

MOBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE NO COMPLEXO PAVÃO-PAVÃOZINHO-CANTAGALO, RIO DE JANEIRO (1993 A 2021) AVANÇOS E DESAFIOS À MOBILIDADE EM ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS

Fabiane Ferreira Soares (Iniciação Científica), Eunice Helena S. Abascal (Orientador)

Apoio: PIBIC Mackenzie

RESUMO

O trabalho busca entender os resultados das intervenções e quais foram as melhorias vistas e sentidas pelos moradores do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo no período relativo de 1993 a 2016 com ênfase nas realizações do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC¹). Para isso observa-se o processo de formação da comunidade, a fim de compreender melhor sua dinâmica. As observações são voltadas à mobilidade e micro acessibilidade, já que sempre foi dificultada por sua localização em uma área íngreme de encosta de morro, problema que foi timidamente tratado por anos, com a implantação do plano inclinado, e do Elevador Rubem Braga. Foi realizado o levantamento de dados da área, coleta de imagens, elaboração de mapas, para que fosse possível observar o tecido da favela e a sua relação com a cidade formal, para compreender e analisar os processos de intervenções realizadas nessa região, que dependem de maiores investimentos no contexto da mobilidade para maior dignidade de deslocamento. Para aproximar do contexto local e da realidade da população, foi coletado o depoimento de um morador e líder comunitário, que pôde compartilhar sua experiência pessoal, que oferece um panorama mais sensível, além do levantamento bibliográfico para embasamento e compreensão do território. É notório a relevância da implantação de alguns equipamentos na região para melhorar a acessibilidade, mas é importante ressaltar que ainda se mostram deficientes e insuficientes para atender a real necessidade da população, visto que não houve a participação popular quanto à construção do seu próprio espaço.

Palavras-chave: Mobilidade. Favela. Rio de Janeiro. PAC

ABSTRACT

The aim this paper is to understand the results of interventions and what were the improvements realized and felt by the residents of the Complex Pavão Pavãozinho Cantagalo, between 1993 to 2016, with emphasis in the realizations of the Growth Acceleration Program (in portuguese, Programa de Aceleração do Crecimento). There for, the process of formation of the community is observed, directing to mobility and microaccessibility, for to better comprehend its dynamics. The difficulty in this area involves your localization in a steep hillside area, timidly treated for years, with the implementation of the inclined plane, and the Rubem Braga Elevator. were collected data from the area,

images, maps development for observation of slum tissue and your relationship with the formal city, for to comprehend and to analyze the interventions in the region, that depend on greater investments in the context of mobility for greater dignity of displacement. Additionally, an interview was conducted with a resident and community leader, sharing your experiences for view a perspective more sensible, besides of bibliographic research for the basement and understand the territory. Its noteworthy the relevance of implementation of Urban Community Facilities in the area for better accessibility, but it is very important to enhance which this is deficient and insufficient for supply the necessity population, seeing that the did not participation of population, in they own space.

Keywords: Mobility. Favela. Rio de Janeiro. PAC

1. INTRODUÇÃO

O expressivo crescimento demográfico experimentado desde fins do século XIX, e o movimento de migração de populações, incentivaram segmentos sociais menos favorecidos, sem opção de moradia, a ocuparem áreas sem infraestrutura necessária, acomodando-se em encostas de morros ou orlas de rios (IZAGA; PEREIRA, 2014). Políticas e intervenções, tais como as reformas implementadas por Pereira Passos em fins do século XIX, transformaram o Rio colonial, substituindo seus velhos casarões, e abrindo modernas e amplas avenidas, que expulsariam populações então residentes dando lugar às favelas urbanas cariocas, de que são exemplos o Morro da Providência, São Carlos e Santo Antônio, e outros, resultado das políticas de renovação urbana da área central.

Assim, a favela se tornou um dos mais expressivos elementos do Rio de Janeiro, de forma visível em sua paisagem, mas também culturalmente, e talvez menos notado, nos âmbitos socioespacial e econômico. (IZAGA; PEREIRA, 2014). Dessa forma, está presente na própria cidade e em sua dinâmica diária de forma indissociável, com questões e problemáticas a serem enfrentados por seus moradores e toda população, como a mobilidade, já que grande parte dessas comunidades da Zona Sul do Rio de Janeiro se encontram em encostas de morros, como o caso do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo.

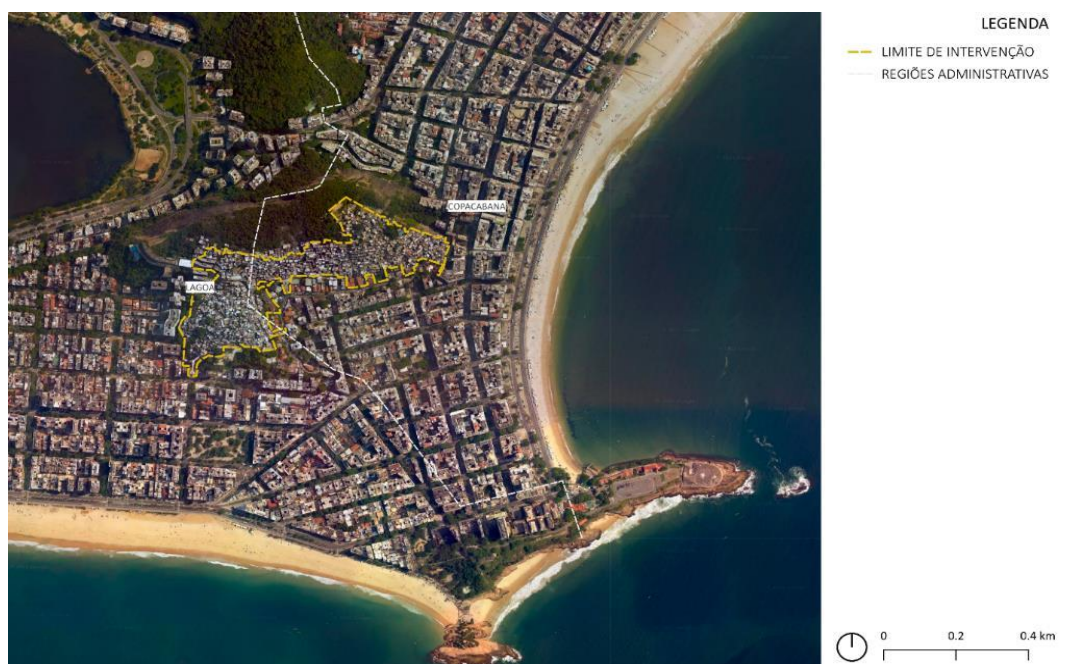
Como é o caso do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo está localizando entre dois bairros nobres do Rio de Janeiro, Copacabana e Ipanema, na Área de Planejamento 2 do Rio de Janeiro (RAV e VI) na encosta do Morro Cantagalo, local com alta declividade e área de aproximadamente 127.546 m², 3268 domicílios e 10.338 habitantes (IBGE/DATARIO 2010). Apesar da boa localização e uma vista deslumbrante para mar, os moradores não desfrutam da mesma qualidade de vida que os seus vizinhos. (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

Figura 1: Localização do complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo software QGgis®, 2022

Figura 2: Limite do Complexo e entorno próximo.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo software QGgis®, base cartográfica do Instituto Pereira Passos, 2022.

A área onde se localiza o Complexo Cantagalo-Pavão-Pavãozinho é constituída por três favelas, Pavão, Pavãozinho e Cantagalo e é subdividida em dez sub-regiões não oficiais, mas conhecida por todos os moradores: Nova Brasília, Buraco Quente, Quebra Braço, Terreirão, Cantagalo (Caixa e Igrejinha) Pavãozinho, Pavão, Serafim, Caranguejo e Vietnã, como ilustra a Figura 3.

Figura 3. Subterrítórios do Pavão Pavãozinho Cantagalo



Fonte: Imagem extraída do livro Circuito das Casas-Tela, caminhos de vida no Museu de Favela, feita por ACME.

Os nomes derivam da história de formação de cada uma dessas áreas, como Serafim, originado do Hotel Serafim; Vietnã pelas precárias condições enfrentadas pelos moradores recém-chegados, como se acabassem de voltar de uma guerra; Caranguejo, uma das áreas mais precárias, localizada na mais alta cota, possui esse nome por causa do animal não anda para frente, fazendo uma alusão aos moradores e a precária situação que enfrentavam; Quebra-Braço, pelos acidentes recorrentes ocorridos com os moradores naquela área (BASTOS, 2013).

Para entender melhor o território, apresenta-se um breve histórico de sua formação. A história do Pavão Pavãozinho Cantagalo começa na década de 1930, com alguns poucos barracos na região do Pavãozinho e Cantagalo, bastante isolados. Construções de forma precária, feitas com materiais reaproveitados, e assim como as casas, tudo ali era improvisado: ruas, acesso à água, fornecida por iniciativa de alguns vizinhos próximos (CARBALLO et al., 2003). E assim foi se construindo a história da comunidade, pelas mãos dos próprios moradores e dos recursos que eles tinham disponíveis.

As melhorias urbanas na comunidade sempre foram obtidas de modo pontual e insuficiente. Nessa linha, foram obtidas uma caixa d'água e a escadaria do número 46, da Rua Saint Romain, na década de 1970.

Nessa década, com a chegada da energia elétrica da *LIGHT*, os moradores sentiram-se mais seguros e empreenderam melhorias em suas casas. Foi a fase das casas de alvenaria e concreto, que estabeleceram o padrão básico das construções nessa encosta. (RIBEIRO, 2003, p.46).

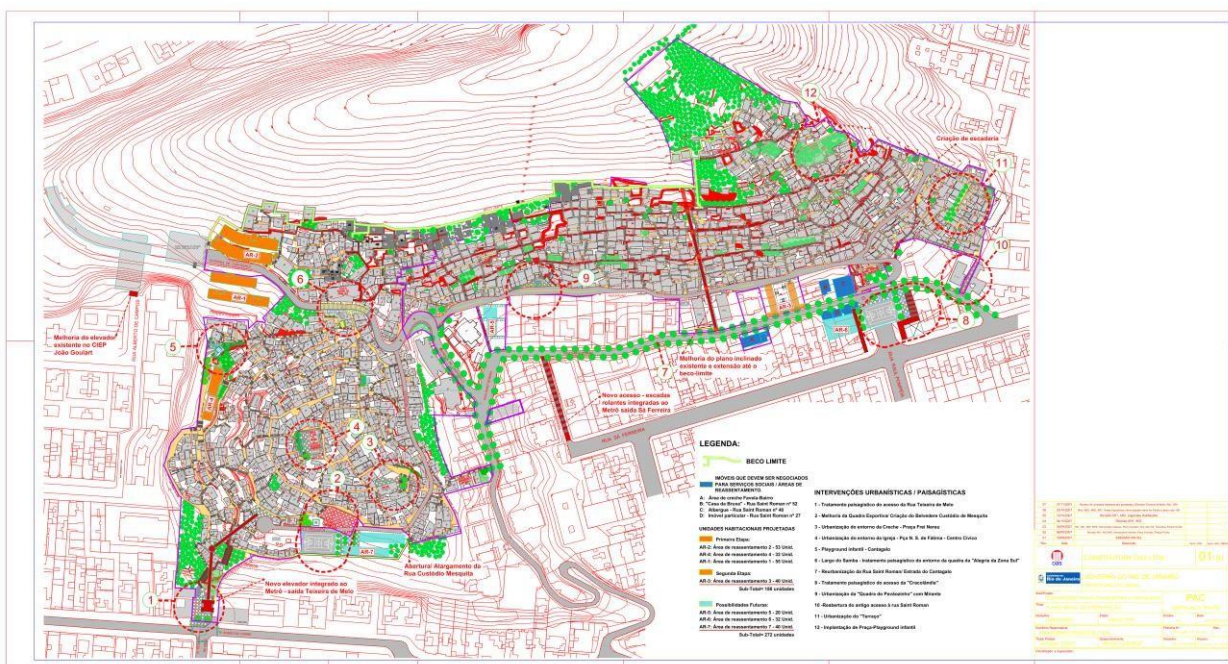
Foi durante o Governo de Brizola que de forma mais efetiva as políticas públicas realmente passaram a ter um impacto na qualidade de vida na urbanização da região.

Durante esse período foram realizadas a construção do plano inclinado no Pavãozinho e a abertura da Estrada do Cantagalo, uma das principais vias de acesso da área (IZAGA; PEREIRA, 2014). Nesse mesmo período, o governo também abriu ao público elevadores do antigo Panorama Palace Hotel, inaugurando a CIEP (Centro Integrado de Escola Pública) no prédio. A partir dessas ocorrências a população se sentiu segura para então passar a fazer maiores investimentos em suas casas. (CARBALLO et al., 2003).

De certo, a sua localização, colada a bairros centrais da Zona Sul carioca, e a forte presença de traficantes e crime organizado a partir da década de 1980, misturada à presença de mão de obra para a classe média moradora do asfalto, fez com que a sua urbanização fosse sendo adiada, estabelecendo-se uma convivência marcada pela dissimulação e a negociação constante da tensão entre moradores do morro e do asfalto, no lugar de intervenções mais incisivas. (IZAGA; PEREIRA, 2014, p.103).

Nesse contexto que em 2007 o Complexo foi um dos escolhidos para fazer parte do PAC na favela. O PAC foi dividido em duas etapas, PAC I (2007 a 2010) e PAC II (2011 a 2014), organizados em eixos de investimento compostas por um Programa de Ação. (CARDOSO; DENALDI, 2018).

Figura 4. Plano Geral de Intervenções para o Pavão Pavãozinho Cantagalo.



Fonte: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2021.

As obras do PAC I, nesta região, concentraram-se na reconstrução de toda a rede de água e esgoto, e na remoção e demolição das casas das famílias que ficavam no traçado de

uma importante via, a qual percorreria toda a extensão da favela e seria interligada à rua já aberta no Cantagalo, conectando as três comunidades, e dando oportunidade ao que hoje se conhece como complexo Cantagalo-Pavão-Pavãozinho. (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

Durante o PAC II, diretamente gerido pelo Governo do Estado, houve várias mudanças no projeto original, como a construção de mais dois prédios residenciais e a finalização do grande reservatório de água no alto do Pavão, no território conhecido como Caranguejo, considerada pelos moradores das três favelas integradas como sendo a área mais carente do complexo. Além da mais emblemática intervenção do programa: a implantação de um elevador, em duas torres, de 64 e 26 metros de altura, interligado à estação de metrô General Osório para a melhoria da mobilidade e do turismo junto com a criação de um mirante (IZAGA; PEREIRA, 2014).

A questão da mobilidade é vista como o maior problema a ser enfrentado para melhorar a qualidade de vida dos moradores, visto que a diferença de nível a partir das ruas de acesso é maior que 100 metros, além da ausência de um sistema viário contínuo. A solução desse problema é visto como meio de oferecer maior conectividade com a cidade formal, como o Beco do Amor Perfeito, acesso realizado do lado de Copacabana que em um curto espaço de tempo se tornou em uma das principais conexões de pedestres (IZAGA; PEREIRA, 2014).

Figura 5. Curva de nível do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo software QGgis®, a partir de dados do Instituto Pereira Passos, 2022

As obras do PAC no Complexo se encontram inacabadas, e certas áreas apresentam hoje aspecto de destruição e abandono, percepção que é potencializada ainda pela grande quantidade de casas destruídas, e outras descaracterizadas, para a abertura de vias.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

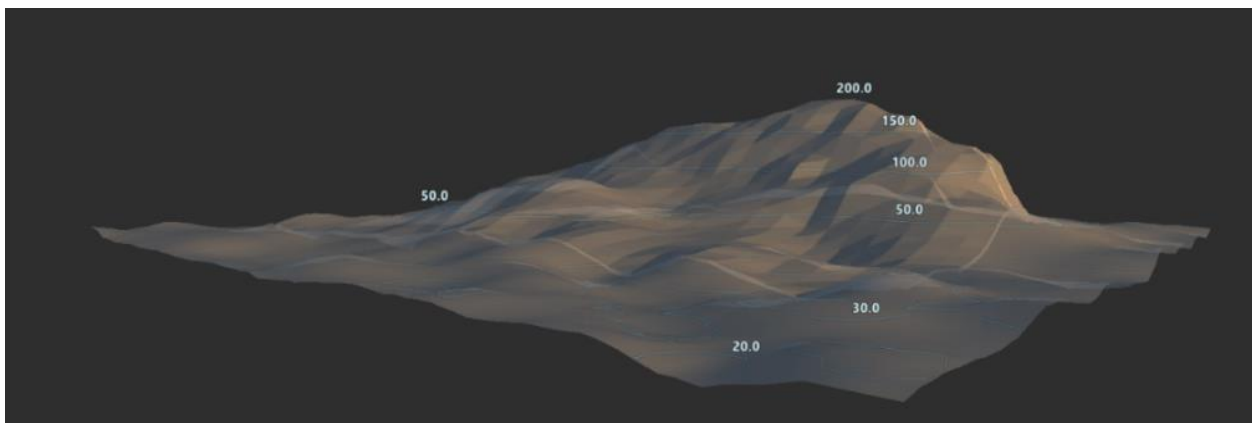
A cidade se faz pela interpolação de diversos fatores, história, estrutura social, espacialidade, entre outros aspectos, que juntos criam as mais diversas combinações. O tecido urbano como “ecossistema”, é pano de fundo para o modo de viver, a sociedade urbana, a vida social e cultural. (LEVEBVRE, 2016). É na cidade onde ocorrem as trocas, onde estão as mais diversas oportunidades, como emprego e acesso à cultura e lazer, dessa forma, o acesso e a possibilidade de vivenciá-la plenamente se configura em um direito.

Entre os marcos legais que regulam a produção do espaço urbano, o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 2001, garantiu legalmente ao cidadão o direito a cidades sustentáveis, que compreende direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, serviços públicos, ao lazer e ao trabalho. Contudo, é sabido que tais direitos não são atendidos, principalmente em regiões mais carentes, apesar da luta cotidiana no decorrer da história.

A mobilidade urbana ligada é intrínseca ao processo de urbanização. A mobilidade é o deslocamento de pessoas e bens no tecido urbano e necessidade de se locomover está no cotidiano da população, sendo necessário garantir a mobilidade segura, acessível e sustentável. (ALVES; RAIA JÚNIOR, 2009)

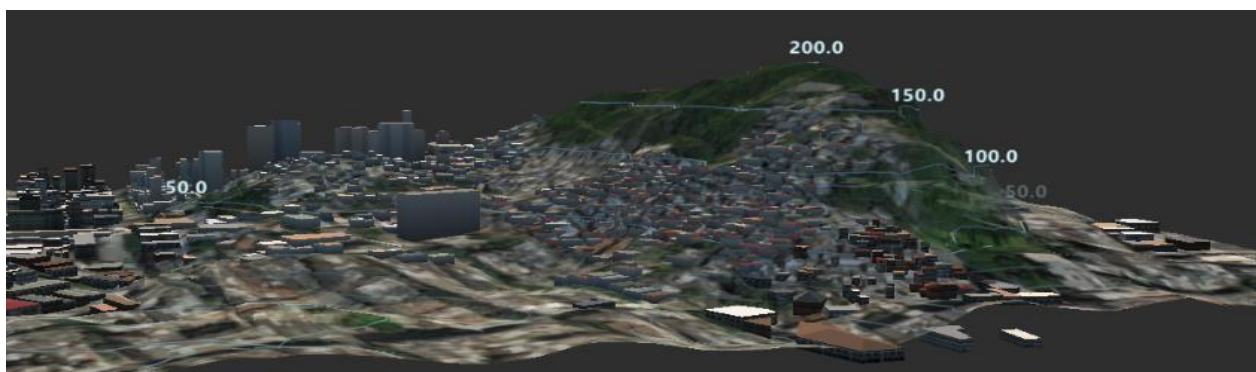
No Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo o maior desafio quanto à mobilidade está na elevada declividade da encosta de morro no qual o complexo se encontra. Os moradores sofrem o impacto da dificuldade de acesso, e das longas escadarias e da falta de acessibilidade no tecido das favelas. Nos últimos anos, obras foram feitas no intuito de melhorar a vida da população, como as realizadas em 1980 durante o Governo de Brizola e o Programa de Aceleração ao Crescimento do Governo Lula. (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

Figura 6. Modelo Digital de Elevação. Morro do Cantagalo e entorno imediato.



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do software Infracad, 2022.

Figura 7. Modelo Digital de Elevação. Morro do Cantagalo e entorno imediato.



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do software Infracad, 2022.

Para quem mora no Caranguejo, uma simples ida ao supermercado é uma maratona: "A gente tem que dar uns R\$ 3,00 para um rapaz trazer as coisas, porque a gente não aguenta". Quem quer investir na própria casa, também é obrigado a pagar pela subida do material. Por isso, os moradores podem até valorizar seu patrimônio, mas sabem que na hora de vender o imóvel, ninguém pagará o esforço e o dinheiro que gastaram. Isso explica a existência de tantas casas de estoque. (VITAL; CUNHA, 2003, p. 19).

Ao observar a paisagem do Rio de Janeiro, é fácil identificar visualmente as diversas favelas que se formaram em condições semelhantes, impondo dificuldades nos mais distintos aspectos à população, desde o deslocamento até entrega e recepção de mercadorias, medicamentos e outros bens necessários.

O urbano é a obsessão daqueles que vivem na carência, na pobreza, na frustração dos possíveis que permanecem como sendo apenas possíveis. Assim, a integração e a participação são a obsessão daqueles que

sobrevivem entre os fragmentos da sociedade possível e das ruínas do passado: excluídos da cidade, às portas do “urbano” (LEFEBVRE, 2016, p. 109).

Desse trecho de O Direito à Cidade, de Lefebvre, é possível extrair a necessidade em participar da cidade em sua totalidade de oportunidades, e a forma como sempre se faz necessário contar com a moradia próxima aos serviços, a fim de facilitar a vida diária. Dessa forma, aqueles que não possuem meios de participar da Cidade Formal se veem obrigados a ocupar áreas onde não há interesse daqueles que possuem maior poder e recursos, onde são submetidos a dificuldades de acesso e riscos geotécnicos. O poder de deslocamento, tanto interno na comunidade como sua comunicação com a cidade formal é um dos tópicos primordiais para oferecer dignidade aos habitantes.

As intervenções realizadas durante o governo Brizola, já citadas: a abertura da Estrada Cantagalo, novos caminhos e escadarias, obras de drenagem, água e esgoto, lixoduto, o CIEP e o acesso aos elevadores do Panorama Palace, e o plano inclinado (CARBALLO et al., 2003), apesar de não resolverem por completo o problema, são vistas como grande avanço à qualidade de deslocamento dentro da favela e a comunicação com a cidade formal. A abertura da Estrada do Cantagalo, uma das principais vias de acesso a comunidade e a implantação do plano inclinado no Pavão Pavãozinho facilitaram a fruição no tecido da comunidade. Contudo, apesar dessas e outras intervenções nesse período, as condições de infraestrutura e saneamento permaneceram precárias, devido à falta de conservação e manutenção dos serviços realizados (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

“Então... O plano inclinado ele foi pensado e construído para atender às pessoas que moram nas regiões mais altas, como Caranguejo, Vietnã e... e ele é basicamente dividido em primeira, segunda, terceira, quarta e quinta estação. É... Existem dois elevadores no Cantagalo, um tá desativado, que atende a região do Quebra, que é o elevador do Poupa Tempo, mas ele tá há mais de cinco anos desativado e tem o elevador que é do Brizolão, mas que só funciona porque a Viva Rio, que é uma empresa social ela arca com os custos. Então, ele funciona de quinta a sexta feira, mas ele atende as pessoas que moram... Na... na região principal do Cantagalo.

As regiões de mais fácil acesso, são as regiões que são cortadas pelas ruas principais, que é no caso a Rua Saint Roman e as regiões de mais difícil acesso, são duas em específico, porque o território é bem complexo, né? No território do Cantagalo, a região mais pobre e de difícil acesso é a região do Quebra Braço, que é onde esse elevador do Poupa Tempo ele atenderia essa população e aí a população no Galo, que mora na região do Quebra Braço ela tem que subir todo o Cantagalo para poder ter acesso às regiões principais, já a parte do Pavãozinho, Pavão-Pavãozinho as regiões de mais difícil acesso, e consequentemente mais pobres são as regiões do Caranguejo e do Vietnã,

que são as partes mais altas. Como o Pavão-Pavãozinho são mais altas do que o Cantagalo é... Apesar do plano inclinado estar localizado no Pavãozinho é... As regiões do Vietnã e do Caranguejo, elas são acima da quinta estação do plano inclinado, então o pessoal precisa descer no plano... na estação, na quinta estação do plano inclinado e continuar subindo, então para você subir material, subir compra, subir as coisas, fica muito difícil, porque é uma região muito íngreme.” – Conforme depoimento de João Victor Theodoro, Líder Comunitário do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo, disponibilizado via *whatsapp*, em 22 de agosto de 2022.

O depoimento de João Victor auxilia no entendimento dos moradores frente aos acessos e fluxos tanto dentro da comunidade quanto entre o local e a cidade formal. Além de evidenciar que as diferentes áreas do território culminam, dentro do mesmo Complexo, áreas com maiores dificuldades e menores auxílios que o restante da área, desde os equipamentos voltados a solucionar parte dos problemas da mobilidade, como o elevador do Complexo Rubem Braga e o plano inclinado, até a qualidade das vias, que impactam diretamente na diferença da qualidade de vida entre as sub-regiões.

O plano inclinado é um equipamento que facilita muito o dia a dia da população das áreas mais altas, mesmo que não chegue até o ponto da cota mais alta, contudo sempre apresentou diversas falhas, e apesar de contribuir, quando funciona, deixa a população à mercê de falta de manutenção. Ainda segundo o morador e líder comunitário João Victor Theodoro, “o meio de transporte quebra com frequência e pelo menos um dia por semana ocorre manutenção”, como pode ser evidenciado pelas figuras 7 e 8, mesmo após a sua recuperação pelo PAC, no período de 2016 a 2017, depois de passar muito tempo sem funcionamento algum.

Figura 8. Vista do plano inclinado



Fonte: João Victor Theodoro, 2022

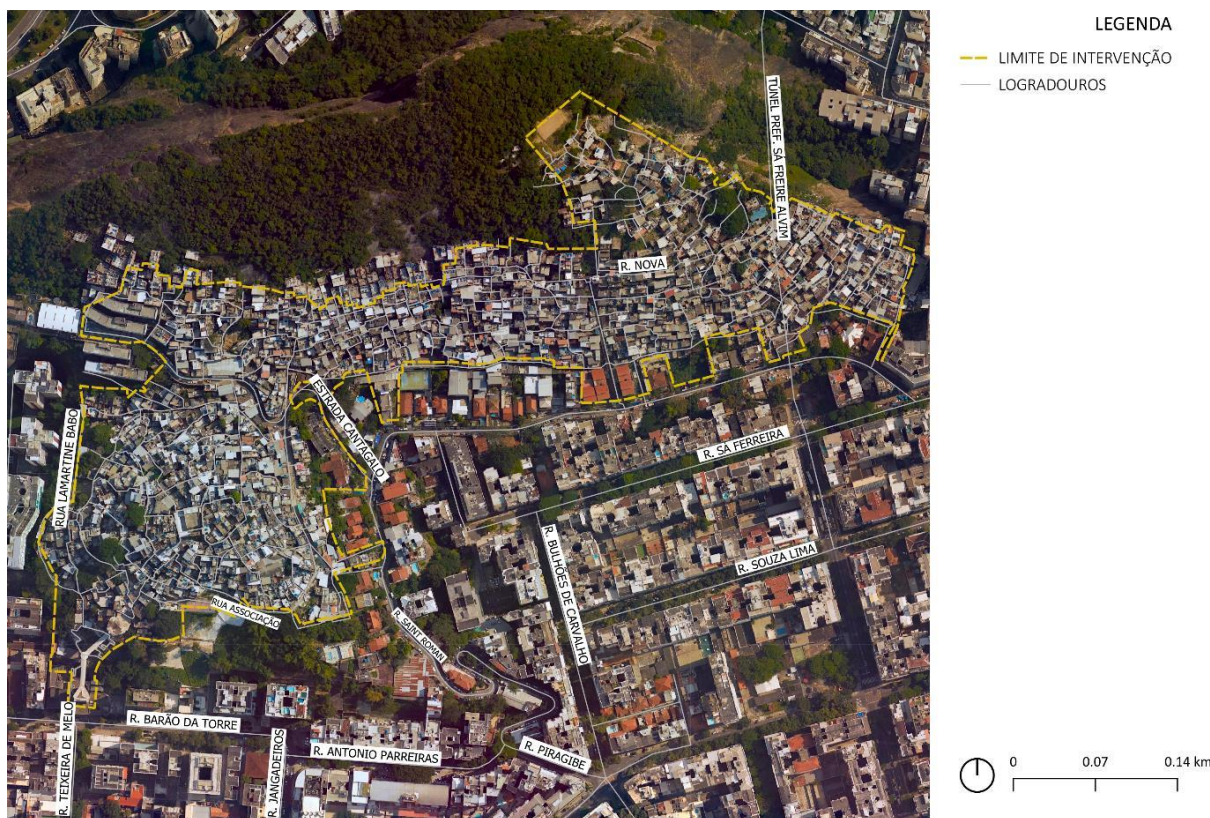
Figura 9. Cabine do plano inclinado.



Fonte: João Victor Theodoro, 2022

O PAC veio com o intuito de melhorar as vias e espaços públicos, com muitas de suas propostas voltadas para esse campo, com o plano de intervenções desenvolvida pelo ARQUITRAÇO, que foi contrato pelo Governo do Rio de Janeiro para o desenvolvimento. As intervenções contemplam: alargamento da Av. Pavãozinho, para caixa de rua de 3m a 4m, com entrada pela Estrada do Cantagalo e acesso até a Rua Saint Roman; alargamento das Ruas da Associação e Custódio Mesquita, para implantar via carroçável com caixa de rua de 3m a 4m, com entrada pela Estrada do Cantagalo e até o Elevador do Metrô, ligando o Morro do Cantagalo à Estação General Osório; novo acesso ao Serafim, com Reabertura da servidão junto ao nº 16 da Rua Saint Roman; remoção de edificações para reabertura de becos longitudinais, paralelos às curvas de nível e por isso planos, que foram com o tempo sendo interrompidos pelas construções; melhoria das escadarias e becos; para a implantação das vias propostas, estão sendo previstas demolições de edificações, visto o grande adensamento e a falta de espaços livres; construção de Novos Edifícios, com um total de 196 apartamentos, para reassentar as famílias cujas edificações forem demolidas para a implantação das vias propostas; praças nos acessos e nos espaços livres residuais; revitalização de largos existentes, como o Largo do Samba (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

Figura 10. Mapa do sistema viário do Complexo Pavão Pavãozinho Cantagalo.



Fonte: Figura do autor desenvolvido pelo software QGgis®, a partir de dados do Instituto Pereira Passos, 2022.

Sobre as melhorias realizadas, aponta-se a pavimentação da Estrada Cantagalo, que é a única via carroçável do território. Essa ação definiu um limite entre Cantagalo e Pavãozinho, além de fazer uma conexão com a Rua Saint Roman, outra importante via do Complexo, fazendo então a conexão com os bairros vizinhos. O Beco do Amor fez enorme diferença no dia a dia da população em relação ao movimento pedonal, também a execução de uma escadaria na encosta do Pavão, a reativação do Plano Inclinado e a Construção do Complexo Rubem Braga, que conta com um elevador para acesso a comunidade. (ABASCAL; RUBIO; SILVA; SOARES, 2022).

Entretanto o projeto recebeu críticas, tanto por parte dos moradores, visto que a formulação do projeto e suas decisões não foram fruto de um processo participativo que envolvesse a população, apesar de uma das premissas do PAC ser a participação popular. O projeto foi lançado em 2007 e apresentado aos moradores apenas em 2008 na “Primeira Grande Reunião de Moradores”, na qual a participação ficou restrita apenas sob a perspectiva de trabalhos sociais a serem realizados na região, e não com um espaço de discussão quanto as modificações físicas do espaço. (CUNHA, 2018). Outro aspecto negativo apontado é a questão do abandono das obras inacabadas dentro do Complexo, com entulho no meio das ruas, que já eram precárias, com maior impacto na mobilidade dos indivíduos.

Outra crítica foi ao forte apelo turístico do elevador Rubem Braga, principalmente ao ser inserido no contexto da Copa de 2014 e as Olimpíadas Rio 2016, deixando diversos déficits em seu planejamento a longo prazo, pois além de não ter sido executado completamente, partes que beneficiariam a população local, não foi finalizado, como algumas vias locais. Observa-se uma falta de comunicação entre o projeto do elevador e a urbanização dos largos e praças; entre a torre e a comunidade, que não comportaria o número de visitantes que supostamente receberia, além da falta de tratamento paisagístico adequado da encosta e falta de articulação do envoltório para comportar um projeto desse tamanho.

Em menor grau, considerou-se a intervenção Cantagalo-Pavão/Pavãozinho como emblemática uma vez que o projeto deveria se articular com a obra de expansão do Metrô, que implantou um elevador panorâmico que exerce funções para além da acessibilidade ao assentamento enquanto mirante turístico. Nesse caso, a instalação do elevador foi concluída, mas faltou finalizar a via de conexão ao sistema viário, o que significa que o elevador não cumpre integralmente a função de mobilidade para a população. (CARDOSO; DENALDI, 2018, p. 125).

Figura 11. Complexo Rubem Braga.



Fonte: Celso Brando, Archdaily, 2021.

Segundo matéria do O Globo, publicada em 2019, o elevador estava quebrado há 5 meses e sem previsão para serem consertados. A publicação ainda relata a dificuldade enfrentada por diversos moradores, inclusive idosos com dificuldade de locomoção, em subir o acesso pelas escadas, que possuem centenas de degraus. O jornal Vozes da Comunidade, no mesmo ano, também fez uma publicação do problema em seu portal, denunciando o descaso com um equipamento tão importante para os moradores. O relato apresenta que o elevador já apresentava problemas de funcionamento há algum tempo, além de pontuar que aproximadamente 120 famílias foram realocadas para uma região mais alta do morro para que fosse viabilizada a construção do elevador, e hoje não podem contar com seu funcionamento, com o acesso à cidade ainda mais dificultado para essa parcela da população.

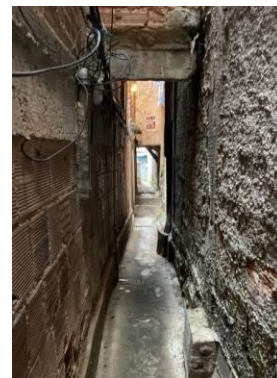
Ainda hoje, os principais logradouros seguem não atendendo a todas as residências, e como em outras comunidades, o acesso é complementado por passagens estreitas, abertas para cada grupo de casas:

Figura 12. Escadaria interna



Fonte: João Victor Theodoro, 2022

Figura 13. Caminho interno



Fonte: João Victor Theodoro

Moradora do Caranguejo, Sônia só tem a vista como consolo para a falta de qualidade de vida.

Eles moram bem perto do céu. Mas a única coisa que lembra o paraíso por ali é a vista deslumbrante da praia de Copacabana. De resto, o Caranguejo – a ‘cobertura’ do Complexo do Pavão-Pavãozinho – mais lembra o sertão nordestino. São pouco mais de vinte casas – metade das quais, de estuque. De lá até o asfalto, dá pelo menos uma hora de descida – com paradas para recuperas o fôlego – entre escadas, becos e ladeiras íngremes de dar tonteira. Falta posto de saúde, escola, farmácia, mercado, creche, igreja, bar, parquinho, telefone.” (VITAL; CUNHA, 2003, p. 19)

Figura 14. Principais equipamentos.



Fonte: Google Earth, adaptado; desenvolvido pelo software QGgis®, a partir de dados do Instituto Pereira Passos, 2022.

Os acessos e vias internas não são complementares, servindo de becos e vielas íngremes que não dão acesso facilitado nem mesmo aos serviços existentes dentro da comunidade. Ainda que todos os equipamentos estivessem funcionando em sua normalidade, nota-se no mapa uma distância considerável entre eles e os pontos mais distantes do território. A micro acessibilidade se dá com mudanças para facilitar também o

acesso de mobilidade interna, para que assim, por desejo ou necessidade, o acesso a cidade formal seja feito com facilidade e dignidade.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade nas favelas de encosta é um problema a ser enfrentado por meio de políticas públicas e intervenções que sejam promovidas em conjunto a população e que possam ser levadas até sua conclusão, com recorrentes serviços de manutenção, já que é um serviço primordial para garantir a fruição da área, do direito a mobilidade segura, e por consequência acesso a tantos outros direitos, serviços, emprego e lazer disponíveis na cidade.

Um ponto importante a ser observado é a setorização do Complexo, e como a maior dificuldade de acesso a algumas delas, como por exemplo a região na cota mais alta, o Caranguejo, explicita ainda mais a importância da mobilidade. A dificuldade de acesso e a pobreza observada nessa área é quase um desenho triste e caricato da realidade da segregação socioespacial, que distância ainda mais aquelas que já por suas condições são excluídos.

Os programas tiveram potencial projetual para causar impactos no cotidiano dos moradores, mas pela falta de finalização das obras e baixa política de manutenção, não conseguiu atingir o objetivo que deveria ser o principal. Além de deixar uma marca na população que precisou ser removida de suas moradias para dar espaço às intervenções, sendo que em alguns casos não estão oferecendo o retorno esperado ao seus utilizadores.

Um dos principais pontos é o fato do projeto tratar principalmente as grandes vias, excluindo um dos grandes problemas da mobilidade nesse território que são os pequenos acessos, as vielas e becos estreitos que dificultam os acessos, mas que ao mesmo tempo é muito delicado e difícil de solucionar.

Apesar dos problemas enfrentados, os projetos aproximaram as regiões internas da comunidade em alguns pontos, como a integração do Cantagalo com o Pavãozinho através da Estrada Cantagalo e Rua Saint Roman, além da integração com os bairros de Ipanema e Copacabana. Evidenciando ainda mais a necessidade de obras que se concluam, já que mesmo pela metade e com certo descaso para a finalização, as melhorias realizadas puderam ser sentidas por parte da população, se mostrando cada vez mais necessário que seja expandido para todos o mesmo direito.

4. REFERÊNCIAS

ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi; RUBIO, Viviane Manzione; SILVA, Lorena de Oliveira; SOARES, Fabiane Ferreira. Projeto de urbanização das favelas do complexo Cantagalo, Rio de Janeiro: desafios para a sustentabilidade. In: ALVIM, Angélica Tanus Benatti; RUBIO, Viviane Manzione. **Sustentabilidade em projetos para urbanização de assentamentos precários no Brasil: Contexto, Dimensões e Perspectivas**. Editora Manole, 2022, 598 p.

ALVES, Priscila; RAIÁ JÚNIOR, Archimedes Azevedo. Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil. **VI Congresso do Meio Ambiente da AUGM**, São Carlos, 2009.

BRASIL. MINISTERIO DO PLANEJAMENTO. **Programa de Aceleração do Crescimento, PAC**. Disponível em <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/divulgacao-do-balanco> . Acesso em 18 ago. 2021.

BRASIL, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001: **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**.

CARBALLO, Antonio Carlos et al. **O galo e o pavão**. Comunicações do ISER, 2003, 124 p.

CARDOSO, Adauto Lucio; DENALDI, Rosana. **Urbanização de favelas no Brasil: um balanço preliminar do PAC**. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2018.

CUNHA, Juliana Blassi. "O projeto já chegou até nós pronto e não podemos mudar muita coisa!": a metodologia participativa do PAC e a atuação das lideranças comunitárias no projeto de (re)urbanização de uma favela do Rio de Janeiro. **Horiz. antropol.**, Porto Alegre, v. 24, n. 50, 2018, p. 117-144.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)/ DATARIO. 2010. Disponível em: <https://www.data.rio/>>. Acesso em: 28 out. 2021.

GOULART, Gustavo. **Moradores do Cantagalo reclamam que elevadores panorâmicos estão quebrados há cinco meses: Parte do Complexo Rubem Braga, que custou R\$ 45 milhões, equipamentos estariam enguiçados**. O Globo, Rio de Janeiro, 04 abr 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/moradores-do-cantagalo-reclamam-que-elevadores-panoramicos-estao-quebrados-ha-cinco-meses-23573637>>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. **Dados de base cartográfica** (disponibilizados por solicitação via e-mail). 2022

IZAGA, Fabiana; PEREIRA Margareth. A Mobilidade Urbana na urbanização das favelas no Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 4, 2014.

LEFEVRE, Henri. **O Direito à cidade**. Ed. Nebli, Itapevi, SP. 2016.

RIBEIRO, Manuel. O morro: territórios, espaços e pertencimentos. In: CARBALLO, Antonio Carlos et al. **O galo e o pavão**. Comunicações do ISER, 2003, p.45-49.

SANTOS, Maurício Campos dos. **Relatório das visitas técnicas realizadas nas comunidades do Cantagalo (Ipanema) e Pavão-Pavãozinho (Copacabana)** em 11 de maio e 6 de junho de 2011, e parecer técnico sobre situação de risco associadas à situação de encostas em diversos locais das mesmas. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <https://apublica.org/wp-content/uploads/2016/07/Relato%CC%81rio-Cantagalo-Pava%CC%83o-Pava%CC%83ozinho.pdf>. Acesso em 02 nov. 2021.

VITAL, Christina; CUNHA, Marilena. Viva favela: Fala Rita. Entrevista com Rita de Cássia, correspondente do Viva Favela do Favela tem memória, no Cantagalo. In: CARBALLO, Antonio Carlos et al. **O galo e o pavão**. Comunicações do ISER, 2003, p.45-49.

VOZ DAS COMUNIDADES. **Elevador quebrado: Moradores do Pavão-Pavãozinho e Cantagalo sofrem com falta de manutenção no transporte**. Disponível em: <https://www.vozdascomunidades.com.br/comunidades/elevador-quebrado-moradores-dopavao-pavaozinho-e-cantagalo-sofrem-com-falta-de-manutencao-no-transporte/>. Acesso em 15 set. 2022

Contatos: soaresf.fabi@gmail.com e eunicehelenabascal@mackenzie.br