

## Entrevista Jorge Jaurégui

*Entrevista concedida a  
Fernando Espósito Galarce*

Arquiteto, doutor em Arquitetura pela Universidade Politécnica de Cataluña (UPC). Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Contato: fernando.esposito@ead.cl

O município do Rio de Janeiro possui 54% do total da população da região metropolitana (6,1 milhões de habitantes aproximadamente), sendo a segunda maior concentração urbana do Brasil. Em torno de 1,3 milhão mora em favelas. Neste sentido, o problema da mobilidade, associado ao problema do crescimento sem planejamento e à concentração da pobreza em áreas periféricas da cidade, tem gerado a procura de soluções alternativas em relação ao movimento de pessoas e a integração urbana, o que pode responder, em parte, alguns destes problemas.

Nesta entrevista, o arquiteto e urbanista Jorge Mario Jauregui detalha alguns aspectos relacionados ao teleférico do Complexo do Alemão, projeto inaugurado no ano de 2011 como resposta à periferização deste conjunto de favelas, caracterizado, entre outros pontos, pela deficiente infraestrutura urbana e conectividade. Hoje, com outros projetos similares inaugurados ou em estudo no Rio de Janeiro e em outras cidades latino-americanas, o teleférico do Complexo do Alemão aparece como uma referência que permite manter aberta a discussão com as tais variáveis que entram em jogo no momento de desenvolver intervenções destas características.

Jorge Mario Jauregui, arquiteto formado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Nacional de Rosario, Argentina, destaca-se pela dedicada trajetória a serviço de projetos no espaço público e em favelas, em diferentes locais da cidade de Rio de Janeiro.

**Prumo:** Percebe-se no traçado do teleférico que as estações se localizam nos pontos altos dos morros e com certa equidistância entre elas, o que demonstra que a dimensão geográfica foi considerada importante no projeto. Como foram abordadas estas e outras variáveis que determinaram o desenho e o traçado? Além disso, é possível observar que as estações também são lugares que oferecem uma infraestrutura de caráter público, tanto no seu interior quanto no seu entorno por meio de serviços, equipamentos esportivos, praças, mirantes etc. Como surge esta característica do projeto e como se decide que tipo de infraestrutura oferecer à comunidade?

**JJ:** O projeto do teleférico faz parte do projeto de articulação socioespacial para o Complexo do Alemão.

Em particular, da proposta de reconfiguração da mobilidade dentro do Complexo e sua articulação com o transporte metropolitano, especificamente com as linhas de trens da Supervia.

O projeto envolveu a reorganização dos espaços existentes e a introdução de novas e potentes centralidades como o Centro Cívico, projetado para atuar como conexão entre o Complexo e os bairros do entorno. No Centro Cívico somente foi construída a Escola Profissionalizante, ficando de fora as edificações projetadas correspondentes ao Hospital Público, o Centro de Atendimento Psiquiátrico, o Centro de Apoio Jurídico, o Centro de Serviços, o Centro de Geração de Trabalho e Renda e a grande Marquise para conectar

todos estes equipamentos, previstos para serem localizados no terreno da exfábrica da Poesi.

O projeto do teleférico surgiu como solicitação do governador do Estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, após uma visita a Medellín. A proposição deste tipo de transporte de massa para o Complexo do Alemão se inscreveu na busca da facilitação dos acessos aos pontos mais inacessíveis dos diferentes morros existentes e, especialmente, aos topos destes, locais caracterizados por serem redutos de traficantes antes da obra.

O objetivo de instalar as estações sociais, incluindo além da própria estação serviços públicos e uma agência bancária no alto dos morros, tinha um duplo objetivo: funcional (tornar acessíveis os pontos com maior dificuldade de contar com ruas carroçáveis) e, ao mesmo tempo, simbólico ("desbunquerizar" esses morros colocando "a vista" o novo sistema de mobilidade). As estações ficaram tão visíveis que "localizaram no mapa" o Complexo do Alemão. Hoje as estações são vistas por quem trafega pela Linha Amarela e pela Linha Vermelha e são visíveis desde o Aeroporto Internacional Tom Jobim.

Cada uma delas possui equipamentos diferentes: na estação do Adeus existe uma agência bancária e uma sala para uso comunitário; na Baiana, um Pouso (Posto de Orientação Urbanística e Social); na do Alemão, um Centro de Referência da Juventude (CRJ) e um estúdio de música; na estação Itararé, uma sala de dança e um centro de serviços; na Fazendinha, uma biblioteca pública. Esta estação tem se constituído no lugar de visitação mais frequentado e conta com um mirante sobre o complexo. Pelo fato de estarem no topo dos morros, cada estação desfruta de visuais de 360 graus. Paralelamente, a implantação do sistema do teleférico tem provocado uma adaptação espontânea das residências em torno das estações e e no trajeto das linhas deste, os transformando, em varios casos, em locais comerciais e de serviço.

A decisão sobre que tipo de equipamento público deveria ser instalado em cada estação obedeceu aos resultados do trabalho social desenvolvido com os moradores e as diferentes secretarias de Estado.

O trabalho social foi realizado mediante o emprego de enquetes e workshops com a população local e, a partir daí, foram definidos os programas a serem implantados em cada estação.

**Prumo: Quais foram os principais desafios e dificuldades abordados durante o estudo e o projeto? Você já os considera atingidos ou requer um tempo maior para observar os resultados definitivos?**

JJ: O primeiro desafio foi contar com uma topografia confiável para poder tomar decisões de implantação das estações e de cada pilar de sustentação dos cabos. Para tal, foi contratado um helicóptero e utilizado um equipamento específico para essa tarefa. A partir da definição dos locais de implantação foi realizado um trabalho minucioso de identificação das residências a serem relocadas e das ruas que precisariam ser abertas para dar acesso aos caminhões que levariam os equipamentos a cada estação e a cada pilar. Como se sabe, o processo de negociação para as remoções é lento e complexo e a busca de equilíbrio entre interesse público e direito individual demanda um trabalho social cuidadoso e respeitoso em relação aos direitos dos moradores.

O segundo desafio foi estudar os requerimentos técnicos específicos desse tipo de transporte (público). Além das visitas ao teleférico de Medellín, foram contratados serviços de assessoria técnico-econômica do Metrocable de Medellín.

Considerando que a implantação de um sistema de teleférico no Brasil é inédita, acredito que os objetivos foram alcançados plenamente e que isto abre espaço para a utilização desse sistema, quando pertinente, em outros pontos da cidade e do país.

No que se refere à utilização do sistema pelos moradores, entendo que é um processo de absorção que tem demonstrado a paulatina aceitação e adaptação dos residentes, passando, inclusive, a se transformar em fonte de geração de trabalho e de renda, além de promover a valorização das propriedades, como demonstrado no artigo da Revista O Globo, de 5 de fevereiro de 2012, intitulado "A laje está em alta", no qual se descrevem as

diferentes formas de utilização das lajes das construções para usos comerciais e de lazer.

O sistema do teleférico vai permitindo cada vez mais a conexão entre os moradores da cidade (os bairros e a "cidade formal") com os das favelas (a "cidade informal"). Conforme o tempo passa, novos usos e novas influências vão surgindo. Assim, além da geração de trabalho e renda, houve a contribuição para a autoestima da população do Complexo e o intercâmbio com outras pessoas vindas de diferentes partes da cidade e mesmo do exterior. Esta interação possui um caráter bastante positivo tendo em vista que ajuda a "desencravar" o lugar, considerado antes da intervenção como "irrecuperável". A mudança provocada no imaginário dos cidadãos, dos cariocas, é muito importante para a transformação do Complexo em bairro popular normal. Esse processo está em curso e o teleférico tem dado uma contribuição importante neste sentido. Por outro lado, o processo de absorção do sistema já se adapta aos meios de mobilidade tradicionais na comunidade, como moto-táxis e kombis, gerando uma simbiose.

Claramente, as estações do teleférico já funcionam como marcos ("mojones", nas palavras de Kevin Lynch) no entorno macro da cidade. A "pontuação" desses morros por estações contribuiu tanto de dia quanto de noite, sem sombra de dúvida, como uma presença do poder público no privado e um elemento de "valorização" do lugar.

Conforme minha experiência e observação, todas as vezes que tenho ido ao lugar e utilizado o teleférico, só tenho encontrado aprovação e orgulho de o Complexo do Alemão ter sido o primeiro local do país a contar com esse serviço.