

# Apropiación, uso y abandono de los espacios residuales provocados por el teleférico del *Complexo do Alemão*, Río de Janeiro

## Appropriation, use and abandonment of the residual spaces caused by the cable car of *Complexo do Alemão*, Rio de Janeiro

Fernando Espósito-Galarce<sup>1</sup>

fernando.esposito@puc-rio.br

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Rachel Coutinho M. da Silva<sup>2</sup>

rachelcc@ufrj.br

Universidade Federal do Rio de Janeiro

**RESUMEN** - La ciudad de Río de Janeiro está experimentando importantes procesos de reestructuración urbana en respuesta a los megaeventos deportivos de los cuales está siendo escenario, la Copa Mundial de Fútbol (2014) y los Juegos Olímpicos (Agosto 2016). Varias de estas intervenciones han sido desarrolladas en áreas de interés social bajo el argumento de la seguridad y la integración urbana, siendo el *Complexo do Alemão* una de ellas, donde fue aplicado un importante programa público y diseño urbano. Este artículo analiza la estructura de movilidad del teleférico creado en esa zona y los problemas asociados a ella, principalmente los espacios residuales originados en torno a los pilares que sostienen esta estructura. La metodología utilizada está conformada por una contextualización general y una observación específica a algunos de los espacios mencionados. Este proceso de observación se basó en visitas de registro regulares y entrevistas en terreno. El marco teórico en que el caso se fundamenta responde a la relación entre ciudad formal e informal, en el que la idea de un urbanismo en favelas queda fragilizada ante los intereses de un urbanismo capitalista. De esta forma, planteamientos como los de J. Jacobs, R. Sennett, J. Gehl, E. Kent, entre otros, cobran relevancia al proponer nuevas formas de planificación que valorizan el espacio urbano como un lugar de intercambio y participación colectiva, que pueden dar un nuevo sentido a los espacios residuales en favelas. El trabajo concluye que, a pesar de los conflictos y riesgos asociados a esta intervención, existen también algunas potencialidades positivas, no planificadas y menos visibles asociadas a los espacios residuales que las políticas oficiales deben asumir y comprender como posibilidad de una planificación alternativa, más participativa e inclusiva.

**Palabras clave:** *Complexo do Alemão*, espacios residuales, teleférico.

**ABSTRACT** - The city of Rio de Janeiro is experiencing major urban restructuring processes in order to adapt the city to receive two mega sports events, the Soccer World Cup (in 2014) and the Olympic Games (in August 2106). Several of these interventions have been developed in low-income areas, especially in squatter settlements, on the grounds of safety and urban integration, and the *Complexo do Alemão* is one of them. A very important urban design and public program happened in the so-called *Complexo do Alemão*, a set of adjoining favelas. This article analyses the mobility structure of cable cars created in that area and the problems associated with it, particularly the residual spaces originated around the pillars that support the structure. Its organization consists of a general contextualization of the case and a specific observation of some of the mentioned areas. The observation process is based on regular field visits and interviews. The article is based on theories that examine the relationship between the formal and the informal city, where the interests of fractions of capital, especially of infrastructure and real estate, predominate over social concerns. Thus, approaches such as those of J. Jacobs, R. Sennett, J. Gehl, E. Kent, among others, become relevant and should be incorporated in proposals that intend to improve the quality of urban space and turn it into a place of exchange and collective participation. That will give a new meaning to these residual spaces in the favelas. The paper concludes that despite the conflicts and risks associated with this intervention, some positive potentials can also be verified, although unplanned and less visible, related to the residual spaces. It also concludes that government policies should assume and understand the spaces as a possibility for an alternative, more participatory and inclusive planning.

**Keywords:** *Complexo do Alemão*, residual spaces, cable car.

<sup>1</sup> Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rua Marquês de São Vicente 225, Gávea, 22451-900, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Av. Brasil, 2950, Valparaíso, Chile.

<sup>2</sup> Universidade Federal do Rio de Janeiro. Av. Pedro Calmon, 550, Prédio da Reitoria, 2º andar, Cidade Universitária, 21941-901, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

## Introducción

El 2007 y el 2009 Brasil fue escogido como sede de dos de los más importantes megaeventos deportivos internacionales: el Mundial de Fútbol 2014 y las Olimpíadas 2016, respectivamente. Principalmente con ocasión de los Juegos Olímpicos de agosto y septiembre del 2016 con sede en Río de Janeiro, se inició una intensa reestructuración urbana, preparando de esta forma a la ciudad para un evento que la ubica en el circuito mundial, llevándola necesariamente a asumir desafíos internos para responder a esas demandas externas.

La adjudicación de estos dos megaeventos por parte de Brasil fue ampliamente celebrada, pero poco a poco este gran logro trajo una serie de cuestionamientos asociados principalmente a la gestión de la ciudad. La impresionante fuerza que tienen las estructuras de poder políticas y económicas en crear las condiciones para que las inversiones globales puedan ser desarrolladas con éxito, muchas veces redefine negativamente las prioridades de la administración urbana y eso impacta directamente en el espacio habitado. En esos casos, uno de los principales conflictos parece ser la enorme distancia que existe entre una estructura económica basada en los capitales internacionales y las economías y administraciones de la ciudad sede, donde el principal riesgo, como dice Harvey (1996), es que estas últimas hacen todo para atraer la inversión externa, pero sin considerar los efectos concretos de estas acciones en escala local, sobre todo cuando ese impacto es negativo en algún ámbito del espacio y de la vida en la ciudad.

Por ese motivo, es importante poner atención a la interdependencia que existe entre urbanización y transformación social, entre acumulación de capital y las relaciones sociales locales, pues el problema surge cuando se aborda el tema urbano como algo separado de los cambios sociales y económicos que ello implica. Esa separación termina afectando la calidad de vida ciudadana, la que continuará allí por mucho tiempo más después de ocurrido el megaevento y para el cual esas reformas urbanas pueden tan solo significar la creación de una “buena imagen” transitoria, necesaria para adjudicarse la inversión y para albergar por tan solo un breve tiempo el evento.

Esta última idea es precisamente el centro del conflicto urbano en episodios de esta naturaleza, si pensamos que el desarrollo sustentable de una ciudad como Río de Janeiro impone desafíos que involucran reformular la ciudad existente, reinventándola de forma inteligente e inclusiva (Leite, 2012). En este sentido, megaeventos como la Copa del Mundo o los Juegos Olímpicos son enormes y evidentes oportunidades que se dejan escapar cuando la idea de desarrollo sustentable de la ciudad es opacada por la de transitoriedad del evento.

Este trabajo propone una mirada crítica general, pero compartiendo una observación más específica a través de la aproximación a un caso y los efectos que una intervención dentro del contexto de los grandes eventos provoca en la ciudad, en este caso Río de Janeiro.

El caso observado es el teleférico del *Complexo do Alemão*, sistema de transporte público implementado el año 2011 en respuesta a la periferización de este conjunto de favelas, caracterizado por la deficiente infraestructura urbana y la mala conectividad. El *Complexo de Alemão* está localizado en las proximidades del aeropuerto internacional Tom Jobim y es visible desde la autopista que lo conecta a la ciudad (*Linha Vermelha*), siendo una de las primeras áreas de interés social en ser intervenidas como parte del plan de preparación de la ciudad para los grandes eventos.

Si bien los argumentos oficiales en que se fundamenta esta intervención son la movilidad, la integración y, en general, las mejoras en la calidad de vida de la población, es evidente que también se trata de una acción cuyo propósito es mejorar la percepción de la seguridad en Río de Janeiro y visibilizar las grandes obras desarrolladas por el estado.

Antes de entrar en el caso específico del teleférico del *Complexo do Alemão*, es importante mencionar lo que caracteriza el contexto sobre el cual se realizan estas observaciones, y que permite comprender el porqué de las políticas públicas y programas implementados en este conjunto de favelas y otros.

El municipio de Río de Janeiro posee 6,1 millones de habitantes aproximadamente, lo que equivale al 53,8% del total de la población de la región metropolitana. Eso la posiciona como la segunda mayor aglomeración urbana de Brasil (CAF, 2011). De esta población, aproximadamente 1,3 millones de personas viven en favelas.

Es en este contexto en el que las primeras favelas surgen como una alternativa de habitación social construida en las periferias de la ciudad, pero sin ningún tipo de infraestructura y con altos costos de tiempo de movilización entre estos barrios y las zonas donde su población trabaja. Las favelas con el tiempo se transformaron en una opción de habitación para la población de baja renta, principalmente por los bajos costos tanto de compra de una propiedad como de arriendo, además de que, con el correr del tiempo y el crecimiento de la ciudad, la construcción de nuevas avenidas y el desarrollo de los medios de transporte, las áreas de trabajo donde la población se desempeñaba se hicieron más próximas, lo que posibilitó vivir en estas zonas periféricas y a la vez trabajar en la ciudad. Es a partir de final de los años de 1960 y en la década de 1970 que la población de la ciudad creció significativamente y las clases media y alta comenzaron a demandar mayores servicios y mano de obra, estimulando aún más el crecimiento de las favelas en respuesta a esas demandas.

## La informalidad urbana en Río de Janeiro

Entre el final del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, la expansión de Río de Janeiro se desarrolló principalmente a partir de una restructuración urbana y sanitaria para proyectar una imagen positiva de la ciudad ante el atraso que vivía (Zaluar y Alvito, 2006). La remoción del *Morro do Castelo* en el centro de la ciudad, la demolición de viviendas precarias como consecuencia de la apertura de avenidas y parques, y la construcción del puerto en el área central, obligaron a los más pobres a desplazarse hacia las periferias, incrementando el surgimiento de las favelas. A partir de la década de 1960, con la creación de nuevos conjuntos habitacionales, que significaron más remociones de favelas en zonas próximas a la ciudad, se incrementó también el surgimiento de otras favelas en las periferias, agravando la segregación urbana. Estas acciones fueron verdaderas políticas de erradicación de favelas que, si bien estuvieron acompañadas de la construcción de conjuntos habitacionales en áreas periféricas para absorber esas remociones y la consecuente demanda por habitación, no se vieron complementadas y fortalecidas por la planificación de un sistema de transporte público de masa. Además, la falta de una política de habitación consistente y justa, junto con el explosivo crecimiento de la población de la ciudad, principalmente como consecuencia de las migraciones internas hacia Río de Janeiro, en su mayoría población proveniente del nordeste del país, hizo que las favelas representasen una alternativa a los conjuntos habitacionales construidos en las alejadas periferias. Así, vivir en una favela, aunque de forma precaria y muchas veces insalubre, fue la opción barata, próxima a los lugares de trabajo o al menos con algún nivel de articulación a los sistemas de transporte existentes (bus, tren y en algunos casos metro).

Estos hechos, que no son tratados en profundidad aquí, marcan la historia de las favelas en Río de Janeiro y explican en parte el origen del problema de la periferización y la segregación espacial en la ciudad.

Por otra parte, es esta misma condición de precariedad la que desata los graves problemas de seguridad en las favelas. La configuración del espacio urbano y el padrón desigual y segregado de ocupación contribuyen al aumento de la violencia y hacen que algunas áreas se vuelven más vulnerables a los conflictos violentos, por lo que pasan a ser consideradas áreas de riesgo (Silva, 2012).

Las respuestas a estos problemas de la informalidad y su negación como parte constitutiva de la ciudad comienzan recién en los años de 1990, a partir de un cambio fundamental de la política urbana y de una nueva forma de comprender la periferia, al reconocer las favelas como parte de la ciudad e intentar su recuperación e integración. En términos generales, se asume que las favelas están allí y que de alguna forma estas deben ser incorporadas en la planificación urbana y a la ciudad o, por lo menos,

comenzar un proceso de mejora de esos territorios históricamente marginalizados, de crecimiento improvisado, descontrolado y vulnerables social y ambientalmente.

Acciones de planificación urbana como las fomentadas por el Programa de Urbanización de Asentamientos Populares (PROAP) y el Programa Favela Barrio (1994) son ejemplos relativamente recientes. El Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) del Gobierno Federal (2007) estimula también una serie de iniciativas con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las comunidades en las favelas buscando una reestructuración barrial. Actualmente y en coordinación con los PACs, acciones como las desarrolladas por las Unidades de Policía Pacificadora o UPPs implementadas desde el 2008 son parte de las políticas de intervención.

Así, en el caso de Río de Janeiro, es posible reconocer que siempre hubo planificación urbana, pero en un contexto en el que las políticas de habitación social siempre fueron muy frágiles, con modelos de construcción de habitación en periferias e insuficientes, dado el inmenso crecimiento de la ciudad a partir de los años de 1960.

En ese contexto, no solo en Río de Janeiro, sino también en otras ciudades latinoamericanas como Medellín (Colombia), Caracas (Venezuela) y recientemente en La Paz (Bolivia), actualmente es posible distinguir un tipo de proyectos enfocados principalmente en la movilidad y la integración interna y externa de la favela con la ciudad. En ellos la movilidad urbana se plantea como un agente integrador y articulador social y territorial. En el caso de Medellín, tenemos el caso del Metrocable, conformado por un sistema de teleféricos que conecta a una gran extensión de barrios periféricos de los cerros con la ciudad, proyecto que además incorpora una serie de espacios públicos, plazas, paseos e infraestructura pública complementaria al teleférico y sus estaciones. Fue este caso el que sirvió de referencia directa a las autoridades de la ciudad carioca en la decisión de implementar sistemas similares en algunas de las favelas más conflictivas.

De esta manera, intervenciones como la del teleférico del *Complexo do Alemão* inaugurado el 2011, el elevador de la comunidad de *Cantagalo, Pavão y Pavãozinho* (Figura 1), inaugurado el 2012, el teleférico del morro de la Providencia, puesto en funcionamiento el 2014, y el funicular de la comunidad de *Dona Marta* (Figura 2), del 2008, esta última la primera favela “oficialmente pacificada” de la ciudad (Figura 3), son ejemplos de estas estrategias de integración urbana en que el factor de la movilidad aparece como uno de los protagonistas.

Estas soluciones pueden llegar a responder en parte a los problemas, pero seguirán siendo una respuesta alternativa y puntual si no se exploran soluciones a largo plazo, sustentables y participativas, las que van más allá de un propósito aislado, como por ejemplo, en este caso, posibilitar el transporte masivo desde los barrios





**Figura 1.** Elevador de la comunidad de Cantagalo.  
**Figure 1.** Cantagalo community's elevator.



**Figura 2.** Funicular del morro de Dona Marta.  
**Figure 2.** Dona Marta's railway (elevator).

periféricos hacia los centros urbanos, pero sin mayores reestructuraciones barriales.

Pero lo importante aquí no son los complejos aspectos técnicos envueltos en estos sistemas de movilidad, sino principalmente el impacto que ellos tienen en el contexto intervenido a partir de las nuevas relaciones que provocan



**Figura 3.** Comunidad del morro de Dona Marta.  
**Figure 3.** Dona Marta community.

y su evolución. Por lo tanto, es fundamental considerar en este tipo de intervenciones no solo las dimensiones propias de la movilidad y reestructuración espacial de la ciudad, sino también la permeabilidad social y territorial que ellos deben estimular en el contexto intervenido.

### El teleférico del *Complexo do Alemão*

El *Complexo do Alemão* (Figura 4) es un conjunto de 15 comunidades localizado en la zona norte de la ciudad y con cerca de 250.000 habitantes. El momento de mayor ocupación ocurrió en la década de 1950, facilitado por la construcción de la línea de ferrocarril Leopoldina, además de la apertura de la Av. Brasil, a mediados de los años cuarenta, lo que estimuló el crecimiento de la zona norte.

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

El teleférico del *Complexo do Alemão*, inaugurado el 2011, es el resultado de una intervención del PAC





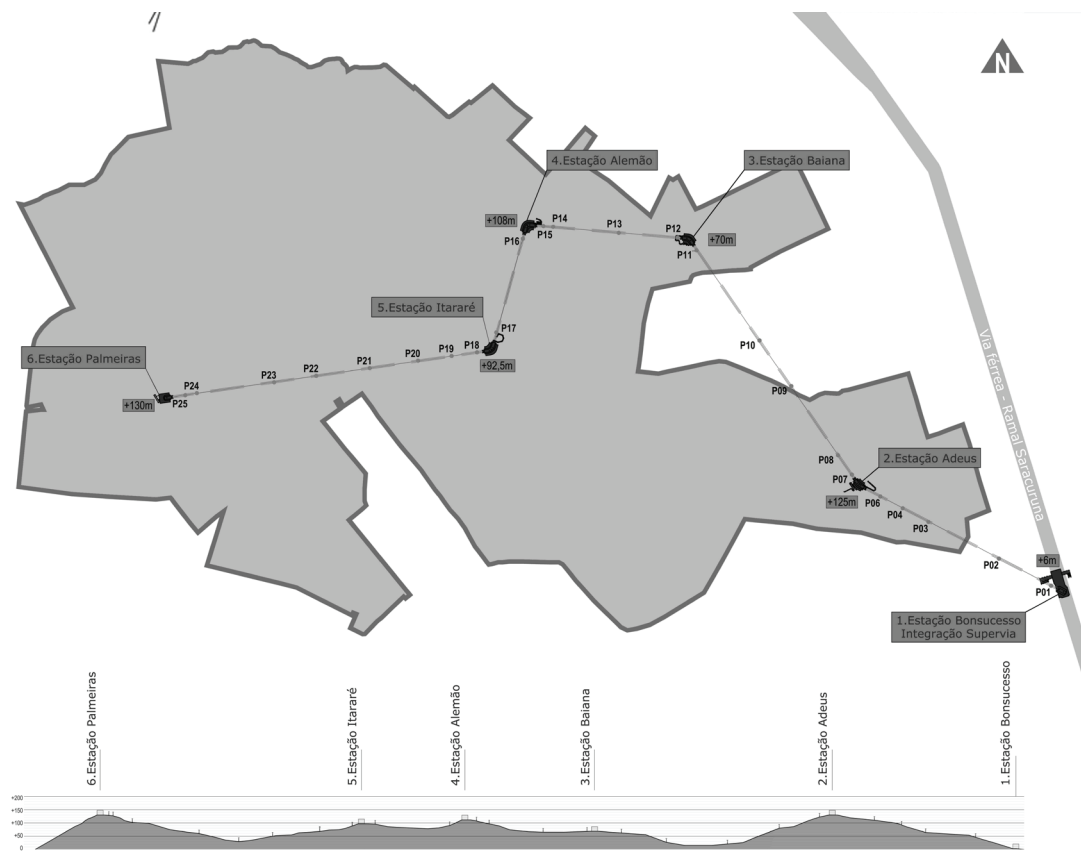
**Figura 4.** Vista panorámica del *Complexo do Alemão* desde una de las cabinas del teleférico.

**Figure 4.** Panoramic view of *Complexo do Alemão* from one of the cable cars.

(Programa de Aceleración del Crecimiento) del Gobierno Federal iniciado el año 2007. En este caso se propone mejorar la movilidad entre los diferentes barrios de este grupo de favelas y el área central de la ciudad, articulando el teleférico con el ferrocarril, el que a su vez se integra a la red de metro.

La intervención busca además el fortalecimiento de la acción social pública y comunitaria en la favela, recuperando territorios hasta ese momento controlados por el narcotráfico y las milicias, reducir los índices de criminalidad y promover la inclusión social de estas áreas.

El teleférico está conformado por seis estaciones, localizadas en las cumbres de seis morros al interior del complejo de favelas. El cableado por el cual se desplazan las cabinas está soportado por 25 pilares. La distancia entre estaciones varía entre los 600 y 900 metros y la distancia entre pilares entre los 50 y 250 metros, dependiendo de la geografía y de la trama de la favela. Cada una de las estaciones<sup>3</sup> posee equipamientos diferentes. En la Figura



**Figura 5.** Mapa del trazado y ubicación de las estaciones y pilares del teleférico.

**Figure 5.** Map of layout and location of stations and the cable car pillars.

Fuente: Laboratorio de Urbanismo y Medio Ambiente (LAURBAM), del Programa de Postgraduación en Urbanismo (PROURB) de la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ).

<sup>3</sup> Las estaciones son: *Bom Sucesso*, *Adeus*, *Baiana*, *Alemão*, *Itararé* y *Palmeiras*.

5 puede apreciarse de forma esquemática el trazado y un corte topográfico del recorrido del teleférico con la ubicación de estaciones y pilares.

En la estación *Adeus*, por ejemplo, existe una agencia bancaria y una sala de uso comunitario; en la estación *Alemão*, un Centro de Referencia de la Juventud (CRJ) y un estudio de música; en la estación *Itararé* (Figura 6), una sala de danza y un centro de servicios; en la estación *Fazendinha* o *Palmeiras* (Figura 7), una biblioteca pública y una guardería infantil. Esta última estación se ha constituido en el lugar más visitado del proyecto, ya que al ser la última y más alta de las estaciones y también por sus condiciones topográficas, cuenta con un mirador desde el cual se puede observar prácticamente toda la favela, la ciudad y parte de la bahía de *Guanabara* a lo lejos. Este aspecto no es algo menor en términos de integración de la favela, pues, para bien o para mal, el hecho de dar accesibilidad relativamente



**Figura 6.** Estación Itararé.

**Figure 6.** Itararé station.



**Figura 7.** Estación Fazendinha o Palmeiras.

**Figure 7.** Palmeiras/Fazendinha station.

segura al interior de la favela a través del teleférico ha estimulado el turismo de extranjeros.

Paulatinamente el funcionamiento del teleférico fue dando una visibilidad mayor a la favela, al quedar expuesta a las miradas de los pasajeros que circulan dentro de las cabinas por sobre las casas y que descienden en las estaciones para llegar hasta sus hogares. Esto fue provocando una adaptación del entorno, lo que se manifiesta principalmente en el hecho de que varias de las residencias próximas a las estaciones se han preocupado de su apariencia pintando y mejorando fachadas. En la figura 8 es posible apreciar como una intimidad recreativa de las familias en favela, generalmente ubicada en las terrazas o *lajes* de las viviendas, dado la falta de espacios disponibles en el primer nivel que prácticamente es destinado a la habitación, ha quedado completamente expuesta a la vista desde las cabinas del teleférico. En este caso se trata de un grupo de vecinos disfrutando de una piscina construida en una de las terrazas de la vivienda.

Otra expresión interesante de estos cambios ocurrió en el comercio local, donde algunas familias implementaron pequeños negocios de comida, además de quioscos con venta de jugos, helados, refrescos, cerveza, alimentos, artesanías e incluso *souvenirs*, como llaveros, camisetas y dibujos aludiendo al teleférico y al *Complexo do Alemão*. Esto último en un claro reconocimiento de que no solo vecinos hacen uso del teleférico como sistema de transporte, sino que este también se ha transformado en un atractivo turístico.

### Los pilares del teleférico como espacios residuales de uso colectivo

Observando el trazado del teleférico, es posible ver que la secuencia de grandes pilares que soporta el sistema modifica el suelo de la favela en una escala inusitada. Esto



**Figura 8.** Vista desde una de las cabinas del teleférico.

**Figure 8.** View from one of the cable cars.

ocurre no solo en las áreas destinadas a las estaciones, que pueden ser reconocidas a gran distancia como los principales puntos intervenidos de la favela, sino que también en los puntos donde fueron localizados los pilares. Cada uno de ellos necesitó de grandes movimientos de terreno para la construcción de sus fundaciones y para dar accesibilidad a los equipos necesarios para su construcción y mantención. En la Figura 9 es posible observar el pilar número 24. El pilar se localiza en un área densa, pero también alejada de los principales flujos vehiculares de la comunidad, por donde circulan las redes de transporte internas, muchas veces informales de la misma, como *Kombis* o *Vans* y las mototaxis. La calle principal que se aprecia en la imagen y que termina en el pilar fue construida específicamente para dar acceso a este último, y al ser un callejón sin salida es utilizada parcialmente como estacionamiento.

Pero tal vez lo más importante de mencionar y que no sorprende, pues se trata de acciones recurrentes en este tipo de proyectos, es que se realizaron expropiaciones de viviendas, remociones o desplazamientos de familias a otras áreas del barrio o más distantes de la ciudad. Todo esto provocó alteraciones no solo físicas, sino también sociales en las comunidades. En la Figura 9, esas alteraciones físicas se aprecian en el gran talud de contención del terreno que recorta la cota superior y el muro de contención de bloques de concreto que estabiliza el enorme relleno donde el pilar y la calle se localizan. Hoy, con el teleférico operando desde el 2011, aún es posible ver casas abandonadas producto de las excesivas expropiaciones,



**Figura 9.** Pilar número 24, donde pueden observarse parte de las intervenciones en la favela y sus consecuencias.

**Figure 9.** Pillar number 24, with part of the interventions in the favela and their consequences.

justificadas en parte por la necesidad de una franja de distanciamiento para mantener la seguridad del sistema, el control y mantenimiento por parte de la Supervia<sup>4</sup>.

Finalmente, también en la imagen 9, es posible observar que sobre el talud existe un incipiente trazado blanco y algunas excavaciones sobre la capa de concreto de estabilización del relleno. Estas corresponden al inicio de construcciones informales, seguramente nuevas viviendas. Y sobre la calle, es posible observar principalmente dos construcciones de albañilería, una al lado de la otra. Una de ellas ya techada, que corresponde a un bar con una mesa de billar, y otra aún en construcción, sin un uso claro por el momento, pero que seguramente será destinada a alguna actividad comercial de carácter recreativo y de convivencia.

A pesar de los posibles perjuicios, conflictos y a las críticas que el teleférico ha provocado, es evidente que este también ha generado un nuevo contexto. Desde el punto de vista físico, este se manifiesta en varios casos a través de nuevas calles, muros de contención, rellenos y, como consecuencia de ello, nuevos espacios a su alrededor que hoy son utilizados como miradores, pequeños espacios públicos y lugares de encuentro y convivencia. Dependiendo de su tamaño y ubicación en relación al barrio, estos nuevos lugares se han ido transformando poco a poco en espacios colectivos holgados en el trazado habitual de la favela, adquiriendo una potencialidad para la vida local, de la misma forma que lo han hecho los espacios alrededor de las estaciones.

Observar la evolución de estos nuevos lugares disponibles o “espacios residuales” generados por el teleférico puede contribuir a minimizar el riesgo y vulnerabilidad del contexto informal en el que surgen. Su potencial radica en la capacidad de ser mejorados como espacios de interacción, sociabilidad y convivencia barrial.

La arquitecta y urbanista Andrea Borda (2009) se refiere a los espacios residuales en el contexto urbano como lugares que son el resultado de un proceso de construcción y reconstrucción de la ciudad y que se expresan como cicatrices de lo que fue destruido y no fue posible reconstruir totalmente. En este caso, si reconocemos que la favela es ciudad, como aparentemente está siendo asumido desde hace algunas décadas por los programas y políticas oficiales, es posible considerar también que la existencia de estos espacios residuales es realmente una característica potencialmente positiva en el desarrollo informal de la favela, que puede ser formalizado dentro de ese proceso de construcción y reconstrucción, pero que ha necesitado de un momento inicial, no exento de conflictos, que es el de la remoción y desocupación de las áreas de intervención.

<sup>4</sup> Desde 1998 la Supervia, empresa de transportes, opera el servicio de trenes urbanos de la Región Metropolitana de Río de Janeiro. Desde el 2011 también es responsable del teleférico del *Complexo do Alemão*, el primer transporte de masas de su tipo en Brasil. En mayo del 2014, el sistema alcanzó la marca de 9 millones de personas transportadas (fuente: <http://www.supervia.com.br/>).



En este sentido, la posibilidad de reconocer en la favela y su propia estructura de crecimiento, cambio y adaptación las potencialidades del espacio de uso colectivo viene a apoyar la tesis de considerarla como ciudad. En ella es posible un cambio de sentido que reconoce la presencia e interacción con otros, que no son solamente los vecinos del área. Esto es algo que parece obvio, pero que en la práctica no ocurre porque se continúa fomentando la idea de riesgo extremo, carencia y falta de control de estas áreas de la ciudad. Según Sennett (1997), la ciudad es en esencia un espacio de encuentro y sociabilidad, donde las tecnologías relacionadas al movimiento permiten que los enclaves humanos extrapolen los congestionados centros y se extiendan en dirección a las periferias o, como en este caso, que también las periferias se integren a la ciudad a través, por ejemplo, del teleférico. Para Sennett (1997, p. 20), uno de los grandes problemas sociales es que el espacio urbano se convirtió en un mero medio para los fines del transporte, dejando como consecuencia calles y espacios públicos carentes de vida.

En el caso del teleférico, lo que se puede reconocer es una serie de espacios residuales relacionados a los pilares y que deberían ser integrados a través del diseño urbano, sobre todo si estos espacios ya son lugares valorizados y utilizados por los vecinos. Proyectar estos espacios residuales con un sentido integrador puede ser una contribución para mejorar la calidad de vida de sus habitantes fomentando usos positivos.

Esta idea también es desarrollada por Jan Gehl (2013), afirmando que, cuando los ambientes exteriores son de buena calidad, las actividades que necesariamente debe enfrentar un ciudadano en el espacio público ocurren con la misma o mayor frecuencia, pero tienden a durar más tiempo, ya que las condiciones de su entorno son mejores, más estimulantes, lo que incrementa también la sensación de participación, pertenencia e identificación.

Por otra parte, Sennett (1997, p. 345) también defiende la idea de que a través de esas experiencias cotidianas el ciudadano puede recuperar una vida capaz de ser percibida con mayor sensibilidad a través de su cuerpo, si consideramos que entender la movilidad solamente como “conectar” destruye la vida social de la ciudad. Para él, una cultura viva considera el contacto y la resistencia urbana implícita en el movimiento como una experiencia positiva.

En el caso del teleférico del *Complexo do Alemão* es posible reconocer que, tanto en el impacto de los pilares en la estructura física y social de la favela y también en lo que ocurre en torno a las estaciones, lo que tenemos es un efecto de contacto, resistencia y roce del sistema de transporte y movilidad que toca los barrios, sus calles, sus casas y su entorno. Lo importante es reconocer aquello como algo potencialmente positivo y que ya está ocurriendo de forma improvisada. Más que improvisación o informalidad, deberíamos referirnos a esa forma de hacer ciudad como la fuerza del sentido común de apropiación

surgida de la necesidad de sus habitantes, que reaccionan ante ella de la forma más sencilla y conocida, ocupando su entorno y autoconstruyéndolo como respuesta a la falta de planificación y asistencia por parte de la autoridad. Es la misma forma en la que las favelas se han ido desarrollando desde sus inicios, bajo una estructura policéntrica, con una red comercial y de servicios (almacenes, ferreterías, bares, restaurantes, etc.) en ejes de circulación intensos, que posibilitan un auto-sustento de la comunidad, lo que inhibe el desplazamiento a través de grandes distancias día a día.

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

Por otra parte, esos nuevos espacios han traído nuevas relaciones entre vecinos y visitantes. Bastante se ha criticado el sentido turístico que ha adquirido el teleférico, pero para muchos de los habitantes del *Complexo do Alemão* eso es precisamente una forma de integración que estimula nuevas actividades productivas, fuentes de trabajo y sustento al interior de la favela.

El teleférico ha visibilizado una realidad a la que muchos se están aproximando. Esto es algo positivo considerando que hasta antes de la implementación del teleférico el *Complexo do Alemão* era considerado un lugar prácticamente irrecuperable. La presencia del teleférico además ha ayudado en la legibilidad del paisaje de la favela. No solo se trata de la obvia legibilidad o vista que se puede tener de ella desde el aire (desde las cabinas), sino que ha facilitado el reconocimiento y organización entre sus partes en una pauta más coherente, en este caso definida por la movilidad y su impacto en el contexto habitado. Como afirma Kevin Lynch (1998, p. 11), una ciudad legible es una que puede ser comprendida visualmente como una serie de elementos reconocibles, identificables fácilmente cada uno de forma independiente y como conjunto.

En el caso del teleférico, estaciones, pilares y los espacios residuales asociados a esos puntos fácilmente notables de la favela contribuyen a conformar esa imagen legible en la estructura urbana, a partir de nuevas referencias que orientan en la trama informal y la accidentada topografía (Figura 10). El propio paso de las cabinas suspendidas en lo alto ha creado una nueva forma de orientación.

Esto ocurre no solo para quien usa el teleférico como pasajero, sino también y principalmente para el habitante, que experimenta e interactúa con este nuevo paisaje en su día a día desde el suelo, ayudándolo en la definición de su propia extensión reconocible, lo que



**Figura 10.** Vista desde el suelo. Una de las cabinas pasando en lo alto entre las casas

**Figure 10.** View from the ground. One of the cable cars passing at the top between the houses.

Jean-Paul Thibaud denominaría una “ecología urbana de los sentidos” (2012), en la que el habitante y su relación con otros y con el espacio habitado forman parte de la construcción de una identidad viva y presente relacionada a los diferentes elementos que la estructuran, como imagen y como experiencia. En este caso se trata de una identidad que se expresa a través de nuevos hábitos colectivos en el uso del espacio, los que a su vez se manifiestan a través de diferentes gestos en la implementación improvisada y no legislada oficialmente de esos espacios, como por ejemplo la instalación de bares, asaderas, mesas de *sinuca* o billar, mesas de tenis de mesa, grafitis en las enormes bases de sustentación de los pilares del teleférico, pequeños jardines y, en algunos casos, huertos, música al aire libre, entre otras expresiones en esos lugares compartidos y cuidados por todos. En la figura 11, se observa el pilar número 20, en el que la ampliación de la calle ya existente fue ampliada para facilitar el acceso a los equipos de construcción y mantenimiento del teleférico. Este espacio posteriormente se transformó en un punto de alta concentración de vecinos, con diferentes actividades. En la imagen es posible apreciar que, en un día de semana, este lugar es utilizado por niños y jóvenes como un área de recreación. Junto a ellos, un moto-taxista esperando pasajeros. Se aprecia además en segundo plano un auto con su portamaletas abierto vendiendo cajas con mercaderías (alimentos, artículos de aseo, etc.) y, más atrás, se observa un carro de comida rápida. Estas simples expresiones de uso del espacio colectivo son una clara evidencia de las nuevas apropiaciones y relaciones que los espacios residuales del teleférico están provocando. En la imagen 12, por su parte, se observa el pilar 21, en el que la instalación de este último generó un espacio residual que fue rápidamente absorbido por el comercio local, en este caso

como estacionamiento de motos, bicicletas y, junto a él, dos bares de materialidad leve, aprovechando además el mobiliario urbano instalado por la prefectura, consistente en una mesa y cuatro bancos de concreto. Y algo que no deja de llamar la atención es el *graffiti* con el mensaje de “ante de Dios somos todos hermanos. Ante la ley todos somos iguales. Sin distinción de color o religión”. Y el mensaje cierra con la expresión de *seja bem-vindo* (sea bienvenido). Si se considera que hasta antes de la intervención de las Unidades de la Policía Pacificadora y de los programas de urbanización en favelas el *Complexo do Alemão* era considerado un territorio inseguro, de elevado riesgo y vulnerabilidad social, y prácticamente nula accesibilidad para quien no era un habitante de la comunidad, expresiones como esta hablan claramente de un nuevo estado de integración socio-espacial en la favela.

Estas actividades de recreación y convivencia siempre han existido en la favela, pero en este caso podemos considerarlas expresiones un tanto más insurgentes, pues ocurren en espacios nuevos, por iniciativa de los propios vecinos, sin una planificación oficial y en espacios residuales provocados por intervenciones oficiales (formales) que en general podrían haber sido completamente absorbidos por particulares como parte de la también habitual expansión del espacio privado principalmente destinado a viviendas. Porque en una favela, una de las consecuencias de la falta de planificación es la apropiación del espacio motivada por la necesidad de vivienda, en desmedro de los espacios de convivencia, que en general quedan relegados al uso de calles y pasajes.

Sin embargo, a pesar de la aparente voluntad política por recuperar y mejorar los territorios de interés social con el objetivo de disminuir los índices de riesgo y vulnerabilidad, no todo es positivo.

Algunos de los espacios residuales mencionados son utilizados como puntos de acumulación de basura y escombros (Figura 13) creando un evidente problema ambiental al interior de los barrios, lo que se suma a la precaria e irregular recolección de los mismos, función a cargo de la prefectura, pero dificultada también por la falta de planificación y por la informalidad territorial y legislativa de las favelas.

Por otra parte, el problema de la seguridad también se ve relacionado a estos espacios residuales. La Policía Militar (UPPs), de fuerte presencia en el área, en ocasiones interpreta estos espacios de congregación de personas como puntos de riesgo e inseguridad, al considerarlos como potenciales focos de venta de droga y violencia.

Las UPPs iniciaron sus operaciones antes de la entrada del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) del cual el teleférico es parte, con la intención de intervenir en el territorio, expulsar a las bandas de narcotráfico y milicias y generar las condiciones de seguridad necesarias para la implementación de los programas sociales y de infraestructura urbana. Pero las propias organizaciones





**Figura 11.** Pilar 20, donde se observa el uso dado por la comunidad a este espacio residual, en este caso de tipo recreativo y comercial informal.

**Figure 11.** Pillar 20. Residual space used by the community, in this case for recreational and informal commercial purposes.

comunitarias del *Complexo de Alemão* son enfáticas al expresar que durante décadas el estado no reconoció la favela como parte integrante de la ciudad, negando a sus habitantes los derechos básicos. Hoy, después de cuatro años de ocupación de la seguridad pública en el *Complexo do Alemão*, “percibimos que aún tenemos un largo camino para conseguir la garantía de derechos, considerando que el brazo del estado que más entra en la favela es el brazo armado. Sin escuela no hay pacificación, sin salud no hay pacificación, sin servicios básicos no hay pacificación, sin recreación no hay pacificación. El símbolo de la paz en Río de Janeiro no pueden ser las armas, la pistola, el fusil, los tanques” (Organizaciones del *Complexo do Alemão*, 2014)<sup>5</sup>.

Carlos Henrique de Lima (2014, p. 33) aborda este aspecto cuando se refiere al poder constituido como un estado de vigilancia permanente. Esa vigilancia constante finalmente se manifiesta en una presencia policial inhibidora del uso del espacio público, espacios que en la favela son colectivos e importantes para el desarrollo de la vida en los barrios. Es decir, la presencia de la Policía Militar a través de las Unidades de Pacificación no solo actúa en respuesta a conflictos de seguridad, narcotráfico y violencia, sino que actúa como un agente inhibidor de cualquier tipo de actividad que pueda significar un riesgo potencial a la seguridad, lo que relativiza muchas veces los límites entre la función policial y los derechos de la ciudadanía para expresarse libremente en el espacio urbano.



**Figura 12.** Pilar 21. Implementación de un bar adherido a la base de fundación del pilar.

**Figure 12.** Pillar 21. Installing a bar at the base of the pillar foundation.



**Figura 13.** Pilar 20. Acumulación de basura en el nivel inferior del espacio residual.

**Figure 13.** Pillar 20. Garbage accumulation at the lower level of the residual space.

<sup>5</sup> Estas palabras fueron extraídas del Manifiesto del Complexo do Alemão: *Queremos ser felices e andar tranquilamente na favela em que nascimos* (Organizaciones comunitarias del *Complexo do Alemão*, Marzo 2014).



De esta forma, es posible entender el espacio residual no solo como el residuo o resto dejado por una intervención oficial o formal; o no solo como un vacío marginal en función de una intervención con algún grado de centralidad o protagonismo planificado; o no solo como la consecuencia no esperada de una funcionalidad programada; sino que el espacio residual es una superposición de varias capas de “residualidad” urbana, como pueden ser las ambientales, sociales, físicas, jurídicas, entre otras. Son los diversos estratos que definen un lugar y que se ven afectados a partir de esa “residualidad” del sistema. Por lo tanto, si los espacios residuales en la ciudad realmente son producto del permanente proceso de construcción y reconstrucción, que se expresan como cicatrices de lo que fue destruido y no fue posible reconstruir nuevamente, en el contexto de las favelas estos espacios también pueden adquirir además las características de una “frontera”, que generalmente son vistas como algo pasivo, o simplemente como límite. Sin embargo ellas ejercen una influencia activa. Según Jacobs (2000), una frontera en la ciudad formal suele producir áreas decadentes, abandonadas y callejones ciegos a su alrededor que finalmente crean barreras. Pero en una favela un espacio residual es interpretado como una frontera que tiene que ser conquistada, apropiada lo antes posible. Y eso ocurrirá ya sea por la iniciativa de un grupo de vecinos organizados con el objetivo de promover un espacio de uso común; por la iniciativa de varios vecinos que individual y aisladamente irán ocupando esos espacios disponibles transformándolos en espacios privatizados (como la ampliación de una vivienda, por ejemplo); o, en la peor de las situaciones posibles, esos espacios se convertirán en depósitos de basura, escombros y áreas de riesgo social y ambiental. Por lo tanto, se trata de fronteras frágiles, difusas, muchas veces tierra de nadie y altamente susceptibles, pues dependen de las circunstancias de su entorno.

Para Rafeal Soares (2013), esta realidad corresponde a una desconstrucción jurídica arrastrada durante décadas y que se convirtió en una desconstrucción estructural y física, condición provocada por los poderes públicos que siempre relativizaron la aplicación de la legislación urbana en favelas. Al final, la favela sigue respondiendo a los lazos sociales de la comunidad.

En el *Complexo do Alemão*, esa relatividad de las políticas oficiales se expresa en la disconformidad generalizada de sus habitantes. La mayoría de las críticas se agudizaron después de la implementación del teleférico, cuestionando principalmente a una serie de carencias, pero no necesariamente relacionadas al teleférico. Este, a pesar de operar por debajo de la capacidad de pasajeros para la que fue diseñado, es sin lugar a dudas una contribución a la calidad de vida en la favela en términos de movilidad. La implementación del teleférico en realidad lo que hizo fue demostrar que, existiendo voluntad política y recursos, se

pueden realizar importantes intervenciones en las favelas. Sin embargo, ese mismo hecho provocó que las principales críticas apuntaran, por una parte, a la falta de planificación e inversión en infraestructura necesaria para aumentar los beneficios del teleférico en términos de movilidad y, por otra, a la insuficiente inversión en educación, cultura, salud y seguridad en los mismos territorios.

Durante el 2015, el teleférico del *Complexo do Alemão* finalmente es observado desde una perspectiva mucho más amplia en relación a los índices desde los cuales debe ser medido su éxito, no solo como un proyecto aislado de movilidad, sino como parte de una reforma urbana integral. Lamentablemente los indicadores no son favorables en varios aspectos.

En octubre del 2015, la situación es la de un teleférico con mal mantenimiento en estaciones y entorno, algunas cabinas con vidrios rotos y rayados, ascensores de las estaciones parados e incluso falta de personal para controlar el acceso y cobro de pasajes. Medios de prensa incluso, un tanto exageradamente, se refieren al teleférico como un sistema abandonado y a conflictos administrativos y económicos entre la prefectura y la Supervia.

Por otra parte, en mayo del 2015 el Instituto de Seguridad Pública (ISP) divulgó informaciones relativas a la seguridad y proyectos sociales en favelas. En ellas se destacaba positivamente la caída en un 85% del número de los homicidios producto de enfrentamientos entre civiles y las fuerzas de las Unidades de la Policía Pacificadora al interior de las favelas. Pero paralelamente surgían también informaciones que hablaban del elevado perjuicio sufrido por los proyectos sociales en el *Complexo do Alemão* producto de los tiroteos. Entre ellos se destacaba la caída de un 82% de la participación de niños de la región en el programa de reforzamiento escolar del EDUCAP (Espacio Democrático de Unión, Convivencia, Aprendizaje y Prevención). También se destacaba la reducción en un 50% del programa Vidanzar, destinada a actividades culturales relacionadas al baile, también en el área del *Complexo do Alemão*. O la también alta disminución de las actividades de la Villa Olímpica construida en las inmediaciones, que, de 4.279 usuarios en diferentes disciplinas deportivas, ya en mayo del 2015 solo contaba con clases de voleibol.

La pregunta que cabe aquí es acerca de lo que realmente importa al momento de medir el éxito de una operación urbana integral. En este caso vemos que, por una parte, la unidad de medida parece ser la disminución en el número de decesos producto de enfrentamientos armados, información importante en términos de seguridad sin duda alguna. Pero, por otra parte, aparentemente la participación de la ciudadanía en la vida pública se ve menoscabada a raíz de esas mismas políticas de seguridad, lo que va en una clara oposición a los principios por los cuales las áreas de interés social están siendo intervenidas y supuestamente, favorecidas con nuevas políticas de integración.

## Consideraciones finales

A pesar de todas las críticas posibles, es importante reconocer que intervenciones como la del teleférico del *Complexo do Alemão* son positivas si se las observa como detonantes de una permeabilidad urbana, que tienen la capacidad de incrementar la conectividad entre las zonas más vulnerables de la ciudad y los centros urbanos, estimulando también el contacto e interacción ciudadana entre diferentes formas de ocupación de la ciudad y diferentes clases sociales.

Por otra parte, si el objetivo del teleférico es esa interacción ciudadana e integración territorial, es importante estar atento a los efectos que el sistema provoca a nivel local. Porque sin duda los espacios de convivencia, de contacto social y vida en comunidad son fundamentales en este tipo de sistemas, que, por una parte, se fundamentan en mejoras a la movilidad urbana, pero que, por otra, repercuten en la calidad del espacio habitado. Es en esos espacios en donde esas intervenciones realmente tocan la ciudad y donde se viven de forma permanente las modificaciones del contexto intervenido. En este caso, estaciones y pilares vienen a ser la expresión física de las alteraciones provocadas por ese sistema de movilidad urbana. Y es en el caso de los 25 pilares en donde se percibe una clara falta de planificación barrial a pesar de ser elementos de alto impacto local y, en algunos casos, sumamente demandados como espacios de uso colectivo. De esta forma no es posible limitar el impacto del teleférico exclusivamente al ámbito del transporte y la movilidad, sino que es necesario también observar las alteraciones y evolución de este en el espacio urbano integral, pues, dependiendo de la contextualización del sistema implantado, este puede efectivamente contribuir en la mitigación del riesgo y la vulnerabilidad en determinadas áreas o, por el contrario, incrementarlas.

El potencial de integración urbana del teleférico del *Complexo do Alemão* puede ser insuficiente por ahora, pues necesita de otros componentes para alcanzar objetivos más allá de la movilidad, pero también es evidente que este forma parte de un urbanismo en que el contacto, roce e intercambio social ya está ocurriendo.

Jaime Lerner (2011) definiría al teleférico del *Complexo do Alemão* como una acupuntura urbana, no solamente por el sistema de transporte en sí, sino por los efectos tal vez menos visibles de este en la favela, si consideramos que la planificación es un proceso que no siempre consigue generar transformaciones inmediatas. Esa acupuntura urbana en ocasiones se manifiesta a través de una intervención que propicia un cambio cultural, con grandes obras e inversión de recursos, pero a veces también puede darse por medio de pequeñas intervenciones. En algunos casos pueden darse más como una reacción a la necesidad de recuperar heridas en la ciudad que la propia planificación provocó. Otras veces ese tipo de reacciones locales no necesariamente se traducen en intervenciones

físicas permanentes por parte de los ciudadanos. Y en algunos casos, como dice Lerner, esas acciones de “acupuntura” son simplemente nuevas costumbres o hábitos introducidos que crean condiciones positivas para la transformación de la vida en comunidad. En el caso del *Complexo do Alemão*, ante la escasez de espacios en la favela, los espacios residuales asociados a pilares y estaciones vienen a ser una posibilidad de expansión en escala menor y que van definiendo nuevas transformaciones no planificadas. Por lo tanto, estas transformaciones deben ser abordadas desde la participación.

El urbanista Ethan Kent (2009) fundamenta esta dimensión participativa afirmando que, para prevenir aberraciones en el espacio público, las personas deben participar, para así conseguir el restablecimiento del tejido social mediante proyectos que promuevan el encuentro en una escala más humana. La mayor riqueza y clave del éxito de una intervención es invertir en aquello que queda y perdura en un lugar, a partir de lo que el lugar ya es, potenciando también nuevas formas de interacción social que a su vez estimulen también nuevos usos en el espacio público. Debemos crear espacios donde las personas quieran permanecer, potenciándolos como lugares que promuevan economías vitales, estilos de vida saludables y comunidades fuertes. Los espacios públicos exitosos son lugares donde se puede observar la interacción de diferentes tipos de personas que se sienten parte de algo mayor y en el que existen vínculos sociales a través del lugar.

Finalmente, cualquier intervención, y más aún en favelas como el *Complexo do Alemão*, debe articular espacio y sociedad, otorgando accesibilidad, infraestructuras diversas, servicios, valorizando el entorno y creando conexiones entre barrio y ciudad, entre formalidad e informalidad, pero no erradicando lo existente, por el contrario, reconociendo esas potencialidades y recuperando aquellos espacios en riesgo. Es aquí donde los espacios residuales provocados por el teleférico aparecen como una oportunidad.

## Referencias

- BORDE, A. 2009. Percorrendo os vazios urbanos. In: Encontro Nacional da ANPUR, X. Disponible en: <http://www.anpur.org.br/anaisAbriu/62/1/anais-do-x-ena>. Acceso el: 23/09/2015.
- CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO DEL BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA (CAF). 2011. Observatorio de Movilidad Urbana (OMU). *Informe de desarrollo urbano y movilidad en América Latina*, 317 p.
- GEHL, J. 2013. *Cidades para pessoas*. São Paulo, Perspectiva, 262 p.
- HARVEY, D. 1996. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, 39:48-64.
- JACOBS, J. 2000. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes, 499 p.
- KENT, E. 2009. Revitalizar la ciudad. *Diario el Mercurio*, 27 set. Disponible en: <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={b4404b11-cb7f-4253-ad02-ce1421bd3afa}>. Acceso el: 12/09/2014.

- LEITE, C. 2012. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Porto Alegre, Grupo A Educação, 264 p.
- LERNER J. 2011. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro, Record, 126 p.
- LIMA, C.H. de. 2014. A cidade insurgente: estratégias dos coletivos urbanos e vida pública. *Arquiteturarevista*, **10**(1):31-36.  
<http://dx.doi.org/10.4013/arq.2014.101.04>
- LYNCH, K. 1998. *La imagen de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 227 p.
- ORGANIZACIONES COMPLEXO DO ALEMÃO. 2014. *Manifesto: Queremos ser felizes e andar tranquilamente na favela em que nascemos*.
- SENNETT, R. 1997. *Carne y piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza, 454 p.
- SILVA, R.C.M. da. 2012. Risco e vulnerabilidade na pacificação das favelas cariocas. In: R.C.M. da SILVA, *Desafios urbanos para a sustentabilidade ambiental nas cidades brasileiras*. Rio de Janeiro, PROURB/UFRJ, p. 96-107.
- SOARES, R. 2013. *Favelas do Rio de Janeiro: História e direito*. Rio de Janeiro, Editora da PUC-Rio, 407 p.
- THIBAUD, J.P. 2012. A cidade através dos sentidos. *Cadernos PROARQ*, FAU, Universidade Federal de Rio de Janeiro, **18**:2-16.
- ZALUAR, A.; ALVITO, M. 2006. *Um século de favela*. Rio de Janeiro, FGV, 370 p.

Submetido: 20/12/2015

Aceito: 21/06/2016