogo, Zona Sul, por volta das 7h desta terça-feira.”

(fonte do site: http://odia.terra.com.br/portal/rio/html/2009/5/bandidos_fazem_arraastao_em_botafogo_em_plena_manha_14137.html)



Foto 55: Vista do Complexo do Borel para o Bairro da Tijuca.



Foto 56: Vista do Complexo do Borel para o Bairro do Andaraí.

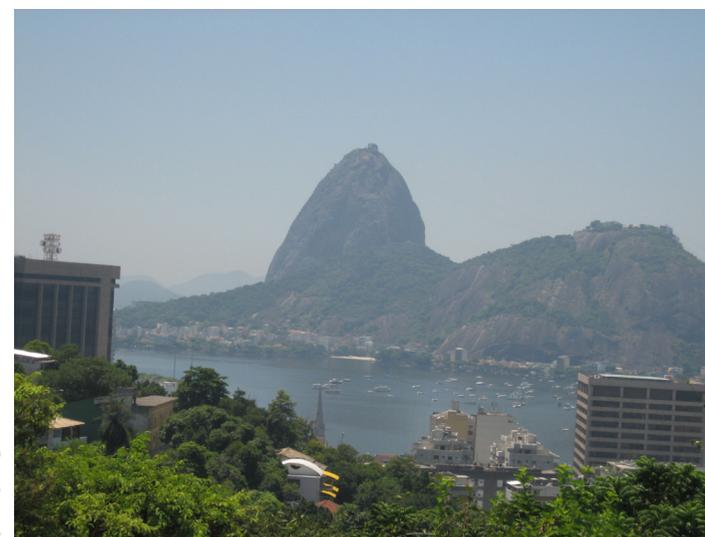


Foto 57: da Rua Mundo Novo para o Bairro de Botafogo.

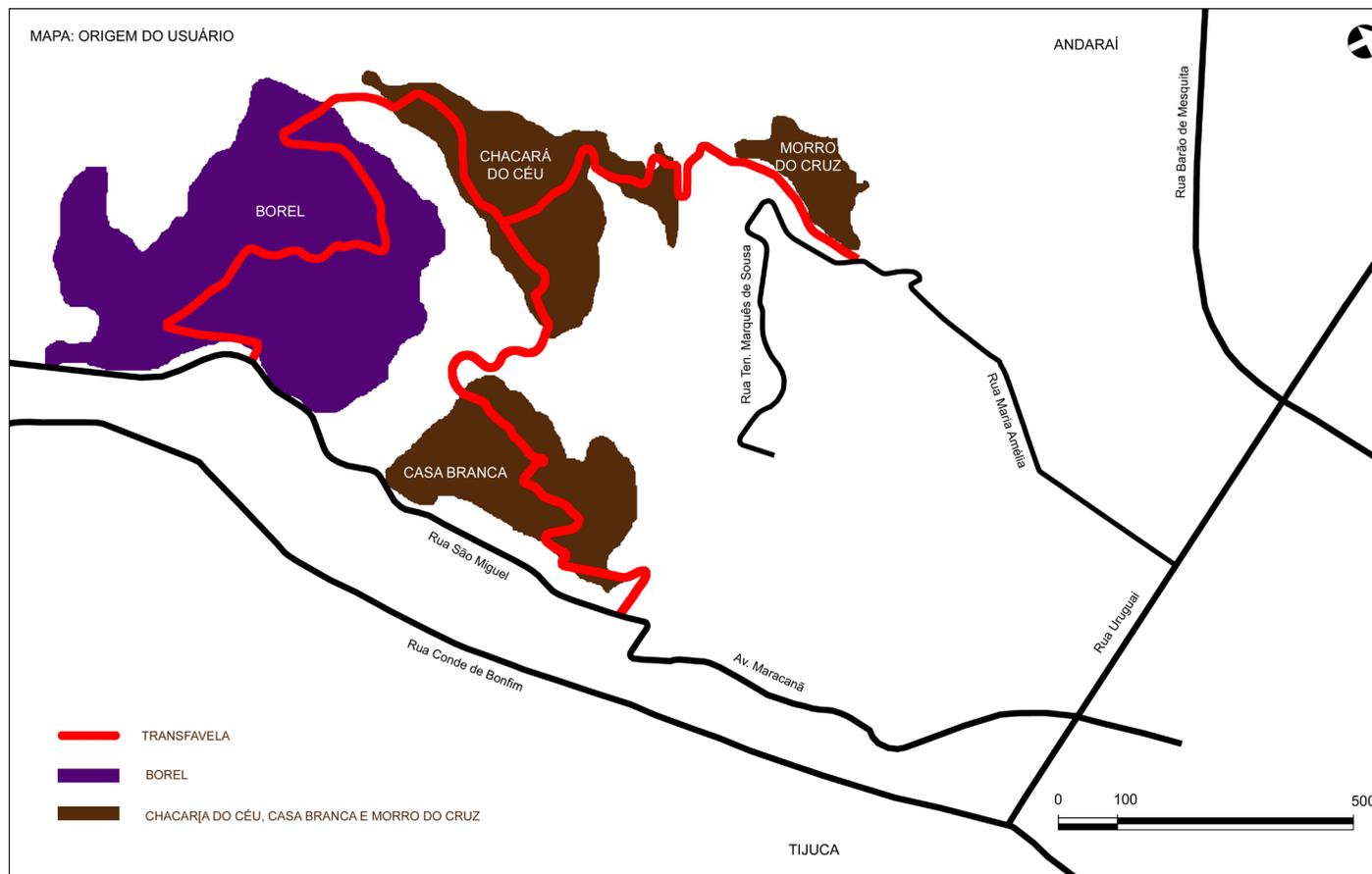
maciços montanhosos do Rio de Janeiro como Rua Alice em Laranjeiras, Rua Almirante Alexandrino, em Santa Tereza e a Estrada do Joá, que também é um caminho alternativo que interliga São

Conrado a Barra da Tijuca. Já na Transfavela moradores dos bairros formais do entorno e visitantes não se arriscaram em 10 anos de existência a experimentar esta nova ligação entre bairros.

A busca de outros fatores

A análise dos fatores formais e funcionais que possam ter interferido positiva ou negativamente na função integradora prevista para a Transfavela não parece dar conta de explicar o atual nível de integração das diferentes favelas que integram o Complexo do

Borel, entre si e com seu entorno. A questão que se coloca é a dos limites do impacto de uma intervenção urbana, que visa promover estes tipos de integração, caso ela não venha acompanhada de um processo de integração no plano mais especificamente social.



Mapa 15: Origem do usuário

O ponto de partida para a análise dos aspectos sociais, que interferiram no processo de integração, desencadeado a partir da construção da Transfavela, é a forma pela qual os moradores das comunidades do Complexo de Borel e de seu entorno, se apropriaram deste eixo viário.

Para uma análise da apropriação deste espaço público, por parte do usuário levou-se em consideração observações e entrevistas realizadas em visitas a campo.

Os dados empíricos mostram que a integração, promovida pela Transfavela, entre as diferentes comunidades do Complexo do Borel e seu entorno, parece ser uma “via de mão única”. Ela facilitou o fluxo de usuários, residentes no complexo, para o entorno, mas não promoveu a sua utilização pela população do entorno.

Quanto à integração entre as diferentes comunidades do Complexo do Borel, os resultados também parecem pouco relevantes.

Observando-se o mapa 15: Origem dos usuários, em que se registra, com a mesma legenda, comunidades servidas pela Transfavela, e que estabelecem um fluxo de usuários de forma integrada. Verificase que o Borel forma um conjunto que pouco se integra com as outras três comunidades – Chácara do Céu, Morro da Cruz e Casa Branca.

Parece, inclusive, que a Transfavela promoveu maior distanciamento entre o Borel e a Chácara do Céu, uma vez que, antes dela, os moradores da Chácara, se tivessem que subir de carro, eram obrigados a passar na área de domínio do Borel, apesar das questões do tráfico de drogas. Hoje estes moradores têm outras duas opções de circulação bem mais seguras, dentro das leis do tráfico de drogas.

Os aspectos físicos e funcionais da Transfavela, analisados no capítulo anterior, não parecem fornecer explicação para este fenômeno. Torna-se fundamental caracterizar os aspectos sociais que possam estar interferindo nesta proposta de integração. O primeiro fator social interveniente parece ser a questão de segurança pública.

4.1. A QUESTÃO DA SEGURANÇA PÚBLICA

A temática da segurança pública em favelas é bem extensa, e não se pretende, neste trabalho, discorrer sobre este tema. A idéia é somente contextualizar a situação de insegurança e medo que vivem os moradores destas favelas e como isso se traduz no uso do espaço público da Transfavela.

Os favelados em particular, se vêem em dois fogos cruzados: a violência ilegal dos traficantes e a violência oficial das forças policiais.” (Leeds, 2006, pag 234) “A distribuição e a venda de cocaína a partir dessas comunidades, principalmente para as classes média e alta, criaram uma trama complexa de relações econômicas e políticas entre comunidades, traficantes e Estado. (Leeds, 2006, pag 234)

As favelas do Complexo do Borel são “dominadas”¹ por facções rivais do tráfico de drogas. O Borel é dominado pelo Comando Vermelho e a Chácara do Céu, Casa Branca e Morro do Cruz pelo

¹ Quando uma favela está “dominada” por um certo grupo de traficantes, quer dizer que este grupo obtém o controle das diversas atividades ligadas ao tráfico de drogas, além de exercer um poder bélico sobre os moradores.

Terceiro Comando. Os confrontos entre as duas facções são comuns. Esta situação impede que moradores do Borel circulem pela área da Casa Branca, Morro do Cruz e Chácara do Céu e vice versa.

Em 1996, no início dos trabalhos do Projeto Favela-Bairro no Complexo do Borel, a divisão entre as facções do tráfico de drogas era a mesma que hoje.

“A divisão entre a Chácara do Céu e Borel tem suas origens na própria história da ocupação do morro por razões sócio-culturais, embora atualmente (fev/96) seja também definida pela presença de facções rivais que disputam o controle do tráfico de drogas na região. Como consequência, os moradores do Morro são obrigados a conviver diariamente com todo o clima de tensão que envolve a questão da violência. Isto reflete nas relações dos moradores entre si e na relação destes com os espaços da favela. Os moradores de uma área da (Chácara do Céu ou Borel) são impedidos de circular na outra e até mesmo se relacionarem com pessoas dessa. Algumas áreas do morro não podem ser utilizadas por conta disto, e outras acabam sendo subutilizadas por estarem na “linha de fogo”. Para quem mora na Chácara do Céu, o problema é mais grave, pois se eles já têm dificuldades por estarem no topo do morro, ainda são impedidos de circular livremente pela parte baixa. Por isso a principal reivindicação dos moradores da Chácara do Céu é a construção de uma estrada que faça a ligação da Chácara até o “asfalto” pela outra vertente do morro.”

(Relatório de Diagnóstico do Projeto Favela-Bairro do Borel e Chácara do Céu, de fev/96)



Foto 58: Foto dos Policiais no acesso ao Borel

Fonte: www.estadao.com.br

Reportagem de terça-feira, 28 de julho de 2009, com o título:

“Policiais buscam traficantes do morro da zona norte do Rio que recrutam jovens para praticar roubos.”
<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,quatro-sao-presos-em-operacao-no-morro-do-borel,409676,0.htm>

Elizabeth Leeds (2006) descreve a situação destes dois comandos no início da década de 90:

As versões jornalísticas sobre a extensão do poder da Falange ou Comando Vermelho devem ser vistas com reservas, embora dêem alguma noção desse poder. Carlos Amorim (1993:29) menciona a estimativa de 1990, do jornal O Globo, segundo o qual 90% da 480 favelas (hoje, em 2009, são 1020² favelas) eram dominadas pelo grupo, ou seja, cerca de 2,5 milhões de habitantes do Rio. Uma análise mais realista da atual situação, tomando como base entrevistas feitas com líderes das favelas de julho de 1994, sugere antes um esque-

² Segundo reportagem do jornal O Globo de 13/11/2009. – “Pesquisadores do Instituto Pereira Passos informam que existem 1020 favelas no Rio. Em nove anos, elas se expandiram por uma área de cerca de três mil metros quadrados.”

ma de alianças do que propriamente uma organização, dividindo-se essas alianças entre dois grupos, o Comando Vermelho e o Terceiro Comando. As organizações de traficantes costumam aliar-se a um ou outro grupo, sem um controle rígido ou geral.”³

Leeds⁴, 2006, pag. 261.

Em 10 anos esta situação parece ter piorado. Hoje já podemos ver nos jornais relatos sobre uma organização maior destas “alianças” de traficantes. Grupos de traficantes se juntam com outros de um mesmo comando para invadir áreas de favelas de grupos rivais. É nesta situação de “guerra” que vivem hoje os moradores do Complexo do Borel.

Durante o levantamento de campo deste trabalho houve uma destas guerras do tráfico de drogas na região, que envolveu traficantes das duas facções do Complexo do Borel e traficantes de outras favelas do Rio de Janeiro. Conforme matéria do O Globo de 15 de outubro de 2009:

Segundo o comandante do batalhão, o traficante liberado (solto da prisão) era da mesma facção que domina o Borel, mas trocou de quadrilha e se aliou aos bandidos da Casa Branca. Com esse grupo, ele retomou o controle do Morro da Formiga (*favela localizada nas redondezas*), mas teria sido expulso por criminosos do Borel. Os confrontos têm sido diários e há informações de que traficantes da Ro-

³ Hoje existem outros grupos de organização de traficantes além desses como o Amigos dos Amigos — ADA.

⁴ Texto de Elizabeth Leeds: *Cocaína e poderes paralelos na periferia urbana brasileira: ameaças à democratização em nível local*, do livro: *Um Século de Favelas*.

cinha (*outra grande favela localizada no bairro de São Conrado*) teriam mandado reforços para ajudar a retomar o domínio da favela.

O poder de fogo dos traficantes, que dominam a área, obriga a polícia a utilizar táticas distintas das utilizadas no bairro formal, na tentativa de estabelecer a segurança na área do Complexo do Borel.

Eu acho que para que se tenha um patrulhamento rotineiro, é necessário que se estabeleça uma situação de normalidade na comunidade. Então temos que avançar um pouquinho para chegar neste ponto. Para se permitir que dois policiais circulem com a rádio patrulha. Hoje não é viável. Então, há necessidade de estabelecer as questões de segurança. Ali é necessário uma operação policial militar.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão)

Apesar da implantação dos novos acessos, com a implantação da Transfavela, a forma de atuação da polícia na área não mudou.

A nova área urbana forneceu acesso a veículos. Mas não sei se taticamente isso é importante. Talvez nessa área seja mais importante entrar a pé, não necessariamente embarcado. Isso seria importante na medida em que se pudesse se estabelecer uma operação rotineira.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão)

Neste contexto de violência a utilização por parte dos moradores das favelas das novas ligações viárias, implantadas com o Favela-Bairro, é limitada. Os moradores do Borel são impedidos, por medo dos traficantes, de circularem nos territórios das outras favelas e vice versa.

Se não existisse esta rixa, e não fosse perigoso, em 10 minutos de carro nós já estávamos lá (*no Hospital do Andaraí*), por baixo de carro leva uns 25 minutos. Dava até para ir a pé, mas eles (*os traficantes*) não deixam.

(Trecho da entrevista com a vice-presidente da Associação de Moradores do Borel).

Após a implantação da Transfavela foram criados dois DPOs⁵ no Complexo do Borel, um localizado no Chácara do Céu próximo ao campo de futebol e outro na Casa Branca, próximo ao Largo da Creche, mas foram desativados por falta de produtividade.

Tiraram porque não estava tendo produtividade efetiva. O escopo da aplicação do DPO estava desvinculada da filosofia dos PPCs (Posto de Policiamento Comunitário). Não estava sendo cumprido na integra, ou seja, ou esta lá e funciona, ou e melhor não estar. Não apresentavam produtividade para a polícia, nem na redução da criminalidade, nem com relação a apreensão, que e a produtividade policial.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão).

Apesar das divergências entre as duas propostas, o fechamento do DPO representou um retrocesso em relação à segurança e à própria utilização dos espaços públicos.

Quando o DPO acabou, acabou o lazer.

(Trecho da entrevista com o Presidente da Associação da Chácara do Céu e Morro da Cruz).

⁵ Destacamento de Policiamento Ostensivo – DPO é uma unidade básica de apoio da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro que se situa em bairros periféricos.

Os dados parecem indicar uma estreita correlação entre a as questões de segurança pública e a proposta de integração por meio da Transfavela, criando barreiras de relacionamento social entre os usuários. Uma outra questão que se coloca, porém, seria o do papel de um eixo viário como a Transfavela, no aumento ou diminuição dos fatores geradores de violência.

Esta nova estrutura nos facilita não só no aspecto no policiamento. Porque, na medida em que, acumula-se lixo, isto nos afeta na segurança publica. Na medida em que há dificuldade de acesso ao material escolar ou o aluno à sua escola, isso a médio ou longo prazo também afeta a segurança publica.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão).

A nova área urbana forneceu o acesso a veículos. Mas não sei se taticamente isso é importante. Talvez em uma área seja mais importante entrar a pé, não necessariamente embarcado. Isso seria importante na medida em que se pudesse se estabelecer uma operação rotineira. Aqui neste lugar é necessário uma ação da policia militar.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão).

Deve-se ressaltar que o processo de segregação entre as comunidades do Complexo, determinado pela dinâmica do tráfico de entorpecentes é tão antigo, que parece ter gerado e consolidado universos culturais diferenciados, inibidores de propostas de integração.

Há questões culturais e locais que dificultam a circulação de pessoas de uma comunidade para a outra. Estas questões vão muito além

do sistema viário. Se as comunidades estiverem pacificadas, se colocarmos uma unidade de UPP, os moradores do Borel vão continuar só usando o sistema viário do Borel, os moradores da Casa Branca vão continuar usando o sistema viário da Casa Branca e assim por diante. Dificilmente vai se ver moradores transitando de um lado para o outro. Vamos para uma situação hipotética. Se houvesse a erradicação do tráfico de drogas. Eu garanto que em curto prazo, por uma questão de hábito, os moradores continuariam usando seus próprios acessos. Claro que hoje isso se soma à questão do tráfico.

(Trecho da entrevista com Major Max do 6º Batalhão).

As questões culturais e de violência inibem não só a integração das comunidades entre si, como também e principalmente, do complexo com o entorno. A circulação de não moradores pela Transfavela, parece se restringir a prestadores de serviços e consumidores de drogas.

Para uma melhor compreensão dos fatores sociais que interferem no papel integrador da Transfavela, faz-se necessária uma análise do que vem a ser integração do ponto de vista social.

4.2. INTEGRAÇÃO SOCIAL

No plano social, o vocábulo integração tem relação com os aspectos normativos “T. Parsons referiu-se a diferentes “graus de institucionalização” que iriam desde uma integração perfeita, num extremo, até a anomia num outro extremo (El sistema social, Ma-

drid, Revista de Occidente, 1966. p.153). Para o autor, a ausência de normas (anomia), seria um elemento “desintegrador” do sistema social.

Em sentido análogo, o mesmo autor fala da integração como um dos quatro grandes problemas funcionais que qualquer sistema social tem que solucionar. A integração teria a ver com interrelacionamento de unidades. Em alguma medida, os membros de um sistema deveriam ser leais, tanto entre si, como em relação ao sistema como um todo. Assim, o estado de anomia seria o oposto ao de “integração perfeita”, que implicaria em duas condições: (a) o corpo de elementos normativos, que governam a conduta numa comunidade, teria de formar um sistema coerente, e (b) o controle sobre o indivíduo teria de ser realmente efetivo para ser obedecido.

A palavra anomia tem origem grega e vem de *a + nomos*, em que “*a*” significa ausência, falta, privação, inexistência; e “*nomos*” quer dizer lei, norma. Etimologicamente, portanto, anomia significa falta de lei ou ausência de norma de conduta.

Sociologicamente, no significado de anomia está presente a idéia da falta ou abandono das normas sociais de comportamento. Numa situação extrema, pode ocorrer uma situação de normas incompatíveis entre si, caracterizando a chamada antinomia.

Na maioria das favelas e conjuntos populares, delitos como roubo, estupro e outros tipos de violência intrapessoal costumam ser combatidos com ações igualmente violentas por parte do “dono”, que pode impor sua própria forma de justiça.

(Leeds pág. 243)

A ilegalidade da terra também gera um conjunto de normas próprias quanto o uso e ocupação do solo, conflitantes com o sistema legal vigente. É peculiar o sistema normativo no qual vivem hoje os moradores das favelas. A falta de atuação do Estado, durante décadas nestas zonas urbanas, produziu sistemas normativos autóctones (da própria região), expressos muitas vezes por diferentes formas de ilegalidade que hoje conflitam com as normas do Estado de Direito.

O Estado de direito é uma situação jurídica, ou um sistema institucional, no qual cada um é submetido ao respeito do direito, do simples indivíduo até a potência pública. O Estado de direito é assim ligado ao respeito à hierarquia das normas, à separação dos poderes e aos direitos fundamentais.

Nas favelas do Rio dominadas pelo tráfico os “donos do morro” assumem os três poderes, com base em normas não escritas, mas que devem ser obedecidas em função do extremo poder bélico de que dispõem.

Esta múltipla antinomia gera situações sociais de extremo conflito, fazendo com que o indivíduo tenha dificuldades em conformar-se a exigências tão contraditórias. Isto dificulta extremamente o processo de integração social. Como foi ressaltado anteriormente, uma “integração perfeita”, implicaria basicamente em que o corpo de elementos normativos que governam a conduta de uma dada comunidade formasse um sistema coerente, e que seu controle sobre o indivíduo fosse realmente efetivo.

4.3. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Como visto, a integração, do ponto de vista social, tem relação com os aspectos normativos. Assim é que o grau de integração social vai de uma integração considerada perfeita, a uma completa anomia.

A integração perfeita pressupõe um tipo de interrelacionamento em que os membros de um sistema são leais entre si e com o sistema. Para isto, seria necessário que o conjunto de elementos normativos que governam a conduta numa comunidade formasse um sistema coerente, e que seu controle sobre o indivíduo fosse realmente efetivo.

Por outro lado, uma situação de anomia seria caracterizada, ou pela ausência de normas, ou pelo conflito de normas, o que acarretaria para o indivíduo grandes dificuldades ao se confrontar com múltiplas exigências. Quando estas exigências são incompatíveis entre si, observa-se uma situação de antinomia. O fenômeno do tráfico de entorpecentes na grande maioria das favelas do Rio de Janeiro, criou situações em que os chamados “donos do morro” definem suas próprias normas de conduta que passam a reger os espaços públicos e privados das favelas. Alguns serviços básicos como distribuição de gás, transporte, segurança e até mesmo saúde são oferecidas à população como forma preencher a lacuna deixada pelo Estado e também numa forma de coação dos traficantes aos moradores. O poder bélico do traficantes impõe a participação dos seus representantes nas organizações de comunidade em nível local, muitas vezes tornando-se vozes de interlocução da favela com o Estado.

Ocorre, então, uma situação típica de anomia em que os moradores têm de conviver com dois sistemas normativos: o do chamado estado de direito e o do poder paralelo do tráfico de entorpecentes. O conflito se dá, tanto no que se refere às normas, quanto à própria estrutura de poder constituído, uma vez que “donos do morro” exercem os poderes executivo, legislativo e judiciário, nos limites de seu território.

Além de uma flagrante antinomia entre essas normas internas e o sistema normativo nacional, as comunidades que compõem o Complexo do Borel, vivem a agravante de haver os diferentes grupos de comando do tráfico de drogas, criando normas distintas entre si.

Esta múltipla antinomia dificulta extremamente o processo de integração social, constituindo-se em importante fator inibidor da proposta de integração a ser realizada urbanística através da Transfavela.

Considerações finais

O objetivo principal deste estudo foi o de avaliar até que ponto o novo sistema viário, implantado nas obras do Favela-Bairro, e denominado Transfavela, havia cumprido, depois de 10 anos de implantação, o papel de integração das favelas do Complexo do Borel com os bairros do entorno e entre elas.

Os dados mostraram que esta intervenção urbanística não parece ter alterado substancialmente o processo de isolamento vivido entre estas comunidades e com seu entorno. Não se pode negar que a Transfavela contribuiu para a melhoria das condições de vida de cada uma destas comunidades, melhorando o fluxo de pessoas, veículos e serviços, e aumentando a quantidade de moradores usuários de carro.

As análises realizadas, tanto em relação aos fatores formais e funcionais, quanto à sua conjugação, mostram “gargalos de integração” que parecem impedir o fluxo de pessoas, e muitas vezes de serviços, entre o Borel e a Chácara do Céu e entre esta e as comunidades do Morro da Cruz e da Casa Branca.

Os principais gargalos não podem ser explicados por problemas de ordem física, como falta de calçada, inclinações extremas que dificultam a circulação segura de veículos, falta de arborização e de áreas de descanso, que prejudicam o uso pleno do espaço público, e poderiam funcionar como barreiras à integração, uma vez que estas características são também observadas em outros pontos da Transfavela, sem que se constituam em impedimentos para a integração.

Por outro lado, a Transfavela, apesar de ter se tornado uma ligação viária entre os bairros da Tijuca e Andaraí, só é efetivamente utilizada por moradores do Complexo do Borel, não se constituindo em via de integração com os bairros do entorno.

Buscando uma explicação para esta situação, realizou-se um estudo comparativo com a rua Novo Mundo, localizada entre os bairros de Botafogo e Laranjeiras, que está em uma situação topográfica e de interligação viária muito parecida com a Transfavela.

Ocorre, ao contrário da Transfavela, que a rua Mundo Novo é vista pelos moradores dos dois bairros interligados como uma alternativa de acesso, o que garante um fluxo regular de pessoas.

Buscou-se entender as causas desta discrepância, em diferenças nos aspectos físicos e funcionais destas duas vias.

Observou-se que apesar da Rua Mundo Novo apresentar dimensões e inclinações mais adequadas para a circulação de veículos, e de oferecer um circuito alternativo para o pedestre também mais adequado do que a Transfavela, estas diferenças não justificavam um nível de integração tão diferenciado. Os dois eixos viários, por exemplo, passam por trechos vazios, sem ocupação nas laterais, que tornam a circulação mais monótona e até mesmo perigosa, mas, no caso da Rua Mundo Novo, estes trechos não inibem a circulação dos pedestres e dos carros de moradores e de visitantes.

A comparação entre os dois eixos viários - um em uma área de favela e outro em uma área de ocupação formal do Rio de Janeiro

— mostra que, independente dos problemas formais e funcionais encontrados na Rua Mundo Novo, esta via é utilizada pelos seus moradores, e por visitantes, apesar de também apresentar problemas com a segurança¹. Já na Transfavela, moradores dos bairros formais do entorno e visitantes não se arriscaram, em 10 anos de existência, a experimentar esta ligação entre os bairros.

Na busca de fatores diferenciais que pudessem ter influenciado negativamente no cumprimento do papel integrador da Transfavela, identificaram-se os aspectos sociais que caracterizam as áreas faveladas do Rio, diretamente ligados à violência gerada pelo tráfico de drogas.

Este fenômeno vem criando, na grande maioria das favelas do Rio de Janeiro, situações em que os grupos de comando do tráfico definem suas próprias normas de conduta que passam a reger os espaços públicos e privados. Ocorre, então, uma situação típica de anomia em que os moradores têm de conviver com dois sistemas normativos: o do chamado estado de direito e o do poder paralelo. As comunidades que compõem o Complexo do Borel, vivem a agravante de diferentes grupos de comando do tráfico de drogas, criarem normas distintas entre si, numa situação de múltipla antinomia, que dificulta extremamente o processo de integração

¹ Conforme reportagem do Dia ONLINE do dia 26.05.09 às 10h33 > Atualizado em 26.05.09 às 18h21

“Sete pessoas foram assaltadas em um arrastão na Rua Mundo Novo, em Botafogo, Zona Sul, por volta das 7h desta terça-feira.”

(fonte do site: http://odia.terra.com.br/portal/rio/html/2009/5/bandidos_fazem_arastao_em_botafogo_em_plena_manha_14137.html)

social, constituindo-se em importante fator dificultador da proposta de integração da Transfavela.

5.1 UMA LUZ AO FINAL DO TÚNEL?

A nova política de segurança pública do Governo do Estado do Rio de Janeiro para as favelas, é a implantação de UPPs (Unidades de Policiamento Pacificadora).

A Unidade de Policiamento Pacificadora é um novo modelo de Segurança Pública e de policiamento que promove a aproximação entre a população e a polícia, aliada ao fortalecimento de políticas sociais nas comunidades. Ao recuperar territórios ocupados há décadas por traficantes e, recentemente, por milicianos, as UPPs levam a paz às comunidades”^{2 3}

Hoje, as UPPs representam uma importante “arma” do Governo do Estado do Rio de Janeiro para recuperação dos territórios perdidos para o tráfico com a “bandeira” de levar a inclusão social à população favelada.

Foi divulgada na imprensa a intenção de implantar uma UPP no Morro do Borel, conforme trecho de reportagem:

² Fonte: <http://upprj.com/wp/>

³ Desde final do ano de 2008 estão sendo implantadas UPPs em favelas da zona sul e zona oeste do Rio de Janeiro. São elas: Babilônia/ Chapéu Mangueira, Cidade de Deus, Jardim Batam, Pavão-Pavãozinho/ Cantagalo, Santa Marta e Tabajara/ Cabritos.

A cúpula de segurança pública do Estado do Rio definiu que a primeira Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) da Zona Norte será instalada no Morro do Borel, na Tijuca. O projeto de ocupação já começou a ser elaborado.

Pelo planejamento, a primeira fase da tomada da região será após o carnaval. Para manter a vigilância permanente, a Polícia Militar pode contar com 391 recrutas que se formam em abril. Em maio, outros 398 estarão prontos para começar a trabalhar nas ruas.

Além do Morro do Borel foram “pacificadas” todas as favelas que pertencem ao Complexo do Borel, Casa Branca, Chácara do Céu e Morro do Cruz.

A mídia tem sido excessivamente entusiástica quanto as virtudes das UPPs. Mas será que a entrada desta polícia pacificadora de fato irá garantir o acesso destes moradores ao estado de direito?

O sociólogo Luiz Antonio Machado da Silva, professor titular do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro (IUPERJ) e professor associado da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), analisa este fenômeno:

Há riscos, e muito graves. O controle da intimidade das pessoas nas localidades onde estão instaladas as UPPs é enorme, muito além do que seria desejável e até mesmo admissível em uma sociedade aberta e moderna como a nossa. Os que ouviram falar dos Parques Proletários (conjuntos de madeira construídos durante o governo Vargas para serem locais de triagem entre as favelas e as habitações populares definitivas que seriam construídas) chegam a comentar a semelhança entre o controle exercido pelas UPPs e o exercido pela

administração dos Parques Proletários, que criou e fazia cumprir um regulamento draconiano. Isso já está gerando muitos atritos entre os policiais e os moradores (assim como prisões por suposto “desacato à autoridade”). Aí está uma dificuldade crucial no processo de estabilização do programa das UPPs, que será decisiva para as intenções de enraizamento delas na vida local, um dos pontos centrais de sua filosofia, inspirada na chamada “polícia de proximidade”.⁴

Os espaços públicos e privados do Complexo do Borel na época do levantamento de dados desta pesquisa eram regidos pelas normas de conduta do tráfico de drogas. Hoje, com a ocupação do Complexo pela Polícia Pacificadora, o Complexo do Borel é regido pelas leis desta polícia, ainda um pouco distante das normas regidas nas áreas da cidade chamadas de formais.

Será que a entrada e permanência desta Polícia Pacificadora será um estímulo ao acesso e circulação de moradores de outros locais da Cidade a Transfavela? Ou este conflito de normas, sendo agora entre as normas regidas pela polícia e pelas normas do estado de direito, ainda será uma barreira à integração destas comunidades ao seu entorno?

Outra questão que se coloca é se a permanência da UPP irá beneficiar o processo de integração entre as favelas do Complexo do Borel.

⁴ <http://apsegp.blogspot.com/2010/04/upps-pacificacao-ou-controle.html>

Há questões culturais e locais que dificultam a circulação de pessoas de uma comunidade para a outra. Estas questões vão muito além do sistema viário.

Se as comunidades estiverem pacificadas, se colocarmos uma unidade de UPP, os moradores do Borel vão continuar só usando o sistema viário do Borel, os moradores da Casa Branca vão continuar usando o sistema viário da Casa Branca e assim por diante. Dificilmente vai se ver moradores transitando de um lado para o outro.

Vamos para uma situação hipotética. Se houvesse a erradicação do tráfico de drogas. Eu garanto que em curto prazo, por uma questão de hábito, os moradores continuariam usando seus próprios acessos.

(Trecho da entrevista do Major Max do 6º Batalhão antes da implantação da UPP).

5.2 UMA TENDÊNCIA PERIGOSA

Depois da enxurrada de abril de 2010, responsável por enchentes e deslizamento de grandes proporções no Rio de Janeiro, tanto a mídia quanto alguns governantes iniciaram uma campanha de opinião pública, defendendo propostas de remoção de favelas e repudiando políticas de urbanização dessas áreas.

A idéia de urbanização era apresentada como parte de uma política clientelista, incapaz de reduzir a situação de risco que afeta os moradores, que seriam “ludibriados” com asfaltamento de vias, calçadas, iluminação pública e orelhões.

Em seguida, uma série de reportagens reintroduz a idéia da necessidade de remoção de favelas, como mola fundamental de uma política habitacional para o Rio de Janeiro.

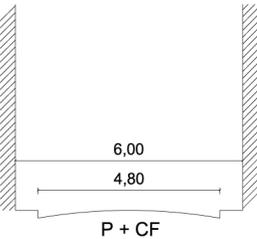
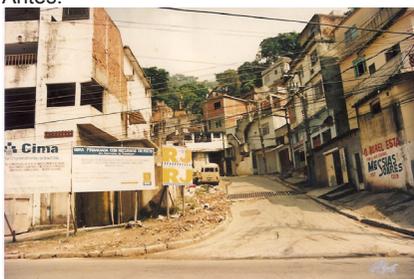
Esta perigosa tendência, que opõe a urbanização à remoção de população em área de risco, parece ignorar o fato de que as intervenções urbanísticas em favelas, nas últimas décadas, incluíram, necessariamente, o reassentamento dos moradores em risco.

Além disto, seus adeptos não conseguem ver a diferença entre ocupação informal e ocupação em áreas de risco. Em uma área de ocupação informal, podem ser identificadas partes em situação de risco, mas nem todas as áreas informais são necessariamente áreas de risco, assim como nem todas as áreas de risco estão em favelas.

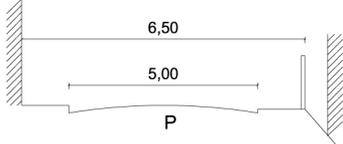
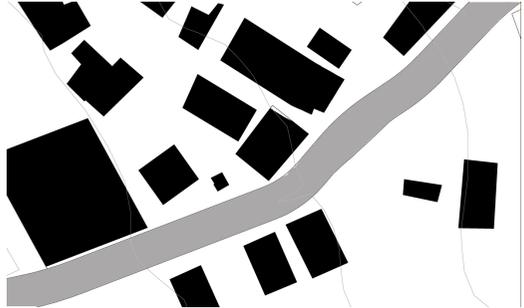
Em 1994, ano que nasceu o Projeto Favela Bairro, criou-se também o programa Morar sem Risco. Somente as favelas consideradas passíveis de serem urbanizadas eram beneficiadas pelo Projeto. No desenvolvimento dos diagnósticos das áreas a serem urbanizadas, etapa necessária para o desenvolvimento dos projetos, eram identificadas, levantadas e avaliadas áreas de risco que poderiam ser indicadas para remoção ou para serem beneficiadas com obras de contenção de encosta ou outras intervenções.

Os problemas de um meio heterogêneo, como o de nossas cidades, devem ser resolvidos por uma conjugação de diferentes estratégias. Isso quer dizer que problemas habitacionais, enfrentados pelos centros urbanos como o Rio de Janeiro, devem ser enfrentados por meio de políticas integradas que conjuguem a construção de unidades habitacionais, a oferta de crédito para aquisição de moradias, melhorias habitacionais, a urbanização de áreas favelas e, também, a remoção de populações que vivem em áreas de risco.

Anexo I

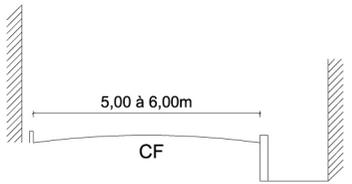
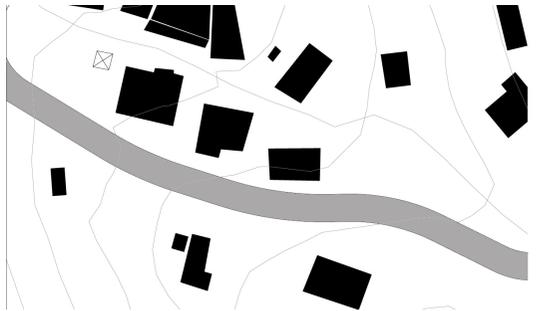
Transformação da Paisagem	EIXO PADRÃO 1		Aspectos Formais					
	<p>Antes:</p> 			<p>Depois:</p> 				
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:		Aprox. 1.200 metros			
	Edificações: Misto, comercial, residencial e institucional.		Pontos de interesse/ permanência:		Inclinação média:		15% de inclinação média, mas em alguns trechos chega a 22% de inclinação.	
			<ul style="list-style-type: none"> - Largo da Boquinha - Curva da Figueira - Terreirão - Curva da Igreja -Largo do Bicão 		Pavimentação:		Paralelepípedo e em concreto frisado nos trechos mais inclinados	
	Fluxo		Ambiente:		Vegetação:		Poucas árvores, concentradas nas áreas mais largas.	
	Pedestre: Fluxo intenso de pedestre até a Curva da Igreja, depois um fluxo mais rarefeito.		Veículos: Fluxo intenso de veículos		Cheiro:		Cheiro de lixo próximo aos pontos de acúmulo de lixo.	
	Tipos de veículos:		Carros de passeio, caminhão de lixo, de entregas de eletrodoméstico, gás, de material de construção e de entrega de bebidas, kombis e moto táxi.		Luz:		Com postes de iluminação, alguns poucos com luminárias quebradas.	
Infra-estrutura:		Tubulação macro de esgoto e drenagem do Borel, calha de drenagem aberta em alguns trechos.		Barulho:		Geralmente de freio de caminhões e de coleta de lixo.		
				Vento:		Pouco		
				Padrão construtivo				
				Edificações Em alvenaria emboçada, de 3 a 5 pavimentos		Rua Alguns buracos na pavimentação, mas nada que empeça a circulação de veículos.		

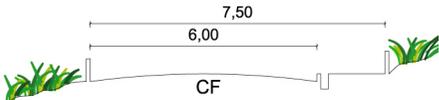
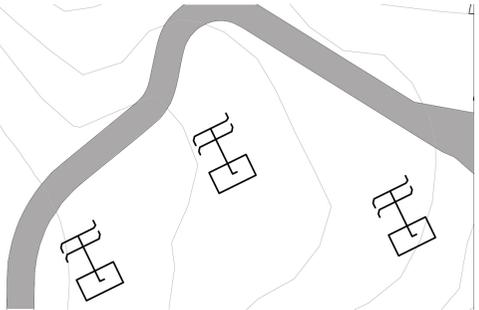
Transformação da Paisagem	EIXO 1 - PADRÃO 2		Aspectos Formais	
	Antes:	Depois: 		
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:	Aprox. xxxxx metros
	Edificações: Não há.	Pontos de interesse/ permanência: Não há.	Inclinação média:	20% de inclinação média
	Fluxo		Pavimentação:	Paralelepípedo
	Pedestre: Quase ninguém.	Veículos: Quase nenhum	Ambiente:	
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo.	Vegetação:	Arborização e mato nas duas laterais.
	Infra-estrutura:	Sem informação.	Cheiro:	Cheiro de mato
	Origem do Usuário:	Profissionais de limpeza	Luz:	Com postes de iluminação
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é perigoso. Este local é uma região do limite entre dois comandos rivais de tráfico de drogas.	Barulho:	Barulho de mato.
	Satisfação do morador:	Sem opinião, pois quase não utilizam.	Vento:	Pouco
	Manifestação do morador:	Não há.	Padrão construtivo	
		Edificações Não há.	Rua Alguns buracos na pavimentação, mas nada que empeça a circulação de veículos.	

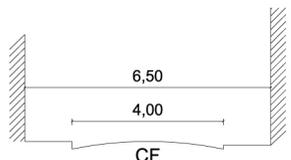
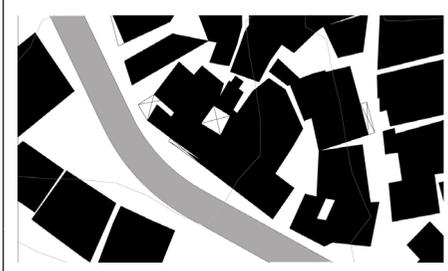
Transformação da Paisagem	EIXO 1 - PADRÃO 3		Aspectos Formais			
						
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:	Aprox. 500 metros		
	Edificações: Não há.	Pontos de interesse/ permanência: Não há.	Inclinação média:	10% de inclinação média		
	Fluxo		Pavimentação:	Paralelepípedo		
	Pedestre: Quase ninguém.	Veículos: Quase nenhum	Ambiente:			
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo.	Vegetação:	Todas as arvores dentro dos muros das casas.		
	Infra-estrutura:	Sem informação.	Cheiro:	Cheiro de lixo próximo ao único ponto de acúmulo na frente do campo de futebol		
	Origem do Usuário:	Profissionais de limpeza	Luz:	Com postes de iluminação		
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é perigoso. Este local é uma região do limite entre dois comandos rivais de tráfico de drogas.	Barulho:	Silencio		
	Satisfação do morador:	Sem opinião, pois quase não utilizam.	Vento:	Uma brisa boa.		
	Manifestação do morador:	Não há.	Padrão construtivo			
		Edificações	Rua			
		Em alvenaria emboçada, de 1 a 2 pavimentos, muitas muradas	Alguns buracos na pavimentação, mas nada que impeça a circulação de veículos.			

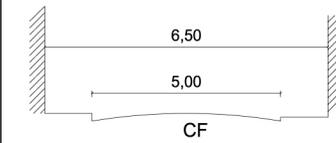
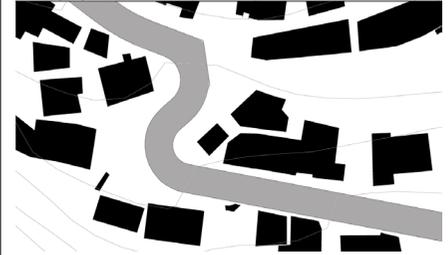
Transformação da Paisagem	EIXO 1 – PADRÃO 4	
	<p>Antes:</p> 	<p>Depois:</p> 

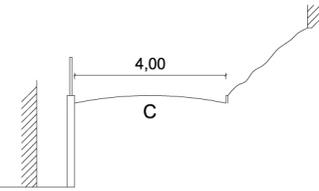
Aspectos Funcionais	Usos	
	Edificações: Residencial e muito poucas comerciais.	Pontos de interesse/ permanência: Bar do Vasco
	Fluxo	
	Pedestre: Fluxo rarefeito de pedestre. O fluxo aumenta na hora de retorno da escola.	Veículos: Fluxo rarefeito de veículos
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo, de entregas de eletrodoméstico, gás, de material de construção e de entrega de bebidas, kombis e moto táxi.
	Infra-estrutura:	Calha de drenagem na lateral, de drenagem local. Tubulação de esgoto em alguns pontos, sendo implantado pelo PAC.
	Origem do Usuário:	Principalmente moradores da Chácara do Céu. Crianças e adultos. Os idosos geralmente sobem de kombi. Não vi portadores de necessidades especiais.
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é seguro. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.
	Satisfação do morador:	Acham que a rua mudou 100% a vida dos moradores, mas precisa de manutenção em alguns pontos.
	Manifestação do morador:	Encontros para descanso no Bar do Vasco.

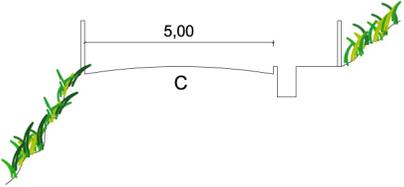
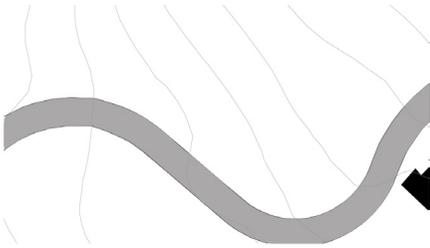
Aspectos Formais				
	Extensão:		Aprox. 300 metros	
	Inclinação média:		10% de inclinação média	
	Pavimentação:		Em concreto frisado.	
	Ambiente:			
	Vegetação:		Algumas arvores dentro dos muros das casas.	
	Cheiro:		Sem cheiro marcante	
	Luz:		Com postes de iluminação, alguns muitos com luminárias quebradas e postes de madeira quebrados.	
	Barulho:		Silencio.	
	Vento:		Uma brisa boa.	
Padrão construtivo				
Edificações Em alvenaria algumas emboçada, outras não, de 1 a 2 pavimentos.		Rua Alguns buracos na pavimentação, mas nada que impeça a circulação de veículos. Algumas ondulações no concreto no trecho do viaduto.		

Transformação da Paisagem	EIXO 1 - PADRÃO 5		Aspectos Formais			
	Antes:	Depois:				
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:	Aprox. 180 metros		
	Edificações: Sem edificação.	Pontos de interesse/ permanência: Não há.	Inclinação média:	17% de inclinação média		
	Fluxo		Pavimentação:	Em concreto frisado.		
	Pedestre: Fluxo rarefeito de pedestre. O fluxo aumenta na hora de retorno da escola.	Veículos: Fluxo rarefeito de veículos.	Ambiente:			
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo, de entregas de eletrodoméstico, gás, de material de construção e de entrega de bebidas, kombis e moto táxi.	Vegetação:	Mato baixo.		
	Infra-estrutura:	Sem informação.	Cheiro:	Sem cheiro marcante.		
	Origem do Usuário:	Principalmente moradores da Chácara do Céu. Crianças e adultos. Os idosos geralmente sobem de kombi. Não vi portadores de necessidades especiais.	Luz:	Com postes de iluminação.		
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é seguro. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.	Barulho:	Silêncio.		
	Satisfação do morador:	Acham que a rua mudou 100% a vida dos moradores, mas precisa de manutenção em alguns pontos.	Vento:	Uma brisa boa.		
	Manifestação do morador:	Não há.	Padrão construtivo			
		Edificações Sem edificações.	Rua Pavimentação em boas condições.			

Transformação da Paisagem	EIXO 1 – PADRÃO 6		Aspectos Formais			
	Antes:	Depois: 				
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:	Aprox. 160 metros		
	Edificações: Sem edificação.	Pontos de interesse/ permanência: Não há.	Inclinação média:	5% de inclinação média		
	Fluxo		Pavimentação:	Em concreto frisado.		
	Pedestre: Fluxo rarefeito de pedestre. O fluxo aumenta na hora de retorno da escola.	Veículos: Fluxo rarefeito de veículos.	Ambiente:			
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo, de entregas de eletrodoméstico, gás, de material de construção e de entrega de bebidas, kombis e moto táxi.	Vegetação:	Somente dentro dos terrenos das edificações.		
	Infra-estrutura:	Sem informação.	Cheiro:	Sem cheiro marcante. Somente na frente da Associação onde ha um ponto de coleta de lixo.		
	Origem do Usuário:	Principalmente moradores da Chácara do Céu. Crianças e adultos. Os idosos geralmente sobem de kombi. Não vi portadores de necessidades especiais.	Luz:	Com postes de iluminação.		
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é seguro. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.	Barulho:	Com postes de iluminação.		
	Satisfação do morador:	Acham que a rua mudou 100% a vida dos moradores, mas precisa de manutenção em alguns pontos.	Vento:	Pouco vento.		
	Manifestação do morador:	Não há.	Padrão construtivo			
			Edificações A maioria de alvenaria emboçada, com 1 a 2 pavimentos.	Rua Pavimentação com alguns buracos, principalmente sobre calhas de drenagem.		

Transformação da Paisagem	EIXO 1 – PADRÃO 7		Aspectos Formais		
	<p>Antes:</p> 	<p>Depois:</p> 			
Aspectos Funcionais	Usos		Aspectos Funcionais	Extensão:	Aprox. 556 metros
	<p>Edificações: Uso predominantemente residencial, mas encontramos uso misto, comercial e institucional.</p>	<p>Pontos de interesse/ permanência: - Largo da Associação e da creche - Largo do Aviario</p>		Inclinação média:	17% de inclinação média
	Fluxo			Pavimentação:	Em concreto frisado.
	<p>Pedestre: Fluxo médio de pedestres.</p>	<p>Veículos: Fluxo médio de veículos.</p>		Ambiente:	
	<p>Tipos de veículos:</p>	Carros de passeio, caminhão de lixo, de entregas de eletrodoméstico, gás, de material de construção e de entrega de bebidas, kombis e moto táxi.		Vegetação:	Dentro dos terrenos das edificações e na praça na frente da creche.
	<p>Infra-estrutura:</p>	XXX		Cheiro:	Sem cheiro marcante.
	<p>Origem do Usuário:</p>	Principalmente moradores da Casa Branca e área de passagem dos moradores da Chácara do Céu. Crianças, idosos e adultos. Não vi portadores de necessidades especiais.		Luz:	Com postes de iluminação.
	<p>Sentimento de Segurança:</p>	Para os moradores é seguro. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.		Barulho:	Silêncio.
	<p>Satisfação do morador:</p>	Acham que a rua é muito boa, melhorou muito depois das obras, mas precisa de manutenção em alguns pontos.		Vento:	Uma brisa boa.
	<p>Manifestação do morador:</p>	Festas juninas e outras na praça da frente da creche.		Padrão construtivo	
		<p>Edificações A maioria de alvenaria emboçada, com 1 a 2 pavimentos.</p>	<p>Rua Pavimentação com alguns buracos, principalmente sobre calhas de drenagem.</p>		

Transformação da Paisagem	EIXO 1 - PADRÃO 8		Aspectos Formais			
	Antes:	Depois: 				
Aspectos Funcionais	Usos		Extensão:	Aprox. 158 metros		
	Edificações: Uso predominantemente residencial,	Pontos de interesse/ permanência: Não há.	Inclinação média:	30% de inclinação média		
	Fluxo		Pavimentação:	Em concreto frisado.		
	Pedestre: Fluxo rarefeito de pedestres.	Veículos: Fluxo rarefeito de veículos.	Ambiente:			
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo.	Vegetação:	Dentro dos terrenos das edificações e na praça na frente da creche.		
	Infra-estrutura:	XXX	Cheiro:	Sem cheiro marcante.		
	Origem do Usuário:	Principalmente moradores da Casa Branca e área de passagem de poucos moradores do Chácara do Céu. Crianças e adultos. Não vi portadores de necessidades especiais.	Luz:	Com postes de iluminação.		
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é seguro. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.	Barulho:	Silêncio.		
	Satisfação do morador:	Acham que a rua é muito boa, melhorou muito depois das obras, mas a inclinação acentuada da rua causa acidentes.	Vento:	Uma brisa boa.		
	Manifestação do morador:	Não há.	Padrão construtivo			
		Edificações A maioria de alvenaria emboçada, com 1 a 2 pavimentos. No fim do trecho encontram-se edificações de pau a pique.	Rua Pavimentação com alguns buracos. Vários guarda-corpos deteriorados.			

Transformação da Paisagem	EIXO 1 – PADRÃO 9		Aspectos Formais				
	Antes:	Depois: 					
Aspectos Funcionais	Usos		Aspectos Formais				
	Edificações: Não há.	Pontos de interesse/ permanência: Não há.				Extensão:	Aprox. 279 metros
	Fluxo					Inclinação média:	20% de inclinação média
	Pedestre: Fluxo de pedestre quase nulo.	Veículos: Fluxo rarefeito de veículos.				Pavimentação:	Em concreto frisado.
	Tipos de veículos:	Carros de passeio, caminhão de lixo.				Ambiente:	
	Infra-estrutura:	XXX				Vegetação:	Mato alto.
	Origem do Usuário:	Principalmente moradores da Chácara do Céu.				Cheiro:	Sem cheiro marcante.
	Sentimento de Segurança:	Para os moradores é seguro. Mas em momentos de confronto dos traficantes de drogas, é um lugar bastante perigoso. Para pessoas de outros locais é bom que vá através da Associação dos moradores.				Luz:	Com postes de iluminação.
	Satisfação do morador:	Acham que a rua é muito boa, mas acham que facilitou muito a vida principalmente dos moradores da Chácara do Céu.				Barulho:	Silêncio.
	Manifestação do morador:	Não há.				Vento:	Uma brisa boa.
			Padrão construtivo				
			Edificações Não há.	Rua Pavimentação em boas condições.			

Anexo II

	tema	comentário	Quem disse
1	Satisfação com a obra	Faltou pouco para ser totalmente urbanizada.	Ass.do Borel
		Melhorou, tudo melhorou depois do Favela-Bairro. O projeto veio para ser um puta projeto, foi bom, mas nem tanto.	Ass.do Borel
		O Favela-Bairro fez esta estrada (ligação entre a Chácara do Céu e Morro do Cruz) em benefício do Borel, mas...	Ass.do Borel
		Os moradores da Chácara do Céu ganharam o direito de ir e vir, melhoraram a qualidade de vida. Alguém que tinha um dinheiro guardado comprou uma moto ou um carro.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Morar lá na Chácara é muito bom. Uma vez que fizeram a estrada ninguém pensa mais em se mudar. Agora sobe material de construção.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		O impacto para o Morro do Cruz foi menor, aqui já tinha acesso.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		A obra foi uma melhoria muito boa para a comunidade. Só alguns locais ficaram para trás, que não foram feitos. Mas foi muito bem visto pela comunidade.	Ass.da Casa Branca
		Antes era possível, mas era muito difícil. Depois que o Favela Bairro entrou, melhorou 100%.	Ass. Da Casa Branca
		No Borel, após esta obra, facilitou a subida de equipamentos para a coleta de lixo. Com isso, fizemos um trabalho de conscientização do morador, porque eles levassem seus lixos para as ruas principais nos locais especificados.	COMLURB
		A rua São Miguel era um deus nos acuda, hoje cai alguma coisa, mas nada igual ao que era antes.	COMLURB
		Antes da obra o caminhão quase não subia, hoje sobe com frequência.	COMLURB
		A área urbanizada favorece não só a segurança pública como insere a população na verdadeira cidadania.	6º Batalhão de Polícia
		Esta nova estrutura nos facilita não só no aspecto no policiamento. Porque, na medida em que, acumula-se lixo, isto nos afeta na segurança pública. Na medida em que há dificuldade de acesso ao material escolar ou o aluno a sua escola, isso a médio ou longo prazo também afeta a segurança pública.	6º Batalhão de Polícia
		O acesso era por caminhos de terra precários. Não dava acesso a vários serviços. Esta abertura permitiu o acesso de serviços inclusive do policiamento. A nova área urbana forneceu o acesso a veículos. Mas não sei se taticamente isso é importante. Talvez em uma área seja mais importante entrar a pé, não necessariamente embarcado. Isso seria importante na medida em que se pudesse se estabelecer uma operação rotineira. Aqui neste lugar é necessário uma ação da polícia militar.	6º Batalhão de Polícia 6º Batalhão de Polícia
		Quanto mais forem as ruas mais amplas, permitindo a entrada de veículos, maior vai ser o ganho para ações da polícia militar. Com certeza isto trouxe algum ganho. Tecnicamente agente pode dizer que houve ganho.	6º Batalhão de Polícia
A obra ficou muito boa. Não ficou melhor porque teve problemas com a empreiteira e com a desapropriação de moradores. Eu antes não conseguia acreditar que daria para subir com caminhão de lixo e de gás, quando eu descia por aquele caminho de barro.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa		
A obra ficou muito melhor na Chácara do Céu, onde a população era mais prejudicada.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa		

	tema	comentário	Quem disse
2	Tráfico de Drogas	Nós não usufruímos. Ninguém do Borel se arrisca passar lá. (sobre as novas ligações viárias).	Ass.do Borel
		Tudo que é divisa gera exposição.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Quando o DPO acabou, acabou o lazer.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		A questão do tráfico não é um problema de localização da rua.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Apesar de ter medo nós já estamos acostumados com o tráfico de drogas. Esta é uma realidade, mas ela é paralela.	Ass. Chácara e M. do Cruz
Medo		De lugar ermo sempre temos medo. Lá na Casa Branca o trecho sem casas é grande, aqui na Estrada da pedra o trecho é menor.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Só acontece quando tem confronto. Quando não tem, passa normal.	Ass.da Casa Branca
		Vocês não sobem pelo Borel para a Chácara do Céu por causa do tráfico? Não, este meio de caminho nós não temos caixas. Para lá os carros são maiores e subimos pelo Morro do Cruz. A Estrada da Pedra é mais adequada.	COMLURB
		A Casa Branca, a Chácara do Céu e o Morro do Cruz, têm um mesmo comando de trafico.	6º Batalhão de Policia
		Não tem havido problemas desta natureza. Pode acontecer, mas não é rotina. O morador do morro, via de regra, não vão ser alvo de uma ação do trafico de drogas. Eu até hoje não tive registro de uma ação desta natureza. Isso pode acontecer em uma situação isolada, só em momentos de crise, em um momento de confronto entre as duas comunidades.	6º Batalhão de Policia
		A estrada da Casa Branca esta em uma situação geográfica vulnerável, mas somente em momentos de confronto. Se houver um confronto no morro do Borel, os projeteis podem vir a atingir aquela região. Mas, se passar uma pessoa por lá, o traficante do Borel vai dar um tiro? Isso não acontece. Isso pode acontecer em uma eventualidade. Até porque se assim fosse, o pessoal da Casa Branca, também ia dar tiro no Borel.	6º Batalhão de Policia
		Tanto os moradores utilizam esta via, que você vai ver utilizando esta quadra (campo de futebol localizado no topo do morro, na Chácara do Céu), que está na mesma situação de vulnerabilidade. Ela está exposta também para o Borel e você vê crianças utilizando a quadra.	6º Batalhão de Policia
		Eu não consigo enxergar desta forma. São todas áreas que tem seus problemas específicos e variáveis ao longo do tempo. Não há como se definir. Se hoje a coisa é de um jeito, amanhã mesmo, pode ser outra. Não há consideração. Agente trata estes locais de acordo com suas situações físicas, situações criminais e dados estatísticos.	6º Batalhão de Policia
		Bandido é bandido, não interessa como ele se autodenomine.	6º Batalhão de Policia
Não há uma relação entre a urbanização recente e isso. O que há é que via de regra eles colocam pontos de trafico em locais acessíveis aos usuários. Você tem que ver o tráfico de drogas com uma ótica de mercado. O trafico de drogas é um comercio de drogas. Então o cliente tem que ter acesso ao produto. O traficante tem que ter uma organização financeira que possibilite ter um número grande de traficantes. Então ter acesso é bom. As ações podem ser potencializadas para lá. Mas isso não é tão simples assim. Pode ser que o acesso bom para o comprador viciado também seja bom para a policia. Que dificulta a ação do traficante. Tem todos estes viés, que têm que ser analisados caso a caso. Não é uma receita de bolo.	6º Batalhão de Policia		

tema	comentário	Quem disse
Medo	Aconteceram problemas graves. Havia uma ingerência direta do poder paralelo na associação dos moradores do Borel. E tinha, também, a guerra di Borel com a Chácara do Céu. Era uma situação bastante difícil. Os operários de baixo não podiam trabalhar lá em cima.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
	Teve algum problema com o trafico direcionado para a construção das novas ligações? Para a Transfavela não. As favelas interligadas tinham o mesmo comando. O problema maior foi a implantação da rua da Grota.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
	Na época tinha um projeto de ligar a Chácara do Céu ao Andaraí. Mas não deixaram de jeito nenhum. O Andaraí era um comando diferente e os traficantes da Chácara do Céu não queriam ficar vulneráveis.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
	Se não fosse em beneficio de toda a comunidade, esta obra não teria acontecido. Se fosse pela determinação dos traficantes, esta obra não teria acontecido.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa
	Teve algum problema com o tráfico de drogas na época da implantação? Comigo nunca. Ninguém nunca me chamou lá pra proibir nada. O tráfico nunca quis impedir nosso trabalho. Eles sabiam do beneficio pra todo mundo. Eles sabiam que depois a policia ia subir. A policia hoje sobre pela Casa Branca para atacar o Borel.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa
Segurança	Qualquer trabalho de urbanização é positivo para a vida da comunidade e é positivo para o trabalho de segurança.	6º Batalhão de Policia
	Eu acho que para que se tenha um patrulhamento rotineiro, é necessário que se estabeleça uma situação de normalidade na comunidade. Então temos que avançar um pouquinho para chegar neste ponto.	6º Batalhão de Policia
	Para se permitir que dois policiais circulem com a radio patrulha. Hoje não é viável. Então há necessidade de estabelecer as questões de segurança. Ali é necessário uma operação da policia militar.	6º Batalhão de Policia
	Isso é uma coisa subjetiva. Não há como quantificar. São regiões onde há ações do tráfico de drogas, então exige as cautelas necessárias de atuação neste tipo de área.	6º Batalhão de Policia
	Isto só é uma questão de adensamento populacional, e não uma questão de segurança publica. Não quer dizer que tem mais ou menos bandidos, ou mais ou menos armas, é só um adensamento maior ou menor.	6º Batalhão de Policia
	A segurança publica não basta no policiamento, a iluminação publica, o acumulo de pessoas, são fatores que contribuem.	6º Batalhão de Policia
	Se uma pessoa passa por uma zona industrial a noite onde só tem muros e certamente a iluminação publica tende a ser precária, a sensação de insegurança é muito maior, por mais que não haja nenhum delito por ali. Mais em uma zona comercial, onde tem aglomeração de pessoas, mas também com muita circulação de dinheiro e de bens de produtos, este tipo de local vai ter um índice maior de criminalidade. Mas as pessoas vão se sentir mais seguras. Porque segurança é uma sensação, é subjetivo. Mas tem algumas coisas que podem influenciar de forma objetiva a segurança publica, como a presença de câmeras e até a presença de publico. Se por um lado a presença de publico aumenta os motivos para a criminalidade, também podem inibir. Todos estes fatores estão interligados e interdependentes. Não se pode atribuir a um só fator para as coisas que acontecem em uma determinada localidade.	6º Batalhão de Policia
	Com certeza a estrutura urbana favorece ou prejudica a segurança publica. Isso não há duvida.	6º Batalhão de Policia

	tema	comentário	Quem disse
3	Circulação de pedestres	Esta falta de calçada é um problema. Tem até acontecido alguns acidentes. Não é sempre mais já aconteceu.	Ass. da Casa Branca
		É horrível, a extensão é muito longa, é muito longe e muito alto. A Kombi tem que subir zig-zagueando, as canaletas não comportam a água da chuva e as ranhuras já desapareceram, escorrega muito.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		O pedestre na Estrada da Casa Branca não tem caminho, só tem a estrada.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		A subida no sol é muito quente. Se aqui em baixo está a 37° , lá em cima ta a 42°.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Nos trechos que não era possível implantar a calçada, nós fizemos caminhos alternativos por outros lugares, onde os pedestres poderiam cortar caminho. Onde já era usualmente utilizado por eles. Então nestes locais, onde não tem calçada ao longo da via, nos fizemos caminhos alternativos onde ele sai, outra vez na via, onde tem calçada.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
		Não dava para construir em todos os lugares, pois a desapropriação ia ser muito grande. Tínhamos que desapropriar muitos barracos e até casas boas de alvenaria. As vezes encontrávamos casas de 2 ou 3 andares, que moravam uma só família. Ficava inviável para a Prefeitura desapropriar todo mundo. As vezes agente tinha que eliminar a calçada e quando estreitava muito, tínhamos que mexer na caixa da rua. Mas sempre pensando na largura para passar um caminhão de gás ou da COMLURB.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa
4	Sobre os trechos inclinados	A rua deveria ser diferente, se outras casas fossem indenizadas a inclinação poderia ser menor. Mas eles quiseram economizar na indenização.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Já teve um acidente com o carro do social. Ele perdeu a força e a roda ficou presa na canaleta.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		A Kombi perdeu a roda por causa do zig-zague.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Ali, depois do Severino (no Largo do Aviário) ela (a Estrada) é muito inclinada. Já teve vários acidentes por lá. Na semana passada o carro bateu no poste e veio quase em cima de uma casa. Quando o Favela Bairro fez esta rampa ficou muito alta. Até carro pequeno tem dificuldade de subir na chuva. Carro grande não sobe na chuva, mas no seco sobe até carregado de areia e cimento.	Ass.da Casa Branca
		Tem sim, principalmente as viaturas mais pesadas, as blindadas, e as viaturas de grande porte. Tem dificuldade sim, principalmente por causa das inclinações de rampa e pelas curvas fechadas.	6º Batalhão de Policia
		Hoje por exemplo, um ônibus escolar não sobe na Chácara do Céu. Não tem como fazer as curvas. Nem um micro ônibus sobe. Não vai subir pelo Cruz nem pela Casa Branca. Talvez suba pela Estrada da Independência, mas mesmo assim com muita dificuldade.	6º Batalhão de Policia
		Nós chegamos a inclinações máximas de 20%, que é uma inclinação bastante acentuada. Não era a desejada, mas foi a possível.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
		A Estrada da Casa Branca, depois do Largo do Aviário. Lá chegamos a quase 30%. Foi o ponto mais íngreme, mas, como eu digo, foi o que foi possível. Fizemos a via de tal forma que permitisse a acessibilidade.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos

tema		comentário	Quem disse
4	Sobre os trechos inclinados	Mesmo cortando o terreno nós não conseguimos chegar em uma altura ideal. Este trecho já era muito inclinado. Cortou-se o terreno, mas chegou um momento que não dava mais para cortar. É de fato um trecho muito inclinado, mas dá para subir caminhão. Só não sobe em dias de chuva, mas em dias de chuva no Borel também não sobe. Neste local ocorreram muitas desapropriações. Eu nem acreditava que agente ia conseguir fazer ali.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa
		Esta área era muito inclinada. Ela (a Estrada da Casa Branca) foi toda adequada no local. Agente imaginava uma coisa, mas quando chegou lá era totalmente diferente. O terreno não era firme. Nós ficamos fazendo curvas para não precisar fazer tanta contenção. Este trecho ajudou muito na drenagem, pois descia muita água pelo morro, sobre as casas. Melhorou o problema de erosão. Esta drenagem foi distribuída nos canis transversais que descem nas escadas e deságuam na rua São Miguel.	Fiscal da obra Wilson Luis Queiroz Correa
5	Subida em dias de chuva	Mas em dias de chuva o caminhão não sobe. Na Casa Branca até o DPO dá para subir, depois não dá. Na Chácara do Céu também não dá para subir nos dias de chuva, agente não atende. Nós precisamos do chão seco. É muito inclinado o risco é grande. Qualquer falta de freio o desastre é grande.	COMLURB
		A Estrada da Independência foi refeita 80%. Ela era em paralelo e ela tinha uma dificuldade muito grande de tração de veículos, em épocas de chuva. Então nós fizemos nos trechos mais íngremes em concreto, e em alguns pontos intercalávamos concreto e paralelo para que melhorasse o transito em tremos de tração de veículos.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
6	Novas propostas	Nossa finalidade é acabar com os pontos de acúmulo de lixo. Se conseguirmos conscientizar os moradores para que coloquem o lixo no local e na hora certa...	COMLURB
		Estamos com um projeto, junto com o PAC, para colocar uma base de compactação lá na Chácara do Céu, igual à rua São Miguel, onde hoje tem o ponto de coleta.	COMLURB
		Intervenções de urbanização com ias mais largas que permitem o acesso a veículos de grande porte e que sejam adequadas ao aspecto geográfico do terreno. Em um terreno de encostas e muito íngreme, isso deve ser observado de forma a permitir o acesso a veículos, como por exemplo, um caminhão de lixo, uma ambulância, um ônibus escolar.	6º Batalhão de Policia
7	Manutenção	O impacto da obra foi positivo, hoje temos o transporte alternativo (a Kombi), mas sentimos falta de manutenção, a pista está desnivelando, o concreto está rachando e se desfazendo em alguns pontos.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Nas estradas a iluminação é precária, postes quebrados e de madeira que estão apodrecendo.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		A rua foi feita para carros pequenos e não para caminhões, a rua já está afundando. Balança próximo da passarela e os muros estão abrindo.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		O que está acontecendo é que as obras estão danificando. Tem uma questão séria de manutenção. Os corrimãos estão quebrados. Ali perto da padaria tem um buraco e o concreto está todo soltando. Então precisa da manutenção.	Ass.da Casa Branca

tema		comentário	Quem disse
8	Perigos	Uma das grandes dificuldades foram os inúmeros pontos de riscos que surgiram ao longo da obra. Na medida em que ia se fazendo, iam aparecendo pontos de risco. Essa obra demandou uma quantidade muito grande de contenções, muito acima do previsto.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
		Essas áreas de risco foram uma questão bastante problemática para agente. Nós tivemos poucos recursos, tínhamos que contemplar as ligações e ao mesmo tempo nos não poderíamos deixar as áreas de risco que foram abertas.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
9	Relação entre as comunidades	Todas as associações se dão bem. A relação que tinha ficou a mesma. Apesar de ser dois nomes (Chácara do Céu e Morro do Cruz) é uma só comunidade.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Diminuiu a freqüência de utilização da Estrada do Borel, mas a relação continua. A água da Chácara do Céu é a mesma do Borel.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Não somos uma família unida. A união desta família melhorou com esta ligação.	Ass.da Casa Branca
		Sim, o pessoal daqui vai jogar lá. O pessoal de lá também vem pra cá. Nós temos um campo muito bom.	Ass.da Casa Branca
		Por exemplo, os garis comunitários são separados. Eu sou o gestor destas três comunidades. O Sant Clair é do Borel. Mas quando tem necessidade de tirar lixo, por exemplo, da Caveira de Burro (local entre a Chácara do Céu e o Borel onde não há edificações), todo mundo se junta e faz um mutirão.	Ass.da Casa Branca
		Há questões culturais e locais que dificultam a circulação de pessoas de uma comunidade para a outra. Estas questões vão muito além do sistema viário. Se as comunidades estiverem pacificadas, se colocarmos uma unidade de UPP, os moradores do Borel vão continuar só usando o sistema viário do Borel, os moradores da Casa Branca vão continuar usando o sistema viário da Casa Branca e assim por diante. Dificilmente vai se ver moradores transitando de um lado para o outro. Vamos para uma situação hipotética. Se houvesse a erradicação do trafico de drogas. Eu garanto que em curto prazo, por uma questão de habito, os moradores continuariam usando seus próprios acessos. Claro que hoje isso se soma à questão do tráfico	6º Batalhão de Policia
10	Saúde/ Serviços	Seria ótimo para chegar, por exemplo, no Hospital do Andaraí.	Ass.do Borel
		Agente gasta hoje 40 minutos e poderíamos gastar 10 minutos, mas agente não se arrisca. Teríamos um acesso rápido ao Hospital do Andaraí que atende toda a nossa região.	Ass.do Borel
		Sim, melhorou muito. A Casa Branca tem um PSF (Posto de Saúde Familiar) que é vinculado a Chácara do Céu.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		O transporte dos serviços com Light, CEDAE, Rio Luz, quando aparecem, muitas vezes sobem pela Estrada da Casa Branca.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Hospital do Andaraí – referencia eles vão a pé ou com o transporte alternativo, depende da gravidade do caso.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Outros, Posto de Saúde da Tijuca, para os moradores do Morro do Cruz e PSF da Casa Branca para os moradores da Chácara do Céu.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Sim muito. Antigamente para pegar uma pessoa doente era o maior trabalho. Agora não. Chega corpo de bombeiro, ambulância, tudo vem na hora.	Ass.da Casa Branca

tema		comentário	Quem disse
10	Saúde/ Serviços	Hospital do Andaraí. Depende da emergência. Temos dois caminhos. O mais rápido é por baixo.	Ass.da Casa Branca
		Não, agente não vai. Só o povo da Chácara do Céu é que usa o PSF.	Ass.da Casa Branca
		É um conjunto de serviços públicos que estão passando a poder acessar estas comunidades. Muitas vezes a única face do estado que estas comunidades enxergam é a policia militar. O que está errado, o Estado não se restringe a policia, o Estado tem as suas obrigações de saúde, iluminação, urbanização, saneamento. Tudo isso tem que ser levado para estas comunidades. Muitas vezes estas questões acabam interferindo de forma direta na segurança publica, na vida da comunidade. Então com a urbanização, com a possibilidade de acesso, os moradores passam a ter mais facilidade de acesso aos serviços.	6º Batalhão de Policia
		Os moradores do Borel têm que ir por fora. Até porque para os moradores do Borel é melhor ir por baixo mesmo. As vias são planas. A sinuosidade e as rampas de subida e descida exigem um carro de boas condições. Acaba que por baixo apesar do transito e dos sinais é melhor que ir por cima.	6º Batalhão de Policia
11	Transporte	Quem vai para a Barra (Barra da Tijuca) também desce pela Estrada da Casa Branca e pega o ônibus na rua Conde de Bonfim.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Nós usamos mais este caminho (ligação entre Chácara do Céu e Morro do Cruz) por causa do transporte alternativo (kombi). A kombi não consegue subir a Estrada da Casa Branca, por lá só de moto táxi.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Deficientes físicos são poucos, mas para os idosos melhorou muito, agora eles descem com o transporte alternativo ou com algum vizinho que tem carro.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Circuito de transporte alternativo: Rua Uruguai, na altura do INSS Rua Maria Amália Rua Tenente Marques de Sousa Rua Abreu Lacerda Rua da Pedra Rua Esmeralda Rua da Jaqueira Estrada da Independência Rua Esme Rua Esmeralda ou Travessa Rodolfo Rua da Pedra, ai no mesmo caminho até a Rua Uruguai.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Aumentou bastante. O material de construção, que era o maior sacrifício para súbter na comunidade, agora ficou mais fácil. Sobe o caminhão as Casa Bahia e do Ponto Frio. Atravessa daqui pra lá e desce pelo Morro do Cruz. Antes eles tinham que fazer a curva lá no Aviário.	Ass.da Casa Branca

tema		comentário	Quem disse
11	Transporte	Tem a kombi, que ajuda muito aos idosos. Na hora do almoço todo mundo sobe de kombi. À tarde, depois do trabalho, também. O ponto é a av. Maracanã esquina com a Marechal Trompowsky, próximo ao ponto do 413. Ela sobe até o Aviário. Pois depois tem uma rampa muito alta. Ela geralmente vai com criança e é muito perigoso.	Ass.da Casa Branca
		Quando pensávamos em inclinações, pensávamos na circulação de veículos de carga, ambulância, corpo de bombeiros, este tipo de veículos que não tinham acesso.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
12	Escola	Não, independente do acesso eles já estudavam aqui para o lado do Cruz (Morro do Cruz).	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Para o lado da Tijuca, mesmo. Tem o São José que fica na Usina. Tem o Soares Pereira que é o colégio mais próximo daqui.	Ass.da Casa Branca
13	Lixo	A COMLURB passa por aqui (Morro do Cruz) e vai até a Casa Branca, mas só com os carros novos.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Todos os dias sobe caminhão. Nós temos garis comunitários. São cinco pontos de lixo. Todos na Estrada da Casa Branca. Eventualmente vem a pá mecânica para pegar entulho.	Ass.da Casa Branca
		O acúmulo de lixo era um absurdo, a maior dificuldade era manter as canaletas limpas. Até hoje são limpas. O lançamento de lixo nas canaletas alagava a rua São Miguel.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
14	Infra-estrutura	Lá na Estrada da Casa Branca deviam ter feito ralos de tantos em tantos metros pois quando está chovendo é tanta água que dá até para jogar alguém no chão, a canaleta é estreita e pouco profunda, não dá vazão.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		Para a obra como um todo a parte de esgoto ficou a desejar.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		No PAC não estão fazendo como tem que fazer. Com cano de plástico em cima da pedra. No Favela Bairro colocaram cano de plástico sobre pedra sem grampear. Para consertar temos que fazer rapel. Eles questionaram a competência da fiscalização do PAC e principalmente a qualidade da obra.	Ass. Chácara e M. do Cruz
		As águas da Chácara do Céu descem pela canaleta da pedreira. Lá não desce tubulação de esgoto. A tubulação de água desce pelas escadas.	Ass.da Casa Branca
		Nós tivemos que pedir um licenciamento da Light, para passar a via por debaixo dela (das linhas de alta tensão). Nós tivemos que adequar o traçado, pois não será aprovado um traçado ao longo das linhas de alta tensão. Em um determinado ponto, deveríamos cortar a linha de transmissão para obter a licença junto a Light. Nós conseguimos isso.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
		na transfavela. Lá nós temos muitos talvegues. Nós fazíamos infra-estrutura na via ate um determinado ponto, ate que jogávamos nestes talvegues que iam para o deságüe final.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
		Nós não queríamos provocar uma expansão de moradias ao longo da nova via, pois é uma área de risco. Então só coletávamos onde havia moradia e jogávamos nos deságües finais oficiais.	Eng. da Gerenciadora das obras Guilherme Campos

tema		comentário	Quem disse
14	Infra-estrutura	A rua da Grota, foi feita com uma parte elevada, onde passava sob talwegues naturais. E nesta rua sim, teve muita infra-estrutura. Tinha uma grande área a montante que jogava nela. Então ela é que está captando a infra-estrutura de toda esta região. Nos pontos onde passam talwegues a infra-estrutura desce, e vai embora até a São Miguel/ Então lá na rua da Grota podemos dizer que a macro drenagem passa por lá.	Eng. Da Gerenciadora das obras Guilherme Campos
15	Sobre melhora no padrão construtivo E aumento de estruturas comerciais	Facilitou a chegada de material de construção e as pessoas com o passar do tempo melhoraram o padrão de vida, aí investiram nas suas casas.	Ass.do Borel
		Da parte do comercio não. Não ampliou. Sempre foi pouco.	Ass.da Casa Branca

Referencias Bibliográficas

- Conde**, Luiz Paulo e **Magalhães**, Sérgio. Favela-Bairro: uma outra história da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Vivereidades, 2004.
- Dicionário das Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas – FGV. MEC – Fundação de Assistência ao Estudante, 1987.
- Duarte**, Cristiane Rose, **Silva**, Osvaldo Luiz e **Brasileiro**, Alice. Favela, um Bairro: propostas metodológicas para intervenção pública em favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Pro Editores, 1996
- Jacobs**, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000. [Ed. Orig. The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House, 1961].
- Leeds**, Elizabeth. Cocaína e poderes paralelos na periferia urbana brasileira: ameaças à democratização em nível local. "In: Zaluar, Alba e Alvito, Marcos (orgs.). Um século de favela. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.
- Lynch**, Kevin. A Boa Forma da Cidade. Lisboa: Edições 70, 1999. [ed. orig. Good City Form. Boston: MIT Press, 1981].
- Lynch**, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martis Fontes, 1999. [ed. orig. The Image of the City, 1960].
- Paganelli**, Ernesto, **Vasconcelos**, Lélia, **Yallouz**, Ruby ET alli. O que é preciso saber sobre sistema viário. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, Brasília: SAREM, 1982.
- Panarai**, Philippe. Análise Urbana. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.
- Magalhães**, Sérgio. A cidade na Incerteza: ruptura e contigüidade em urbanismo. Rio de Janeiro: Viana & Morley/ PROURB, 2007.
- Santos**, Carlos Nelson Ferreira dos e **Vogel**, Arno (coords). Quando a Rua Vira Casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. Rio de Janeiro: IBAM/FINEP, 1981.
- Venturi**, Robert, **Scott Brown**, Denise e **Izenour**, Steven. Aprendendo com Las Vegas: O simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica. São Paulo: Cosac & Naify [Ed. Orig. Learning from Vegas, Boston: MIT Press].
- Zaluar**, Alba e **Alvito**, Marcos (orgs.). "Introdução" In: Um século de favela. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.
- Zaluar**, Alba. Crime, medo e política. In: Zaluar, Alba e Alvito, Marcos (orgs.). Um século de favela. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.

TESES

- Andrade**, Luciana da Silva. Espaço Público e Favelas: Uma Análise da Dimensão Pública dos Espaços Coletivos não Edificados da Rocinha/ Luciana da Silva Andrade – Rio de Janeiro UFRJ, 2002. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Benetti**, Pablo. Doutorado em Arquitetura e Urbanismo (Conceito CAPES 6). Universidade de São Paulo, USP, Brasil. *Título*: Projeto de Avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995), *Ano de Obtenção*: 1997. *Orientador*: Suzana Pasternak Taschner. *Bolsista do(a)*: Conselho Nacional

de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, *Palavras-chave*: Projeto urbano; Urbanismo; Espaço Público.

Silva Junior, Luís Regis Coli. O Programa Favela-Bairro e as políticas habitacionais do Banco Interamericano de Desenvolvimento / Luís Régis Coli Silva Junior – Orientador: Carlos Bernardo Vainer. Dissertação (Mestrado de Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006

RELATÓRIOS DE DIAGNÓSTICO E PROJETOS EXECUTIVOS:

Projeto Favela-Bairro das comunidades do Borel, e Chácara do Céu, desenvolvido pelo escritório Arquitráço Cooperativa para a Prefeitura do Rio de Janeiro – Secretaria de Habitação em 1996.

Projeto Favela-Bairro das comunidades de Casa Branca e Bana-nal, desenvolvido pelo escritório Arquitráço Cooperativa para a Prefeitura do Rio de Janeiro – Secretaria de Habitação em 1997.

Projeto Favela-Bairro das comunidades do Morro do Cruz, Bura-co Quente e França Júnior, desenvolvido pelo escritório do arquiteto Flávio Ferreira para a Prefeitura do Rio de Janeiro – Secretaria de Habitação em 2001/2002.

ENTREVISTAS:

Entrevista com Roberta, Vice-presidente da Associação de Moradores do Morro do Borel, em 13/10/2009.

Entrevista com Diley Pacheco, Gerente ajunto da Muda – COMLURB, responsável pela coleta de lixo do Borel, Casa Branca, Chácara do Céu, Morro do Cruz e Formiga, em 15/10/2009.

Entrevista com Major Max, Chefe da 2ª seção do 6º Batalhão, em 20/10/2009.

Entrevista com Severino Alves da Silva, Presidente da Associação de Moradores da Casa Branca, em 21/10/2009.

Entrevista com Luiz Rodrigues Fernandes, Presidente da Associação do Morro do Cruz e Chácara do Céu, Lucia Inissiba, Diretora e Fernada de Luna, Secretária, em 15/10/2009.

Entrevista com Wilson Luis Queiroz Correa – Fiscal das obras do Borel e Chácara do Céu em 1998, 1999 e 2000, na Casa Branca de 1999 a 2000 e do Morro do Cruz de 2001, 2002 e parte de 2003, em 21/10/1009

Entrevista com Guilherme Campos, Engenheiro Civil do Consócio Noronha/ Bureau, gerenciadora de apoio a fiscalização das obras do Borel/ Chácara do Céu, Casa Branca e Morro Cruz, em 27/10/2009.

