



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**  
Centro de Ciências Sociais  
Instituto de Estudos Sociais e Políticos

Ana Clara Chequetti da Rocha Duarte

**Ruínas olímpicas e a destruição infraestrutural como modo de  
produção da cidade: uma etnografia da vida social do teleférico da  
Providência**

Rio de Janeiro

2024

Ana Clara Chequetti da Rocha Duarte

**Ruínas Olímpicas e a destruição infraestrutural como modo de produção da cidade: uma etnografia da vida social do Teleférico da Providência**



Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Mariana Cavalcanti Rocha dos Santos

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/D - IESP

D812 Duarte, Ana Clara Chequetti da Rocha.  
Ruínas olímpicas e a destruição infraestrutural como modo de produção da cidade: uma etnografia da vida social do teleférico da Providência / Ana Clara Chequetti da Rocha Duarte. – 2024.  
287f.: il.

Orientadora: Mariana Cavalcanti Rocha dos Santos.  
Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Estudos Sociais e Políticos.

1.Sociologia urbana – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 2. Olimpíadas – Rio de Janeiro (RJ) – Teses.3. Favelas – Urbanização – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 4. Providência, Morro da (Rio de Janeiro, RJ) – Teses. 5. Antropologia urbana – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 6.Etnografia – Teses. I. Santos, Mariana Cavalcanti Rocha dos. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Estudos Sociais e Políticos. III. Título.

CDU 316.334.56(815.3)

Rosalina Barros CRB-7 / 4204 - Bibliotecária responsável pela elaboração da ficha catalográfica.

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese, desde que citada a fonte.

---

Assinatura

---

Data

Ana Clara Chequetti da Rocha Duarte

**Ruínas olímpicas e a destruição infraestrutural como modo de produção da cidade: uma etnografia da vida social do teleférico da Providência**

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Banca Examinadora:

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Mariana Cavalcanti (Orientadora)

Instituto de Estudos Sociais e Políticos – UERJ

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Palloma Valle Menezes

Instituto de Estudos Sociais e Políticos - UERJ

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Raquel Passos Lima

Instituto de Ciências Sociais - UERJ

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Laura Kemmer

Universidade de São Paulo

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Francesca Pilo

Utrecht University

Rio de Janeiro

2024

## AGRADECIMENTOS

Agradeço à todas as pessoas que acreditaram em mim e me estimularam a seguir essa caminhada do doutorado até aqui. Primeiramente, queria começar agradecendo à minha orientadora Mariana Cavalcanti que acreditou no meu projeto desde o início e me deu caminhos e ferramentas para desenvolver ele. Sempre digo que meu encontro com Mari foi ao acaso e mudou minha vida, então além do suporte acadêmico agradeço pela amizade, parceria e estímulo.

Gostaria de agradecer a cada uma das membras da banca avaliadora porque sou extremamente grata por ter a oportunidade de ter meu trabalho comentado por cada uma delas. Agradeço à Profa. Maria Raquel Passos Lima, que foi outra grande influência na trajetória das interpretações e conceitos utilizados nesse trabalho potencializando as perspectivas sobre ruínas, escombros e resíduos. Obrigada pela leitura e comentários cuidadosos e pelas tantas parcerias, trocas e projetos que desenvolvemos juntas.

Agradeço à Profa. Palloma Menezes, cuja produção também foi uma inspiração na minha pesquisa, por participar da banca e me proporcionar a chance de ter meu trabalho comentado por uma pesquisadora com grande experiência no tema de urbanização de favelas. Agradeço à Profa. Francesca Pilo' por contribuir com a composição da banca trazendo o olhar de uma especialista no campo de pesquisa das infraestruturas urbanas. Sou grata também à Profa. Laura Kemmer por aceitar o convite para a avaliação e assim me dar o privilégio de ouvi-la dialogar com a minha tese e enriquecer as perspectivas de como entulhos e escombros vem constituindo cidades.

Gostaria de agradecer também às pesquisadoras que compuseram a banca de qualificação desse trabalho. À Profa. Eugênia Motta, por sempre trazer comentários perspicazes e ter colaborado com sugestões para como essa pesquisa de desenhou. Agradeço também à Camila Pierobon, por essa e tantas outras trocas e comentários que engrandeceram e marcaram minha formação.

Agradeço ao Prof. Manuel Delgado por me receber no Departamento de Antropologia Social na Universidade de Barcelona, por todas as trocas e sugestões, por ter me dado a oportunidade de realizar esse intercâmbio e apresentar meu trabalho para estudantes e pesquisadores do GRECS (*Grup de Recerca sobre*

*Exclusió i Control Socials*) e da OACU (*Observatori d'Antropologia del conflicte Urbà*) da UB.

Como nada nessa vida se constrói sozinho, mas sim com uma comunidade que nos dá suporte e estímulo, gostaria de agradecer a todos que edificaram as discussões que permearam a construção dessa tese. Assim, gostaria de agradecer em especial aos membros do Grupo de Estudos das Infraestruturas Urbanas (realizado por parceria do CASA/IESP-UERJ e URBANO/UFRJ) que mudou definitivamente os rumos dessa pesquisa e sem o qual nada disso teria sido possível: Julia O'Donnell, Marcella Araújo, Marcos Campos, Thomas Cortado, Rodrigo Agueda, dentre outros pesquisadores brilhantes.

Sou grata a todos os pesquisadores maravilhosos do Grupo CASA/IESP-UERJ, que se tornou um espaço de apoio, troca e convergência de pesquisas urbanas extremamente rico, inspirador e acolhedor. Encontrar vocês foi para mim realmente uma sensação de "chegar em casa", onde me senti no melhor lugar possível para trilhar meu doutorado e amparada por uma comunidade que compartilhava dos interesses e desafios do campo de pesquisas urbanas. Também agradeço aos pesquisadores do ResiduaLab/UERJ pelas trocas e amizades em especial João Velame, Bárbara Amoras e Michel Misse, com quem venho fortalecendo esse grupo de pesquisa que em pouco tempo já vem construindo muitos debates e projetos ímpares.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, por ter financiado toda essa pesquisa e que com o fomento de bolsas torna a educação acessível e possível para milhares de pessoas que, caso contrário, jamais realizariam um doutorado. Agradeço também ao programa de internacionalização CAPES-PRINT por ter financiado todos os gastos para que eu tivesse a oportunidade de cursar doutorado-sanduíche em Barcelona, e assim realizar coisas que eu nunca nem sonhei que faria. Agradeço também à Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), ao Instituto de Estudos Sociais e Políticos (IESP-UERJ) e à Universitat de Barcelona, por terem me proporcionado espaço, conforto, estrutura e apoio para realizar meus estudos.

Por fim, mas não menos importante, sou grata porque algumas das melhores pessoas do mundo calham de ser meus amigos e familiares, e agradeço por terem salvado a minha vida várias vezes sem nem saberem disso: Carol Antão, Fer, Renan, Di Delavega, Kaname, Nat Martins, meus irmãos Rama e Hladiny, e meus sobrinhos

maravilhosos. Agradeço e dedico essa tese sobretudo à minha avó Ana Maria, que fez comidas veganas congeladas para que eu não precisasse parar de escrever para cozinhar e não consigo pensar em amor maior que isso!

## RESUMO

DUARTE, Ana Clara Chequetti da Rocha. *Ruínas olímpicas e a destruição infraestrutural como modo de produção da cidade: uma etnografia da vida social do teleférico da Providência*. Orientadora: Mariana Cavalcanti Rocha dos Santos. 2024. 287 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Inaugurado durante a Copa do Mundo 2014 e abandonado após os Jogos Olímpicos 2016, um gigantesco teleférico erguido na favela da Providência, no centro da cidade do Rio de Janeiro, definha com a deterioração de seus cabos de aço, torres metálicas e três enormes estações, que conectariam esta que é conhecida como "a primeira favela" à um circuito turístico, ligando à Central de transportes metropolitanos, de um lado, e à Zona Portuária, alvo da revitalização Porto Maravilha, de outro. O Teleférico da Providência participa de uma constelação de ruínas de projetos de urbanização de favelas inacabados ou abandonados, onde a mobilidade monumental simbolizava a integração das favelas e também as inseria em novos regimes de visibilidade, explorando seu potencial turístico e o valor que poderiam agregar ao marketing urbano da "Cidade Olímpica". Desde 2016, no entanto, o Rio de Janeiro passou a conviver com as diversas "carcaças" dos megaprojetos do urbanismo olímpico, muitos que, como na Providência, já eram considerados abandonados antes mesmo de estarem completos. Essa tese busca realizar uma etnografia da trajetória da vida social do Teleférico do Morro da Providência utilizando a abordagem da antropologia das infraestruturas como instrumento conceitual e metodológico para compreender seus efeitos sociopolíticos. Seguindo os escombros materiais e simbólicos gerados pelo plano de urbanização, analisam-se as racionalidades políticas que constituíram a prática do urbanismo olímpico, e sobretudo dos processos de arruinamento que as acompanham, a fim de compreender as produtividades sociais, políticas e econômicas das ruínas. Assim, essa tese pensa as ruínas não como fragilidade do poder, mas como dispositivo que constrói e gere o espaço urbano, defendendo então que a destruição infraestrutural configura um modo de produção da cidade.

Palavras-chave: infraestruturas urbanas; megaprojetos; ruínas;

## ABSTRACT

DUARTE, Ana Clara Chequetti da Rocha. *Olympic Ruins and infrastructural destruction as a mode of production of the city: an ethnography of the social life of the Providência cable car*. Orientadora: Mariana Cavalcanti Rocha dos Santos. 2024. 287f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Opened during the 2014 World Cup and abandoned after the 2016 Olympics, a massive cable car built in the Providência favela, in the center of the city of Rio de Janeiro, languishes with the deterioration of its steel cables, metal towers, and three enormous stations, which would connect what is known as "the first favela" to a tourist circuit, linking to the metropolitan transportation Center, on one side, and to the Port Zone, targeted with the Porto Maravilha revitalization project, on the other. The Providência Cable Car is part of a constellation of ruins of unfinished or abandoned favela urbanization projects, where monumental mobility symbolized the integration of the favelas and also inserted them into new regimes of visibility, exploring their tourist potential and the value they could add to the urban marketing of the "Olympic City". Since 2016, however, Rio de Janeiro has been living with the various "carcasses" of Olympic urbanism mega-projects, many of which, like in Providência, were already considered abandoned before they were completed. This thesis seeks to carry out an ethnography of the trajectory of the social life of the Morro da Providência Cable Car using the approach of the anthropology of infrastructures as a conceptual and methodological instrument to understand its sociopolitical effects. Following the material and symbolic rubble generated by the urbanization plan the political rationalities that constituted the practice of Olympic urbanism are analyzed, and above all the processes of ruination that follows it, in order to understand the social, political, and economic productivity of ruins. Thus, this thesis considers ruins not as a fragility of power, but as a device that constructs and manages urban space, arguing that infrastructural destruction constitutes a mode of city production.

Keywords: urban infrastructures; grand urban projects; ruins;

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1	Telas de (in)segurança do Teleférico da Providência.....	17
Imagem 2	Assento sanitário, peças e destroços do Teleférico da Providência	21
Imagem 3	Mapa de megaprojetos de infraestrutura de mobilidade realizados ou imaginados de 2008 a 2016 para a cidade do Rio de Janeiro.....	24
Imagem 4	Estação Marítima da Gamboa.....	71
Imagem 5	Charge de Oswaldo Cruz passando o pente fino no Morro da Favella	81
Imagem 6	Saída do túnel da marítima, hoje VLT, vista do Morro da Providência	87
Imagem 7	Antiga orla industrial renovada de Bèsos, Barcelona .....	92
Imagem 8	Parc Forum, no formato de um imenso painel solar, ao fundo, em Barcelona.....	93
Imagem 9	Renovação 22@ no bairro de Poblenou, Barcelona .....	93
Imagem 10	Novos condomínios crescem entre chaminés e castelo no Poblenou, Barcelona .....	93
Imagem 11	"Ex-casa".....	96
Imagem 12	Terreno de casa demolida em uma rua de casas antigas, quase todas ocupadas no Clot, Barcelona .....	96
Imagem 13	Entre turistas e airbnbs, casas lacradas no bairro histórico do Gotic, Barcelona .....	97
Imagem 14	Complexo de Elevadores e Mirante da Paz no Cantagalo .....	107
Imagem 15	Rambla de Manguinhos .....	108
Imagem 16	Planta do trajeto do Teleférico do Alemão .....	110
Imagem 17	Teleféricos do Complexo do Alemão e do Complexo da Penha .....	114
Imagem 18	Teleférico da Mangueira .....	115
Imagem 19	Linha do tempo dos megaprojetos de mobilidade em favela por data de proposição .....	116
Imagem 20	Teleférico da Providência .....	117
Imagem 21	Torres de metal no Morro da Providência e seus fios se tornam a nova paisagem .....	120
Imagem 22	Projeto de estação com dois teleféricos no Morro da Providência .....	128
Imagem 23	Trajeto do teleférico ligando a Leopoldina a Praça Mauá .....	129

Imagem 24	Projeção do Museu de Arte do Rio com um sistema teleférico acoplado ao terraço .....	129
Imagem 25	Providência Patrimônio Cultural .....	133
Imagem 26	Modelo 3D de Centro Histórico no Cruzeiro baseado em casas de Paraty .....	134
Imagem 27	"Santuário de Cristo Redentor (ainda existente) no Morro da Favela, atual Morro da Providência" .....	136
Imagem 28	Largo do Cruzeiro e Oratório (já sem a cruz do topo) .....	136
Imagem 29	Plano de Intervenção Favela-Bairro Providência.....	137
Imagem 30	Novas Paisagens-Mercadoria: Mirante com vista para o Cristo e Sambódromo .....	141
Imagem 31	Paisagem do mirante da estação Américo Brum.....	142
Imagem 32	Mirante com vista para a Vila Olímpica da Gamboa e Baía de Guanabara .....	142
Imagem 33	Contra-campo da visão do mirante .....	143
Imagem 34	Torre do Teleférico vista de perto.....	144
Imagem 35	Vista do Teleférico na Estação Américo Brum .....	146
Imagem 36	Vista do centro da cidade do topo da Providência. Ângulo e perspectiva aproximam a visão do mar .....	146
Imagem 37	Matéria anunciando projeto da Columbia University para a Providência .....	151
Imagem 38	De fora e de longe .....	152
Imagem 39	Teleférico de San Agustín, Caracas, Venezuela .....	153
Imagem 40	O "Item Especial" do teleférico no edital de licitação .....	158
Imagem 41	Lista final de requisitos técnicos da licitação 06/2010.....	160
Imagem 42	Orçamento da empresa Doppelmayr para o sistema de teleférico com base no qual o edital foi elaborado .....	164
Imagem 43	Foto do folder distribuído aos moradores pela prefeitura .....	175
Imagem 44	Projeção modelo 3D da Estação Américo Brum .....	176
Imagem 45	Planta do Teleférico obtida pelos autos do processo em que a SMH é intimada a fornecer o Plano de Referência do projeto .....	177
Imagem 46	A moradora Marta em frente a sua casa marcada .....	180
Imagem 47	Interdição da praça Américo Brum .....	185

Imagem 48	Faixas em protesto contra a demolição da Praça Américo Brum .....	186
Imagem 49	Relatório de inspeção de obra .....	190
Imagem 50	Casa semidemolida no Morro da Providência .....	194
Imagem 51	Condições gerais de Mobilidade .....	206
Imagem 52	Detalhe do Plano de Urbanização da Providência .....	207
Imagem 53	Mapa de classificação de zonas de risco .....	213
Imagem 54	Cabine austríaca enfeitada como presente de Natal a ser aberta pelo Prefeito .....	216
Imagem 55	Prefeito Paes e o ex-Secretário de Habitação Bittar dentro da cabine do teleférico da Providência com um Papai Noel .....	217
Imagem 56	Cartilha "Teleférico da Providência no ar" .....	225
Imagem 57	Etapas dos horários de funcionamento .....	226
Imagem 58	Obras de infraestrutura e urbanização previstas pelo Porto Maravilha não realizadas nos arredores do Livramento /Providência	230
Imagem 59	"Luna, Maria, Cecília" .....	231
Imagem 60	Arte sobre pilar da Estação Américo Brum do Teleférico da Providência .....	232
Imagem 61	Resquício da marca da SMH na casa de uma moradora do Cruzeiro	233
Imagem 62	A vida continua e envolve as bases do teleférico na Ladeira do Farias .....	234
Imagem 63	Detalhe do plano para a Ladeira do Barroso .....	235
Imagem 64	Escadaria da Ladeira do Barroso .....	236
Imagem 65	Projeção Plano Inclinado .....	236
Imagem 66	Escombros que permanecem no AP, Morro da Providência .....	241
Imagem 67	Entulhos e escombros pós-urbanização no Morro da Providência...	243
Imagem 68	Infiltrações na escadaria de acesso do AP .....	244
Imagem 69	Ciclo de risco na Providência .....	245
Imagem 70	Capela para São Jorge, Américo Brum, Providência .....	246
Imagem 71	Vidros da estação de teleférico Américo Brum, cravejada de marcas de tiro, no Morro da Providência .....	248
Imagem 72	Mirante da Estação Américo Brum .....	249
Imagem 73	Pista de skate da Providência .....	252

Imagem 74	Estação Central vista da quadra da Brinks, Ladeira do Barroso .....	252
Imagem 75	Camelódromo em chamas .....	254
Imagem 76	Projeto da Estação Central de teleférico como shopping station .....	255
Imagem 77	Mercado Popular Leonel Brizola, aos fundos da Central .....	256
Imagem 78	Vista para a Cidade do Samba do Mirante da Américo Brum .....	257
Imagem 79	Projeção Estação Gamboa .....	257
Imagem 80	Marquises da Estação Gamboa servem de abrigo .....	258
Imagem 81	Escombros no Porto Maravilha .....	259
Imagem 82	Tijolos na laje de uma casa do Morro da Providência com vista para o Porto .....	260
Imagem 83	Estrutura de casa sendo erguida abaixo de um mirante na Providência .....	260
Imagem 84	Sacos de cimento em frente a casa no Cruzeiro, Morro da Providência .....	260
Imagem 85	Funcionários da empresa contratada para recuperar a Estação Américo Brum posam para a foto .....	266

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Processos públicos relativos ao Teleférico da Providência.....	61
Tabela 2	Megaprojetos de mobilidade realizados em favelas da cidade do Rio de Janeiro....	107
Tabela 3	Cronologia de fatos e programas relativos ao Plano de urbanização da Providência	170
Tabela 4	Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016.....	282
Tabela 5	<i>Dados dos megaprojetos monumentais da urbanização de favelas (PAC/MORAR CARIOCA)</i> .....	287

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CCPAR	Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CGU	Corregedoria Geral da União
DPGE	Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro
EMOP	Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha
IPP	Instituto Pereira Passos
MP	Ministério Público
OUC	Operação Urbana Consorciada
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PECRJ	Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro
PPP	Parceria Público-Privada
SMH	Secretaria Municipal de Habitação
TCMRJ	Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro
TCU	Tribunal de Contas da União
UPP	Unidade de Polícia Pacificadora

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	17
1	<b>RUÍNAS OLÍMPICAS</b> .....	41
1.1	<b>Ruínas na antropologia</b> .....	46
1.2	<b>Ruína como método</b> .....	55
2	<b>SEGUINDO AS RUÍNAS</b> .....	63
2.1	<b>Providência: do morro à favela</b> .....	66
2.1.1	<u>Túnel da Marítima</u> .....	70
2.1.2	<u>Cabeça-de-porco e túnel João Ricardo</u> .....	75
2.1.3	<u>O Morro da Favella</u> .....	78
2.1.4	<u>Reforma Passos</u> .....	82
2.2	<b>Século XX</b> .....	86
2.2.1	<u>Barcelona</u> .....	90
2.2.2	<u>Era Cesar Maia e o modelo Barcelona no Rio</u> .....	98
2.2.3	<u>Modelo Medellín</u> .....	103
2.2.4	<u>Rio Olímpico</u> .....	105
3	<b>METAMORFOSES DO PLANO</b> .....	121
3.1	<b>Plano de Desadensamento e Reordenamento (2010)</b> .....	122
3.2	<b>"Dois teleféricos e um plano inclinado"</b> .....	126
3.3	<b>New York, Caracas, Rio</b> .....	150
3.4	<b>Edital de Licitação</b> .....	158
4	<b>VIDA E MORTE DO TELEFÉRICO DA PROVIDÊNCIA</b> .....	171
4.1	<b>Dados e escombros</b> .....	174
4.1.1	<u>Política dos escombros</u> .....	178
4.1.2	<u>Dados</u> .....	196
4.2	<b>Compleitude e Suspensão</b> .....	216
4.3	<b>Ciclo Porto Maravilha</b> .....	222
4.3.1	<u>O ritual de inauguração</u> .....	223
4.3.2	<u>Da intermitência ao abandono</u> .....	226
4.3.3	<u>Abandono</u> .....	228
5	<b>VIDA APÓS</b> .....	231
5.1	<b>Vazios</b> .....	235

5.2	<b>Estação Américo Brum</b> .....	246
5.3	<b>Estação Central</b> .....	252
5.4	<b>Estação Gamboa</b> .....	257
	<b>CONCLUSÕES</b> .....	261
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	273
	<b>ANEXO A – Tabela 4</b> .....	282
	<b>ANEXO B – Tabela 5</b> .....	287

## INTRODUÇÃO

Imagem 1 – Telas de (in)segurança do teleférico da Providência



Fonte: A autora, 2023.

Cabos e tubos desconectados caídos pelo chão se juntam aos restos da estrutura do que um dia foi uma sala de bilheteria. Tetos de gesso foram quebrados para que luminárias e fiações elétricas fossem arrancadas, assim como pias, portas e até vasos sanitários. As telas de segurança rasgadas e as vigas metálicas corroídas acumulam limo e umidade em suas frestas. Assim se encontram as estações do Teleférico<sup>1</sup> do Morro da Providência até o momento, quando ao final de 2023 começam a ser frequentadas por equipes de engenharia que estudam sua recuperação.

Inaugurado durante a Copa do Mundo 2014 e abandonado logo após os Jogos Olímpicos 2016, esse teleférico de proporções monumentais erguido na favela da Providência, no centro da cidade do Rio de Janeiro, jaz pendendo seus 721 metros de cabos de aço por uma série de nove torres metálicas que cortam o morro e que, se não estivesse abandonado, conectariam três estações: a Estação Central, ligando ao centro do sistema de transportes públicos (trens, metro, VLT e ônibus); a Estação Américo Brum, na Providência; e a Estação Gamboa, localizada em frente à Cidade do Samba, na Zona Portuária.

Com o anúncio da recepção das Olimpíadas 2016 na cidade do Rio de Janeiro, em outubro de 2009, o slogan de "Cidade Maravilhosa" passou a ser de "Cidade Olímpica", o que significou quase uma década de múltiplas intervenções em que a cidade foi ponto nodal de uma série de reestruturações de fluxos de capitais,

---

<sup>1</sup> Depois de tanto tempo dedicado a estudá-lo, achei justo que fosse apresentado com nome próprio, considerando também que, nessa pesquisa, teleféricos são agentes sociopolíticos.

materiais, pessoas e símbolos. A proposta para a Providência estava fortemente atrelada ao contexto do urbanismo olímpico pós-2009 e à vontade de "dar visibilidade e substância ao legado" olímpico (Salandía in: CAVALCANTE, 2016, p. 45) através de intervenções simbólicas na paisagem carioca.

Prometendo ser o "Pão de Açúcar 2"<sup>2</sup>, o Teleférico do Morro da Providência foi uma obra da Prefeitura do Rio de Janeiro iniciada durante o primeiro mandato do prefeito Eduardo Paes (2008-2012), através do programa de urbanização de favelas da Secretaria Municipal de Habitação (SMH). O projeto foi agregado ao *Programa Municipal de Integração de Assentamentos Precários Informais*, lançado como *Morar Carioca* em 2010 com o objetivo de "urbanizar todas as favelas do Rio até 2020". Entretanto, a Prefeitura tinha planos especiais para a Providência. Reconhecida como "a primeira favela", o plano de urbanização retomava um movimento de valorização histórica da Providência pelo poder público, buscando transformá-la em ponto turístico e bairro histórico, o que a faria deixar de ser favela para ser o "Bairro da Providência", descrito como uma "pequena *Montmartre*"<sup>3</sup> carioca.

O Teleférico da Providência tinha a intenção de conectar a comunidade a um circuito de visitação turística internacional atrelado ao projeto de renovação que acontecia na Zona Portuária e que prometia torná-la um polo de lazer e turismo global. A realização dos megaeventos internacionais na cidade foi vista como uma oportunidade para a Prefeitura impulsionar um projeto antigo e recorrente de renovação urbana da Zona Portuária do centro do Rio, criando a Operação Urbana Consorciada (OUC) *Porto Maravilha* em 2009. Considerada a maior operação de requalificação urbana do país, propôs a intervenção em uma área de 5 milhões de m<sup>2</sup> via Parceria Público-Privada (PPP), para realização de obras infraestruturais e abertura de novas vias, conjuntamente à criação de condições especiais para a compra dos terrenos pelo setor privado. Visava assim transformar os antigos galpões portuários em empreendimentos voltados para o mercado cultural e turístico, com o estímulo à instalação de hotéis, centros comerciais, empresas e condomínios.

A Operação Porto Maravilha seria financiada pela venda dos "Certificados de Potencial Adicional de Construção" (CEPACS), o que criaria um mercado de

---

<sup>2</sup> Discurso do Prefeito Eduardo Paes, em dezembro de 2012, durante o Evento de Teste do equipamento.

<sup>3</sup> Discurso do ex-governador Sérgio Cabral em abril de 2010, durante a inauguração da Unidade de Polícia Pacificadora da Providência.

especulação imobiliária não apenas dos terrenos, mas também do espaço do ar ao fomentar o crescimento verticalizado para arranha-céus na área. Assim, o centro do mecanismo de financiamento dessa operação contava com a atração de empresas que comprariam esses títulos para erguer empreendimentos de 30 a 50 pavimentos mais altos do que os costumados galpões térreos que povoam a Zona Portuária. Com isso, foi também uma intervenção profundamente simbólica que envolvia uma política de transformação da paisagem portuária e exploração econômica da área revalorizada como "histórica" e adquirindo usos "culturais".

Assim, o projeto de urbanização da Providência estava vinculado à renovação Porto Maravilha e às políticas de transformação da paisagem e fomento da revalorização imobiliária de bairros históricos. A proposta pretendia ainda que após a urbanização, os serviços de iluminação, conservação e limpeza urbana na favela da Providência fossem integrados à gestão do consórcio privado do Porto Maravilha, o que a tornaria "a primeira favela a ter manutenção bancada pela iniciativa privada"<sup>4</sup>. O planejamento para a Providência envolvia, assim, uma proposta neoliberal que marca a definitiva inserção das favelas na política urbana dos megaprojetos estratégicos.

Se comumente as favelas têm sido o elemento sistematicamente ocultado dos cartões postais do Rio de Janeiro, a conjuntura marca a inserção das favelas na lógica do marketing urbano em um momento onde sobretudo a paisagem da cidade estava sendo intensamente disputada para simbolizar o "Rio Olímpico", ao mesmo tempo em que pleiteava o reconhecimento como "Patrimônio da Humanidade" pelas Nações Unidas. Nesse escopo, o Teleférico da Providência tinha um papel singular nas políticas de transformação da paisagem do "Rio Olímpico". Tomada como representação da "favela genérica", modificar a paisagem da Providência era estratégico para transformar material e simbolicamente a imagem do Rio de Janeiro associada a narrativas de pobreza e violência.

Para a realização desse projeto de urbanização, no entanto, 832 casas do Morro da Providência, cerca de 1/3 da comunidade, foram marcadas com as iniciais 'SMH' pela Secretaria Municipal de Habitação para serem desapropriadas e derrubadas em 2011. Ainda durante sua construção a obra já era considerada abandonada ao ter ficado paralisada durante mais de um ano. Passando por diversas

---

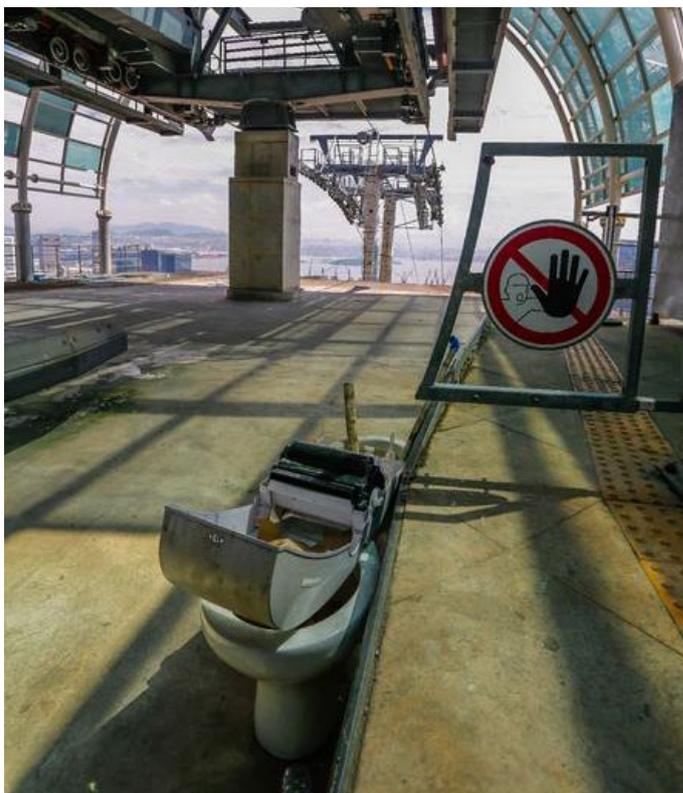
<sup>4</sup> Matéria "Mãos a obra na Providência" O Globo, 15/01/2011, p.14.

suspensões e intermitências, o Teleférico foi erguido, mas as obras infraestruturais na comunidade permaneceram inacabadas deixando pilhas de escombros pelo caminho. Apesar disso, a intervenção custou mais de R\$163 milhões aos cofres públicos e provocou o deslocamento de cerca de 140 a 200 famílias da Providência (COMITÊ POPULAR DA COPA, 2015; FAULHABER E AZEVEDO, 2015). O Teleférico foi inaugurado apenas em 2014 como símbolo da política do Morar Carioca que também já havia sido abandonada, e parou de funcionar definitivamente em 2016, passando assim mais tempo parado do que em funcionamento.

Para além da sua aparente prostração de concreto, aço e acrílico, no entanto, uma profusão de processos sociais continua circulando por e através do Teleférico. Imerso em relações sociais e disputas políticas, a infraestrutura não se limita a sofrer passivamente a intervenção externa, mas também produz efeitos materiais, simbólicos, sociais e políticos. Essa tese busca realizar uma etnografia da trajetória da vida social do Teleférico do Morro da Providência utilizando a abordagem da antropologia das infraestruturas como instrumento conceitual e metodológico para compreender seus efeitos sociopolíticos em múltiplas escalas (GRAHAM e MCFARLANE, 2014; HOWE, LOCKREM; APPEL, 2015; LARKIN, 2013; VENKATESHAN et al., 2018; ANAND, GUPTA e APPEL, 2018;). Partindo das diversas ruínas e escombros materiais e simbólicos gerados pelos projetos de urbanização, busca-se nessa pesquisa compreender as racionalidades políticas que constituíram a prática do urbanismo olímpico, mas sobretudo analisar as produtividades das ruínas e dos processos de arruinamento que as acompanham.

Ruínas podem sob um primeiro olhar serem vistas como "fracassos" dessas políticas, mas nesta tese vemos ruínas que não necessariamente indicam a fragilidade do poder, mas são justamente o meio pelo qual o poder se exerce. Observamos então que *promessa* e *ruína* operam como parte de um mesmo dispositivo de produção da cidade. A análise do Teleférico da Providência é, nesse sentido, uma porta de entrada para compreender processos de produção do espaço que envolvem a *destruição infraestrutural* e a produção de ruínas como dinâmicas de fazer cidade no Sul Global.

Imagem 2 - Assento sanitário, peças e destroços do Teleférico da Providência.



Fonte: Marcelo Régua. EXTRA, 2018.

## Urbanismo Olímpico

De 2009 a 2016 a cidade do Rio de Janeiro vivenciou um momento distintivo de sua política urbana, possibilitado por uma configuração bastante específica de atores, políticas, tecnologias e saberes. Um raro alinhamento de coalisão política entre as três esferas administrativas governamentais - a Prefeitura, o Governo do Estado e a União Federal - proporcionou uma conjuntura de sobreposição de políticas públicas sobre o Rio, que atraía investimentos para sua transformação para os Jogos, produzindo um dispositivo de gestão urbana com impactos mais profundos e duradouros que o ciclo do megaevento.

Assim, o que está sendo chamado de *urbanismo olímpico* não se refere apenas às obras para o megaevento esportivo - arenas, vilas, estádios e parques olímpicos -, mas a política urbana da conjuntura do Rio Olímpico que concatenava simultaneamente megaprojetos de urbanização de favelas do "PAC" e Morar Carioca, ocupações militares das "UPPs", obras de renovação urbana no Porto Maravilha e a

reestruturação da infraestrutura e da mobilidade em diversos pontos estratégicos da cidade. Construindo pontes, passarelas, túneis, elevadores, teleféricos, corredores, praças e parques, esses projetos funcionavam como inscrições de símbolos do *Rio Olímpico* na paisagem carioca, demarcando simbólica e materialmente a entrada na modernidade global (CAVALCANTI, 2013; 2014;).

O Teleférico da Providência faz parte de um conjunto de obras monumentais de infraestrutura de mobilidade que marcaram os projetos de urbanização de favelas do período. Antes dele, um teleférico de seis estações cortou os céus das favelas do Complexo do Alemão, na Zona Norte da cidade. Um terceiro teleférico chegou a ser anunciado para a Rocinha e não foi realizado, mas em frente à favela foi construída uma passarela de design assinado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, cortando a principal avenida que conecta a Zona Sul à Barra da Tijuca. Na favela do Cantagalo, na turística Zona Sul, foi construído o "Elevador e Mirante da Paz", anunciado como o elevador que iria "conectar a favela e o asfalto" consistindo em duas torres com elevadores conectadas à estação de metrô. Em Manguinhos, uma enorme obra foi feita para elevar a linha férrea, onde as vigas em si seriam "uma obra de arte ao ar livre", criando um espaço abaixo que seria a "*Rambla* de Manguinhos", em alusão às vias de pedestres de Barcelona.

A conexão colossal de passarelas e teleféricos nas favelas cariocas tinha o papel de representar a própria superação da segregação "morro x asfalto" e demarcar a capacidade do Rio como *Cidade Olímpica* de "pacificar" e securitizar suas favelas para os megaeventos. Nos megaprojetos nas favelas cariocas, a *mobilidade monumental* se destacou como um aspecto estético e político distintivo. Feitas para serem vistas à distância, essas obras de mobilidade - passarelas, elevadores, teleféricos - inseridas na escala da monumentalidade, promoviam a espetacularização da "integração" entre a favela e a cidade, representando de forma material e simbólica a inserção na "cidade formal" (CAVALCANTI, 2013; 2014).

A recepção das Olimpíadas concretizava um desejo antigo das gestões municipais que desde os anos 1990 recebiam consultores de Barcelona e, tendo a experiência de transformação da cidade para as Olimpíadas 1992 como referência, difundiam o *planejamento estratégico* e o *marketing urbano* como modelo de gestão, onde a promoção de megaeventos internacionais participa na "venda da cidade" para investidores e consumidores de circuitos e mercados globais (BORJA E CASTELLS, 1996). O Rio já havia tentado se candidatar em 1996 para sediar as Olimpíadas 2004,

sem sucesso, mas esse modelo de gestão resultou em um amplo ciclo de megaeventos na cidade, que sediou os Jogos Pan-Americanos (2007), o Fórum Mundial Urbano da ONU-Habitat (2010), a Conferência Rio +20 (2012), Jornada Mundial da Juventude (2013), Copa do Mundo (2014) e Jogos Olímpicos (2016).

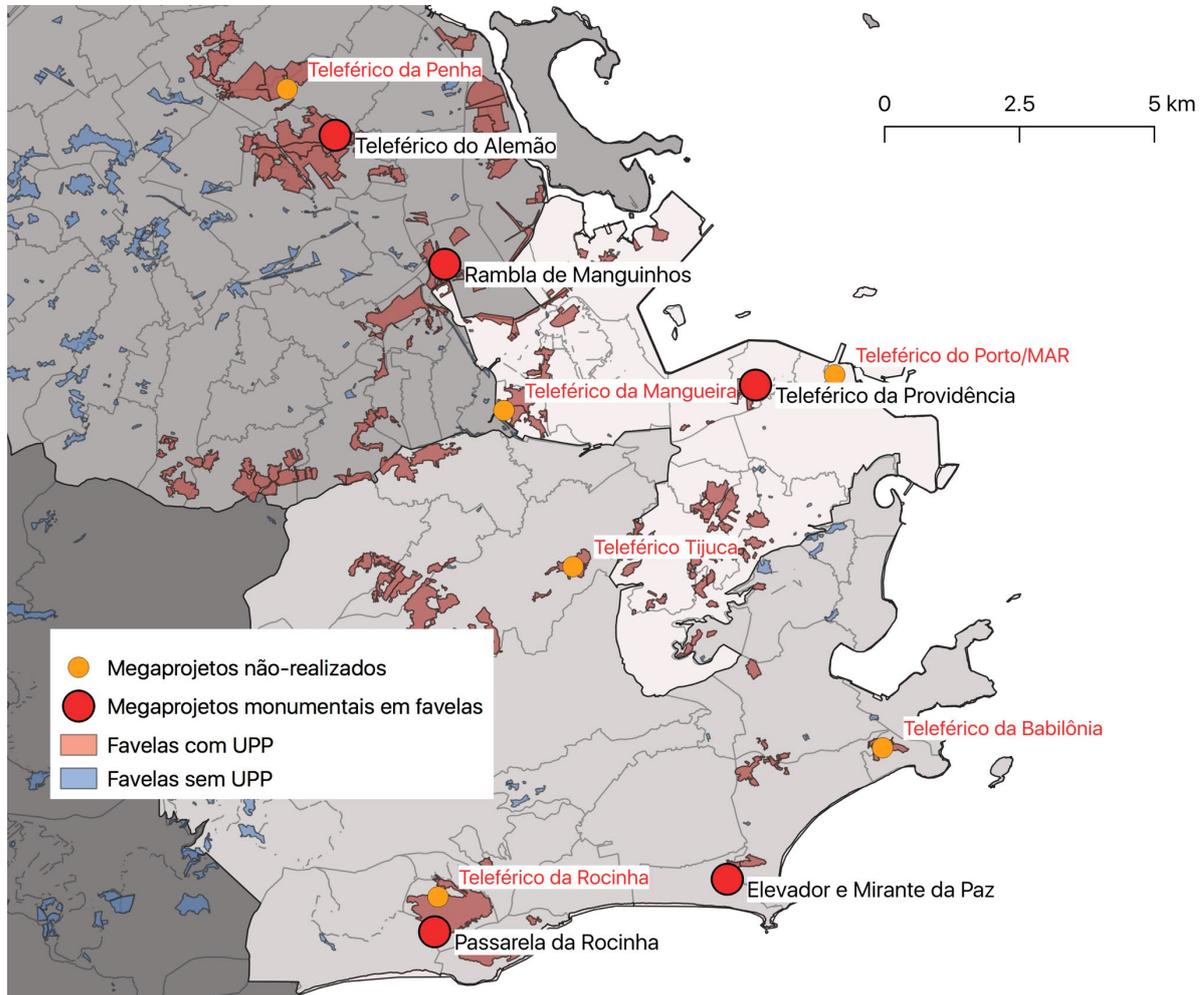
O urbanismo olímpico potencializou a recepção de megaeventos e intensificou as políticas desenvolvimentistas que vinham sendo mobilizadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal, que a partir de 2008 destinava recursos repassados entre governo do Estado e Prefeitura<sup>5</sup> para urbanização de favelas. A primeira fase do PAC-Favelas gerou as obras emblemáticas e monumentais da Passarela da Rocinha, Elevador do Cantagalo, Teleférico do Alemão e Elevação da linha férrea de Manguinhos.

Depois da construção do Teleférico do Alemão, pelo menos sete outras linhas de teleféricos foram anunciadas, propostas ou prometidas para a segunda fase do PAC: 1) Teleférico da Penha; 2) Teleférico da Mangueira; 3) Teleférico da Rocinha; 4) Teleférico da Tijuca; 5) Teleférico da Babilônia; 6) Teleférico do Porto/MAR; e 7) Teleférico da Providência que, de todas as propostas, foi a única levada adiante.

---

<sup>5</sup> O PAC - Favelas no Rio de Janeiro foi administrado 58% pelo Governo do Estado, operando nas favelas de Manguinhos, Rocinha, Alemão e Cantagalo, e 42% pela Prefeitura, atuando concomitantemente em alguns territórios (CARDOSO et. al, 2019).

Imagem 3 - Mapa de megaprojetos de infraestrutura de mobilidade realizados ou imaginados de 2008 a 2016 na cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: A autora, 2023.

A proliferação de projetos de teleféricos para as favelas cariocas estava inspirada no *urbanismo social* colombiano, vendido como o "milagre de Medellín" e difundido como boa prática do urbanismo para áreas pobres "informais". A política do urbanismo social propôs o investimento infraestrutural estratégico em áreas periféricas negligenciadas, erguendo bibliotecas-parque como estímulo a criação de novas centralidades e linhas de teleféricos para promover a conexão e fluxo com os centros urbanos (BRAND, 2013; CAVALCANTI, 2023). Somadas a uma política de segurança de proximidade, as medidas teriam provocado a queda das taxas de criminalidade, mudando a fama de cidade perigosa que Medellín carregava.

Após a crise financeira de 2008, a experiência do planejamento da cidade de Medellín se consolidou como política recomendada pelo BID e pelo Banco Mundial para reposicionar as cidades latinas dentro do contexto de competição global. O

“modelo Medellín” passa então a sistematizar um conjunto de práticas a serem exportadas para outras regiões que visam reduzir a violência e integrar áreas pobres à formalidade, concebido assim como uma aplicação do “modelo Barcelona” para regiões pobres da América Latina (BRAND, 2013; NAME E FREIRE-MEDEIROS, 2017; CAVALCANTI E CAMPOS, 2022;).

Assim, não só o Brasil foi tomado pela febre dos teleféricos. Uma tendência internacional de construção de teleféricos nas “megacidades” do Sul Global se estabeleceu como prática do urbanismo, quando até então eram vistos apenas em rotas turísticas de estações de esqui ou montanhas naturais despovoadas, como é o caso do próprio “bondinho do Pão de Açúcar”, no Rio. Nas primeiras décadas dos anos 2000, dezenas de teleféricos estavam sendo erguidos pela América Latina seguindo o Teleférico construído em Medellín em 2004: Manizales (2009), Cali (2015) e Bogotá (2018), na Colômbia; Caracas (2010), na Venezuela; La Paz (2014), na Bolívia; Santo Domingo (2018), na República Dominicana; Guayaquil (2020), no Equador; e mais recentemente na Cidade do México (2021).

Nas *ciudades do sul* (SIMONE, 2020), a gestão urbana estratégica, desenvolvida dentro das lógicas das reestruturações e flexibilizações do neoliberalismo, passava largamente pelo discurso de integração das favelas à “cidade formal”. Pressupostas como desconectadas e apartadas da formalidade, intervenções materiais e simbólicas nas favelas passam a ter um papel político e estético significativo de representar a presença do “Estado”. Essas políticas têm narrativas baseadas sobre dicotomias do formal/informal e são estabelecidas em nome de preceitos universais, como a paz, o futuro, a integração ou o desenvolvimento, despolitizando as intensas negociações políticas que se desdobram através da “neutralidade” técnica dos projetos de arquitetura e engenharia. Os teleféricos nas paisagens do Sul Global surgem, assim, como prática de urbanização de favelas estimulados como “infraestruturas de mobilidade verde”, vendidas como produtoras de integração e resolução de conflitos, em um contexto de ascensão da “mobilidade” e da “ecologia” como novas formas de governar a pobreza urbana.

Seguindo essa tendência do planejamento urbano para integração de áreas “informais”, o PAC realizou diversos megaprojetos em favelas do Rio de Janeiro. A escolha de favelas para receber as obras do PAC não era despretensiosa e estava correlacionada com a política securitária. Em 2009, a cena de um helicóptero da PM sendo abatido acima do Morro dos Macacos, próximo ao estádio do Maracanã, “a

poucos quilômetros de distância de uma das zonas onde acontecerão os Jogos Olímpicos de 2016" (TCMRJ, 2009, p.15)<sup>6</sup>, serviu para endossar o discurso de necessidade de implantação da política das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP) como fundamental para a realização dos megaeventos na cidade. Promovendo a ocupação militar de favelas estratégicas, sobretudo aquelas narradas como comandadas por grupos de facções do tráfico apontados como responsáveis pela "onda de violência", a política das UPPs formava um cinturão de segurança nos territórios de favelas localizadas próximas às estruturas dos "clusters olímpicos" ou suas vias de acesso, como o Aeroporto Internacional, arenas e estádios na Zona Oeste e Zona Norte, assim como áreas turísticas no Centro e Zona Sul.

Conformando uma abordagem que aliou urbanização e militarização, a combinação de obras infraestruturais monumentais do PAC com a ocupação policial das favelas pelas UPPs consolidou a política de *PACificação* como dispositivo de gestão urbana, promovendo "uma gramática de controle social das favelas, que constitui a política de remodelação urbana prevista pelo projeto do Rio como cidade olímpica" (CAVALCANTI, 2013, p.197). Reforçadas por lógicas militaristas, a política tinha como base a perspectiva de que os investimentos materiais em infraestrutura pública trariam conseqüentemente o desenvolvimento social e econômico (CAVALCANTI 2013; 2023). Embora as obras infraestruturais fossem extremamente necessárias em um contexto de fornecimentos e serviços intermitentes, não tinham diretamente esse efeito, sobretudo sem políticas sociais que as acompanhassem.

Como largamente discutido pelas sociologias e antropologias urbanas brasileiras, a expansão urbana das favelas não se deu à revelia da cidade, mas em profunda negociação e coprodução com as redes "formais" de infraestrutura desta. Negociando entre políticas de franca expulsão, tolerância ocasional e tendências mais recentes de "integração", a conformação diferencial da expansão das infraestruturas nas favelas é produzida por disputas e arranjos políticos e econômicos complexos (MACHADO DA SILVA, 1967; PERLMAN, 1976; LEEDS e CAVALCANTI, 2018).

As obras monumentais erguidas nas favelas cariocas articulavam "um regime distinto de (in)visibilidade das favelas na paisagem urbana, que ressignifica os contrastes sociais e as fronteiras historicamente constituídas como o espetáculo de sua incorporação à cidade dita formal" (CAVALCANTI, 2013, p.198). O que a exibição

---

<sup>6</sup> Monitoramento das Auditorias nos Programas Bairro e Favela Bairro, TCM-RJ, 2009.

monumental dos símbolos de integração ocultava eram as dinâmicas conflituosas da política infraestrutural no cotidiano. Enquanto verbas públicas eram sugadas para as grandes obras emblemáticas, obras urgentes hidráulicas e sanitárias eram negligenciadas, muitas vezes provocando ainda a deterioração das condições infraestruturais da favela praticando uma política de remoções e demolições.

O urbanismo olímpico deixou um cenário de vazios, ruínas e escombros, não apenas pelo abandono de seus monumentos e expectativas, mas porque foi realizado à base de milhares de remoções e demolições de casas. Em torno de 77 mil pessoas foram removidas entre 2009 e 2015, de acordo com o levantamento do "Dossiê Megaeventos e Direitos Humanos no Rio de Janeiro" do Comitê Popular da Copa (COMITÊ POPULAR, 2015). Moradias foram esvaziadas para permanecerem vazias, novos condomínios e empreendimentos erguidos não venderam suas unidades, casas foram tornadas escombros e nada foi construído no lugar, famílias foram removidas para dar lugar a infraestruturas sem funcionamento.

Em 2013, apenas quatro anos depois da euforia de 2009, a conjuntura parecia ter atingido um ponto de inflexão: manifestações massivas tomavam as ruas do Rio de Janeiro, assim como de várias cidades pelo país, evidenciando o descompasso entre os grandes investimentos nos megaeventos e o pouco retorno que a população vinha tendo em termos de qualidade e custo de vida. Na enormidade de suas estruturas de aço e acrílico, esses megaprojetos de design arrojado haviam almejado ostentar a euforia de um futuro olímpico, mas vieram acompanhados da deterioração das condições de vida de parte da população e promessas de desenvolvimento e integração que nunca se concretizaram. Na Providência, as obras de urbanização se encontravam suspensas desde 2012 e o Teleférico da Providência nem havia sido inaugurado e já era considerado abandonado. O Morar Carioca, que havia prometido ser "o maior programa de urbanização de comunidades da história do país", teve diversos problemas para se concretizar e em 2013 já havia sido abandonado. Dos 40 projetos de urbanização contratados, poucos foram efetivados e o programa foi descontinuado para ser substituído pelo Bairro Maravilha.

Mais surpreendente do que a velocidade e a quantidade das obras que tomaram a cidade foi a rapidez com que entraram em abandono e arruinamento. Poucas foram as obras concluídas conforme o planejado ainda hoje. A medida que o prazo dos Jogos 2016 se aproximava, muitas obras foram inauguradas pela metade, outras simplesmente "abandonadas", deixadas incompletas ou desativadas em um

curto período de tempo. Estruturas quebravam antes mesmo de estarem prontas e passavam por reparos logo após serem inauguradas<sup>7</sup>. O condomínio da Vila dos Atletas foi descrito como "em permanente construção" sendo entregue sem água e sem energia, passando por obras ainda durante o evento<sup>8</sup>. Uma ciclovia beirando a orla que liga a Barra da Tijuca à Zona Sul desabou sucessivas vezes, a primeira pouco depois da inauguração, provocando mortes<sup>9</sup>.

Nas favelas "pacificadas", em 2016 a rotina de operações policiais violentas já havia voltado ao cotidiano, planos de urbanização ficaram incompletos, ruas foram asfaltadas pela metade, obras urgentes de saneamento ficaram "sem orçamento", e obras de grande visibilidade foram erguidas apenas para serem abandonadas logo em seguida. Assim, desde 2016 o Rio de Janeiro passou a conviver com as diversas "carcaças" dos "elefantes brancos"<sup>10</sup> dos megaprojetos do urbanismo olímpico.

Ao final do ano de 2016 consolidou-se um cenário de "crise" política e econômica tanto na esfera nacional, com o impeachment da presidente Dilma Rousseff (PT), quanto local com a prisão do ex-governador do Estado do Rio de Janeiro Sérgio Cabral (PMDB) pela Operação Lava Jato a partir das delações envolvendo as principais empreiteiras do país envolvidas nas obras de urbanização. O governador e diversos ex-secretários de governo foram presos pelo superfaturamento de obras diversas, licitações fraudulentas, corrupção, dentre outros crimes. As duas instâncias que coordenavam a maioria dos megaprojetos do PAC, o Governo do Estado e a Empresa de Obras Públicas do Estado (EMOP), estavam envolvidas no favorecimento desta rede de empresas para que ganhassem as licitações e garantissem seus acordos de repasse de verbas das obras. O ex-governador Sérgio Cabral cobrava pagamentos mensais das empresas para facilitar a participação nas obras desde sua

---

<sup>7</sup> "Na Marina, rampa da vela desaba" (O GLOBO, 31/07/2016); "Aberto sábado, Transolímpico já está passando por reparos" (O GLOBO, 14/07/2016); "Desgaste precoce. Dez dias após inaugurado, novo Joá recebe emendos para tapar buracos na pista" (08/06/2016).

<sup>8</sup> "Vila dos Atletas cria esquema de emergência para reparos. Após críticas, comitê contrata 500 operários para fazer reformas à noite. Austrália diz que instalação é 'inabitável' e retira delegação" (O GLOBO, 25/07/2016). "Em permanente construção" (O GLOBO, 27/07/2016); "Faltou a última olhada: entrega de apartamentos pelas empresas construtoras da Vila aconteceu antes da checagem das instalações de água e luz" (O GLOBO de 26/07/2016);

<sup>9</sup> "Ciclovia não resiste à ressaca, desaba e mata 2. Acidente ocorre poucas horas depois da tocha olímpica ser acessa na Grécia. Trecho de 50 metros da estrutura, inaugurada a pouco mais de 3 meses, em São Conrado, desabou ao ser atingido por uma onda ontem de manhã". Jornal O GLOBO, 22 de abril de 2016.

<sup>10</sup> A expressão popular "elefante branco" é comum devido a uma longa experiência com grandes obras altamente custosas que acabam tendo pouca ou nenhuma utilidade, mas que cumprem funções simbólicas, políticas ou financeiras, podendo servir ao superfaturamento e lavagem de dinheiro, por exemplo.

primeira eleição como governador, em janeiro de 2007, e, depois dos contratos serem distribuídos entre elas, as empresas pagavam 5% do valor de cada obra para o secretário de governo<sup>11</sup>.

Em investigação das obras do PAC-Favelas, a Corregedoria Geral da União (CGU) apontou que os consórcios construtores dos projetos de Manguinhos, Rocinha e Alemão formavam um cartel para conseguir contratos e superfaturar obras através de um sistema de acordos com políticos, secretários e gestores. De acordo com o relatório do CGU, o superfaturamento das três obras de urbanização foi de R\$ 181,1 milhões, sendo destes R\$ 10,1 milhões apenas de superfaturamento na construção do Teleférico do Alemão.

Com a Operação Lava Jato, todas as empresas envolvidas nos consórcios de construção dos megaprojetos do período foram indiciadas - Queiroz Galvão, Caenge, Carioca Christian-Nielsen Engenharia, Andrade Gutierrez, EIT Empresa Industrial Técnica, Camter Construtora e Empreendimentos, Norberto Odebrecht, Construtora OAS e Delta Construções. Agindo em conjunto, venciam editais sem competição e repartiam os projetos entre todas, fazendo com que a grande maioria das obras espalhadas pelo Estado e pela cidade do Rio nesse período estivessem envoltas nesse esquema: as reformas do estádio do Maracanã, a abertura da linha 4 do metrô, a construção da rodovia Arco Metropolitano (Itaguaí), de uma usina nuclear (Angra 3) e uma base naval de submarinos, a renovação urbana Porto Maravilha e as obras do PAC-Favelas<sup>12</sup>.

Assim, enquanto um argumento comumente usado é de que esses projetos tenham entrado em decadência com a "crise" ou simplesmente pela "corrupção", analisar esse processo do ponto de vista das relações das quais participa abre perspectivas para compreender outras formas como o abandono e a destruição compõem dinâmicas políticas de produção da ordem urbana. Embora a "corrupção" não deva ser um discurso autoexplicativo que limite a compreensão da conjuntura política, as delações da Odebrecht no contexto da Operação Lava-Jato tiveram um amplo impacto na estrutura política do país. Prisões de mais de 50 funcionários da

---

<sup>11</sup> "Cabral exigiu pagamento de propina logo após assumir governo, diz delator" (G1 Globo 15/03/2017). Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/cabral-exigiu-pagamento-de-propina-logo-apos-assumir-governo-diz-delator.ghtml>

<sup>12</sup> "Obras da Odebrecht foram superfaturadas em mais de R\$ 3 bilhões no RJ" (G1 Globo 24/06/2017). Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/obras-da-odebrecht-foram-superfaturadas-em-mais-de-r-3-bilhoes-no-rj.ghtml>

Odebrecht, a maior construtora da América Latina, geraram dezenas de delações premiadas arrolando nomes de presidentes e ex-presidentes, governadores e ex-governadores, prefeito, secretários, senadores e procuradores, trazendo esquemas de financiamento de campanhas, golpes de caixa dois, fraudes, evasão de divisas, etc. Com sua atuação de longa data, a Odebrecht, que tem uma densa experiência no setor construtivo, seus atores políticos e trâmites de funcionamento, havia se tornado altamente especializada em práticas de corrupção por meio de obras públicas e desenvolvido um refinado aparato corporativo de gestão desses ganhos, contando com um "setor de propinas" interno que coordenava o redirecionamento dos pagamentos dos acordos entre políticos e empresários (BEZERRA, 2017).

O "escândalo de corrupção" que envolveu as grandes empreiteiras no âmbito da "crise política" que abalou o país diz muito sobre a dimensão da importância do mercado de obras públicas e sobre como agentes representando "Estado" e "Mercado" vem se relacionando no processo de expansão urbana das cidades brasileiras. O campo das obras públicas ocupa um lugar fundamental no próprio sistema político brasileiro e como ele opera. Essa mesma rede de empresas são as que elegem os candidatos políticos, tendo sido os principais investidores das campanhas que elegeram Sérgio Cabral em 2006 e Eduardo Paes pela primeira vez em 2008. Empresas e políticos estão entranhados em relações tão densas e cíclicas que é difícil distinguir seus agentes. Ou como recorda Mitchell (2006), é justamente a crença na separação entre "Estado" e "Mercado" de onde retiram seus efeitos de poder.

A política de obras públicas no Brasil se consolidou como um campo político e financeiro muito importante que incide diretamente na forma como a infraestrutura é (ou não é) distribuída nas cidades. Portanto, ignorar a "corrupção" é perder boa parte de como essa política é feita. O nascimento dos "elefantes brancos" na paisagem está relacionado a um longo contexto de perpetuação de sistemas de ganhos através do mercado construtivo e que tem no concreto, cimento e asfalto suas fontes de enriquecimento.

Como colocam Mbembe e Roitman (1995), trata-se uma política de dissipação e evaporação da riqueza que produz uma "*landscape of decay*". A estrutura de contratos público-privados baseados em editais e licitações tramitadas por critérios "técnicos" e burocráticos desenvolve um intrincado sistema de formas de trocas, acordos, favorecimentos, ganhos e apropriações que se desenrola entre diversos

atores nacionais e internacionais, entre grupos empresariais, políticos, gestores, fiscais, empresários, fornecedores e prestadores de serviços. O que pode ser interpretado como uma "maneira de apropriação da riqueza que criou seu significado social através do próprio ato de destruir e dissipar a riqueza" (MBEMBE e ROITMAN, 1995, p.335, tradução livre). Forma, portanto, uma "economia da improdutividade" (idem) que tem nos contratos e obras públicas seu sistema central.

O fenômeno da produção de obras inacabadas e abandonadas é resultado de uma política onde o "fracasso" de um megaprojeto pode ser o resultado mais lucrativo possível. Obras incompletas fazem sentido dentro da lógica de um sistema de ganhos onde o processo é mais importante que a conclusão. Anunciar, criar expectativas e especulações, mobilizar investimentos, captar financiamentos, licitar, multiplicar e distribuir o dinheiro entre uma ampla rede de atores pela qual esse sistema se ramifica: políticos, assessores, secretários, empresários, fiscais, empresas terceirizadas, funcionários, consultores, fornecedores.

Dentro dessa lógica, o alto gasto de verbas públicas, com a prática de estabelecer valores exorbitantes para os projetos e estourar orçamentos, é uma meta buscada por todos os lados do acordo, onde quanto maior o custo, mais as empresas ganham e maior a parcela das taxas repassadas para os setores políticos e da administração pública envolvidos. Nesse sentido, o "fracasso" de uma obra depende da perspectiva, uma vez que obras inacabadas ou abandonadas podem representar esquemas de enriquecimento que deram muito certo. Assim, gastos exorbitantes podem ser entendidos como parte de uma configuração política "canibal" que deglute a si mesma, "onde forças públicas e privadas se mesclam; onde espólios, salários, extrações, taxas e monopólios são inseparáveis; e onde o aparato estatal e o esquema de extração são a mesma coisa" (MBEMBE e ROITMAN, 1995, p.337, tradução livre).

Com a derrocada das configurações políticas, financiamentos e acordos que sustentaram a conjuntura do 'Rio olímpico', a cidade viveu a ressaca desse ciclo de intensa e acelerada construção de megaprojetos. Se as práticas do urbanismo olímpico instauraram uma temporalidade específica, em que as rápidas construções se espalhavam pela cidade, marcando a forma como as pessoas percebiam e vivenciavam o tempo, a ascensão de outros atores políticos nas esferas administrativas nos anos subsequentes provocou uma sensação de suspensão.

O discurso da "crise" (política, financeira, e mais recentemente, sanitária) foi usado como narrativa autoexplicativa para justificar o abandono, mas já os Jogos 2016 foram realizados com um gosto de fim. A expectativa que rondava muitos desses projetos já era que a de que seriam abandonados. Acostumados com os "elefantes brancos", alguns torciam, na verdade, para que dessa vez fosse uma *exceção* e que as obras funcionassem.

Em geral, a "crise" é percebida como anormalidade em relação a um estado anterior, costuma significar um momento de decadência em oposição ao que antes representaria abundância e prosperidade. O urbanismo olímpico, no entanto, não foi vivenciado como um momento de glória e abundância interrompido abruptamente em 2016. O cenário de verbas suntuosas do governo federal e das agências internacionais, dos *royalties* do petróleo e grandes obras não trazia para a população um sentimento de pertencimento a uma nação ou cidade próspera, mas excluída dessa riqueza que era vertida para grandes esquemas e gastos vistos como desnecessários e supérfluos. Nas falas dos removidos, as "Olimpíadas" são vivenciadas como a própria "crise", onde referências aos "megaeventos" aparecem como marcador temporal que simbolizam um tempo de obras, despejos, demolições, escombros e desestruturações físicas e psicológicas, materiais e simbólicas. O urbanismo olímpico imprime assim um ritmo e uma temporalidade específica, influenciando percepções de tempo e alterando as possibilidades (ou impossibilidades) de planejamento a longo prazo, impactando em escolhas de vida e oportunidades.

As ruínas olímpicas são, portanto, as distintas obras inacabadas, largadas pela metade, paradas ou abandonadas pouco depois de inauguradas dessa política urbana. Porém, não se trata de uma política que foi plenamente efetivada e acabada, tendo subitamente recebido um corte. Não são ruínas de um passado pretérito, uma lógica ou política que perdurou outrora e entrou em decadência, mas ruínas de algo que nunca foi. Diferente do que se poderia pensar sobre uma ruína, a ruína do teleférico não fala sobre seu passado, mas sobre suas promessas de futuro falidas (GUPTA, 2018). Essas não são construções que entraram em decadência depois de muitos anos, mas que "ainda em construção, já eram ruína" (CAVALCANTI, 2023).

Apesar das aspirações dos projetos, as infraestruturas estão sempre "quebrando", falhando e entrando em colapso. Se pensamos as infraestruturas como processos sociais e políticos em aberto, as narrativas de falência e fracasso são

temporalidades específicas e circunstanciais. Começar, construir e finalizar é um conceito de linearidade que, como se verá, é distendido o tempo todo pelos objetos investigados neste trabalho. A antropologia das infraestruturas nos convida a pensá-las para além do "tempo do projeto" (CARSE E KNEAS, 2019), como densos emaranhados de processos e relações humanas e não-humanas que apontam para as racionalidades políticas das quais emergem e também produzem, elas mesmas, efeitos sociais, políticos, econômicos e simbólicos, permitindo, ou não, determinadas circulações e ordenamentos na cidade (LARKIN, 2013; GRAHAM E MCFARLANE, 2014; ANAND, 2017; APPEL, ANAND E GUPTA, 2018;).

Diante do cenário de ruínas que se sedimentou após 2016, essa tese parte de algumas inquietações: qual a "utilidade do fracasso" (FERGUSON, 2006) do megaprojeto abandonado? O que a obra, mesmo abandonada, produz? Como a incompletude, suspensão e arruinamento têm produzido a cidade? Quais as produtividades da destruição infraestrutural? Quais lógicas permeiam a produção de escombros e vazios?

Essas obras só estão "mortas" segundo a perspectiva de seus planejamentos oficiais, expectativas e objetivos específicos. Buscamos assim voltar o olhar para o surgimento desses megaprojetos, mas também para a "vida após a morte" dessas infraestruturas. Toma-se, portanto, o "fracasso" desses projetos, a produção de vazios, ruínas e escombros, como pontos de partida para pensar as práticas de poder de ordenamento da cidade. Ao invés de pensar a "falha" e a ruína como a decadência da norma, esta tese parte da perspectiva de que a destruição e produção de ruínas produzem cidade.

Essa tese propõe, portanto, "seguir os fluxos dos materiais" (INGOLD, 2012) e examinar as ruínas "como nós [*nodes*] que formam constelações" (GORDILLO, 2014) para analisar o que o Teleférico, mesmo estando parado, produz. A dinâmica de promessa-ruína tem se demonstrado um lucrativo dispositivo de especulação financeira que tem em seu cerne de funcionamento a produção de símbolo e valor. Não se trata, porém, de como as infraestruturas são usadas politicamente, mas como a política urbana é feita por e através das infraestruturas em ruínas. O processo de anunciar, gerar expectativas, licitar, fazer circular fundos e verbas, produzir editais, estudos e relatórios e iniciar a obra, por si só já produz uma série de efetividades: gera novas paisagens e circuitos turísticos; modificações de símbolos e significados territoriais; consolidam novas formas de categorizar e produzir de dados sobre a

favela; acumulam experiência de novas maneiras de gerir e planejar a cidade; e desenvolvem racionalidades de ordenamento urbano que perduram através das técnicas, saberes e categorias de organização da realidade propulsionadas por essas políticas públicas. O Rio Olímpico é pensado, portanto, a partir de suas ruínas e vazios para compreender não apenas o projeto e o contexto político e social que o ocasionou, mas focar nas práticas sócio-políticas que suas ruínas produzem e como essa dinâmica de promessa-ruína produz cidade e política de forma contínua.

A análise da política das ruínas também mostra dinâmicas da estruturação desigual das redes infraestruturais na cidade, distinguindo aqueles que estão passíveis de conviver com infiltrações, escombros e canos perfurados, produzindo lugares sociais de raça, classe e gênero. As experiências diferenciais de como comunidades vivem a cidade no cotidiano também estão entrelaçadas com a forma como imaginam e criam expectativas de futuro. A análise do Teleférico permite pensar, então, as dimensões simbólicas e materiais das relações que compõem movimentos de produção e destruição da provisão infraestrutural na cidade de forma mais ampla.

A empreitada dos megaprojetos no “Rio Olímpico” é também uma faceta, dentre várias, da expansão urbana no Sul Global e seus modos de operar. Não apenas porque muitas das teorias urbanas postas em prática nestes projetos de fato comungam de tendências internacionais de desenvolvimento, mas sobretudo porque sua análise nos ajuda a entender a urbanização não como um fenômeno homogêneo e uniforme, mas um processo de múltiplas espaço-temporalidades.

### **Caminhos para a Providência**

Biehl e Locke (2017) trazem a discussão de como a própria etnografia é tecida em meio a pluralidade vital das situações e relações que não começam nem acabam, mas estão sempre se transformando. Nesse cenário, a etnografia é um trabalho de "fazer sentido" e "costurar narrativas" de presente, passado e futuro, em que o pesquisador também se emaranha aos sujeitos e cria novas possibilidades. Sendo nossos objetos de pesquisa sempre inacabados, é importante localizar quando me entrelaço com as teias de relações do Teleférico da Providência.

Me aproximo da Providência em 2012, quando fui professora voluntária em um coletivo que atuava com aulas de pré-vestibular e alfabetização de jovens e adultos

no espaço cedido por uma igreja na Ladeira do Barroso. Nessa época, a entrada do programa "Morar Carioca" na comunidade havia sacudido a vida cotidiana, provocando despejos e demolições, em um contexto em que uma onda de remoções acontecia pela cidade. No mesmo momento, ao lado da Providência, na região portuária a Operação Porto Maravilha despejava ocupações e invasões que vinham fazendo moradia nos velhos galpões do porto há décadas, provocando o deslocamento de milhares de famílias. Nesse momento as casas na Providência estavam marcadas, as obras do teleférico começavam e os moradores viviam o drama das pressões, demolições e desinformações, se organizando através da Comissão de Moradores. No coletivo que eu participava buscávamos apoiar a Comissão e a mobilização pelo direito à moradia e assim, durante esse ano pude acompanhar algumas situações de "encontro" da Prefeitura, na figura de funcionários de SMH, com os moradores da Providência.

Ainda em 2012, tive a oportunidade de participar da oficina do Festival de Cinema do Arquivo Nacional (Recine) que resultou na elaboração do filme "Casas Marcadas" (2012)<sup>13</sup> sobre as remoções na Providência. No acervo disponibilizado pelo Arquivo Nacional podiam-se encontrar muitas cenas de demolições, despejos, obras e programas de governo que prometiam "acabar com as favelas". Muitas imagens dessa coleção tem um tom institucional e narram a voz do "Estado": eram filmagens da demolição para abertura da Avenida Presidente Vargas; a propaganda oficial da CHISAM, programa remocionista do governo militar; etc. Em tempos diferentes, aqueles documentos dialogavam diretamente com as casas marcadas para serem removidas da favela da Providência.

Na ocasião, cinco moradores nos concederam entrevista sobre sua experiência de ter sua casa marcada, o que isso provocou neles e sua perspectiva sobre as obras de urbanização. O contexto em que as entrevistas e filmagens foram produzidas estava marcado pela incerteza, momento de redefinição de sentidos de futuro, expectativas, ansiedades e promessas. O comentário que corria a favela era de que iam tirar as casas para "fazer hotel" e que as obras eram para "os turistas", mas a realidade era que ninguém sabia ao certo o que se pretendia construir no lugar, muito menos qual seria o seu destino.

---

<sup>13</sup> Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=xao\\_4b8DJ\\_k&t=196s](https://www.youtube.com/watch?v=xao_4b8DJ_k&t=196s)

Assim o momento dessa primeira aproximação, que também é o espaço-tempo fílmico do Casas Marcadas, estava marcado pela temporalidade da obra que desorganizava o cotidiano nesse período. Escombros e destroços de fragmentos de tijolos e concreto do que era antigo cobriram o chão para dar espaço ao novo. A presença objetiva da obra se materializava em diversos pedaços desconectados de sistemas, velhos e novos, causando o certo desconcerto das "coisas fora do lugar". Embora temporária, como veremos, o processo teve desdobramentos duradouros e produziu efeitos sociais, políticos e econômicos.

Mais tarde, durante minha pesquisa de mestrado<sup>14</sup> refleti sobre a experiência de acompanhar um movimento de ocupações sem-teto que teve em torno de mil famílias retiradas da Zona Portuária entre 2009 e 2014 com o início das obras da renovação Porto Maravilha. Ao "apagar das luzes" de 2016, tínhamos chegado a um Rio Olímpico que retirou milhares de famílias de suas casas para que prédios abandonados permanecessem lacrados em concreto, terrenos de casas demolidas gerassem apenas novos vazios, estruturas erguidas fossem abandonadas, obras e promessas ficassem inacabadas. As ocupações urbanas do Porto que eu havia acompanhado tinham quase todas sido despejadas e virado "nada". Janelas e portas foram lacradas com cimento e assim permaneceram, esperando os investimentos do "Porto Maravilha" que nunca vieram. Na Providência, centenas de famílias haviam sido removidas apenas para que os escombros de suas casas fossem deixados pelos cantos. Também os movimentos sociais haviam sido sacudidos pela repressão e vigilância da "segurança olímpica" e muitos ciclos parecem ter sido encerrados em 2016.

Em 2018, com a ascensão de outros atores políticos da extrema direita na gestão federal, estadual e municipal, modifica-se totalmente a configuração da atuação estatal, personagens, fluxos, contratos, grupos de poder, etc. A soma dessa configuração com a gestão de uma pandemia global, que eclodiu em 2020, formou uma conjuntura bastante específica. A situação justificava a suspensão de todas as estruturas de ação anteriores, como programas, políticas, secretarias, etc., mas como visto essas políticas já haviam entrado em decadência há muito. O tema dessa tese surge, portanto, da necessidade inquietante de dar sentido às ruínas, escombros,

---

<sup>14</sup> "Nas Margens da Cidade Olímpica: etnografia visual da luta por moradia da Ocupação Quilombo das Guerreiras no Porto Maravilha" (PPCIS-UERJ, 2017).

vazios, imobilidades e suspensões que se alastraram pela cidade após as grandes obras do ciclo olímpico.

Meu encontro com essas infraestruturas monumentais e obras inacabadas nas favelas pós-PAC, que me levou ao tema das ruínas olímpicas, surge no início de 2020 quando realizo uma série de ensaios fotográficos para uma pesquisa e visito o circuito de três "museus de favela": o Museu de Favela (MuF) no Cantagalo/Pavão-Pavãozinho; o Museu Sankofa, na Rocinha; e o "Museu da Providência". O que me chamou atenção e me atraiu para o campo de pesquisa era como as obras e transformações recentes causadas pelo PAC nas comunidades, construções inacabadas ou abandonadas, eram incorporadas aos circuitos históricos e narrativas críticas sobre a história recente das favelas e das urbanizações. Sem perceber, esperava encontrar narrativas sobre o passado dessas comunidades, mas quando me aproximei desses circuitos, encontrei iniciativas que disputavam o futuro ao reescrever sentidos e narrativas da política recente de pacificação. De forma inesperada, todas as visitas trouxeram para mim a existência recorrente de diversas obras do PAC "largadas" por suas comunidades e esse fenômeno capturou o centro das minhas atenções analíticas.

Quando fui solicitada para fotografar o "Museu da Providência", a primeira coisa que me veio a cabeça é não existia Museu da Providência. De fato, a proposta se referia a uma iniciativa que poucas pessoas sabem que existe, o Museu à Céu Aberto da Providência, que instaurou um circuito materializado em uma estranha tira metálica no chão que eu, como muitos, nunca soube até então a utilidade (MENEZES, 2009). Como estudado por Menezes (2009), a iniciativa não havia ganhado popularidade e havia falhado em estabelecer diálogo com moradores e agentes do turismo locais. Assim, não haviam informações se essa iniciativa existia, nem representantes dela, então subi para fotografar os pontos históricos conhecidos. Quando parei no Bar da Jura no mirante do Teleférico, encontrei um morador e guia local chegando para almoçar com um pequeno grupo de turistas estrangeiros. Eu ainda não sabia, mas ali começaria a se colocar a questão de como as "ruínas" daquele teleférico abandonado eram inseridas em redes e circuitos de memória disputados por atores em escalas diversas.

A Providência que encontro em 2020 era muito diferente da de 2012. Encontro pessoas que estão cobrando e pressionando pelo funcionamento do teleférico e que não o veem como ruína, no sentido de algo cujas possibilidades estão encerradas,

mas disputando seus usos e sentidos das ruínas desse teleférico abandonado. Moradores lidando com os resultados políticos, sociais e materiais da urbanização, que para além do inacabado ou da narrativa do fracasso, tiveram impactos que reestruturaram suas dinâmicas da vida. Encontro uma Providência imersa em redes que estão debatendo e disputando a narrativa e a história contada sobre o Morro pautando novos e outros sentidos.

O total desalento da presença de iniciativas do "Estado" nas favelas durante a pandemia de covid-19, entre 2020 e 2023, trouxe a necessidade de organização coletiva para prestar apoio para alimentação, saúde, fornecimento de água, produtos de limpeza, etc. A experiência da pandemia fortaleceu coletivos e teceu redes que permitiram trabalhos muito maiores do que só sobreviver. Como resultado, o pós-pandemia tem sido um momento de efervescência de projetos de coletivos de favelas atuando em múltiplas áreas, desde saúde, educação e cultura até produção de dados e mudanças climáticas.

Hoje, sobretudo com a reeleição de alguns dos atores políticos responsáveis pelas grandes obras do Rio Olímpico, que reaquecem promessas e expectativas estilhaçadas desse período, muitos dos processos que eram embrionários durante o PAC/Morar Carioca, abordados e analisados nessa tese, agora se desenvolvem e aprofundam. Em 2023 também conheço e participo de algumas iniciativas do coletivo *Galeria Providência*, que dentre muitos projetos artísticos culturais, disputa a ideia de "museu à céu aberto" e recoloca a proposta, dessa vez gerida por moradores, como processo de entendimento de todo território do Morro da Providência como espaço de arte e cultura. O grupo também atua em conjunto com um pré-vestibular e diversos projetos de cultura, educação e arte locais, mostrando que nos últimos anos uma profusão de coletivos de favela organizados em torno de temas como "geração cidadã de dados", museus de favela, direito a memória, ecologia e racismo ambiental, se multiplicaram.

Foi então seguindo os caminhos pelos quais eu percebia a vida se reinventar após as destruições e imobilidades que pude perceber como gigantescas infraestruturas "mortas" da política de urbanização continuavam tecendo sociabilidades e que o Teleférico abandonado estava emaranhado em disputas por memórias e narrativas, imagens e paisagens da cidade, políticas de dados e a forma como as favelas são inseridas na política urbana.

## Seguir o caminho dos escombros

O capítulo 1 se dedica a conceituar o campo das "ruínas olímpicas" e os caminhos pelos quais megaprojetos de urbanização abandonados podem ser estudados. Assim, a seção 1.1 aborda os múltiplos sentidos pelos quais as "ruínas" são interpretadas na antropologia, enquanto o item 1.2 expõe os caminhos metodológicos e usos aplicados a dados, documentos e imagens dentro da pesquisa.

O capítulo 2 se propõe a "seguir a constelação de ruínas" com a qual o projeto do teleférico se relaciona. Para tanto, está dividido em dois blocos. O item 2.1 aborda a constituição do Morro da Providência não apenas como uma favela, mas como "a" favela no contexto do século XIX e se insere nos distintos planejamentos urbanos para a região desde as primeiras ruas e túneis abertos no Morro em ligação ao porto até mais recentemente.

Já a seção 2.2 persegue essa trilha de projetos e ruínas no século XX, com as propostas de renovação que a cidade vem recebendo desde os anos 1990. Em 2022 tive a oportunidade de realizar doutorado-sanduíche pelo programa CAPES-PRINT na *Universitat de Barcelona*, podendo realizar visitas de campo aos espaços transformados pelas renovações da cidade. Vivendo grande parte do tempo no bairro do *Clot*, pude acompanhar o movimento de transformações que se espraiam de núcleos de renovação diversos entre a orla e pontos históricos e de exploração turística. Assim, esse trecho também conta com o resultado da análise de como o "modelo Barcelona" produz vazios e se relaciona com a política de destruição.

O capítulo 3 transita pelas relações sociais, políticas e econômicas que gestaram o plano de urbanização para a Providência, acompanhando as inconstâncias de suas propostas, símbolos e tramitações. Seguindo sobretudo as redes profissionais de arquitetos, urbanistas, políticos e empresas envolvidos nesse projeto, podemos compreender mais profundamente os sentidos políticos da iniciativa.

O capítulo 4 se passa imerso no canteiro da obra do Teleférico e mergulha nas disputas políticas que conformam uma trajetória nada linear de construção dessa infraestrutura. Em meio a circulações e imobilidades de escombros e transparências e opacidades de dados, um intrincado conflito de interesses se desenrolava durante a obra. Busca-se, assim, a partir da análise etnográfica das práticas de produção de escombros compreender sua utilidade política e econômica.

Por fim, o capítulo 5 se volta para a "vida após a morte" do Teleférico e tenta observar e compreender como a infraestrutura, mesmo sem funcionamento, é inscrita em redes de símbolos e políticas por distintos grupos, atentando para as práticas cotidianas que "re-encantam" esse gigante de metal.

A título conclusivo, as considerações finais recapitulam, portanto, todas as durabilidades e produtividades simbólicas, políticas, estéticas e materiais do Teleférico, que se mostra imerso em disputas de memória, patrimônio, especulação imobiliária, políticas de dados, gestão de favelas, ecologia, oportunidades financeiras e expectativas.

## 1 RUÍNAS OLÍMPICAS

Essa tese dialoga com uma série de pesquisas que vem abordando as distintas "ruínas" da política urbana do "Rio Olímpico", seja para compreender os impactos do abandono do Teleférico do Complexo do Alemão (CAVALCANTI E CAMPOS, 2022), os vazios e esperas provocados pela demolição de uma fábrica e construção de uma linha de trem suspensa na favela do Manguinhos (CAVALCANTI, 2014), o desabamento de uma ciclovia recém-inaugurada em uma zona abastada da cidade (O'DONNELL, 2023), ou um conjunto 60 prédios vazios em um condomínio construído pela expansão imobiliária na "Barra Olímpica", que seguia a especulação das arenas olímpicas erguidas na Zona Oeste (O'DONNELL, SAMPAIO E CAVALCANTI, 2020).

as ruínas olímpicas, assim como as modernistas, inscrevem no mapa urbano a falência de um certo projeto de cidade, encampado pelas grandes construtoras e pela conjuntura política do começo dos anos 2010. Elas são, entretanto, também as marcas da falência de um projeto de futuro em particular (O'DONNELL, SAMPAIO E CAVALCANTI, 2020, p.139).

A concatenação dessas diversas políticas no Rio de Janeiro durante sua construção como "Cidade Olímpica" fazem das "ruínas olímpicas" um fenômeno múltiplo e um campo de estudo diverso onde cada caso demanda uma pesquisa aprofundada de suas particularidades. As *ruínas olímpicas* são múltiplas em forma, materialidade ou mesmo símbolos, podendo ser: (1) condomínios, salas comerciais vazias e especulações que não obtiveram retorno; (2) equipamentos esportivos, como arenas, pistas, piscinas, estádios e parques olímpicos com baixo ou nenhum uso; (3) imóveis e terrenos esvaziados e/ou demolidos que não obtiveram novos usos; (4) obras de urbanização de favelas (PAC/Morar Carioca) inacabadas, englobando desde obras de asfaltamento e saneamento prometidas e não feitas, até gigantescas infraestruturas de mobilidade abandonadas; (5) obras de mobilidade abandonadas ou inacabadas pela cidade, como o *BRT* TransBrasil, ou como a Ciclovia Tim Maia, interditada por desabamento; (6) obras do Programa Minha Casa Minha Vida inacabadas ou prometidas e nunca executadas;

O estudo das "ruínas olímpicas" envolve, portanto, muitas complexidades e as obras inacabadas são um fenômeno de múltiplas escalas. Uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 2018, estimou que cerca de 20% das obras do PAC se encontravam paralisadas na data, somando 38 mil contratos em todo

país<sup>15</sup>. Dentre os motivos da paralisação das obras, 47% alegavam motivos "técnicos", mas em estudo sobre as causas "técnicas", a auditoria concluiu que muitos dos problemas estão presentes antes mesmo do início da obra, como deficiências nos Projetos Básicos, orçamentos e prazos irrealistas, baixo interesse na realização dos estudos prévios e falta de adequado desenvolvimento e amadurecimento do projeto (TCU, 2018). Traçar análises mais concisas e comparativas dessas múltiplas obras abandonadas do PAC a nível nacional exigiria, no entanto, uma pesquisa muito maior que considerasse a forma como as políticas estaduais gestionaram o programa.

Para além de "problemas de orçamento" ou planejamentos que não se aplicam à realidade, existe um padrão persistente em que empreendimentos infraestruturais frequentemente entram em "decadência", projetos são considerados "fracassos" e obras são "largadas" pela metade de forma que é difícil distinguir seu início e seu fim: uma obra inaugurada pela metade já foi acabada ou ainda está em construção?

O universo das "obras paradas" e "obras abandonadas" indica, portanto, que este é um fenômeno amplo e complexo. Mas que tampouco é um fenômeno totalmente novo. Não só o urbanismo olímpico produz ruínas. A paisagem urbana no Rio de Janeiro é composta pelo empilhamento de projetos e planejamentos que se chocam, se complementam ou se reciclam, resultando muitas vezes em uma sobreposição física e simbólica de ruínas, formando assim camadas não apenas temporais, mas de racionalidades de governo. Nesse estudo, buscamos compreender as especificidades das "ruínas olímpicas" e repensar dinâmicas de produção da cidade a partir das ruínas, escombros e "fracassos".

Os projetos de urbanização podem ser pensados desde uma "antropologia dos urbanismos" como campo de estudo que justapõe discussões da antropologia urbana, antropologia do Estado e antropologia da política para pensar a produção do espaço urbano enquanto prática social (CAVALCANTI, 2023). Focando nas práticas de produção da cidade, não se restringe a perspectiva de análise do desenho do projeto, ou mesmo da política pública, mas aborda as construções no espaço urbano - planejadas, executadas, recuperadas ou em ruínas - resituando seus projetos, planos, narrativas, processos jurídicos e burocráticos, relatórios, contratos, dados, notícias, mapas e imagens nas teias de relações que as constituem. O megaprojeto e as infraestruturas materiais que ergue ou planeja são pensadas enquanto processo

---

<sup>15</sup> Diagnóstico das obras paralisadas. Relatório de auditoria TC 011.196/2018-1, TCU, 2018.

social, analisado assim como entroncamento de práticas, símbolos, pessoas e coisas em circulação no tempo e no espaço.

Para Cavalcanti (2023), pensar as práticas dos urbanismos no plural passa pela necessidade de dar conta das multiplicidades que não são abarcadas por teorias tradicionais que universalizam a experiência das cidades europeias. A expansão das *cidades do Sul* (SIMONE, 2020) como fenômeno planetário tem posto desafios para a teoria urbana hegemônica. As teorias urbanas clássicas, desde Engels, Simmel e Escola de Chicago, partiam das cidades industriais do Norte Global para fazer suas análises. Mudar esse ponto de vista para as cidades do Sul Global envolve olhar o planejamento urbano não como uma comparação entre uma forma que supostamente "funcionaria" no Norte Global, em contraposição a uma aplicação sempre "falha" no Sul Global, mas compreender a produção de informalidade como modo de produção da cidade (ROY, 2005). Nesse sentido, essa tese busca olhar a teoria urbana colocando as "gambiarras" e incompletudes do Sul Global no centro da análise.

No Brasil, a história e análise da produção e distribuição de redes infraestruturais nas favelas foram abordadas nas ciências sociais brasileiras dos anos 1960, que perceberam que a produção do espaço na favela estava entrelaçada em negociações políticas entre administradores, políticos, secretarias, empresas públicas e privadas, associações, líderes comunitários, cabos eleitorais e outros agentes. Ao mapear estes atores e colocar estas relações em perspectiva, mostram como "favela" e "cidade" se coproduzem mutuamente, combatendo a teoria da marginalidade no pensamento social que via a favela como apartada da "cidade formal", do modo de vida urbano e da economia capitalista (MACHADO DA SILVA, 1967; PERLMAN, 1976; VALLADARES, 1978; LEEDS [1968] e CAVALCANTI, 2018).

Nesse sentido, a tradição crítica das pesquisas brasileiras "oferece mais do que uma 'perspectiva do Sul', mas propriamente uma teoria urbana produzida no e a partir do Sul Global" (CAVALCANTI e ARAÚJO, 2023, p.16). Partindo do trabalho de campo em seus próprios contextos, antropologias vêm pautando uma discussão que não coloca as cidades do Sul apenas como uma variante ou caso particular das teorias urbanas hegemônicas dos centros de saber e poder americanos e europeus, mas que desestruturam a estabilidade dessas narrativas e criam suas próprias teorias urbanas.

Nos últimos anos uma crescente atenção tem sido dada às infraestruturas enquanto objeto de reflexão antropológica nas produções acadêmicas e por diversos motivos as infraestruturas têm se tornado um ponto chave para pensar as cidades

contemporâneas. Por um lado, a categoria "infraestrutura" circulou largamente como "categoria nativa" durante a última década de urbanizações no Brasil ocupando um lugar politicamente importante na forma como a cidade é planejada, gerida e representada. Durante o PAC, a presença e grau de "infraestrutura" passa a ser uma das principais variáveis na definição e distinção entre "informalidade" e "cidade formal", conforme caracterização do Ministério das Cidades para o mapeamento de "Assentamentos Precários" (BRASIL, 2010)<sup>16</sup>. Nesse estudo, apesar de muitas variáveis poderem ser encontradas nos ditos "assentamentos precários", a infraestrutura foi o item definidor para reunir tamanha multiplicidade de loteamentos e favelas sob uma mesma identificação.

Nesse sentido, uma profusão de programas, editais e promessas políticas giraram em torno da construção de *infraestrutura*, significando a expansão de redes oficializadas de água, luz, esgoto sanitário, coleta de lixo e asfaltamento. A recente política de expansão infraestrutural nas cidades brasileiras se consolida assim como um fenômeno amplo abordado por múltiplos vieses pelas ciências sociais.

Em outro sentido, a categoria "infraestrutura" também vem ganhando espaço nos estudos antropológicos não apenas como objeto de pesquisa, mas como uma abordagem metodológica e analítica. Susan Star (1999) chama de etnografia das infraestruturas o estudo das "coisas chatas" como canos, fios e cabos, "sistemas de substratos" que seriam "por definição invisíveis, parte do pano de fundo para outros tipos de trabalho" (STAR, 1999, p. 380, tradução livre). Salienta, no entanto, que o que pode ser infraestrutura para uma pessoa, pode não ser para outra, colocando que "infraestrutura é um conceito fundamentalmente relacional" (ibidem), analiticamente entendida pelas relações que a constituem e não como objetos.

Nessa perspectiva, as infraestruturas, conceituadas como aquilo que é óbvio, pressuposto e "invisível", só "se tornam visíveis quando quebram" (ibidem). Mas para quem as infraestruturas podem ser pressupostos garantidos e "naturalizados"? Pressupor que infraestruturas *funcionam* exige uma "normalidade" onde as interrupções, quebras e falhas infraestruturais não são cotidianas, o que se afasta da experiência de muitos, sobretudo nas favelas e periferias do Sul Global para quem a intermitência de funcionamento é a normalidade.

---

<sup>16</sup> BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação. *Guia para o Mapeamento e Caracterização de Assentamentos Precários*. Brasília: 2010.

Etnografias que estudam a expansão infraestrutural vem focando justamente em como comunidades convivem com essas quebras, falhas e rupturas que instauram temporalidades e ritmos a vida cotidiana, de modo que a "infraestrutura" não está dada (ANAND, 2017; VON SCHNITZLER, 2016; SIMONE, 2004). Os estudos das redes de distribuição infraestrutural, muitos pautados na análise foucaultiana das políticas da técnica, puseram em perspectiva as "racionalidades políticas que perpassam projetos tecnológicos", pensam como as infraestruturas materiais da cidade participam de "aparatos de governamentalidade" (LARKIN, 2013; FOUCAULT, 2008;). Assim, as infraestruturas podem ser entendidas como "locais críticos através dos quais sociabilidades, governâncias e políticas, acumulação e despossessão, são formadas, reformadas e performadas" (ANAND, GUPTA E APPEL, 2018, p.3).

Esta tese está interessada em quando as infraestruturas *não* funcionam. A percepção de que a infraestrutura sempre "funciona", e que dada a sua banalidade só a notamos quando "falha", pressupõe um status de normalidade em que a sua "degradação" é uma exceção. No entanto, as infraestruturas estão sempre "falhando" e os projetos sempre entrando em "decadência", seja pela decomposição contínua de seus materiais, pela derrocada dos sistemas políticos que as ergueram ou por guerras e tragédias ambientais (GRAHAM, 2010).

*the infrastructure projects that concern scholars are often considered complete, or, if not, their materialization is assumed to be imminent. And yet, many—if not most—of the dams, roads, railroads, ports, airports, and pipelines generally classified as infrastructure exist in states aptly characterized as unbuilt or unfinished. Planned, blocked, delayed, or abandoned, such projects are ubiquitous—the norm, rather than the exception* (CARSE e KNEAS, 2019, p.9).

Na literatura sobre *interrupção infraestrutural* (GRAHAM E THRIFT, 2007; GRAHAM, 2010; MCFARLANE, 2010; HOWE et al, 2015;) é comum que se encontre o abandono, esvaziamento e degradação sendo interpretados como resultantes de crises produtivas ou mudanças econômicas, como a "desindustrialização" e o avanço do neoliberalismo. Embora em parte algumas análises não dialoguem com a experiência do Sul Global, trazem a grande contribuição que é colocar a *falha* como ponto de partida (GRAHAM E THRIFT, 2007; CARSE e KNEAS, 2019;).

Dentro do campo das infraestruturas "quebradas", sem manutenção, abandonadas e/ou inacabadas, algumas dessas construções vem sendo chamadas de "ruínas" por uma parte da literatura. Interessa à discussão não qualquer tipo de

interrupção, que somente ao "quebrar" revelaria as "condições de possibilidade" para o funcionamento da vida na cidade, mas um certo tipo de interrupção caracterizada pela destruição infraestrutural e produção de ruínas como *modo de urbanização* no Sul Global.

### 1.1 Ruínas na antropologia

O uso tradicional do termo "ruína" para se referir a uma obra foi condicionado por um certo reconhecimento e valorização histórica desta. Construções específicas em degradação recebem a atenção do olhar do "patrimônio histórico" em detrimento de outras e, justamente por estarem imersas em um universo de valor e poder, algumas das "ruínas" mais valorizadas do mundo estão na Europa, como o Coliseu romano ou os vestígios da cidade de Pompéia. Nesse sentido, é comum que a ideia de ruína seja associada ao passado que se transporta ao presente através de resíduos e destroços.

"As ruínas existem por efeito do olhar que as dirigimos" (AUGÉ, 2003, p. 50). As ruínas não são objetos naturais, óbvios e transparentes em sua compreensão. Existem condições sociais, políticas e culturais para que algo seja considerado uma ruína. A categorização como "ruína" demandaria uma certa construção de percepção destas construções e de seu valor. O sentido original estaria perdido e não poderia ser reestabelecido pelo observador contemporâneo, para quem a ruína adquire valor e sentido em relação a outros parâmetros.

Percepções pessoais e coletivas se misturam à medida que a ruína adquire valor simbólico para seus observadores do presente. Compreender as formas de vida dos antigos, assim, seria secundário no ato de "visitar uma ruína". A valorização seletiva de determinadas construções como ruínas frequentemente está ligada à fabricação de uma narrativa histórica acerca do passado de uma população, seja para reafirmar uma trajetória e uma origem, seja para estabelecer distâncias e demarcar cortes de temporalidade e de identidade (eles "os antigos" x nós "os modernos").

No entanto, nesse processo de seleção do que é valorizado e conservado na cidade, em oposição ao que pode ser descartado, desvalorizado e demolido, gera-se outro tipo de ruínas que, diferente das "ruínas" monumentalizadas, vão ser produzidas como mero "escombros" (GORDILLO, 2014). Simmel, em *Die Ruine* [1911], havia distinguido "ruína" de "escombros" ao pensar as ruínas como previamente marcadas

pelo trabalho do "espírito" humano, em contraste com a matéria dismorfa, "*formlessness of mere matter*", mera "pilha de pedras" (SIMMEL in: WOLFF, 1959, p. 261). A fascinação estética com as ruínas se daria por portarem essa trajetória da ação humana. "Entre o ainda não [*not-yet*] e o não mais [*no-longer*] reside uma afirmação do espírito cujo caminho (...) agora não mais ascende ao seu topo mas, saciado pelas riquezas do topo, descende para sua casa" (SIMMEL in: WOLFF, 1959, p. 262, tradução livre).

A ruína para Simmel provocaria uma reversão entre natureza/cultura porque intensificaria a forma presente da vida passada, a natureza que volta a se sobrepor à obra do espírito, mas que nesse movimento constante de erguer e destruir geraria algo de novo significado, teria nela "algo que vive", tornando o antagonismo entre esses dois princípios "interminável" [*unfinishable*]. Compreender o sentido da ruína, dessa perspectiva, envolveria compreender sua história, o que "não morre" nessa profusão interminável de ainda-nãos e já-não-mais.

A relação dicotômica que constrói socialmente a "ruína" como lugar do passado oficial, da cultura e ação humana, em contraponto ao "escombros" como natureza, fora do social, do racional, é questionada e entendida como processos de memória e esquecimento, patrimonialização e demolição, construção e destruição que se coproduzem mutuamente na cidade (GOYENA, 2015).

Afastando-se da romantização da ruína como fascínio à obra humana, Walter Benjamin pensa as ruínas como resultado do que chama de *caráter destrutivo* como gesto de criação. "O caráter destrutivo só conhece um lema: criar espaço; só uma atividade: despejar. Sua necessidade de ar fresco e espaço livre é mais forte que todo ódio" (BENJAMIN, 1987, p. 236).

Onde outros esbarram em muros ou montanhas, também ai ele vê um caminho. (...) Já que vê caminhos por toda parte, está sempre na encruzilhada. (...) O que existe ele converte em ruínas, não por causa das ruínas, mas por causa do caminho que passa através delas (idem, p. 237).

A ruína em Benjamin não é o fim das possibilidades, mas encruzilhada de caminhos. A obra em ruína é ponto de partida para um renascimento, estariam entre algo que *já não é mais* e algo que *ainda não se concretizou*. Diferindo das ruínas clássicas ou antigas, uma crescente literatura vem tratando das "ruínas modernas" partindo da perspectiva benjaminiana de modernidade e progresso que

constantemente destrói para abrir espaço, pensando as ruínas como socialmente resultantes das volatilidades do capitalismo.

É o caso das "ruínas industriais", espaços vazios e abandonados em decorrência da mudança nos sistemas produtivos, antigas fábricas e galpões portuários que perdem importância com a desindustrialização que atinge as cidades do Norte Global. Bairros industriais são esvaziados a medida que empresas e empregos migram através de uma cadeia cada vez mais terceirizada e precarizada de trabalho, onde podem explorar trabalhadores subcontratados com a fragmentação das cadeias produtivas pelo Sul Global. Esses bairros então são alvo de projetos de "renovação", propondo transformar seus antigos usos industriais para reintroduzir essas estruturas no mercado como novos centros comerciais, hotéis, condomínios, etc.

Outro efeito do neoliberalismo nessas cidades é a especulação imobiliária, que produz vazios tanto nos centros hipervalorizados, uma vez que a habitação se torna muito custosa e voltada para a rede turística, quanto nas franjas e periferias a medida que busca novas frentes de expansão.

Nas cidades europeias construções inacabadas e abandonadas, como planos de centros esportivos e condomínios, podem ser interpretadas como "ruínas modernas" (SCHULZ-DORNBURG, 2012), "ruínas ao inverso" (SMITHSON, 2009), "neoruínas" (HERNANDÉZ, 2012), ou ainda, "ruínas neoliberais" (ARBOLEDA, 2017). Essas construções inacabadas, geralmente localizadas nos subúrbios metropolitanos, são lidas como sintomas da expansão imobiliária desenfreada e criadora de demandas que não se concretizam. São prédios que "não caem em ruínas depois de terem sido construídos, mas se levantam em ruínas antes de sê-lo" (SMITHSON, 2009). Lidas largamente como resultado da interrupção devido à "crises do mercado", nessa perspectiva são frequentemente referidas como erros, frutos do mal planejamento, má gestão e/ou corrupção.

As ruínas, desse ponto de vista, são interpretadas como resíduos de regimes políticos, sociais e econômicos passados. São vistas como falha e/ou decadência de um determinado sistema ou política, podendo evocar nostalgia das promessas de futuro que carregavam: a glória de um império, a euforia do progresso fabril, os futuros prometidos já impossíveis que hoje seriam representados por vestígios materiais deslocados do tempo em que foram gestados (HUYSSSEN, 2013).

Da perspectiva tradicional, portanto, a ruína estaria para o passado assim como o monumento estaria para a representação do futuro. Mas se a ruína representa o passado e o monumento o futuro, como pensar um monumento que *ainda não* estava pronto e *já era* ruína? Como pensar uma ruína de algo que não teve seu auge no passado, mas monumentos ao futuro que antes de acabados já entraram em arruinamento? Como compreender as "ruínas olímpicas" do Rio que mesmo quando "ainda em construção, já eram ruína"<sup>17</sup> (CAVALCANTI, 2023)?

As obras estudadas nesta tese não carregam o sentido clássico de ruína. Não são valorizadas como ruínas históricas, não se baseiam no senso de passado pretérito e tampouco são denominadas e percebidas como "ruínas" enquanto "categoria nativa". A categoria *ruína* utilizada aqui não é uma descrição, mas um dispositivo analítico que permite navegar através do tema do arruinamento, abandono e destruição infraestrutural. Enquanto normalmente a ruína é vista como fragilidade do sistema político, essa tese busca sustentar que existe uma forma de governo da cidade que se dá precisamente por uma política das ruínas.

Olalquiagua (2023) aponta para um paradoxo: justamente quando o termo "ruína" começa a ficar obsoleto no mundo anglo-europeu, o interesse pelas ruínas se acentua na América Latina, e talvez de modo geral no Sul Global. Ao longo do século XX, a "ruínofilia" da contemplação deu lugar ao questionamento acadêmico das ruínas e as "destronaram" para situá-las em seus contextos sociais, políticos e econômicos. A crítica às ruínas clássicas, que passou a ver esses fragmentos como "escombros fetichizados", provocou um certo arrefecimento no uso da categoria "ruína" (GORDILLO, 2014; OLALQUIAGUA, 2023).

Mas mesmo essas "ruínas históricas" do passado na América Latina parecem ser diferentes. Marquéz e Garcés (2023) apontam para uma diferença fundacional e lembram que as próprias cidades latino-americanas nascem das "ruínas indígenas", aldeias, vilarejos e cidades inteiras cujas histórias foram soterradas pelas cidades construídas pela colonização. Também as cidades tornadas ruínas pelo abandono após vários ciclos de exploração e extração colonial, como cidades da mineração e portuárias que integravam o sistema do comércio transatlântico.

Longe de estarem esgotadas em sua discussão, na última década no Brasil floresceram inúmeros movimentos de contestação das ruínas "históricas",

---

<sup>17</sup> O conceito faz referência à música "Fora da Ordem", de composição de Caetano Veloso, buscando na música popular brasileira uma tradução das sensações provocadas por essa temporalidade.

monumentos, estátuas e símbolos coloniais pela política patrimonial sem um movimento crítico na forma como essa história é narrada. Na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, uma miríade de atores vem disputando os sentidos narrados pela valorização histórica com a política "revitalização" turística da região. Neste que já foi o maior porto escravista do mundo, movimentos negros lutam para que ruínas coloniais como casarões, casas de escambo e portos aterrados, não sejam romantizadas e simplesmente preservadas por sua "arquitetura histórica", invisibilizando o sistema escravista que as ergueu.

Em torno dessa política patrimonial, que designa o que vai ser "ruína" valorizada e o que vai ser "escombro" a ser descartado, é que se estrutura um amplo campo de disputa. No coração da Zona Portuária, a favela da Providência, uma comunidade negra centenária, foi feita escombro e muitas de suas casas enfrentaram uma política de demolição massiva enquanto construções pontuais recebiam a atenção da valorização patrimonial e histórica, passando a integrar um circuito de visitação turística. Acontecia na escala da favela uma espécie de política de "renovação urbana" que, assim como o Porto ao seu redor, recebia a valorização de elementos culturais e históricos para tornarem-se zonas turísticas e de lazer que seriam geridas por concessionárias privadas e buscavam aquecer o mercado e a exploração do potencial financeiro do espaço. Assim, ruínas tanto vão ser apropriadas para a exploração comercial e turística, quanto como espaços de memória, comunitários e/ou de intervenção artística.

Também as "ruínas modernas" do antigo "primeiro mundo" são distintas daquelas provocadas pelas modernizações na América Latina. As "ruínas modernas" nos países latinos não são resultado de um desenvolvimento gradual e lento, mas de um processo violento, acelerado e muitas vezes dirigido por regimes totalitários. É preciso considerar, portanto, que condições políticas e sociais múltiplas produzem diferentes ruínas.

Cavalcanti (2023) utiliza as percepções de estranhamento de Lévi-Strauss (1991) como observador europeu sobre as cidades da América do Sul para navegar por modos distintos de produção das cidades entre o que o autor chamava de "Novo Mundo" (as Américas em geral) em comparação ao "Velho Mundo" (a Europa)<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Como nos lembra Mignolo (2004), a universalidade dos conceitos de modernidade, história e ciência se funda na história regional europeia ficcionada pela "descoberta" das Américas que dividiria o mundo entre o Velho e o Novo, de forma que colonizadores brancos deveriam estabelecer uma Europa no

Para as cidades europeias, a passagem dos séculos constitui uma promoção; para as americanas, a [passagem] dos anos é uma decadência. Pois não são apenas construídas recentemente; são construídas para se renovarem com a mesma rapidez com que foram erguidas, quer dizer, mal. No momento em que surgem, os novos bairros nem sequer são elementos urbanos: são brilhantes demais, novos demais, alegres demais para tanto. Mais se pensaria numa feira, numa exposição internacional construída para poucos meses. Após esse prazo, a festa termina e esses grandes bibelôs fenecem: as fachadas descascam, a chuva e a fuligem traçam seus sulcos, o estilo sai de moda, o ordenamento primitivo desaparece sob as demolições exigidas, ao lado, por outra impaciência (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 91-92).

O autor vê nas cidades que visita nos anos 1940, como Rio e São Paulo, uma produção urbana acelerada e marcada por ciclos curtíssimos de decadência, destruição e (re)construção igualmente rápidos. Cavalcanti (2023) encontra no verso "ainda construção e já é ruína" de uma música brasileira uma "imagem que captura a temporalidade habitada da vida cotidiana que sedimenta repetidas e frustradas promessas de 'desenvolvimento', 'modernidade', democracia" (CAVALCANTI, 2023, p. 13). A canção "Fora da ordem" (1991)<sup>19</sup>, que narra a morte de um menino em uma escola em construção, "passa, panoramicamente, pelo lixo baiano, pelas rampas de Brasília e pelo esgoto do Leblon sem revelar onde foi que o jovem morreu, pois trata-se de uma alegoria da vida nas grandes cidades brasileiras no final do século XX" (CAVALCANTI, 2023, p.8). A composição faz uma analogia da curta vida de meninos e construções, pessoas e infraestruturas em arruinamento precoce que morrem "ainda em construção". Dialogando com os imaginários sociais do Brasil como "país do futuro", navegamos por promessas e práticas da produção urbana que nunca estão no presente, sempre prometendo algo brilhante que se desenrolará em outro tempo, muito embora, "nada continua".

A ruína olímpica não é como uma ruína clássica no sentido de atrair o olhar para a grandiosidade de uma construção do passado. Tendo sido construídas para serem monumentos e pontos turísticos, abandonados pelo poder público, ruínas monumentais nas favelas se tornam ícones que suscitam sentimentos de esperança, raiva, dor, frustração, assim como expectativas e interesses financeiros, políticos e simbólicos. Nesse sentido, as relações entre ruínas e pessoas mostra que

---

Novo Mundo, arrastando socialmente povos nativos para fora do espaço, como bárbaros, e do tempo, como selvagens primitivos.

<sup>19</sup> Vapor barato/ Um mero serviço/ Do narcotráfico / Foi encontrado na ruína/ De uma escola em construção / Aqui tudo parece/ Que era ainda construção/ E já é ruína / Tudo é menino, menina/ No olho da rua / O asfalto, a ponte, o viaduto/ Ganindo pra lua/ Nada continua... (CAETANO VELOSO,1991).

desempenham muitos efeitos para além do funcionamento mecânico, uma vez que infraestruturas não são apenas objetos técnicos, mas também objetos de imaginação e desejo, sendo "política e poética" inseparáveis (LARKIN, 2013).

As divisões estanques de passado/futuro, ruína/escombros se confundem no campo de estudo das ruínas olímpicas, uma vez que as obras abordadas tratam de infraestruturas monumentais em ruínas que simbolizavam o futuro e muitas vezes foram abandonadas antes mesmo de serem finalizadas. Seus escombros não remetem a uma época antiga, mas a um processo bastante recente. As ruínas de que essa tese trata não são ruínas do passado, mas ruínas do futuro (GUPTA, 2018), um futuro "olímpico" e global anunciado para o Rio de Janeiro.

Buscando sair da dicotomia natureza/ cultura enquanto escombros/ ruína, como se os escombros (ou mesmo a "natureza" e as "meras pedras") não estivessem inscritos na ordem social, alguns autores vem abordando a produção e circulação de escombros, objetos que não são tradicionalmente valorizados como "ruínas". Gordillo (2014) entende a ruína seria fruto de uma operação de fetichização que ordena, seleciona e hierarquiza escombros, optando por trabalhar com o conceito de escombros [*rubble*] para tentar fugir da dimensão de passado histórico atribuída às ruínas.

É preciso afastar o pensamento estetizante que pensa os escombros como puro "caos" sem ordem, matéria sem forma, sustentando uma separação entre forma/conteúdo. Escombros não apenas têm ordem, mas participam de densos sistemas de classificação, valor e circulação. Como veremos, na política de urbanização da Providência, os escombros são calculados, planejados, valorados e participam de uma complexa dinâmica política. Nesse caso, "meras pedras" estiveram envolvidas em múltiplos arranjos políticos e circulações econômicas e simbólicas através dos séculos.

Fazendo da produção de escombros o objeto de sua etnografia, Goyena (2015) estuda os mercados formais e informais do ramo da destruição, seguindo demolições, depenagens, explosões e implosões de construções na cidade. Ao acompanhar o processo de morte de certos prédios e suas histórias, nos lembra que o outro lado de toda patrimonialização é a destruição. Para que algo seja valorizado como "patrimônio histórico", necessariamente outros aspectos são esquecidos e demolidos.

Nesse sentido, não é contraditório que as investidas estatais de valorização de determinados símbolos e narrativas sobre a favela da Providência tenham vindo

atreladas ao silenciamento e demolição de outros aspectos dela. A demarcação do futuro olímpico se daria justamente em oposição à favela como coisa do passado, em um movimento que ao mesmo tempo valoriza e superexpõe versões parciais da favela, destruindo suas casas e deslocando seus habitantes.

Assim como o foco nas infraestruturas permite trazer para o centro do debate processos "invisibilizados" e naturalizados (STAR 1999; HETHERINGTON, 2019;) a análise da vida social das ruínas monumentais de grandes infraestruturas de mobilidade nas favelas nos permite abordar toda uma política de produção de escombros, demolições e destruições, frequentemente despolitizados, seja por seus discursos técnicos ou justificativas sócio-securitárias. Em sua extrema visibilidade, o que estaria invisível nesses megaprojetos não é a materialidade, seriam suas condições de possibilidade, as relações político-sociais que a tornam possível e produzem essa visibilidade.

O campo dessa pesquisa se desdobra, portanto, entre escombros, monumentos e ruínas em circulação e movimento no tempo e no espaço. Essas ruínas e vazios, produzidos pelo planejamento urbano, não são interpretados como falhas ou fracassos, mas como agentes no modo como se produz a cidade, participando de intrincadas dinâmicas de poder e saber. Essa tese circula então em meio aos campos de estudo das ruínas, escombros, resíduos e infraestruturas deterioradas desde a perspectiva da antropologia, que vem debatendo as variadas formas como as políticas e temporalidades da produção de ruínas e escombros participam de regimes de distribuições diferenciadas de riscos, doenças, acesso à direitos e bens públicos, e, de modo geral, da gestão da vida e da morte nas cidades.

Stoler (2008) pensa a produção de ruínas como um processo político de larga escala e longa duração que direciona o que ficará em ruínas e quem viverá entre elas. Pensa, assim, a conformação de espaços onde se acumulam escombros e ruínas como um fenômeno social que produz toxicidades e expõe sua população à danos e prejuízos.

*Ruins are made but not just by anyone, anytime, or anywhere. Large-scale ruin making takes resources and planning that may involve forced removal of populations and new zones of uninhabitable space, reassigning inhabitable space, and dictating how people are supposed to live in them. As such, these ruin-making endeavors are typically state projects, ones that are often strategic, nation-building, and politically charged (STOLER, 2008, p.202).*

Nesse sentido, o objetivo desse trabalho busca explorar os múltiplos efeitos sociais, políticos, econômicos, emocionais e estéticos da produção de ruínas. Diversos autores vêm mostrando as várias produtividades que obras não realizadas, inacabadas ou abandonadas podem ter, mesmo que sua função original prometida não seja cumprida. Primeiramente, o processo de prometer, mobilizar expectativas, verbas e angariar apoio de setores sociais pode ter desdobramentos políticos e sociais muito mais impactantes e duradouros que a construção. Como mostram Lea e Pholeros (2010), nem sempre se trata de construir um cano, mas o que fazer ele representa, mesmo que ele não funcione. Ferguson (2006) reflete sobre a "utilidade do fracasso" dos projetos de desenvolvimento e conclui que mesmo que constantemente "falhem" em seus objetivos expressos inicialmente, tem como efeito principal a despolitização da pobreza e o fortalecimento de modos de gestão sob o discurso da "técnica".

Algumas perspectivas, inspiradas na noção de *devenir* (DELEUZE e GUATTARI, 2004), acreditam que inevitavelmente as infraestruturas estão sempre se tornando, nunca são acabadas. Assim, Biehl e Locke (2017) colocam a incompletude [*unfinishedness*] como ao mesmo tempo pré-condição e resultado do processo de "tornar-se" (*devenir*). Desde essa perspectiva, Carse e Kneas (2019) nos propõem pensar as múltiplas temporalidades envolvidas na noção de inacabado ou incompleto que coexistem em uma mesma infraestrutura. Se pensamos a infraestrutura como processos, sua completude não existe, pois ela nunca acaba. Embora a completude seja sempre uma ilusão, o "tempo do projeto", sobre o qual cronogramas e orçamentos de engenheiros e políticas públicas se desdobram, produz processos sociais, afetos e expectativas. Assim como atrasos, suspensões e esperas provocam estados de afecção através da infraestrutura, desde ansiedade, desapontamento ou esperança. Projetos podem ser incompletos em relação a determinadas metas expressas originalmente no planejamento, porém mesmo suas ruínas são produtivas de outras relações sociais.

As ruínas podem ser testemunhos das lógicas sociopolíticas que as ergueram, mas não estão estanques no tempo. São refeitas, sobrepostas, destruídas e transpostas a partir de outras lógicas, acumulando camadas de tempos e políticas empilhadas em suas materialidades residuais. Projetos inacabados vão ser associados a outros projetos futuros, seja porque são fruto de políticas que comungam de uma mesma lógica, seja para serem ressuscitados e incorporados em outras

ordens e usos, às vezes mesmo materialmente, para que seus restos e escombros embasem outras construções.

## 1.2 Ruína como método

Para Adorno (2009), Walter Benjamin desperta "a vida congelada nos objetos" a partir do conceito de *constelação* que tem a *ruína como método*. A ideia de "constelação" é trazida inicialmente no pensamento benjaminiano na sua tese de 1925, "Origem do Drama Barroco Alemão", que toma o próprio conceito de verdade como uma "constelação". A *constelação* é pensada como conectividade não-causal definida pela fragmentação e multiplicidade. Benjamin vê na ruína um método de análise com foco na ruptura, fragmentação e finitude, em oposição à perspectiva aristotélica de totalidade, perfeição e eternidade.

Tomar a ruína como método tem implicações diretas para como se pensam as coisas. Os objetos, contendo "histórias sedimentadas", cristalizadas neles e através deles, deveriam então ser interrogados a partir de sua "constelação", ou seja, "o valor posicional do objeto em relação a outros objetos" (ADORNO, 2009, p.163–64).

Perceber a constelação na qual a coisa se encontra significa o mesmo que decifrar aquilo que ele porta em si enquanto algo que veio a ser. (...) Somente um saber que tem presente o valor histórico conjuntural do objeto em sua relação com os outros objetos consegue liberar a história no objeto; (...) O conhecimento do objeto em sua constelação é o conhecimento do processo que ele acumula em si (ADORNO, 2009, p.141-142).

Uma guinada mais recente nas ciências sociais tem buscado fragmentar as "coisas" para pensá-las do ponto de vista de emaranhados de relações. Ingold (2012) acredita que não se deve partir de uma separação entre matéria x forma ao focar o objeto como algo que age ou reage, mas sim na coisa em/dentro/na interação: "o problema da agência nasce da tentativa de reanimar um mundo de coisas já morto ou tornado inerte pela interrupção dos fluxos de substância que lhe dão vida" (INGOLD, 2012, p. 33). Assim, para o autor, as coisas não têm agência, elas estão vivas. Dizer que objetos têm agência seria "uma figura de linguagem".

Dessa perspectiva, não existem objetos dados e as materialidades não existem *em si*, mas adquirem significação a partir de um processo social. A fronteira que estabelece uma divisão entre objeto e cosmos é, portanto, arbitrária, fruto de uma classificação social. Em lugar da ideia de "rede", o autor propõe usar os termos "fios",

"nós", "teia" e "malha" para pensar a *coisa* (e não o objeto) como um "agregado de fios vitais" (INGLOD, 2012, p. 29). Para ele, as coisas vazam e "transbordam", pois são vistas como *nós* de fios múltiplos, e não entidades fechadas. Emaranhado de linhas, não uma rede de pontos ou atores que se conectam, mas uma malha.

A casa real nunca fica pronta. Ela exige de seus moradores um esforço contínuo de reforço face ao vaivém de seus habitantes humanos e não humanos, para não falar do clima! (...) A casa real é uma reunião de vidas, e habitá-la é se juntar à reunião – ou, nos termos de Heidegger (1971), participar com a coisa na sua coisificação. (...) Enquanto moradores, nós experimentamos a casa não como objeto, mas como coisa (INGOLD, 2012, p.30-31).

A "coisa" aparece então não como um objeto autocontido, mas como uma *teia* ramificante de linhas de crescimento, *rizoma*. Trata-se de uma perspectiva influenciada pelo pensamento deleuziano, que pensa no sentido de *linhas de devir* que não conectam, mas sim "passa entre pontos, insurge no meio deles [...] Um devir não é nem um nem dois, nem a relação entre os dois; é o *entre*, a [...] linha de fuga [...] que corre perpendicular a ambos" (DELEUZE E GUATTARI, 2004, p. 323). "As vidas das coisas" continua Ingold, "geralmente se estendem ao longo não de uma, mas de múltiplas linhas, enredadas no centro mas deixando para trás inúmeras 'pontas soltas' nas periferias". "É através de sua imersão nessas circulações, portanto, que as coisas são trazidas à vida" (INGOLD, 2012, p. 32). As coisas estão vivas na medida que participam de circulações, sem elas estariam mortas, como objetos encerrados em si.

Assim, inspirados na concepção deleuziana de "devir" como algo sempre "entre" [*between*] ou "no meio" [*among*], alguns pesquisadores têm pensado coisas e pessoas, humanos e não-humanos, como "devires biosociais" [*biosocial becomings*] (INGOLD E PALSSON, 2013) ou como uma "assemblage vital" (TSING, 2021), onde não só coisas ou infraestruturas, mas o próprio humano e seu corpo seriam um agregado de formas de vida existindo em simbiose.

Ao lançar o olhar para as infraestruturas urbanas pensamos sua materialidade em relação às *constelações* e circulações das quais participam, não como objetos fechados. Muito mais do que o resultado de um projeto de engenharia, ou mesmo de um plano da gestão estatal, as infraestruturas são analisadas como "*assemblages* sociomateriais de relações mais-que-humanas" (ANAND, 2017). Pensar as infraestruturas como esses híbridos de "*assemblages* sociotécnicas" (AMIN, 2014) significa abordar uma complexa teia de relações humanas e não-humanas, onde

peças, coisas, símbolos, informações, saberes e afetos se perpassam engendrando a vida cotidiana. Nessa perspectiva, canos de água, cabos de eletricidade, portos, dutos e sistemas de saneamento são densas "formações sociais, materiais, estéticas e políticas" (APPEL, ANAND E GUPTA, 2018, p. 3). A infraestrutura é pensada, portanto, como "um *processo* social e tecnológico que permite - ou não - determinados tipos de ação na cidade" (GRAHAM E MCFARLANE, 2014).

Para Penny Harvey (2016) duas formas de aproximação se constituiriam para analisar as infraestruturas: uma pelas relações constitutivas - políticas que as possibilitam, projetos, designs e promessas -; outra pelo efeito estruturante - o que a infraestrutura, por sua vez, torna possível (ou não), como molda o mundo social. Por ser um conceito aberto, a infraestrutura possui qualidades paradoxais: invisível e tremendamente visível; construtiva e destrutiva; concreta e fluída; duradoura e efêmera (HOWE, LOCKREM, APPEL, 2015). Pelas infraestruturas poderem ser analisadas de maneiras diferentes e ter diversos significados, Larkin (2013) defende que a escolha metodológica é necessariamente uma questão teórica. Se consideramos as infraestruturas uma "assemblage", uma "constelação" de relações em movimento, então a infraestrutura na antropologia não é apenas um objeto material, é uma abordagem, uma metodologia que seleciona "nós" dessa multiplicidade e delimita o escopo da análise dessas teias de relações.

Hetherington (2019) pensa a infraestrutura na antropologia como uma "tática interpretativa" que provoca uma "inversão infraestrutural" ao deslocar o que estaria no contexto de "fundo" e trazer para o primeiro plano. A etnografia das infraestruturas buscaria, portanto, trazer para o centro da análise processos naturalizados e normatizados, como infraestruturas, paisagens e escombros.

Compreender a trajetória e efeitos de um megaprojeto como o Teleférico da Providência envolveu uma abordagem metodológica que, pensando-o como infraestrutura, olha para as múltiplas teias de relações de pessoas, ruínas, materialidades, escombros, conhecimentos, documentos, regulamentações, relatórios e processos imbricados em suas dinâmicas. Para isso, foi feito o levantamento e análise dos projetos de políticas urbanas e suas racionalidades, dos planos de urbanização e desenhos arquitetônicos realizados ou imaginados, mapeando atores-chave envolvidos e agregando a visão de gestores, políticos, funcionários, arquitetos, moradores e ativistas através do levantamento de entrevistas e declarações públicas.

Nesta tese, documentos, relatórios, imagens e mapas têm um papel central e não meramente ilustrativo. Deixam de figurar apenas como fontes que comunicam "dados" e sua agência é trazida à tona a medida que compõem redes e relações de poder que constroem ou destroem narrativas e infraestruturas, produzindo a cidade. Como apontado por Hull (2012), a "invisibilidade" analítica dos documentos burocráticos faz parte da performance de poder que confere a eles efeito de verdade ao representar "dados", "registros" e "fatos". Através da invisibilização das relações de poder que produzem esses documentos, relatórios e mapas, têm o poder de estabelecer verdades e classificações que organizam o mundo. Não são, portanto, apenas objetos da política, mas constituem eles mesmos práticas, subjetividades e ordens político-sociais.

Politizar a técnica e os dados se tornou uma questão central na experiência da Providência com o projeto de urbanização, mas também de muitas outras favelas passando por obras e remoções no período. Buscando estudar o teleférico, o encontrei embrenhado em políticas de imagem, dados, técnicas e memórias que disputavam narrativas e regimes de verdade.

Ao longo do trabalho de pesquisa, a busca por documentos que trouxessem "transparência" de informações básicas sobre o teleférico, como valores, financiamentos, contratos, plantas arquitetônicas, mapeamentos e planejamentos, ganhou preponderância à medida que a sua obtenção não era de fácil acesso<sup>20</sup>. A barreira da obtenção de dados seria na realidade meu primeiro "dado" referente a esse campo e logo eu entenderia que a invisibilidade dessas informações havia sido central para o desenrolar da política de urbanização.

A questão se tornava ainda mais nebulosa e difícil de rastrear a medida que imagens do projeto eram divulgadas antes mesmo do processo formal de licitação. A extrema visibilidade da circulação na grande mídia de certas imagens, montagens com projeções virtuais do que seria erguido, contrastam com a completa inacessibilidade das suas condições de produção. Que grupos haviam feito esses desenhos? Como foi o processo decisório para a proposta, local de escolha, formatos e funções?

---

<sup>20</sup> Resultados do Morar Carioca Providência são hoje apresentados por um blog e links para arquivos em um drive. Disponível em: <https://medium.com/morar-carioca/onde-o-morar-carioca-chegou-centro-5fb0572a058b>

Não ocasionalmente, a luta *por* e *através* de documentos, relatórios e dados em torno do projeto desempenhou um ponto nodal no conflito entre os moradores da Providência e Prefeitura na decisão do futuro de suas casas. Foi apenas através de ação judicial que os moradores conseguiram ter acesso ao Plano de Urbanização desenhado para a comunidade, bem como a classificação das casas a serem removidas. A luta pelo acesso ao planejamento estabeleceu uma "guerra de dados", permitindo que decisões "técnicas" fossem contestadas através de análises alternativas e que tiveram como efeito a suspensão legal das remoções no Morro da Providência.

A mobilização em torno da Comissão de Moradores da Providência e do Fórum Comunitário do Porto (FCP), instância que reuniu moradores, acadêmicos e movimentos sociais para debater a transformação da região portuária, gerou documentos importantes que são as principais fontes de informação públicas sobre o projeto. Voluntários arquitetos e engenheiros trabalharam na produção do "Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/8 e 7/9/2011 e Parecer Técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades" (2011), um contra-laudo à classificação de grande parte da favela como "área de risco".

Através do FCP também foram produzidos o "Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações" (2011a), o documento "Situações ameaçadas de remoção na Providência identificadas e mapeadas pelo FCP" (2011b), também utilizado pelos moradores para contestar a Prefeitura ao longo do conflito, e o "Relatório Fotográfico do Morro da Providência - visita realizada nos dias 24 e 26 de fevereiro de 2013 pela comissão de moradores da providência e por membros do fórum comunitário do porto" (2013).

Nesse contexto, iniciativas de organizações, pesquisadores, ativistas e líderes comunitários foram fundamentais para suprir algumas das lacunas de informações e pensar uma produção de dados que considere as demandas da população local. Nesse sentido, a publicação do "Dossiê de Violações da Copa (2015) pelo Comitê Popular da Copa foi o documento mais completo sobre as remoções do período.

Assim, a fim de reconstruir essa constelação de relações no tempo e no espaço, foram levantadas e analisadas notícias na grande mídia (O Globo, G1, O Dia, Estadão, Folha de S. Paulo) com menção ao Teleférico da Providência (2009 - 2023);

publicações de decisões oficiais no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro (DOM-RJ) sobre a Providência (2009 - 2016); Documentos públicos relativos às políticas e discursos de estado (Cartilha do Teleférico, Carta do Programa Morar Carioca, Planos de urbanização); relatórios de inspeção de obras do Teleférico; autos digitalizados em inteiro teor dos processos no Tribunal de Contas do Município (TCM-RJ) e Tribunal de Justiça do Estado (TJRJ) referentes ao Teleférico da Providência e que envolvessem seus atores: Morro da Providência, RIOFAZ, PORTO NOVO, Providência Teleféricos, Fernanda Salles, SMH e Defensoria. Dentro disso, foram analisados os processos listados na tabela 1.

Relatórios, atas de reuniões, votos de relatores e relatórios de fiscalizações e diligências burocráticas do órgão, tanto na etapa da licitação, quanto no acompanhamento das obras para medir a equação entre cronograma e gastos, permitem remontar a dimensão processual da construção da empreitada e o universo de negociações que permeiam a trajetória do planejamento à execução. Para além das informações que trazem, seu compilado de idas e vindas entre instâncias de órgãos mostra como o trâmite da burocracia funciona e como critérios de "neutralidade" e lisura são fabricados, negociados e adaptados pelo "Estado".

Também buscou-se abordar os múltiplos pontos de vista envolvidos nas relações em torno dessa infraestrutura mapeando entrevistas e declarações, desde políticos e gestores (Prefeito Eduardo Paes, Governadores Cabral/Pezão, Secretário de Habitação Jorge Bittar), arquitetos e técnicos (Antônio Augusto Veríssimo<sup>21</sup>, Luis Fernando Valverde Salandía<sup>22</sup>, Mario Jorge Jauregui<sup>23</sup>, Pedro Rivera<sup>24</sup>, Lu Petersen<sup>25</sup>, Alfredo Billembourg e Hubert Klumper<sup>26</sup>), percepções de moradores e ativistas locais.

---

<sup>21</sup> Ex-Chefe de gabinete do Secretário de Habitação Pierre Batista (2016).

<sup>22</sup> Arquiteto, Gerente de Planejamento da SMH/RJ (Secretaria Municipal de Habitação) na ocasião do lançamento do programa Morar Carioca.

<sup>23</sup> Arquiteto responsável pelo Teleférico do Alemão e pela Rambla de Manguinhos.

<sup>24</sup> Arquiteto do escritório RUA Arquitetos. Participou da articulação entre SlamLab e SMH e foi Diretor do Studio-X, laboratório de design no Rio de Janeiro vinculado à Columbia University.

<sup>25</sup> Arquitera do Célula Urbana responsável pela proposta de Museu da Providência/Cesar Maia.

<sup>26</sup> Arquitetos da Urban Think Tank e professores do SlumLab da Columbia University.

Tabela 1 Processos públicos relativos ao Teleférico da Providência

Ano	Assunto	Processo
2010	Contrato SMH - Fernanda Salles	Contrato 9/2010 Processo 16/000.766/2009
2010	LICITAÇÃO TELEFÉRICO <i>Obras de Urbanização, Edificações e Implantação do Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência (diligência e edital)</i>	40/004813 / 2010 Processo 16/000.623/2010
2011	CONTRATO SMH - CONSÓRCIO RIOFAZ	40/000797/ 2011 Contrato 052/2010 início 8/2/11
2011	Ação Cautelar DPGE x Município	0290882- 36.2011.8.19.0001
2011 2013	Litígio paralisação da obra na Providência Promotoria (Município) x Defensoria (Providência)	Processo 0001542- 97.2013.8.19.0000 Processo 0003162- 47.2013.8.19.0000
2011	Contrato SMH - Listen	Contrato 44/2011
2011	Inspeção ordinária TCMRJ - SMH 2011	
2011	Relatório de Auditoria do TCMRJ (SGCE) à SMH	
2012	Mantém liminar de vedação qualquer demolição ou turbação dos ocupantes de casas do Morro da Providência, TJRJ	Agravo de Instrumento nº 0047748 - 43.2011.8.19.0000
2012	3a. Visita Técnica ao Contrato 52/2010 "obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ	040/003864/2011  Visitas Técnicas ao contrato nº 52/2010 - "Obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência - Gamboa"
2012	6a. Visita Técnica ao Contrato 52/2010 "obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ	
2013	8a. Visita Técnica ao Contrato 52/2010 "obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ	
2015	11a. Visita Técnica ao Contrato no 52/2010, "Obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ	
2013	Contrato Estado - Rio Teleféricos (CPX Alemão)	Processo E-10/0001/1054/2013

Fonte: TCM-RJ

Participar dos circuitos de trajeto que o Galeria Providência<sup>27</sup> mobiliza pelo Morro e entrar em contato com suas iniciativas me proporcionou a oportunidade de

<sup>27</sup> O Galeria Providência "promove a ativação cultural no Morro da Providência" com parcerias locais de cultura, arte e educação. Disponível em: <https://www.galeriaprovidencia.com.br/>

colaborar como fotógrafa em um desses projetos, e assim abrir caminho para a circulação da câmera pelo território, tornando possível algumas das imagens dessa tese. O uso de imagens no âmbito da pesquisa é construído pelo olhar antropológico e constitui parte da metodologia, uma vez que a relação que estabeleço com esse espaço é como fotógrafa e assim frequentemente mediado pelos encontros com a câmera.

A análise da produção e circulação de imagens da cidade é englobada na abordagem na medida em que constituem narrativas e regimes visuais sobre territórios e espaços. No estudo antropológico das práticas do urbanismo, imagens fazem parte em abundância das relações sociais que analisamos: mapas, fotografias, paisagens, vídeos, propagandas governamentais, projeções arquitetônicas circulam nas práticas cotidianas que envolvem a construção de um megaprojeto. Nesse sentido, parto de uma abordagem antropológica que vê as imagens como relação social, cujo sentido é forjado no interior da relação política e social entre produtor de imagens, representados e públicos (PIAULT, 1995; PEIXOTO, 1998). Portanto, uma abordagem que reflete sobre a produção de imagens - mapas, projeções 3D, fotografias - considerando que as imagens não são neutras, mas estão envoltas em processos históricos e políticos de construção do olhar.

Pensamos, assim, os regimes de visibilidade como regimes de verdade (FOUCAULT, 1981), que interroga as imagens desde suas condições de possibilidade da produção do visível. Busco refletir então sobre o "contracampo" das imagens (ALBUQUERQUE, 2011), processo de seleções e recortes na construção política de narrativas e imaginários sociais de comunidades e territórios, possuindo, portanto, atuação política na disputa por seus futuros.

## 2 SEGUINDO AS RUÍNAS

*"haunted places are the only ones people can live in"*  
(DE CERTAU, 1984, p.108).

*"O contrário da vida, afinal, não é a morte: é o desencanto.  
O contrário da morte não é a vida: é o encantamento".*  
(SIMAS, 2021, p. 108)

O Teleférico erguido na favela da Providência, como parte do programa municipal de urbanização iniciado em 2010, tinha como proposta ser "funcional e turístico" e já foi chamado "Pão de Açúcar 2". Como parte do plano de urbanização, juntamente com a prometida expansão "formal" de infraestruturas, o local deixaria de ser "favela" para ser um "bairro" histórico. Um teleférico, portanto, com o poder de mudar o conceito mesmo de *favela* e simbolizar sua inclusão como "cidade formal".

Esse Teleférico tem duas funções. Estamos aqui na primeira favela do Rio que é o Morro da Providencia, do lado dessa revitalização fantástica da Zona Portuária, então isso aqui vai servir de transporte para a população acessar suas casas, mas também é um novo destino turístico do Rio de Janeiro. Você de um lado tem a Central do Brasil, do outro lado tem a Cidade do Samba, e aqui em cima tem essa vista da mais maravilhosa de todas" (Prefeito Eduardo Paes, 2014).

A empreitada de instalar um teleférico na Providência como parte de um projeto de turistificação não se tratava de uma iniciativa qualquer do "turismo de favela", setor de empreendimento em ascensão desde os anos 1990 (FREIRE-MEDEIROS, 2007; MENEZES, 2009;). Devido a Providência ser conhecida como "a primeira favela", aqui esta iniciativa adquiriu sentidos bastante particulares. A *representação* da favela da Providência se tornou objeto de um complexo emaranhado político.

Representando a "favela genérica", a Providência é alvo de intervenções profundamente simbólicas. Foi através da produção de representações a cerca da Providência que muitas políticas urbanas foram gestadas ao longo dos séculos. As representações são, assim, um campo em disputa que não apenas espelham esses conflitos e negociações, mas têm o poder mesmo de agir politicamente no mundo. Acontece com a favela da Providência uma dinâmica de (in)visibilidade, em que apesar de ser muito narrada, retratada e representada, frequentemente o é segundo óticas externas.

A favela da Providência está localizada no centro da cidade, entre a Estação Central de transportes e a Zona Portuária. Sua importância histórica é gigantesca,

pois marca o início do processo de "favelização" dos morros da cidade. A história da sua constituição denota como distinções de raça e classe estavam no centro da formação da cidade e da expansão urbana de um Rio de Janeiro pensado para ser capital de diversos regimes políticos.

A Providência é representante de um fenômeno muito particular do Rio de Janeiro de formação de comunidades de classes populares estabelecidas nos morros de áreas valorizadas, gerando uma conformação específica em que zonas de extrema riqueza convivem espacialmente com comunidades de baixa renda. Enquanto em outras cidades a expansão urbana pode ter deslocado populações pobres do centro para a periferia, no Rio esse movimento não evitou que as favelas permanecessem também nas zonas nobres, sendo parte constitutiva da história de formação da cidade.

A Providência é considerada "a primeira favela", tendo o próprio termo "favela" sido cunhado a partir dessa comunidade. A região, que era ocupada inicialmente com casarões, chácaras e terrenos apropriados pela nobreza colonial, ao longo do tempo não só vai se constituir como uma "favela", mas a comunidade popular que ali se formou vai designar mesmo o que seria "favela". O termo "favela" se consolida e se expande, passando a denominar e representar determinados grupos e formas de habitar o espaço urbano. Ao longo do século XIX e XX, representações depreciativas acerca da Providência constituíram o imaginário da "favela genérica" e serviram para embasar políticas de gestão da pobreza urbana.

A data oficial na qual se celebra o aniversário da Providência retoma novembro de 1897, quando soldados vindos da Batalha de Canudos, enviados à Bahia para reprimir a comunidade autônoma de Antônio Conselheiro, teriam voltado e recebido autorização para se instalarem no morro a medida que não teriam sido pagos conforme prometido (VALLADARES, 2000). O mito oficial conta que os soldados teriam plantado lá a planta favela, vegetal trazido de Canudos, tornando-se conhecido como *Morro da Favella*.

Se a associação entre o morro baiano e o morro carioca surgiu da memória dos soldados combatentes, da presença da planta "favela" (ou faveleira) no Morro da Providência, ou dos escritos jornalísticos e literários, não sabemos. O fato é que a denominação acabou se generalizando para todas as aglomerações análogas que vieram a se constituir (ALMEIDA, 2017, p.2).

Nos anos 1920, as comunidades pobres que se formavam nos morros cariocas já eram genericamente chamadas de "favelas". Como esta comunidade específica passa a designar um modo de habitação urbana agregando diversas moradias com

especialidades, histórias e moldes distintos sob a mesma denominação? Para além da generalização do nome, deixando de significar "*A Favella*" para "*uma favela*", representações, imaginários e políticas a cerca da Providência foram descoladas de sua experiência particular e alargados para as favelas em geral.

uma favela específica serviu como arquétipo, como base de construção de um tipo ideal, passando a inspirar toda a produção intelectual relativa a esse espaço: o morro da Providência, logo denominado morro da Favella. A dualidade cidade/favela tem sua gênese nesse período fundador, quando a favela é vista como território máximo da precariedade tanto física quanto social que se opõe ao restante da cidade, à sua ordem e à sua população (VALLADARES, 2000, p.25).

Existe uma percepção que se reproduz no pensamento social de que as "megacidades" do dito Sul Global seriam marcadas pelo crescimento desordenado e pela ausência de planejamento, como se uma "informalidade" caótica crescesse em oposição à "cidade formal" planejada (ROY, 2005; TELLES, 2010;). O que uma análise histórica aponta é que algumas partes da cidade do Rio de Janeiro - e especialmente a zona portuária e seus morros - foram sucessivamente objetos de planejamentos através dos séculos. O Morro da Providência sempre esteve no âmago do processo de formação da cidade e participando nas malhas de circuitos locais e globais.

Embora as favelas sejam comumente vistas como espaços fora do "Estado" e da "cidade formal", e/ou da abrangência e foco de suas políticas, a favela da Providência ocupou um lugar de relevância nas atenções e ações de agentes de governo de distintas ordens e tempos. O Morro da Providência é uma região de ocupação centenária em conexão com a Zona Portuária e com a Estação Central de trens que já foi a mais importante do país, sendo literalmente *atravessada* por diversos planos e planejamentos.

Enquanto o teleférico e suas torres que sobrepõem a Providência hoje simbolizam a política do urbanismo olímpico, antes dele o túnel da Marítima expressou práticas e dualidades do urbanismo imperial, assim como o túnel João Ricardo refletiu a consolidação dos preceitos de ordem da razão higienista na República. As obras de mobilidade planejadas ao longo dos séculos para a região revelam essas linhas emaranhadas de pertencimentos que conectam tempos, espaços, projetos e ruínas e refletem racionalidades políticas de suas épocas.

Partes significativas da história da cidade envolveram imensas destruições: as demolições dos morros do Castelo, Santo Antônio e Senado, o "bota-abaixo" e a Reforma Passos, a abertura da Avenida Presidente Vargas, e tantas outras. A análise histórica dos urbanismos postos em prática no Rio de Janeiro mostram que *destruir* faz parte das políticas de obras da cidade e da constituição do seu "patrimônio" tanto quanto a construção.

*Demolitio* é a tarefa de demover, de transladar, como se faz com um monumento que repousava sobre um pedestal. O verbo *demoliri* deriva de *moliri*, que significa construir, cuja raiz *mole* é "grande estrutura". Já seu prefixo de- conota "pôr abaixo", "pôr atrás", mas também "reverter". Neste último sentido, mais do que como uma destruição da arquitetura, a demolição se apresenta como uma construção em reverso – uma espécie de desarquitetura –, indicando também a possibilidade de pensá-la como um ato criativo de traslado (GOYENA, 2015, p.18).

Quase 120 anos separam o "bota-abaixo" dos cortiços como o Cabeça-de-Porco, que de seus escombros erguem-se as primeiras casas autoconstruídas no Morro da Providência, das demolições das casas dos descendentes dessa história no início dos anos 2010. Partindo da metodologia de seguir as ruínas, podemos pensar a própria cidade como composta por camadas de ruínas que se sedimentam e se sobrepõe empilhando projetos, planejamentos, monumentos, símbolos e, assim, desdobram uma arqueologia das racionalidades políticas de gestão do espaço.

Grandes empreendimentos que vigoraram por décadas caem em ruína, planos falidos em determinada época são retomados e efetivados em outra, assim como ruínas de um período são ressignificadas e se tornam grandes empreendimentos do momento. Partindo da materialidade das estações do teleférico, este capítulo busca seguir a *constelação de ruínas* em que estas obras estão inseridas (INGOLD, 2012; GORDILLO, 2014;).

## 2.1 Providência: do morro à favela

Se o morro falasse, penso eu que ele diria que vivenciou uma série de significativas e importantes transformações para a região, inclusive de aterramentos, mas não só como parte dos processos urbanísticos de "melhorias" para a cidade, como foi no caso do Cais do Valongo, mas também como característica peculiar do preconceito e do racismo estrutural, no apagamento da sua própria história e, respectivamente, a do povo preto (OLIVEIRA, 2022, p.192).

A Estação Gamboa, erguida na saída do túnel João Ricardo, foi pensada para fazer integração com a *Vila Olímpica da Gamboa* e com a *Cidade do Samba*. Na esquina de uma rua histórica, está atrelada física e simbolicamente a essa profunda relação da Providência com o Porto. Até o século XIX, quem se prostrasse no lugar onde está hoje a estação de teleférico da Gamboa, fincaria seus pés na Praia da Gamboa, uma praia que era um porto de trapiches circundada à esquerda pelo Morro da Gamboa, com o Hospital da Gamboa (1840) em seu topo, e o *Cemitério dos Ingleses* ao lado; e, à direita, o Morro da Saúde, hoje quase totalmente demolido. Local, portanto, de cemitérios e hospitais, do trabalho braçal da estiva e da pedreira, a região vai se constituir, antes mesmo das favelas, como "marginal" ao centro da cidade, muito embora estivesse no centro das circulações de infraestruturas que erguem e sustentam a cidade.

À poucos passos dali, a Ladeira do Livramento, localizada no Morro do Livramento que é contíguo à Providência, foi aberta já no final do século XVIII conectando ao *Cemitério dos Pretos Novos*, enorme área de vala coletiva onde eram despejados corpos de pessoas escravizadas que não resistiam à travessia transatlântica. Seguindo adiante, a Rua e a Ladeira do Livramento conectam a região da Gamboa ao *Cais do Valongo*, hoje um conjunto de ruínas de rochas no meio de uma avenida do que foi o porto por onde estima-se que em torno de um milhão de africanos escravizados tenham desembarcado durante o período.

A região do Livramento, parte considerada "urbanizada" e colada à favela da Providência, integrou parte da infraestrutura do maior mercado escravagista do mundo. O Morro da Providência se encontrava no século XIX envolvido nas redes das atividades das pedreiras e do mercado construtivo, das atividades portuárias e escravagistas de circulação de pessoas e mercadorias como ponto nodal no encontro da ferrovia e do porto.

Por esse motivo, embora essa região inicialmente não fosse propriamente o centro, que se formara entre os antigos Morro de São Bento e Morro do Castelo, na região da Praça XV, recebeu algumas das primeiras obras da história da cidade. No início do século XIX pelo menos três frentes de vias em torno do Morro da Providência já haviam se desenvolvido, próximo às pedreiras junto ao Morro do Pinto, na região do Livramento e em frente ao morro já havia se dado início ao aterro e canalização do imenso mangue alagadiço que conformava a área onde hoje é a Estação Central e a Av. Presidente Vargas.

As práticas e saberes de construção baseados nas cidades europeias encontraram com a geografia carioca composta por estas grandes formações rochosas contornadas por terrenos alagadiços, pântanos e mangues, e vão ser os morros as principais fontes de recursos para transformar material e simbolicamente esta cidade colonizada em capital do Reino com a transferência da corte real portuguesa para a cidade do Rio de Janeiro em 1808.

É a capacidade técnica de moldar, transpassar e dobrar os morros à uma ideia de cidade, que vai materializar e simbolizar a urbanidade. São os resíduos dos morros que formam os "asfaltos" e separam a cidade da lama, arranca a "sociedade" da "natureza". A rocha se torna uma das principais matérias-primas neste período a ponto de se tornar símbolo distintivo do caráter construtivo da arquitetura carioca da época (ALMEIDA, 2016).

Um complexo de pedreiras se formou então na região dos morros portuários que se intensificou no século XIX, mas que só seria desativado nos anos 1970. Ainda hoje, da avenida principal é possível ver ao longe os rasgos do que um dia foram as pedreiras da Providência e São Diogo, no Morro do Pinto, mas que também se estendiam pelas encostas dos morros do Livramento, Conceição, Saúde, dentre outros. Os morros fornecem terra e pedras para servir de matéria-prima para a expansão e normatização do espaço urbano, abertura de ruas e construção de infraestruturas. A *gnaisse* é a rocha que compõe grande parte da paisagem carioca e não só ilustra cartões postais, como foi nessa pedra que boa parte da arquitetura colonial foi entalhada, conformando fachadas, ruas, monumentos, escadarias, chafarizes, casas e igrejas (ALMEIDA E JUNIOR, 2012).

Em estudo sobre as pedreiras, Almeida (2016) traz a obra de Debret, de 1835, quando este diferenciava as pedras de granito da Zona Sul e a *gnaisse* do Morro da Providência. "As primeiras seriam usadas na composição de cantarias e de peças mais nobres, enquanto que, rochas da Providência, de mais fácil extração e coloração mais escura, seriam usadas em grandes construções" (ALMEIDA, 2016, p.4). Formado geologicamente por enormes rochas do tipo *gnaisse*, através dos séculos diversas intervenções puseram-se a perfurar, contornar, corroer e atravessar a pedra do Morro da Providência.

A capital roía as pedras e os ossos dos homens para se erigir. Foi explodindo e corroendo os morros portuários que se constituiu, materialmente, o centro da cidade. São as rochas extraídas dos morros da cidade, explodidas, marteladas, arrancadas,

carregadas, armazenadas, deslocadas e implantadas por trabalho escravo que dão forma à cidade planejada. Um verdadeiro martelo-humano forjou as primeiras ruas do Rio de Janeiro, "ao ritmo de uma canção, três escravos erguiam um pesado martelo de ferro e, no compasso da música, socavam a rocha no solo, descansando alguns momentos após o extremo esforço" (ALMEIDA e JUNIOR, 2012, p. 7). O Morro da Providência conforma, assim, o centro da cidade, seu chão, paredes, escadarias, portos. Além da atividade das pedreiras, nesse período o local integra uma importante rede econômica de conexão entre porto e ferrovia.

Não seriam apenas as pedreiras que corroeriam a rocha da Providência, através dela se perfurou não apenas um, mas dois túneis: o túnel da Marítima (1879) e o túnel João Ricardo (1921). Atravessando todas essas práticas construtivas estão uma gama de saberes ligados à engenharia e à medicina que consolidam o campo do urbanismo e novas práticas de gestão do espaço.

Aterrar praias e mangues, secar pântanos, arrasas morros ou perfurar túneis através deles, são práticas construtivas que embora já existissem desde a época joanina, se consolidam no urbanismo imperial e atravessam regimes políticos porque correspondem a um saber de gestão que se estabelece e ascende na política urbana.

Durante o Império alguns movimentos foram decisivos para a fundamentação dos saberes da medicina higienista e da engenharia no planejamento urbano. Na década de 1830, através da atuação da Sociedade de Medicina, o saber médico emerge como ator urbano que visava não apenas combater as doenças, mas prevenir e planejar a cidade, indicando uma nova racionalidade de gestão que se formava. Tendo como pauta a higiene, relatórios médicos se tornam base para a legislação de políticas públicas para atuar contra a "desordem" urbana (RODRIGUES, 1997).

Segundo as teorias da medicina social, difundidas na época, a "desordem urbana" era a responsável pela degeneração da saúde "moral" e física da população. Duas foram as causas elencadas para a degeneração da saúde: uma, natural, ligada às peculiaridades geográficas do Rio de Janeiro; a outra, que nos interessa, social, relacionada ao funcionamento geral da cidade e de suas instituições. Em seus trabalhos, os aspectos urbanísticos, como as habitações coletivas, a "imundície" das ruas, a falta de higiene nos matadouros, açougues, armazéns, hospitais, fábricas, prisões, igrejas e cemitérios eram alvo das suas críticas (RODRIGUES, 1997, p.58).

Dois órgãos foram importantes na consolidação dessas práticas: em 1850 a *Junta Central de Higiene Pública*, criada após a epidemia de febre amarela e composta por médicos sanitaristas; e, em 1874, a *Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, composta por engenheiros e presidida por Pereira Passos.

Através de dois relatórios a *Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, em seu breve tempo de vida, propôs transformações importantes, como o alargamento e retificação de ruas do porto, o aterramento do Canal do Mangue (Av. Francisco Bicalho), o desmonte dos morros do Castelo, Santo Antônio e Senado, além de já apontar as habitações populares como principal motivo de insalubridade da cidade.

Apesar de muitas das propostas da Comissão não terem sido implementadas de imediato, foram retomadas mais tarde e seu trabalho formou base para a criação do Clube de Engenharia em 1880, tendo significativa atuação na política urbana através de Pereira Passos, Carlos Sampaio, Paulo de Frontin e Viera Souto. Nessas figuras de destaque estão representados não apenas os interesses de engenheiros e das empresas construtoras, mas a ascensão de uma forma de gestão que alça a "técnica" como ordenadores do espaço.

As grandes reformas do início do século XX que ficaram para a história apenas como "Reforma Passos", e que de alguma forma simbolizam a entrada em um novo regime político com a proclamação da República, já vinham sendo planejadas e iniciadas no âmbito desta rede de profissionais que atuou durante o Império.

### 2.1.1 Túnel da Marítima

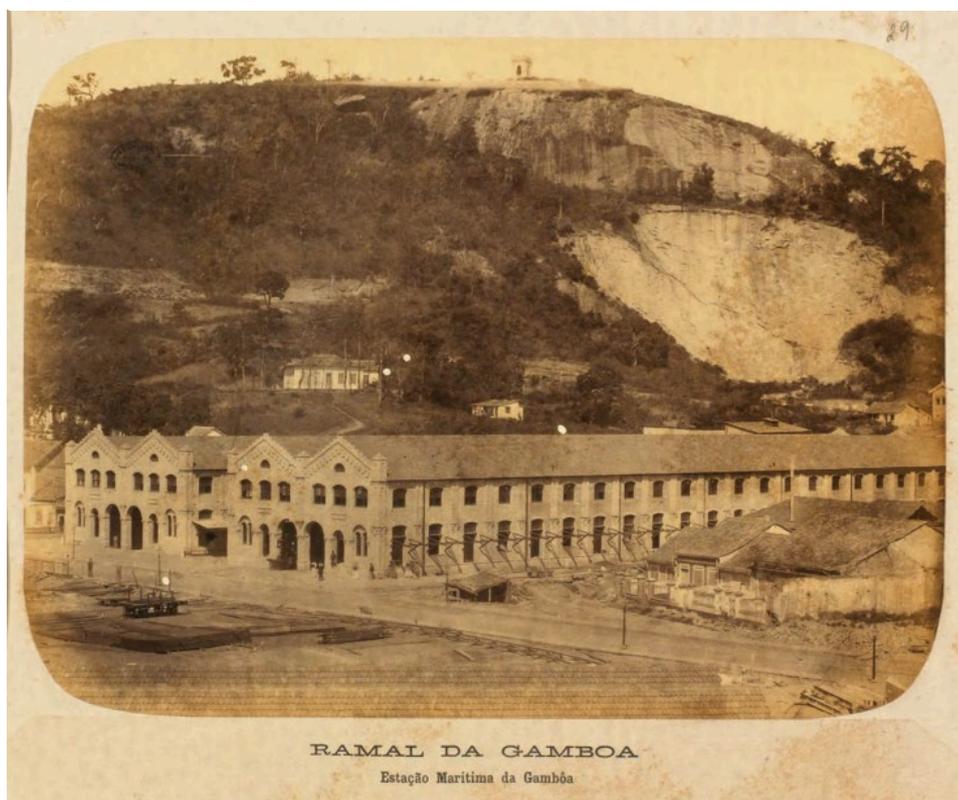
A Estação da Central do teleférico fazia conexão com o ponto nodal das diversas modalidades de transporte público da cidade. À sua frente está a estação de VLT (*Veículo Leve sobre Trilhos*), mais um empreendimento recente de um tipo de bonde que circula entre centro e porto, a Estação Américo Fontenelle de ônibus intermunicipais e a *Central do Brasil*, conexão dos trens, metros e ônibus municipais.

A *Central do Brasil* foi fundada em 1858 com o objetivo de fazer a conexão com o porto para escoar a produção de café para exportação e, embora depois seja aberta ao transporte de passageiros tornando-se de fato um importante centro de circulação de pessoas, tem inicialmente como prioridade atingir estados vizinhos e não abarcar a demanda por transporte urbano de massa (ROCHA, 1995). Originalmente, portanto, está atrelada ao tipo de economia produtiva que a cidade ocupava de exploração de recursos naturais no modelo agroexportador enquanto parte de um sistema transatlântico de economia colonial/imperial. Já nesse período verifica-se o início da

ocupação das encostas do Morro da Providência com a fundação da estação ferroviária (OLIVEIRA, 2022).

Mais tarde uma ramificação da Central foi aberta na Gamboa juntamente com o aterramento de praias e ilhas da região como a Praia Formosa (atual Francisco Bicalho). Os armazéns que abrigam hoje a *Vila Olímpica da Gamboa* e parte do sistema operacional do VLT foram erguidos em 1879 para servir como *Estação Marítima da Gamboa*, planejada para ser a primeira ligação ferroviária da Zona Portuária, conectada com a Estação Central através de um túnel cargueiro. Assim, antes mesmo da construção do túnel João Ricardo, o "túnel da Marítima" cortou o Morro da Providência ainda durante o Império, começando a ser perfurado em 1877.

Imagem 4 - Estação Marítima da Gamboa



Fonte: "Coleção de vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro II", 1881

As obras de construção do Ramal e Túnel da Marítima no final do século XIX buscavam a modernização do porto da Gamboa que vinha perdendo competitividade. A construção da conexão buscou resituar esse porto como local estratégico de circulação de mercadorias, passando a realizar por trem a carga e descarga de mercadorias entre a Estação Central e os armazéns portuários que até então era feita por escravizados e animais de tração por vias tortuosas e morros acima.

Até o final do século, a principal força motora das formas de mobilidade da cidade ainda era a tração animal, com as carroças e bondes puxados à burro, ou humana, com os "burros-sem-rabo". A criação, modificação e expansão dos bondes transformou a conformação espacial da cidade, moldando o aplainamento, abertura e alargamento de ruas e expandindo as distâncias possíveis, permitindo o espraiamento para os subúrbios. O calçamento das ruas feito de pedras, que um dia tornou possível a fundação da cidade, passa a ser visto como "hediondo lajedo de cantaria" (BENCHIMOL, 1992, p.242) e seria modificado por paralelepípedos a fim de privilegiar o transporte de bondes elétricos e abrindo caminho para novas mobilidades como os carros.

Materializar esse sistema ferroviário considerado moderno era também simbolizar que o trabalho escravo pertencia ao passado. O empreendimento do túnel e ramal da Marítima envolvia o que havia de mais atual em técnica, tecnologia e práticas da engenharia, como também representava a modernidade através da estação ferroviária que simbolizaria a substituição do trabalho escravo.

A construção da Estação Marítima expressa assim um movimento que já se iniciava de inadequação da estrutura viária existente para as demandas crescentes de circulação de mercadorias e pessoas. O desenvolvimento dos meios de transporte está intimamente ligado com a produção capitalista e a produção de distâncias sociais ao fomentar lugares de classe e status diferenciados. Assim como o surgimento do trem modifica as noções de espaço, tempo e natureza, as infraestruturas de mobilidade constituem e são constituídas por ordenamentos do espaço. Os transportes são fruto de determinadas relações de uma conjuntura social, política e econômica, ao passo que também produzem relações e instigam a emergência de um determinado tipo de sujeito e subjetividades (BENJAMIN, 1999).

Se em determinado momento essas instalações foram vistas como ruínas, sua construção na época obteve tanto sucesso em seus propósitos iniciais que a estação cargueira operou na cadeia de exportação e escoamento de mercadorias portuárias ainda por muitas décadas. Seu papel só crescera com as contínuas reformas que o porto passou posteriormente como capital da República, tornando-se um imenso complexo portuário industrial.

A atividade portuária formou ali a Vila da Marítima, que teve seu pátio ferroviário expandido nos anos 1920, e que ainda existe parcialmente conhecida como Vila Portuária, podendo ser considerado parte da comunidade da Providência. No entanto,

parte de seus casarões, alguns do final do século XIX, foi demolido. Uma lenda local, diz que dentro de um deles havia uma toca com grilhões dos tempos da escravidão, e que apesar do local ter sido destruído pelas reformas se poderia ouvir o ruído de correntes, grilhões, vultos e lamentos de seus atormentados<sup>28</sup>. Como espaço de circulação de narrativas e memórias dos tempos da escravidão, percepções são interpretadas dentro desse universo e seus rumores criam essa circulação fantasmagórica de memórias que sobrevivem mesmo quando seus vestígios materiais desaparecem soterrados pelas renovações urbanas.

As obras que tomaram a cidade já no fim do século XIX em torno da Providência, na orla portuária e os diversos aterros e arrasamentos de morros estão todas interligadas pela atuação de uma rede de profissionais juntamente com a municipalidade que representavam a ascensão do saber da engenharia e do sanitarismo na política urbana. No mesmo ano de 1879, o engenheiro Vieira Souto ganha concessão para a derrubada do Morro do Senado (atual Praça da Cruz Vermelha), mais tarde agregando Carlos Sampaio ao projeto, e juntos pretendem transportar a terra e os escombros para aterrar a região portuária da Gamboa e assim "acabar com a infecção proveniente dos pantanais da Praia Formosa" (Sampaio apud KESSEL, 2001, p.32). Apesar disso, apenas em 1890 finalizariam negociações e financiamento para o arrasamento do Morro do Senado e aterramento da região portuária entre o morro São Diogo e as ilhas dos Melões e das Moças (onde hoje é o terminal rodoviário), acabando com a Praia Formosa e outras pequenas praias, criando o Canal do Mangue. O arrasamento do Senado ainda se estendeu de 1895 a 1906.

A vontade de fazer uma grande reforma nesse porto de origens coloniais, que paulatinamente entrava no mundo industrial, era formulada desde o final do século XIX, mas seria efetivada apenas no início do século XX. Quando falamos do Porto do Rio, portanto, trata-se de uma região que vem passando por reformas e renovações desde o século XIX. Fundado em 1811 com a transferência das atividades do mercado escravista para o Cais do Valongo, tem sua origem no sistema produtivo imperial e escravocrata. Sua primeira remodelação foi com seu aterramento parcial em 1843, com sua transformação em palco para recepção da Imperatriz. Na década de 1870, novos aterramentos e transformações aconteciam no "Cais da Imperatriz" e no Cais

---

<sup>28</sup>MANHÃES. Disponível em:  
[https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Esta%C3%A7%C3%A3o\\_Mar%C3%ADtima\\_da\\_Gamboa](https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Esta%C3%A7%C3%A3o_Mar%C3%ADtima_da_Gamboa)

da Gamboa, às beiras do Morro da Providência. Como vimos, a construção de um túnel perfurando o morro e a criação de uma Estação não só materializavam estruturas para a expansão econômica como simbolizavam a modernização do país.

O porto carioca, embora fosse o mais importante do país, era composto por iniciativas pulverizadas de uma miríade de atores públicos e privados que preenchiavam a costa de instalações múltiplas entre trapiches, cais e docas. No final do século XIX, duas empresas então haviam ganhado concessões para reformar o porto: a *Melhoramentos do Brasil*, para construir um porto da Praça Mauá até a Gamboa; e a estrangeira Cia. de Obras Hidráulicas no Brasil, que deveria construir um porto da Gamboa até o Caju (ROCHA, 1995, p. 60). Nenhuma consegue efetivar suas obras o que acaba fazendo com que o governo mais tarde funda as concessões criando a Cia. Docas.

Através da empresa *Melhoramentos do Brasil*, criada em 1890, atuaram figuras importantes do Clube de Engenharia, os engenheiros Carlos Sampaio, Vieira Souto e Paulo de Frontin.

O projeto da *Melhoramentos* aproveitava os trabalhos de desmonte do morro do Senado e o aterro da região da praia Formosa, já citados, e os inseria num empreendimento maior, aprovado pelo governo federal ainda em 1890, e contemplado com uma concessão que previa um cais contínuo, do Arsenal de Marinha (próximo à praça Mauá) à ponta do Caju, servido por equipamentos modernos e um terminal ferroviário que terminariam de uma vez por todas com o sistema que vinha do período colonial, baseado nas carroças e no braço escravo (KESSEL, 2001, p.2).

A *Melhoramentos* tem três frentes de atuação nesse período: a reforma do cais do porto; a derrubada do Morro do Castelo; e a derrubada do Cabeça de Porco. A expansão de obras infraestruturais no fim do século XIX são lidas por alguns autores como resultado da política do Encilhamento, "espetáculo de atividades artificiais, que surgiam e desapareciam" e que "ao contrário da Paris de Haussmann, remodelada com recursos governamentais, o Rio de Janeiro do século XIX só contava com o capital privado" (KESSEL, 2001, p.29).

Olhar para esse momento muito particular de como ocorre a implementação e expansão de redes infraestruturais no Rio de Janeiro, como redes elétricas, sistemas hidráulicos, obras de saneamento e a expansão dos transportes de bondes e trens, traz a dimensão das configurações políticas que tornam possíveis, ou que impossibilitam, essas infraestruturas em cada espaço.

A expansão da infraestrutura é fortemente pautada pela atuação privada de empresas nacionais que se formam, mas muitas vezes também estrangeiras que buscam expansão e diversificação de seus mercados em países latino-americanos. Empresas francesas, britânicas, americanas, canadenses e alemãs, dentre outras, disputavam pela exploração e fornecimento dos serviços de iluminação, gás, água, mineração, trens, bondes, telefonia. Apesar do contexto, personagens dessa rede da engenharia haviam ganhado favoritismo público por operar soluções técnicas para as crises infraestruturais que a cidade enfrentava<sup>29</sup>.

### 2.1.2 Cabeça-de-porco e túnel João Ricardo

A *Melhoramentos do Brasil* é contratada pela municipalidade em 1891 para efetivar o plano de alongar as ruas Cajueiros e João Ricardo e abrir um túnel conectando o Campo de Santana à Gamboa, além da desapropriação de imóveis e terrenos do local, empreendimento que ficaria sob responsabilidade de Carlos Sampaio. A mesma também havia ganhado um ano antes a concessão para a derrubada do Morro do Castelo, que, no entanto, acabou não sendo efetivada pela empresa (KESSEL, 2001).

O túnel João Ricardo foi proposto para ser aberto no lugar do cortiço "Cabeça de Porco". A demolição ocorreu, mas o túnel só foi construído quase 30 anos depois. Apesar de ser proposto em 1891, o túnel João Ricardo só seria construído em 1919 e inaugurado em 1921, no governo do próprio engenheiro Carlos Sampaio. A infraestrutura do túnel é reflexo de um processo de ascensão e consolidação do saber da engenharia, do higienismo e do urbanismo nascente que formam uma racionalidade de governo da cidade que se desenvolve desde meados do século XIX e se consolida adentrando o século XX.

A despeito do mito de origem ligado aos soldados de Canudos, pesquisas levantam prováveis ocupações anteriores e, portanto, diferentes gêneses do Morro da Providência (CHALHOUB, 1996; VALLADARES, 2000; OLIVEIRA, 2022;). A principal teoria de uma ocupação significativa da classe popular às encostas do Morro da

---

<sup>29</sup> No verão de 1889, uma crise de abastecimento deixou a cidade sem água, e Paulo de Frontin ficou conhecido por ter resolvido a crise em 6 dias (ROCHA, 1995).

Providência está ligada diretamente à política higienista de destruição dos cortiços da área central, tendo como marca a demolição do Cabeça-de-Porco em 1893.

Existe uma correlação notável entre pedreira e cortiço. Era comum que fosse através das pedreiras que proprietários obtinham as rochas necessárias para erguer cortiços e lucrar com a habitação de baixo custo. Assim, é provável que, antes dos despejados dos cortiços subirem o morro, o Morro da Providência tenha erguido as estruturas do próprio Cabeça-de-Porco, localizado em frente a uma antiga pedreira dos Cajueiros, na encosta da Providência, onde alguns moradores da habitação coletiva trabalhavam (ALMEIDA, 2016, p.6).

Em 1893, o cortiço "Cabeça de Porco", que já existia há 50 anos na Rua Barão de São Félix 154, foi posto abaixo. Sua demolição foi um grande acontecimento porque o cortiço abrigava entre 2 a 4 mil moradores, sendo considerado o maior cortiço da cidade, contando com a infantaria policial, bombeiros e funcionários da *Melhoramentos* para destruir a estalagem. Prenúncio, portanto, do movimento de arrasamento dos cortiços que teve auge posteriormente entre 1903 e 1906 com o *Plano de Embelezamento e Saneamento da Cidade* no mandato do presidente Rodrigues Alves, e que ficou conhecido como "Reforma Pereira Passos". "O episódio de destruição do Cabeça de Porco se transformou num dos marcos iniciais, num dos mitos de origem mesmo, de toda uma forma de conceber a gestão das diferenças sociais na cidade" (CHALHOUB, 1996, p.19).

São as tábuas e resíduos retirados às pressas dos escombros do cortiço, que vão materialmente erguer as casas autoconstruídas no que viria a ser mais tarde o "Morro da Favella", a Providência.

antes da chegada dos soldados de Canudos, e durante a destruição do maior cortiço do Rio de Janeiro, o prefeito Barata havia permitido a retirada de madeiras que poderiam ser aproveitadas em outras construções. Alguns moradores teriam então subido o morro por detrás da estalagem. Por coincidência, uma das proprietárias do "Cabeça de Porco" possuía lotes naquelas encostas, podendo, assim, manter alguns de seus inquilinos (VALLADARES, 2000, p.7).

Chalhoub (1996) sugere que este evento só tenha sido possível com tamanha dimensão e força bruta por dois motivos: primeiro, pela construção paulatina da ideia de "classes perigosas" e da suspeição generalizada contra a população pobre e negra vive nos cortiços; e, em segundo, pela ideologia da higiene como discurso técnico-científico de gestão urbana.

A segunda metade do século XIX foi marcada pela expansão deste tipo de habitação coletiva, principalmente na área próxima da Estação Central de trens até o Campo de Santana. Os cortiços haviam se tornado populares não apenas entre portugueses pobres, mas sobretudo para a população negra, livre ou escravizada, e mesmo para aqueles fugindo da escravidão. Permeado de idealizações racistas no pós-libertação, para o Chalhoub (1996), o imaginário social das habitações populares como repletas de malandros, vagabundos, mal-feitores e bandidos teria gerado políticas de repressão e vigilância que funcionaram como formas de manter a população negra trabalhando quando a coerção não podia mais ser o motor da força produtiva. O "tempo dos cortiços no Rio foi também o tempo da intensificação das lutas dos negros pela liberdade, e isto provavelmente teve a ver com a histeria do poder público contra tais habitações e seus moradores" (CHALHOUB, 1996, p.29).

As sucessivas epidemias que se abateram sobre a cidade na segunda metade do século XIX colocaram o olhar da ordem higienista no cerne do planejamento urbano e impulsionaram diversos debates sobre o ordenamento da cidade. Através da atuação da Junta Central de Higiene Pública, os cortiços passam de um problema social para serem pautados como questão de saúde pública e, muito embora medidas sugeridas para melhorar o saneamento e distribuição de água para as moradias populares fossem ignoradas, a forma de habitar o espaço urbano estava em debate.

Higiene e raça se entrelaçam, e o discurso médico científico se torna um discurso de verdade que vai adentrar as distinções raciais na cidade sob a insígnia da neutralidade da saúde. Chalhoub (1993) defende a compreensão da forma de gestão das epidemias dentro da perspectiva da ideologia política racial brasileira. Percepções e políticas públicas a cerca da epidemia de febre amarela se misturaram a percepções raciais da sociedade de então. A noção de "emergência sanitária" só é acionada quando a doença representa uma ameaça à população branca, causando baixa nos imigrantes que desempenhavam papel chave na política de branqueamento.

A medida que populações não-brancas com condições de vida precarizadas passavam pelo impacto das epidemias, adquiriam imunidade, se tornando menos suscetíveis ao longo do tempo em comparação aos brancos recém-chegados. Sem o conhecimento da bacteriologia trazido pela teoria dos germes, isso significou que em dado momento a ideologia racializada levou a discursos que atribuíam ao corpo negro o vetor de doenças. O autor sugere então que atores da política e da medicina da

época passam a se colocar contra o tráfico escravista por considerá-lo a causa da epidemia, não por qualquer questão moral, mas pelo risco à saúde branca.

Se parte da classe médica estava convencida que as doenças surgiam por acúmulo de detritos e "miasmas" em locais aglomerados, e em especial de se tratando da população negra, essas mesmas percepções vão ser colocadas contra os cortiços como espaço de moradia coletiva negra. Os cortiços, que por muitos anos foram um negócio lucrativo para especuladores imobiliários que superlotavam moradias coletivas, ganhando com a demanda por habitação no centro, passaram a ser vistos como origem pestilenta das mazelas da cidade. Para Chalhoub (1993), a política de demolição dos cortiços deve ser entendida, portanto, como medida de combate à febre amarela e como viabilização da política de embranquecimento, favorecendo a imigração de mão-de-obra europeia.

O higienismo vai colocar as habitações coletivas no alvo das empreitadas sanitárias e, se o cortiço é deslocado para o morro, o foco das políticas sanitárias também vai paulatinamente passando do cortiço ao barraco (VALLADARES, 2000). Aos poucos os casebres e mocambos nos morros viram alvo central da política sanitária e são tornados em "favela".

### 2.1.3 O Morro da Favella

Morro e Favela, elementos distintos, vão se associar através de um processo político e social que passa a correlacionar morros e casebres. Em dado momento a moradia nos morros chegou a ser estimulada pelo próprio higienismo, acreditando que a ventilação que proporcionavam fariam o ar circular e espantar os "miasmas". No século XIX os *casebres* podiam ser encontrados em diversos morros da cidade, que também já eram eventualmente ocupados por *mocambos*, comunidades e quilombos da população negra. Para Almeida (2017), o que permite o surgimento da categoria *favela* como objeto de governo é a emergência do saber médico como ordenador do espaço urbano.

No início do século XX, inúmeras palavras eram usadas para se referir aos casebres isolados ou aglomerações da população pobre nos morros, como rancho, mocambo, choupana, choça, cabana, tugúrio, cafua etc.; palavras que denotam mais as características rústicas desses aglomerados. Designar os demais aglomerados de casebres nos morros do Rio como as "várias Favellas" (Correio da Manhã, 06/05/1909) significa utilizar o Morro da Favella como metonímia de todos os "ranchos" e "vilas" dos morros da cidade,

permitindo que todos eles pudessem ser, ao menos potencialmente, um Morro da Favella – com todos os seus problemas de imoralidade, crime e insalubridade. A palavra surge, portanto, como expressão genérica para qualificar esses aglomerados negativamente (ALMEIDA, 2017, p.8).

Por volta de 1896 os soldados de Canudos haviam de fato chegado pela Zona Portuária e se instalado nas encostas do Morro da Providência, que passa a se chamar Morro da Favella. Apesar de esta não ser a formação originária, como visto, Lícia Valladares (2000) ressalta porque essa correlação precisamente com Canudos é importante, mostrando não ser só um pano de fundo. Canudos ocupa então um lugar de representação da ruralidade e do atraso, que embasaram os discursos das classes mais abastadas sobre as comunidades que nasciam então nos morros. Sua exterioridade em relação à cidade e à ordem, e a correlação higienista entre "ruralidade" e doenças vão ser ponto de referência para moldar as percepções sobre as favelas nascentes.

A imagem sobre a comunidade que crescia no Morro da Providência foi caracterizada, assim, por essas concepções de não-cidade, de ruralidade. Uma reportagem do início do século XX dizia que o "sertão começa onde termina a Avenida Central", nos subúrbios da Estação Leopoldina e da Central do Brasil. Para Almeida (2017), no entanto, é apenas com a emergência da teoria pasteuriana dos germes no pensamento higienista que se torna possível a correlação entre "sertão" e "favela", ligando-os através da noção genérica de casa anti-higiênica.

Latour (1988) narra, através da figura de Pasteur e a descoberta científica que transformou a medicina e a higiene no século XIX - as bactérias - como que por trás desse feito estava cristalizado todo um contexto de intrincadas disputas sociais e políticas entre grupos científicos da época. Antes de Pasteur o higienismo já se configurava como um movimento social de grande força que misturava urbanismo, sexualidade, meio-ambiente, alimentação, moralidade, etc. e que levou a diversas reformas urbanas, como ventilação e arejamento das cidades e instalação de fontes de água públicas.

O que Pasteur e seus seguidores introduzem é o micróbio como novo agente invisível no discurso higienista, criando uma nova camada interpretativa para a morte e um novo regime do visível. Sem os micróbios, os higienistas acreditavam que as doenças se passavam por acúmulo de miasmas em aglomerações "sujas", mas suas precauções sobre diversos tipos de situações não podiam explicar as morbidades nem as prever, acreditando que doenças "surgiam" e "desapareciam" por uma "morbidade

espontânea”. A bacteriologia fornece justamente o elo explicativo para esta variação, alçando as aspirações higienistas para embasar reformas sanitárias de larga escala.

O aparecimento do micróbio como agente introduz um novo elemento das relações sociais, modificando a concepção de sociedade, corpo e política. A bacteriologia não só afeta as relações humanas, mas redefine a própria sociedade implementando esse novo elemento, um agente invisível e potencialmente perigoso (LATOURE, 1988). Se antes os morros estariam protegidos dos miasmas e as casas particulares não representavam o perigo das habitações coletivas, a partir da teoria dos germes qualquer casa poderia potencialmente ser produtora de insalubridade (ALMEIDA, 2017).

Surgem preocupações que não são genericamente contra as casas coletivas, mas que dizem respeito à divisão de cômodos dentro de uma casa, a disposição de seus habitantes, os hábitos e organização familiar, o material de sua construção, seus espaços "mínimos adequados" e infraestruturas. O higienismo consolida, portanto, muito mais do que uma política de saúde, foi um movimento quase "civilizatório" de normatização das formas de habitar a cidade.

As choupanas construídas nos morros só passam a ser alvo dos médicos com a emergência da teoria dos germes. (...) Os morros, antes a salvo do ar viciado e protegido pela viração, agora abrigam no mato, nas poças e no lixo, a prole dos organismos transmissores de doenças. A casa, mesmo que isolada, sem janelas, sem utensílios ou divisórias – casa feita de taipa, de madeira, de palha; cabana do negro, do sertanejo, do caboclo – torna-se o meio ideal de reprodução dos germes da doença. Morro e casebre passam a integrar um conjunto de elementos médico-sociais que, quando combinados, constituem um novo objeto urbano (ALMEIDA 2017, p. 12).

As políticas de gestão de doenças, desenvolvidas desde o Império, se aprofundam cada vez mais e produzem uma forma de gerir corpos e espaços. As medidas para combater epidemias inauguraram práticas de fiscalização, esquadramento do espaço urbano, órgãos e funcionários de controle da higiene, registros médicos, estatísticas mortuárias, regras de como habitar a cidade e debates sobre as condições adequadas de habitação e infraestrutura (RODRIGUES, 1997). Nesse sentido, práticas de gestão da saúde se generalizam enquanto mecanismos de organização da cidade que não mais se restringem à prática médica. A cidade incorpora e exerce um "poder disciplinar":

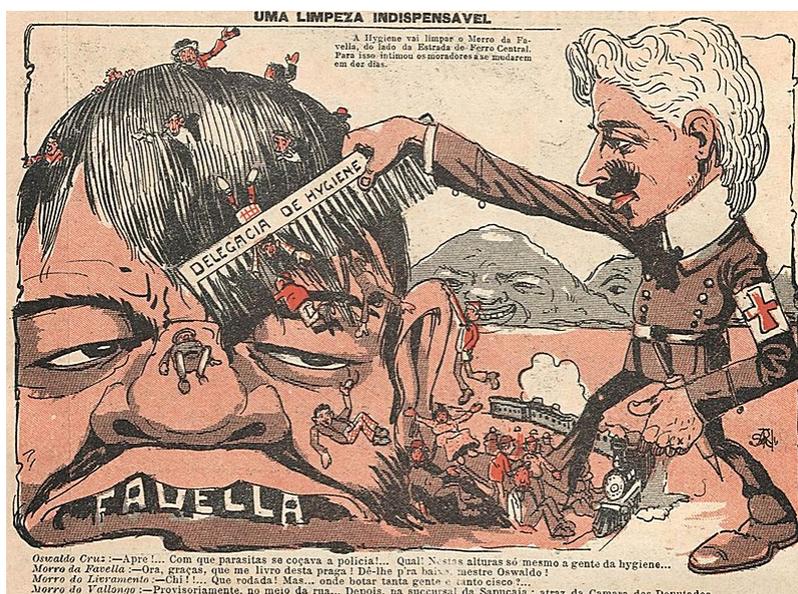
por sua quadrícula, pelo recorte mesmo da cidade, pela localização das famílias (cada uma numa casa) e dos indivíduos (cada um num cômodo). (...), normalização dos comportamentos, espécie de controle policial espontâneo que se exerce assim pela própria disposição espacial da cidade (FOUCAULT, 1999, p. 299).

Regras de higiene e habitabilidade que definem quantos quartos por habitantes seriam adequados, padrões de espaço mínimo, etc., também agiriam, nesse sentido, dentro da lógica de desfazer ambiguidades - das casas, dos corpos, das raças, das sexualidades - identificar, classificar, discernir, e, assim, agir sobre os comportamentos dentro das casas, dentro dos corpos e sobre si próprio. É esse o valor do higienismo "pasteurizado" para a constituição de racionalidades "modernas": ao trazer a agência dos germes, impulsiona novas abordagens sobre o corpo e sobre a cidade.

É nesse contexto de securitização também da circulação de doenças com as medidas sanitárias que a favela da Providência vai ser inserida no início do século XX. Na charge "Uma Limpeza Indispensável" de 1907 os morros portuários conversam enquanto assistem Oswaldo Cruz retirar pessoas como "piolhos" do Morro da Favella com um pente da "Delegacia de Higiene" e dizem:

"Oswaldo Cruz - (...) com que parasitas se coçava a polícia!... Qual! Nestas alturas só mesmo a gente da higiene...  
Morro da Favella - Ora, graças, que me livro desta praga! (...)  
Morro do Livramento - (...) Onde botar tanta gente e tanto cisco?  
Morro do Vallongo - Provisoriamente, no meio da rua... Depois, na sucursal da Sapucaia: atrás da Câmara dos Deputados"

Imagem 5 - Charge de Oswaldo Cruz passando o pente fino no Morro da Favella



Fonte: O Malho, 08 jun. 1907

Junto às reformas de embelezamento, para sanar o problema das epidemias o sanitário pasteuriano Oswaldo Cruz assume a Direção de Saúde Pública em 1902. O médico enfrentaria oposições sobretudo ao efetuar uma campanha de vacinação

forçada na população, ocasionando a eclosão da Revolta da Vacina em 1903. Sua conduta quase militar nas medidas sanitárias reforçaria a associação entre favelas e doenças.

Sendo defensor da teoria dos germes, modificou a política de saúde e combate às doenças que assolavam a cidade, como a febre amarela, varíola e peste bubônica. Comprovando que algumas dessas doenças eram transmitidas por intermediários como mosquitos e ratos, o médico instaurou diversas medidas sanitárias de combate a esses vetores. Promoveu o esquadramento do espaço, sua subdivisão em áreas supervisionadas e a instauração da polícia sanitária para promover o controle mais próximo possível de ruas, casas e quintais.

O termo "favela", que é generalizado a partir do Morro da Favella (Providência), surge então fortemente atrelado a ideia de "doença". A Providência chega ao século XX sendo vista como o epicentro dos problemas urbanos que atingiam a cidade, desde roubos até epidemias, e vai concentrar a atenção de gestores, imprensa, engenheiros e médicos. Esse Morro passou a reunir todas essas ideias de "sujeira" e "doença" social que seriam generalizadas para as demais favelas da cidade. Ao longo das décadas de 1920 e 1930, a Providência foi ainda chamada de "lepra da estética", "aldeia do mal", "foco de contágio", dentre outras caracterizações pejorativas (VALLADARES, 2000; ALMEIDA, 2017). Percepções sobre a Providência consolidaram, portanto, não só uma política específica, mas uma forma de pensar e gerir as "favelas" em geral, a partir do Morro da Favella em particular.

#### 2.1.4 Reforma Passos

No início do século XX, as grandes reformas feitas no Rio de Janeiro pelo presidente Rodrigues Alves e pelo engenheiro Pereira Passos, agora como prefeito da cidade (1903 - 1906), materializaram a consolidação dos saberes da engenharia e da medicina higienista como bases do urbanismo. Alguns desses personagens do Clube de Engenharia continuariam na política por décadas, demarcando a ascensão de um regime de saberes e poderes que ainda perduraria.

As obras da "Reforma Passos" tinham duas frentes de trabalho: obras do Porto e obras da Avenida Central. As diversas praias, ilhas e charcos que compunham a Zona Portuária já vinham sendo aterrados por serem vistos como insalubres, mas a

transformação total só viria quando a paisagem portuária foi tomada por grandes máquinas e plataformas que faziam um gigantesco aterramento para expandir a área e executar o plano de uma costa retilínea com ruas esquadrihadas para abarcar atividade portuária industrial de larga escala.

Dentro deste planejamento, enquanto os morros portuários guardariam uma zona industrial com o aterramento das praias da baía de Guanabara, a derrubada paulatina de outros morros centrais abria a expansão para a Zona Sul, conformando o início de uma expansão desigual e elitista entre as diversas partes da cidade. A abertura da Av. Central operou uma política de demolição em massa, promovendo o "bota-abaixo" de casarões, cortiços, comércios e realizando a primeira derrubada parcial do Morro do Castelo para abertura desta grande avenida inspirada nas feitas em Paris pela reforma Haussmann. É após a abertura da Avenida Central, empreendimento de mobilidade, mas também estético e civilizatório, que a alcunha de "Cidade Maravilhosa" nasce, em 1908, dos escombros do Rio antigo (ROCHA, 1995).

A transformação das grandes obras do "bota-abaixo" não apenas remodelariam o centro da cidade, destruindo cortiços e símbolos dos antigos regimes para dar lugar às grandes avenidas, novas mobilidades e fabricação de novos símbolos de "modernidade" e "civildade", mas produz também novas formas de habitar o espaço urbano e de gerir essas circulações. O "bota-abaixo" foi também um ponto de transformação nas infraestruturas da cidade: "a avenida [Rio Branco] não trouxe apenas o automóvel, mas também, junto com ela, vieram a luz elétrica, o gás canalizado, a água em grande quantidade, o fonógrafo, o cinematógrafo e os grandes magazines" (ROCHA, 1995, p. 100).

Se por um lado a política expandia redes infraestruturais, por outro o "bota-abaixo" significava a literal destruição de milhares de moradias coletivas utilizadas pelas classes pobres, o que não só não resolvia a questão habitacional, como aprofundava o problema. Ao passo que essa população dos cortiços perdia suas casas, as novas exigências de padronização e regularização para novas construções aumentavam o custo de construção de moradias no subúrbio, reforçando duplamente o movimento de ocupação dos morros centrais como saída possível para a população de baixa renda que dependia do centro da cidade para tecer redes de trabalho e renda.

A ocupação do Morro da Providência, que começara com a derrubada do cortiço Cabeça-de-Porco, só se adensaria com o alastramento da política de

demolição em massa dos cortiços da região central e com a reforma que tornaria a Zona Portuária em um polo industrial. A possibilidade de trabalho, seja em portos, pedreiras ou mesmo nos comércios centrais, somada à falta de oferta de habitacional para a população pobre, fez com que este morro conectado à principal estação ferroviária da cidade se tornasse uma opção óbvia de moradia.

Do final do século XIX para o XX, reformas urbanas de transformação das cidades muradas em cidades abertas com vias largas e ventiladas aconteciam em várias partes do mundo. Buscando olhar para as racionalidades de governo, Foucault (2008) entende essa mudança como a transformação de uma forma de governar a multiplicidade da população, que passaria do modelo da guerra contra o inimigo externo, que desde a idade média havia feito as cidades europeias formarem enclaves murados, para uma guerra interna contra sua população. Seja essa guerra contra o micróbio, ou contra as classes populares, negras, "perigosas", "infames" ou enfermas.

As reformas de Haussmann em Paris, que inspiram a reforma higienista do Rio de Janeiro no início do século XX, são vistas por Foucault (2008) como a constituição do espaço urbano como *espaço de segurança*. Elas visam desfazer aglomerações desordenadas, abrir espaço para as novas funções econômicas e administrativas, abrir eixos que atravessam a cidade e ruas largas para assegurar a higiene, "eliminar todas aquelas espécies de bolsões em que se acumulavam os miasmas mórbidos nos bairros demasiado apertados, em que as moradias eram demasiado apinhadas", e a circulação controlada e vigilada de mercadorias e populações: "em outras palavras, tratava-se de organizar a circulação, de eliminar o que era perigoso nela, de separar a boa circulação da má, maximizar a boa circulação diminuindo a má" (FOUCAULT, 2008, p. 24).

Se pensarmos a Reforma Passos também como uma reforma securitária, podemos entender seu papel na gestão da circulação de vírus e pessoas, noções de raça e pobreza. A conjuntura provocada por essas obras abriu caminho para uma conformação da cidade bastante desigual. Iniciava um processo de distinção das zonas Norte e Sul, destinando uma aos subúrbios industriais e outra à exploração de moradia das classes altas brancas e turismo.

Para Chalhoub (1993; 1996;) as transformações desse período tinham dois vieses. Por um lado, as intervenções de embelezamento e modernização da capital abrindo a Avenida Central nos moldes da Paris; e, por outro, combater as epidemias promovendo obras sanitárias e infraestruturais para diminuir a mortalidade dos

imigrantes brancos e efetivar uma política de embranquecimento através do estímulo à imigração europeia. Como discutido pelo autor, enquanto a mortalidade de não-brancos poderia ser baixa ou mesmo desconsiderada, a alta mortalidade da população branca pelas epidemias afastava o governo de seus planos, fazendo-o intervir em portos e espaços considerados insalubres. A violência sanitarista contra os cortiços, que havia associado os espaços de moradia negra a ideias de "sujeira", "perigo" e "doença", se voltaria também contra as casas de favela.

Se o sanitarismo inaugura uma "urbanidade bacteriológica" (GANDY, 2006), uma forma urbana que se transforma diante da ação de bactérias e doenças, esse governo através das taxas de vida e de morte das populações, o "biopoder", no contexto brasileiro está atrelado a percepções sociais de raça e classe. Um "biopoder" que não só buscou "fazer viver", estender a vida e a saúde da população branca em negligência à saúde da população negra, como tinha deliberadamente um plano de gestão estatal de diminuir a população negra.

Foucault (2008) se pergunta como em meio a uma forma de governo que se estabelece pela gestão da vida, o "fazer viver", capaz de prolongar a vida através da segurança, seja também possível "fazer morrer", multiplicando os riscos de vida não para um inimigo externo, mas contra parcelas de sua própria população. É essa diferenciação na gestão da vida/morte que leva Mbembe a trocar o "biopoder" pelo "necropoder", um poder que se estabelece pela precarização e destruição dos meios de vida de uma população.

O momento fundador da virada do século XIX para o XX é importante para compreender esse processo de longa duração de produção do formal e do informal, não como na narrativa de duas cidades cindidas que se desenvolvem aparte uma da outra, mas num processo complexo de coprodução mútua. É um momento de consolidação de uma forma de governo pautada na gestão da vida que não se restringe mais à saúde e vai penetrar na engenharia, arquitetura, urbanismo, etc.

Essas distinções de raça e classe vão também se materializar nas infraestruturas e estar refletidas nas políticas de expansão urbana que permitem prolongar e melhorar as condições de vida, ao passo que diferencia, exclui e destrói também através da infraestrutura as áreas pobres que passam a ser lidas então como "favelas". Essa produção de regimes infraestruturais distintos faz com que a diferenciação das casas e seus materiais, das ruas asfaltadas ou de terra, dos canos

que chegam ou não chegam, tenham impacto nas taxas de vida e de morte nesses territórios.

A história da formação da favela da Providência marca o movimento de surgimento das favelas no âmago do processo de expansão de uma racionalidade de governo e diz muito sobre como se estava a gerir raça e pobreza no mundo pós-colonial brasileiro com a consolidação do poder de gestão da vida. É emaranhado nessa disputa por significados e políticas de gestão urbana que podemos compreender os sentidos dos projetos de urbanização propostos para o território da Providência.

## 2.2 Século XX

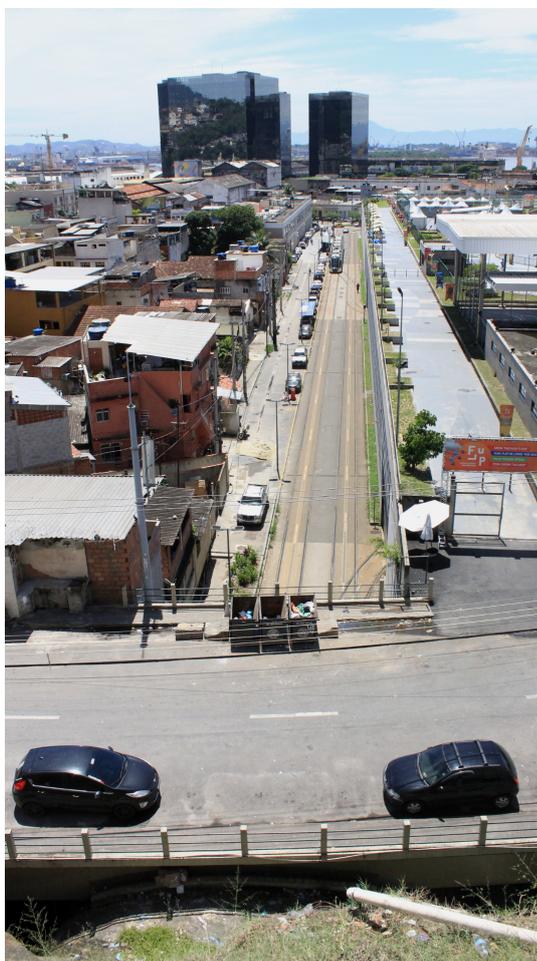
As "modernas" instalações que buscaram tornar o Porto colonial do Rio em um porto industrial, com seus amplos galpões e uma estação ferroviária que um dia foi símbolo tecnológico, chegaram ao final do século XX em ruínas. A linha marítima foi desativada em 1995 e as antigas instalações da estação tornaram-se pedaços de paredes destelhadas e partes de trens enferrujadas. Já o túnel da Marítima havia sido tomado por um "lixão"<sup>30</sup> e ganhou os noticiários em 2006, quando operações policiais que investigavam um famoso caso local de desaparecimento fizeram buscas no local, trazendo à tona que o túnel era usado como infraestrutura do tráfico, como rota circulação de pessoas, armas, drogas e até mesmo cemitério clandestino.

As infraestruturas da linha Marítima ganhariam novos usos ao passarem por processos de renovação nos anos 2000. Em 2003, parte das instalações da Estação Marítima seriam transformadas em Vila Olímpica da Gamboa e Cidade do Samba, obras que integravam um mesmo projeto turístico para a região. Mais tarde, em 2017, com a reforma Porto Maravilha o túnel foi reaberto e passou a ser integrado ao sistema de VLT, sendo atualmente utilizado na conexão com a Central da linha Praça XV - Praia Formosa (Zona Portuária).

---

<sup>30</sup> É importante desnaturalizar a obviedade da ideia de "lixão", que não existe em si, mas significa que o local passa socialmente a designar ponto de congregação nas rotas de circulação de resíduos, sejam estes das atividades produtivas do consumo doméstico ou do crime organizado.

Imagem 6 - Saída do túnel da marítima, hoje VLT, vista do Morro da Providência.



Fonte: A autora, 2023.

Desde o final dos anos 1980, quando começou o interesse na patrimonialização<sup>31</sup> da Zona Portuária, a área vem passando por sucessivas investidas de renovação e transformação dos usos de seus imóveis e espaços para que adquirissem novas produtividades. Nesse sentido, quando a área recebe mais uma renovação em 2009, a Operação Porto Maravilha, essa ação vem seguindo uma mesma lógica política de gestão da cidade que já vinha sendo posta em prática que busca explorar o potencial turístico e cultural local.

O estímulo aos megaeventos internacionais, assim como as práticas de renovação de áreas centrais via parcerias público-privadas são medidas retomadas pelo urbanismo da Prefeitura de Eduardo Paes, mas que têm suas bases nas políticas anteriores, pautadas largamente no chamado "planejamento estratégico", trazido pelo

---

<sup>31</sup> Em 1987 os bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde se tornam APA pela lei 971/87. Ver ANEXO 1 Quadro de eventos significativos. Cf. GUIMARÃES (2016).

"modelo Barcelona" de planejamento urbano como fórmula de crescimento econômico de cidades turísticas globais. A partir dos anos 1990, Cesar Maia e Luiz Paulo Conde na gestão municipal deslançaram uma série de iniciativas de renovação das áreas centrais investindo em empreendimentos de cultura, lazer e turismo como economia para a cidade. Inspirados no planejamento da cidade de Barcelona, o plano urbano da cidade catalã para os Jogos Olímpicos de 1992 havia se estabelecido como modelo e conjunto de "boas práticas" para urbanizações mundo afora.

O "modelo Barcelona" introduziu o chamado *planejamento estratégico* como modo de gestão urbana para áreas consideradas abandonadas, vazias, degradadas ou marginalizadas, fomentando projetos em parceria com empresas para estimular novas possibilidades financeiras e, assim, promover o *marketing* da cidade e impulsionar sua competitividade na disputa por mercados e investimentos globalmente. Os megaeventos internacionais integram esse modelo de gestão urbana como possíveis vetores de dinamização dos planos estratégicos, onde principalmente a realização dos Jogos Olímpicos desempenharia um papel decisivo nessas renovações (BORJA E CASTELLS, 1996; VAINER, 2000).

Essas medidas são entendidas como readequações, à nível do planejamento urbano, da reestruturação produtiva promovida pela crise econômica dos anos 1970 e emergência do neoliberalismo. Sobretudo ao Norte Global, isso significou um cenário de desindustrialização, desemprego em massa, descapitalização e queda de arrecadação dos governos locais. Assim, as ruínas de zonas industriais ou portuárias abandonadas no Norte Global são vistas como resultado da derrocada de um modelo de expansão calcado no dito "Estado de Bem-Estar Social" que afetava o papel do Estado no planejamento urbano, abrindo espaço para as parcerias público-privadas e a emergência da estratégia de criação das *cidades globais*, fomentando a inserção dos municípios em circuitos e mercados globais de investimento como a alternativa à crise.

Borja e Castells (1996) advogam a favor do planejamento estratégico como forma de contornar a crise argumentando que as cidades deveriam se adequar e se tornarem mais competitivas perante a inserção na economia global. Nesse sentido, ações conjuntas com o setor privado de investimento em infraestrutura teriam a função de abrir caminho para esse desenvolvimento econômico, devendo ser operadas em concomitância com campanhas de *city marketing* a fim de agregar valor à imagem da

cidade, explorando sobretudo a ideia de capital cultural. A cidade deveria ser, portanto, “competitiva, atraente e funcional” (BORJA E CASTELLS, 1996, p.155).

Assim, não se tratam apenas de obras de grandes dimensões isoladas, mas em geral são obras monumentais ou de grande extensão e escala que integram um mesmo projeto de cidade. Impulsionadas pelos governos, obras de "revitalização", “regeneração”, "renovação" e "reabilitação" passam a receber investimentos com o objetivo de aumentar a atratividade dessas áreas, buscando canalizar para o setor privado os benefícios da recuperação do entorno de onde se constroem esses megaprojetos (LUNGO, 2005).

Através de atores-chave, como o ex-prefeito de Barcelona, Jordi Borja, e instituições e agências multilaterais, como a ONU-Habitat e o Banco Mundial, o "modelo Barcelona" foi estimulado também por toda América Latina. Esse intercâmbio de saberes entre técnicos, gestores, engenheiros e arquitetos se dá através da concretização de redes em uma série de eventos. Em 1993, Borja difunde o modelo na Oficina Regional para América Latina e Caribe do Programa de Gestão Urbana, com financiamento do ONU-Habitat, PNUD e Banco Mundial. Nos anos subsequentes, uma extensa produção acadêmica encabeçada por Borja seria apresentada em congressos internacionais, cursos universitários e círculos de profissionais. Manuel Castells e Borja, ambos sociólogos, publicam o documento "*Local y Global: la Gestión de las Ciudades em la Era de La Información*" (1996) para a II Conferência da ONU Habitat.

Com relação às cidades latino-americanas, os idealizadores desse modelo frisam que a “marginalidade herdada”, o crescimento demográfico, a extensão da cidade “não-legal”, o déficit infraestrutural e a “incapacidade de atuação dos governos locais” como alguns dos fatores para seu dito atraso no desenvolvimento econômico (BORJA E CASTELLS, 1996, p. 156). A receita, porém, permaneceria a mesma: privatizações, pacto junto aos agentes privados, reformas administrativas visando mais “eficiência” dos governos e modernização da infraestrutura.

A adoção do planejamento estratégico gerou os "Projetos Urbanos de Larga-Escala", "Megaprojetos" ou "Grandes Projetos Urbanos", intervenções imobiliárias onde galpões portuários, terrenos vagos e antigas áreas industriais deram lugar a centros de negócios, condomínios, complexos esportivos, shoppings e hotéis em dezenas de cidades pelo mundo. São os casos das Docas de Londres (RU), La

*Defênse* em Paris (França), *Potzdamer Platz* em Berlim (Alemanha), para citar alguns (NOBRE, 2019).

### 2.2.1 Barcelona

A reforma da cidade de Barcelona, iniciada no final dos anos 1980 para os Jogos Olímpicos de 1992, marca sua transformação em uma cidade de serviços e consumo de massas, diante do cenário de desindustrialização que se aprofundou após os anos 1970. Mais importante do que as Olimpíadas de 1992, é o processo de longa duração que deslança de implantação de diversas renovações de bairros e da costa barcelonesa, marcada por construções portuárias e industriais. O momento marca assim a entrada em um ciclo de megaeventos e grandes projetos.

Sob a narrativa de que Barcelona havia estado "de costas" para o mar e que era hora de "abrir a cidade", o antigo porto central, o *Port Vell*, foi reformado para agregar um Passeio Marítimo e se construiu um shopping no mar, o *Maremagnum*, reforçando a transformação desse espaço em local de consumo, lazer e turismo. A construção da Vila Olímpica gerou um condomínio de classe média que colaborou com a elitização do perfil de moradores do bairro da orla onde foi instalada. Em 2004, Barcelona recebe o Fórum Mundial das Culturas e foi erguido o *Parc Forum* (imagem 6), promovendo a renovação da antiga orla industrial para explorar o potencial local de expansão imobiliária, processo que também chegava pela extensão da Avenida Diagonal, grande avenida arterial que corta diagonalmente toda a cidade, conectando-a até região litorânea do bairro industrial de Bèsos, já nas franjas da cidade, e criação da Diagonal Mar que formou um novo bairro de luxo (imagem 7). A renovação "22@" no Poblenou converteu o bairro em espaço de consumo, promovendo a criação de shoppings, centros comerciais e zonas de restaurantes em passagens de pedestres (imagem 8). Com os anos, o marketing da cidade fez Barcelona deixar de ser mais um destino costeiro de verão do mediterrâneo para ser um centro do turismo global.

Delgado (2017) retrança como práticas do urbanismo incorporadas nessa política têm suas raízes no urbanismo desenvolvimentista do franquismo (1939 - 1975), como o projeto de mobilidade que cria cinturões rodoviários, retomando a prática de abertura de vias largas interconectando a cidade e os embelezamentos. Ressalta também a semelhança do projeto olímpico com a visão franquista de

retomada das Exposições Universais como eventos internacionais provocadores de urbanizações. O autor situa as primeiras renovações da cidade nos anos 1960, quando o centro da *Ciutat Vella* passa a ser destruído por um projeto de saneamento já visando transformar seus bairros, e que se veriam reatualizados na retomada de diversos planos antigos de reforma dos bairros do Poblenou e do Raval, rejeitados durante a ditadura, mas realizados na democracia, como a derrubada do Bairro Chino para abertura da *Rambla del Raval*, convertendo um bairro pobre de imigrantes em uma zona de lojas, bares, restaurantes de passeios turísticos.

Quando se fala de "modelo Barcelona", há um enfoque grande nas análises do papel da atuação da iniciativa privada para planejar setores da cidade e na flexibilização de legislações que promove para efetivar isso, como elementos distintivos desse modo de gestão. Porém, existem outros traços distintivos dessa prática do urbanismo que são de suma importância. Um ponto central nessa política foi o combate às moradias informais e como o modelo Barcelona se consolida uma nova forma de gerir a pobreza urbana.

A remodelação da cidade para as Olimpíadas de 1992 marcaria a erradicação do *barraquismo*, movimento de moradia "informal" que pode ser comparado ao fenômeno das favelas. Barcelona também havia passado por reformas higienistas e securitárias durante o século XIX. O Plano Cerdà, em 1860, quadriculou e conectou por largas avenidas toda a malha do espaço metropolitano. As reformas de "modernização" das cidades não evitavam com que tivessem que lidar com o crescimento da pobreza urbana, muito pelo contrário. Enquanto no Rio de Janeiro o "bota abaixo" gerava uma massa de pessoas que em busca de moradia acessível subiam os morros da cidade, no mesmo período Paris e Barcelona lidavam com suas próprias versões de "favelas". Nesse mesmo período surgia em Barcelona o *barraquismo*<sup>32</sup>, a formação de bairros de barracas em zonas não edificadas, como nos morros ou zonas litorais. As casas eram de materiais reciclados, como caixas de madeira, e não havia esgotamento municipal, nem acesso à eletricidade ou água, conseguidos de forma ilegal. Nesse contexto de virada de século grandes obras e grandes Exposições Universais se colocavam na Europa, mas também no Brasil, e

---

<sup>32</sup> O franquismo e o pós-IIGM foram o auge do barraquismo, mas também os próprios planos urbanos da cidade traziam ondas migratórias de trabalhadores do interior fazendo com que a população das barracas crescesse, seja com obras e despejos para as grandes Exposições Universais ou para a expansão urbana (MUHBA, *Ajuntament de Barcelona*, 2012).

com uma monumentalidade neocolonial buscavam obliterar a pobreza como passado e construir cidades que representassem a modernidade europeia (JAGUARIBE, 2011).

Os bairros de barracas sofreram décadas de políticas remocionistas, promovendo o realojamento para os "polígonos habitacionais", blocos de apartamentos construídos nos subúrbios e fora da cidade. Algumas dessas comunidades barraquistas chegaram aos anos 1990 formando bairros vistos como áreas perigosas, estigmatizados pela presença de comunidades ciganas, e com a maioria de seus habitantes sem a propriedade formal da terra. As renovações do sudeste da orla barcelonesa, com a criação do Parc Forum, da Diagonal Mar, o 22@ e reforma de Bèsos, poriam um fim nas últimas comunidades barraquistas da cidade, fazendo assim com que a política iniciada com Barcelona 92 significasse a erradicação do fenômeno do barraquismo.

Imagem 7 - Antiga orla industrial renovada de Bèsos, Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Imagem 10 - Parc Forum, no formato de um imenso painel solar, ao fundo, em Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Imagem 9 - Renovação 22@ no bairro de Poblenou, Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Imagem 8 - Novos condomínios crescem entre chaminés e castelo no Poblenou, Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Outro ponto distintivo que assinala Delgado (2017) é o trabalho sobre a memória que opera, com a seleção de elementos da história e da cultura local instigando a uma memória coletiva comum que torna "monumentos" as antigas ruínas industriais, como as chaminés das fábricas, e comercializa a cultura como capital que agrega valor à cidade como mercadoria. Em Barcelona a implantação de monumentos

de forte aspecto simbólico visava diminuir a desagregação das relações comunitárias colocando um ponto de referência que se pudesse reconhecer no bairro em meio à expansão urbana (DELGADO, 2017, p.119). Assim, a função estética é a eficácia simbólica de demarcação do que ficou no passado em diferenciação com o presente. São monumentalizados então não para retomar o passado, mas justamente para marcar a passagem do tempo.

O autor defende então que a ritualização do espaço urbano, provocando um ordenamento simbólico que "sacraliza" certas construções, como antigas fábricas e galpões transformados em museus, hubs, centros comerciais e bares, tem como contrapartida a destruição de partes significativas desses bairros históricos e industriais sem considerar a memória dos que viviam estes lugares. Seria equivalente a "comer a carne dos bairros e conservar seus ossos" (LAHUERTA, 2004 apud DELGADO, 2017, p.132), pois montam assim um cenário para o consumo em massa de turistas-consumidores enquanto apaga-se a experiência histórica vivida pelos moradores. Dessa forma, cria-se uma narrativa estável e pacificadora de conflitos, promovendo o esquecimento de processos políticos como a ditadura, os espaços de mobilização dos trabalhadores e locais de memória crítica, como a região onde foi erigido o Parc Forum, onde milhares de pessoas foram fuziladas, para criar um empreendimento que celebrasse "a paz entre as culturas".

Para os idealizadores dessa política urbana, o governo local deveria criar as condições que facilitassem os projetos estratégicos promovendo uma imagem forte e positiva da cidade para o exterior, demonstrando que possui ofertas de infraestrutura e serviços a fim de atrair os agentes públicos e privados. Também deveria criar um sentimento de pertencimento entre seus habitantes e fomentar sua crença no futuro da cidade através de obras visíveis de caráter monumental e simbólico (BORJA E CASTELLS, 1996, p.160).

Visando estimular a economia das cidades e aumentar sua competitividade, o setor "cultural", turístico e histórico tem um papel estratégico no *city marketing*, um marketing que representa a "autenticidade" dos locais como agregador de valor. A construção simbólica e narrativa de identidades culturais desempenha um elemento chave na movimentação desse mercado turístico-cultural. O que esse modelo de renovações estratégicas tem produzido na cidade é a especulação imobiliária com a supervalorização de imóveis em centros e bairros turísticos, promovidos não só pelo

valor que as construções materiais agregam ao bairro, mas por uma aspiração a um estilo de vida e mercantilização da vida cultural.

As ruínas que podem ser encontradas na região metropolitana de Barcelona são bem diferentes das ruínas olímpicas do Rio de Janeiro. Por um lado, existem as ruínas do passado monumentalizadas, como igrejas e bairros "históricos" onde suas construções de aspecto medieval não foram destruídas, e as ruínas industriais, lidas como fruto da decadência de estruturas produtivas ultrapassadas e sobre as quais as renovações se voltam, seja para monumentalizar suas chaminés ou destruí-las e construir centros comerciais em cima. Diferente das obras abandonadas do Rio Olímpico, as instalações construídas para renovar os bairros centrais, históricos e/ou costeiros da cidade de Barcelona, entre estádios olímpicos, passeios públicos, museus, casinos, boates, polos gastronômicos e condomínios, recebem milhares de turistas, estudantes internacionais e trabalhadores imigrantes todos os anos.

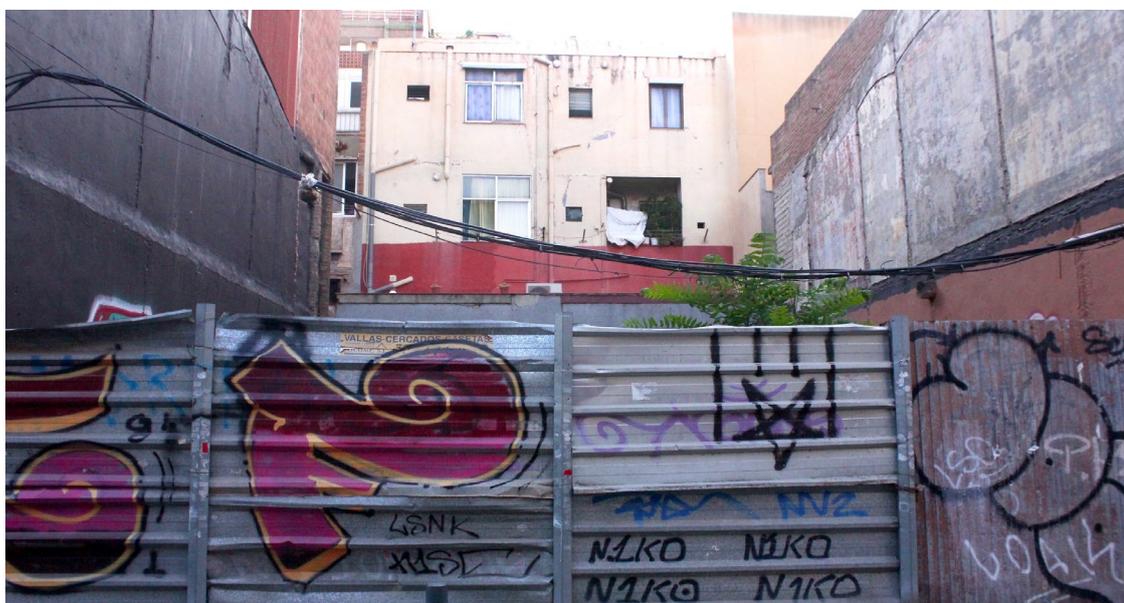
No entanto, as renovações do modelo Barcelona produzem seus próprios tipos de vazios. No processo de especulação, casas e fábricas antigas em bairros visados por projetos de renovação são "deixadas arruinar". Sem uso e sem manutenção, são compradas depois por empreiteiros que as demolem e erguem novos prédios voltados para a classe média, comércios, cafés, museus e restaurantes. Nas brechas desse processo, entre o lento definhamento de casas vazias e uma nova demolição, um intenso movimento de ocupação desses imóveis abandonados tomou forma. Até que uma casa vazia seja alvo de um projeto podem se passar anos e essa comunidade de *okupas* se torna mais densa a medida que espreitam os interstícios das diversas renovações que continuam se espraiar para as periferias do limite metropolitano.

Imagem 11 - "Ex-casa".



Legenda: Paredes de vários antigos apartamentos demolidos no bairro do Clot.  
Fonte: A autora, 2022.

Imagem 12 - Terreno de casa demolida em uma rua de casas antigas, quase todas ocupadas no Clot, Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Imagem 13 - Entre turistas e airbnbs, casas lacradas no bairro histórico do Gotic, Barcelona.



Fonte: A autora, 2022.

Assim, a renovação produz vazios para serem especulados e promove o esvaziamento de espaços despejando grupos indesejados. Ao mesmo tempo que visa atrair agentes internacionais e uma forte indústria do turismo, é uma política que separa muito cautelosamente seus "turistas" de seus "imigrantes", latinos, árabes, africanos e asiáticos, que são aqueles que vão ocupar suas moradias mais precárias e mais baratas, seja nas franjas de uma cidade hiper-especulada, seja nas *okupas* de imóveis em decadência ou vivendo em vagas compartilhadas de apartamentos pequenos, e que vão cumprir com os empregos mais precarizados, se inserindo no setor de serviços da cidade turística. Assim, essas pessoas, que permanecem por anos *sin papeles* devido ao sistema migratório, são arrastadas para um regime de informalidade, ilegalidade e precariedade infraestrutural.

Nesse sentido, o barcelonismo como gestão estratégica das cidades representa uma série de dispositivos. Marca a atuação das cidades no mercado e circuitos, mas também a seleção de festas, memórias, ruínas e lugares, em detrimento da demolição e esquecimento de outros. O "sucesso" da reforma de Barcelona significa assim a conversão da metrópole em polo turístico com alta especulação do valor da terra urbana e preços exorbitantes de aluguel, promovendo um aprofundamento de distinções de classe entre aqueles que podem consumir esses espaços que se vendem como cosmopolitas e aqueles que estão destinados à

habitação precária, o que vem produzindo experiências étnico-racialmente diferenciadas da cidade.

### 2.2.2 Era Maia e o modelo Barcelona no Rio

Se a Europa havia visto a pobreza urbana crescer novamente com a decadência do "Estado de Bem-Estar Social" e tido suas infraestruturas abandonadas pela flexibilização e reorganização da estrutura produtiva a partir dos anos 1970, migrando as grandes fábricas para fora das metrópoles do Norte Global, na América Latina outras conjunturas corroíam a qualidade de vida nas cidades. No Brasil, a ditadura civil-militar (1964 - 1984) com sua política do "Milagre Brasileiro" havia significado o arrocho salarial e uma piora significativa das condições de vida dos trabalhadores, que incrementavam ao longo dos anos 1970 e 1980 a população de favelas nos subúrbios a medida que uma intensa política de remoção varria a Zona Sul. Assim, vivendo décadas de ditaduras militares que aplicavam o lado mais totalitário da economia neoliberal, cidades latinas e cidades europeias chegavam ambas ao planejamento estratégico nos anos 1990 por caminhos diferentes.

O Rio de Janeiro foi "a primeira metrópole no hemisfério sul a utilizar o planejamento estratégico urbano" (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 1996). Em 1993 o Seminário Rio-Barcelona reuniu profissionais e gestores dando início à parceria entre as administrações das duas cidades e em 1995, o Rio de Janeiro participou da fundação do CIDEU, o Centro Ibero-americano de Desenvolvimento Estratégico Urbano, uma rede com mais de 50 cidades latino-americanas, com o objetivo de impulsionar a elaboração e implantação de planos estratégicos urbanos em cidades da América Latina. Desse movimento surgiram as primeiras propostas de "planejamentos estratégicos" para as cidades latinas, os planos da cidade do Rio de Janeiro de 1995 e 2003, e os planos de Medellín de 2001, 2004 e 2008.

O "modelo Barcelona" representa uma série de medidas repassadas como recomendações de formas de planejar as cidades. No Brasil, a emergência do "Planejamento Estratégico" marca a passagem dos Planos Diretores, de base racionalista modernista, direcionados ao ordenamento da cidade de forma integral, para a ascensão da importância dos Projetos Estratégicos, uma forma de gestão

marcada pela fragmentação de políticas e flexibilização das legislações urbanísticas em partes específicas da cidade visando o estímulo ao mercado (VAINER, 2000).

O primeiro Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ), elaborado desde 1993 e aprovado em 1995 pela gestão Cesar Maia, simboliza a influência direta do urbanismo de Barcelona na cidade. O Plano "Rio Sempre Rio" foi elaborado sob consultoria da empresa catalã TUBSA (*Tecnologies Urbanes Barcelona S/A*), dirigida por Jordi Borja e Manuel del Forn, responsável pelo Plano Estratégico de Barcelona em 1992. Esse plano estratégico previa um convênio entre a Prefeitura do Rio, a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) para formação de um consórcio mantenedor que articularia diversas iniciativas.

O Plano *Rio Sempre Rio* (1995) continha iniciativas com focos específicos pela cidade que, apesar de não se concretizarem, são elucidativos quanto a forma como a cidade estava sendo pensada. A vocação turística ganha destaque e o objetivo era tornar o Rio de Janeiro uma cidade "empreendedora e competitiva". Para isso foram pensadas propostas de revitalização do centro, visto como espaço degradado como resultado do movimento de "expansão das metrópoles sem planejamento" e que deveria ser revalorizado como "memória cultural e de representação dos costumes" (Prefeitura do Rio de Janeiro, 1995).

Nesse sentido, foram propostas as reformas de alguns cortiços, a valorização de locais considerados patrimônios históricos e com presença de museus e centros culturais, como a Praça XV, Praça Tiradentes e Morro da Conceição. Buscou também revitalizar a área da Cidade Nova, propondo o "Projeto SAs", um projeto de requalificação da área apostando na construção do "Teleporto", um "porto de telecomunicações" que estimularia a formação de um centro comercial e empresarial na região, mas que resultou basicamente em um único prédio. O Plano também já propunha a candidatura do Rio aos Jogos Olímpicos de 2004, a valorização do centro como mercado cultural, o estímulo a novas mobilidades e infraestruturas para o crescimento econômico internacional, além do desestímulo a favelização e fomento do programa Favela-Bairro.

Políticas como o PAC, a UPP e o Morar Carioca não são novidades na política urbana carioca e fazem parte de um movimento de crescentes investimentos do poder público nas favelas, movimento que Cavalcanti (2013) chama "processo de consolidação das favelas cariocas". Desde o fim dos anos 1970, com o arrefecimento

das políticas remocionistas, vem se consolidando certas formas e consensos de como lidar com o "problema da favela". Calcados na narrativa de que a "ausência" do "Estado" seria a causa da informalidade e da violência nas favelas, a "chegada" do Estado é narrada como "solução", marcando um processo de escalada de investimentos públicos nesses territórios.

Entretanto, é nesse contexto dos anos 1990 que essa guinada para as políticas de integração e urbanização de favelas se estabelece. O Programa Favela-Bairro, lançado em 1993, foi a primeira iniciativa de ampla atuação para urbanização de favelas, financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O modelo de intervenção em favelas fomentado pelo BID havia tido uma primeira experiência embrionária em Medellín com o financiamento de urbanização em uma pequena escala. O conceito vem para o Brasil, onde encontra com experiências prévias de urbanização, como os projetos Mutirão dos anos 1980 e outras iniciativas, e desta vez vinha com a proposta de intervenção em larga escala.

Era também a primeira vez que uma municipalidade fechava um acordo direto com bancos e organizações internacionais, fazendo deste programa pioneiro em diversos aspectos. O Favela-Bairro tinha como foco a produção de infraestrutura urbana a fim de "tornar a favela em bairro", tanto em termos de inclusão no planejamento urbano, quanto em construções objetivas que carregassem a simbologia de um "bairro" e assim "introduzir os valores urbanísticos da cidade formal como signo de sua identificação como bairro: ruas, praças, mobiliário e serviços públicos" (Programa Favela-Bairro).

Também o policiamento comunitário já havia sido proposto no mesmo contexto. Apesar da UPP ter se apresentado como solução inovadora dos conflitos armados na favela, outras propostas similares já tinham acontecido, inclusive na própria Providência. Em 1994 a Providência recebeu o GAPE (Grupamento de Aplicação Prático-Escolar), uma das primeiras experiências de polícia de proximidade dentro de favela. Ao longo dos anos 2000, outras polícias de proximidade foram implementadas como o GPAE (Grupamento de Policiamento de Áreas Especiais), inicialmente no Pavão-Pavãozinho e Cantagalo. Em 2006, o GPAE também seria instalado na Providência ao mesmo tempo que a comunidade recebia obras do Favela-Bairro 2, almejando, sem sucesso, reduzir os confrontos e tiroteios entre policiais e traficantes que vinham aumentando. Em dezembro de 2007, homens do Exército se instalaram na favela para coordenar o projeto Cimento Social, como uma iniciativa de restauração

de 780 casas. Nesse contexto, três jovens da comunidade foram presos pelos militares e entregues para a facção rival do Morro da Mineira, levando os três a serem executados. O evento teve grande repercussão e gerou protestos e indignação dos moradores, situação que terminou com as tropas tendo que deixar a Providência.

Em 2003, Cesar Maia elabora o segundo Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ), chamado "As Cidades da Cidade", que buscava estabelecer "um modelo para cada região" propondo 12 planos estratégicos regionais, o que gerou sua própria constelação de obras monumentais e ruínas. Em São Cristóvão foi construído o Centro Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas, ocupando o antigo Pavilhão de São Cristóvão; A fim de explorar o potencial turístico e já pensando na expansão imobiliária da Barra da Tijuca, foi feita a Cidade da Música (atualmente Cidade das Artes); no Engenho de Dentro, Zona Norte, o Estádio Olímpico João Havelange (atualmente Nilton Santos, conhecido como "Engenhão") foi executado para os Jogos Panamericanos de 2007. O plano previa um planejamento específico de renovação da Zona Portuária que incluía a criação de uma filial do Museu Guggenheim, no Píer Mauá, que nunca foi erguido, e a construção da Cidade do Samba e da Vila Olímpica, na Gamboa. Assim, as antigas instalações da Estação Marítima receberam novos usos e deram lugar para a Vila Olímpica para a Cidade do Samba, destinando as ruínas portuárias a infraestruturas de consumo cultural e turístico.

Esses projetos se inspiravam na tendência do modelo Barcelona de fomentar museus e centros turísticos para renovar as áreas industriais, prática interpretada por Delgado (2017) como que através do museu e da "cultura" se visa uma certa purificação do espaço urbano afastando as classes "infames" e atraindo os turistas. O Museu Guggenheim foi instalado na cidade de Bilbao exatamente com essa função de renovação industrial e sua arquitetura na cidade espanhola é assinada pelo arquiteto Frank Gehry, vindo conjuntamente com outras obras, como uma ponte de Santiago Calatrava, dentre outros. A arquitetura de grife passa assim a ser associada ao marketing urbano nesses grandes projetos de renovação. A proposta de instalação de uma filial do Museu Guggenheim no Rio de Janeiro visava operar a mesma transformação turística feita em Bilbao na Praça Mauá, almejando renovar a zona portuária com o museu, que seria assinado pelo arquiteto francês Jean Nouvel. Também a Cidade da Música foi desenhada por um arquiteto famoso, Christian Portzamparc. Esses projetos marcaram uma tendência a obras monumentais e emblemáticas na política urbana de Maia (CAMARGO, 2011).

O que o plano estratégico das "Cidades" pretendia com esses diversos projetos era capitalizar a cultura local dos distintos "jeitos de ser" das variadas regiões cariocas afirmando estimular as potencialidades locais e representar a diversidade da metrópole. Para a região do Centro, o objetivo era "ser o centro de referência histórico-cultural do país, consolidando as vocações de centro de negócios, centro de desenvolvimento de tecnologia e principal centro de telecomunicações da América Latina" (PECRJ, 2004, p. 91).

Apesar dos esforços, essas estruturas, que são fechadas para dentro de seu próprio espaço e dentro dos bairros, dificilmente conseguiram uma integração com o território ao redor a ponto de promover alguma renovação. Como analisa Camargo (2011), o 2 PECRJ tratava as regiões como organismos independentes e funcionou mais como planos locais dentro da cidade do que um plano integrado da cidade.

Essa política gerou assim suas próprias ruínas. Além do abandono do plano do Museu Guggenheim, contestado por seus valores vultosos, a Cidade da Música provocou um gasto milionário e teve suas obras sucessivamente paradas por anos, deixando de ser prioridade diante dos Jogos Panamericanos de 2007 e só vindo a ser inaugurada em dezembro de 2008. Havia também a contestação de real aproveitamento desses grandes "elefantes brancos", como já eram chamados à época, e demonstraram incapacidade de promoverem as circulações turísticas e de serem polos culturais como prometiam.

Mesmo sem ser construído, o plano do Museu Guggenheim estimulou outras iniciativas similares que pensavam a implantação de museus como ícones, assinados por arquitetos internacionalmente renomados, que seriam vetores da valorização do espaço urbano. Entre elas: a Cidade da Música, o Museu da Imagem e do Som (MIS) em Copacabana, criado pelo estúdio americano Diller Scofidio + Renfro, mas nunca terminado, e o Museu do Amanhã, concebido por Santiago Calatrava no mesmo local onde se havia projetado o Guggenheim.

Muitos dos projetos da Era Maia vão ser retomados pela gestão Eduardo Paes, que dá continuidade à fórmula do modelo Barcelona e fica encarregado de planejar e gerir o plano urbano para os Jogos Olímpicos 2016, seguindo uma sequência de candidaturas à megaeventos internacionais que haviam sido estruturadas por Cesar Maia. A Prefeitura retoma então a renovação da Zona Portuária com um novo plano estratégico e aprofunda o próprio projeto de construção de museus que fossem "marcas", se valendo novamente da arquitetura de grife para instalar não apenas um,

mas dois grandes museus na Praça Mauá, estabelecendo o local como polo cultural-turístico: um museu de arte contemporânea, o Museu de Arte do Rio (MAR), e o Museu do Amanhã, assinado por Santiago Calatrava. Configura-se assim um movimento em que ruínas se tornam novos projetos e propostas de empreendimentos falidos se tornam novas ruínas, que por sua vez podem voltar a ser retomadas, reformadas e reformuladas futuramente.

### 2.2.3 Modelo Medellín

Nos anos 1990, o próprio Favela-Bairro havia se estabelecido como modelo, fazendo com que gestores colombianos realizassem visitas para observar a experiência que trazia questões de fornecimento de esgoto e água, asfaltamento de vias e regularização fundiária em favelas. Nessa época, a cidade de Medellín, na Colômbia, era considerada uma das mais violentas do mundo em um momento de consolidação e expansão do tráfico internacional de drogas. Como resultado da expansão do "modelo Barcelona", Medellín lançou sucessivas tentativas de planejamento estratégico que transformassem a cidade e sua imagem, e que para isso também lidasse com a violência urbana crescente. Assim como o Rio de Janeiro, Medellín apostava em investimentos infraestruturais nas periferias e experiências de polícia de proximidade.

Durante os anos 2000, enquanto o Favela-Bairro se esvaziava como política e o aprofundamento dos conflitos armados mostrava suas falhas enquanto modelo, a Colômbia investia no chamado "urbanismo social", que propõe o investimento em infraestruturas e serviços para áreas "ignoradas pelo poder público" como combate à violência, fazendo com que fossem construídos teleféricos, bibliotecas e conjuntos habitacionais que representavam a presença do "Estado" nessas áreas. As obras de urbanização e infraestrutura seriam um viés de combate à violência junto à política da "Segurança Democrática", ostensiva de combate à grupos armados e guerrilheiros com investimento em policiamento de proximidade. O aumento do policiamento, o acesso à bens públicos e a melhoria infraestrutural teriam sido responsáveis pelo que se chamou de "milagre Medellín", quando as taxas de homicídio caíram após a implementação dessas políticas.

As reformas em Medellín foram diretamente influenciadas pelo urbanismo catalão, porém existem importantes modificações do modelo Barcelona ao ser trazido para a realidade colombiana, gerando novos elementos. Segundo Brand (2013), um dos aspectos trazidos da experiência local seria a ideia de transformação social através de intervenções físicas. Trazendo traços próprios através da combinação de obras infraestruturais e ocupações militares, a conexão física e simbólica que os teleféricos gerariam, conectando formal e informal, vão se tornar um aspecto distintivo do "modelo Medellín", provocando uma epidemia de teleféricos pela América Latina.

O aparecimento dos teleféricos como prática da urbanização de favelas nas cidades latinas surge com a construção dos *Metrocables* de Medellín, teleféricos construídos em bairros pobres com o intuito de “reestabelecer o tecido social fragmentado pela violência” em locais onde havia forte presença e grupos paramilitares e gangues de cartéis do narcotráfico (BRAND, 2013). Planejado por quase uma década, o teleférico de Medellín começa a ser construído em 2004, no contexto do lançamento de mais um plano estratégico, um novo Plano Urbano Integral (PUI) de urbanização de áreas pobres que se estabeleceria como exemplo de gestão da violência e da pobreza urbana no território latino.

Parte dessa política envolvia a implantação dos CAI (*Centro de Atención Inmediata*), unidades militares instaladas nesses bairros que serviram de inspiração para as UPPs (Unidades de Polícia Pacificadora). Esses postos de controle dentro dos territórios são integrados a uma rede de serviços e infraestrutura que conectariam as áreas com a “cidade formal”, materializada em estruturas de mobilidade. No entanto, os empreendimentos do *urbanismo social*, mesmo quando de mobilidade e cultura, também são securitários. Para Brand (2013), os teleféricos, bibliotecas e centros de serviços públicos que foram construídos em Medellín servem também para reestabelecer sentidos materiais e simbólicos do controle estatal. É também através da mobilidade que se exerce controle de fluxos formais dessas vias de transporte de forma a garantir a securitização das circulações.

A construção do *Metrocable* no bairro periférico de Santo Domingo, em Medellín, representa emblematicamente este contexto. Localizada a 2 horas do centro, a região foi conhecida como base de apoio do narcotraficante Pablo Escobar, cuja organização criminal por muitos anos foi financiadora de infraestruturas e segurança enquanto a comunidade sofria com negligência dos serviços estatais públicos. O teleférico promoveria assim a conexão dessa comunidade distante aos

centros urbanos e se conectaria com a linha de metro em expansão, fazendo assim uma conexão com a própria "cidade formal" e trazendo acesso a oportunidades, direitos e serviços públicos. O enfraquecimento do tráfico nas comunidades seria assim causado pela presença do "Estado", materializado nessas infraestruturas. Os teleféricos dentro desse tipo de planejamento urbano trazem assim muito mais do que apenas mobilidade, mas se tornam mito da promessa de fim ao tráfico de drogas nas favelas.

Assim, os teleféricos não são simplesmente instrumentos de transporte, para seus idealizadores "levam serviços públicos e alternativas de vida" e produzem, portanto, legitimidade ao "Estado", nutrindo relações de governamentalidade nessas áreas, ao mesmo tempo buscam modificar a imagem negativa do país, atraindo investimentos e turistas (NAME E FREIRE-MEDEIROS, 2017). Fazendo conexões físicas e simbólicas, fomentariam sentimentos de pertencimento, identificação e confiabilidade nas instituições.

Os teleféricos nas favelas da América Latina são projetos políticos, encabeçados pelo poder público, que trazem a promessa como elemento central desencadeador de expectativas e processos muito maiores do que sua concretização (ou não) material (ALVARÉZ E BOCAREJO, 2014). Como em outros locais, os teleféricos do Rio foram narrados como entradas para o "alargamento de direitos" para comunidades marginalizadas (CAVALCANTI, 2014).

#### 2.2.4 Rio Olímpico

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para urbanização de favelas surge em 2008, no segundo mandato do governo Lula (2007-2010), facilitado também pela vitória, em 2006, do aliado Sérgio Cabral para governador do Rio, propiciando que União e Estado do RJ iniciassem a colaboração para a realização das urbanizações de favelas. Durante a cerimônia de início do PAC no Rio de Janeiro, em março de 2008, as três grandes favelas do programa receberam a visita do presidente Lula. Com a presença também de Cabral, o vice Pezão, e Dilma, ainda como chefe da Casa Civil, chamada na ocasião de "mãe do PAC", o presidente sinalizou que esses atores monitorariam de perto se as obras estavam andando e diz "eu quero vir

inaugurar esse teleférico"<sup>33</sup>, com a intenção de prometer que essa não seria uma obra abandonada. Na ocasião, o presidente diz que estava cansado "de ver o Rio de Janeiro aparecer nas primeiras páginas dos jornais e na televisão, todos os dias, como se o Rio simbolizasse violência, como se o Rio simbolizasse bala perdida, como se o Rio simbolizasse bandido e criminalidade" e que queria ajudar a mudar a imagem do Rio e trazer "dignidade" e "esperança" de melhor vida aos pobres.

No Rio de Janeiro, as verbas do PAC-Favelas foram majoritariamente gerenciadas pelo Governo do Estado e ficaram a cargo da Empresa de Obras Públicas do Estado, a EMOP, dando luz a projetos que congregavam arquitetos de renome e com experiências anteriores com as urbanizações do Favela-Bairro, Rio-Cidade, etc. As urbanizações ganharam ainda mais força com o anúncio da recepção dos Jogos 2016 na cidade e todas ganharam obras extremamente emblemáticas e monumentais que simbolizavam a intervenção, demarcando a promessa de integração.

Esses megaprojetos de urbanização geraram uma série de obras de mobilidade monumentais com projetos inspirados no "modelo Medellín". A cidade colombiana aparece como modelo para o Rio de Janeiro não apenas pela semelhança de características sociais e geográficas, mas por um circuito material de pessoas, tecnologias e conhecimentos entre as cidades com visitas do governador e secretarias, consultorias técnicas, intercâmbios de pesquisadores e experts da Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro (EMOP), ONGs e arquitetos (CAVALCANTI e CAMPOS, 2022).

Conectadas entre si, entre esses projetos circularam em comum redes profissionais de arquitetura e urbanismo, gestores e instituições que compartilham lógicas, técnicas e práticas do planejamento urbano, os mesmos grupos de empresas construtoras, compartilhando redes financeiras, mas também símbolos e significados. Configuram, assim, uma constelação particular de monumentos e ruínas.

---

<sup>33</sup> "Lula participa de lançamento de obras do PAC em favelas do Rio nesta sexta" (Globo, 07/03/2008).

Tabela 2 - Megaprojetos de mobilidade realizados em favelas da cidade do Rio de Janeiro.

	Início da urbaniza.	Inauguração	Programa	Instituição	Construtora
<b>Passarela Rocinha</b>	2008	junho 2010	PAC1	EMOP/ Governo do Estado	Queiroz Galvão Caenge Carioca Eng.
<b>Elevador Cantagalo</b>	2008	junho 2010	PAC1	EMOP/ Governo do Estado	Odebrecht OAS
<b>Teleférico CPX Alemão</b>	2008	julho 2011	PAC1	EMOP/ Governo do Estado	Odebrecht OAS Delta
<b>Elevação da linha férrea Mangunhos</b>	2009	junho 2012	PAC1	EMOP/ Governo do Estado	Andrade Gutierrez Camter EIT
<b>Teleférico Providência</b>	2011	julho 2014	PAC2 Prefeitura	SMH/ Prefeitura	Odebrecht OAS Carioca Eng.

Fonte: A autora, 2023.

### Elevador e Mirante da Paz

Imagem 14 - Complexo de Elevadores e Mirante da Paz no Cantagalo.



Legenda:

**Local:** Favela do Cantagalo, Copacabana, Zona Sul, Rio de Janeiro

**Ano de início da obra:** 2008

**Inauguração:** 2010

**Programa:** PAC1

**Gestão:** Governo do Estado/  
EMOP

**Construtora:** Odebrecht / OAS,  
Arquitraço

**Arquitetura:** JBMC

**Valor da obra:** R\$45 mi

Fonte: JBMC Arquitetura, 2008-2010

Uma obra extremamente emblemática foi o Elevador e "Mirante da Paz" no Morro do Cantagalo que buscava conectar material e simbolicamente "morro e asfalto", simbolizando a mitigação da narrativa da "cidade partida" ao fazer a conexão com a "cidade formal". Composta por duas torres de 64m e 28m de altura interligadas em uma base metálica triangular com uma passarela nas alturas de 48m, a estrutura conectava com escadas e elevadores ao bairro e a estação de metrô e foi pensada

também como ponto turístico. Os próprios elevadores eram mirantes porque foram planejados com vista panorâmica da orla de Copacabana e Ipanema e levavam ao "Mirante da Paz".

O elevador, que custou R\$45 milhões, já funcionava com constantes paralisações para manutenção até que parou em 2018 e não foi mais reparado. A estrutura que compunha o "Complexo Rubem Braga" contava com serviços públicos como a emissão de carteiras de identidade, que também se mudou do local. Hoje para acessar a favela a partir dessa área de Copacabana, os moradores sobem por outro elevador. Mantido por uma ONG, esse elevador é conectado a um antigo hotel de luxo abandonado, cujas estruturas se tornaram abrigo para um centro de projetos sociais, instituições educacionais e ONGs.

As "ruínas da paz" na favela não se resumem ao Elevador e Mirante da Paz fechados, mas à múltiplas ruínas da política de pacificação. Obras permaneceram incompletas, ruas foram asfaltadas pela metade e casas foram ao chão para nada<sup>34</sup>. Obras que deveriam melhorar as condições sanitárias acabam agravando, provocam as demolições de casas, mas a obra não acontece, formando lixões que acumulam sujeira, ratos, insetos e aumentam os riscos de contaminação, enchentes e deslizamentos.

### Parque Metropolitano (Rambla) de Manguinhos

Imagem 15 - Rambla de Manguinhos.



Rambla de Manguinhos

**Local:** Manguinhos, Zona Norte, Rio de Janeiro  
**Ano de início da obra:** 2009  
**Inauguração:** 2012  
**Programa:** PAC1  
**Gestão:** Governo do Estado/ EMOP  
**Construtora:** Andrade Gutierrez, Camter e EIT  
**Arquitetura:** Jorge Mario Jauregui  
**Valor da obra:** R\$59 mi

Fonte: Jorge Mario Jauregui

<sup>34</sup> Em 2012 no Cantagalo casas foram ao chão para o PAC2, mas a empresa licitada desistiu e abandonou a obra sem realizar a urbanização. <https://oglobo.globo.com/rio/construtora-desiste-de-obra-paralisando-pac-no-cantagalo-pavao-pavaozinho-10113635>

Em 2009 o PAC Manguinhos se iniciou a elevação da linha férrea, um projeto de 46 pilares (23 pares) e 44 pórticos (22 pares) ao longo de 2 km de extensão, onde os próprios pilares seriam "uma obra de arte ao ar livre". A proposta, que chegou a ser chamada de "Rambla" de Manguinhos, inspirada nas ruas de pedestres de Barcelona, depois foi chamada de Parque Metropolitano, e consistiu na criação de um passeio público no espaço abaixo da linha elevada que promovesse um espaço de integração em uma região conhecida como "Faixa de Gaza", onde a linha do trem delimitava a área de influência de duas facções rivais. O arquiteto, premiado no exterior pelo projeto, disse que a obra poderia parecer "descabida" em termos tradicionais, mas que seria a mais simbólica e o maior legado do PAC por promover através da infraestrutura a restituição não só física, mas também social e de segurança do local<sup>35</sup>.

A área abaixo da linha do trem acabou sendo ocupada por muitos dependentes químicos a medida que o consumo de crack se alastrou e diversas áreas desapropriadas para projetos do PAC que nunca saíram do papel, passaram a ser reocupadas com moradias improvisadas<sup>36</sup>. Escombros e acumulação de lixo causados por obras inacabadas do PAC também reforçam a dinâmica de formação de "cracolândias" e aprofundam a lógica de violência e militarização da vida que já vigorava antes das UPPs no local.

Diversas infraestruturas do PAC foram construídas em Manguinhos e representavam a "chegada" do Estado (CAVALCANTI, 2013): uma Biblioteca Parque, um Centro de Referência da Juventude e Centro de Apoio Jurídico, uma Casa da Mulher, além de uma UPA (Unidade de Pronto Atendimento). Dez anos depois, essa "presença" do Estado não é tão "majestosa" assim. Equipamentos funcionam com poucas verbas e espaços vem sendo ocupados pelos esforços dos coletivos locais. Enquanto as obras de urbanização com menos visibilidade e mais necessárias, ao invés de melhorarem o saneamento e qualidade das moradias, provocaram rachaduras nas casas e colaborado com o aumento das enchentes no local <sup>37</sup>. Do

---

<sup>35</sup> <https://jornalggn.com.br/infraestrutura/elevacao-de-ferrovia-integra-comunidade/>

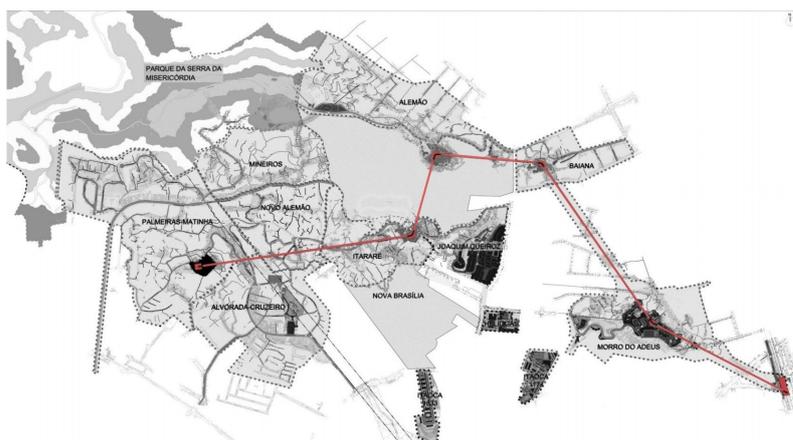
<sup>36</sup> "Obras inacabadas do PAC e abandono põem em xeque melhorias em favelas do Rio" (O Globo, 2020). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/obras-inacabadas-do-pac-abandono-poem-em-xeque-melhorias-em-favelas-do-rio-23310136>

<sup>37</sup> "Invasões tomam áreas destinadas a obras públicas em Manguinhos e Ramos" (O Globo 2018). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/invasoes-tomam-areas-destinadas-obras-publicas-em-manguinhos-ramos-24735235>

contrato do PAC-Manguinhos, no valor de R\$ 232 milhões estima-se que tenham sido superfaturados R\$ 41,5 milhões<sup>38</sup>.

## Teleférico do Alemão

Imagem 16 - Planta do trajeto do Teleférico do Alemão.



Implantación de las Estaciones del Teleférico

Fonte: Jorge Mario Jauregui

**Local:** Complexo do Alemão, Zona Norte, Rio de Janeiro  
**Ano de início da obra:** 2008  
**Inauguração:** 2011  
**Desativação:** 2016  
**Programa:** PAC1  
**Gestão:** Governo do Estado/ EMOP  
**Construtora:** Odebrecht, OAS e Delta  
**Arquitetura:** Jorge Mario Jauregui  
**Valor da obra:** R\$254 mi

Inspirado no teleférico de Medellín e animado pela promessa do urbanismo social de aliar infraestrutura e militarização como combate ao tráfico, a cidade do Rio de Janeiro ganhou seu primeiro teleférico urbano em área de favela com o início da construção do Teleférico do Complexo do Alemão em 2008. A obra, realizada pelo Governo Estadual, foi construída pelo consórcio Odebrecht, OAS e Delta e teve seu desenho elaborado pelo arquiteto Jorge Mario Jáuregui. O equipamento foi inclusive fornecido pela mesma empresa que atuou na obra colombiana, a francesa POMA, e contou com consultoria para replicar a ideia na favela brasileira.

Ligado à estação de trens de Bonsucesso, o percurso era composto por seis estações: a estação intermodal de Bonsucesso, Morro do Adeus, Morro da Baiana (Ramos), Morro do Alemão, Itararé e Palmeiras (Inhaúma)<sup>39</sup>. Mesmo antes de existir, muitas expectativas e simbolismos já eram postos sobre essa construção. Construir o Teleférico do Alemão figurava como promessa que simbolizava e materializava o próprio PAC-Favelas e a entrada do teleférico no Complexo do Alemão esteve

<sup>38</sup> "CGU vê superfaturamento de R\$181,1 mi em obras do PAC" (Estadao, 19/02/2016). Disponível em: <https://www.estadao.com.br/politica/cgu-ve-superfaturamento-de-r-181-1-mi-no-pac/>

<sup>39</sup> Complexo do Alemão. *Dicionário de Favelas Marielle Franco* (2023). Disponível em: <https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Complexo do Alem%C3%A3o&oldid=18658>

fortemente atrelada a representação da "presença" do Estado e da "vitória" das forças de pacificação.

O Complexo era visto como um local estratégico das forças de pacificação por ter sido difundido como "quartel general do crime", o que justificou o Estado comandar uma operação em 2007 que ficou conhecida como "Chacina do Pan", matando 44 pessoas. A escolha dos locais de posicionamento das estações nos topos dos morros seria estratégica, segundo o arquiteto, para ocupar os lugares que antes seriam ocupados pelo tráfico de drogas. Em novembro de 2010, a ocupação do Alemão pelas forças policiais de "pacificação" com apoio do Exército gerou um grande evento midiático. Nesse momento, bandeiras do Brasil e do Estado do RJ foram fincadas no alto de uma torre do teleférico, ainda em construção, o que segundo a polícia significaria "a posse oficial do terreno pelo Poder Público"<sup>40</sup>.

Antes mesmo de ser finalizado e inaugurado, portanto, o teleférico do Alemão já estava vinculado à narrativa da pacificação e do "Estado" vencendo a "guerra ao tráfico". O ex-governador Sérgio Cabral afirmou que "a reconquista do território do Complexo do Alemão pelo Estado" significava "recuperar 30 anos de abandono das comunidades carentes"<sup>41</sup>. Se o ato acabaria ou não com o tráfico de drogas, representar o seu fim era decisivo para uma narrativa onde as favelas precisam ser idealizadas como externas à ordem e à cidade para que a empreitada seja lida como uma "reconquista", uma entrada do Estado. A construção simbólica das ações estatais nas favelas foi fundamentada nessa dicotomia, o que permite ao mesmo tempo que agentes estatais se eximam da responsabilidade sobre como vinham coproduzindo esse estado de coisas.

No Complexo do Alemão as obras de urbanização não foram concluídas, mas o projeto custou quase R\$500 milhões, estimando-se que desse valor, R\$166 milhões tenham sido superfaturados pelo consórcio e R\$6 milhões tenham ido diretamente para o governador.

## Rocinha

---

<sup>40</sup> "Polícia finca bandeira do Brasil no Complexo do Alemão" (Estadão, 28/11/2010). <https://www.estadao.com.br/brasil/policia-finca-bandeira-do-brasil-no-complexo-do-alemao/>

<sup>41</sup> <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/rio-contra-o-crime/noticia/2010/11/o-rio-de-janeiro-esta-virando-uma-pagina-diz-cabral-apos-ocupacao.html>

Um dos primeiros grandes símbolos da política de favelas que emergia então foi a construção da Passarela da Rocinha, com design de Oscar Niemeyer. As obras do PAC1 derrubaram a antiga passarela existente para construir uma outra monumental no lugar, com 60 metros de extensão e um arco erguido a 20 metros da pista, conectando a um Centro Esportivo passando por cima da principal avenida que conecta as áreas valorizadas da Zona Sul à Barra da Tijuca. Inaugurada em junho de 2010 por Cabral e Temer, então candidato à vice-presidente pelo PT, na época prometia-se também a construção de cinco planos inclinados, a exemplo do existente no Santa Marta, com várias estações articulando os becos da comunidade, mas que nunca foram feitos<sup>42</sup>.

Além da Passarela e de um Complexo Esportivo, um Parque Ecológico também integrou o plano de urbanização na Rocinha. Assim como no Santa Marta, em 2009 os planos do governo do Estado para a Rocinha incluíram a construção de um muro de contenção do crescimento da favela no topo da comunidade onde margeia o Parque da Floresta da Tijuca. Passando por muitas polêmicas por impor um muro, a obra do Parque Ecológico surge como proposta de "ecolimite" à comunidade.

O Parque Ecológico da Rocinha, orçado em R\$24 milhões, foi entregue em 2012 como um conjunto de rampas e platôs de concreto, duas quadras e um anfiteatro, porém sem planejamento para quem seria o responsável pela administração e manutenção do local, deixando-a por conta dos moradores. Com estruturas novas em folha, o Parque é uma grande ruína de equipamentos recém "inaugurados" que, nunca usados, acumulam limo, sujeira e marcas do tempo. Para a construção dessas estruturas, no entanto, cerca de 100 famílias de uma área considerada como "insalubre" foram removidas<sup>43</sup>. Além de ser feito em uma parte no alto da comunidade, ou seja, que não é via de passagem frequente da população, o Parque divide as imediações com as instalações da UPP Rocinha, funcionando como barreira "ecosecuritária".

O plano de mobilidade para a Rocinha elaborado pelo PAC1 tratava de planos inclinados, elevadores e escadas rolantes, mas mudaria de figura com o PAC2, quando seria acometido pela "febre" dos teleféricos que a construção do teleférico do

---

<sup>42</sup> "A Rocinha não precisa de teleférico, mas sim de saneamento básico" (EL PAÍS, 12/09/2015). Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/03/politica/1441270863\\_849228.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/03/politica/1441270863_849228.html)

<sup>43</sup> "No lugar de barracos de madeira, espaços de educação ambiental e de lazer. O que antes era um território insalubre agora se transforma em ecotrilha", anuncia uma reportagem de 2012

Alemão havia iniciado. Em 2011 a Prefeitura levou adiante a proposta de construção de um Teleférico na Rocinha. Rejeitado pela comunidade, a obra é propagandeada ainda em 2013, quando durante uma visita da presidente Dilma a Rocinha é anunciado que esta seria a terceira favela a receber um teleférico, a ser financiado com recursos da segunda fase do PAC. No ano seguinte, o governador Pezão continuou a sustentar o projeto e anuncia na ocasião que seriam duas linhas e seis estações, uma interligada ao Metrô de São Conrado e outra ao bairro da Gávea.

Tendo vivido a experiência do PAC1, que havia resultado na Passarela e no Parque Ecológico, drenando recursos que eram prioritários para o saneamento, coletivos na comunidade se mobilizaram para questionar o uso de verbas do PAC2 para um teleférico e este projeto nunca se concretizou. Apesar desses grandes projetos, obras de urbanização, alargamento de ruas e saneamento, prometidas desde o PAC1, permaneceram sem conclusão, embora famílias tenham sido retiradas para isso. Essas obras de saneamento, consideradas prioridade para a comunidade, ficaram então prometidas para o PAC2, anunciado em 2013 prevendo a remoção de 10% da comunidade, 1.000 moradias por "risco" e 1.500 para urbanização. Assim, o urbanismo olímpico rompe com o movimento de consolidação de favelas que vinha se estabelecendo desde os anos 1990 e início dos anos 2000 ao trazer de volta as remoções.

### **A febre dos teleféricos no Rio de Janeiro**

Depois do Teleférico do Alemão, especulações de muitos outros teleféricos surgiram com a perspectiva de uma nova onda de recursos que viria com o PAC2. Uma integração foi proposta da linha de teleférico do Complexo do Alemão com uma segunda linha a ser erguida no Complexo da Penha. Os dois teleféricos fariam integração no Parque da Serra da Misericórdia e o Teleférico da Penha contaria com seis estações, sendo uma na Igreja Nossa Senhora da Penha, e também se conectaria aos trens.

Em 2008 Cabral e Pezão, então como Secretário Estadual de Obras, chegaram a discutir verbas do governo federal para construção de dois teleféricos, um na Penha e um na Mangueira, que teria três estações<sup>44</sup>. Em 2009, mais uma vez Pezão volta a

---

<sup>44</sup> "Segunda fase do PAC pode beneficiar 5 favelas" (O Globo, 01/05/2008, p.23)

sugerir ao governo federal que um teleférico na Penha faça parte do pacote de obras do PAC2<sup>45</sup>. O projeto, no entanto, nunca deslançou.

Imagem 17 - Teleféricos do Complexo do Alemão e do Complexo da Penha.



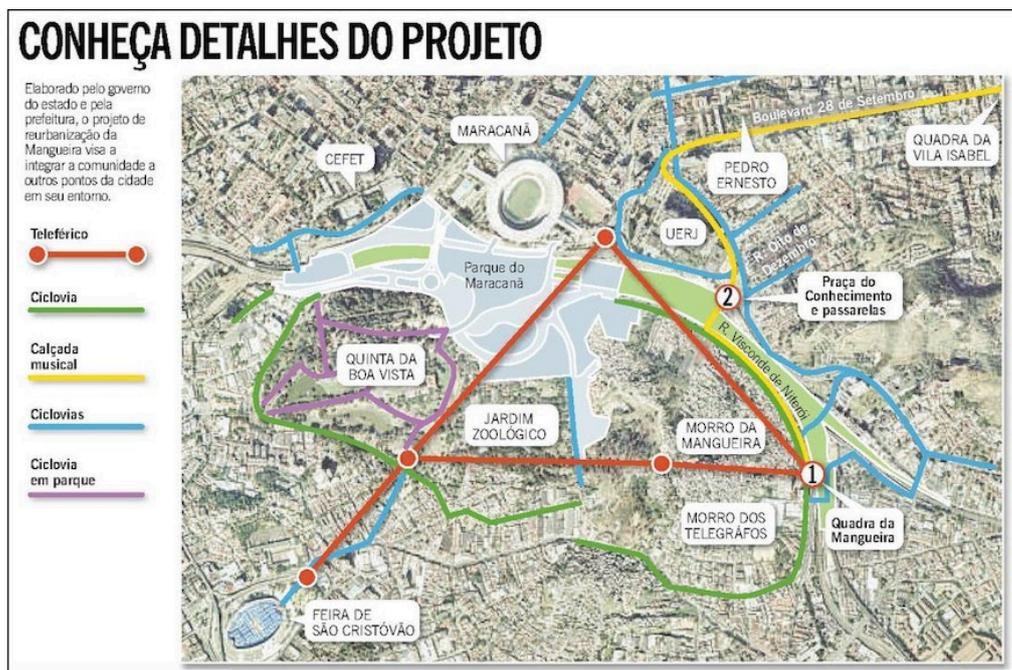
Fonte: Dicionário de Favelas Marielle Franco

Em 2010, a proposta do Teleférico da Mangueira também volta a circular<sup>46</sup>. Saindo do Buraco Quente, próximo a quadra da escola de samba da Mangueira, o teleférico se conectaria ao Maracanã, à Quinta da Boa Vista e à Feira de São Cristóvão. O projeto foi elaborado em conjunto do Governo do Estado com a Prefeitura e seria financiado pelo PAC2, mas nunca aconteceu.

<sup>45</sup> "PAC: governo quer verba para mais 20 favelas" (O Globo, 05/10/2009, p.17)

<sup>46</sup> "Um cenário com mais beleza: Projeto de reurbanização da Mangueira prevê teleférico e Calçada do Samba" (O Globo, 01/05/2010, p.15)

Imagem 18 - Teleférico da Mangueira.



Fonte: Reprodução O Globo, 01/05/2010

No dia 22 dezembro de 2010, o Teleférico do Alemão teve seu primeiro passeio com o presidente Lula, uma espécie de inauguração prévia durante um evento-teste de circulação que contou também com Cabral, Paes, Pezão, Carlos Arthur Nuzman do Comitê Olímpico Brasileiro (COB) e ministros. Na ocasião, Pezão anunciou ainda mais dois teleféricos até metade de 2011, que não chegaram a se concretizar: um na Rocinha, conectando Gávea e São Conrado, e outro na Tijuca, ligando a Estação Saens Peña ao Alto da Boa Vista<sup>47</sup>.

Em 2012, ainda outra proposta de teleférico foi anunciada para o Morro da Babilônia, em Copacabana, como extensão do bondinho do Pão-de-Açúcar<sup>48</sup>. A construção não aconteceu por reivindicação dos moradores do Leme<sup>49</sup> e como a obra seria exatamente na Área de Preservação Ambiental (APA) do Morro da Babilônia, o local foi transformado em parque.

<sup>47</sup> "Começam os testes do teleférico do Alemão" (O Globo, 21/12/2010, p.13)

<sup>48</sup> "Próxima parada do bondinho do Pão de Açúcar pode ser na estação Morro da Babilônia" (O Globo 20/10/2012). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/proxima-parada-do-bondinho-do-pao-de-acucar-pode-ser-na-estacao-morro-da-babilonia-6458573>

<sup>49</sup> "Moradores protestam contra teleférico no Morro do Leme" (Agência Brasil 14/12/2014) <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-12/moradores-protestam-contra-teleferico-no-morro-do-leme>

Imagem 19 - Linha do tempo dos megaprojetos de mobilidade em favela por data de proposição.

## Megaprojetos de mobilidade nas favelas

Infraestruturas realizadas ou imaginadas para as favelas da cidade do Rio de Janeiro por ordem de proposição



Fonte: A autora, 2023.

Dessa maneira, se os teleféricos enquanto prática de urbanização haviam se popularizado com o estímulo ao "modelo Medellín" e sua concretização no Morro do Alemão demonstrava a viabilidade do projeto, a partir de 2009 o urbanismo olímpico proliferaria projetos de teleférico para a cidade. Das diversas propostas de teleféricos anunciadas para o PAC2, apenas a da Providência foi levada adiante, mesmo que parcialmente. No início de 2010, a Prefeitura anunciou o plano de fazer dois teleféricos no Morro da Providência, uma linha cortando o Morro e outra linha interligando o Porto, saindo do Museu de Arte da Praça Mauá. A primeira foi erguida, tornando-se o segundo teleférico de favelas do Brasil, enquanto a segunda proposta nunca chegou a ser efetivada.

## Teleférico da Providência

Imagem 20 - Teleférico da Providência.



**Local:** Favela da Providência, Centro, Rio de Janeiro

**Ano de início da obra:** 2011

**Inauguração:** 2014

**Programa:** PAC2/Morar Carioca

**Gestão:** Prefeitura/ SMH

**Construtora:** Odebrecht, Carioca Eng. OAS,

**Arquitetura:** Fernanda Salles

**Valor da obra:** R\$75 mi

Fonte: A autora, 2023.

O "Teleférico da Providência" é um complexo de estruturas composto por três estações, Central, Américo Brum (Providência) e Gamboa (Zona Portuária), imponentes prédios com arquitetura arrojada, por onde 16 gôndolas com capacidade para transportar cerca de mil pessoas por hora circulavam em um sistema contínuo suspenso por cabos através de nove torres que percorrem 721 metros de trajeto cortando o Morro da Providência.

Apesar de compartilharem embasamentos e lógicas da cidade similares, os teleféricos do Alemão e da Providência se aproximam e afastam em distintos pontos. Construídos pelas mesmas empreiteiras, Odebrecht e OAS, no CPX do Alemão a obra do governo estadual foi elaborada em parceria com a empresa francesa POMA, que também foi responsável pelo teleférico de Medellín em que se espelhava. Na Providência, a obra é do governo do Município, realizada pela SMH, desenhado pela arquiteta Fernanda Salles com consultoria do SlumLab/Columbia University e feito com a empresa austríaca Doppelmayr.

Diferente das outras favelas onde o modelo de intervenção baseado na associação de obras do *Programa de Aceleração de Crescimento* (PAC) com a política securitária das *Unidades de Polícia Pacificadora* (UPP) estava largamente gerido pelo Governo do Estado do RJ, sendo realizadas pela Empresa de Obras Públicas (EMOP), o Morro da Providência foi terreno de primazia dos interesses da Prefeitura, propondo a atuação do programa municipal de urbanização *Morar Carioca*, através da Secretaria Municipal de Habitação (SMH), em extensão com a operação de "revitalização" da zona portuária *Porto Maravilha*. Visava dessa forma inserir a favela em um circuito turístico como patrimônio cultural e histórico da cidade em conexão com o projeto de "revitalização" da Zona Portuária.

O programa Morar Carioca pretendia seguir o formato Favela-Bairro ao ser promovido pela Prefeitura com empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Recursos do BID e da Prefeitura alocados para o "Programa de Urbanização de Assentamentos Populares do Rio de Janeiro", o PROAPI (1995-2000) e PROAPII (2000-2006)<sup>50</sup>, haviam financiado as obras do Favela-Bairro 1 e 2 e, agora, o PROAPIII financiaria o "novo Favela-Bairro", o Morar Carioca. Essa influência não significa uma réplica, pois já em seu desenho introduz elementos próprios, como a expansão do financiamento com a suntuosa verba de R\$8 bilhões e abrangência da proposta para "todas as favelas".

Seguindo o modelo Favela-Bairro, a primeira ação efetiva desse convênio foi a realização do "Concurso Morar Carioca – Conceituação e Prática em Urbanização de Favelas" (2010) para a contratação de escritórios de arquitetura para realização de projetos de urbanização para 218 favelas, divididas em 40 "agrupamentos" (CAVALCANTI, 2017). Além das favelas que seriam urbanizadas pelo concurso, a SMH pretendia agregar 68 projetos de urbanização de comunidades já em andamento em 2010 como "Fase 1" do Morar Carioca, e que assim ganhariam prioridade para o financiamento (CARDOSO et. al, 2019).

Divulgado como projeto do Morar Carioca a ser financiado pelo BID, as obras do Teleférico da Providência acabaram sendo feitas com recursos públicos federais do PAC e do Tesouro Direto do Município. Recursos do PROAPIII, assinado em 2010

---

<sup>50</sup> Enquanto o Favela-Bairro surge inicialmente com foco nas favelas médias, o programa Bairrinho focou em comunidades pequenas e o Grandes Favelas nas de maior dimensão, financiados no período pela Caixa Econômica Federal e pela União Europeia.

no valor de US\$150 milhões de dólares, só seriam liberados quando a Prefeitura solucionasse pendências dos dois primeiros financiamentos aprovados para a urbanização de comunidades com o Favela-Bairro. Nesse sentido, a realização de um "novo Favela-Bairro" evidenciava de certa forma as incompletudes do próprio Favela-Bairro.

Segundo a Secretaria de Habitação, o andamento das obras na Providência aconteceria mesmo sem a verba: "Decidimos priorizar essas obras. Como esse é o primeiro ano de um novo governo, o contingenciamento de recursos pode levar a uma demora maior na liberação das verbas. Independentemente de prazos, vamos tocar o projeto com nossos recursos" (Bittar para matéria de O Globo de 28/07/2010). A Prefeitura se comprometeu inicialmente com 5% do custo (R\$ 6.5 milhões) e alocou recursos federais liberados mais tarde pelo PAC2 para priorizar a realização da obra diante da "burocracia" para acessar ao terceiro empréstimo aprovado pelo BID.

O principal motivo da morosidade para acessar ao financiamento era a inadequação dos projetos da Prefeitura que já estavam em curso às exigências de diagnóstico e elaboração de um plano de trabalho técnico social. O início das obras da Providência sem contratação de diagnóstico causaria uma das principais barreiras jurídicas à realização do projeto, mas desde o começo já havia sido obstáculo para o financiamento via BID. Sem um sistema de monitoramento social, a Fase 1 do Morar Carioca não teria como medir seus resultados e sem a contratação de um diagnóstico social em todas as suas fases não poderia haver avaliação dos sistemas implantados e investimentos feitos (Relatório de Auditoria Operacional a SMH, TCMRJ, 2011).

O projeto de urbanização da Providência ocupa, portanto, um lugar muito particular. O "Morar Carioca" que estampou logomarcas em outdoors, tapumes e placas durante as obras na Providência aparece mais como um *rebranding* das obras que a Prefeitura já elaborava no local, do que propriamente uma filiação ao modelo de urbanização do BID/Favela-Bairro. Nesse sentido, o Morar Carioca não desempenhou uma política unívoca, pois reuniu financiamentos da Prefeitura, do PAC e do BID.

Planejada e licitada ao longo de 2010, a obra começou em 2011 e o teleférico foi finalizado em meados de 2013, mas passou mais de um ano parado até ser inaugurado em junho de 2014, durante a Copa do Mundo no Brasil. Em operação por apenas dois anos, foi desativado em dezembro 2016, pouco depois dos Jogos

Olímpicos. Mais de 10 anos depois, o teleférico se encontra fechado, assim como diversos projetos do período, embora seus efeitos tenham sido duradouros.

O plano de urbanização da Providência foi interrompido, deixando obras incompletas e tendo como um dos únicos resultados o teleférico, que custou sozinho R\$75 milhões e consumiu a maior parte da verba que seria destinada para as obras de infraestrutura na favela. Para as obras de urbanização, centenas de famílias foram retiradas e tiveram suas casas demolidas para dar lugar a infraestruturas construídas, prometidas ou imaginadas.

O processo de intervenção na Providência deixou um rastro de destruição que verbera ainda hoje, materializado seja pelos escombros de casas demolidas deixados por vielas, valas e encostas, seja pela presença monumental da estrutura do teleférico, com uma série de torres, rampas, cabos, lonas, decks, fios, parafusos e redes que com a falta de manutenção se rompem e se decompõem todos os dias entre saques, tiros, poluição e chuvas. Seus efeitos e desdobramento possuem uma durabilidade no tempo e no espaço que transcendem os limítrofes da política olímpica. Provocando lixões, atraindo animais e bactérias, fazendo esgotos transbordarem e infiltrações se alastrarem por canos quebrados, as ruínas da urbanização da Providência produzem riscos e toxicidades para seus moradores ainda hoje.

Imagem 21 - Torres de metal no Morro da Providência e seus fios se tornam a nova paisagem.



Fonte: A autora, 2023.

### 3 METAMORFOSES DO PLANO

A origem da proposta de instalação de um teleférico no Morro da Providência é bastante nebulosa. Antes mesmo da contratação do projeto arquitetônico, no início de 2010 os jornais já circulavam especulações de que a Providência receberia não apenas um, mas dois teleféricos. Como um teleférico acaba sendo inserido no plano de urbanização da Providência?

O projeto urbanístico da Providência se modifica com o tempo. No início de 2010 havia várias propostas, possibilidades e especulações sobre o que seria o projeto para a Providência. Próximo à inauguração da UPP, notas diversas na mídia traziam informações múltiplas e espetaculosas: "a primeira favela terá um elevador futurista e um centro de memória" (O Globo, 26 de abril de 2010)<sup>51</sup>; "Morro da Providência será reurbanizado e ganhará dois teleféricos e plano inclinado" (O Globo, 28 de março de 2010)<sup>52</sup>. Entre propostas especulativas de elevadores, planos inclinados e teleféricos, o plano de urbanização é lançado oficialmente mais tarde prometendo um teleférico e um plano inclinado. Porém, ao final, a obra acaba por construir apenas o teleférico e nenhum plano inclinado.

O plano de urbanização para a Providência passa assim por metamorfoses. Desde as múltiplas expectativas com sua proposição inicial até o que foi apresentado no final do ano como plano de referência para a licitação das obras, percebe-se que o desenho deste plano sofre diversas metamorfoses.

Nesse sentido, este capítulo pretende seguir as metamorfoses do plano de urbanização da Providência, focando na circulação de expectativas, práticas e símbolos.

---

<sup>51</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/04/primeira-favela-do-brasil-morro-da-providencia-tera-centro-de-memoria.html>

<sup>52</sup> Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/morro-da-providencia-sera-reurbanizado-ganhara-dois-telefericos-plano-inclinado-3032742>

### 3.1 Plano de Desadensamento e Reordenamento (2010)

Embora as obras na Providência tenham sido divulgadas oficialmente como *Morar Carioca*, os planos da Prefeitura para a região não estavam delineados nestes termos desde o início. Em janeiro de 2010, a Prefeitura deu início ao "Plano de Intervenção visando a promoção de Desadensamento e Reordenamento urbano no Morro da Providência, Pedra Lisa, área do Sessenta e Entorno" (2010), como parte do que chamava na época de *Morar Maravilha*. O programa municipal de urbanização de favelas passa por diversas mudanças de nomenclatura, tendo seu primeiro nome sido *Programa de Urbanização Acelerada* (PUA), depois passando a *Morar Maravilha* por preferência do prefeito pelo adjetivo, porém por já haver um programa anterior com o mesmo nome torna-se *Morar Carioca* (CAVALCANTE, 2016).

A proposta surge em um contexto de crescentes investidas estatais contra as favelas, marcado pelo lançamento do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (2009-2012)<sup>53</sup> que estabeleceu como meta a redução de 3,5% das áreas ocupadas por favelas até 2012 (PECRJ, 2009, p.88). O *Morar Maravilha* é apresentado no Plano Estratégico com a proposta de usar R\$48 milhões do governo federal para desapropriação de casas em favelas e construir 50 mil novas unidades habitacionais via programa Minha Casa Minha Vida para realocação (PECRJ, 2009, p.96). Como resultado dessa política, no período de 2009 a 2012 houve uma onda de remoções de casas.

Aplicando mais uma vez a metodologia do planejamento estratégico para a cidade, o PECRJ 2009 prometia um "plano de futuro" para um "Rio mais integrado e competitivo" que pretendia torna-lo "a melhor cidade para se viver em todo hemisfério sul" e uma "referência em sustentabilidade" (PECRJ, 2009, p.11) como parte do "fortalecimento da marca Rio". Estabelecia então uma agenda de recepção de megaeventos não apenas esportivos, como a Copa do Mundo 2014 e as Olimpíadas 2016, mas eventos políticos internacionais, como reuniões do BRICS e conferências da ONU, a fim de tornar o Rio um polo político e cultural global. Combinando políticas de ordenamento contra a "ocupação desordenada do espaço público", como o "Choque de Ordem", e estímulos ao turismo e à "indústria criativa", propunha tornar o

---

<sup>53</sup>Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. PREFEITURA DO RIO, 2009. Disponível em: [https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6616925/4178940/planejamento\\_estrategico\\_site\\_01.pdf](https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6616925/4178940/planejamento_estrategico_site_01.pdf)

Rio "Capital da Indústria Criativa" (moda e cinema), "Capital do Turismo" e "Capital Verde".

Nessa diretriz, as favelas também são vistas como problemas ecológicos causadoras do desmatamento, entrando nos planos "verdes" da Prefeitura de reflorestamento mediante a retirada de ocupações "irregulares" (PECRJ, 2009, p.114). O período denota um modo de gerir os territórios de favela em que a urbanização, a mobilidade e o "meio-ambiente" ganham destaque, porém reatualizando práticas remocionistas cujos dispositivos principais para levar a cabo as remoções foram políticas de "desadensamento", "ecolimites" e "questão de risco".

Em julho de 2009, o governo do Estado havia dado início ao projeto de construção de muros na favela Santa Marta e na Rocinha, dentre outras, que viriam a ser chamados de "ecolimites". O estabelecimento de "ecolimites" visava conter o crescimento das favelas e traz como narrativa a necessidade de barrar a ocupação "desenfreada" das favelas sobre a vegetação remanescente da Mata Atlântica. A polêmica dos muros reacendeu a discussão sobre a culpabilização dos pobres pela degradação ambiental, porém foi levada adiante em algumas comunidades e foram construídos muros no Santa Marta e na Rocinha.

Essa política só se intensificou quando, em abril de 2010, fortes chuvas atingiram a cidade provocando enchentes, desabamentos de casas e mortes em diversas favelas. O acontecimento serviu de embasamento para a Prefeitura adotar uma postura de remoção total de algumas favelas por "questão de risco" e o "risco geotécnico" passou a tratar a remoção como questão técnica e a favela como causa de desastres ambientais.

Essas práticas traduzem um urbanismo que se calca na despolitização de noções que se constroem como neutras e incontestáveis, como higiene, salubridade e habitabilidade, e que especialmente vê ascender em seu discurso a ecologia e a mobilidade como formas de governo e ordenamento da cidade. A década de 2010 viu se consolidar na política urbana o discurso da ecologia como modo de governo da pobreza, traduzida em políticas de remoção calcadas na "preservação ambiental", prevenção do "risco geológico", ou mesmo para a instalação de "infraestruturas de mobilidade sustentável".

Como expressão desse contexto, a Prefeitura lança o *Plano de Desadensamento e Reordenamento* da Providência (2010), ligado ao "Morar Maravilha" da SMH, visando conter o crescimento da favela, pretendendo realizar a

implantação de limites físicos e desadensamento de trechos considerados com alta densidade ocupacional e/ou insalubres. Já em janeiro autoriza a licitação por convite da mesma arquiteta que havia sido responsável pelo Favela-Bairro na Providência para o desenho do plano.

Inicialmente os planos de urbanização da Prefeitura para a Providência envolviam uma re-atualização do Favela-Bairro, iniciado em 2003 na comunidade, e a implantação de um plano inclinado inspirado na experiência do Santa Marta, ambos projetos da mesma arquiteta Fernanda Salles, que é contratada pela SMH para elaboração do "*Plano de Intervenção visando a promoção de Desadensamento, e Reordenamento urbano no Morro da Providência*", no valor de R\$ 145.272,23 (D.O.M.-RJ 18/06/2010).

Em 2001, a arquiteta havia integrado o consórcio que elaborou o projeto de urbanização para a Providência do Favela-Bairro 2, contratada pela sua experiência com sua atuação junto ao IPP entre 1997 e 1999 no projeto Rio Cidade 2. Salles também já havia desenvolvido o projeto original do Plano Inclinado do Santa Marta, em Botafogo, junto ao Governo do Estado, mas por questões burocráticas de troca de secretarias seu grupo não esteve relacionado com a construção final (ABLA, 2011).

O Morro Santa Marta, em Botafogo, foi ponto de experimentação de diversas políticas do Estado do RJ a serem expandidas para as favelas. Foi a primeira favela a receber um Plano Inclinado, inaugurado em maio de 2008, a primeira favela a receber o projeto piloto de "policiamento comunitário" que se tornaria a UPP, em dezembro do mesmo ano, e a primeira favela a receber a construção de um muro de contenção de crescimento, em 2009. Dali em diante, essas políticas seriam aplicadas em outras favelas pelo governo do Estado. As políticas adotadas no Santa Marta como "favela modelo" marcaram as características de como o Estado administraria o PAC e a política de pacificação, tornando-se um ponto importante de consolidação de conceitos de patrimonialização e turismo em favelas (MENEZES, 2014).

No Favela-Bairro 2 da Providência, o contrato de Salles englobava diagnóstico, plano de intervenção e projeto executivo, majoritariamente para obras públicas de saneamento, drenagem, asfaltamento, etc. Para a SMH, a principal diferença entre os programas é o componente habitacional, uma vez que o Favela-Bairro não previa desapropriações. Já o Plano de Desadensamento do Morar Carioca, quando iniciado na comunidade em 2011, previa a remoção de 832 casas do Morro da Providência, 515 casas por "risco" e 317 por motivos de "urbanização". Segundo a arquiteta, no

Morar Carioca as remoções se davam seja para desadensamento, porque "você quer respirar em algumas áreas, seja por criação de algum espaço importante que você veja na comunidade, que é o urbanismo" (Salles in: ABLA, 2011, p. 114), e os moradores foram prometidos reassentamento em futuros prédios de habitação popular nas imediações. No entanto, para ela, para que fosse "*realmente* um Morar Carioca", as casas que permanecessem deveriam ser modificadas para se adequar a "padrões mínimos de normalidade técnica" (ABLA, 2011).

eu não consigo ver a parte de habitação popular na favela resolvida se não houver melhorias habitacionais das casas que irão permanecer, pelo menos um mínimo, o mínimo de um banheiro, da parte de instalações prediais como a gente chama mínimas, que é a parte do esgoto desse banheiro, uma cozinha separada do banheiro, porque você entra em algumas dessas unidades e é um cômodo só, a social a parte privativa que é o dormitório, a cozinha e o banheiro em um único cômodo, convivendo todo mundo, tudo no mesmo espaço, então é o mínimo que se pode fazer para se ter uma moradia decente, digna (Entrevista a Fernanda Salles in: ABLA, 2011, p. 114).

A preocupação não era só que a favela se tornasse "bairro", mas também que não voltasse a ser "favela". As negociações nessa transição entre categorias de "favela" a "bairro" são tão conceituais quanto físicas. A proposta era retomar o POUZO<sup>54</sup>, que teria a função de regular os usos do espaço, cuidando para que o que fosse construído pelo projeto não "volte a ser privatizado" e cuidar de "garantir o mínimo de normas de ventilação e iluminação e habitações prediais que tenham o mínimo de normalidade técnica". Dessa perspectiva, é também a conformação infraestrutural, o aspecto material da casa e seus componentes que delimitam a urbanidade, distinguindo "bairro" e "favela".

Quando o plano de urbanização se inicia mais tarde, no entanto, seu foco é amplamente em remoções, seja para dar lugar a essas construções simbólicas da urbanização, seja por motivos de "risco" e "desadensamento" por insalubridade. Não havia espaço para obras de melhoramento das casas existentes. Como veremos, tampouco o deslocamento significaria que essas famílias seriam oferecidas o "mínimo adequado" e a remoção e demolição de suas casas significou um aprofundamento da vulnerabilidade habitacional e mudanças para situações muito mais insalubres.

---

<sup>54</sup> O Posto de Orientação Urbanística e Social (POUZO) foi concebido pela SMH em 1996 no contexto do Favela-Bairro para introduzir regulamentos de construção na favela que tinha um papel estratégico importante na passagem do "informal" para a "formalidade".

### 3.2 "Dois teleféricos e um plano inclinado"

No dia 22 de março de 2010 a Polícia Militar havia ocupado o Morro da Providência, sendo esta a sétima favela a ser "pacificada" e receber a instalação de uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) em seu território. Na mesma semana, o então secretário de Habitação, Jorge Bittar, anunciou a remoção de 832 casas, mais de 1/3 da comunidade, como parte de um grande plano de urbanização da Providência que incluiria "dois teleféricos e um plano inclinado" no valor estimado de R\$150 milhões, destes, 100 milhões apenas para os teleféricos (O Globo, 28 de março de 2010).

Durante a inauguração da UPP, em abril, o ex-governador Sérgio Cabral dizia que a Providência viraria uma espécie de pequena *Montmartre* carioca, comparando-a com o bairro boêmio e artístico da cidade de Paris, o que indica as aspirações de transformação da favela que se traduziriam nos anos seguintes em uma política que visou aliar militarização e turismo.

Teremos uma pequena *Montmartre*. Vai almoçar onde? Vai tomar um drinque onde? O pressuposto para o sucesso do Porto (a revitalização da Zona Portuária do Rio) era a segurança na Providência. Não tenho dúvidas que a combinação do projeto Porto Maravilha com a UPP será positivamente explosiva (CABRAL, Sérgio. 2010).

Para os gestores, o Morar Carioca Providência e o Porto Maravilha eram projetos complementares, onde o planejamento para a Providência ocuparia um papel estratégico na renovação da Zona Portuária. Não só a "pacificação" da Providência seria central na "securitização" da região portuária, que se pretendia um polo de atração de turistas e investidores, mas também permitiria inserir a própria favela no escopo da operação de revitalização. No início do projeto, dizia-se que a Providência se tornaria "a primeira favela carioca a ter sua conservação - incluindo iluminação pública, limpeza das ruas e manutenção do mobiliário urbano - bancada pela iniciativa privada" (O Globo, 15/01/2011, p.14).

A proposta do teleférico da Providência surge simbólica e materialmente imersa na política municipal da Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha, instaurada em 2009 com a promessa de tornar a Zona Portuária um polo de lazer, turismo e cultura, dando novos usos aos antigos galpões e terrenos portuários. A operação era realizada via PPP (parceria público - privada), onde obras

infraestruturais, como abertura de novas vias e túneis, requalificação das redes de telecomunicações e serviços de conservação no Porto eram feitos pelo consórcio PORTO NOVO, composto por Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, que também realizariam as obras de urbanização da Providência e, idealmente, assumiriam a gestão do espaço público da favela após sua transformação em "Bairro da Providência".

O Porto Maravilha seguia mais uma vez a receita do modelo Barcelona, buscando promover o uso turístico e cultural da Zona Portuária, assim como sucessivos planos de recuperação das gestões passadas de Cesar Maia/Conde vinham fazendo desde os anos 1990. Estimulava assim a instalação de novos condomínios, lojas, passeios públicos, hotéis, restaurantes, museus e zonas turísticas, como Barcelona havia feito com o *Port Vell*, sua antiga área portuária. Com o objetivo de estimular a especulação imobiliária no Porto, a Prefeitura adquiriu terrenos e imóveis com recursos do FGTS, disponibilizando-os para o mercado através do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), ofertando-os com condições especiais e abonos fiscais que facilitariam a compra pelo setor privado: leis de isenção fiscal de todo tipo, abono de dívidas de imóveis públicos e privados, antecipação de investimentos, redução do custo de produção, etc. A iniciativa buscava atrair investidores nacionais e internacionais para instalar suas empresas, centros comerciais e condomínios residenciais na Zona Portuária, narrada ao mesmo tempo como um "vazio a ser preenchido" (CHEQUETTI, 2017), abandonado e degradado, e como patrimônio histórico-cultural a ser recuperado e resgatado.

Imagem 22 - Projeto de estação com dois teleféricos no Morro da Providência



Fonte: Jornal O Globo, 28/03/2010

Os dois teleféricos anunciados seriam compostos por duas linhas que se encontrariam em uma mesma estação multimodal no Morro da Providência (imagem 22). Segundo divulgado pela grande mídia, uma linha faria a conexão entre a Cidade do Samba, na Gamboa, e a Central do Brasil, enquanto o segundo teleférico ligaria a Praça Mauá até a Leopoldina, na Avenida Francisco Bicalho, passando no trajeto por todos os morros portuários, Morro da Conceição, Morro do Livramento e Morro do Pinto. Apenas a primeira linha cortando o Morro da Providência foi adiante e a segunda linha, que interligaria toda zona portuária, nunca foi executada. Mesmo nunca acontecendo, o plano é elucidativo de uma tendência e um conceito de cidade que estava sendo proposto na época.

Uma malha de teleféricos urbanos formaria um trajeto através da região portuária (imagem 23)<sup>55</sup> conectando os principais sistemas de mobilidade da cidade. De um lado, a região da Leopoldina, que também esperava ser "revitalizada" e conta com a proximidade da rodoviária interestadual Novo Rio, estaria ligada à Central de transportes metropolitanos (metrô, trens e ônibus). No outro lado, se conectaria com a região portuária "revitalizada", voltada para fins de turismo, cultura e lazer da Praça Mauá como região de museus e festivais. Como ponto nodal desta rede estaria o Morro da Providência, com uma estação de integração de múltiplos sentidos.

---

<sup>55</sup> Matéria "Após a força, as obras: Morro da Providência será reurbanizado e ganhará dois teleféricos e plano inclinado" (O Globo 29/03/2010, p.12)

Imagem 23 - Trajeto do teleférico ligando a Leopoldina a Praça Mauá.



Fonte: O Globo 29/03/2010

Um teleférico ligando o que seria o "novo museu da Prefeitura" na Praça Mauá ao Morro da Conceição já havia sido anunciado desde o final de 2009. A Prefeitura pretendia integrar uma estação de teleférico no topo do Museu de Arte do Rio (MAR), na Praça Mauá, ligando-o até o Morro da Conceição visando "ampliar a experiência da visita, transformando o empreendimento cultural num programa de dia inteiro". A matéria "Teleférico deve ligar morro a novo museu de arte no Rio"<sup>56</sup> diz, como quem

Imagem 24 - Projeção do Museu de Arte do Rio com um sistema teleférico acoplado ao terraço.



Fonte: FOLHA, 2009

<sup>56</sup> FOLHA DE S. PAULO, 01/06/2009. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/744010-teleférico-deve-ligar-morro-a-novo-museu-de-arte-no-rio.shtml>

tranquiliza o leitor, "não se trata de uma favela, mas de um bairro antigo de classe média baixa, marco da ocupação na região central do Rio".

Considerada a "âncora" do Porto Maravilha (COUTO, 2016), a intervenção que começa pela Praça Mauá evidencia como a "cultura" teve um papel central na revitalização. Concretizando o plano antigo de instalar um grande museu no local, são construídos o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã, este último com design assinado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, instalado no mesmo local onde anos antes a gestão anterior havia tentado construir um Museu Guggenheim.

Replicando o slogan da "cidade se voltar para o porto", a primeira grande ação simbólica da revitalização foi a implosão da Avenida Perimetral, que acabou levando a culpa pela "degradação" da orla portuária. Em substituição ao antigo modelo de mobilidade, a região da Praça Mauá ganhou um passeio público de pedestres, nomeado Orla Conde em homenagem ao ex-prefeito, um "corredor cultural" com grafittis, artes e alguns novos empreendimentos nos antigos galpões portuários, trajeto que acaba no *AquaRio* e na *RioStar*, um mega aquário e uma roda gigante, onde há um porto de desembarque para cruzeiros.

A proposta nunca executada dos "dois teleféricos" permite compreender que a linha construída do Teleférico da Providência não deve ser entendida apenas no escopo local da urbanização da favela, mas como projeto que integra uma escala muito maior e um papel estratégico na "renovação" de imagens, usos, símbolos e valores que tornaria galpões em hotéis e favelas em bairros históricos na transformação da imagem do Rio Olímpico. O Teleférico estaria inserido em um circuito histórico e cultural tanto dentro da comunidade, quanto no circuito mais amplo ligado aos pontos turísticos e culturais do Porto Maravilha. O plano de urbanização da Providência possui, assim, uma integração com a renovação turística do Porto que não seria apenas simbólica, mas que se quis conectada inclusive fisicamente por linhas de teleféricos.

Durante uma tentativa de estimular o projeto do teleférico a acontecer, no Evento-teste 2012, o Prefeito dizia que o Teleférico da Providência seria um novo "Pão de Açúcar":

O objetivo da prefeitura é melhorar a acessibilidade do povo que mora aqui. A Providência é a primeira favela do Rio e está hoje pacificada e totalmente integrada à cidade. O teleférico vai permitir a população ter acesso de qualidade e mais conforto. Além disso, esse equipamento está integrado ao projeto Porto Maravilha, que contempla grandes investimentos para a cidade.

O visual daqui de cima é fantástico e tenho certeza de que isso aqui vai atrair muitos turistas e virar o Pão de Açúcar 2 (Prefeito Paes, 2012).<sup>57</sup>

A referência ao "Pão de Açúcar 2" é bastante emblemática. Se o Morro do Pão de Açúcar é metonímia imediata da cidade do Rio de Janeiro, imagem vendida a exaustão nos cartões-postais, essa representação do Rio passaria agora para o Morro da Providência. A pergunta não é tanto se isso se concretizaria, mas sim: como um teleférico na favela passa a representar o novo bondinho do Pão de Açúcar, suprassumo simbólico de uma idealização elitista e branca do Rio de Janeiro? Como os cartões postais e cenários de novela se deslocariam da idílica zona sul das praias com "belezas naturais" para as favelas cariocas? Esse mesmo cenário "natural", cautelosamente construído por anos de políticas de demolições e remoção de favelas de sua paisagem, agora passaria a dar foco exatamente para as favelas, classicamente vistas como os "locais de pobreza" que se queria ocultar.

Por muitos anos cortadas fora do enquadramento das câmeras fotográficas dos turistas e dos panfletos das empresas do mercado turístico, as favelas se tornam "objeto" em foco do olhar nada inocente desses recortes. Objeto de imagens, objeto de estudos, objeto de políticas da gestão urbana que a enquadravam na paisagem da "Cidade Olímpica".

A construção de uma narrativa sobre a cultura local através de aspectos simbólicos é a principal matéria sobre a qual se gera valor e especulação para as renovações. Nesse sentido, a patrimonialização da paisagem e da cultura das favelas se torna um grande elemento distintivo na forma como as favelas vem sendo inseridas em políticas de renovação, na tentativa de promover sua inserção e valorização no mercado imobiliário formal.

A política de marketing cultural do Rio de Janeiro Olímpico tinha planos especiais para a Providência. Para atrair investidores, era preciso modificar a imagem do Rio como cidade violenta. Nesse sentido, a Providência adquire um papel estratégico fundamental, pois transformar a imagem da "primeira favela" era transformar a imagem do Rio. Dessa forma, com as obras de urbanização a Prefeitura disputava a narrativa em torno da Providência e, através dela, da categoria de "favela" de modo geral.

---

<sup>57</sup> Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4053-teleferico-da-providencia-passa-por-primeiro-teste-de-equipamento->

Uma característica fundamental da política olímpica foi o trabalho de construção da *paisagem* carioca como fortalecimento da "marca Rio", e exemplo máximo disso foi a campanha por reconhecimento da paisagem do Rio como Patrimônio da Humanidade da UNESCO, encabeçada pelo arquiteto Washington Fajardo, um dos principais mobilizadores da proposta do Teleférico da Providência dentro da Prefeitura. Para a candidatura ao título, uma área delimitada de Copacabana à Niterói, englobando o Corcovado, o Pão de Açúcar e a Floresta da Tijuca, sustentava o argumento de que a interação entre vida urbana e natureza se dava de forma única na geografia dos morros cariocas<sup>58</sup>.

No dia 1 de julho de 2012 o Comitê de Herança Cultural da UNESCO reconheceu a paisagem cultural do Rio de Janeiro como "Patrimônio Mundial da Humanidade". Pouco depois, um artigo publicado no NY Times que dizia "Em nome do futuro, Rio destrói o seu passado" (12/08/2012)<sup>59</sup> questionava a presença das favelas na paisagem carioca reconhecida como Patrimônio Mundial, ao mesmo tempo que operava remoções na Providência, sua mais antiga favela.

Patrimonialização e destruição, no entanto, não são contraditórios, mas sim complementares de um mesmo processo de produção do espaço, da paisagem e da narrativa sobre o território. O que é considerado patrimônio histórico cultural, e o que não é, envolve um intrincado processo político de seleção e esquecimento de histórias, objetos e locais (GUIMARÃES, 2016; GOYENA, 2015;). O plano para a Providência desde o começo esteve imerso nessa tensão entre a espetacularização de uma imagem de favela inserida nos circuitos turísticos, e as políticas de remoção e militarização voltadas contra sua existência.

O projeto buscava transformar a Providência em "ex-favela" em diversos aspectos, transformada em "bairro" não só como categoria, mas materialmente com a retirada dos moradores de favela e demolição de suas casas, e também simbolicamente com a modificação de significados e narrativas da favela. O Teleférico da Providência participa assim na disputa de narrativas e imagens do território.

---

<sup>58</sup> <https://rioonwatch.org/?p=4222>

<sup>59</sup> <https://www.nytimes.com/2012/08/13/opinion/in-the-name-of-the-future-rio-is-destroying-its-past.html>

## Providência Patrimônio Cultural

Imagem 25 - Providência Patrimônio Cultural.



Fonte: Cartilha "Teleférico no ar", 2014

Como parte do Morar Carioca Providência, o Teleférico e o Plano Inclinado fariam parte de um circuito turístico com a criação de um Centro Histórico e Cultural que envolvia a seleção de pontos turísticos e recuperação de um conjunto de mirantes na favela. Na ocasião do lançamento do Teleférico, um folheto informativo apresentava um circuito histórico-cultural dentro do morro intitulado "Providência Patrimônio Cultural" e sinalizava cinco pontos históricos no território: 1) Oratório Cristo Redentor; 2) Igreja da Penha; 3) o conjunto de mirantes; 4) Casa Dodô da Portela; e 5) Casa Amarela (imagem 25).

A Prefeitura havia tentado implantar um projeto polêmico em que para a construção do Centro Histórico previa a demolição da maioria das casas da região mais alta da favela, conservando apenas as construções que considerava de interesse histórico, como o Reservatório, a Igreja da Penha e o Oratório do Cruzeiro, valorizado como vestígio da presença dos soldados de Canudos na formação da comunidade<sup>60</sup>.

<sup>60</sup> Embora o Oratório seja narrado como construído pelos soldados de Canudos, não existe comprovação disso. Alguns levantam a hipótese da estrutura ter sido um posto de vigilância construído pelo regime colonial português após a invasão de piratas franceses que sequestraram a cidade em 1711, entrando justamente pela costa da Zona Portuária (OLIVEIRA, 2022).

As casas em volta do Oratório foram todas marcadas para sair, inclusive a de D. Chiquinha, conhecida como "guardiã" por zelar pela capela.

No lugar das moradias, edificações comerciais com arquitetura de estilo colonial fabricariam um cenário histórico genérico sob a pretensão de "resgatar a ambiência do início da ocupação do morro" (imagem 26). Como denunciado pelo FCP (2011), fotos da cidade de Paraty foram incluídas na licitação da obra como referência fazendo do projeto uma pastiche que replica a arquitetura colonial dessa cidade para montar um cenário. Montagens de simulações 3D idealizavam assim um "não-lugar" com representações tanto de espaço quanto de cultura genéricas e estereotipadas do que o turista desejaria ver ao visitar.

Imagem 26 - Modelo 3D de Centro Histórico no Cruzeiro baseado em casas de Paraty.



Fonte: SMH, 2011 in: FCP, 2011, p.19.

Ao propor construções que nunca existiram no passado histórico do Morro, simulava uma "originalidade" inexistente, que retiraria as pessoas e casas que de fato constituem a história e a cultura do lugar para substituí-las por lugares genéricos para consumo de um circuito internacional de turismo. A Providência não é um lugar histórico no sentido de um espaço de morte e dor do passado, mas um espaço de

cultura negra viva. O morador não tem uma relação abstrata com a "história" do lugar, mas de quem o vivencia dentro de si, em sua constituição, eles são a Providência. Uma patrimonialização que valoriza a estrutura material e descarta as pessoas preserva uma história morta.

Por que eu estou descalça? Porque eu nasci no Morro da Favela, eu sou descendente dos primeiros escravos que tiveram a liberdade na Ladeira do Livramento que assim foi chamada. Essa primeira ladeira deu origem à casa de Machado de Assis que nunca é lembrada, nunca é exaltada por nada nem por ninguém, é na Ladeira do Livramento. Essa mesma ladeira deu início a escada que escravos que construíram em 1860 os primeiros degraus da escada onde foi fundado a praça Américo Brum, antiga Praça do Largo dos Brontes, e que deu início ao Cruzeiro da Favela. Esse mesmo início, essa mesma história de 113 após a Guerra de Canudos para cá que nós temos comemorado essa data no dia 15 de novembro tem se resumido a alguns arquitetos e engenheiros que estão riscando um novo teleférico, um plano inclinado para mudar a nossa história. Eu não quero a história deles! Se eles querem o turismo para as Olimpíadas, para a Copa do Mundo, façam eles a história deles para isso, não precisa mudar a nossa. Pra que a favela vai ter teleférico eliminado várias casas, várias famílias? Prevalecer para quem? Dar dignidade? Nós somos dignos, nós descemos da favela todos os dias para trabalhar! 90% da mão de obra daquela Favela desceu para ser sindicalizado aqui dentro [do Sindicato dos Estivadores] desta casa, onde os meus bisavós, os meus avós, os meus tios, o meu pai foram fundadores disto aqui. A beira dessa praia aqui foi a beira do trabalho onde vários estivadores fizeram suas casas de alvenaria, porque antes eram os barracos de telha de zinco, e essas mesmas casas estão sendo indenizadas... (Moradora do Cruzeiro. FCP, 2011a, p.23) .

A construção de uma paisagem consumível se daria assim através da representação e espetacularização de aspectos seletivos da cultura e história locais, preservando uns e apagando outros. A exploração da história de Canudos opera um papel importante na produção de narrativas sobre o mito de origem das favelas. Porém quando o processo de patrimonialização estabelece como marco fundacional a chegada dos soldados de Canudos em 1897, a narrativa reconhecida oficialmente pelo Estado sobre a favela da Providência passa a ser centrada exclusivamente nos soldados republicanos. Ao dar mais ênfase nos símbolos cristãos e republicanos da memória da ocupação dos soldados de Canudos, invisibiliza a ocupação anterior pela população negra, marginalizada pelo regime escravocrata, mão-de-obra das atividades portuárias e principal afetada pelo processo de remoção dos cortiços, desencadeador do incremento da ocupação do morro durante as reformas sanitárias do fim do século XIX e início do século XX.

A narrativa de Canudos, entretanto, é reapropriada de diversas formas por distintos atores e se mistura com percepções sociopolíticas da favela. Se por um lado

Canudos entra nas narrativas oficializadas pela Prefeitura operando uma certa folclorização do nascimento da favela, também vai entrar nas narrativas, imaginações e simbologias de moradores, ativistas e coletivos locais. A mitologia da própria planta favela ter migrado do morro onde o arraial de Canudos habitava para fazer "brotar a favela" no Morro da Providência estabelece conexões simbólicas muito fortes. Embora os soldados que se estabeleceram no Morro tivessem massacrado a comunidade ilegal de Canudos, a narrativa reúne moradores e os soldados, que tampouco foram pagos, como excluídos da República. Entre a comunidade pobre reprimida de Canudos e a favela que se formava com a população pobre e negra expulsa pela reforma de modernização da capital, a escolha do 15 de novembro como data

Imagem 28 - "Santuário de Cristo Redentor (ainda existente) no Morro da Favela, atual Morro da Providência".

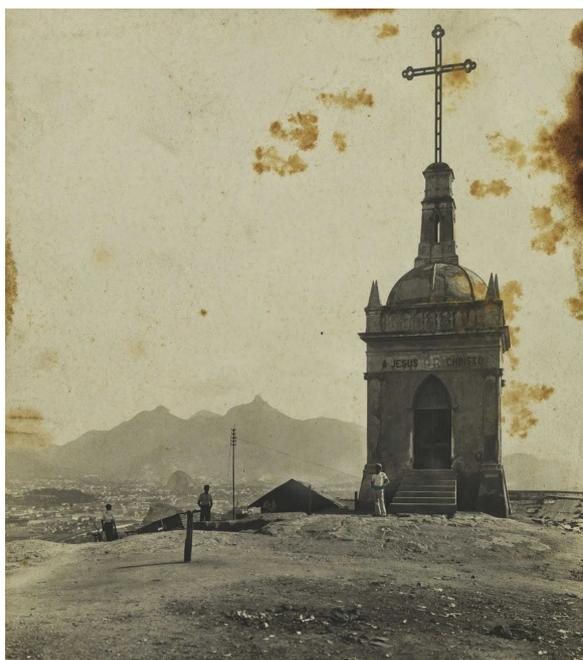


Imagem 27 - Oratório do Cruzeiro (já sem a cruz do topo).



simbólica de fundação da Providência é Fonte: A autora, 2020.

uma crítica à República e que narra um processo de ecoamento das vozes de novos e velhos excluídos de sempre.

O Morar Carioca não seria, no entanto, a primeira iniciativa de patrimonialização e turistificação de pontos como o Oratório do Cruzeiro e a Igreja N. S. da Penha no Morro da Providência. Ao invés de serem totalmente demolidas, a proposta da gestão anterior para a região do Cruzeiro envolvia "congelar" casas e vielas desse trajeto para fins históricos e

Fonte: MALTA (1864-1957). Biblioteca Nacional Digital

turísticos. Com isso “o visitante poderia entrar no interior dessas casas e ter uma visão clara de situações de vida dos moradores da favela” e a intenção era reproduzir “na íntegra, o mobiliário, a decoração e os objetos pertencentes à família”. Além disso, havia o projeto de reconstruir, com base em arquivos fotográficos e filmicos, “os barracos de madeira, erguidos na encosta da pedra pelos escravos libertos, os soldados e mulheres que vieram da Guerra dos Canudos” (PETERSEN, 2003 apud MENEZES, 2009). Propunha-se, assim, um outro cenário, com uma imersão fantasiosa de espetacularização da pobreza, elaborada para que o turista imaginasse experimentar a visão do favelado por um dia.

O processo de valorização histórica da Providência como patrimônio cultural se iniciou em 2003 quando a narrativa da "primeira favela" passa a ser ressaltada pela Prefeitura com a proposta de criação de um "Museu à Céu Aberto" no Morro da Providência atrelado ao programa Favela-Bairro 2 que acontecia na comunidade. Diferente das intervenções usuais do Favela-Bairro de escala local, o Museu foi pensado para ter uma abrangência voltada para a visita turística nacional e internacional.

A proposta do Morar Carioca reeditava o projeto turístico e retomava o percurso e os pontos turísticos elencados e construídos pelo projeto do Museu à Céu Aberto, que propôs um circuito (imagem 29) que começaria na Américo Brum, com a construção Casa-Museu Dodô da Portela, e selecionava a Igreja da Penha, a Caixa D'água, o Reservatório e o Oratório do Cruzeiro como pontos turísticos a serem reformados e preservados, além de ter criado novos pontos turísticos com a construção dos três mirantes, reformados novamente pelas obras de urbanização mais recentes.

Imagem 29 - Plano de Intervenção Favela-Bairro Providência de 2003



Fonte: PETERSEN, 2003.

Visitar o Museu Vivo da Providência é um passeio que começa pelo Museu da Dodô, moradora que faz mais rica a história da comunidade. Subindo as escadarias construídas pelos antigos escravos o museu vivo começa a revelar uma comunidade de fé. Chegamos a Igreja de Nossa Senhora da Penha erguida há mais de cem anos. Seguindo esses trilhos o visitante chega ao primeiro mirante do museu vivo do Morro da Providência e descortina uma visão deslumbrante da cidade. Daqui podem ser vista a Cidade do Samba e a Vila Olímpica da Gamboa. Depois dessa pausa para os olhos basta seguir as placas indicativas de sinalização para chegar à Capelinha do morro e admirar uma das mais singelas igrejas do Rio. Mais alguns passos e o turistas chega ao segundo mirante de onde se vê a Zona Portuária do Rio de Janeiro. Outra vez a vista encanta pela beleza. O passeio continua até o reservatório de lembranças onde o visitante encontrará um ponto de apoio ao turista. E para fechar a visita mais uma visão maravilhosa do Rio pode ser admirada do terceiro mirante do Museu do Morro da Providência. Percorrer esse itinerário da história viva da cidade é viver um pouco do Rio de Janeiro e descobrir que o Rio tem muito o que mostrar, o que contar e o que se ver (PETERSEN 2003 apud MENEZES, 2009, p.15).

O projeto Favela-Bairro já acontecia na Providência quando a proposta do Museu foi agregada ao plano de urbanização. A arquiteta Lu Petersen, idealizadora da proposta, conta que mal conhecia o Morro da Providência quando, durante uma visita à favela em 2001 com o projeto de arquitetura experimental Célula Urbana, subiu na parte alta da favela e, vendo as estruturas históricas da Igreja Nossa Senhora da Penha e a capela do Oratório do Cruzeiro, pensou: "Isso aqui pode dar um museu". Propondo tornar a área um "corredor histórico-cultural", a ideia foi abraçada pelo Prefeito Cesar Maia e inserida diretamente pela SMH no projeto que vinha sendo desenvolvido por Fernanda Salles para o Favela-Bairro Providência.

Fizemos uma primeira visita à Providência que foi um sucesso, apesar da chuva. Era a primeira vez que um prefeito aparecia por lá, as pessoas na rua... Foi uma excelente oportunidade para mostrar a proposta in loco. Ali o prefeito decidiu, para grande alegria nossa, que as obras do museu seriam realizadas com recursos da SMH. O escritório de arquitetura contratado para o projeto propunha construir pequenos prédios e fazer uma rua que atravessava parte da favela. Procuramos o arquiteto José Candido, coordenador-geral de projetos da SMH e, junto com ele, foram surgindo ideais que deram uma nova conotação, muito simples, ao projeto Favela-Bairro (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.116).

Apesar do turismo de favela ser um fenômeno em ascensão desde os anos 1990, com a emergência das empresas que oferecem "favela tour"<sup>61</sup>, o caso da

---

<sup>61</sup> Para Freire-Medeiros (2007), a construção da favela como destino turístico se deu com a circulação categoria "favela" como uma *marca*, divulgada internacionalmente, que simbolizaria o "Rio autêntico" atraindo turistas que consomem os "*favela tours*" como destinos "alternativos", "exóticos", "autênticos", "descolados", muito atrelados ao turismo de pobreza e tragédia. Nos anos 2000, dezenas de circuitos de visitação de favelas, empreendidos por agentes turísticos externos e/ou internos às comunidades, foram criados seja para as favelas da Zona Sul, como Rocinha, Babilônia e Vidigal, ou favelas do

Providência é emblemático por ser a primeira iniciativa de valorização da favela como patrimônio pensada e desenvolvida pelo Poder Público (FREIRE-MEDEIROS, 2007; MENEZES, 2009).

Foi a partir da aposta na capacidade do lugar de disponibilizar ao mesmo tempo o generalizável (a Providência como “genérico de origem” das demais favelas cariocas) e a diferença (apreensível no contraste visual que a favela estabelece com o asfalto) que surgiu no início dos anos 2000 a idéia da Prefeitura do Rio de Janeiro de converter a Providência em um museu e em uma atração turística da cidade (MENEZES, 2009, p.12).

Nessa proposta, o museu ao invés de ser um prédio convencional, seria um território inteiro, ou ao menos partes selecionadas dele. "O prédio do museu é o morro. Ou seja, uma belíssima construção de granito intermediada por pedreiras que se mistura com o casario e espaços verdes", diz a arquiteta. Podendo ser considerada uma das primeiras propostas de "museu de favela"<sup>62</sup> (MENEZES, 2009), a proposta do *Museu à Céu Aberto*, ou *Museu Vivo* da Providência, surgiu, no entanto, pensado como antítese do Museu Guggenheim, planejado para ser instaurado na Praça Mauá com uma arquitetura parcialmente submersa na água: "Se traçarmos uma diagonal ligando o Museu Guggenheim ao morro, teremos a antítese do partido arquitetônico de Jean Nouvel" (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.115).

Petersen reafirma a relação intrínseca entre o projeto de valorização histórica da Providência e o planejamento estratégico da Prefeitura de renovação da região portuária. O projeto do Museu deve ser entendido no escopo do “Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro”, iniciado em 2001, e em correlação ao conjunto de obras elaboradas para transformar a região em polo cultural, a Vila Olímpica da Gamboa, a Cidade do Samba e o Museu Guggenheim. Aplicava assim para a favela a mesma lógica do planejamento estratégico para áreas vistas como de baixa produtividade para o mercado estimulando a valorização através de obras para o setor turístico.

Em sua visão, a valorização de marcos históricos da cidade, como vinha sendo feito nas reestruturações do centro, com a criação da Cidade do Samba, e a

---

Centro, como foco do turismo histórico, boêmio e alternativo, como o Morro dos Prazeres, Pereira da Silva e o Morro da Providência.

<sup>62</sup> O título de primeiro museu de favela é um ponto conturbado. Como apontado por Menezes (2009), enquanto para alguns seria o Museu da Limpeza Urbana, criado em 1996 no Caju, outros apontam o Museu da Maré, criado em 2006 e que, diferente do Caju e da Providência, além de tratar sobre a favela é articulado por moradores e coletivos da favela.

reabilitação da Estação Marítima para criar a Vila Olímpica, dentre outras obras, funcionariam como "indutores de desenvolvimento urbano". No mesmo sentido, o Museu teria o papel de gerar o desenvolvimento e visava "atrair empresários e promover visitas articuladas com a futura Cidade do Samba e o desenvolvimento de projetos sociais com focos no patrimônio da cidade, no desenvolvimento turístico da zona portuária".

Processo esse que comparou com uma "árvore de natal": "a partir dos enfeites colocados, vai-se definindo qual a sua finalidade, e os presentes, que em geral cercam a base da árvore, só aparecem no final" (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.114). A construção de "enfeites" nos megaprojetos estratégicos, essas obras monumentais emblemáticas, operam uma política, portanto, que trabalha em larga medida com promessas e expectativas, uma vez que a obra não se encerra em si mesma, mas é sempre construída para o futuro, a espera da multiplicação de resultados.

### **Fabricação da paisagem e políticas da visibilidade**

Se em geral o Favela-Bairro não previa desapropriações, a inserção do projeto do Museu da Providência tornou a urbanização no local uma experiência de traços singulares, que modificou o projeto para focar na construção de áreas turísticas ao custo de remoções de casas para abrir espaço para vistas para a Baía de Guanabara ou com o intuito de "desadensar" e "respirar", esvaziar a área para circular ar (MENEZES, 2009).

Dentre essas remoções, o projeto do Museu abriu espaço para construir três mirantes com vistas panorâmicas que foram reformulados e renovados pelo Morar Carioca: a Estação de teleférico Américo Brum agrega um mirante voltado para a Cidade do Samba e Zona Portuária (imagem 31), e outros mirantes antigos haviam sido reformados, um com vista para o Cristo Redentor e região central (Sambódromo, Estácio, Cidade Nova), e outro para o Porto, Vila Olímpica e Baía de Guanabara.

Os mirantes são planejados pensando na vista que o turista terá da cidade, as imagens que serão feitas daquele ponto de vista e que circularão em websites, aplicativos, filmagens e panfletos de viagem como novos símbolos da cidade. A fabricação de cenários e trajetos planejados para o "olhar do turista" (URRY, 1990) na

favela disputavam os sentidos das narrativas e memórias do morro, mas também da semiótica da paisagem. Os mirantes em torno do morro têm um papel especial nesse processo de construção social da paisagem ao inaugurarem novas imagens possíveis, novos pontos de visibilidade, campos de visão, horizontes, retratos e cartões-postais (FREIRE-MEDEIROS, 2007; 2020).

A fabricação de imagens do turismo (AUGÉ, 2003) ganha ainda mais preponderância atualmente na medida em que as imagens possíveis de locais turísticos estão planejadas de antemão para serem "selfies" compartilháveis em aplicativos, reunindo uma configuração específica de linguagens, estéticas e códigos, que direciona uma forma particular de produzir e circular imagens e narrativas das localidades. As paisagens "instagramáveis" do Rio, sempre comendo morros e cidade em grandes planos, fazem da monumentalidade também uma estética por meio da qual a *marca* Rio vende sua imagem.

Compreender o papel de um mirante turístico envolve, assim, pensar a construção de um enquadramento do olhar dentro dessa circulação de imagens do turismo, que com isso produzem símbolos, representações, valores e narrativas sobre o lugar e sobre a cidade como um todo.

Imagem 30 - Novas Paisagens-Mercadoria: Mirante com vista para o Cristo e Sambódromo.



Fonte: A autora, 2020

Imagem 32 - Paisagem do mirante da estação Américo Brum.



Legenda: Cidade do Samba, prédio corporativo e a roda gigante Rio Star são símbolos marcados na linha desse horizonte.

Fonte: A autora, 2020.

Imagem 31 - Mirante com vista para a Vila Olímpica da Gamboa e Baía de Guanabara.



Fonte: A autora, 2020.

Imagem 33 - Contra-campo da visão do mirante.



Fonte: A autora, 2020

Os mirantes atuam, assim, nas políticas de imagem, de paisagem, do que é visível e suas (in)visibilidades. Participam de uma mesma lógica do olhar que junto das mega-construções estabelecem uma escala monumental da visibilidade, dos grandes ângulos abertos e feitos para atrair o olhar de longe. Construções e paisagens monumentais produzem, assim, a cidade como cenário espetacularizado para consumo estético e contemplativo.

Esses pontos turísticos, ao invés de olharem para dentro da favela, são voltados para fora dela, ligados ao turismo de laje que tem como prática levar estrangeiros para consumir vistas específicas da cidade. Construídos como decks de madeira com grades, os mirantes foram pensados originalmente como "varandas que valorizam a belíssima vista que circunda o morro. Uma arquitetura impossível de ser criada pelos homens!" (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.115).

A ostentação das vistas deslumbrantes ofertadas pelos mirantes contrasta justamente com o apagamento das condições de formação dessa paisagem, que foi construída historicamente por expulsões de trabalhadores pobres, demolições de casas, arrasamento de morros, aterros de pântanos, etc., o que faz com que a paisagem do Rio de Janeiro seja qualquer coisa menos "natural". Para conformar a paisagem que temos hoje do cartão postal do Pão de Açúcar, por exemplo, diversos

morros voltados para a Zona Sul foram sucessivamente derrubados, lagoas e praias aterradas e favelas removidas.

Do alto do morro o mirante nos convida a olhar para fora e de longe para a cidade, ocultando ao mesmo tempo o ponto de vista à suas costas, a favela. O mirante estabelece um jogo de visibilidades, oferece o campo de visão voltado para vistas panorâmicas para onde as câmeras dos turistas vão se voltar. A venda da paisagem como bem cultural de consumo turístico é possível justamente através de um processo de "naturalização" da paisagem onde a visibilidade monumental atua na invisibilização do regime que produz essa imagem.

Na paisagem portuária, a monumentalidade das "belezas naturais" disputa com outros monumentos: ícones de diversos ciclos do urbanismo, que cada vez mais tem a atenção roubada pelos novos arranha-céus espelhados que tomam paulatinamente a linha do horizonte portuário.

Enquanto os mirantes são voltados para grandes símbolos e obras suntuosas que marcam a paisagem carioca, o teleférico insere o próprio morro nessa paisagem dos cartões postais. Para Cavalcanti (2014) os "monumentos" construídos nas áreas de favelas produzem um regime ambíguo de (in) visibilidade destas favelas onde estas são enfatizadas como cenários e paisagens, gerando novos cartões-postais quando até então eram sistematicamente ocultadas.

Assim como os mirantes, o teleférico produz novas paisagens-símbolo do "Rio de Janeiro", mas introduz também novos regimes visuais, novos pontos de visibilidade. A visão de fora e de longe que

os turistas têm da favela, do ponto de vista do teleférico se torna paisagem que desliza cinematograficamente por trás dos vidros panorâmicos das cabines. O turismo à cabos proporciona uma experiência asséptica da favela, "protegida", longe de barulhos, cheiros, interações com o ambiente e com as pessoas. Desde seu ponto de

Imagem 34 - Torre do Teleférico vista de perto.



Legenda: Em desproporção de escala com a favela de perto, torres, fios e estações feitos para serem vistos de longe compõem o novo horizonte.

Fonte: A autora, 2023.

vista do alto, a visão das cabines proporciona uma perspectiva de longa distância marcada por grandes ângulos abertos, onde a favela se insere no cenário que compõe paisagens monumentais. Vista de fora, de longe e agora de cima, as visibilidades que a infraestrutura do teleférico produz só conseguem ver a favela na escala dos planejamentos, mapeamentos e estratégias militares (FREIRE-MEDEIROS et al., 2020).

fios, cabos e cabines dos teleféricos instalados em áreas íngremes e pauperizadas de cidades da América Latina atraem novos olhares e proporcionam novos pontos de vista produtores de novas paisagens e imagens da favela. No entanto, em sendo não só dispositivos de mobilidade mas também tecnologias da visão, eles as convertem em espetáculos que devem ser vistos de cima, de longe e de uma só vez: de dentro da cabine, o olhar está sob uma nova perspectiva, com profundidade e do alto, a perder de vista; o olhar de quem está mais longe, fora da cabine, vê estas favelas enquadradas num horizonte de montanhas densamente ocupadas, mas redesenhado pelas cabines suspensas e em movimento (NAME E FREIRE-MEDEIROS, 2017, p.276)

Diferente do Complexo do Alemão, o Teleférico da Providência não sobrevoava várias favelas, mas, possuindo conformação estrutural, trajeto e conceitos próprios, essa pequena linha subia e descia apenas o Morro da Providência, cuja inclinação criava uma experiência visual extremamente voltada para as paisagens panorâmicas dos ícones do Centro e da Zona Portuária que rodeiam o morro. Estava, assim, profundamente ligado a construção de uma imagem específica que representa o "Rio": "É possível ver o Rio em 360 graus. Do bondinho, você enxerga a ponte Rio-Niterói, o relógio da central e o centro da cidade, além de outros pontos importantes", dizia o prefeito<sup>63</sup>.

Quando sobe, vê emergir o mar ao fundo do horizonte, ganhando altura sobre os prédios, e quando desce, seja em direção ao Centro ou ao Porto, a cabine se lança do topo do morro sobre a imensidão dessas paisagens-cenário. Nesse sentido, reforçando sua concepção profundamente atrelada ao turismo e à revitalização, o Teleférico investia na criação de novas linhas de horizonte, novas perspectivas para paisagens que possam ser exploradas pelo marketing urbano.

---

<sup>63</sup> FOLHA, 23/07/2014. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/07/1489986-inauguracao-do-teleferico-expoe-a-polemica-das-remocoes-em-favelas-cariocas.shtml>

Imagem 35 - Vista do Teleférico na Estação Américo Brum.



Fonte: TEIXEIRA, FOLHA, 2014.

Imagem 36 - Vista do centro da cidade do topo da Providência. Ângulo e perspectiva aproximam a visão do mar.



Fonte: A autora, 2023.

A proposta do Museu à Céu Aberto havia sido interrompida pela própria realidade cotidiana da vida na favela e dez dias antes de ser inaugurado, em 2005, já enfrentava os tiroteios das operações policiais.

Assim que a obra da capela centenária ficou pronta, a edificação foi atingida por mais de 10 tiros. A Casa-Museu Dodô da Portela amanheceu metralhada após um tiroteio entre traficantes e o Batalhão de Operações Especiais ocorrido em março de 2006. Petersen (2006) admitiu a expectativa de que a presença dos turistas no local ajudasse a conter a criminalidade, mas o fato é que essa presença não se viabiliza justamente porque faltam condições de segurança. A solução encontrada até aqui não deixa de ser algo irônica: operar com visitas agendadas junto ao Célula Urbana a fim de que, comunicadas previamente ao Comando da PM, *não* coincidam com as datas de operações policiais (FREIRE-MEDEIROS, 2006, p.25)

Petersen diz que chegou a mandar uma carta ao Secretário de Segurança Pública "dizendo que ali dentro tinha pontos de visitação pública, que não são apenas da favela, são elementos do patrimônio histórico da cidade e do povo do Rio de Janeiro". Depois dessa fase, quando acharam que os conflitos arrefeceriam, o Exército entrou no morro com uma missão de ocupação como treinamento de segurança para os Jogos Pan-Americanos de 2007 e vandalizou espaços museificados. "Transformou a cúpula da capela numa peneira, como o altar foi arrancado em busca de armas e drogas". Além disso, "arrebentaram quarenta caixas d'água com armas de grosso calibre", sendo que a água só chegava ao morro três vezes por semana, e "ainda sobrou um tiro na fachada principal da Igreja de Nossa Senhora da Penha" (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.127).

A crença no avanço da renovação portuária, na expectativa de que a criação da Cidade do Samba ao lado atraísse visitas, e na efetividade do programa de policiamento de proximidade, o GPAE, que vinha sendo implantado para amenizar os tiroteios, trazia ainda alguma esperança na época de que o Museu pudesse funcionar. Em 2007, Cesar Maia incluiu as visitas ao Morro da Providência como uma prioridade turística da cidade e uma parceria com a Secretaria de Turismo promoveu oficinas de capoeira, dança e artesanato para que os locais se apresentassem aos turistas e confeccionassem souvenirs. No entanto, a iniciativa não teve êxito devido a escalada da insegurança dentro da comunidade.

Por vários motivos, caso perguntados, a maioria dos moradores diria que não existe museu na Providência. Para demarcar o percurso, uma linha metálica foi feita no chão da favela traçando todo trajeto, mas raramente alguém sabe sua origem ou

utilidade. Esse desconhecimento da comunidade quanto à iniciativa do Museu tem algumas explicações. Primeiramente, porque o sentido corrente de museu é atribuído a um local fechado de visitação de itens do passado. Segundo, porque a comunidade não foi envolvida no processo de decisão e concepção, sob a alegação de que a Providência não teria representantes.

Assim, até 2009, o Museu poderia ser considerado um projeto falido, esquecido por moradores e turistas como ponto turístico e patrimônio da cidade (MENEZES, 2009), mas essa dinâmica de relações ganhou novas feições quando um novo plano de urbanização da favela foi proposto ligado aos planos olímpicos para a revitalização da área central. Ruínas e planos falidos se reciclam e, mesmo quando nem se quer saem do papel, podem ter efeitos sociais e desdobramentos no mundo. Projetos abandonados no início dos anos 2000, são retomados em 2010, para gerarem novas ruínas mais dez anos depois.

Segundo Petersen (2006), a ideia de um teleférico conectando a Cidade do Samba e a Providência já era estudada na época do Favela-Bairro, mas dependia do projeto do Museu vingar.

Estamos estudando a possibilidade de construir um acesso ao morro a partir daquela primeira ideia do Vidigal, que era um teleférico. Nesse caso é mais viável implantar um plano inclinado que sai do conjunto residencial dos marítimos e passa pelo topo do morro, finalizando na praça Brum. Mas isso só poderá acontecer quando o museu for viabilizado (PETERSEN [2006] in: FREIRE, FREIRE-MEDEIROS, CAVALCANTI, 2009, p.120).

O Célula Urbana havia surgido em 1996 da necessidade de elaborar um transporte alternativo para o Vidigal, ao que Petersen propôs então um teleférico com três estações: uma na avenida Niemeyer, a segunda no largo do Santinho e a terceira "no mirante que abre uma vista incrível, de onde se pode ver Lagoa, Ipanema e Leblon. Na minha cabeça, os moradores incrementariam atividades turísticas e culturais nesses pontos por iniciativa própria" (idem, p.93). Assim, já propunha a fusão do teleférico de passeio turístico comum com a proposta de mobilidade para a favela, agregando o projeto numa perspectiva que previa o desenvolvimento da comunidade pelo setor de turismo, lazer e serviços.

Dessa forma, se hoje a Providência tem um teleférico, pode-se dizer que isso é possível em parte graças a vários projetos que nunca aconteceram, o Museu Guggenheim, o Teleférico do Vidigal, além do próprio Museu à Céu Aberto que havia sido abandonado. Entre teleféricos, planos inclinados e outros, os projetos realizados

ou imaginados desse grupo, que ganhou acesso às urbanizações do Favela-Bairro, indicava uma tendência da aplicação do planejamento estratégico na América Latina que experimentava e moldava seus métodos voltados para os territórios de favela.

A ideia de instalação de "células urbanas", projetos que desencadeariam desenvolvimento, se baseia no conceito de micro-planejamento e tinha como visão "promover um transplante de medula no corpo da favela capaz de fortalecer o desenvolvimento endógeno" e "inserir os vetores da cidade moderna nas favelas" (PETERSEN in: COSTA e ANDRADE, 2004). Assim, desempenhavam uma prática do urbanismo focada em projetos pontuais e singulares já marcados pela dimensão monumental como conceito e estética, vistos como desencadeadores de outros processos futuros atrelados a atuação do mercado global.

Enquanto atuou, o grupo articulou arquitetos e acadêmicos internacionais, trazendo ONGs, institutos, empresas e empresários estrangeiros para investir em seus projetos experimentais de urbanização nas favelas do Rio. Estudantes de cursos renomados da arquitetura internacional desenharam projetos para lugares como o Jacarezinho, construindo por exemplo um prédio elaborado pela famosa escola de arquitetura alemã Bauhaus. Do ponto de vista dos moradores, no entanto, algumas críticas podem ser feitas sobre essa dinâmica, onde grupos europeus tem a liberdade de implantar projetos sem a participação dos moradores sobre o planejamento de sua própria comunidade, criar espaços para serem ofertados para empresários estrangeiros, e sobretudo, terem gasto verbas importantes do Favela-Bairro ao terem sido inseridas obras como essas nos planos de urbanização que tinham necessidades urgentes a serem acolhidas.

Retomando muitos desses movimentos, o urbanismo olímpico reeditou conceitos, práticas, planos e redes profissionais propondo novas renovações, com o Porto Maravilha, novos projetos de urbanização, através do PAC e do Morar Carioca, e mais uma nova gestão de policiamento de proximidade nas favelas, com as UPPs, logo após todas essas empreitadas da gestão anterior terem sido consideradas falidas, com o fracasso da associação do GPAE ao Favela-Bairro em cessar os conflitos armados nas favelas e fracasso das grandes obras de renovação em atrair o público de turismo que desejavam. A proposta do Teleférico da Providência reavivou, assim, toda essa linha de políticas urbanas sobre o espaço, a imagem e a memória da favela.

Quando a moradora dizia que, com o "turismo das Olimpíadas", "arquitetos estão riscando um novo teleférico para mudar a nossa história", indicava que o Teleférico se erguia já completamente emaranhado nas teias das políticas de memória, imagem e paisagem da favela. Seja porque participa de um movimento de seleção e apagamento de memórias dentro da conformação de um discurso sobre a história da Providência, seja porque diretamente envolve a remoção dos que compuseram essa história e porque vai ser disputado por todos esses agentes produtores de símbolos e narrativas sobre o território.

### **3.3 New York, Caracas, Rio**

No início de 2010, antes mesmo de qualquer contratação do plano arquitetônico, imagens do futuro teleférico de dois sentidos circulavam pela mídia. Da onde vem então o projeto do Teleférico da Providência?

Uma montagem de um sistema de bondinhos à cabo plainando sobre a favela da Providência em direção à Cidade do Samba ilustrou o caderno Rio do Jornal O Globo do dia 22 de outubro de 2009 com a matéria "Americanos propõem teleférico na Providência" (imagem 37). Na matéria, o convite para que os professores da *Columbia University* (EUA), Alfredo Brillembourg e Hubert Klumpner, elaborassem um projeto para o morro teria partido de Pedro Rivera, apresentado apenas como um "arquiteto carioca", e do arquiteto Washington Fajardo, atual secretário de Planejamento Urbano (2022), então subsecretário de Patrimônio Cultural na Secretaria Municipal de Cultura.

Imagem 37 - Matéria anunciando projeto da Columbia University para a Providência.

18 • RIO

O GLOBO

Quinta-feira, 22 de outubro de 2009

## Americanos propõem teleférico na Providência

Projeto de professores da Columbia University é apresentado a secretário de Habitação, que o considera viável

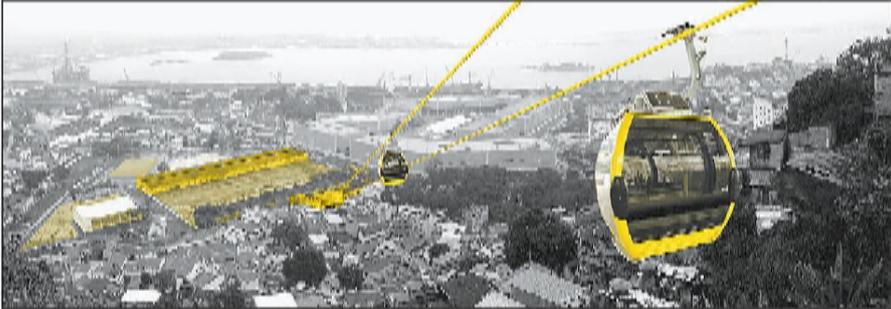
Jacqueline Costa

Dois professoras titulares do curso de arquitetura da Columbia University, uma delas americana, defendem um projeto para instalar um teleférico no Morro da Providência, no Centro, ligando a comunidade à Central do Brasil e à Cidade de Santa Eugênia Ilhoa, a primeira elevação urbana que inclui os edifícios e todos os tipos de edifícios em sua área, para a instalação — prevista em 2010 — de R\$ 12 milhões, mas que terá a obra de fundação.

Titela vai ao encontro da revitalização da Ponte

Atividade que se realizará no...

Sejam necessários mais de... and... Hubert Klumpner... mais que obra em... Jorgo Mario Jáuregui... Hubert Klumpner, arquiteto...



A FOTO MONTAGEM mostra como seria o teleférico. Inaugurará sendo construído, mas os cabides, provando em velocidade constante, cada percurso leva a duração de três minutos.

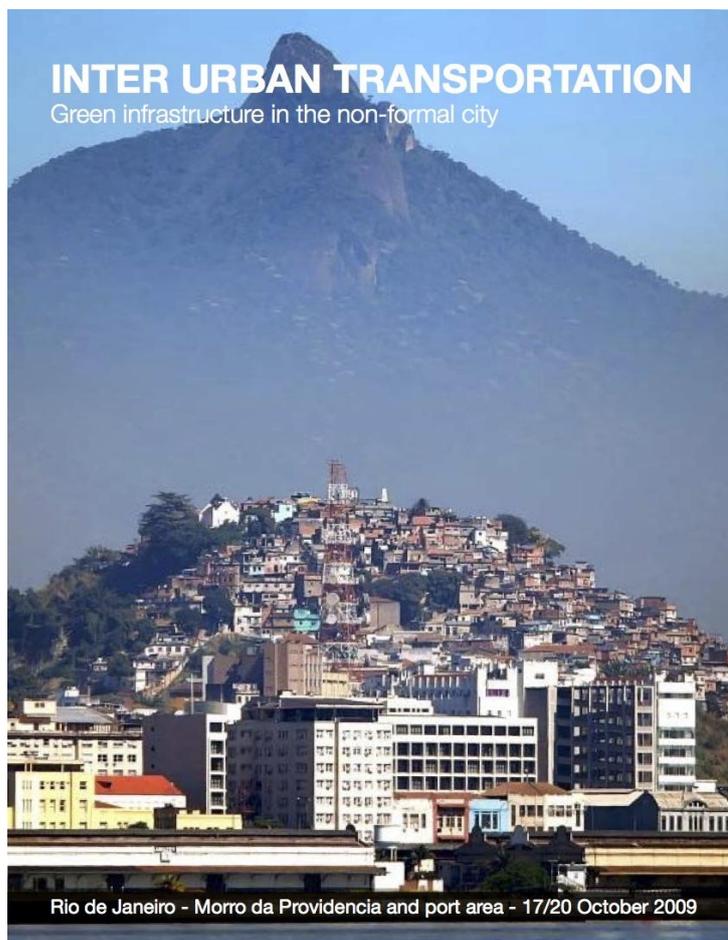
Fonte: ACERVO GLOBO, 22/10/2009

O projeto do Teleférico da Providência foi apresentado à SMH no workshop "*Inter Urban Transportation: Green Infrastructure in the non formal city*", realizado de 17 a 20 de outubro de 2009 no Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU/RJ) com intuito de produzir um "toolbox de soluções alternativas e aplicações para infraestruturas em cidades informais" tendo o Morro da Providência como "background". O workshop foi conduzido pela empresa austríaca de teleféricos DoppelMayr e realizado em parceria da Prefeitura do Rio com o centro de pesquisa *SlumLab - Sustainable Living Urban Model Lab*, da Universidade de Columbia (EUA).

A atividade reuniu os arquitetos Pedro Rivera, Jorge Mario Jáuregui (responsável pelo Teleférico do Alemão), Fernanda Salles (que realizaria o plano de intervenção na Providência), com os estrangeiros do *SlumLab*, o americano Alfredo Brillembourg e o austríaco Hubert Klumpner, que atuavam também através do escritório *Urban Think Tank*, além dos gestores da Prefeitura, o Secretário de Habitação, Jorge Bittar, e Washington Fajardo<sup>64</sup>. O evento marca um momento de expansão de uma rede de colaborações, negócios e intercâmbio de práticas e tecnologias com esse grupo, tendo desdobramentos para além de sua proposta específica.

<sup>64</sup> Washington Fajardo é presidente do IPP e atual secretário municipal de Planejamento Urbano. Em 2009, tornou-se Subsecretário de Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Em 2012, o órgão converte-se em IRPH – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, após o reconhecimento da UNESCO para a Paisagem Cultural da cidade, tornando-se Presidente do órgão. De 2009 a 2016, foi Presidente do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro.

Imagem 38 - De fora e de longe.

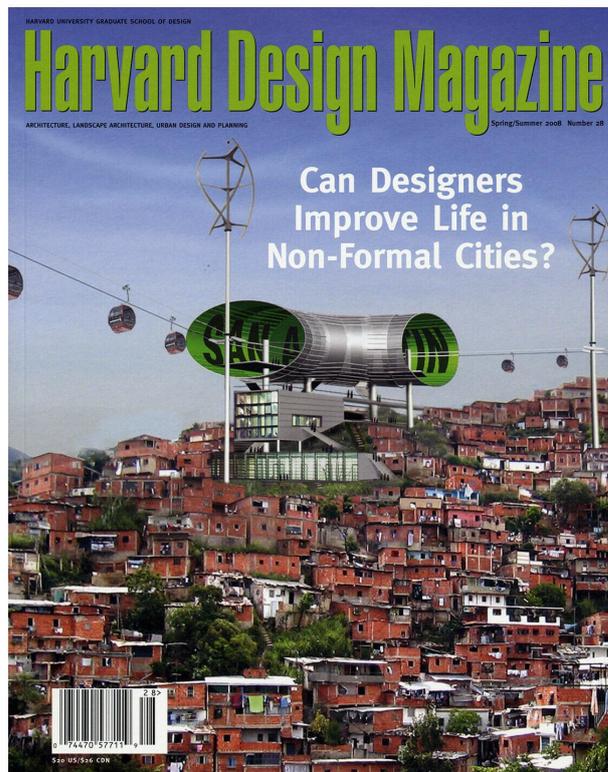


Legenda: Workshop *Interurban Transportation*

Fonte: SLUMLAB/Columbia; PREFEITURA DO RIO; 2009

Klumpner e Brillembourg, através da *Urban Think Tank* (U-TT) e do *SlumLab*, já haviam atuado em conjunto com a Secretaria de Habitação de São Paulo (SEHAB) em 2008 realizando workshops entre funcionários, gestores e os arquitetos/estudantes do seu grupo para desenvolver projetos, dentre outros locais, para a favela de Paraisópolis, resultando na construção de um ginásio vertical. Os resultados do workshop foram publicados no livro, editado pela Prefeitura de São Paulo, "*Informal Toolbox: SLUM Lab Paraisópolis*" (2008) e na revista do grupo "*SlumLab: São Paulo Architecture Experiment*" (2010). Dentre as colaborações da edição estão alguns desta mesma rede de profissionais, como Rivera, Jauregui, e Marcos Rosa, que viria a organizar o livro "Micro Planejamento: práticas urbanas criativas" (2011) com o texto da dupla do UTT "*Slum Lifting: Towards a New Social Responsibility in Architecture*" traduzido para o português, possibilitando sua difusão para o público brasileiro.

Imagem 39 - Teleférico de San Agustín, Caracas, Venezuela.



Fonte: Harvard Design Magazine, 2008

A *Urban Think Tank* ganhou visibilidade ao trabalhar desde o início dos anos 2000 com projetos para a cidade de Caracas, na Venezuela, elaborando em formato semelhante de "toolbox" um conjunto de projetos de intervenção que resultaram no livro "*Informal City: Caracas Case*" (2005). Sua atuação no local resultaria na construção de dois principais projetos arquitetônicos que alçariam o grupo: o *Gimnasio Vertical* e o Teleférico de San Agustín, construído juntamente da empresa DoppelMayr e da Odebrecht. Um sistema de 5 estações feitas de aço, concreto e fibra de vidro conectou a O trabalho é capa da *Harvard Design*

*Magazine* de 2008 (imagem 39), que discute a atuação do design na urbanização de favelas e vira um caso modelo a ser expandido para outras localidades.

Provocavam, assim, impactos com projetos que eram ao mesmo tempo experimentos de seu laboratório de design para urbanização de favelas e modelos a serem expandidos. Em sua visão, a América Latina tem servido para que se testem novos sistemas de transporte urbano que poderiam servir de exemplo "em qualquer parte, em cidades formais ou informais". "O desafio espera por nós nas favelas das megacidades do Hemisfério Sul", afirmam, "está esperando por nós não apenas em São Paulo, mas também em Caracas, na Cidade do México, Jacarta, Mumbai, Lagos e Johannesburgo" (KLUMPNER E BRILLEMBOURG, 2010, p.12).

Desde 2008, o diretor do GASPP, *Graduate School of Architecture, Planning and Preservation*, da Universidade de Columbia em Nova York (EUA), Mark Wigley liderava uma política de globalização do programa através do *Columbia Global Centers*, expandindo sedes e laboratórios fora dos EUA. "New York está acabada", ele diz, "o futuro das cidades não está na Europa ou nos Estados Unidos, mas na América Latina, no Leste Asiático, no Oriente Médio e na África. As grandes cidades

se transformaram em laboratórios de mudanças"<sup>65</sup>. O *SlumLab* é fruto dessa política, surgindo quando Wigley convida a dupla da U-TT, sediada em Caracas, para agregar o *Columbia Global Centers* (CRUZ, 2020).

Atuando de 2008 a 2010 sem vínculo de professor efetivo da universidade, a dupla do UTT desenvolve ateliês e workshops para projetos em várias cidades do mundo. Criado como um laboratório e centro de pesquisa, o *SlumLab* tem caráter prático ao visar a aplicabilidade dos projetos desenvolvidos. Na sua concepção, fazem uma arquitetura "ativista" que poderia "empoderar pessoas nas margens das cidades emergentes do sul global e promover o desenvolvimento sustentável em áreas de favela" (KLUMPNER E BRILLEMBOURG, 2010, p. 12). Pretendem com o *SlumLab* trazer a América Latina para o centro do debate urbano e veem nas Olimpíadas um momento decisivo que traria a oportunidade "do mundo aprender sobre a natureza da megacidade do Sul". Nesse sentido, vendem propostas comercializáveis que seriam soluções rápidas (também descritas como inovadoras, ecológicas, de baixo impacto, baixo custo, inclusivas e resilientes) para as favelas através de um modelo replicável de workshops em que estudantes e arquitetos aplicariam técnicas para um pacote de obras para o local.

Uma rede de conexões se estabeleceu entre a Prefeitura do Rio com grupos e laboratórios de pesquisa da GASPP a partir da visita de Wigley à cidade em agosto de 2009. Dali em diante, a rede e seus membros atuam em diversos projetos. Em 2011 Wigley chega a fundar um laboratório experimental de design vinculado ao GASPP da Universidade de Columbia no centro do Rio de Janeiro, o Studio-x, dirigido por Pedro Rivera. O americano diz que a escolha entre Rio e São Paulo para fixar o centro é pela cidade carioca ser "a margem d'água como Nova York e Mumbai", que seriam centros de trocas "onde novas pessoas, novas ideias e materiais sempre chegam, são espécies de laboratórios onde novos conceitos urbanos se desenvolvem". Para ele, "provavelmente Mumbai e Rio são hoje o que Nova York era há 100 anos atrás".

O GASPP praticou assim uma política de criação de núcleos e laboratórios conduzidos por curadores locais que desenvolvem os projetos em diálogo com o *Columbia Global Center*, porém com certa autonomia. Sua atuação é exemplo

---

<sup>65</sup> "Para o arquiteto Mark Wigley, o Brasil é o país do futuro das transformações urbanas" (O GLOBO, 23/03/2013). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/cultura/para-arquiteto-mark-wigley-brasil-o-pais-do-futuro-das-transformacoes-urbanas-7912012>

também de como teorias e práticas do urbanismo no design e na arquitetura produzidas nos grupos de pesquisa de universidades centrais dos Estados Unidos e Europa, se alçam globalmente e difundem correntes de atuação e pensamento (CRUZ, 2020). A rede representa muito mais do que um intercâmbio universitário de estudantes e professores de Columbia para atuar em projetos em favelas da América Latina. Representa uma rede de técnicas e tecnologias, mas também de conexões, negócios, empregabilidade, status e política.

No Rio de Janeiro, Rivera e Fajardo desempenham um papel estratégico na aproximação do grupo do *SlumLab* e sua inserção nos projetos da SMH. A proposta do grupo de construir um teleférico na Providência ia ao encontro dos interesses da Prefeitura de revitalização do Porto e do centro, e especialmente para Fajardo, que ganhou notoriedade na gestão da patrimonialização da cultura carioca e com a campanha de reconhecimento da paisagem do Rio como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. Também através dessa rede, Rivera, de um simples "arquiteto carioca", passou a ser gestor de um centro ligado a uma das maiores universidades dos EUA e se insere em redes de profissionais, publicações de livros e artigos internacionais que impactam em diversas graduações e pós-graduações de arquitetura do mundo.

A parceria GASPP e SMH se perpetua através de Rivera, no Studio-x, agora com o apoio do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), presidido por Fajardo. Sediado em um imóvel cedido pela Prefeitura na Praça Tirantes dividido com o Centro Carioca de Design (CCD), o laboratório articulou centenas de palestras, workshops, mostras fotográficas e filmicas durante sua fixação no Rio de 2011 a 2015, aproximando arquitetura, arte e políticas públicas. O Studio-x, assim, ultrapassa essa pequena parceria e cria uma rede maior de saberes e políticas produzindo a cidade.

O centro atuava com palestras de arquitetos, estudantes e acadêmicos principalmente da *Columbia University* (EUA) e da ETH Zurique (Áustria), mas também de outros centros internacionais da área e agentes locais produzindo e pensando projetos para o Rio. Aproximavam assim grupos de estudantes americanos para desenvolverem projetos em favelas e traz palestras de professores de universidades do Norte Global para pensarem e atuarem no Rio conectando-os a grupos locais, empresas e gestores. Por exemplo, trabalharam com o ITDP em projetos de revitalização do Porto, pensando a arquitetura para ciclistas e pedestres,

angariando patrocínios como do Itaú, que fornece o sistema de aluguel de bicicletas (CRUZ, 2020)<sup>66</sup>.

É importante compreender, portanto, que a atuação dos grupos profissionais e empresariais ligados ao *SlumLab* no Rio não se limitou a parceria do Teleférico da Providência, mas se espalha por uma rede de parcerias que estruturam dispositivos de governança da cidade mais sólidos. Também em 2011, Brillembourg participa junto dessa rede, com Salles, Jauregui, e outros arquitetos e urbanistas do workshop "Inserção do transporte sustentável no Morar Carioca"<sup>67</sup>, onde apresentam os casos de Caracas, Providência, Santa Marta e Alemão para os escritórios do concurso Morar Carioca. A atividade se desdobrava em uma proposta prática de plano de urbanização para a favela do São Carlos. O workshop, realizado no IAB, foi organizado pela SMH em parceria com a EMBARQ<sup>68</sup>, grupo financiado pela Shell Foundation para soluções de mobilidade sustentável em países como Brasil, China, México e Índia.

O workshop é um exemplo de como, mobilizadas por esses grupos, técnicas, tecnologias e infraestruturas vão se consolidando como referência e sendo repassadas para outras políticas e outros projetos. Ao olharmos para essas redes e negociações, vemos a atuação de grandes empresas nacionais, internacionais e multinacionais na produção de infraestrutura urbana e uma guinada recente para o mercado da "mobilidade urbana sustentável", vendendo tecnologia "verde", mesmo quando financiada por algumas das maiores empresas poluidoras do planeta. Nas últimas décadas, o mercado financeiro tem se voltado para o financiamento "verde" e climático, encontrando nas infraestruturas de mobilidade, água, energia e resíduos uma diversidade de mercados com potenciais a explorar e tendências de crescimento a médio prazo considerando a expansão das regiões metropolitanas brasileiras.

O interesse de múltiplos atores nas cidades latinas não é tanto porque "NY está morta", mas porque com as crises financeiras neoliberais que vem afetando as cidades europeias e norte-americanas, a expansão urbana das cidades do Sul Global

---

<sup>66</sup> Nos primeiros anos do Studio-X chegam a fechar parcerias com a Fundação Roberto Marinho, o instituto EBX, de Eike Batista, o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (IPTD), além das diversas exposições, oficinas e debates (Cruz 2020).

<sup>67</sup> "Workshop reúne especialistas em urbanismo, arquitetura e mobilidade no Rio", The CityFix, 10/10/2011, WRI Brasil. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2011/10/10/workshop-reune-especialistas-em-urbanismo-arquitetura-e-mobilidade-no-rio/>

<sup>68</sup> Desde 2015 o grupo passou a chamar-se WRI Brasil Cidades Sustentáveis e vem atuando em projetos de "infraestrutura sustentável" de mobilidade urbana por várias cidades brasileiras em parceria com órgãos de governo, bancos internacionais e organizações multilaterais.

representam um mercado em ascensão que está na mira de muitos grupos e interesses.

A história de como um teleférico acabou indo parar na favela da Providência envolve, portanto, um lobby da empresa fornecedora de teleféricos Doppelmayr junto a Prefeitura, impulsionado por uma série de atores: professores estrangeiros, engenheiros, arquitetos, urbanistas, gestores e funcionários do governo. A empresa é introduzida pelos professores arquitetos do *SlumLab* já na primeira reunião de apresentação da proposta para a SMH. Participam da exposição da proposta a Doppelmayr e a ESSE Engenharia, uma empresa de Santa Catarina especializada em mobilidade urbana que trabalha junto aos austríacos.

A imagem do teleférico ligando o Morro da Providência à Cidade do Samba, divulgada em meia página do Jornal O Globo no dia imediatamente seguinte ao workshop, teve um papel decisivo no marketing desse lobby. As projeções chamaram a atenção do prefeito, que determinou que o teleférico fosse incorporado ao projeto de urbanização para a Providência. Se o governo do Estado tinha um teleférico no Alemão, esse seria o teleférico da Prefeitura.

Por exigência do prefeito, o teleférico é então incluído no projeto de urbanização para a Providência que vinha sendo desenvolvido pela SMH. Quando o *Plano de Desadensamento e Reordenamento* é proposto, em janeiro de 2010, já é dentro do escopo de reformular a proposta agregando o teleférico sob consultoria da Doppelmayr. O lobby funcionou de tal forma que mal a proposta do Teleférico havia sido feita, já se apresentavam juntamente representantes da Doppelmayr para prestar consultoria e uma equipe de engenheiros da empresa ESSE para auxiliar o escritório de Fernanda Salles a desenhar o Plano do Teleférico para a Providência.

Não obstante a inexistência de estudo técnico que comprovasse a necessidade, viabilidade ou sustentabilidade da implantação desse equipamento, foram iniciados de forma acelerada os projetos, tendo sido definido o prazo limite para sua entrada em operação o mês de setembro de 2012. Para a viabilização dessa empreitada, foram realizadas reuniões com representantes da empresa austríaca que culminaram com a vinda, ao Rio de Janeiro e à Secretaria Municipal de Habitação, do seu presidente, o Sr. Michael Doppelmayr. Representantes daquela empresa passaram a assessorar o escritório responsável pelo projeto de urbanização e a equipe técnica da SMH, especialmente na elaboração dos termos de referência e orçamento para a licitação e aquisição dos equipamentos (VERÍSSIMO, 2015)<sup>69</sup>.

---

<sup>69</sup> <https://abeiradourbanismo.blogspot.com/2015/02/pedagogia-de-resultados-ou-amadilha.html>

O resultado desse movimento foi a aprovação, em 23 de junho de 2010, do Termo de Referência, elaborado por Fernanda Salles com consultoria da Doppelmayr, para o edital de licitação das obras de "Urbanização, Edificação e Implantação de Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência", lançado em agosto de 2010.

### 3.4 Edital de licitação

Em agosto de 2010 a SMH anunciou o Edital 06/2010 de licitação para "Obras de Urbanização, Edificação e Implantação de Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência – Gamboa – Zona Portuária" no valor estimado de R\$ 119.216.767,16, a ser decidido no mês seguinte, dia 23 de setembro de 2010. A licitação, no entanto, é adiada pela fiscalização que levantou problematizações do edital, sobretudo no que toca o "item especial" do teleférico.

Imagem 40 - O "Item Especial" do teleférico no edital de licitação

IE008524	<p>Sistema teleférico do tipo "detachable monocable gondola", com 665 m de extensão e transporte de passageiros em ambos os sentidos, a uma velocidade constante, que pode ser ajustada pelos operadores. Duas zonas de velocidades, alcançando alta velocidade ao longo da linha e reduzida nas estações para proporcionar um embarque e desembarque confortável e em segurança.</p> <p>Características técnicas relevantes do sistema e equipamentos – comprimento médio do cabo - 665 m; rampa média da linha – 0,2%; distância entre cabos – 6,1m; sentido da subida - lado direito; capacidade máxima subida e descida – 100%; tempo de percurso - 4 min e 35 seg; velocidade da instalação (ajuste infinito) – [0,00;5,00] m/seg; cabo de tração – diâmetro de 45 mm e com resistência à tração 451,96 kN/mm<sup>2</sup> com galvanização superficial e núcleo compacto; cabine com capacidade de transporte de 20 passageiros. Impostos incluídos no preço – fornecimento e instalação.</p>	R\$ 26.348.420,19
----------	--	-------------------

Fonte: TCM-RJ, 2010

A 7a. Instrução Geral da Secretaria de Controle Externo (IGE/SCE) recomendou diligência do edital apontando uma série de incongruências no orçamento, embasamento do edital, prazos, falta de clareza quanto aos cálculos, valores e quanto ao número de domicílios atendidos e realocados, dentre outros

pontos. No dia 20 de setembro, as vésperas da decisão, o TCMRJ votou pelo adiamento do edital *sine die* (sem prazo) seguindo a recomendação da Procuradoria Geral<sup>70</sup>.

A função destes órgãos de controle nessa etapa é realizar uma adequação do edital de licitação à parâmetros pré-estabelecidos da burocracia, guiado por base de um roteiro de itens e procedimentos a serem padronizados. Confere, portanto, legitimidade ao processo participando de uma "neutralização" burocrática que através destes ajustes produz as percepções de imparcialidade, formalidade e tecnicidade estatais. A análise das idas e vindas de discussões e alterações do documento entre a SMH e os órgãos nos mostram os meandros desse processo de estabelecimento de fronteiras entre técnica/política e fabricação da "imparcialidade".

No que toca o projeto de urbanização, o relatório do Tribunal de Contas ressalta que o edital não foi claro sobre o número de domicílios atendidos pelas obras e que o projeto apresentaria um alto custo por domicílio. Considerando os 1.720 domicílios existentes na comunidade em comparação o valor de quase R\$120.000.000,00 do projeto, se chegaria ao custo de aproximadamente R\$70.000,00 por domicílio. Quanto ao questionamento do alto custo/domicílio, a SMH respondeu que se estaria considerando apenas as casas da favela, quando a obra do teleférico beneficiaria toda a comunidade carioca e entorno da favela, já que ligaria passageiros turísticos com o teleférico participando da revitalização da zona portuária. O edital previa originalmente a demolição de 684 casas, que depois seriam expandidas, e a diligência ressaltou a diferença numérica quando apenas 290 unidades habitacionais estavam previstas para serem construídas. Questão essa respondida pela SMH como uma estimativa, porque esperava-se a outra parte de removidos escolheria a aquisição assistida de uma nova moradia.

Um dos pontos levantados pela fiscalização foi a provável restrição da concorrência ao colocar exigências rígidas de experiência técnica para uma extensa lista itens e serviços. O edital permitia a submissão de no máximo 3 certificados de qualificação técnica que englobassem uma lista de 21 itens, incluindo experiência em

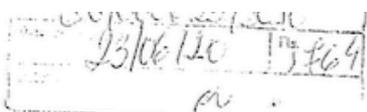
---

<sup>70</sup> Consulta ao Processo 40/004813 / 2010 relativo ao edital de licitação da Concorrência 006/2010 para as Obras de Urbanização, Edificações e Implantação do Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência (processo administrativo 16/000623/2010). Esta compilação de decisões da diligência do TCM ao edital permite acesso ao Termo de Referência, elaborado em junho de 2010 pelo escritório de Fernanda Salles, e utilizado para elaborar o edital da licitação, bem como pormenores do formato do edital e a análise ponto a ponto do relator do TCM sobre incongruências no processo.

construção específica de teleféricos e planos inclinados. Mesmo passando por diligência, critérios como a exigência de experiência em "Execução de torres e estações para transporte tipo teleférico, com capacidade mínima de 1000 pessoas por hora e velocidade de 4m/s" (imagem 40) tornavam o edital extremamente específico, direcionando que empresas poderiam "atender" esses requisitos.

Mesmo se tratando de uma licitação por concorrência de menor preço, apenas poucas empresas seriam capazes de se enquadrar no critério técnico que reunisse todos esses tipos de experiência. A SMH respondeu aos itens sinalizados, modificando a lista de exigências de experiência que passa de 21 para 14 itens, mas ainda assim mantendo requisitos muito específicos.

Imagem 41 - Lista final de requisitos técnicos da licitação 06/2010





LICITAÇÃO: CO 006/2010

OBRAS DE URBANIZAÇÃO, EDIFICAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE TELEFÉRICO E PLANO INCLINADO NA COMUNIDADE MORRO DA PROVIDÊNCIA - GAMBOA - ZONA PORTUÁRIA

AVALIAÇÃO - PMR

	(CONSÓRCIO RIOFAZ) COMPOSTO PELAS EMPRESAS CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A. - CONSTRUTORA OAS E CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S.A.
1) Pavimentação em placas de concreto, com tela de aço tipo Telcon ou similar.	ATENDE
2) Execução de pavimentação em concreto betuminoso usinado à quente (CBUQ).	ATENDE
3) Execução de sarjeta e meio-fio conjugados, de concreto simples.	ATENDE
4) Execução de redes de drenagem com tubos de concreto armado, classe PA-2, seção circular.	ATENDE
5) Execução de estruturas em concreto armado com pelo menos 3.000m³	ATENDE
6) Execução de estruturas metálicas com pelo menos 50t.	ATENDE
7) Execução de instalações prediais elétricas, hidráulicas e sanitárias.	ATENDE
8) Execução de serviços de paisagismo.	ATENDE
9) Execução de plano inclinado ou equipamento de complexidade tecnológica equivalente ou superior.	ATENDE
10) Execução de torres e estações para transporte tipo teleférico, com capacidade mínima de 1000 pessoas por hora e velocidade de 4m/s.	ATENDE
11) Execução de transporte encosta acima totalizando no mínimo 350.000t.dam.	ATENDE
12) Execução de transporte encosta abaixo totalizando no mínimo 700.000t.dam.	ATENDE
13) Execução de contenção de encostas com estruturas chumbadas em rocha.	ATENDE
14) Execução de canteletas ou escadas hidráulicas com pelo menos 1000m	ATENDE



Eng. Alo Galo Mendes  
Secretaria Municipal de Habitação  
Matr. 117241.208-6

Legenda: "Obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência".

Fonte: TCM-RJ, 2010

A exigência de um sistema tecnológico específico de *Monocable Detachable Gondola* (MDG) também desempenha seu papel político e econômico. Através dessa tecnologia favoreciam ao mesmo tempo os parceiros fornecedores deste sistema específico e as empreiteiras capazes de se qualificarem para uma exigência tão específica quanto a experiência em construção de teleféricos. É justamente através da tecnicidade do projeto que relações de favorecimento se desenrolam. Através de requisitos técnicos, o consórcio aparecia como única escolha possível que cumprisse todos os requisitos.

Mais tarde, o resultado desse edital foi exatamente o previsto pelo órgão de controle: não houve concorrência. Em 27 de dezembro de 2010 a SMH divulga o Consórcio RIOFAZ como vencedor da licitação, composto pelas empresas ODEBRECHT S/A, CONSTRUTORA OAS LTDA. e CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S/A., com preço total de R\$ 131.087.283,70<sup>71</sup>. O consórcio, que também construía e geria todas as obras de revitalização da Zona Portuária enquanto Consórcio PORTO NOVO, foi o único a se apresentar para a licitação, vencendo com preço acima da proposta mesmo em uma licitação por menor preço.

Esse mesmo grupo de empreiteiras alternava-se entre si arrematando todos os contratos das obras do urbanismo olímpico. Segundo as delações de representantes das grandes empreiteiras para a Operação Lava-Jato veiculadas na mídia, em maio de 2007, um ano antes de serem lançadas as primeiras licitações do PAC-Favelas, o grupo de empreiteiras se reuniu com o secretário de Estado de Governo em um escritório em São Cristóvão da Carioca Engenharia e formou um "grupo de trabalho", constituído por técnicos de todas as dez empresas participantes do acordo para "estudar e elaborar os documentos da futura licitação do PAC"<sup>72</sup>. O grupo coordenava a elaboração do projeto básico, do edital de licitação e preparava todos os documentos da futura licitação para direcionar o resultado do certame.

A estratégia relatada envolvia elaborar um edital que restringisse a habilitação de concorrentes não participantes do acordo e assim favorecesse a habilitação técnica apenas dos consórcios do esquema. Dessa maneira, as licitações seriam feitas

---

<sup>71</sup> Valor acrescido posteriormente por termo aditivo no valor de R\$ 32.767.670,61, totalizando 163 milhões 854 mil 954 reais (GUTERRES, 2014)

<sup>72</sup> "Empreiteiras montaram QG para elaborar editais de licitações de Cabral, diz delação" (UOL 02/12/2016). Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2016/12/02/empreiteiras-montaram-qg-para-elaborar-editais-e-fraudar-licitacoes-de-cabral.htm>

"dentro da legalidade", não só porque essas empresas dominavam as leis da licitação, minuciosamente estudadas, mas porque foram elas mesmas que formularam o edital.

Para fins analíticos pouco importa comprovar a suposta corrupção ou não da licitação e obra do Teleférico da Providência, ou das suspeitas que recaíram também sobre a idoneidade da Prefeitura<sup>73</sup> quando os acordos do governo do Estado vazaram. Enquanto fenômeno, o edital, que havia sido elaborado baseado em um plano de urbanização que agregou consultorias e percepções da gestão municipal e seus parceiros de negócios, se mostrou mais um contrato que teve como efeito o favorecimento desses parceiros específicos através de códigos do saber técnico. Independente da circunstância, com a experiência desenvolvida pelo cartel Odebrecht/OAS/etc. em editais, normas e códigos do mundo das obras públicas, seu conhecimento e prática provindos de suas relações de "corrupção" já haviam virado expertise técnico e metodologia, tornando-as cada vez mais "especialistas" no ramo da infraestrutura urbana, mobilidade e urbanização de favelas.

As relações da Odebrecht com o "sistema público" indicam um mecanismo de gestão e uma prática política de longo prazo de maximização de possibilidades de lucros através de acordos com atores-chave da gestão estatal (BEZERRA, 2017). A "corrupção" não é tão simplesmente roubar. Resulta das próprias estruturas políticas, eleitorais, jurídicas e econômicas a medida que a forma como esse superfaturamento é produzido passa por táticas de articulação das regras da burocracia estatal, das suas técnicas, códigos, linguagens, cálculos e jurisdições. Atores de interesses variados articulam a estrutura, ao mesmo tempo que a modificam, produzindo não apenas efeitos excepcionais isolados de "corrupção", mas conformando o funcionamento corrente da produção de infraestrutura da cidade.

Do ponto de vista que interessa à antropologia, a situação toda põe em evidência como as obras públicas de infraestrutura se tornaram um campo político e econômico extremamente importante. As delações das empreiteiras abalaram o sistema político brasileiro e assim indicam muito sobre seu funcionamento no cotidiano, onde a produção da cidade se desenrola no interior dessas relações cíclicas entre empresas e políticos, contratos públicos e financiamento de campanhas eleitorais. A análise dessas relações entre atores que produzem cidade não diz sobre

---

<sup>73</sup> "Paes é suspeito de levar mais de R\$ 15 milhões em propina por Olimpíada" (G1 Globo 11/04/2017). Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/paes-levou-mais-de-r-15-milhoes-em-propina-pela-olimpiada-diz-delator.ghtml>

como o "Estado" "deveria ser", mas aponta para as práticas que constituem o "Estado" e o "Mercado" enquanto efeitos de poder, e que nos encontros cotidianos desses atores essas fronteiras são absolutamente "borradas" (GUPTA, 1995).

Assim, o edital ser elaborado em seus critérios técnicos de forma a favorecer acordos políticos e financeiros não significa que esse documento seja uma farsa sem valor. Como nos lembra Hull (2012), a forma e estética de um documento pode ser mais importante para seus efeitos políticos/sociais do que seu conteúdo. Editais, orçamentos e planilhas performam a ordem burocrática do Estado e devem "funcionar 'como se' fosse uma representação realista" (LARKIN, 2013, p.42), ocultando as relações políticas no contexto do qual são produzidos, pois retiram sua eficácia exatamente desses atos simbólicos.

Não se trata de "usar a técnica com fins políticos", significando uma sobreposição do pessoal e privado sobre o político e público, mas sim que técnicas e relatórios são produzidos por relações pessoais que são políticas. Para Mosse (2014), a "técnica" não é só um instrumento de poder despoliticante (FERGUSON, 1994) por meio do qual se governa, a tecnicidade emerge como um código central para operar as negociações transculturais que se desenrolam nos interstícios das diferenças entre teoria e prática. Assim, não seria o caso de questionar a incongruência entre teoria e prática, modelo (funcionante) e aplicação (disfuncional), técnica "racional" e política "corrompida", mas analisar por meio de quais relações e processos sociais a "técnica" é desatrelada da política, e o "Estado" é separado de "Mercado", para ter efeito de poder sobre a organização da vida se alçando como neutra e racional (MITCHELL, 2006; MOSSE, 2014;).

Um dos principais pontos de impasse da diligência do edital havia sido o "item especial" do teleférico e seu alto valor de mais de R\$26 milhões sem pesquisa de mercado ou bases de cálculos explicitadas. O TCM sustentou que a pesquisa de preço com três empresas diferentes é praxe nas licitações e que SMH não apresentou custos de manutenção posterior de nenhuma das obras. Contando com as obras de implementação e demais custos, apenas para a obra do Teleférico estava estimada em R\$48 milhões.

Sobre o valor do "Item especial Teleférico", a SMH argumentou que a pesquisa de preço não se aplicaria por não haver opções de fornecedores, referendando o discurso da imparcialidade ao colocar que, apesar de uma única empresa ter sido orçada, a contratação de empresa fornecedora não era obrigatória. Em um

memorando de novembro de 2010, o Gerente de Obras da SMH responde ao ofício do TCM justificando a ausência de pesquisa de custos com outras empresas:

nenhuma empresa brasileira e pouquíssimas empresas estrangeiras fabricam este tipo de equipamento e por consequência existe uma grande dificuldade no fornecimento de informações técnicas e principalmente custos. O valor do item especial é apenas referencial, não obrigando a empresa licitante vencedora a contratar o fornecedor indicado no citado item (Túlio Guida, Secretaria de Obras SMH in: TCM-RJ, processo 16/000.623/2010, 30/11/2010).

Uma única pesquisa de preço é entregue como referência para o valor do teleférico no edital, o orçamento encaminhado pela austríaca Doppelmayr para construção de um sistema de cabos de tipo "*Detachable Monocable Gondola*", com capacidade de transportar 3 mil pessoas por hora e composto por três estações (Central - Providência - Cidade do Samba). O preço incluía o envio do equipamento com kits de manutenção, treinamento de uso e supervisão da instalação no valor de EUR 8.090.000,00. Apesar das incongruências o edital é liberado pelo TCM em dezembro após algumas alterações.

Imagem 42 - Orçamento da empresa Doppelmayr

Quotation No.: 1021337  
Project: Central do Brasil – Providência – Cidade do Samba  
Type: 10-MGD



FILACABUI 16.000.623/2010  
VALOR 231.001,00  
Fis. 359 Rubrica 8

3. **TECHNICAL DATA**

The proposed Doppelmayr detachable monocable gondola with 10-pass. cabins will conform to the following basic performance data:

System:	DOPPELMAYR Detachable Monocable Gondola	
Type:	10-MGD	
Location of drive station	Central do Brasil	
Location of intermediate station	Providência	
Location of return station	Cidade do Samba	
Location of tensioning system	Central do Brasil	
Type of tensioning	hydraulic	
Direction of rotation	to be defined	
Horizontal length	666.00	m
Vertical rise	1	m
Inclined length	681.88	m
Average grade	0,15	%
Hourly capacity	3,000	pph
Uphill transportation	100	%
Downhill transportation	100	%
Drive speed, infinitely adjustable	0 – 5.00	m/s
Trip time	4.53	min
Drive Machinery, Type	overhead	
Electric main drive:		
- required output continuous	283	kW
- required output starting	333	kW
- voltage	3 x 400	V
- frequency	50 or 60	Hz
Emergency drive, diesel output (ISO 3046)	68	kW

Legenda: Cópia de inteiro teor do processo 40/004813/2010.

Fonte: TCM-RJ, 2010, p.1585.

Foi um documento similar a este (imagem 42), um termo de referência de uma empresa fornecedora estrangeira, que levantou suspeitas de fraude e formação de cartel no edital do PAC para a construção do Teleférico do Alemão, licitado poucos anos antes. Ainda em 2010 foi exposto na mídia que ao apresentar o item exigido pelo edital de "termo de referência de fornecimento de material de uma empresa com experiência na instalação de teleféricos urbanos", algumas concorrentes da licitação indicaram a mesma empresa, a POMA, e utilizaram o mesmo documento com o mesmo registro de tradução juramentada, a tradução I-67411/07 solicitada pela Odebrecht, evidenciando o compartilhamento prévio de documentos entre os "concorrentes" que, como se comprovaria mais tarde, se organizavam previamente e simulavam uma concorrência justa na licitação<sup>74</sup>.

Apesar da justificativa da SMH ser que desconhecia outras empresas fornecedoras, no momento em que o edital do Teleférico da Providência foi lançado, Odebrecht e OAS finalizavam a entrega das obras do Teleférico do Alemão onde trabalharam com a empresa francesa POMA para fornecimento da tecnologia de *Monocable Detachable Gondola* (MDG). A empresa havia sido a mesma que construiu o Teleférico de Medellín, obra que serviu de modelo para sua versão no Alemão. Enquanto o edital do Teleférico do Alemão havia sido previamente elaborado para que Odebrecht, OAS e Delta vencessem, já com a decisão de utilização do equipamento da POMA como fornecedora, o projeto do Teleférico da Providência parece ter sido elaborado para colocar a austríaca Doppelmayr como fornecedora.

Como visto, a proposta original do Teleférico da Providência havia sido apresentada pelo grupo de arquitetos da UTT/Universidade de Columbia com suporte da Doppelmayr, trazendo a experiência que tinham de construção do Teleférico em Caracas. Buscando ser também a fornecedora deste projeto no Rio, a Doppelmayr financia a apresentação do projeto para a SMH e presta consultoria para elaboração do plano da Providência, de responsabilidade do escritório Fernanda Salles. Assim, o Termo de Referência elaborado para o edital foi totalmente embasado e pensado para a proposta apresentada pela Doppelmayr e seu equipamento foi o único orçado como base de preços.

No entanto, após a licitação o consórcio vencedor anunciou que executaria a implantação do teleférico da Providência utilizando equipamentos da empresa POMA,

---

<sup>74</sup> "Licitação do PAC no RJ tem sinal de acerto entre rivais" (Folha de S. Paulo 18/03/2010) Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc1803201009.htm>

concorrente da Doppelmayr. O argumento foi que a empresa francesa já realizava a obra do teleférico do Morro do Alemão junto ao mesmo consórcio e que, assim como no Alemão, a SUPERVIA faria a operação do teleférico da Providência, e assim a operadora não teria que lidar com duas tecnologias distintas.

De acordo com o relato de um ex-funcionário da SMH, os consultores da POMA chegaram a assumir a orientação da elaboração dos projetos executivos do teleférico da Providência junto à RIOFAZ no início da obra, em 2011, definindo as especificações dos equipamentos que seriam adquiridos, quando "uma reviravolta acontece". Através de uma matéria publicada no Jornal O Dia, em 07/12/2011, foi divulgado que no início de 2012 chegariam as primeiras peças do teleférico a ser erguido na Providência produzido pela Doppelmayr. "Esta notícia tomou de surpresa os técnicos da Secretaria de Habitação, do escritório de projetos e, sobretudo, os engenheiros e funcionários de campo do próprio consórcio construtor" (VERÍSSIMO, 2015)<sup>75</sup>.

Mais uma vez, o uso da grande mídia para vincular informações de coisas que ainda não haviam acontecido tem um efeito político especulativo muito grande. O lobby se sobrepõe e em 2012 a obra do teleférico iniciou com equipamentos da Doppelmayr como fornecedora. O episódio de polêmica entre as duas empresas estrangeiras disputando participar dos projetos de urbanização de favelas carioca ilustra o contexto em que se desenrola a expansão de teleféricos na América Latina. Com a crise financeira de 2008 que afetou fortemente Estados Unidos e Europa, muitas empresas se voltam para o Sul Global a fim explorar o potencial dos mercados das grandes cidades. Para essas empresas fornecedoras, o Brasil é mais uma frente de expansão dentro desta disputa por mercado.

A POMA atua no mercado de teleféricos da América Latina vendendo tecnologia para as linhas de teleférico em Medellín (Colômbia), Santiago do Chile (Chile), Guayaquil (Equador), Santo Domingo (República Dominicana), dentre outros. Enquanto Doppelmayr forneceu a tecnologia para os teleféricos urbanos de Bogotá (Colômbia), La Paz (Bolívia), Caracas (Venezuela), Cidade do México e Michoacán (México). Ambas também vem expandindo seus negócios para a Ásia e Oriente Médio, vendendo teleféricos para metrópoles na Índia, Singapura, Turquia, entre

---

<sup>75</sup> VERÍSSIMO, A. "Teleférico da Providência: pedagogia de resultados ou armadilha midiática?", 11/02/2015. Disponível em: <https://abeiradourbanismo.blogspot.com/2015/02/pedagogia-de-resultados-ou-armadilha.html>

outros. O curioso fenômeno de alastramento de teleféricos pela América Latina é, assim, impulsionado pela busca de diversificação e expansão de mercados de empresas europeias no Sul Global.

A construção do Teleférico na Providência é, portanto, resultado de múltiplos atores com interesses diversos na obra. Longe de representarem posições homogêneas e unívocas, "Estado" e "Mercado" aqui se desdobram em uma miríade de grupos que nem sempre tem o mesmo objetivo. Relações entre empreiteiras, fornecedoras, empresas de arquitetura, investidores, fundos imobiliários, bancos nacionais e internacionais nas obras públicas mostram a dimensão de como atores financeiros de várias escalas e múltiplos interesses se entrelaçam com a política de urbanização de favelas.

Para produzir esse teleférico se estabelece então uma cadeia de mediadores pela qual circulam conhecimentos, técnicas, tecnologias, projetos e cargos em multi escalas, sendo interessante pensar a relação de interação entre os escritórios e empresas do Norte Global (a *Urban Think Tank*, o *SlumLab* da *Columbia University*, a austríaca *DoppelMayr*, dentre outros), e os nacionais, os arquitetos, gestores e grandes empresas como a ODEBRECHT.

A ODEBRECHT, uma empresa nacional com atuação multinacional de larga escala, também se coloca como um dos grandes atores envolvidos na expansão das cidades do Sul Global, e interessada no mercado de obras de infraestrutura de mobilidade e urbanizações. Nesse período, a Odebrecht vinha expandindo sua atuação na Venezuela e trabalhou de 2007 a 2010 na construção do próprio Teleférico de Caracas junto da *DoppelMayr*, atuando na obra de abertura de linhas de metrô da cidade. Para distintos agentes, desde grandes empresas e investidores até arquitetos e fábricas fornecedoras, a mobilidade urbana é um mercado.

Para compreender a circulação dos projetos de teleféricos urbanos como boa-prática do urbanismo e técnica de gestão da pobreza, não basta olhar para essa política apenas como imposições de grandes instituições como o BID ou a ONU. As transmissões de técnicas como o "planejamento estratégico" enquanto racionalidades da governança liberal, não devem ser entendidas como reproduções mecânicas, uma vez que se transformam dentro das relações dos mundos em que interagem ao serem aplicadas (ROY, 2012; MOSSE, 2014;). A obra e seus desdobramentos não refletem interesses exclusivos, do BID, da Prefeitura, da ODEBRECHT, ou de um único

grupo/ator, sendo resultado da congregação de várias dinâmicas negociadas nos interstícios das burocracias, regulamentações e técnicas.

Retraçar a genealogia dessas redes permite compreender como modelos e práticas de urbanização se produzem e interagem com realidades locais. Redes de saber e poder se tecem, associando o GASPP da *Columbia University*, a dupla de arquitetos da *UTT* com experiência na urbanização de Caracas, e arquitetos de atuação local, provenientes de experiências de urbanizações anteriores como o Favela-Bairro, através das quais técnicas globais de gestão urbana são repassadas, porém produzindo novos efeitos inesperados.

Através das redes de profissionais da arquitetura podemos traçar como práticas e saberes se estendem e desdobram ao longo do tempo. Para se alçarem como práticas globais, técnicas, metodologias e ferramentas de boas-práticas da urbanização se constroem como um "conhecimento sem corpo", são despidas do contexto em que foram criadas, despersonalizadas, retiradas da atmosfera de acordos, negociações, conflitos e dinâmicas sociais e políticas que as produziram (MOSSE, 2014). Assim, o "modelo Barcelona" e o planejamento estratégico se venderam nos anos 1990 como narrativas estáveis de sucesso, ocultando suas próprias dinâmicas entre grupos de poder locais, remoções e corrupções envolvidas em seus projetos. Inspirados no planejamento estratégico, ao chegaram na América Latina esses conhecimentos vão se desdobrar em diversas tendências de urbanização nas favelas, seja o *urbanismo social* na Colômbia, ou o *microplanejamento* no Brasil.

O conceito do microplanejamento difunde-se e circula por grupos acadêmicos e profissionais da arquitetura e do urbanismo mundial, acabando por designar um conjunto de práticas e conceitos importante no planejamento e governo das cidades que pratica uma arquitetura de (mega)projetos como aposta de transformação local a partir de intervenções pontuais. Nesse escopo, a mobilidade adquire um papel central nas políticas de urbanização de favelas, pois abrir novas vias é narrado como estabelecendo novas relações de público e privado e inserção na "cidade formal", mas também porque são nichos de mercado, empregos e lucros em franca expansão a medida que as cidades do Sul Global crescem exponencialmente.

Assim, políticas de urbanização se expressam como técnicas, mas esses conhecimentos que são produzidos dentro de relações e contextos sociais específicos que são apagados para afirmarem-se como universais, ocultando conflitos, erros e

dinâmicas que os constituíram. É importante localizar essas correntes e fluxos no tempo e no espaço, porque o conhecimento tem "corpo", ele não "flutua" pairando nas ideias, mas é um aparato conceitual de poder localizado em territórios espaciais, políticos e epistemológicos. Nesse sentido, a "colonialidade" vem sendo compreendida como lógica que permeia e se reatualiza nos sistemas de conhecimento da ciência ocidental e no urbanismo em particular (QUIJANO, 2002;; VAINER, 2014). E a prática dessa rede do urbanismo reproduz relações de poder muito clássicas, em que "no Primeiro Mundo, a 'ciência' oferece o 'conhecimento' necessário para tirar partido dos 'recursos naturais' do Terceiro Mundo, onde não há conhecimento, mas sim 'cultura' e 'natureza'" (MIGNOLO, 2004, p.698).

Compreender as dinâmicas que perpetuam posições de poder a empresas e círculos de conhecimento do Norte Global não significa que esses processos se tratem de replicar fórmulas exógenas. Ao analisar essas circulações de conceitos, técnicas e grupos, percebe-se que arranjos específicos locais se instauram e as políticas urbanas que geram, assim como as infraestruturas materiais que constroem (ou destroem), são fruto de uma negociação entre distintos interesses, atores e conjunturas. Oportunidades e recursos, no entanto, estão distribuídos de forma assimétrica dentro dessas relações.

Megaprojetos e renovações expandem oportunidades de mercado de exploração econômica das cidades latinas para que grandes empresas de países europeus, que lucraram com a colonização formando seus fundos e capitais da exploração econômica da terra e privatização dos recursos naturais na América Latina, possam continuar encontrando novos meios de gerar riquezas tornando-se proprietárias de terrenos, tecnologias, empreendimentos e serviços das metrópoles latinas. Seguindo um mercado que vai sempre favorecer monopólios de grupos de poder que congregam capital, expertise e contatos, há pouca evidência que comunidades pobres das regiões que recebem revitalizações consigam obter grandes vantagens de crescimento econômico desse mecanismo. Assim, acentuam desigualdades não só beneficiando grupos já estabelecidos, mas efetivamente produzido ciclos de perpetuação de pobreza, precarização infraestrutural e contaminação para as populações negras historicamente pauperizadas por processos coloniais.

Como veremos, longe de seus ideais "ecológicos", a construção dessa infraestrutura "verde" que seria o Teleférico da Providência teve como impacto

reforçar o racismo ambiental provocando toxidades no território de uma comunidade racializada inserida em regimes de produção de precarizações, enfermidades, demolições e morte praticados através dos séculos de conformação da cidade do Rio de Janeiro.

Tabela 3 - Cronologia de fatos e programas relativos ao Plano de urbanização da Providência

2009	jul	Porto Maravilha 1a fase (Praça Mauá)
	ago	Visita Wigley (GASSP/Columbia) ao Rio
	out	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anúncio do Rio como sede das Olimpíadas 2016</li> <li>• Workshop com SlumLab, Columbia, Doppelmayr, arquitetos (Salles, Rivera, Jauregui) e Prefeitura (SMH, Bittar; SMC, Fajardo)</li> </ul>
	dez	Lançamento do Plano Estratégico da Cidade (PECRJ 2009-2012)
2010	jan	Plano de Desadensamento da Providência (Morar Maravilha)
	mar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UPP Providência (ocupação)</li> <li>• "Dois teleféricos e um plano inclinado" (teleféricos integrando a região portuária)</li> </ul>
	abril	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inauguração UPP</li> <li>• Chuvas e deslizamentos - "área de risco"</li> </ul>
	jun	Convite a Fernanda Salles para execução do projeto do Plano de Desadensamento 23/06 Termo de Referencia aprovado
	jul	Lançamento Morar Carioca
	ago	Licitação <i>"Obras de Urbanização, Edificação e Implantação de Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência – Gamboa – Zona Portuária"</i>

Fonte: A autora, 2023.

#### 4 VIDA E MORTE DO TELEFÉRICO DA PROVIDÊNCIA

A história oficial do Teleférico da Providência pode ser recontada como um projeto iniciado após a pacificação da comunidade cujas obras do transporte se iniciaram no começo de 2012 e foram finalizadas em maio de 2013, entrando em operação em julho de 2014 e sendo operado até 31 de dezembro de 2016. É assim que a Prefeitura narra essa trajetória quando hoje se refere à obra (PREFEITURA DO RIO, 2020). Esse olhar à posteriori, no entanto, pode fazer passar despercebidos os múltiplos fluxos de idas e vindas desse projeto cuja trajetória teve um percurso nada linear, não se seguindo um fluxo simples de etapas entre planejamento, execução, inauguração, funcionamento e desativação.

Tampouco os atores, planos e expectativas envolvidas seguiram uma mesma direção desde o início, promovendo recuos, replanejamentos e reelaborações variadas, sendo rodeado por questionamentos, promessas, incertezas e inconstâncias. Como visto, o próprio desenho e proposta do projeto passou por diversas metamorfoses: de Plano Inclinado a "dois Teleféricos", para por fim erguer apenas um Teleférico.

O início das obras de urbanização na Providência se deu oficialmente em janeiro de 2011, sob o título de Morar Carioca. O projeto anunciado então previa a implantação de uma linha de Teleférico, um Plano Inclinado e um Centro Esportivo na Ladeira do Barroso, um Centro Histórico Cultural na região do Cruzeiro com um anfiteatro, um Espaço de Desenvolvimento Infantil (EDI), um "Centro de Trabalho, Emprego e Renda" (CTER), um POUSO (Posto de Orientação Urbanística e Social). Prometeu ainda "obras de infraestrutura" que incluíam alargamento de ruas, implementação de motovias, asfaltamento e reforma das escadas, além da reforma da praça Américo Brum. O reassentamento das famílias se daria através da construção de 1061 novas moradias Minha Casa Minha Vida (D.O.M.-RJ 16/01/2011).

Entrando no local de forma truculenta, seis meses depois o projeto passaria por questionamentos judiciais e técnicos, provocando uma série de suspensões. A obra acaba embargada judicialmente e o "Morar Carioca" Providência foi interrompido. Tendo priorizado a obra do Teleférico, muito do projetado nunca foi erguido, construindo ao final apenas as três estações de teleférico, a creche EDI e o Centro de

Trabalho, Emprego e Renda (CTER). Das novas unidades habitacionais prometidas, apenas 34 foram feitas na região central e muitos dos removidos permaneceram aguardando recebendo aluguel social por empreendimentos MCMV prometidos no Centro. Ao final do projeto haviam sido removidas entre 140 (COMITÊ POPULAR DA COPA, 2015) e 200 (FAULHABER E AZEVEDO, 2015) famílias da comunidade. Mesmo com a urbanização tendo ficado incompleta, a operação custou mais de R\$ 163 milhões (TCMRJ) aos cofres públicos, valor ainda superior ao originalmente licitado, sendo a maior parte desta quantia consumidos apenas para o Teleférico no valor de R\$75 milhões (PREFEITURA DO RIO, 2015).

Embora a Prefeitura sustente a narrativa de que as obras de urbanização na Providência ficaram incompletas devido ao embargo judicial, há grandes chances de que elas continuassem incompletas mesmo sem ele. Se mais da metade do orçamento já havia sido gasto com o Teleférico, a tendência é que não houvesse verba para as demais obras e o projeto ficaria inacabado por problemas de "orçamento" e "falta de verbas" para os custos que se multiplicam no canteiro de obras.

A partir de 2009 a política do urbanismo olímpico impõe um ritmo acelerado às obras e prioriza a entrega de grandes símbolos, erguendo todos os megaprojetos de favela em uma média de 2 anos, quando uma obra pública de dimensões colossais poderia demorar décadas. Há um padrão de incompletude nas obras de urbanização do período que se replica em outros projetos, como na Rocinha, Complexo do Alemão e Cantagalo, onde foram priorizadas as obras monumentais - a Passarela da Rocinha, o Teleférico do Alemão e o Elevador do Cantagalo - deixando obras que seriam essenciais inacabadas.

Inserindo-se nos planos da Providência no fim de 2009, a trajetória desse Teleférico passa por diversas inflexões. Em janeiro de 2010 de Prefeitura já se prepara para a contratação do plano, contrata a arquiteta em junho, lança a licitação das obras em agosto e homologa o resultado até o final do ano. O tempo entre o planejamento e o início das obras é de apenas 1 ano. Mesmo sem o financiamento esperado, a Prefeitura decide iniciar a obra de qualquer forma com recursos próprios esperando verbas do PAC. Em janeiro de 2011, o Consórcio RIOFAZ inicia as obras e leva pouco mais de 1 ano e meio para construir as estações. Em meio a muitos conflitos e contra todas as intempéries, em dezembro de 2012 o Teleférico estava de pé e recebendo

um evento midiático. De muitas formas, existiam várias possibilidades do Teleférico da Providência nunca "ter nascido".

O Teleférico da Providência teve um percurso inconstante com recuos e desdobramentos múltiplos. Enquanto a primeira suspensão na trajetória do Teleférico pode ser entendida como tendo ocorrido ainda no edital de licitação, no final de 2010, a segunda se deu já no primeiro ano de obra, do fim de 2011 a março de 2012. Uma terceira suspensão ocorre em novembro de 2012, embargando a obra e iniciando um litígio durante 2013, quando apenas a obra do teleférico é autorizada a ser finalizada, mas entrando em suspensão uma quarta vez logo em seguida. Já considerado ruína abandonada antes mesmo de sua inauguração, o teleférico permaneceu fechado e parado por volta de um ano e meio até sua inauguração em julho de 2014. Por fim uma quinta suspensão acontece com seu abandono em dezembro de 2016 até o presente momento, em 2023, quando volta a receber promessas e investimentos para restauração.

Com o embargo das obras no final do ano, a Prefeitura mantém as tentativas de acabar o Teleférico e passa a culpar a comunidade pela paralisação das obras. No entanto, o que acontece é que a conjuntura também já havia mudado após a reeleição do prefeito Eduardo Paes em outubro de 2012. Passando por atrasos e impedimentos judiciais, o Teleférico teria valor eleitoral caso ficasse pronto ainda em 2012. Ficando pronto em 2013, entra em suspensão antes mesmo de ser inaugurado e muitos se perguntam porque o teleférico não foi posto em funcionamento assim que a obra acabou. A vontade de pô-lo em circulação parecia depender, no entanto, da sua utilidade política.

Quando finalmente é inaugurado em julho de 2014, durante a Copa do Mundo no Brasil, o programa Morar Carioca já estava em processo de decadência até ser inviabilizado totalmente no fim do ano. É, portanto, monumento simbólico e material de uma política que já havia ela também sido abandonada. O ato de inauguração figura mais como performance ritual a fim de obter efeitos políticos e simbólico do que a finalização da construção.

Se é verdade que infraestruturas podem ter "biografias sociais" (KOPPYTOFF, 2008; APPADURAI, 2008;), as infraestruturas olímpicas aqui abordadas não tem uma trajetória linear de gestação, nascimento, vida, decadência e morte. Muitas obras são abortadas antes de nascer, outras abandonadas logo após. Algumas perambulam nos limiares da decadência entre a vida e a morte, enquanto outras parecem passar mais

tempo mortas do que vivas. Uma pós-vida social das infraestruturas se evidencia quando observamos os múltiplos efeitos que uma obra pode ter mesmo quando seus objetivos e promessas iniciais falharam.

Este capítulo visa realizar uma etnografia da trajetória do Teleférico da Providência abordando os múltiplos tempos e políticas que permeiam a execução dessa obra. Um olhar atento aos movimentos do processo de construção do Teleférico nos leva a observar não apenas seus trajetos de "vida" e "morte", mas também de preconceção e pós-vida dessa obra.

Nesse sentido, esse capítulo está dividido em partes que correspondem a ciclos de ordenamento espaço-temporal da trajetória dessa infraestrutura. O processo de execução da obra a partir de 2011 é abordado no item 4.1) "Dados e Escombros", pensados como duas produtividades que atravessam essa obra. O período de suspensão da obra após sua suposta completude é analisado no item 4.2) "Completude e Suspensão". Por fim, no item 4.3) "Ciclo Porto Maravilha" aborda-se o ritual de inauguração e o processo de abandono é posto em perspectiva para compreender as produtividades políticas "post-mortem" do teleférico.

#### **4.1 Dados e escombros**

No dia 16 de janeiro de 2011, o prefeito Eduardo Paes subiu o Morro da Providência com um mapa como este:

Imagem 43 - Foto do folder distribuído aos moradores pela Prefeitura



Fonte: Relatório de Violações, FCP, 2011a

Contendo diversas projeções de modelagem 3D de novas instalações anunciadas para serem erguidas na comunidade, como as estações de teleférico, o Plano Inclinado e o Centro Esportivo, o mapa gerou pânico e ansiedade ao colocar incertezas sobre o futuro daqueles que moravam abaixo dessas belas imagens, uma vez que as iniciativas foram decididas sem espaço de diálogo e participação dos moradores na escolha desses projetos e "benfeitorias".

Muitas opacidades rondaram o Plano de Urbanização da Providência. Como esse planejamento havia sido feito? Sobre quais estudos e demandas se baseava? Qual o processo de decisão e formulação daquelas imagens de projetos que estavam sendo exibidas? E qual a função das projeções e mapas arquitetônicos, divulgados logo de início sem que houvesse sequer estudos?

Imagem 44 - Projeção modelo 3D da Estação Américo Brum



Fonte: Fernanda Salles Arquitetura

Embora altamente técnicos, a ficção e fabulação do espaço urbano têm aqui uma importância. A contratação dessas projeções 3D desempenhou um papel chave nas renovações almejadas pela Prefeitura. Assim como no Porto Maravilha, onde cenários utópicos mostravam um porto despovoado e repleto de hotéis de luxo, na Providência a fabulação de cenários onde nada está inacabado, quebrado ou sujo, e tudo parece pairar na mais perfeita ordem entre pedestres felizes e árvores frondosas, desaparecia completamente com a favela.

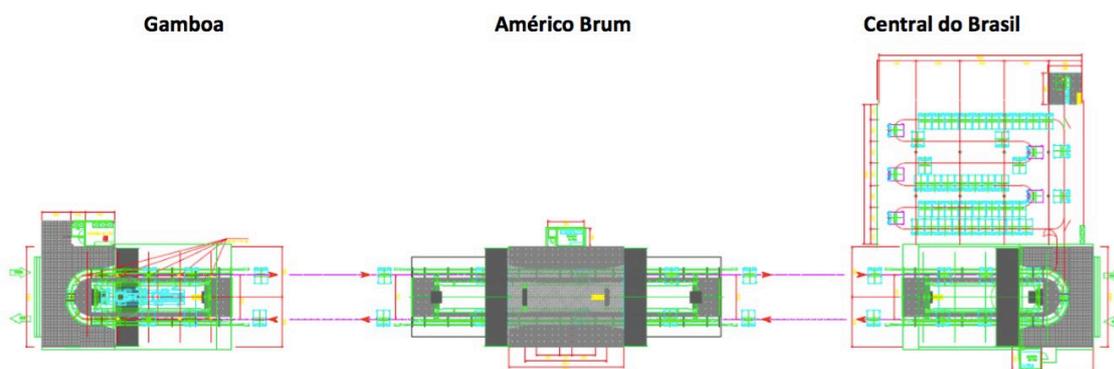
Essas projeções idealizadas do espaço cumprem a função de gerar especulações, mobilizar expectativas, e assim também angariar apoio para realizar a obra. É dando visibilidade a uma projeção do que ainda não existe que se faria o projeto efetivamente acontecer. O vazamento para a grande mídia dessas imagens fictícias tem efeitos amplamente políticos e especulativos. Fazem circular especulações de rumores, ansiedades e promessas sobre futuros possíveis e impossíveis, mas também especulações financeiras atraindo investimentos de grupos interessados na transformação da favela-símbolo. Ao mesmo tempo que reforçam o projeto e a inevitabilidade deste como algo já decidido e sem volta.

Opera-se aqui, nesse sentido, uma política de transparências e opacidades, onde a extrema visibilidade dessas projeções divulgadas contrasta com a extrema

ocultação dos planejamentos e processos que levaram a essas imagens. Se os moradores eram aturdidos pelas várias projeções, o acesso ao plano de urbanização, no entanto, permaneceria um mistério por muito tempo.

Para que os moradores pudessem ter acesso à simples visualização de uma imagem como a planta geral, por exemplo, foram meses de idas e vindas de decisões judiciais e dezenas de instâncias da cadeia burocrática. O ocultamento, difusão seletiva ou exposição de dados, informações, rumores e especulações tiveram efeitos é resultado de um intrincado jogo de poder e negociação. Ao mesmo tempo que o projeto permitiu uma produção de dados e saberes sobre a favela sem precedentes, também lapidava o que não saber, tendo a produção de desinformação como efeito de poder.

Imagem 45 - Planta do Teleférico



Legenda: Planta obtida pelos autos do processo em que a SMH é intimada a fornecer o Plano de Referência do projeto.

Fonte: TCM-RJ, 2010.

O folder "explicativo" teve como efeito a produção de uma certa camada de ilegitimidade (DAS, 2004), quando a linguagem técnica da arquitetura torna difícil a compreensão sobre o que aconteceria com as famílias que residiam no lugar representado por retângulos vetoriais em cores vermelhas no mapa e abaixo das projeções 3D de novas construções. Ao invés de informar, o mapa gerou uma série de ansiedades e especulações nesse momento. Era apenas o início de uma política de desinformação entre Prefeitura e moradores que travariam nos anos subsequentes uma "guerra" justamente por e através dos dados e dos códigos da técnica.

Esse seria o primeiro de uma série de "encontros com o Estado" (SHARMA e GUPTA, 2006) bastante controversos que os moradores teriam com representantes da administração pública, que se faziam presentes em campo através de funcionários

e técnicos da SMH, assim como secretários, subsecretários, coordenadores e assessores que eventualmente visitavam a obra.

#### 4.1.1 Política dos escombros

"A alvenaria é de vocês": a casa desmembrada em escombros

Em fevereiro de 2011, funcionários da SMH subiram o Morro da Providência medindo e marcando as casas. Com tinta spray marcavam os muros frontais das casas com as iniciais "SMH", da Secretaria Municipal de Habitação, seguida de uma numeração. O "Relatório de Violações" do FCP (2011a) registrou como essa abordagem foi feita sem que os moradores fossem devidamente informados sobre a remoção, sobre o projeto ou mesmo quais opções teriam de moradia.

[O agente estava identificado?] Não, tava com o crachá virado e as informações não foram claras porque eles falaram que vieram cadastrar e quando passou alguns dias eles vieram pra cá com marreta, caminhão, pra desmontar tudo, quebrar tudo e botar todo mundo pra rua (Morador da Rua do Livramento, 182/184; FCP, 2011a).

Embora despejos estivessem acontecendo por vários pontos da cidade pelos projetos de urbanização, a violência simbolizada e materializada na marcação dos muros das casas tornou a experiência da Providência um caso extremamente emblemático e polêmico. A entrada da Prefeitura na comunidade provocou muitas controvérsias pela marcação de casas visando a remoção, ato que foi comparado desde à "marcação do gado" (entrevistado em Casas Marcadas, 2012) e até rememorado como as marcações de casas em 1808 com a sigla "PR", de Príncipe Regente, feitas para alojar a família real portuguesa, interpretada como "Ponha-se na Rua" (PAIVA, 2013), e que neste caso seria o "Saia do Morro Hoje" (SMH). Processo marcado pela falta de diálogo e de espaços de participação dos moradores nas decisões, há ainda diversas denúncias que apontam que moradores foram pressionados a sair por agentes ligados direta e indiretamente ao projeto, fomentando uma política de intimidação e medo.

Sem serem fornecidas explicações quanto ao plano de urbanização ou quantas casas seriam removidas e sob quais justificativas, os moradores iniciam uma jornada por informações. Em um primeiro momento em que o acesso ao projeto era velado, só restava especular: "quanto à numeração das casas marcadas, observamos que se

segue uma ordem da faixa de 1500 até a faixa de 1800 (...) A partir dessa numeração pressupomos que existam de 300 a 400 casas ameaçadas de remoção apenas no Morro da Providência".

Apresentados apenas aos desenhos de projeções das futuras construções e sem saber o destino das famílias que tiveram suas casas marcadas para remoção, cada vez que algum representante do poder público subia o morro, o que ocorria raramente, moradores se aglomeravam em torno desesperados por explicações. Como pude acompanhar ao longo de 2012, quando atuava em um coletivo de educação no local, assessores e funcionários da SMH subiam o morro e andavam apontando "aqui será isso", "ali será aquilo", rodeados de moradores que os acompanhavam repletos de perguntas e angústias sobre o que aconteceria com suas casas debaixo daqueles projetos.

"O Sr. Secretário falou que as paredes são nossas e o chão é dele. Então quer dizer eu tenho uma casa flutuante?": a fala da moradora Márcia Regina, entrevistada para o filme Casas Marcadas em 2012, evidencia um paradoxo quando fala da "casa flutuante", ideia que ilustra bem o desmembramento físico e conceitual das casas nesse processo de urbanização.

A disjunção entre casa e o território tem um papel na produção de incertezas do status das casas, trazendo um argumento bastante questionável sobre a propriedade da terra, dada a história de assentamento centenário da favela, já discutida anteriormente. Agentes estatais diversos ao longo do tempo promoveram práticas ambíguas perante à favela que alternaram entre combates, criminalizações, consentimentos e "inclusões" circunstanciais. Naquele momento, a segurança do direito de moradia na favela voltava a ser posta em risco através do acionamento de dispositivos técnicos e jurídicos para produzir indeterminação.

A produção de ambiguidades pelo poder estatal desempenhou outro instrumento de remoção. A incerteza de poder permanecer ou para onde sair, a "ilegibilidade" (DAS, 2004) dos direitos e legislações, a inacessibilidade a informação e canais de negociação com as instâncias estatais, trabalhavam para que a população fosse coagida a sair de suas casas, onde existe uma produção política do desespero e do terror como vantagem para pressionar por "acordos".

A todo tempo a mensagem era de que o projeto não estava em discussão, que aconteceria a contragosto dos moradores, sem espaço para alterações, demandas e questionamentos.

Imagem 46 - A moradora Marta em frente a sua casa marcada.



Fonte: Filme Casas Marcadas, 2012.

A princípio de difícil compreensão, as marcações e a abordagem integravam um sistema de classificação e produção de dados de gestão do projeto. Agentes e técnicos subiram o morro cadastrando moradores, coletando dados de quantos moradores por unidade habitacional, quantos cômodos por casa, realizando a medição de cada uma e a fotografia de cada unidade habitacional.

As marcas de "SMH" na fachada das casas foram recebidas com incompreensão, receio e ansiedade pela ausência de explicações e informações sobre o que aconteceria. A marca classificava as casas a serem removidas e demolidas dentro de um planejamento imaginado sem elas. Do ponto de vista do projeto, essas casas já eram ruína. Ainda estavam de pé, mas já eram pensadas como "mortas" e destruídas, sensação de desrespeito que era estendida para seus habitantes que também eram desumanizados ao serem negados voz e poder de decisão.

As casas já eram escombros, simbolicamente e burocraticamente, pois foram classificadas e valoradas como aglomerados de matéria. Ao mesmo tempo em que integravam um sistema de classificação, produção de dados e gestão do projeto na favela, as marcas estavam inseridas em uma lógica onde a destruição ocupa um lugar significativo de como a política é feita.

A marcação era seguida de uma abordagem onde informações dos moradores eram colhidas e a casa era medida, avaliada em termos de cômodos, andares,

materiais constitutivos e aspectos físicos da estrutura do imóvel para estabelecer uma compensação dos moradores pela sua demolição, embora na época eles não tenham sido informados disso. A inscrição "SMH+número" instaurava, assim, uma passagem simbólica que alterava o significado da casa para um conjunto de dados e materiais.

Essa visita que eles fizeram era uma enganação, eles disseram que era só para poder saber quantas pessoas tinham, quem eram os moradores de cada casa, porque as pessoas não tinham onde morar e acabam construindo, construindo porque precisam morar. Aí eles queriam saber quantas pessoas moravam, incentivando as pessoas achar que iam ganhar alguma coisa de verdade, então eles saiam marcando as casas, tirando foto das pessoas, que eu acho que não é direito deles (Moradora da Rua do Livramento 207/211, FCP 2011a).

Depois de medida, metrificada, avaliada, categorizada, fotografada e seus habitantes tendo sido listados e contados, famílias e "domicílios" são distinguidos e traduzidos em quantidades de "Unidades Habitacionais" (UH), para que em tese recebessem um imóvel equivalente. Na remoção "você tem que destinar a uma habitação mais ou menos compatível com o número de unidades" (Salles in: ABLA, 2011, p.114), mas esse processo de equivalência segundo parâmetros técnicos é também profundamente político.

A Prefeitura do Rio adotou como política oferecer três caminhos para os removidos: (1) indenização baseada na casa desapropriada, que foi oferecida numa média em torno de R\$20 a R\$30 mil; (2) inscrição para financiar a compra de uma casa dos conjuntos Minha Casa Minha Vida, oferecidos com frequência em Senador Camará, a quase 3 horas de distância; (3) receber temporariamente "aluguel social" que oscilou entre R\$400 e R\$600, até a construção de habitações sociais no centro. Alguns relatam no início ter sido oferecido apenas aluguel social e que era posto por funcionários da Prefeitura que eles não tinham opção (FCP, 2011a).

um problema que teve lá [na Prefeitura], um problema bem sério, é que eles coagiram um pessoal pra aceitar o valor falando assim: não adianta que vocês vão ter que sair de lá mesmo de qualquer maneira, que vai ser feito isso, entendeu? Que vai ser feito, vamos dizer, no nosso caso, que vai fazer o plano inclinado mesmo... e ele falou que nós somos donos da alvenaria. Falou: a alvenaria é de vocês, agora o solo não é de vocês, é da prefeitura. Foi isso que ele falou, entendeu? E ele falou num tom ríspido, entendeu? Como se estivesse impondo, dizendo que tem que aceitar de qualquer jeito (Morador da Ladeira do Barroso in: FCP, 2011a, p. 25).

No processo de remoção, as indenizações oferecidas pela Prefeitura eram calculadas com base na compensação do valor empregado nos materiais de construção da casa. Alegando que a única coisa a qual os moradores teriam direito

seria "a alvenaria", a casa é reduzida aos seus componentes físicos. As casas eram, literalmente, planejadas enquanto escombros, vistas como aglomerados de materiais e passam a ser valoradas enquanto tal.

Isso causa diversos desdobramentos e múltiplas respostas por parte dos atingidos. Temos moradores desesperados por não terem guardado as "notinhas" de comprovantes dos gastos com os materiais que usaram em suas casas; temos moradores que já gastaram com materiais, mas que ainda não foram usados, e a Prefeitura só pagaria pelo que já estivesse construído até aquele momento, fazendo com que perdessem dinheiro e interrompessem suas obras. Se a obra do teleférico andava, as obras e planos de vida dos moradores entravam em suspensão. Também há pessoas que diante da marcação de sua casa e ameaça de remoção vão ter como estratégia comprar outra casa dentro da comunidade, seja por conta própria, seja por compra assistida junto a Prefeitura. No entanto, segundo apurado pelo FCP, as indenizações giravam em torno dos R\$30 mil, o que tornava difícil mesmo a compra de imóveis dentro da Providência.

Como denunciado nos relatos coletados pelo FCP, essas "negociações" do valor da indenização foram um ponto de conflito porque os valores baixos eram impostos pela Prefeitura e havia um discurso recorrente para desestimular o morador quanto a suas opções. As práticas de agentes estatais, sejam técnicos que abordavam os moradores em suas casas, sejam os funcionários da SMH e do consórcio com quem tinham que dialogar quando eram convocados a comparecer na Prefeitura, era de reforçar a ideia de que deveriam "sair de qualquer jeito" e que deveriam aceitar as ofertas sob o risco de "ficar sem nada". Foi o caso do relato supracitado de um morador da Ladeira do Barroso que se sentiu coagido na Prefeitura porque lhe disseram que teria que sair de qualquer maneira porque o Plano Inclinado seria construído de qualquer forma sobre sua casa, mas nunca foi executado. No final, pessoas perderam suas casas, mas muitas dessas obras não aconteceram.

A indenização pela materialidade, e não pelo número de habitantes, faz com que o baixo valor pago não fosse suficiente para comprar outra casa, muito menos com quantidades de cômodos considerados "adequados" para abarcar todos os moradores. Em muitos sentidos, a remoção como consequência da urbanização teve como efeito o aumento da vulnerabilidade habitacional dos atingidos que se viram tendo que se mudar para casas com ainda menos espaço.

(...) minha casa tá marcada mas eu não vou sair da minha casa. Eu não vou sair. Eles acham que vão encontrar barro mole, mas comigo eles vão encontrar barro duro, porque eu passei necessidade pra mim levantar minha casa do chão. Levantei minha casa do jeito que eu queria pra eles vim e dar 25 mil? 25 mil foi o que eu gastei com a minha casa ou mais... é que eu não guardei as minhas notinhas todas, senão eu tava com as minhas notinha todinha guardada, se eu soubesse que ia acontecer isso minhas notinha tava tudo guardada. Sou nascida e criada aqui, eu tenho 38 anos. São 4 (que moram).

[Você falou que deram 25 mil?] Não, a minha casa eu gastei mais de 25 mil. O boato eu não tenho certeza, é que eles tão pagando 25 mil. Eu não quero. E a mão de obra, pra carregar. O meu marido sofreu. Eu quando morava lá no quartinho ali embaixo que é meu que é onde agora mora minha filha, que minha filha não tinha pra onde ir e eu deixei ela morando lá, é... eu comi arroz e feijão, foi pra mim construir isso daqui. Eu passei necessidade mesmo, pra mim construir o meu barraco aqui. Agora eles querem botar no chão? Não vou sair da minha casa não (Moradora do Morro da Providência, Área do Sessenta. FCP, 2011a, p. 26).

Afinal, quanto vale uma casa? Mesmo que fosse possível comprovar todo o custo dos materiais construtivos, as "notinhas" não registram quantos dias de restrição alimentar se passou para ter onde morar. Quantos anos passaram trabalhando e juntando dinheiro para construir e melhorar suas casas. A indenização não considera a "mão de obra", o que significa um árduo trabalho da família e vizinhos para realizar as obras por conta própria e subir materiais de construção morro acima contando apenas com o esforço do próprio corpo.

Ver a casa apenas como materialidade desconsidera a casa também guarda dimensões simbólicas e que as construções nas favelas fazem sentido dentro de uma lógica de melhora de vida do ponto de vista de seus moradores (CAVALCANTI, 2007; 2009). Para muitos, o valor da sua casa é inestimável. Diferente de setores da classe média e alta que tem mais facilidade para alugar, mudar e comprar casas pelo mercado imobiliário formal, a casa autoconstruída na favela não é *uma* casa qualquer. Ela é construída "aos poucos" (CORTADO, 2021) e é fruto de um esforço coletivo, um sacrifício financeiro e uma expectativa de prosperidade, estabilidade e vida.

Quando Marta sentou diante de sua casa marcada com 'SMH 1709' (imagem 46) e conversou com a equipe de filmagem do Casas Marcadas, pôs-se prontamente a falar do processo de construção da sua casa e contar do sacrifício físico de carregar sacos de cimento escada acima para a parte alta do morro. Moradora do largo do Cruzeiro, acessível apenas pela escadaria da Ladeira do Barroso, sua casa estava marcada para sair para dar lugar à criação de um Centro Histórico. Em sua fala sobre materiais, trabalho e tempo, coisas que poderiam soar banais, traz para a dimensão

do esforço, expectativa, dinheiro e tempo empregados na sua casa e encrustados naqueles tijolos, cimento e paredes cuidadosamente embolsadas e pintadas.

O documentário, que pela sua natureza buscava objetivar o conflito do projeto do Morro, ao perguntar sobre a remoção das casas encontrou nas falas de seus entrevistados densas histórias sobre suas vidas pessoais. D. Chiquinha, outra moradora do Cruzeiro, nos convidou a sentar no sofá de sua sala para a entrevista e em pouco tempo de conversa sacou seu álbum de fotografias. Ela mostrava como os anos haviam se passado confundido a vida de sua família com a vida naquela casa. Comentava muito de como gostava da casa e ao final da entrevista nos levou para vermos com nossos próprios olhos um dos pontos que a faziam apreciar tanto o local. Subindo pequenas escadas atravessamos alguns andares até uma abertura no teto que nos levava até sua laje. Ao por a cabeça para fora do vão e olhar em volta da laje, encontramos uma revoada de pássaros que rodeavam a casa como quem sobrevoava as montanhas. Do alto da laje, na parte mais alta do Morro da Providência, D. Chiquinha estava no topo do mundo.

Se o documentário buscava traduzir a situação em uma linguagem objetiva, respostas diretas e fatos, ficou óbvio que não havia forma de mensurar o que as casas representavam para os moradores. Eles nos contavam também dos anos de trabalhos árduos para fazer a vida acontecer no Morro, como haviam encarado por longo tempo a falta de infraestrutura pública na favela, dificuldade de mobilidade pelas escadarias, e como quase tudo que tinham individual ou coletivamente até ali havia dependido exclusivamente de seu trabalho, das suas famílias e da sua comunidade: "agora que vai ficar bom vão nos tirar"?

### **Economia da destruição**

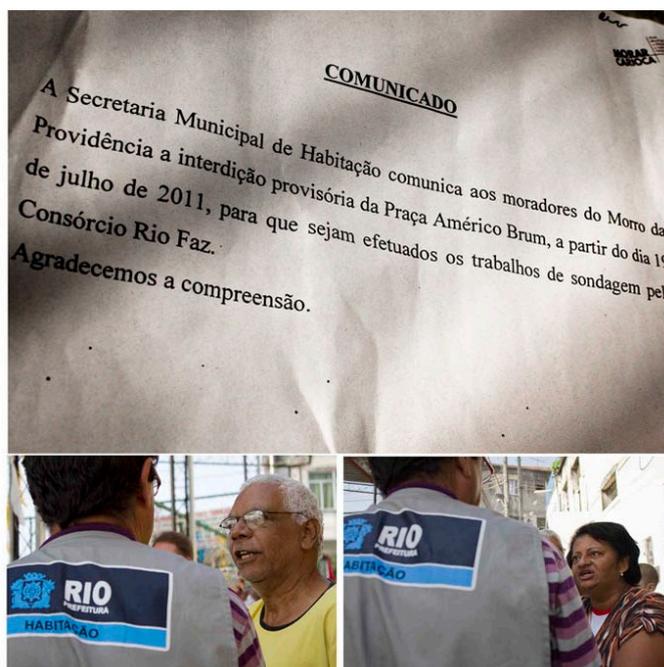
"A Providência é um morro esquecido, só foi lembrado por tragédias. Uma coisa é revitalizar, outra é destruir. Aqui nunca teve nada, a área de lazer era essa aqui"<sup>76</sup>. Em meados de 2011 a notícia de que a única praça da favela daria lugar a um teleférico correu rapidamente o morro e os moradores organizaram um protesto para

---

<sup>76</sup> Depoimento da moradora Maria Penha, para a matéria "Construção de teleférico no Morro da Providência gera polêmica entre moradores no Rio" (UOL, 19/07/2011). Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/07/19/construcao-de-teleferico-no-morro-da-providencia-gera-polemica-entre-moradores-no-rio.htm>

evitar a demolição da Praça Américo Brum. Nesse período, funcionários faziam a sondagem da praça principal para reconhecimento do solo e projeção da instalação das bases do teleférico fincado sobre os escombros da praça. Sem diálogo ou acordo da comunidade, a demolição da Praça Américo Brum foi um momento considerado triste para diversos moradores: "Estamos sendo invadidos. Fomos avisados na última quinta-feira que nós moradores tínhamos que nos despedir da praça" dizia uma liderança local na ocasião. Invadidos: dentro de suas casas, ruas e praças.

Imagem 47 - Interdição da praça Américo Brum.



Fonte: Leo Lima, 2011.

A Praça Américo Brum teve seu primeiro golpe fatal numa manhã de terça-feira, no dia 19 de julho de 2011, sob forte escolta policial armada. Desde domingo, quando souberam que a praça comunitária seria extinta para dar lugar ao teleférico, moradores e apoiadores se reuniram em vigília contra a obra. Na segunda-feira, funcionários da SMH subiram o morro e entregaram um "comunicado" do Consórcio Rio Faz avisando que a praça ficaria "interditada".

O relato<sup>77</sup> de um fotojornalista e ativista que acompanhou o acontecimento descreve o episódio como um "soco na alma" repleto de "agonia" para os moradores. Entre crianças que esperavam pelo treino de futebol e moradoras mobilizadas contra a demolição, faixas diziam: "o governo quer destruir o que a comunidade construiu".

<sup>77</sup> Artigo por Leo Lima para o Coletivo Favela em Foco. Disponível em: <https://favelaemfoco.wordpress.com/2011/07/20/vamos-tomar-uma-providencia/>

O papo já tava dado, a policia militar já estava avisada que os “marginais” estariam lá mais uma vez para fazerem “baderna”. Seria essa a explicação pelo arsenal bélico e poderoso da entidade? Segundo o comandante, responsável pela Unidade de Policia Pacificadora (UPP) do lugar, era por pura precaução, para justamente garantir a segurança das pessoas. Depois de muito fala-fala, os operários acabaram entrando na quadra e começaram a perfurar o chão. Víamos pessoas que fazem parte da obra rindo, enquanto os moradores brigavam e conversavam com os “responsáveis” mais próximos, ou mediadores de conflito para terem uma resposta sobre o que pelo menos iria acontecer com eles no futuro. Sr. Sílvio Ronaldo, que chegou a falar que precisariam matá-lo, para criarem tal obra faraônica no lugar onde ele nasceu, cresceu e gostaria de ver seus filhos e netos fazerem o mesmo, enfim, são pessoas de bem, que trabalham, labutam, são felizes e tristes como todos os seres humanos (Léo Lima. Coletivo Favela em Foco. 20/07/2011).

Imagem 48 - Faixas em protesto contra a demolição da Praça Américo Brum



Fonte: Leo Lima, 2011.

As perfurações no chão da quadra comunitária eram uma agressão contra a própria comunidade, que não teve opção de escolha quanto ao projeto e se sentia invadida e violada. Essa sensação tinha concretude, uma vez que a favela havia sido metrificada, marcada, ameaçada, demolida e por todos os lados recebia golpes de marretas, picaretas, estacas, furadeiras e escavadeiras. O processo de destruição das infraestruturas da comunidade também era de "quebra" da estabilidade física e psicológica das pessoas, minando suas condições de vida e perspectivas de futuro.

As ruínas e escombros deixados na favela não foram produzidos após a paralização do projeto finalizado, mas antes mesmo da construção de qualquer coisa.

O projeto de urbanização teve desde seu início um foco grande na demolição, produzindo uma política feita através dos escombros.

Em princípio podemos supor que demolir, como destruir, é uma atividade simples, sem lógica ou racionalidade, mas existem uma profusão de conhecimentos, regras e economias vinculadas a essa prática. Demolir é um negócio dentro de uma economia de práticas de destruição que ocupa grande parte do trabalho que envolve construir o espaço planejado. A demolição de casas e produção de escombros por agentes vinculados ao projeto de urbanização não são tão simplesmente fruto de uma má aplicação do projeto, pelo contrário, estão previstos, calculados e orçados no planejamento desde antes de sua execução.

Medir as casas e qualificar seus materiais era importante não só para calcular uma indenização ou imóvel equivalente pela remoção, mas também para que esses materiais fossem codificados e categorizados dentro do sistema de obras, planilhas, orçamentos e assim participar de uma política que tem na destruição sua principal forma de gerar (sobre)valor.

As casas aqui deixam de ter valor e significado enquanto moradia, espaço de afeto e sociabilidades, para serem mensuradas a partir de suas peças e seu valor de mercado. Lajes, pilares, portas e vigas se tornam unidades matemáticas e vão integrar equações onde custos serão multiplicados pelo tamanho e quantidade de quartos de uma casa e o material que compõe as suas paredes.

Para o projeto, essas casas e instalações já são escombros e seu desmembramento já estava contabilizado enquanto tal. Os materiais com que são compostas as estruturas de casas, comércios e galpões a serem derrubados importam para planejar o método de demolição, técnica, maquinário e mão de obra necessária, tipo de transporte, gestão desse resíduo, se é com reaproveitamento de materiais ou não, forma de descarte, etc.

O urbanismo olímpico põe em prática uma política que governa através dos escombros, onde a mobilidade ou imobilidade desses escombros que circulam nessa economia produzem efeitos políticos múltiplos. Através do desmembramento da casa em escombro e categorização de seus componentes materiais se obtém tanto a valoração que vai gerir as indenizações, quanto a valoração que vai reinseri-los dentro de uma economia da destruição e manter esses materiais circulando em outros regimes de valor e outros mercados.

Parte desses escombros se mantém em circulação dentro da economia da destruição/construção. A demolição de casas e desmembramento delas em escombros insere suas materialidades em outras ordens, produzindo não um escombros indistinto, mas peças que são valoradas a partir de suas qualidades materiais: alvenaria, concreto, alumínio. Esses materiais gerados pela demolição são descartados através de empresas de gestão de resíduos e são separados, revendidos e reutilizados em novas construções, mantendo-se em circulação na economia da construção civil.

A política municipal de gestão dos Resíduos da Construção Civil (RCC), estabeleceu, a partir de 2011, a obrigatoriedade de utilização de reciclados de resíduos da construção civil nas obras da administração pública municipal, privilegiando o reaproveitamento dos diferentes resíduos de demolição e construção diretamente nos próprios locais de geração ou indiretamente em outras obras municipais. O descarte dos resíduos das obras é feito por intermédio de empresas licenciadas especializadas em tratamento de resíduos ou diretamente pelo sistema público de resíduos, sendo encaminhados para aterros legalizados, em geral localizadas nas cidades limítrofes do Rio de Janeiro, uma vez que os Centros de Tratamento de Resíduos dentro da cidade vem sendo fechados nos últimos anos<sup>78</sup>.

Os resíduos do entulho são coletados, enviados para centros de tratamento, onde serão triturados, separados em frações menores e seus fragmentos são classificados em areia, brita, pedrisco, etc., que poderão ser revendidos como matéria-prima para outras construções, podendo ser reaproveitados no aterramento, pavimentação e nivelamento de vias, pistas e praças ou servindo de base para a construção de peças como tijolos e blocos.

Os ciclos de vida de um tijolo ilustram muito bem essa questão. Tijolos são produzidos, transportados, armazenados, vendidos, organizados, empilhados, aglutinados e revestidos com concreto, argamassa, tinta, etc., erguem paredes por pouco ou muito tempo, até caírem velhos ou a golpes de picaretas ou retroescavadeiras, serem desmantelados, arrancados, rompidos, fragmentados, formam montanhas de fragmentos, são triturados, carregados até aterros e

---

<sup>78</sup> Parte dos escombros das obras na Providência foram encaminhadas para a Allwin Construtora e Mineradora, em Belford Roxo, Chaco-Vaco Transportes Comércio e Beneficiamento de Madeira, em Duque de Caxias, para a Central de Tratamento de Resíduos (CTR) Alcântara, em São Gonçalo, e também para a CTR Nova Iguaçu, onde vai parar no aterro de Adrianópolis (6a. inspeção de obra, processo 040/003864/2011, TCMRJ).

revendidos para dar forma a outras construções, outros para formarem barro e modelar, assim, novos tijolos. A matéria não só tem uma vida na sua circulação física, mas adquire múltiplos sentidos e valores em seus ciclos.

Embora parte da demolição tenha sido prevista para ser feita com reaproveitamento, as inspeções podem indicar que a política de descarte fez também parte de uma forma de inflar o valor dos serviços e que resultou em uma política de produção de escombros bem distante do reaproveitamento, cujo abandono sem tratamento gerou consequências ecológicas e sanitárias diversas. A demolição com aproveitamento pode exigir menos maquinário, mas aumenta o custo de mão-de-obra se seu método de extração for manual para preservar os materiais. A demolição manual com aproveitamento entra no orçamento e o serviço mais caro é pago pela Prefeitura para o Consórcio, porém na inspeção de obra verificou-se o serviço mais barato sendo prestado, ou seja, em que as demolições são feitas por maquinário sem o cuidado com a integridade dos materiais (8a. Visita Técnica ao contrato 52/10, TCMRJ, 2013).

Demolir é um negócio. A economia de destruição se estende por uma cadeia ramificada de empresas, práticas, saberes e atores diversos engajados em distintas etapas do processo de demolição, transporte e descarte de materiais. O megaprojeto mobiliza verbas públicas para o consórcio de grandes empreiteiras, mas essa verba circula desde a contratação de fornecedores de equipamentos, contratação da mão-de-obra para os serviços demolição, serviços de descarte e coleta de resíduos, repassados a empresas e subcontratações terceirizadas.

Por isso, cada uma dessas etapas é prevista e tipificada dentro do orçamento do projeto, dividindo-se em uma miríade de práticas entre "arrancamento" de grades, janelas e portões, demolição manual ou com equipamento, empilhamento, transporte e mensuração de resíduos, etc. Cada pedaço e tipo de escombros é calculado, planejado e orçado antes mesmo da obra começar. Importa saber se os tijolos a serem arrancados são maciços ou vazados, se as paredes a serem demolidas são de alvenaria ou concreto armado, e para orçar o valor desses serviços são calculados os valores e tipos desses materiais multiplicados por lajes x vigas x pilares (imagem 48).

## Imagem 49 - Relatório de inspeção de obra

Irregularidades/ Questionamento	Análise
<b>1. Demolições no Morro da Providência 1ª, 2ª e 3ª medições.</b>	
1.1. Inconsistência: há nota observando que as casas-tipo são com dimensões de 28m <sup>2</sup> (7,0m x 4,0m), porém o detalhamento exemplifica uma casa de 40m <sup>2</sup> (8,0m x 5,0m).	Não atendido (fis. 132/139)
1.2. Inconsistência: como há distinção na demolição entre a de alvenaria e a de concreto armado (itens SC 05.05.0750 e SC 05.05.0950) e como ambos estão dentro do mesmo volume, é necessário que seja descontado da primeira o volume ocupado pelo concreto. Contrariamente, a memória de cálculo não evidencia o desconto da estrutura de concreto nas alvenarias.	Não atendido (fis. 132/139)
1.3. Inconsistência: ainda no item pertinente à demolição de alvenaria (item SC 05.05.0750), a quantidade de alvenaria interna lançada na memória de cálculo sugere incompatibilidade com a compartimentação exemplificada de sala, 2 quartos, banheiro e cozinha. Possível lançamento equivocado de alvenaria de 24m na memória de cálculo da alvenaria interna.	Não atendido (fis. 132/139)
1.4. Inconsistência: a partir da descrição das dimensões das peças de concreto armado utilizada no detalhamento do padrão de edificação, da planta de estrutura e considerada por hipótese a situação de 40m <sup>2</sup> , o volume de 16,55m <sup>3</sup> p/ unid. (item SC 05.05.0950) parece exagerado, uma vez, que duas lajes de 40m <sup>2</sup> por 5cm, nove pilares de 15x15cm com altura de 3m e dois conjuntos de vigamento (servindo de cinta e viga de coroamento) de 10x15cm por 41m de extensão, totalizam 5,84m <sup>3</sup> p/ unid. conforme cálculo abaixo: (2 lajes x 40m <sup>2</sup> x 0,05m) + (9 pilares x 0,15m x 0,15m x 3m) + (82m de viga x 0,10 x 0,15) = 5,84m <sup>3</sup>	Não atendido (fis. 132/139)
1.5. Inconsistência: por consequência das inconsistências anteriores há possível excesso na contabilização dos itens TC05.05.0350; TC05.10.0050; TC05.10.0100; TC10.05.0150 e TC10.05.0100, pois todos dependem dos quantitativos de alvenaria ou concreto.	Não atendido (fis. 132/139)
1.6. Inconsistência: o item SC05.05.0200, referente ao arrancamento de grades, gradis, alambrados, cercas e portões é multiplicado por 9 na memória de cálculo, aparentemente sem justificativa.	Não atendido (fis. 132/139)

Fonte: TCMRJ, 2012

Ao adentrarem o orçamento, essas práticas e serviços são inseridas dentro dos códigos e tipificações das obras públicas. Serviços, materiais e equipamentos são orçados tendo como referência os preços do Catálogo do SCO-Rio (Sistema de Custos de Obras), onde receberão códigos específicos e padronizados, compondo o universo de funcionamento dos orçamentos de obras. É precisamente aqui, mais uma vez no âmbito da burocracia técnica, que mais um sistema de geração de (sobre)valor emerge.

A produção de superfaturamento dos serviços prestados na obra é central para compreender porque obras estouram orçamentos exorbitantes e logo depois são abandonadas, desempenhando assim um papel importante dentro dessa política que produz ciclicamente ruínas e promessas. Entre cálculos e planilhas, existe uma pluralidade de maneiras de extrair o máximo custo e fazer da relação entre serviço da obra e orçamento uma fonte de valor.

Na (...) recuperação da Rua América, é utilizado o item “demolição manual de concreto simples com empilhamento lateral dentro do canteiro de serviço”,

código SC05.05.0850(/), ao invés da utilização do item “demolição com equipamento de ar comprimido, de passeio cimentado ...”, código SC05.10.0100(/). O item SC05.10.0100(/) além de guardar maior compatibilidade com o objeto medido custa R\$4,74/m<sup>2</sup>, enquanto o item utilizado custa R\$10,89/m<sup>2</sup> (TCMRJ, 2013)<sup>79</sup>.

A diferença de preços tem impactos em outros setores, participando assim de uma prática mais ampla nessa economia da destruição. A mão de obra do pedreiro que tem que demolir e empilhar manualmente é mais cara do que o valor da hora do uso de compressores, rompedores e seus operadores. No cálculo de custos tudo conta. Se os escombros da casa vão ser alocados dentro do canteiro ou se vão ser transportados, se esse transporte vai ser com carrinhos de mão ou máquinas, caminhões e empilhadeiras, cada um dessas modalidades modifica o custo entre o que foi planejado e o que foi realizado. Toda operação que envolve trabalhos manuais custa mais caro e, nas brechas dessas diferenças, operações designadas para serem manuais foram flagradas pela fiscalização sendo realizadas por máquinas. Isso significa que o valor mais caro é planejado e repassado, porém a operação com menor custo é a realizada, permitindo margem de manobras no orçamento durante todo processo construtivo.

Assim, a política da destruição de casas e produção de escombros tinha diversas produtividades para múltiplos atores. A economia da destruição é campo fértil para a maximizar os ganhos possíveis com o superfaturamento, fazendo com que cada pedaço de casa golpeado ao chão pudesse estar agregado a um regime de (sobre)valor.

Também no "serviço de bota fora", em que se precisa pesar as toneladas de resíduo por km a serem transportados, medições erradas da quantidade de resíduos e com tipo de caminhão inadequado geram discrepâncias no orçamento onde esses serviços saem mais caros do que deveriam. Quanto mais resíduos, mais barato o transporte, porém de acordo com as inspeções a medição do entulho não estava sendo feita e, sendo muito maior do que o calculado, usava o serviço mais caro e com uso de caminhão de capacidade inferior (TCM, 2015)<sup>80</sup>.

Até mesmo quantas vezes um caminhão vai ter que rodar para tirar o lixo são contabilizadas, quantos metros o pedreiro tem que andar com o carrinho de mão cheio

---

<sup>79</sup> 8a Visita Técnica ao Contrato no 52/2010, "Obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ, 2013.

<sup>80</sup> 11a Visita Técnica ao Contrato no 52/2010, "Obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência", TCMRJ, 2015.

de entulho, etc. Aqui mais uma vez o indício é de que se usava o cálculo para transporte manual, muito mais caro, quando o transporte de escombros era feito por máquinas, serviço mais barato. Quando questionados sobre as vias serem acessíveis para caminhões e máquinas, e mesmo assim estarem usando o serviço manual no orçamento, a empresa disse que o caminho esteve obstruído naquele momento.

Uma política de escombros mais ampla se desdobrava nesse contexto. Conforme questionado pela própria inspeção na época, uma estranha política de formação de várias pilhas de entulho acontecia pelo morro. Multiplicando os chamados "pulmões de obra" com resíduos do "bota-fora", assim como de canteiros de carga e descarga de materiais, multiplicavam-se as distâncias e vezes percorridas pelo pedreiro, multiplicando também os valores de transporte.

Essa dinâmica resultou na proliferação de diversas pilhas de entulho e lixo deixadas nas vias que obstruíam o acesso e trouxeram desdobramentos não só no cotidiano durante a obra, mas também a longo prazo. Enquanto parte desses escombros circula, sendo peça valiosa nos esquemas de sobrepreço dos orçamentos, parte permanece imóvel, sendo abandonados em locais específicos.

temos vivido de domingo à domingo em meio aos entulhos, buracos, lixos, atormentados pelo barulho das máquinas da obra que não param nem de noite e impedidos de transitar pela Ladeira do Barroso que é uma das únicas ruas que liga a Providência à Central do Brasil (Carta aberta a população do Rio de Janeiro, 2012)<sup>81</sup>.

A imobilidade desses escombros adquire um sentido eminentemente político. Dentro da favela, escombros de casas demolidas foram "largados" lado a lado com seus vizinhos que ainda estavam lá, ou foram deixados em vias e passagens que impediam a circulação dos moradores. A sensação de terra arrasada provocada por um cenário de destruição tinha seus efeitos políticos na produção de terror, desespero, inseguranças e incertezas quanto ao futuro (GUTERRES, 2016).

Escombros nas portas, valas e vielas provocavam não só a obstrução da passagem, mas a obstrução do funcionamento das infraestruturas, entupindo canos necessários a circulação de águas e esgoto. As demolições e entulhos provocavam o acúmulo de lixo, atraindo ratos e baratas, além de ocasionar infiltrações e vazamentos, tendo como efeito direto a precarização das condições de vida e de

---

<sup>81</sup> Disponível em: <https://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/2012/09/12/carta-aberta-a-populacao-do-rio-de-janeiro/>

saúde física e psicológica dos moradores. Configuravam assim um dispositivo de pressão que aterrorizava e impelia que se retirassem.

Essa política de escombros não se restringiu ao Morro da Providência. Também no escopo da "revitalização" da Zona Portuária, escombros eram deixados em áreas de moradias populares trazendo prejuízos para os moradores que eram pressionados a aceitar a "realocação", enquanto outras áreas se apresentavam como espaços turísticos renovados. Essa política produziu uma distribuição de zonas de escombros e zonas de revitalização, onde a destruição infraestrutural e a produção de escombros formaram um dispositivo de remoção para repelir moradores indesejados de áreas que se desejava explorar o potencial turístico/ econômico.

Como observei ao acompanhar os despejos de ocupações sem-teto da Zona Portuária no período (CHEQUETTI, 2017<sup>82</sup>), agentes da revitalização vinham praticando o que pode ser entendido como uma *remoção infraestrutural*, uma remoção que não se dá só pelo ato jurídico da reintegração de posse, mas pelo arrasamento das condições de vida e que tem na destruição das redes infraestruturais sua principal forma de expulsão. Foram cortes de luz, quebra de canos, deixando o acesso à água intermitente e provocando infiltrações que deterioram as casas, arrancamento de árvores, destruição de ruas, calçadas e a produção de pilhas de escombros deixadas pelo caminho, causando obstruções e insegurança, que fizeram pressão para que moradores de ocupações e favelas das áreas sob intervenção deixassem suas casas.

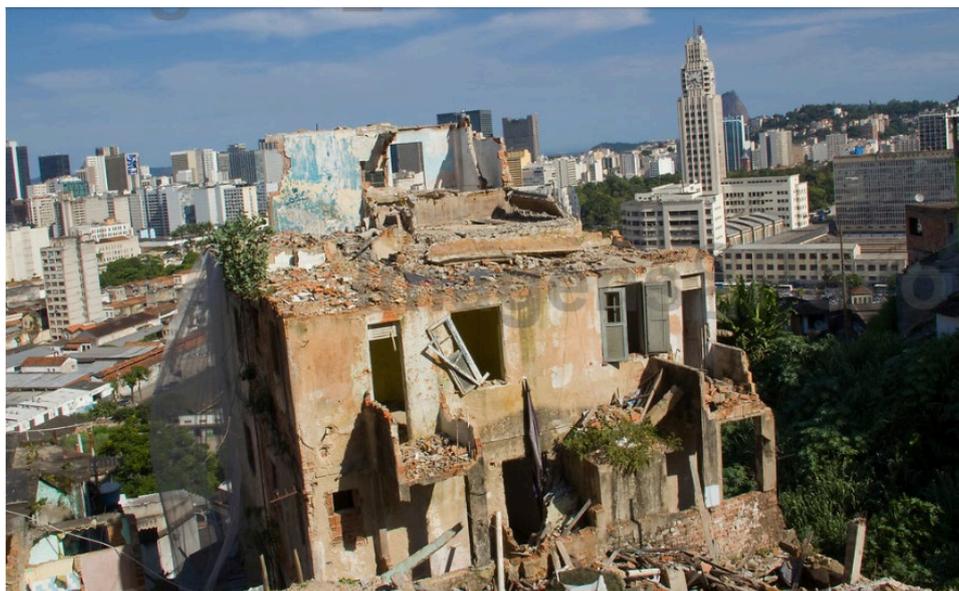
A produção de escombros no urbanismo olímpico adquire um sentido político central. A destruição infraestrutural operou um dispositivo de remoção da população pobre das áreas de intervenção, seja para projetos de urbanização de favelas, mobilidade ou renovação urbana. Os escombros são, portanto, não subproduto residual dessa política, mas elemento central por meio do qual essa política foi feita.

---

<sup>82</sup> Na pesquisa trabalhada na dissertação de mestrado "Nas Margens da Cidade Olímpica" (PPCIS/UERJ 2017) descrevi as variadas formas como a produção de precarizações e ilegalismos atuou no processo de despejo das ocupações sem-teto da Zona Portuária do Rio de Janeiro entre 2009-2014.

Mbembe (2018) aponta que uma dimensão fundamental da produção da segregação é a fragmentação territorial e o que chama de “guerra infraestrutural”, uma “sabotagem orquestrada e sistemática da rede de infraestrutura social e urbana” que tem como elemento crucial a técnica da terra arrasada (*bulldozer*): “demolir casas e cidades; desenraizar as oliveiras; crivar de tiros tanques de água; bombardear e obstruir comunicações eletrônicas; escavar estradas; destruir transformadores de energia elétrica; [...]” (MBEMBE, 2018, p.47).

Imagem 50 - Casa semi-demolidada no Morro da Providência



Fonte: Monara Barreto. Imagens do Povo.

Para o autor, a técnica de arrasamento da "guerra infraestrutural" somada à vigilância e a violência armada são as formas de terror contemporâneas (idem). As narrativas que colocaram socialmente a favela como lugar externo da cidade permitiram que ao longo dos séculos uma postura ostensiva e violenta das forças policiais contra os moradores de favela não só fosse possível e legalizada, como desejada e estimulada por outros grupos sociais.

A destruição infraestrutural adquire um sentido importante nas relações de poder contemporâneas associadas à militarização. Para Graham (2011) a própria natureza da cidade moderna, por sua sustentação baseada em densas redes de infraestrutura e sua dependência das infraestruturas que fornecem água, alimento e energia, "criam a possibilidade de violência contra a infraestrutura e através dela" (GRAHAM, 2011, p.25, tradução livre). Essa gestão diferencial configura um urbanismo militarizado e "estilhaçado" (GRAHAM E MARVIM, 2001; GRAHAM, 2011)

que produz zonas onde é permitida a violência armada contra seus habitantes, mas também uma "violência infraestrutural" (RODGERS E O'NEILL, 2012).

Stoler (2008) pensa como a constituição de zonas de ruínas é um processo político de longa duração que produz tanto a destruição material (ruína) quanto o "arruinamento" das pessoas. Dialogando com a ideia de "abandono social", segue o pensamento de Biehl (2005) ao apontar que essas zonas produzem subjetividades que tratam também as pessoas como "ruínas humanas" e como "lixo". Os escombros que tão materialmente simbolizavam a destruição da comunidade e suas casas não só traziam a mensagem de abjeção ao negar subjetividades e vontades dos moradores, mas também minavam diretamente a saúde ao fragmentar redes infraestruturais essenciais a manutenção da vida.

A política de distribuição diferencial dessas zonas de escombros e ruínas pela cidade participa de um ordenamento do espaço urbano que distingue entre grupos sociais que vão ou não ter suas vidas atravessadas pela degradação material, acúmulo de lixões, intermitência de serviços públicos essenciais à vida, tiroteios e militarização do cotidiano. Processo que Foucault (2008) chama de "racismo de Estado" que envolve multiplicar os riscos de vida para uma parcela da população, aqui operado seja diretamente pela produção de precarização, informalidade, obstáculos e ofensivas policiais-militares, seja pela "negligência" circunstancial ao praticar a inação e não retirar escombros e lixões. A política dos escombros operava então um reordenamento dos fluxos populacionais na cidade, promovendo o estímulo a circulações de turistas e investidores em certos pontos do Porto, ao passo que multiplicava as dificuldades para a permanência da população pobre e negra.

Stoler (2008) defende que a "degradação biopolítica" produzida pela distribuição desigual de vulnerabilidades e riscos segue padrões criados por processos coloniais de longa duração que deixam marcas materiais e sociais de seus processos de arruinamento. A política de precarização infraestrutural se associa ao racismo ambiental, designando para quais populações será socialmente aceito que possam conviver com escombros, lixões, esgoto sem tratamento, falta de reparos e manutenção nas infraestruturas, intermitência de serviços básicos, e assim, que habitem em zonas de toxicidade conformadas por camadas de vulnerabilizações e arruinamentos provocados ao longo dos séculos. Assim, a autora nos convida a perceber as durabilidades coloniais que se acumulam nessas áreas de ruínas.

Embora a obra fosse temporária, seus desdobramentos foram permanentes. Os escombros na Providência se acumulam ao longo de vários anos, sendo produzidos constantemente de 2011 a 2013, e desde então abandonados na comunidade. Em 2013, Cavalcanti descrevia uma sensação provocada pelas obras de urbanização de "espera em meio aos escombros por algo acontecer" (CAVALCANTI, 2013). Dez anos depois, os escombros ficaram, o futuro prometido nunca chegou e os efeitos da destruição provocada pela urbanização ainda afetam a vida pessoal e comunitária dos moradores.

#### 4.1.2 Dados

Mapear terrenos, medir casas e lajes, distinguir entre uma e outra, contar seus habitantes, numerar e marcar casas para então demoli-las. Os primeiros meses do programa de urbanização no Morro da Providência giraram em torno de medições, mapeamentos, produção de dados e muitos conflitos que mudariam definitivamente o rumo da execução do projeto. Esse processo de produção de dados, se por um lado envolveu o aprofundamento detalhado de informações sobre o território, por outro lado foi marcado pela desinformação dos moradores sobre os planos para suas casas e o destino de suas famílias que entraram em um longo litígio para questionar a forma como esses dados vinham sendo produzidos e as políticas elaboradas baseadas neles. A produção de dados ganha tamanha dimensão na sociedade atual que participa diretamente no governo das cidades, produção de políticas públicas e regulam também o que é possível saber ou não, as possibilidades de interpretar os fenômenos urbanos e ações estatais. Por terem o poder de regular a política, dados são pensados hoje como capital (POORTHUIS, 2022).

Como se dá essa passagem de negociações e reordenamentos entre a imagem projetada e o espaço da favela? Entre "bairro" e "favela"? A arquiteta responsável traz algumas reflexões sobre a diferença entre projeto e execução. Para ela, a dinâmica viva da favela traria dificuldades no planejamento por conta das construções constantes de lajes e puxadinhos, "você faz um levantamento hoje, dois meses depois o levantamento já não bate com a realidade" (Salles in: ABLA, 2011).

Durante o workshop de arquitetos, urbanistas e planejadores que propôs o teleférico da Providência, um texto intitulado "*Resisting Representation*"<sup>83</sup> publicado na edição da Harvard Design Magazine que traz em sua capa o Teleférico de Caracas da UTT como modelo de mitigação da informalidade através do design, é utilizado como disparador do assunto. O texto parte do questionamento da "invisibilidade" das favelas no *Google Earth* e as dificuldades de representação da "informalidade" que fugiriam do "olhar burocrático" e da "captura epistêmica".

Sob o olhar do planejador, com frequência a favela ocupa o lugar semântico do anormal, desordenado, ilógico, mas também do inquantificável, irrepresentável e de difícil escrutínio. O teleférico assim tinha também a intenção de "botar a favela no mapa", tanto no sentido coloquial de tornar o local famoso e atrativo para turistas mundo afora, quanto literalmente inscrever o espaço da favela nos mapas oficiais e virtuais, o que envolveria codificar o seu espaço em um determinado regime de representações, uma operação "técnica" e também altamente política.

Códigos e tecnologias mediam as visibilidades, no sentido do que pode ser "conhecível", legível e codificável, e para que grupos. A favela vem sempre ocupando posições ambíguas nesse quesito e a recente guinada para uma patrimonialização da cultura das favelas e turistificação de seus territórios coloca em evidência essa tensão. Os programas de urbanização recentes, a medida em que promoviam uma mudança na posição e atuação do governo estatal perante a favela, avançaram na inserção do espaço da favela nesses regimes sociais de representação, percepção, categorização e narração.

Simbolizar a inserção da favela na dita "formalidade" passa em grande medida em ser representada e codificada nos sistemas de representação dos aplicativos de grandes empresas consumidos globalmente, como aparecer no *Google*. No entanto, se arquitetos e urbanistas viam a possibilidade da favela aparecer nos mapas e serem inseridas em circulações globais do turismo, em 2013 a pedido da própria Prefeitura do Rio o termo favela foi apagado do Google Maps da cidade, eventualmente sendo substituído pelo termo "morro", que não infere a presença urbana (FERRAZ, LEME E MAIA, 2018).

No fim do ano que vem, as obras na Providência, que incluem um teleférico, um plano inclinado e melhorias habitacionais, terão terminado. Portanto,

---

<sup>83</sup> FABRICIUS, 2008. Disponível em: <https://www.harvarddesignmagazine.org/articles/resisting-representation-the-informal-geographies-of-rio-de-janeiro/>

daqui a dois anos, o correto será dizer o bairro da Providência (Jorge Bittar, SMH. O GLOBO, 29/05/2011).

A trajetória de como a Providência foi abordada em termos de representações e categorias pelos órgãos da Prefeitura durante o programa de urbanização (2011 - 2013) é ponto privilegiado de análise das transformações na política de dados da gestão urbana. Para a administração municipal era importante que a Providência fosse representada e tivesse sua cultura e espaço abertos a consumação turística, porém era importante que fosse representada enquanto "bairro", e não "favela". Nos planos dos gestores, a "primeira favela" seria símbolo do fim da favela, vitrine do que seria uma "ex-favela".

É sabido que a produção de dados, representações e cartografias sobre as favelas cariocas foi historicamente ambígua, seguindo as práticas de governo que oscilavam entre remoção e urbanização em distintas gestões e regimes políticos (VALLADARES, 2000; GONÇALVES, 2013;). Por muitos anos, os territórios de favela representavam um "vazio cartográfico", um borrão em branco em meio aos mapas da cidade. Mais tarde, o reconhecimento e expansão territorial das favelas era feito por ortofotografia aérea, permitindo medições do espraiamento horizontal das favelas, mas incipiente para compreender diversos processos de formação e expansão das mesmas.

A partir dos anos 1980 a criação do Sistema de Assentamentos de Baixa Renda (SABREN) pela Prefeitura consolida um sistema municipal de dados gerido pelo Instituto Pereira Passos (IPP) que reúne informações sobre as favelas inicialmente com bases do Cadastro de Favelas de 1987 e depois agregado com dados dos censos do IBGE, dentre outros. Esse sistema vem sendo reformulado e cada vez mais integrado à novas tecnologias e redes, apenas crescendo em importância ao longo dos anos.

A política de urbanização do período olímpico representou um denso aprofundamento na produção de dados pelo Estado sobre as favelas. Se por muito tempo as favelas nem sequer apareciam representadas em mapas, nos anos 2000 passa-se a ter uma espetacularização de representações seletivas das favelas. Esse desenvolvimento tecnológico, no entanto, reproduz formas de pensar as favelas como externas à cidade e perpetuou práticas exclusórias.

Com a experiência das urbanizações municipais do Morar Carioca/PAC, não só há o aprofundamento da coleta de dados sobre os territórios que receberam essas

políticas, mas há uma transformação significativa nas metodologias de classificação e definição das categorias de entendimento e representação das favelas que terão impactos políticos vários.

Desde os anos 1990, as favelas apareciam nos censos do IBGE sob a categoria de "aglomerados subnormais"<sup>84</sup>, uma definição que reforçava a ideia de exclusão das favelas da "cidade" focada na sua suposta "anormalidade", sentidos de falta, carência e precariedade. Enquanto o IBGE trabalhou por muitos anos com a categoria "aglomerado subnormal", o sistema da Prefeitura/IPP em 2010 passou a trabalhar com três grandes categorias de classificações: "favela", "loteamento irregular" ou "comunidade urbanizada".

A diferença entre as categorias do IPP e do IBGE provoca uma disparidade na representação das favelas cariocas, sobretudo devido a diferença quanto ao número mínimo de moradias estipulado pelo IBGE para ser "favela", certos grupos são classificados como favelas pelo IPP e não são pelo IBGE (GUERREIRO, 2018). Pela diferença de definições adotadas, as instituições precisaram trabalhar em conjunto para compatibilizar suas bases de dados antes da realização do Censo 2010. "O IPP-RIO, usando suas bases cartográficas e aerofotogramétricas, fez algumas estimativas para complementar os dados, o que, ao fim e ao cabo, resultou num acréscimo de 4% sobre a população calculada pelo IBGE" (CAVALLIERI E VIAL, 2012, p.1).

Em 2011 o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável teve um papel importante em definir essas categorias de entendimento do espaço urbano adotadas pelo SABREN com impacto político direto na gestão do planejamento da cidade. A padronização e delimitação dessas categorias vão moldar os modos de representar a cidade, retraçando essas fronteiras conceituais políticas entre "favela" e "cidade". A definição adotada de "favela" continua referendando a ideia tradicional de informalidade, ilegalidade da propriedade e precariedade do espaço:

Favela – área predominantemente habitacional, caracterizada por ocupação clandestina e de baixa renda, precariedade da infraestrutura urbana e de serviços públicos, vias estreitas e alinhamento irregular, ausência de parcelamento formal e vínculos de propriedade e construções não licenciadas, em desacordo com os padrões legais vigentes (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, art.

---

<sup>84</sup> Como resultado dessas experiências e conflitos do PAC, a categoria foi finalmente descartada ao final de 2023. Sua definição era: "Aglomerado subnormal - É o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma dessas características: 1- irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou; 2- carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública)" IBGE, Censo Demográfico 2010, apud SABREN.

234, apud SABREN).

As mudanças realizadas entre 2010 e 2011 tiveram um grande impacto na política urbana a partir principalmente de duas alterações na metodologia de classificação. Primeiramente com o surgimento da categoria "complexo". As áreas identificadas como "favela" passam a ser subdivididas entre "complexo de favelas" ou "favela isolada". Comunidades com origens, conformações e histórias distintas passam a ter seu planejamento e gerenciamento conjunto pela proximidade espacial. Com isso, modificam-se também as formas de planejar e dirigir recursos e os modos de atuação.

Uma UPP de complexo, por exemplo, pode ter sua abrangência sobre uma área de várias favelas, mas dificilmente teria uma atuação mais próxima fora do território da favela principal que ocupa. Nesse sentido, embora a classificação de "complexo" possa justificar maiores verbas e investimentos públicos, além de hierarquizar essa distribuição entre as favelas da cidade, a forma como esses investimentos são repartidos dentro de um mesmo complexo pode invisibilizar e menosprezar favelas que não sejam as maiores, mais estratégicas ou melhor localizadas.

A categorização por "complexo" e gestão securitária integrada da área pela UPP geravam políticas e planejamentos específicos. As favelas da região portuária passam todas a fazer parte do "complexo" Providência, centro da UPP, cuja atuação abrangeria todas elas. No caso da Providência, embora o "complexo" seja formado apenas pelo Morro da Providência, com suas diversas subáreas, e a Pedra Lisa, a UPP Providência, por sua vez, é pensada como abrangendo em atuação sobre todas as favelas portuárias, incluindo São Diogo e Morro do Pinto. Em termos de gestão de dados, cada complexo passa a ter uma numeração única, agrupando conjuntos de favelas, significando que dados coletados passarão a ser representados em mapas e tabelas unificados pelo complexo e políticas serão elaboradas para o complexo como um conjunto.

Cavalcanti (2013) narra a experiência de participar do planejamento de uma das urbanizações do Morar Carioca fase 2, que seguiram o processo de concurso de editais de firmas de arquitetura, e indica como proposições inovadoras de categorias tinham impacto na forma como se planeja a cidade e que seus efeitos também podiam ser múltiplos. Mesmo o projeto nunca tendo acontecido, o planejamento envolvia o uso da categoria de "agrupamento" como escala de intervenção, o que permitia uma

perspectiva das favelas em conexão com seus entornos. Por outro lado, assim como os "complexos" poderiam agregar sob um mesmo plano de gestão favelas de constituições e sociabilidades diferentes que mesmo que estivessem espacialmente próximas, apresentavam distâncias sociais que não eram consideradas pelo olhar analítico do planejamento urbano.

A segunda alteração feita no período altamente significativa é a criação da categoria "comunidade urbanizada", significando:

Comunidade Urbanizada - aquela que tenha sido objeto de programas de urbanização integrada, tais como Favela-Bairro (PROAP), Bairrinho, Programa de Aceleração do Crescimento-PAC e outros similares, cujo projeto tenha garantido a implantação de infraestrutura básica, equipamentos públicos e níveis de acessibilidade satisfatórios; ou que, por esforço próprio de seus moradores e ações públicas diversas, ao longo do tempo, conseguiu alcançar uma situação bastante satisfatória de urbanização.

Aqui mais uma vez a "categoria nativa" de infraestrutura desempenha um papel fundamental. Na perspectiva da Prefeitura é através do investimento em infraestrutura e alterações no espaço físico da favela criariam um continuum de mais ou menos "urbanização" que culminaria na passagem da "favela" à "comunidade urbanizada".

O urbanismo olímpico consolidou a invenção da "ex-favela". O resultado direto das novas formas de classificação propostas pelo Morar Carioca/IPP foi a redução do número oficial de favelas, parte pela aglomeração em "complexos" e parte pela sua mudança de status à espaço "urbanizado" pelos programas públicos. O IPP identificava um total de 1.020 favelas que, aglomeradas em "complexos" a partir de 2010, passam a contabilizar em torno de 600 favelas<sup>85</sup>. 464 foram classificadas como "favela isolada", enquanto as demais foram agrupadas em 136 complexos, chegando ao número de 600 favelas ao final de 2011<sup>86</sup>. Com o surgimento da categoria "comunidade urbanizada", esse número poderia despencar ainda mais.

Definições distintas de "favela" geram categorias e dados múltiplos, que alteram o número, quantidade de casas e habitantes de forma muito discrepante. Não apenas a discrepância de categorias entre entidades (IPP e IBGE), mas também as metodologias de cada um desses estudos podem ser questionadas, ao trabalharem, por sua vez, com categorias "técnicas" "científicas" que são baseadas em escolhas

---

<sup>85</sup> Os números são conflitantes em diversas fontes. De acordo com a auditoria do TCM à SMH no final de 2011, contabilizavam-se 494 "favelas isoladas" e 147 "complexos" totalizando 641 favelas (Relatório de Auditoria Operacional TCMRJ – SMH 2011).

<sup>86</sup> "Ninguém sabe quantas favelas existem no Rio" (Estadão, 11/12/2011). Disponível em: <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/ninguem-sabe-quantas-favelas-existem-no-rio-imp/>

políticas, como a definição de uma casa de favela, os limites incertos entre favela e vizinhança, ou mesmo limitada pela capacidade de pesquisadores externos adentrarem o território e realizar contabilizações confiáveis. Esses dados estão emaranhados em questões políticas, onde ora a maior ou menor presença de favelas e famílias vai direcionar maiores ou menores investimentos para as áreas, ao mesmo tempo em que a redução do número de favelas gera uma imagem positiva para a Cidade Olímpica.

Na reportagem "Cidade do Rio ganha 44 ex-favelas", o então presidente do IPP em 2011 afirma:

O que nós queremos é promover uma reflexão sobre o conceito de favela. O caso da Providência (no Centro) é bem ilustrativo. Ela será reurbanizada e daqui a pouco não haverá sentido de classificá-la assim. E isso sem prejuízo da história, da tradição e da identidade da Providência (Ricardo Henriques. O GLOBO, 29/05/2011)

A intervenção na Providência adquire um papel de destaque também na política de dados que produz essas diferentes categorizações entre "favela" e "bairro". A intenção é que "a primeira favela", de onde se extraíram símbolos e representações para a categoria "favela", fosse vitrine da sua transformação em "bairro" e da política de controle das favelas. Extinguir a primeira favela representaria a vitória do "Estado" e a representação do fim da favela passa justamente por uma política de dados que permitisse representar e visualizar a urbanização. A forma como a Prefeitura operou isso foi com o investimento de estudos do IPP atuando através da UPP Social e propondo desde então metodologias próprias de categorização e delimitação de termos e variáveis de estudo das favelas.

A Providência foi uma das primeiras três favelas a receberem o programa de UPP Social, ainda em 2010. Executado pelo Instituto Pereira Passos (IPP) com o suporte da ONU-HABITAT, o programa foi lançado em 2010 inicialmente ligado ao governo do Estado, e municipalizado em 2011. Surge com o intuito de atender a princípio apenas as favelas pacificadas pelas UPPs<sup>87</sup>, estabelecendo uma mediação entre comunidade e poder público e, dessa forma, visando funcionar como uma complementação dos objetivos da pacificação de integração das favelas (COUTO, 2016). O programa acaba tendo um papel decisivo na produção de dados sobre a favela.

---

<sup>87</sup> Em 2014 passa a se chamar oficialmente "Rio Mais Social", atuando em comunidades apontadas pela Prefeitura, não apenas as pacificadas.

As obras na Providência já haviam começado há seis meses quando as primeiras equipes de campo da UPP Social municipalizada foram contratadas, em junho de 2011, dentre elas duas pessoas seriam responsáveis por levantar dados e demandas dos territórios pacificados da Providência (COUTO, 2016).

As equipes entravam na comunidade com um "Guia do Território", devendo checar informações em campo e ampliá-las, tendo como objetivo estabelecer uma visão geral da favela através da busca por diálogo com grupos e agentes chaves de cada local, como lideranças, associações de moradores e ONGs. Essa fase de levantamento e atualização de dados, juntamente com a escuta de demandas, era encerrada oficialmente com a realização do Forum UPP Social.

Os agentes técnicos do IPP tinham um papel chave em "traduzir" o conhecimento dos moradores sobre o território e codificá-lo nos termos de representação dos sistemas de dados. Os mapeamentos e classificações geram uma interface, uma forma de ver, entender e representar o espaço que o inscreve em determinadas lógicas. Deram aprofundamento, por exemplo, na identificação de logradouros e compatibilização com categorias dos mapas oficiais, o que exige negociações e traduções entre a experiência e a forma de identificação do espaço da favela com as categorias e formas de representação cartográficas (GUERREIRO, 2018).

Dentro dessa lógica, a Prefeitura e o IPP surgem com a proposta do Mapa Rápido Participativo (MRP), uma forma de mapear e classificar as infraestruturas da favela que adquiriu importância dentro do programa UPP Social e que mais uma vez estava fortemente ligada à representação da "presença do Estado" na favela.

Chega de ficarem especulando que a criminalidade se dá porque não há serviços do poder público nessas regiões. Isso não é verdade e esses dados que estamos disponibilizando no mapa especial interativo mostram que muita coisa já vinha sendo feita há anos, quando ainda nem se falava em Unidade de Polícia Pacificadora (PAES, Eduardo. Fala em 08/08/2014 durante o anúncio de modificação do nome do programa).

A importância que a produção de dados e mapas adquire é central. A proposta era que através do MRP seriam contabilizados equipamentos públicos e condições de urbanização que passariam a medir "graus" de urbanização das favelas. A ideia é que a intervenção infraestrutural e construção de equipamentos, ao mesmo tempo que simbolizariam a presença do Estado no território, se acumulariam até o "fim da favela", enquanto sinônimo destas ausências, que gradualmente se tornaria "bairro" por contar supostamente com a mesma estrutura, configuração e integração aos serviços que

"todos os bairros". Mais uma vez, portanto, é a infraestrutura que estaria colocada no cerne do processo do "informal" à "formalidade".

O Mapa Rápido Participativo (MRP) é outro instrumento criado que tem como função analisar a qualidade da infraestrutura dos territórios. O mapa de cada comunidade é dividido em microáreas que são avaliadas pelos itens: Áreas de Risco Geotécnico, Regularização Urbanística e Construtiva, Infraestrutura para Mobilidade, Padrão de Moradias, Abastecimento de Água, Sistema de Esgotamento Sanitário, Sistema de Drenagem de Águas Pluviais, Iluminação Pública e Energia Elétrica e Coleta de Lixo. Assistentes e gestores entrevistam moradores e identificam as condições urbanas. Com as informações, técnicos do IPP avaliam em uma escala de notas onde os serviços precisam de avanços ou melhorias, tornando o direcionamento de políticas públicas mais eficaz.

Durante as urbanizações "olímpicas" de favelas, metodologias e instrumentos de análise eram aprimoradas em campo, transformando-se e sendo aplicadas em etapas. As categorias de análise do MRP foram amadurecidas e a ideia seria poder ter uma visão qualitativa aprofundada das desigualdades entre regiões e microregiões dentro das favelas e encaminhar essas demandas para gestores e secretarias. Embora o desenho de toda essa máquina de dados fosse contabilizar, classificar e atribuir esse sistema de metrificação de urbanidade, na prática o desenvolvimento e o resultado dessa empreitada não foram estáveis nem lineares. Segundo Guerreiro (2018), ao encaminharem esses dados para as secretarias, dificilmente dava-se prosseguimento às demandas levantadas, fazendo com que não houvesse continuidade e minimizando as possibilidades transformadoras da política.

A experiência da Providência foi um caso particular, mas que indica um momento importante de escalada da política de dados na gestão urbana municipal. Se afastando do que foi proposto pela Fase 2 do Morar Carioca, que seguiria o modelo Favela-Bairro envolvendo a realização de estudos prévios e diagnóstico social, a urbanização da Providência foi iniciada sem nenhum estudo de impacto e foi só ao longo da obra que os estudos foram sendo implementados.

É apenas entre agosto e setembro de 2011, já em meio a diversos litígios judiciais, que se começa a licitação para contratar a elaboração do "Diagnóstico Social Participativo" para o Morro da Providência através da Licitação TP 006/2011 da SMH. Diante dos questionamentos de ausência de estudos, a Prefeitura contratou a empresa *Listen – Local Information System* para elaborar e executar um Diagnóstico Social da Providência que desse suporte às intervenções do Morar Carioca<sup>88</sup>. De

---

<sup>88</sup> Contrato 44/2011 custou R\$748.665,84 do Fundo Municipal de Habitação.

acordo com Luz (2017), de março a julho de 2012 é feito um trabalho de campo para realizar um levantamento das condições de infraestrutura, descrição das casas, ruas, análise de serviços do entorno, checagem e complementação de elementos da história e da vida na comunidade. O *Diagnóstico Social Participativo do Morro da Providência* foi entregue à SMH em outubro de 2012.

Se em alguma medida esse tipo de diagnóstico tinha a intenção política de demonstrar um "antes" e "depois" da urbanização e medir os graus de "urbanização" a partir de variáveis como acesso a água, padrão construtivo, asfaltamento e coleta de lixo, o MRP do Morro da Providência<sup>89</sup> adquiriu uma posição bastante ambígua. Quando é elaborado e tornado público, entre o final de 2012 e 2013, as obras não apenas já haviam começado, como praticamente haviam chegado ao fim uma vez que vinham passando por várias paralisações e foram suspensas em dezembro de 2012. Acompanhando a inconstância dessa urbanização incompleta, o que o MRP Providência mostra é uma comunidade que em 2013 não havia atingido patamares adequados de serviços básicos mesmo depois de ter passado pelo Morar Carioca.

A escala de trabalho do MRP usa tanto a ideia de "complexo", englobando além da Providência, Pedra Lisa, Morro do Pinto e São Diogo, quanto divide essa escala de análise em microregiões. Um aspecto da metodologia do MRP é que ao estabelecer graus segundo cada variante para cada subregião, funciona a base de médias gerais para chegar a essas classificações, e depois estabelece novamente médias para estabelecer as condições gerais baseadas em todas as outras médias de variantes juntas. Essa metodologia pode trazer algumas dificuldades e ocultar situações de vulnerabilidade uma vez que aparecem "compensadas" por outras pontuações.

A medida que o MRP estabeleceu algumas inovações quanto a suas perspectivas também parece obter resultados que se contradizem entre si pois uma vez que se muda a pergunta, muda-se também a resposta. Por exemplo, no MRP da Providência, toda a favela é sinalizada como tendo cobertura da rede oficial de fornecimento de água. Porém, quando a pergunta muda para quantos dias por mês falta água, verifica-se que em grande parte da favela falta água pelo menos uma semana por mês. Também quando o conceito é "mobilidade" seus conceitos são confusos. Ao mapear a existência de "ruas carroçáveis" é contabilizado o acesso por

---

<sup>89</sup> Diante da inexistência do documento online, o acesso ao MRP foi obtido mediante solicitação do portal de transparência da Prefeitura do Rio em 2023.

moto, quase metade da comunidade aparenta ser acessível. Porém, quando a pergunta passa para quanto tempo se anda até a "via carroçável" mais próxima, referindo-se a avenida oficial mais próxima, o mesmo local aparece como contando com 10 minutos de caminhada até uma avenida.

Embora o estudo tenha sido feito depois de intervenções do Morar Carioca, o MRP mostra a inexpressividade desse projeto na melhora da vida da comunidade. Mesmo com uma infraestrutura como o Teleférico sendo construído à contragosto, as condições gerais<sup>90</sup> de mobilidade do morro pontuaram abaixo da média adequada (imagem 51).

Apesar de seus percalços, a experiência metodológica do MRP poderia representar um avanço nas

maneiras de qualificar dinâmicas infraestruturais na favela, identificar demandas e encaminhar com precisão dados sobre onde as políticas públicas deveriam investir. A necessidade de uma abordagem mais qualificada das dinâmicas de abastecimento água, saneamento, enchentes e lixo nas favelas se estabeleceu como uma pauta urgente de moradores, ativistas e pesquisadores diante de uma prática histórica de invisibilização e inexistência de dados sobre esses territórios.

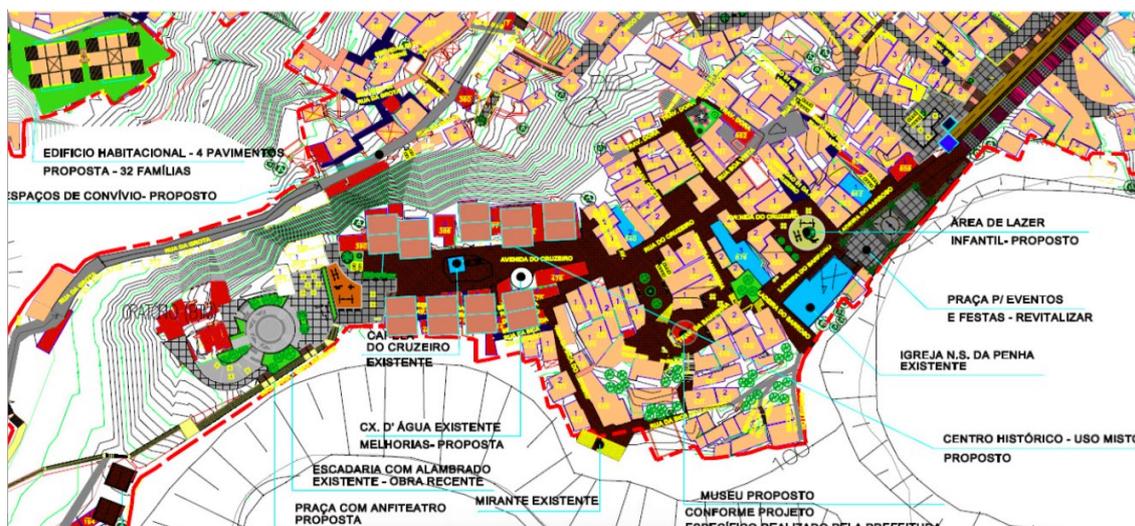
Imagem 51 - Condições gerais de Mobilidade, Mapeamento Rápido Participativo Providência



Fonte: IPP/Rio +Social, 2012/2013

<sup>90</sup> Índice engloba condições do asfaltamento de vias, tempo de deslocamento até a avenida mais próxima e esforço de deslocamento devido ao grau de declividade (MRP Providência, IPP/UPP, 2012/2013).

Imagem 52 - Detalhe do Plano de Urbanização da Providência, Morar Carioca



Fonte: Relatório de Visitas, Santos e Asevedo, 2011.

A experiência do Morar Carioca, dentro de toda sua incompletude, mudou profundamente a política de dados sobre as favelas cariocas. Saímos do plano aberto e de longe das fotografias aéreas para uma produção de dados que transita entre becos coletando dados. O Morar Carioca pode não ter sido efetivado e deixado urbanizações incompletas, mas a experiência das metodologias de trabalho e desenvolvimento dos sistemas de classificação que proporcionou trouxe mudanças a longo prazo na forma de gerir os territórios de favela. Depois do Censo 2010, os levantamentos do Morar Carioca/UPP Social foram a única fonte de dados que agregou e atualizou estatísticas de favelas à base de dados municipal diante da ausência de novos recenseamentos do IBGE na última década.

O impacto das urbanizações na política de dados estatal é nítido e pode ser acompanhado pelo desenvolvimento tecnológico desses sistemas. Após as pacificações o governo municipal não só reformula e atualiza o SABREN, como possibilita o desenvolvimento do SIURB em 2015, um sistema de dados integrado que reúne informações do município do Rio a partir de bases de dados de vários órgãos institucionais, de modo que dados da SMH passam a ser disponibilizados para outras secretarias e vice-versa. Também investem em representações SIG, aprimorando a produção de mapas vetoriais digitais e lançando a plataforma *data.rio*. Ao longo do tempo, a produção tecnológica e digital de *urban data* passa a desempenhar um papel central na governância das cidades e projeção de políticas públicas.

A experiência dos projetos de urbanização, trazendo novas metodologias, conceitos e escalas entre "complexos", "agrupamentos" e "microáreas", teve como

efeito o desenvolvimento de técnicas e tecnologias de análise tanto para a administração pública, quanto para os movimentos de favela que se viram na posição de precisarem questionar os impactos negativos que essas metodologias científicas vinham causando nas suas comunidades.

A experiência de mobilização e disputa por dados desenrolada a partir das urbanizações dessa época seriam um prenúncio dos termos em que as lutas das favelas se dariam dali em diante. Nos últimos dez anos surgiram uma profusão de coletivos<sup>91</sup> que pensam criticamente e produzem dados sobre as favelas, desde as favelas, encabeçando um movimento que vem sendo chamado de "geração cidadã de dados". A necessidade de organização para contestação das obras do PAC reforçou a demanda por uma produção de dados que abarcasse as demandas por melhorias nas favelas e quebrasse com invisibilidades "técnicas" e conceituais históricas.

### **Guerra de dados**

Em uma entrevista de abril de 2011, a arquiteta responsável pelo Morar Carioca insinua que passava por dificuldades com o projeto da Providência porque os moradores lá seriam "politicamente comandados" por representações que considera inautênticas:

E tem comunidades que são muito comandadas politicamente, então, por exemplo, eu estou passando por isso agora na Providência, você não consegue ter uma representatividade por parte da comunidade autêntica como foi no Santa Marta. (...) acho que tem que antes estudar a estrutura social dessa comunidade em questão e ver se os representantes dessa comunidade são realmente representantes dela ou de políticas adotadas por terceiros que as vezes nem moram na comunidade (Entrevista a Fernanda Salles em 04/04/2011 in: ABLA, 2011, p. 112).

A percepção do que seria um representante "autêntico" ou "inautêntico" é bastante polêmica e frequentemente segue uma estratégia de criar espaços cujos únicos representantes comunitários sejam os que concordem com os planos da Prefeitura. A inexistência de esferas participativas populares se soma que a nível

---

<sup>91</sup> Em dez. 2023 foi tornado público o primeiro Censo Providência, elaborado por moradores do coletivo Galeria Providência em parceria com a FIOCRUZ. Também o LabJaca, no Jacarezinho, o Censo da Maré (Redes da Maré), e o trabalho do Raízes em Movimento, no Complexo do Alemão, são apenas alguns exemplos dessa nova onda de geração de dados desde as favelas.

institucional, o Conselho Consultivo<sup>92</sup> para intervenções no Morro da Providência era formado por agentes impulsionadores da revitalização no Porto.

O que acontecia na comunidade é que aqueles que estavam insatisfeitos se organizaram em torno da Comissão de Moradores e buscaram apoio no Fórum Comunitário do Porto, ONGs, coletivos e movimentos sociais. Em 2011 uma onda de remoções vinha tomando a cidade, em especial a Zona Portuária devido às obras da revitalização Porto Maravilha. Milhares de famílias pobres moradoras de ocupações e invasões existentes nos galpões portuários passaram a ser alvo da política de municipal de remoção. A revitalização mexeu com o interesse de centenas de grupos sociais, políticos, religiosos, culturais, econômicos. Surge então o Fórum Comunitário do Porto (FCP) que acabou desempenhando um papel importante na canalização da ação política de grupos contestando o projeto para incidir sobre seu destino.

A atuação junto ao FCP teve como resultado a produção de documentos importantes na luta da Providência, como o "Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações" (24/4/2011) e o documento "Situações ameaçadas de remoção na Providência identificadas e mapeadas pelo FCP", apresentado na reunião com a Comissão de Mediação de Conflitos em agosto de 2011. Mais tarde produziram também o "Relatório Fotográfico do Morro da Providência", em fevereiro de 2013 que demonstrava o estado de destruição em que o Morar Carioca deixou as casas da comunidade.

O "Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações" (FCP, 2011a) denunciou a falta de esferas de participação e de informações aos moradores da Providência quanto ao projeto de urbanização. Além de elaborar um relatório detalhado das violações ao direito à moradia e à informação, denunciando as pressões que os moradores sofriam para deixar suas casas, também teve importância ao trazer a reivindicação para os códigos das negociações estatais.

Baseando-se na lei que havia reconhecido o Morro da Providência como AEIS (Área de Especial Interesse Social) em 2003, defendem que a legislação

---

<sup>92</sup> O Conselho Consultivo do Projeto da Providência foi integrado por Alberto Gomes da Silva, da CDURP; Carlos Alberto Muniz, Vice-Prefeito e Secretário Municipal de Meio Ambiente; Carlos Eduardo Gonçalves Maiolino, Subsecretário Municipal de Transportes; Marcelo Henrique da Costa, Secretário Especial de Desenvolvimento Econômico Solidário; Norma Taulois, Vice-presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB/RJ; Gabriel Catarino Rodrigues, que é membro do Conselho de Segurança Bairros da Gamboa e da Associação de Moradores e Amigos da Gamboa; Murillo Estevam Allevato Filho, que é Superintendente Geral da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (ADEMI/RJ), (Rainha e Fonseca 2014).

correspondente prevê a permanência da população residente em AEIS mesmo dentro de uma OUC (Operação Urbana Consorciada). Essa iniciativa vai estimular uma disputa dos instrumentos jurídicos e articular uma luta através dos códigos da arena do direito.

Enquanto instrumentos urbanísticos consolidados por legislações como o Estatuto das Cidades (2001), referendados no Plano Diretor de 2011, eram articulados pelo governo para reforçar os despejos em favelas e ocupações - como a categoria de "área de risco", "área ambiental" ou "área de ocupação informal" -, em contrapartida outros instrumentos foram reivindicados para embasar a permanência de comunidades, como o dispositivo jurídico da Área de Especial Interesse Social, permitindo cobrar do poder público que políticas previstas de habitação de interesse social e regularização fundiária.

A mobilização em torno da Comissão de Moradores e a participação no FCP, permitindo estender redes de apoio com ONGS, universitários e profissionais, foi decisiva para mudar os rumos do projeto na Providência e se impor frente às remoções arbitrárias. A Comissão exerceu pressão para obter informações sobre o projeto e cobrar funcionários e representantes públicos que se faziam presentes para saber o que aconteceria com as casas e famílias marcadas para sair.

O "Relatório de Violações" de abril de 2011 foi enviado ao Ministério Público (MP) e à Defensoria Pública do Estado (DPGE), e com isso teve um papel importante para desencadear uma rede que resistisse às remoções. Através da articulação com o Núcleo de Terras (NUTH) da Defensoria Pública do Estado (DPGE-RJ) os moradores da Providência conseguiram barrar judicialmente as remoções por meio de dois processos, uma Ação Cautelar e uma Ação Civil Pública (ACP), que foram decisivos para questionar a ação da Prefeitura na comunidade.

Até 2011 a Defensoria Pública foi um canal de reivindicação e, através do Núcleo de Terras (NUTH), prestava também assessoria técnica a diversas favelas, especialmente após as chuvas de 2010 quando o "risco" passou a justificar a remoção de comunidades inteiras. Mais tarde o NUTH é desmanchado e a estrutura reivindicativa vai se desgastando. A estratégia da Prefeitura passa a ser de formar "Comissões de Mediação de Conflitos", que substitui a judicialidade da negociação por uma reunião em que pode pressionar pessoalmente os envolvidos.

O acesso ao Projeto do Morar Carioca para a Providência não foi nada fácil. Em 16 de junho de 2011, a DPGE solicitou oficialmente à Prefeitura a apresentação

da documentação relativa à urbanização da Providência. Em agosto de 2011 uma "Comissão de Mediação de Conflitos" foi estabelecida e a SMH apresentou um *power point* da urbanização, não sendo considerado esse "documento" suficiente para abarcar a necessidade de informações sobre o projeto.

No final de 2011 a DPGE move, através da 5a. Vara de Fazenda Pública, a Ação Cautelar n. 0290882-36.2011.8.19.0001 contra o Município exigindo que a SMH apresentasse uma cópia do projeto de urbanização. Aqui já se evidencia a prática dos escombros que vinha acontecendo na Providência e a DPGE reforça que diante de demolições parciais é obrigatório a retirada dos entulhos, defendendo aqui um grupo de moradores prejudicados quanto ao acesso à suas casas e nas condições de saúde pelos escombros.

É apenas com o movimento de acionamento do judiciário que a comunidade pode ter acesso ao plano de urbanização, seus mapas de apoio, definições de quantas e quais casas seriam removidas, habitações que seriam construídas, etc. Gutterres (2014) e Luz (2017) falam da "peregrinação" para conseguir esses documentos:

No caminho percorrido através da estrutura estatal, tal documento [Cronograma Físico] passa pela mão e aprovação de nove pessoas. Dez se contarmos o Promotor que representa o município. O pedido passou inicialmente pelo Assessor Especial da SMH, para o Subsecretário de Projetos e Obras da SMH, seguiu para o Coordenador de Obras, foi encaminhado para o Gerente de Engenharia do Consórcio RIOFAZ, retornando para a SMH através do Gerente de Execução I, passando pelo Subgerente de Execução III, voltando novamente para o Coordenador de Obras, seguido do Gerente de Projetos, do Coordenador de Planejamento e Projetos e por último chegando ao Secretário de Habitação, para então voltar às mãos do Promotor, que o incluiu nos autos do processo (LUZ, 2017, p.94).

Já no caso do Projeto Executivo, outra cadeia de mediadores se estabeleceu por onde esse documento peregrinou. Depois de passar pelo Secretário da SMH, assessores e coordenadores, o Projeto Executivo foi enviado em um DVD, que continha a planta de urbanização em formato AutoCAD, um software específico de design, que não poderia assim ser digitalizado nos autos oficiais do processo e, portanto, não podia ser acessado por moradores e apoiadores. Atrasando o acesso dos moradores à informações, a Prefeitura sustentou mesmo assim que havia cumprido com a requisição da Defensoria. Somente no dia 27/9/2011 foi encaminhada à Defensoria Pública, por meio do Ofício SMH/GAB 776/2011, a cópia do processo administrativo referente à licitação das obras, consistindo no Termo de Referência

com a descrição dos serviços previstos e arquivos digitais dos projetos, com exceção da Planilha de Custos da licitação (CAMPOS E ASEVEDO, 2011).

A burocracia instaura suas próprias temporalidades, onde as longas esperas agem no sentido de beneficiar a ação da Prefeitura e aumentar a sensação de incerteza dos moradores. Mesmo quando finalmente obtiveram resposta, os documentos da licitação não eram suficientes para explicar qual era o Projeto de Urbanização oficial, nem qual seria o cronograma de obras e remoções para que os moradores ao menos se preparassem.

Essa mobilização por documentos, dados e estudos também havia conseguido que a Geo-Rio encaminhasse, por meio do Ofício SGDH 197 de maio de 2011, os Relatórios de Campo que integraram o documento "Apoio Técnico para Mapeamento Geológico em Encostas", elaborado sob a responsabilidade da Geo-Rio/ Concremat Engenharia em dezembro de 2010 e utilizado para embasar as remoções por "risco". Unidos dos relatórios de campo, que também vieram acompanhados dos laudos de vistoria da Geo-Rio ao Morro da Providência de 1943 a 2010, e depois dos documentos da licitação obtidos pela Ação Cautelar, foi possível iniciar uma contestação também técnica do projeto.

Com acesso a esses documentos, puderam obter as plantas das obras de urbanização, o mapa de realocações e o "mapa de risco", e essas propostas e dados puderam ser explorados, contestados e estudados. Graças a luta por dados, essa rede conseguiu articular junto aos movimentos sociais a elaboração um contra laudo de contestação das remoções por "risco" com fundamentações técnicas e conceituais: o "Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/8 e 7/9/2011 e Parecer Técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades", assinado pelo engenheiro Maurício Santos e o arquiteto Marcos Asevedo, de 31 de outubro de 2011.

Enquanto a Prefeitura praticava uma política de desinformação, provocando ansiedades e incertezas, moradores se articularam para questionar o projeto justamente através de seus códigos, suas definições técnicas e embasamentos jurídicos. A partir do acesso ao "Mapa de Risco" foi possível ao contra laudo questionar diretamente a metodologia que envolveu a classificação de 515 casas para

serem removidas casas por "risco" e 317 por motivos de "urbanização", totalizando a remoção de 832 casas.

Imagem 53 - Mapa de classificação de zonas de risco



Fonte: SMH, 2011.

O "mapa de risco" (imagem 53) da Providência foi elaborado ainda em 2010, baseado no relatório de responsabilidade da Geo-Rio e da empresa Concremat, utilizando uma metodologia que definia zonas de "alto risco", "médio risco" e "baixo risco" geotécnico.

Acompanhando ponto a ponto as áreas demarcadas para remoção de risco e retrçando seus históricos de deslizamento e obras de contenção, o laudo de contestação mostra que muitas áreas com elevados números de casas consideradas "em situação de risco" já vinham recebendo obras de contenção como muros, grades e placas feitas pela própria GeoRio, Obras essas que deveriam ser complementadas pelo projeto de urbanização, ao invés de serem excluídas dele.

O contralaudo contestou o fato dessas grandes áreas do Mapa de Risco não correspondem exatamente às casas demarcadas para serem removidas por "risco" no Mapa de Realocações. Casas dentro das delimitações estabelecidas antes como seguras pela GeoRio passaram a ser impostas à remoção, mesmo quando aparecem como "baixo risco" no novo mapa.

Outro aspecto importante que o relatório traz é que algumas casas demarcadas como "alto risco" correm risco de desabamento pela qualidade dos materiais que as constituem e não pelo deslizamento de rochas e terra. O problema do deslizamento teria mais a ver, portanto, com condições de vulnerabilidade habitacional, sugerindo que fosse oferecida a reforma das casas nessa situação no mesmo lugar. Outros pontos de "alto risco" referiam-se a escarpas com risco de deslizamento de lascas que poderiam, mais uma vez, ser mitigados com obras de contenção.

O laudo contesta também a classificação dentro da categoria "risco" de casas definidas como "situação de risco estrutural e insalubridade", utilizada para a remoção de 79 domicílios (FCP, 2011a, p. 30), definições que não são risco geotécnico, mas realizadas por percepções sem estudo específico dessas casas. Algumas casas deveriam sair por serem consideradas "insalubres", outras para "desadensamento".

Em análise às classificações de "risco" na área do entorno do Cruzeiro, onde o projeto de urbanização pretendia realizar um Centro Histórico, o laudo aponta:

Outra flagrante contradição é que enquanto a região é considerada como em "situação de risco", o que é utilizado como argumento para justificar a remoção dessas famílias, o projeto prevê a implantação de duas áreas de lazer nesse mesmo terreno (a "Praça Avenida do Cruzeiro" e o "Local para eventos no entorno da Igreja N. S. da Penha"), o que, de qualquer forma, exigiria que fossem executadas obras de contenção. Pode-se questionar, no caso, porque não executar essas mesmas obras para eliminar os possíveis riscos que ameaçariam as habitações aí existentes, eliminando assim a necessidade de "realocação" das famílias (CAMPOS E ASEVEDO, 2011).

A classificação do "risco geotécnico" articula uma camada de "neutralidade" em que a tecnicidade do estudo produz um efeito de verdade incontestável desse dado. O debate em torno da "questão de risco" diz muito mais do que simplesmente a submissão da técnica à fins políticos. É sobre uma cadeia de relações e validações que produz categorias e dados com efeito de verdade, legitimando a remoção. Dados importam porque sua categorização vai interferir diretamente na vida cotidiana, disputando quem sai e quem fica.

Mais tarde, em 2013 a GEO-Rio reviu o primeiro relatório elaborado em parceria com a Concremat, modificando as remoções na Pedra Lisa de 317 para 45 casas. De acordo com o órgão, a metodologia aplicada pela GEO-Rio considera como "Risco" a equação estabelecida entre a probabilidade de ocorrência do deslizamento e as consequências sociais e/ou econômicas potenciais. A definição de "risco", portanto, não é objetiva, levando em conta estimativas, probabilidades e interpretações (GONÇALVES, 2013).

Na Providência, a mobilização dos moradores trilhando uma luta no campo dos códigos - técnicos, burocráticos, jurídicos -, obteve sucesso em contestar políticas públicas e planejamentos urbanos dentro de seus próprios termos. Esse momento de contestações dos projetos de urbanização foi precursor de um movimento, liderado por coletivos de favela, de politização do processo da produção de dados, questionando seus pressupostos, (in)transparências e relações de poder cristalizadas em suas estruturas, tecnologias e métodos.

Ainda em dezembro de 2011, moradores afetados pelas obras buscaram encaminhar uma Petição aos órgãos competentes com perguntas básicas como: "Há de fato um projeto de urbanização na comunidade do Morro da Providência?"; "Haverá desapropriações na comunidade? Quais serão as casas atingidas por essa intervenção?" (ACP, 2012). Diante do protocolo da petição tendo sido negado, a DPGE move então a Ação Civil Pública (ACP) n. 0115786-70.2012.8.19.001 em janeiro de 2012. Esse litígio judicial se instaura onde Defensoria, representando os moradores, e Promotoria, representando a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, travam uma disputa pelo enquadramento do conceito jurídico da favela da Providência e pela interpretação de quais legislações caberiam.

As obras, que haviam ficado paralisadas desde o final de 2011 com a ação cautelar, se reiniciaram em março de 2012 para começar a erguer a estrutura do teleférico enfrentando muitos percalços. A obra começou com a troca da empresa francesa POMA, que havia dado consultoria para o projeto durante todo ano anterior, subitamente sendo substituída pela austríaca Doppelmeyr. O teleférico ia sendo erguido ao longo do ano enquanto o processo instaurado pela ACP corria na justiça, o que culminou com a suspensão de todo o projeto Morar Carioca em novembro de 2012.

## 4.2 Completude e suspensão

### O Evento-teste

Imagem 54 - Cabine austríaca enfeitada como presente de Natal a ser aberta pelo Prefeito.



Fonte: Prefeitura do Rio, dezembro de 2012.

Depois do sucesso do teleférico do Complexo do Alemão, que virou até cenário de novela, é a vez do Morro da Providência, no Centro do Rio, contar com este transporte. As 16 gôndolas austríacas que serão instaladas na comunidade já estão na cidade e devem começar a operar, em fase de teste, em dezembro.<sup>93</sup>

Em dezembro de 2012 ocorre o primeiro evento de teste de circulação do Teleférico da Providência que recebe uma cerimônia política com presença do Prefeito Eduardo Paes, o novo secretário de Habitação, Pierre Batista e o ex-secretário da pasta Jorge Bittar, agora deputado federal. Na ocasião, Paes promete a entrega para abril de 2013<sup>94</sup>.

Este tipo de evento-teste é um evento eminentemente político, onde a *promessa* desempenha um papel central, muito mais importante que a concretização da obra em si. O que poderia ser um mero procedimento "técnico" de teste de

<sup>93</sup> Matéria "Teleférico da Providência deve começar a operar em dezembro" (Veja, 30/10/2012). Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/cidade/teleferico-providencia-opera-dezembro/>

<sup>94</sup> Matéria "Teleférico da Providência terá testes em dezembro", Jornal O Globo online, 21/11/2012. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/teleferico-da-providencia-tera-testes-em-dezembro-6783249>

operação se torna um espetáculo midiático ligado ao palanque eleitoral dos políticos e gestores envolvidos na obra. Mais do que demarcar a promessa de início de funcionamento do equipamento, marca sobretudo uma promessa de um futuro imaginado e de melhorias esperadas. A promessa de conclusão do teleférico simbolizaria a efetivação dessas promessas políticas de tornar a favela em "cidade formal".

Esse evento de hipere Exposição da infraestrutura do teleférico e de sua técnica através dos testes de operação monta um pequeno espetáculo, nesse caso um conto natalino. Nessa encenação, o prefeito retira a faixa que obstrui o caminho, abre as cabines importadas, enfeitadas com laços vermelhos, como um presente de natal. Dentro da cabine, o papai Noel, o secretário de habitação, o prefeito e mais um ato triunfal: o botão vermelho. Apertando um grande e chamativo botão vermelho põe a cabine em movimento. A máquina anda, a cabine roda os céus: o teleférico está vivo.

Imagem 55 - Prefeito Paes e o ex-Secretário de Habitação Bittar dentro da cabine do teleférico da Providência com um Papai Noel



Fonte: OGLOBO, dezembro de 2012.

A superexposição do teleférico oculta as condições de sua produção e o momento de acirramento de tensões entre moradores e Prefeitura. Esse evento em dezembro de 2012 é resposta direta a um conflito que no mês anterior havia culminado na suspensão forçada das obras pela Justiça. Fora do enquadramento que produz as imagens e narrativas deste evento-teste natalino, o contexto é justamente de ponto

crítico, quando o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro determina a paralização de todo projeto Morar Carioca e, desde esse passeio, demoraria ainda quase um ano para que as obras tivessem autorização para seguir.

Em novembro de 2012 a 2ª Vara de Fazenda Pública da Capital (TJRJ) julgou a Ação Civil Pública impetrada pela DGPE/NUTH (processo nº0115786-70.2012.8.19.0001) e determinou a suspensão da execução do Morar Carioca no Morro da Providência, bem como remoções e demolições de casas. Baseando-se no enquadramento enquanto AEIS, a Defensoria estruturou sua argumentação em torno de protocolos jurídicos referentes a quatro questões: 1) Estudos de Impacto Ambiental, Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e licenças ambientais; 2) Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV); 3) na lei de acesso à informação e 4) participação popular e obrigatoriedade de audiências públicas.

O TJRJ sustentou a decisão com base sobretudo no direito à informação, considerando a evidência de que a Prefeitura admitiu não ter realizado Audiências Públicas, apenas assembleias. Essas reuniões, no entanto, não podem ser consideradas espaços de participação, pois colocam os moradores numa posição de espectadores que recebiam panfletos com informações já decididas pela SMH. A partir da decisão, a Prefeitura ficou obrigada a realizar audiência pública com a população afetada, apresentar o cronograma de desocupações, notificar os casos previamente e comprovar ampla divulgação e informação aos moradores.

Para comprovar que o morador foi informado e concordou com a remoção, passou a ser obrigatório a assinatura de um termo expresso de consentimento. Assim, nesse momento a Prefeitura passou a exercer pressão através de funcionários sobre os moradores para obter o consentimento no qual aceitam a demolição de suas casas. O "presente" materializado na cabine embrulhada em laços de fita naquele dezembro, marcava um período de aprofundamento de produção de desestabilizações, intimidações, incertezas e terror por parte dos agentes da urbanização contra os moradores.

Nesse sentido, o evento-teste está longe de designar efetivamente a conclusão do projeto, mas tem, assim, múltiplos significados. Desempenha um importante papel na campanha da Prefeitura para pressionar pela aceitação e continuação da obra. A promessa da data de inauguração, meramente política e especulativa diante do embargo judicial, tem a função de produzir expectativas e promover apoio e pressão de diversos setores da sociedade para a efetivação do projeto. A geração de imagens

que promove, com o Prefeito andando no bondinho, também tem uma dimensão política importante, uma vez que temos visto que a propagação de rumores, promessas e imagens de projetos que ainda não existem nas mídias tem sido usada como instrumento fundamental na política para fazer essas obras acontecerem, sendo uma forma de promoção do projeto. Buscava também ganhar o carisma da comunidade com a possível novidade, e ao mesmo tempo um sinal claro de que a Prefeitura buscava concluir a obra a qualquer custo, apesar de qualquer obstáculo - movimentos sociais, ações judiciais, suas casas e memórias.

A Prefeitura estava brigando com ímpeto pelo Teleférico da Providência e na mesma época recorreu à decisão solicitando continuar as obras sem estudos prévios e sem audiência pública defendendo que a paralisação das obras poderia gerar "danos irreparáveis" ao patrimônio e risco à vida, pedindo que a suspensão das obras fosse retirada até julgamento. A Promotoria, representando a Prefeitura, apresenta um agravo visando suspender a liminar junto a Desembargadora Relatora Cláudia Pires dos Santos Ferreira, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Porém, no início de 2013 a Justiça sustenta a paralisação do Morar Carioca e das desapropriações no morro, considerando que o próprio Município do Rio de Janeiro confirmou que não realizou os estudos necessários para a efetivação do programa no Morro da Providência, podendo gerar riscos ao meio ambiente e ao patrimônio histórico cultural com isso, além de não assegurar o direito de informação aos moradores acerca do projeto ao confirmar não ter realizado audiências públicas.

O evento-teste do Teleférico da Providência, que a princípio simbolizaria a promessa de sua completude, marcou justamente o começo de um tempo de uma longa suspensão. Em abril de 2013 se encerrou a concessão da empresa estrangeira *Doppelmayr* que realizou a entrega e montagem do equipamento. Na ocasião, o Prefeito, o Secretário de Habitação e um representante da CDURP sobrevoaram o morro novamente, porém a inauguração não aconteceu conforme prometido.

A Prefeitura continuava recorrendo<sup>95</sup> e, em 28 de agosto de 2013 foi julgado na Sexta Câmara Cível o processo que sustentou a paralisação das obras do Morar Carioca no Morro da Providência. Nessa decisão, a justiça permite o prosseguimento

---

<sup>95</sup> Os processos de agravo de instrumento foram dois: Processo 0001542-97.2013.8.19.0000 do Município do Rio de Janeiro contra a Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro (DPGE) e o Processo 0003162-47.2013.8.19.0000, onde a DPGE defende os moradores contra o Município do Rio de Janeiro.

apenas da obra do Teleférico, pois já estaria em fase final com "85% da montagem concluída", considerando o argumento de que paralização sem conclusão poderia gerar riscos à integridade física dos transeuntes e moradores. Permaneceram suspensas as obras, remoções e demolições pelo programa Morar Carioca na Providência (AGRAVO DE INSTRUMENTO 0001542-97.2013.8.19.0000, 2013).

Nessa altura, de acordo com a 8a. visita de inspeção de obra do TCM (2013), a obra do Morar Carioca havia realizado apenas 53% do projeto de urbanização e para isso já havia gasto R\$131.087.283,70, 9,95% acima do previsto inicialmente no edital, e mais um termo aditivo de R\$ 32.767.670,61 no final de 2012 (2o. TA 50/12, processo TCM 40/5229/12) por atrasos e readequação do cronograma. Custou, assim, um total de R\$163.854.954,31. Apesar de algumas tentativas da Prefeitura de retomar o Morar Carioca em 2014, o projeto nunca continuou e, em junho de 2015, a SMH autorizou a rescisão amigável do contrato de obras com a RIOFAZ (D.O. Rio de 22/06/2015, fl. 977).

As narrativas de promessas de conclusão tornam confuso saber quando exatamente o equipamento ficou pronto. A população havia visto ele rodar em duas ocasiões, uma no evento-teste de dezembro de 2012, outra em abril de 2013. Mesmo assim, a Prefeitura afirmava que estava "85%" pronto. Quando ficou pronto e quando virou ruína? A própria trajetória de intermitência de construção e suspensões da obra deixa incógnito quando exatamente o Teleférico da Providência se torna uma ruína. Ele não se torna ruína apenas em 2016, o Teleférico da Providência já era ruína antes mesmo de ser construído.

Com a estrutura material do teleférico erguida, a suspensão das obras deixava a impressão de que tudo havia sido abandonado desde 2012 e por alguns anos foi considerado um "bondinho fantasma"<sup>96</sup>. A obra só seria inaugurada em julho de 2014 e durante um ano e meio a comunidade convive com o teleférico parado, levando moradores a questionarem porque o projeto urbanístico não estava acontecendo.

Muita gente é contra a remoção involuntária. Ninguém é contra o morador que quer negociar seu imóvel e quer sair. O que as pessoas questionam é 'fulano tem que sair' pro projeto acontecer. Parece que o projeto sobrepõe a vida das pessoas (morador em entrevista para Favelarte 2014)<sup>97</sup>.

---

<sup>96</sup> "Bondinho fantasma. Apesar de pronto, o teleférico da Providência não tem data para começar a operar" (VEJA RIO, 07/04/2014). Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/cidade/teleferico-morro-da-providencia-imbroglio>

<sup>97</sup> Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=omPDZPia-ng>

As explicações para o hiato de atividade são dúbias. Em um primeiro momento, a Prefeitura responsabiliza os moradores por terem acionado a Justiça e referenda um discurso de que todos estariam perdendo um projeto de urbanização por causa de "5 moradores" que atrapalharam. Evidentemente, a responsabilidade da paralisação da obra é da própria Prefeitura por não cumprir com os protocolos e por isso foi juridicamente embargada.

A Prefeitura culpou os moradores por pararem as obras, mas a conjuntura também tinha mudado significativamente naquele ponto. No fim de 2012 não ocorre somente o embargo judicial, mas a reeleição do Prefeito Eduardo Paes em outubro. Dali em diante, mudanças na SMH também já tiravam a prioridade do Morar Carioca. Reestruturando o governo municipal, por um acordo político muda-se o secretário de habitação de Jorge Bittar para Pierre Batista, significando também uma mudança de postura quanto ao Morar Carioca.

A Prefeitura recua na sua atuação de intervenção nas áreas de risco, reassentamento e contenção de encostas e repassa a responsabilidade para a GeoRio, e a ordem do novo secretário é "o mínimo" de remoções reassentamentos (CAVALCANTE, 2016). A política do mínimo também significaria o mínimo de ações, o mínimo de contratações e o mínimo de resultados. O Morar Carioca foi desfinanciado para promover o programa Bairro Maravilha, programa de asfaltamento de ruas trazendo resultados políticos rápidos.

Hoje não há interesse político no Morar Carioca, que foi substituído na agenda do prefeito pelo Bairro Maravilha. O Morar Carioca acabou ficando muito ligado ao nome do Bittar. O Bairro Maravilha, executado pela Secretaria de Obras foi lançado para eleger o Pedro Paulo. Atua em várias áreas da cidade, principalmente na zona Oeste numa política fisiológica. A "comunidade" (bairro, favela ou loteamento irregular) consegue a obra em troca do apoio político das lideranças locais ao candidato do Prefeito (Augusto Veríssimo em entrevista in: CAVALCANTE, 2016, p. 86).

Para Cavalcanti (2017), a substituição do Morar Carioca pelo Bairro Maravilha não significava um recuo nas tendências das políticas de urbanização, mas evidencia modos de produção da cidade simultâneos e em disputa. "Essa é uma conclusão – sempre parcial, sempre provisória – que vale assinalar, tendo em vista a leitura muitas vezes monolítica sobre a produção da Cidade Olímpica pelo capital" (CAVALCANTI, 2017, p.230).

O Morar Carioca, que pretendia ser "o maior programa de urbanização de favelas do país", tornou-se ele também um plano "falido" enquanto promessa, mas

que se desdobrou mais enquanto conjunto de experiências de urbanizações múltiplas do que um programa unificado de uma política pública homogênea. As mudanças internas na SMH faziam com que o sobrevoos dos dois gestores, Bittar e Pierre Batista, naquele dezembro de 2012, significasse exatamente o fim do Morar Carioca. Nesse sentido, antes de acabar de ser construído, o Teleférico nasce como símbolo de uma política que já havia sido abandonada. A tendência é que a obra da Providência ficasse inacabada e abandonada mesmo sem o embargo judicial, como foram abandonados também os projetos fase 2 do Morar Carioca que mal haviam começado.

O Teleférico da Providência "ainda em construção já era ruína" (CAVALCANTI, 2023), aqui em dois sentidos. Por um aspecto, as constantes suspensões traziam a percepção de que a obra estava abandonada antes mesmo de ser concluída. Em outro sentido, integrava uma política de ciclo muito curto que projetava futuras ruínas, planejadas para serem erguidas em extrema velocidade e com data para serem abandonadas, negligenciadas, largadas com falta de manutenção e "deixadas morrer" após 2016. Nesse sentido, as ruínas olímpicas já estavam planejadas a serem ruínas antes mesmo de serem erguidas.

### **4.3 Ciclo Porto Maravilha**

A primeira promessa de inauguração do Teleférico da Providência feita pela Prefeitura era início de 2013, e, mais de um ano depois, a segunda promessa passa a ser maio de 2014. Em julho de 2014, um ano e meio depois que as cabines rodaram os céus da favela com o prefeito e o papai Noel dentro naquele dezembro de 2012, a inauguração ocorreu durante a Copa do Mundo no país.

No início de 2014, a SMH alegava que a inatividade do equipamento se dava porque a Prefeitura ainda estava estudando a forma de contratação da empresa responsável pela operação do Teleférico<sup>98</sup>. A princípio, não se sabia quem ficaria responsável: a Prefeitura, o consórcio do Porto Maravilha, a Supervia? A relação entre Prefeitura e comunidade não havia melhorado e a obra de urbanização da Providência

---

<sup>98</sup> "Prefeitura estuda contratação de empresa para operar teleférico da Providência". Agência Brasil, 14/03/2014. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-03/prefeitura-estuda-contratacao-de-empresa-para-gerir-o-teleferico-da>

permanecia suspensa. Desde 2 de junho de 2014 o contrato 052/2010 da RIOFAZ encontrava-se oficialmente paralisado. No fim do mês, o Prefeito passou a gestão temporária do Teleférico para a CDURP e, a partir de 27 de junho de 2014, o equipamento é integrado à Operação Porto Maravilha. A concessão de manutenção e operação passa à PORTO NOVO, consórcio integrado pelas mesmas três empresas construtoras (ODEBRECHT, OAS, CARIOCA Eng.), em um contrato inicial de R\$73 milhões até o fim de 2016.

#### 4.3.1 O ritual de inauguração

No dia 2 de julho de 2014 estiveram presentes na inauguração o então governador Luiz Fernando Pezão, o prefeito Eduardo Paes, o secretário municipal de habitação Pierre Batista e o presidente da CDURP, Alberto Silva. Compareceram também os secretários municipais de Saúde, de Ciência e Tecnologia, de Conservação e Serviços Públicos e o coordenador das ações da prefeitura nas áreas pacificadas do Instituto Pereira Passos (IPP). Na ocasião, o prefeito afirmou que o teleférico da Providência era uma das "intervenções mais simbólicas da cidade" e discursou:

Trata-se de uma comunidade que nos orgulha muito, pois foi a primeira a surgir na cidade do Rio de Janeiro. Foi neste local que a história da nossa cidade começou a ser desenhada. Além disso, trata-se de uma iniciativa que se complementa com o processo de revitalização da Região Portuária do Rio. Podemos dizer que o Centro é o grande núcleo desse processo de mobilidade que estamos implantando na cidade. Teremos nessa região o BRT Transbrasil passando ao lado do Morro da Providência, assim como o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que passará pela frente da comunidade.

Para o ex-governador, o governo municipal estaria "levando cidadania" para os moradores da Providência. Cidadania essa que seria ao mesmo tempo simbolizada e efetivada pelas infraestruturas do Teleférico.

Além deste *presente maravilhoso*, que é o teleférico, a comunidade está recebendo uma clínica muito bem equipada e um polo de inclusão digital. Ou seja, ganham os moradores do Morro da Providência e, também, todos aqueles que vivem nessa região, além dos turistas que estão na cidade por conta da Copa do Mundo (PEZÃO, discurso em 2/07/2014).

O evento foi marcado por reclamações por parte dos moradores, mobilizados contra as remoções que haviam sido feitas e também em parte indignados porque

apesar delas, esse "presente" não supria a necessidade de transporte dos moradores, que sobem uma escada de 200 degraus para a parte alta da favela, considerando o local da estação inadequado. Também as promessas de paz ficaram abaladas. Ao ser perguntado na ocasião sobre a atuação do tráfico de drogas na comunidade, o coordenador da UPP Providência disse: "Se você for a Paris vais se deparar com o tráfico"<sup>99</sup>.

Como visto, o Teleférico tinha sido dado como abandonado por mais de um ano e finalmente seria inaugurado. A inauguração nada tem a ver com a completude material da obra, que já rodava em dezembro de 2012 no "Evento-teste". Também o Teleférico do Alemão havia sido inaugurado duas vezes, uma "simbólica", em dezembro de 2010 com Sérgio Cabral e o presidente Lula, outra em julho de 2011 com a presidente Dilma. Se consideramos a infraestrutura como um processo em aberto, que está sempre se tornando, sempre se degradando, sempre mudando, então toda inauguração é necessariamente um ato simbólico e político (GUPTA, 2018). E a vontade de mobilizar esse sistema de cabines estava ligado com o fluxo de turistas que a cidade receberia entre 2014 e 2016, e com ela a janela de oportunidade de especular investimentos para alavancar o Porto Maravilha.

Antes da inauguração, a Prefeitura distribuiu para a população uma cartilha de usos e recomendações do equipamento chamada "Teleférico da Providência no ar" (2014). O documento continha explicações de cronogramas e horários de funcionamento, regras de convivência, apresentação dos serviços, guias de pontos turísticos da favela e do Porto, marketing das obras do Porto Maravilha e das ações da Prefeitura.

A cartilha era uma forma precária de apresentar o teleférico e estabelecer um entrosamento com a população do morro, que teve a obra imposta à contragosto em sua comunidade. As imagens de bonecos felizes trazem na simplicidade de seus traços também uma neutralização dos conflitos e desencontros que permeavam o teleférico por todos os lados. O Teleférico, que havia sido erguido sem pesquisas de

---

<sup>99</sup> "Inauguração do teleférico expõe a polêmica das remoções em favelas cariocas" (FOLHA, 23/07/2014). Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/07/1489986-inauguracao-do-teleférico-expoe-a-polemica-das-remocoes-em-favelas-cariocas.shtml>

demanda e impacto adequados, resultou em um equipamento em total desalinhamento com as necessidades da população residente no Morro da Providência. Por exemplo, um dos principais problemas acarretados pela falta de acesso por vias carroçáveis é a dificuldade de carregar compras e pacotes pesados, realizar mudanças e carregar o lixo morro abaixo, demandas que não são contempladas pelo teleférico uma vez que o transporte proibia entrar nas cabines com volumes maiores que 40cm de comprimento e 40cm de largura e/ou altura.

Algumas regras apresentadas como necessárias para a "boa convivência" no cotidiano se traduzem em uma série de conflitos

de sociabilidade que esbarram nos modos cotidianos de viver a cidade, como não poder andar sem camisa, sem sapatos e não poder ouvir música. Brand (2013) analisa como obras de mobilidade como teleféricos instigam subjetividades e comportamentos adequados na população usuária, cumprindo objetivos pedagógicos de imprimir valores e atitudes do que seria um "bom cidadão". Exemplo disso seria a prática de tocar música clássica em estações, reeditando velhas lógicas tradicionais de "melhoramento social".

No entanto, a principal função da Cartilha, e do Teleférico, lançado durante a Copa do Mundo 2014, parecia ser apresentar um circuito de visita turística do Morro da Providência integrado aos pontos históricos e culturais alavancados pelo Porto Maravilha e que a partir dali estariam disponíveis para apreciação.

Imagem 56 - Cartilha "Teleférico da Providência no ar"



Fonte: PREFEITURA DO RIO, 2014

### 4.3.2 Da intermitência ao abandono

Imagem 57 - Etapas dos horários de funcionamento



Fonte: Cartilha Teleférico no Ar, Prefeitura do Rio, 2014

A inauguração do equipamento não significou seu pleno funcionamento para a comunidade. Inicialmente teria um horário turístico de 9h da manhã até as 16h da tarde, depois que todos saem para trabalhar e acabando antes que esse trabalhador possa voltar para a casa. Os moradores haviam sido informados que os horários de funcionamento do teleférico seriam implementados por fases, operando dias de semana até as 16h, mas prometidos que em outubro operaria com o horário definitivo de segunda a sexta até as 21h, fins de semana e feriados até as 18h.

O horário reduzido era previsto para durar apenas os dois primeiros meses, mas quase um ano depois, em abril de 2015 ainda funcionava com redução, o que levou a Prefeitura a alterar o valor do repasse à empresa "em razão da alteração das atividades constantes de apoio técnico" (Aditivo 8 ao contrato Porto Maravilha) e modificar a proposta de funcionamento definitivo para dias de semana de 7h as 19h e apenas sábados. Nesse momento, o consórcio Porto Novo estava passando a gestão do Teleférico da Providência para uma empresa subcontratada sem licitação, que acabaria por assumir os dois teleféricos da cidade.

O que acontecia em 2015 é que o funcionamento dos teleféricos se tornava cada vez mais intermitente a medida que a operação Lava Jato corroía as grandes empresas gestoras. Em meados de 2015, seu "irmão", o Teleférico do Alemão já era

considerado "abandonado"<sup>100</sup>. Devido aos atrasos de repasse de pagamento da Prefeitura, a Supervia, empresa que administrava seu funcionamento, também havia reduzido o horário de funcionamento para 8h as 20h durante a semana. Às vésperas do fim do seu contrato, com prazo para 7 de julho de 2015, a Supervia passou a desmobilizar a equipe e o Teleférico do Alemão teve sua operação limitada.

Gôndolas e vidros quebrados, grama sem poda, elevadores parados, falta de limpeza e até catracas abertas sem fiscalização. Ninguém paga mais pelo bilhete. Esses são os principais problemas enfrentados, há pelo menos dois meses, pelos mais de 12 mil passageiros do teleférico que cruza as favelas do Complexo do Alemão. (...) Logo na entrada da Estação Palmeiras, uma das seis do teleférico, crianças brincavam num pátio com entulho, ao lado de dois cavalos pastando. Um pouco à frente, cachorros reviravam um lixão a céu aberto. Poucos comerciantes se mantêm no local, hoje às moscas (O GLOBO 23/06/2015).

Quando o teleférico do Alemão foi inaugurado em 2011, o governo do Estado escolheu, sem licitação, a empresa Supervia (que também é controlada pelo grupo Odebrecht) para a operação, mas em março de 2015 uma licitação por menor preço para gestão do equipamento foi lançada com o objetivo de "reduzir o custo do serviço em tempos de crise econômica", nas palavras de Carlos Osório, então Secretário Estadual de Transportes.

Durante vários meses de 2015 a licitação para o novo gestor do Teleférico do Alemão ficou suspensa para diligência. Uma alteração no edital da licitação, modificando o requisito mínimo de "experiência de um ano na operação de sistemas semelhantes" para "experiência anterior com teleféricos", sem determinação de tempo e especificando a exclusividade do sistema de teleféricos, acabou sendo investigada mais tarde por ter beneficiado o advogado e filho do presidente do TCU, Tiago Cedraz, a ganhar o processo<sup>101</sup>.

Enquanto o edital de operação do Teleférico do Alemão entrava em diligência para realizar essas alterações, Cedraz abriu a empresa Providência Teleféricos, em abril de 2015, e, em junho de 2015, assumiu a gestão do Teleférico da Providência subcontratada sem licitação pelo consórcio gestor da Porto Novo. Quando o edital final do Teleférico do Alemão é publicado, apenas em setembro de 2015, a empresa

---

<sup>100</sup> "Abandonado, teleférico do Alemão não cobra mais ingressos e tem operação limitada" (O Globo 23/06/2015). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/abandonado-teleferico-do-alemao-nao-cobra-mais-ingressos-tem-operacao-limitada-16525098>

<sup>101</sup> "Alteração em edital beneficiou filho do presidente do TCU em obra" (Folha de S. Paulo 09/01/2016). Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2016/01/1727657-alteracao-em-edital-beneficiou-filho-do-presidente-do-tcu-em-obra.shtml>

de Cedraz já tinha três meses de experiência no setor de teleféricos como comprovação para ganhar o edital.

Um empresário, portanto, sem experiência anterior alguma com teleféricos acaba se qualificando para ser o administrador não apenas de um, mas dos dois sistemas de teleféricos de favela da cidade, consolidando a empresa Rio Teleféricos. A situação ilustra possivelmente um acordo político da Odebrecht de possível favorecimento junto ao TCU e órgãos de fiscalização no contexto das investigações da Lava Jato, onde a gestão do teleférico da Providência aparece apenas como mais uma peça nesse xadrez.

A gestão dos teleféricos esteve assim profundamente influenciada pelas dinâmicas dos cartéis de empresas, que após a inauguração continuam a movimentar a política da obra através da administração do equipamento, novos editais e novas movimentações entre atores, favorecimentos e lucros. Governadas pela maximização das possibilidades de lucro nos contratos públicos, essas gestões têm pouco interesse pela qualidade do serviço para a população, oferecendo um funcionamento intermitente, horários reduzidos, fechamentos "por motivos técnicos", especialmente aos finais de semana.

Na gestão do equipamento, os repasses acordados tem a possibilidade de serem aumentados pelo superfaturamento de notas de prestação de serviços e taxas trabalhistas com funcionários, ou mesmo no fornecimento de materiais. Dessa perspectiva, a intermitência de funcionamento é mais planejada do que exceção ou falha, já que "problemas técnicos" são bem-vindos a medida que quanto mais interrupções técnicas, mais gastos com equipe técnica, como eletricitas e mecânicos<sup>102</sup>, e assim mais formas de superfaturar esses gastos.

#### 4.3.3 Abandono

Dezembro de 2016 foi a última vez, até agora, que o Teleférico da Providência funcionou. O motivo inicial da paralisação das atividades do Teleférico teria sido uma peça importada que precisava de manutenção. O consórcio Porto Novo, no entanto,

---

<sup>102</sup> De acordo com o Processo n. 100.892-1/12 do TCE-RJ, a Supervia não recebeu o valor integral do contrato de 2011 por evidências de que a empresa superfaturou em mais de 100% os encargos de contratação de funcionários como diretores, secretárias, eletricitas, etc. além de suspeita de favorecimento na inexigibilidade de licitação para operar o teleférico do Alemão.

já tinha prazo para encerrar suas atividades na Providência, com contrato previsto para finalizar em 31 de dezembro de 2016.

Também no CPX do Alemão, a empresa Rio Teleféricos deveria operar de março de 2016 até março de 2019, mas em outubro de 2016 a operação no Teleférico do Alemão já estava paralisada oficialmente "em razão do desgaste dos cabos principais do sistema" (Parecer ASJUR/TRANSPORTES n.16/19 - CASB). Mais tarde, no entanto, a empresa notificou que o Estado não pagava os repasses de verbas desde abril de 2016, o que eximiria a empresa da responsabilidade. Alguns anos depois da paralisação, quando perguntada porquê o Teleférico do Alemão se encontrava parado, a Secretaria Estadual de Transportes afirmou que retomada dependeria da troca do cabo fabricado sob medida na Áustria: "ele está pronto e virá para o Brasil tão logo o estado tenha os recursos necessários para a retomada do serviço"<sup>103</sup>. No Alemão, ainda por vários anos houve um litígio para apurar de quem era a responsabilidade do abandono das atividades e acertar pagamentos de serviços. A Procuradoria do Estado defendeu a inexecução do contrato pois considerou de responsabilidade da contratada a reposição dos cabos, negando o pagamento integral do contrato à empresa<sup>104</sup>.

A corrosão das estruturas dos teleféricos era proporcional à erosão dos esquemas político-financeiros que sustentaram o urbanismo olímpico. A medida que o fluxo de investimento cessava, as concessões privadas direta ou indiretamente "deixavam arruinar" suas estruturas. As operações da Odebrecht e todas as outras construtoras e gestoras dos equipamentos já vinham sofrendo dificuldades com a Operação Lava Jato, iniciada em 2015.

Na Providência, a falência do Teleférico acompanhava também a derrocada do financiamento da revitalização Porto Maravilha, também gerida pelas mesmas empreiteiras investigadas, e que custava prejuízos bilionários para o poder público sustentar. O projeto, que seria financiado pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), dependia da especulação do setor privado na região, mas o investimento não veio e os condomínios e hotéis anunciados ficaram na mera especulação e rumor.

---

<sup>103</sup> "Teleféricos do Alemão e da Providência viram sucata" (Extra, 04/04/2018). Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/telefericos-do-alemao-da-providencia-viram-sucata-22553797.html>

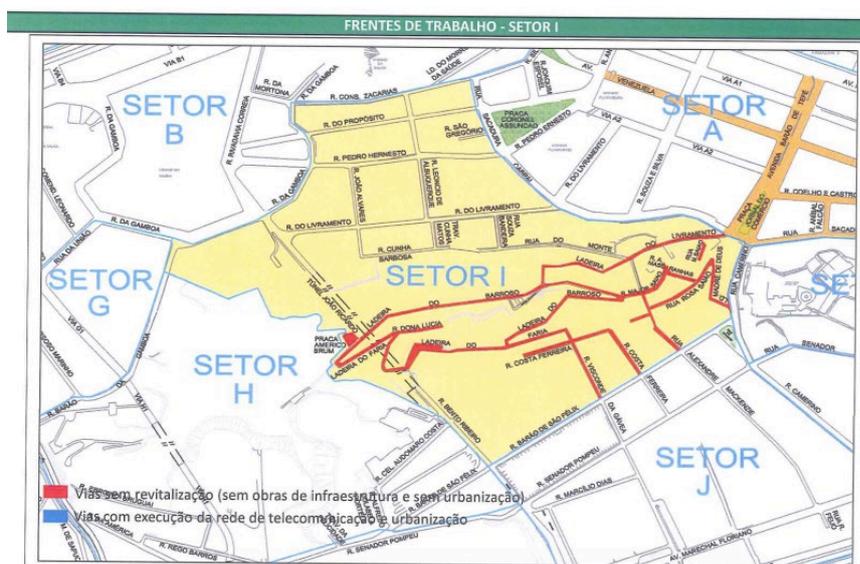
<sup>104</sup> Parecer n. 103/2019-FAG/PG-17, Processo Administrativo n. E-10/0001/1054/2013.

Também a promessa de integrar as favelas, transformadas em "bairros históricos", ao escopo da Operação Consorciada, foi substituída pela priorização de projetos simbólicos e estéticos voltados para turismo e mobilidade no Porto Maravilha. Projetos que drenaram os recursos acumulando um custo de mais de R\$8 bilhões, tornando a operação insustentável.

Entre abril de 2012 e janeiro de 2016, dez termos aditivos foram firmados. Alguns deles tinham por finalidade readequar o escopo de obras, e assim se retirou, dentre as alterações mais polêmicas, as obras de urbanização de todo o Morro do Pinto para incorporar à PPP as obras necessárias ao Museu do Amanhã, sob a justificativa de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Na contramão, outros termos aditivos acrescentaram ao projeto inicial novas intervenções, tais como a Orla Conde, a expansão da Via Expressa e as obras para implementação do corredor Transbrasil dentro dos limites da operação urbana. Como resultado, o valor global do contrato aumentou de R\$ 7,609 bilhões, em novembro de 2010, para pouco mais de R\$ 8,273 bilhões, no início do ano passado [2017]. (OBSERVATÓRIO DE METRÓPOLES, 29/03/2017).

Embora a promessa um dia tivesse sido tornar a Providência "a primeira favela gerida pela iniciativa privada", integrando-a à gestão Porto Maravilha, no Morro o consórcio só realizou o serviço de administração do teleférico, enquanto no restante do porto era responsável por limpeza urbana, iluminação de vias públicas, conservação de ruas e túneis, dentre outros. A urbanização de ruas dos acessos do entorno da Providência estava planejada, porém também foi negligenciada e não realizada.

Imagem 58 - Obras de infraestrutura e urbanização previstas pelo Porto Maravilha não realizadas nos arredores do Livramento /Providência



Fonte: 11 Termo Aditivo da PPP PortoNovo OUC, 2016

## 5 VIDA APÓS

Quando subi a Providência em um dia extremamente ensolarado de fevereiro de 2020 (apenas na véspera de uma pandemia global interditar nossas circulações), encontrei casas, muros e becos das vielas principais inteiramente pintados e coloridos por um projeto chamado Impacto das Cores. Vendo que eu tirava fotos da Igreja Nossa Senhora da Penha, crianças que brincavam perto da Casa Amarela se aproximaram curiosas e se puseram a mostrar orgulhosas os desenhos nos muros das casas que elas haviam pintado junto ao projeto social.

Imagem 59 - "Luna, Maria, Cecília"



Legenda: Muros pintados no Morro da Providência.  
Fonte: A autora, 2020.

As casas que havíamos filmado seis anos antes, que em 2012 estavam todas marcadas com a numeração da SMH, agora eram tomadas por cores e desenhos de flores, animais, luas, estrelas e nomes das crianças. Enquanto me mostravam seus desenhos e nomes escritos nas fachadas das casas, as crianças estavam refletidas naquelas paredes. Elas são a favela e vice-versa. Encontrei, portanto, uma Providência que reafirmava a vida como reação a um projeto que quis representar um cenário vazio da "favela genérica", mostrando que não existe a favela sem as pessoas.

O papel que aquelas tintas tinham ali era bastante profundo. A pintura tirava as casas de uma narrativa imposta e uma memória de violação encobrendo as marcações da SMH com camadas de cores, mensagens e representações de seus moradores. As pinturas têm, então, ações múltiplas. Simbolizam o morador na materialidade,

encarnando a alvenaria de vida, ao mesmo tempo que realçam a autoestima da comunidade, auxiliando quem muitas vezes não tem recursos para aplicar reboco e pintura na parede e, assim também modificam a paisagem da favela. As pinturas transmutam uma narrativa de supressão de direitos em uma narrativa de reafirmação da vida.

Imagem 60 - Arte sobre pilar da Estação Américo Brum do Teleférico da Providência.



Fonte: A autora, 2023.

Diante do abandono, o graffiti aparece como agente de transformação urbana que modifica o sentido das ruínas e insere ou reinsere locais e construções em regimes de símbolos e valores. É no jogo de (in)visibilidades de políticas e símbolos que a arte de rua, entre lambes e graffittis, se insere. Em 2023, um gigantesco painel estampava os pilares do teleférico representando a presença da cultura e

ancestralidade negra, transgredindo um apagamento monumental operado pela infraestrutura que, ao integrar um projeto de especulação imobiliária na região, participava do embranquecimento do território portuário.

O Teleférico, que simbolizaria a inserção na "cidade formal", em sua hipervisibilidade da conexão material que ligaria à cabos com a "formalidade", ocultava que no chão da favela a urbanização pouco havia investido na expansão de redes infraestruturais do sistema público, perpetuando ciclos de precarização de serviços básicos necessários para a vida. O Teleférico evidencia assim a tensão entre a política de visibilidade da favela como ponto turístico e de sua valorização histórica, com os regimes de destruição, precarização infraestrutural e produção de riscos à vida do morador de favela.

A imobilidade monumental da ruína do teleférico permite ver uma política muito mais ampla, que se espraia em uma produção múltipla de escombros de projetos e promessas interrompidas, mas cujos desdobramentos tem durabilidades de longo prazo e efeitos em cascata. Possuindo efeitos sociais e políticos profundos, a análise da vida social das ruínas e escombros do plano de urbanização da Providência permite ver outras produtividades, usos e sentidos, onde os planejamentos do Estado e os desenhos dos arquitetos são apenas um elemento dentre vários no horizonte de possibilidades da infraestrutura.

As marcas materiais e sociais da intervenção ainda estão por toda parte. No Morro é possível perceber como desdobramentos e consequências da política de urbanização, produzida através da destruição e do terror de Estado, reverberam e afetam ainda hoje a vida cotidiana. Resquícios das inscrições da "SMH" na casa de uma moradora do largo Cruzeiro aparecem absolutamente soterrados pela vida: atrás de um pouco de massa corrida, um varal com pregadores e roupas, fios, cabos e um frondoso arbusto que ela cultiva em sua porta. Ao longo do tempo, os vazios e escombros deixados pelo

Imagem 61 - Resquício da marca da SMH na casa de uma moradora do Cruzeiro, Providência.



Fonte: A autora, 2020

"Morar Carioca" foram sendo incorporados às práticas e sociabilidades que compõem o cotidiano da comunidade.

Esse capítulo aborda os efeitos e produtividades das obras de urbanização que ergueram o teleférico, após seu abandono. Assim, volta-se para o que seria não tanto um pós-vida, mas uma *outra* vida, uma vida após. Pensa, portanto, como é habitar “a zona temporária entre o começo dos projetos e sua completude” (GUPTA, 2018, p.70), em um cenário onde a "suspensão" é por tempo indefinido, e como essa dinâmica modifica compreensões do presente, passado e futuro e gera estados sensíveis e expectativas. Se o cotidiano é permeado de ruínas de promessas mortas prematuramente, a categoria "ruína", e por oposição algo supostamente acabado, não fazem parte dos sistemas de classificação locais, onde se reapropriar de ruínas, reciclar seus escombros e recriar seus usos, valores e símbolos é o modo corrente de manutenção e reinvenção da vida.

Assim, nesse capítulo interessa olhar para como as pessoas "habitam as ruínas" e elaboram "bricolagens" com elas (STOLER, 2008), uma vez que as vulnerabilidades produzidas por projetos abandonados perduram mais que suas

Imagem 62 - A vida continua e envolve as bases do teleférico na Ladeira do Farias

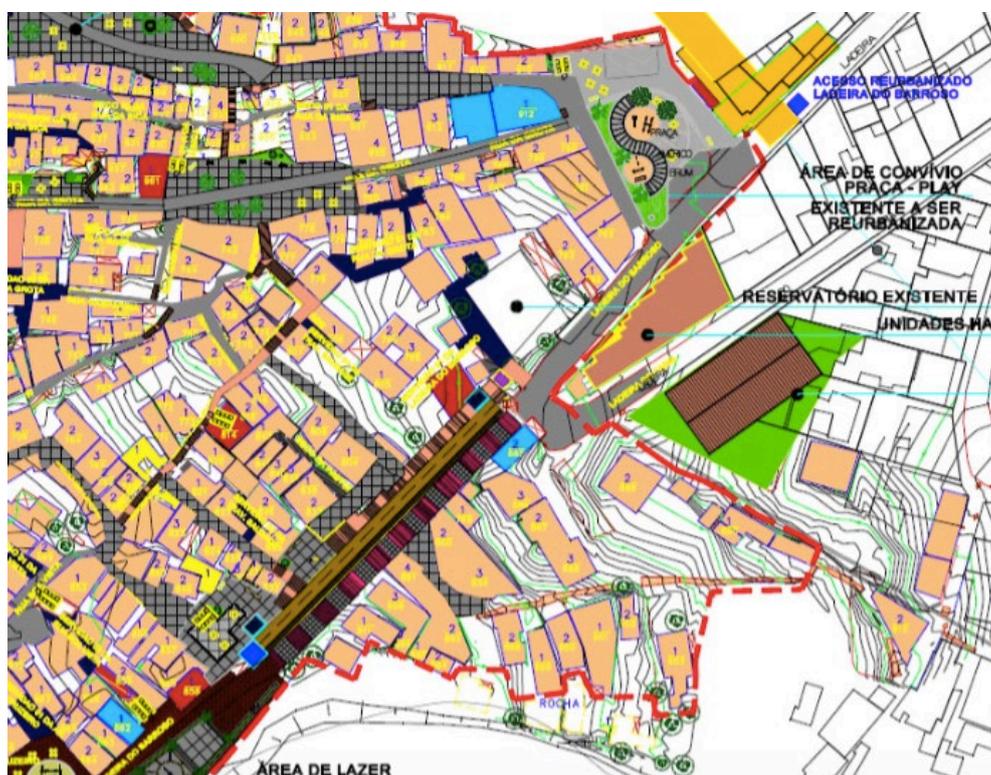


Fonte: A autora, 2023

estruturas materiais e contextos políticos. Aborda-se, nesse sentido, tanto os usos das estruturas do Teleférico abandonado, quanto os impactos múltiplos dos vazios que a não-realização de obras anunciadas, como o Plano Inclinado, o Centro Esportivo, Motovias, etc., tem sobre a comunidade.

## 5.1 Vazios

Imagem 63 - Detalhe do plano para a Ladeira do Barroso.



Fonte: FCP, 2011

O Plano Inclinado, obra não realizada, foi uma das primeiras propostas a serem feitas para a urbanização da Providência, trazendo a experiência do Plano Inclinado do Santa Marta, desenvolvido pela mesma arquiteta. A obra que também gerou polêmicas pela remoção de moradias na escadaria, acabou não sendo construída, mas é talvez uma das poucas propostas que ainda hoje é debatida e defendida por uma parcela dos moradores.

A principal demanda de mobilidade existente na comunidade é a ligação entre a Ladeira do Barroso com a parte mais alta da favela, conectada por uma escadaria de pedra que é a única conexão existente desde o século XIX, e ainda hoje a única forma de acessar a região para quem vem da Central de transportes. Assim, a proposta do Plano Inclinado é frequentemente referida como preferível em comparação ao Teleférico que foi feito, mas não atendeu as necessidades de mobilidade dos moradores.

Imagem 65 - Escadaria da Ladeira do Barroso.



Fonte: A autora, 2020

Imagem 64 - Projeção Plano Inclinado.



Fonte: FERNANDA SALLES ARQUITETURA, 2010

A CDURP afirma que o Plano Inclinado não seria uma obra inacabada, mas que ele teria saído do planejamento por ter sido rejeitado pela população<sup>105</sup>. A negociação da obra envolvia muitos interesses, vidas e significados. Enquanto a principal crítica seja a retirada involuntária de moradores que não desejam deixar suas casas, outros questionam se a própria escadaria não deveria ser vista como um patrimônio histórico. Por baixo da escada corre também uma tubulação de água que impedia a efetivação do Plano. Todo o processo foi feito sem espaço para debate público prévio e os moradores se viam ameaçados e pressionados pela remoção. Apesar do conflito com os moradores da escadaria, existe uma parcela que acredita que o Plano Inclinado seria uma opção de mobilidade bem-vinda para beneficiar a comunidade, pensando no transporte para pessoas idosas e de pequenas cargas.

A obra pode não ter acontecido e ficado na virtualidade dos moldes 3D, mas sua possibilidade gerou ansiedades e expectativas com consequências irreversíveis. Para o Plano Inclinado, cerca de 30 casas da escadaria tiveram seus muros marcados porque dizia-se que por cima delas passaria o trilho com canteiro arborizado.

<sup>105</sup> Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/inauguracao-do-teleferico-expoe-a-polemica-das-remocoes-em-favelas-cariocas-ebcvxae4er1dzd7ddderskyfi/>

Pressionados pela Prefeitura, uma parte aceitou sair, mas a obra nunca aconteceu, deixando espaços vazios e escombros sem utilidades de suas antigas casas no lugar.

Diante da ameaça de remoção, as pessoas *atingidas*<sup>106</sup> reagem de formas variadas. Muitos narram terem sido impelidos a aceitarem o Aluguel Social sem alternativas, mas a medida tem sido vista como fator que provocou mais vulnerabilidade e precarização das condições de vida para essas famílias. Alguns se recusam a sair, outros encontram nesse momento de incerteza um mercado imobiliário em realocação, abrindo-se uma janela tanto de riscos quanto de possibilidades. Embora diante de uma correlação de forças nada horizontal, muitos moradores vão tentar fazer a melhor negociação, ou combinações e arranjos de negociações, para permanecer no morro.

A casa de L\* foi uma das mais de 100 moradias marcadas para sair para a abertura e alargamento de vias, no seu caso uma motovia que ligaria a Rua América à Ladeira do Barroso que não foi realizada, mas que bastou seu anúncio para promover o deslocamento de famílias e causar transformações. Ela conta que optou por receber indenização e que a quantia permitiu que ela comprasse outra casa na região, enquanto se ela aceitasse o aluguel social não poderia arcar com o custo do aluguel na comunidade. Como a obra não aconteceu, onde era sua antiga casa que havia ficado vazia com sua saída a comunidade deu um novo uso e transformou em piscina (TRACO, 2016, p.64).

Com a ameaça de remoção, os atingidos reagiram de variadas formas diante das possibilidades colocadas e também desenvolveram distintas estratégias para lidar com elas. Alguns compraram ou alugaram casas em partes da favela que não fossem removidas, ou em outras favelas. Alguns se dispersaram por trajetórias pela cidade buscando fazer o cálculo entre distância e qualidade da habitação, escolhendo entre moradias menores e mais caras nas proximidades do centro, ou mais baratas porém distantes, no subúrbio e Baixada Fluminense. Muitos foram pressionados e impelidos a aceitarem o aluguel social sem serem oferecidas outras alternativas, contando com a construção de empreendimentos MCMV prometidos pela Prefeitura na área central.

A não realização das obras que prometiam erguer Habitações de Interesse Social MCMV no perímetro do Porto fez com que o aluguel social que muitos recebiam "temporariamente", na expectativa de serem realocados, se tornasse uma situação de

---

<sup>106</sup> "Comite dos atingidos pela Copa". <https://atingidoscopa2014.wordpress.com/>

longa duração. Assim, mais um impacto das obras inacabadas e da política que gerou um deslocamento em massa de pessoas dependendo do Aluguel Social, foi a produção de uma vulnerabilidade habitacional e riscos de salubridade ainda piores do que a situação em que se encontravam antes da urbanização.

Uma reportagem do Jornal POVO do Rio, publicou em janeiro de 2012 a história de Daniele, 31 anos, casada, mãe de dois garotos, que havia sido desapropriada do Morro da Providência e recebia Aluguel Social de R\$400. A casa que havia conseguido, complementando com mais R\$200 do marido, era infestada de ratos e baratas, com infiltrações por toda parte, menor do que sua casa anterior, sem ventilação e com forte cheiro de mofo. Ao ser confrontado com o caso e questionado sobre o valor do aluguel social, o Secretário Bittar, em 2012, afirmou que a quantia "está dentro da realidade da favela" e que a senhora do caso estava nessa situação "por opção dela".

A reportagem trouxe outro caso de duas mulheres que optaram por aluguel social e juntaram seus dois "benefícios" para alugar uma casa de dois andares onde ao todo moravam 20 pessoas. Afirmam que a Prefeitura ofereceu apenas aluguel social e que o único funcionário que entrou em contato foi para dizer que teriam dez dias para deixar suas casas. Elas dizem que por mais que passassem dificuldades em suas casas antes, hoje a situação que vivem está muito pior: "os ratos, não dão nem pra contar nos dedos. As crianças vivem resfriadas".

A doméstica Ana Maria Ferreira Antunes, 40 anos, mãe de seis filhos vive no térreo. No andar de cima vive Rosinéia Galdino dos Santos, 43 anos, com os oito filhos e dois netos. Ainda há espaço para a mãe de Rosinéia, Doralice, 71 anos. Para conseguir pagar o aluguel do imóvel, Ana Maria e Rosinéia juntaram o valor de R\$ 400 que cada uma recebe do Aluguel Social. (...) Tudo parece que vai desabar a qualquer momento. A madeira dos 23 degraus que levam ao segundo andar está apodrecida e quebrada em muitos pontos. As paredes, feitas de estuque, estão com barro evidente em péssimo estado. As infiltrações e o cheiro ruim se espalham por todo o ambiente. Os cômodos são de tamanho mínimo. O quarto, estreito e sem ventilação, é de espaço suficiente apenas para a cama. O cenário de miséria total consegue ser ainda pior no segundo andar. Segundo Rosinéia, não havia piso no pavimento. Tapumes de madeira foram por ela colocados para morar com a família. O risco de desabamento dentro da casa é iminente. Todos convivem em meio a ratos e baratas dentro do imóvel (POVO do Rio, 31/01/2012)

O deslocamento para habitações "temporárias" com o Aluguel Social provocou o aumento significativo da vulnerabilidade social e habitacional dessas pessoas. Mudando-se para casas ainda menores nas favelas ou nas invasões dos arredores do Porto, a consequência desse estado de suspensão permanente que foi a política

do Aluguel Social foi o agravamento das condições de vida e dos riscos de contaminação por doenças provocadas pelas moradias precárias.

É o caso de Rony, que conta em uma entrevista<sup>107</sup> de 2015 que vivia já há anos de Aluguel Social e se viu obrigada a alugar um espaço em uma invasão de um prédio comercial abandonado da Zona Portuária, onde várias famílias dividiam uma sala de escritório de 10m<sup>2</sup>.

Eu não vivo, eu sobrevivo. Já peguei tuberculose três vezes, não dá para descrever os lugares onde tive que morar desde a desapropriação. Estou há (...) anos aguardando minha casa. Prometeram que seria em um conjunto habitacional aqui perto, na Rua Nabuco de Freitas, mas a obra parou na metade (Rony para O GLOBO, 20/07/2015)

Expostos a serem recorrentemente acometidos por doenças propiciadas pela vulnerabilidade habitacional, a política provocou assim um aprofundamento dos riscos para essa população, mas não por desventura pessoal daqueles que receberam Aluguel Social e aguardaram em vão os prédios de Habitação de Interesse Social. As condições sanitárias no Morro também haviam sido deterioradas pela obra, expandindo processos de precarização e adoecimento.

M\* é moradora do AP e, em pé diante de uma das torres de sustentação do teleférico fincada na Ladeira do Farias, ela se apoia em um portal de uma escadaria, caminho fora do Google, mas conhecido pelo morador, e aponta para as paredes e canos da passagem quebrados pelas obras da SMH, contando que provocaram infiltrações que se alastram por mais de dez anos. A casa em que ela morava com sua família foi marcada e, apesar de muitas pressões para aceitar o aluguel social, conseguiram receber em indenização, mas não para toda a família. Ela e seu pai conseguiram ser indenizados e realocados, mudando-se dentro do próprio morro, porém sua irmã não recebeu nada e se mudou para a Baixada Fluminense. Ela conta que a irmã tinha crises de ansiedade com as obras e sofria de efeitos psicológicos do barulho das britadeiras dia e noite e demolições por toda volta.

Na Ladeira do Farias, cerca de 50 casas da área do "AP" foram marcadas para serem retiradas para dar lugar a um Centro Esportivo. O empreendimento não aconteceu, mas muitos foram desapropriados e parte das casas foi demolida.

Para a construção de um centro esportivo, que também não nos consultaram sobre a necessidade, a área conhecida como AP na Ladeira do Farias foi

---

<sup>107</sup> "Criado para ser solução temporária de moradia, aluguel social se estende por anos" (O GLOBO, 20/07/2015). Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/criado-para-ser-solucao-temporaria-de-moradia-aluguel-social-se-estende-por-anos-16861178>

demolida e desalojou cerca de 60 famílias de um dia para o outro. Nesse caso a Prefeitura demoliu casas ainda com pessoas dentro!!! Uma moradora ainda mora neste imóvel e vem resistindo a todo tipo de pressão, obrigando a prefeitura a suspender os trabalhos de um complexo esportivo. Ela mora no AP há 35 anos e tem direito de posse daquele imóvel! (Carta aberta à população do Rio de Janeiro, 12/09/2012)

Na área do AP, escombros se acumulam até hoje, formando zonas descampadas onde o mato se alastra entre resíduos de tijolos, ladrilhos, madeiras, pedaços de cano e concreto que um dia compuseram as casas que existiram ali. Algumas vigas de aço desencapadas, que crescem desnudadas de paredes para sustentar, podem deixar dúvida se eram de uma casa que já é ruína ou que ainda está em construção. São vigas que planejam o futuro novamente e da ruína brota uma casa em (re)construção. O terreno foi aplainado e uma tímida base de concreto armado, refeito sobre os escombros das casas demolidas, indica que o morro cresce, mas aos poucos (imagem 66).

O ciclo de obras pode ter sido efêmero, mas produziu traumas, reconfigurações de vida e efeitos tóxicos que perduraram no tempo. O acúmulo de escombros e vazios traz consequências duradouras para a saúde dos moradores. Convivendo com entulhos e lixos que se formaram desde o início das obras em 2011, os moradores se veem em um cenário onde tudo foi revirado, escavado, quebrado, demolido - e deixado lá. Os agentes públicos foram embora, o teleférico cresceu dos escombros da praça principal, mas tudo entrou em um estado de suspensão, até pouco a pouco serem reincorporados à vida cotidiana da Providência.

Imagem 66 - Escombros que permanecem no AP, Morro da Providência.



Fonte: A autora, 2023

"Virou telepombo", é assim que um morador se referia ao teleférico em uma entrevista em março de 2014<sup>108</sup>, quando o Teleférico da Providência foi considerado "abandonado" antes mesmo de ser inaugurado. A primeira vez que a categoria "abandonado" surge para qualificar essa obra é em meados de 2013, quando apesar de ter sido considerado pronto, o equipamento ficou desativado por mais de um ano até ser posto em funcionamento. "Isso aqui fede a pombo agora". A figura do pombo, simbolizando o abandono, virou reclamação constante a medida que os altos postes metálicos do teleférico atraem os pássaros pela quietude de suas linhas por onde nenhuma gondola circula.

Segundo os moradores, a Estação Américo Brum havia virado naquela época "casa de pombo", "não serve pra nada", "inútil", "só atrapalha quem passa". A estação havia acabado com a praça, local de lazer e sociabilidade, e prometido a abertura de outra que também não foi feita. "Nem tem teleférico, nem tem mais praça; até agora não tem nada", continua um dos moradores na reportagem (Agência Brasil, 2014).

O lixo e o vazio atraem esses outros agentes, não-humanos, que se proliferam nesses cenários. Em meados de 2013, a comissão de moradores denunciava, através do FCP, que os bolsões de lixo e escombros deixados pela obra, com casas semidemolidas e abandonadas, estavam atraindo uma infestação endêmica de caramujos africanos, que assim como ratos e pombos, poderiam ser vetores de transmissão de doenças para a população.

O caramujo-gigante-africano se prolifera em épocas de chuva e se beneficia da umidade e das zonas de sombra propiciadas pelas ranhuras dos escombros, buracos e cantos, já que é um animal noturno. Considerado uma "praga" por causar danos econômicos à agricultura, o caramujo está inserido na rede de transmissão de duas zoonoses. Outros agentes não-humanos retiram vida dessas situações, como um tipo de verme que chega até o pulmão humano através de ratos e moluscos causando meningite eosinofílica, e um parasita que causa angiostrangilíase abdominal<sup>109</sup>, também potencialmente transmitida pelo caramujo.

---

<sup>108</sup> "Moradores denunciam que teleférico da Providência virou 'telepombo'". Agência Brasil, 13/03/2014. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-03/teleferico-da-providencia-esta-virando-um-telepombo-denunciam-moradores#>

<sup>109</sup> "Caramujo africano: quais os reais riscos para a população?". FIOCRUZ, 2007. <https://www.ioc.fiocruz.br/noticias/caramujo-africano-quais-os-reais-riscos-para-populacao>

Imagem 67 - Entulhos e escombros pós-urbanização no Morro da Providência



Rua da Grota – Casa demolida ao lado de outras casas habitadas (Foto: Fórum Comunitário do Porto)



Rua da Grota nº12 – Entulho acumulado, foco de ratos e de mau cheiro. Ambiente nocivo à saúde dos moradores. (Foto: Fórum Comunitário do Porto)



Rua da Grota – Infestação de caramujos africanos no lixo acumulado (Foto: Fórum Comunitário do Porto)



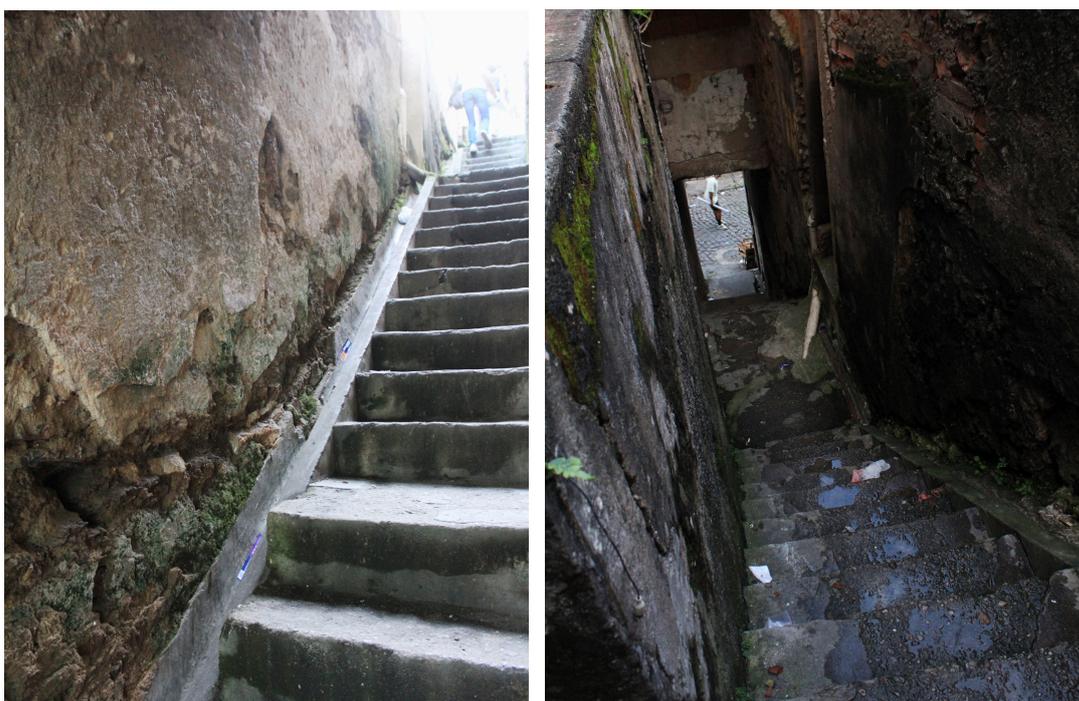
Rua da Grota – Caramujo africano, transmissor de doenças. (Foto: Luiz Baltar – Coletivo Entre Sem Bater)

Fonte: "Relatório Fotográfico do Morro da Providência - visita realizada nos dias 24 e 26 de fevereiro de 2013 pela comissão de moradores da providência e por membros do fórum comunitário do porto", FCP, 2013, p.2.

Os buracos escuros e cheios de restos de resíduos provocados pelas pilhas de entulho e lixo são atrativos para caramujos, ratos, baratas, vermes, mosquitos e moscas que obtém desses locais condições de reprodução, abrigo e alimento. Assim, um efeito da multiplicação das pilhas de escombros de casas semidemolidas e obras inacabadas é o aumento dos riscos de contração de doenças transmitidas por esses agentes, com a maior exposição a focos de dengue e leptospirose, dentre outras enfermidades. Esse "efeito feral" (TSING, 2021) põe em cheque a infraestrutura como emaranhado de circulações de múltiplas escalas de agentes humanos e não humanos, insetos, vírus e doenças em interação com as materialidades.

Outro impacto da priorização do Teleférico em detrimento das obras de saneamento é que a urbanização não só não atendeu a necessidade da comunidade por melhor distribuição de água e esgotamento sanitário, como agiu efetivamente em piorar a infraestrutura existente que já era incipiente. Canaletas e valas foram entupidas por escombros, fazendo esgoto sem tratamento jorrar por escadas, precarizando ainda mais a infraestrutura de saneamento e causando uma piora nas condições sanitárias da favela.

Imagem 68 - Infiltrações na escadaria de acesso do AP



Fonte: A autora, 2023

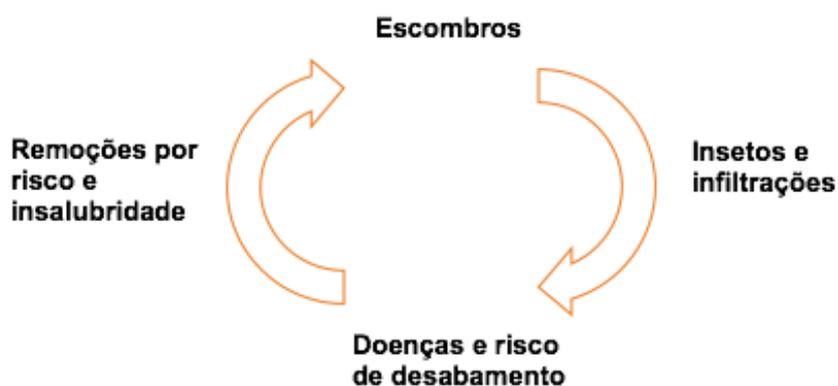
Canos perfurados pelo Morar Carioca para a demolição permaneceram abertos e geram infiltrações que se alastram ao longo da década. Infiltrações e paredes perfuradas pelos funcionários da urbanização, além de serem empecilhos para a boa distribuição do sistema hidráulico, corroem e amolecem muros colaborando com a deterioração das construções que ainda estão de pé, afetando não apenas a área demolida, mas também os vizinhos que continuam sendo minados e sofrendo prejuízos a longo prazo.

As infiltrações somam-se ao acúmulo de escombros que a longo prazo podem não só contaminar o solo com substâncias tóxicas provenientes do chorume dos materiais em decomposição, mas juntos aceleram a erosão do solo e multiplicam os riscos de desabamento para as casas que rodeiam essas zonas de entulho e também para casas futuras construídas sobre elas, que podem desabar tendo escombros e lixo

como fundação. Percebe-se assim, que os impactos prejudiciais causados pela intervenção afetaram não somente no período da obra, mas vão continuar se desdobrando em vulnerabilidades para as futuras gerações também.

A destruição da infraestrutura e/ou sua obstrução por escombros, comprometendo as circulações de sistemas sanitários, hidráulicos e de gestão de resíduos, traz consequências para a saúde dos moradores através de uma contaminação e geração de riscos que perduram ao longo do tempo. Dessa forma, desempenham um movimento cíclico de geração de riscos; riscos de desabamento, riscos de enfermidades, riscos de vida.

Imagem 69 - Ciclo de risco na Providência



Fonte: A autora, 2023

Esse movimento cíclico aprofunda e multiplica riscos para comunidades racializadas e cria zonas de toxicidade que torna seus territórios passíveis de serem continuamente áreas onde o lixo pode se acumular, enfermidades podem se alastrar, casas podem ser demolidas, projetos podem ser abandonados e pessoas podem morrer assassinadas pelas forças de segurança. Pela sua durabilidade no tempo e no espaço, Stoler (2008) sugere que essas ruínas sejam lidas como ruínas coloniais e que reatualizam neocolonialidades ao acumular práticas de arruinamento e destruição contra a população negra.

## 5.2 Estação Américo Brum

Imagem 70 - Capela para São Jorge



Américo Brum, Providência. Fonte: A autora, 2023

São Jorge, o santo guerreiro, foi o único sobrevivente do que originalmente era a Praça Américo Brum. A azulejaria da capela escapou intacta às marretadas que destruíram a praça e com ela de várias festividades que eram tradicionais de serem realizadas ali<sup>110</sup>: a festa de São Jorge, o São João e o 15 de novembro, que para muitos é o Dia da República, mas na Providência é uma data que simboliza a fundação da comunidade.

A obra acabou com a praça e seus antigos usos como espaço de sociabilidade (que podem ir desde práticas de esporte, encontros, festas, tradições), mas tampouco resolveu os problemas de mobilidade. Hoje

o morador continua acessando pela ladeira e pela escadaria e não mudou em nada as rotas antigas.

Símbolo de proteção, resistência e vitória diante de adversidades grandes e poderosas, apenas Jorge parece agir na proteção dos moradores da Providência a medida que redes de proteção do teleférico se esgarçam na mesma velocidade que a política de segurança pública vai a falência, colocando a paz cotidiana por um fio, negociada por acordos instáveis que a qualquer momento podem se romper.

### Ruínas da UPP

O vazio deixado na Estação Américo Brum com a imobilidade do teleférico foi preenchido, em todos os momentos de abandono, pela presença simbólica das forças policiais. Já em 2014, durante seu abandono antes de ser inaugurado, a moradora D. Jura, dona do bar do mirante localizado na estação, denuncia que para dar a

<sup>110</sup> [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/10/121003\\_palanque\\_rio\\_remocoes\\_bg](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/10/121003_palanque_rio_remocoes_bg)

impressão de que não estava totalmente abandonado, a estação interdita havia virado uma "delegacia de polícia".

Não acho justo, eles gastaram muito dinheiro para deixar isso aqui abandonado, tudo deteriorado, tudo afundando. Acho que é jogar o dinheiro do povo no lixo, um dinheiro que poderia ser apropriado na saúde, nas escolas, na educação. No entanto, fizeram isso aqui e tá abandonado. Pra não ficar isso aqui jogado as moscas, fizeram isso aqui um DPO, agora é um DPO, é um quartel da polícia, é isso que tá acontecendo aqui. A gente morador precisa de transporte. Não é justo. Falo não como comerciante que eu também sou moradora, moro aqui há 50 anos, tive meus netos e bisnetos aqui. Não é justo isso aqui ficar parado (Jura em entrevista para vídeo realizado por FAVELART, 2014).

A derrocada das estruturas políticas do urbanismo olímpico acompanhava também a lenta falência do projeto das UPPs. Se o programa havia prometido o fim das incursões violentas nas favelas, em meados de 2015 os tiroteios já voltavam a impor seu ritmo macabro sobre o cotidiano. Em 29 de setembro de 2015, o assassinato de Eduardo Felipe Santos Victor, de 17 anos, por policiais da UPP Providência indignou a comunidade. "Eu vou filmar. Eles tão deixando o moleque morrer..."<sup>111</sup>: um vídeo feito por dois moradores que assistiam escondidos à situação aos prantos denunciou quatro PMs que alvejaram Eduardo rendido e, em uma cena de terror, limpam uma arma, botam na mão do rapaz agonizante e disparam duas vezes para forjar uma troca de tiros.

Em 2016 os tiroteios continuaram se acirrando e, às vésperas dos Jogos Olímpicos, uma troca de tiros que se estendeu pelas imediações da Central acabou com 6 mortos<sup>112</sup>. A vida breve de pessoas e projetos nas favelas aqui não é tanto uma metáfora. A medida que a política de pacificação se distanciava de sua proposta original, tiroteios, assassinatos, chacinas, torturas, flagrantes forjados e ocultação de cadáveres voltaram à agenda de como a polícia lida cotidianamente com a segurança nas favelas.

---

<sup>111</sup> "Farsa descoberta. Vídeo feito por moradores mostra PMs alterando cena de crime no Morro da Providência" (O Globo, 30/09/2015, p.10).

<sup>112</sup> "Barril de Pólvora no Centro: Confronto entre PMs e bandidos deixam seis mortos. Beltrame promete revide". (O Globo, 07/05/2016, p.12).

Imagem 71 - Vidros da estação de teleférico Américo Brum cravejada de marcas de tiro



Fonte: A autora, 2023.

Com sua desativação após 2016, espaços como a sala de controle e a bilheteria da Estação Américo Brum viraram dormitório dos policiais da UPP. É nesse ponto onde os policiais da unidade mantêm sua base e, quase nunca saindo do teleférico, mantêm tímidas rondas. Ao mesmo tempo em que a decadência das UPPs não impede que operações e tiroteios ocorram de forma imprevisível, a presença simbólica, e um tanto quanto decrépita, da UPP no local gera negociações delicadas, mantendo uma paz relativa. Essa paz, no entanto, pode mudar a qualquer momento segundo interesses políticos de forças estatais ou "paralelas".

A ruína material do Teleférico é também ruína simbólica da UPP e de uma política de pacificação arruinada. Se a política pós-UPP gera uma certa redistribuição espacial das práticas do tráfico de drogas na região, delimitando um regime de aparências, o Teleférico também vai ser espaço de negociações dessas tensões da política do visível.

Mesmo com a falência tanto do Teleférico, quanto do antigo projeto do "Museu", a Estação Américo Brum é hoje um ponto turístico de visitação da Providência. O principal atrativo da Estação depois de sua desativação, é o mirante com vista para o Porto e o Bar da Jura, que serve bebidas e refeições no local, mas que dependem do

fluxo de visitantes e turistas, sendo a estabilidade no território fundamental para que atividades ligadas ao turismo, lazer e cultura ocorram.

Imagem 72 - Mirante da Estação Américo Brum.



Fonte: A autora, 2020.

O Bar da Jura continua funcionando e se tornou um ponto de parada para os circuitos de visitação guiada que existem no morro promovidos por empreendedores e ativistas locais. A dona do bar se soma a uma parcela de moradores que defendem a volta do funcionamento do Teleférico, visto como possibilidade de fonte de renda para os moradores atuando na economia do turismo, cultura, lazer, gastronomia e serviços. O que promovem, no entanto, não se restringe ao aspecto econômico.

"Aqui é um ponto turístico"! Se em algum momento o projeto de tornar a Providência um ponto de visitação turística possa ter surgido de fora, idealizando uma integração neoliberal da favela que atrela sua narrativa a um circuito de consumo elitista, hoje são os próprios moradores que lutam pelo reconhecimento como ponto turístico e valorização histórica em seus próprios termos. Essa tensão entre a política urbana abandonada de integração turística da favela contrasta o tempo todo em como esses significados são vivenciados no cotidiano.

É bagunça né. Porque é no morro. É favelado. A gente não tem valor nenhum, a verdade é essa. Aqui é um ponto turístico. Aqui já veio até a prefeita de Paris. Já vieram várias autoridades lá de fora, eu tenho amigos no mundo inteiro. As autoridades daqui não vêm me homenagear, mas as lá de fora vem. Os daqui nunca vieram ajudar o Bar da Jura em nada, por eles isso daqui cai (D. Jura).

Empreendedores, coletivos e lideranças fazem visitas guiadas com certa frequência à comunidade que, apesar da derrocada da UPP, mantém atrativos históricos para pessoas de fora. É o caso do *Rolé dos Favelados*, tour pelo Morro da Providência criado pelo morador e ativista Cosme Felippsen que divulga um circuito pela "primeira favela do Brasil" que usualmente começa na Central e acaba com um almoço no Bar da Jura, passando por pontos como a Igreja Nossa Senhora da Penha, os mirantes da comunidade, o Oratório do Cruzeiro, o Terreiro *Ilé Àse Omi FunFun*, considerado o terreiro de candomblé ativo mais antigo da região, e a casa onde morou Machado de Assis na Ladeira do Livramento. Diferente de outros *favela tours* oferecidos em geral nas favelas da orla da Zona Sul para estrangeiros, o Rolé nasce "de dentro para fora" e traça seus próprios roteiros e narrativas sobre o local.

Trazer as pessoas para a favela é trazê-las para conhecer o que nós temos para apresentar, que não é só tiroteio e violência. A Favela produz cultura e resistência. Fazer turismo na favela com cuidado e sensibilidade é trazer a memória desse espaço e movimentar economicamente esse território (Cosme Felippsen em entrevista para O DIA, 05/03/2023)<sup>113</sup>.

Selecionando pontos não usuais da cultura local, outras histórias são narradas, não só de uma Providência do passado, mas uma Providência do futuro, imersa na política e lutando por seus direitos. As lutas contra as remoções entre 2011 e 2013 também são lembradas nesses circuitos, incorporando visões críticas à forma como o Estado trata o favelado. O Teleférico, enquanto estrutura do plano de urbanização abandonado, é reinscrito sob outras lógicas e também é incorporado às novas narrativas dos circuitos de visitação de forma que ao invés de ocultar os conflitos, evidencia e faz ver o descaso monumental.

Na visitação a alguns desses pontos tursticos, guias locais e moradores fazem uma mediação velada indicando o que pode ser fotografado e os limites a partir da onde não se pode fotografar. Evitando as áreas onde h a a presenç a armada do tráfico, essa restrição a certas imagens é por "seguranç a" do turista, mas também para evitar que o turista aponte sua câmera como uma "arma" que produz narrativas sensacionalistas e violentas sobre a comunidade ao focar seu olhar apenas para as dinâmicas do comércio de drogas, narrativas que retroalimentam justificativas de operações policiais com consequências reais.

---

<sup>113</sup> "Rol  dos Favelados atrai visitantes ao Morro da Providência" (O DIA, 05/03/2023). Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/03/6585326-role-dos-favelados-atrai-visitantes-ao-morro-da-providencia.html>

Não são apenas os agentes do turismo que precisam negociar essa política de imagens possíveis, mas de maneira geral a própria conjuntura pós-UPP gerou um regime imagético específico do que pode ser visto. O pós-UPP estabeleceu uma nova geografia da visibilidade do tráfico de drogas nas favelas, governando onde e quando armas e comércio de drogas são vistos e onde a presença de resquícios da UPP vão sustentar a aparência da ordem. Essa política também é mantida pela delimitação desses pontos turísticos e mirantes, que funcionam como "pontos de visibilidade", espaços onde se pode fotografar, enquadrando assim o recorte das imagens possíveis de serem feitas.

Enquanto os mirantes realizam esse enquadramento nas paisagens portuárias, agentes locais constroem outras perspectivas e narrativas para esses espaços que problematizam a produção da cidade. Deslocam a posição de consumo de paisagens do Porto Maravilha por uma visão dos entrelaçamentos profundos entre Providência e Porto enquanto territórios ancestrais da cultura negra. Assim, se o Teleférico fez parte de um projeto que, ao promover a especulação para classes abastadas promoveria também um embranquecimento do território portuário, a Estação Américo Brum como ponto turístico-cultural vem sendo reivindicada por movimentos de reafirmação da negritude de ontem e viva hoje.

Ocupando a estrutura vazia e deteriorada do Teleférico, rodas de samba, encontros, festas, atividades culturais e circuitos turísticos reterritorializam esse espaço e encarnam com nova vida o que poderia ser dado como morto, incorporando à infraestrutura em novos significados e práticas. Assim, coletivos locais, como o *Rolé dos Favelados* e o *Galeria Providência* disputam as narrativas sobre a favela e reivindicam a retomada da história do Morro pelos próprios moradores.

Imagem 73 - Pista de skate da Providência



Fonte: A autora, 2023.

Ao lado da *Casa Dodô da Portela* foi prometida a construção de uma praça, visto que a Praça Américo Brum havia sido demolida. O espaço, no entanto, virou um grande "nada", onde residia apenas uma solitária torre de apoio do Teleférico. Até que recentemente foi ocupado pelo projeto da escola *Santo Skate* que angariou recursos e construiu no espaço uma pista de skate que vem sendo usada por jovens e crianças para andar de bicicleta, patins, skate, e esporadicamente também vira espaço de atividades e exibição de cineclubes. Por todos os cantos as obras inacabadas, abandonadas e os vazios deixados pela urbanização são incorporados pela lógica da vida cotidiana e esboçam novos usos.

### 5.3 Estação Central

Imagem 74 - Estação Central vista da Ladeira do Barroso.



Fonte: A autora, 2020.

Antes do teleférico, quem saísse da *Central do Brasil* se deparava com um enorme "camelódromo", espaço de "comércio de rua" que estruturava um verdadeiro polo comercial dito "informal". A estação Central do Brasil, inicialmente ferroviária, congrega também a estação Central de metrô, além de terminais de ônibus de diversas linhas municipais. Atravessando em direção a Rua Barão de São Félix, também se encontra o Terminal Américo Fontenelle, com ônibus intermunicipais. Como um ponto de suma importância de fluxo de pessoas, sobretudo com o movimento do trem que traz trabalhadores de toda zona metropolitana para o centro da cidade do Rio de Janeiro todos os dias, um enorme comércio de rua povoou seus arredores durante décadas.

No dia 26 de abril de 2010, por volta das 16h da tarde, um enorme incêndio consumiu 348 lojas e incontáveis mercadorias do camelódromo, o "mercado popular" que ficava entre o prédio da Central do Brasil e o Terminal Américo Fontenelle. Segundo relatos da época, nem o Corpo de Bombeiros nem a Guarda Municipal agiram para impedir que o fogo se alastrasse e que seus restos de mercadorias e materiais fossem saqueados e retirados. Para muitos, o incêndio foi suspeito já que apenas um mês antes a Prefeitura havia anunciado que realizaria o teleférico na Providência com uma estação na Central e que buscava realocar os comerciantes em um modelo de "shopping" em outro ponto.

Quatro carros de bombeiros foram até o local, mas nada fizeram. O dono de uma das lojas, Marinaldo Correa, conta que tudo começou com o derretimento da mangueira de gás da padaria, pois entrou em contato com um curto circuito. O comerciante estava dentro de sua loja, que fica bem ao lado da primeira loja que pegou fogo. 'As paredes eram de madeira e os fios elétricos pegaram fogo fácil. As mercadorias das lojas eram também de produtos derivados de petróleo como: tênis, bolsas, plásticos em geral, não tinha muito o que fazer', conta. Marinaldo fala também sobre a falta de estrutura dos bombeiros. "A primeira viatura dos bombeiros deu problema e não tinha água. A segunda, a terceira, a quarta e nada! A gente teve de ir pedir auxílio no quartel do Exército. É um acidente que acontece e o governo se aproveita para negar apoio e facilitar seus planos", desabafou. Para ele, o socorro foi dificultado, pois o projeto de revitalização visa transformar aquela região, ampliar o terminal e colocar um shopping ali como no incêndio de Madureira. (...) As lojas foram saqueadas e a guarda municipal não impediu que pegassem nossas mercadorias. (...) Além disso, vidas que dependiam desse lugar como um modo de vida, de sobrevivência, se perdeu (Chapolim e Gizele Martins, Coletivo Favela em Foco, 27/04/2010).

Imagem 75 - Camelódromo em chamas



Fonte: Francisco Cesar. COLETIVO FAVELA EM FOCO, 2010

Um incêndio no camelódromo abriu espaço para a construção da estação do teleférico e ainda hoje age de forma a impedir o crescimento do comércio informal diminuindo muito a área disponível para os vendedores. A Estação Central traz em sua fundação a marca da política do "Choque de Ordem" em que a Prefeitura investia no "ordenamento" do comércio informal delimitando espaços específicos e reprimindo comerciantes autônomos em locais e horários determinados. Nos termos de Telles (2010), há um reordenamento dos ilegalismos urbanos, alterando as relações de tolerância e repressão. A política não acabou com o comércio de rua, mas teve efetividade em reorganizar e re-espacializar essa prática na cidade e a Central é exemplo disso.

A intenção de retirar o comércio informal, no entanto, não tem tanto a ver com promover a "ordem", mas ir ao encontro dos interesses dos grupos financeiros que realizavam as transformações urbanas. O projeto original envolvia o interesse da OAS, dona do terreno, em transformar a Estação Central de teleférico em uma *Shopping Station* e explorar assim o potencial de consumidores que frequentavam a área. Ela é pensada para estar na quina de um shopping center convencional cuja entrada seria também a entrada para o teleférico, mas que nunca aconteceu.

Imagem 76 - Projeto da Estação Central de teleférico como shopping station



Fonte: Fernanda Salles Arquitetura. Projeção desenvolvida por N. Sadala

Passando a Central do Brasil, hoje um denso corredor de comércios de rua cresce sobre a calçada estreita que disputa com a Estação Central do Teleférico fechada. Tomada por dezenas de barraquinhas de camelôs de todos os lados, entre churrasquinhos, fones de ouvido, capinhas de celular, calcinhas, vestidos, camisetas de time, brinquedos, pilhas, carnes e iogurtes em promoção.

O espaço ínfimo dá ainda mais ênfase aquele ponto de venda. Apesar do comércio de rua ter retomado a calçada, não tem as mesmas dimensões do que costumava ser. Atravessando esse corredor de produtos, do outro lado do Terminal Américo Fontenelle pouco acontece.

Nas beiras do túnel João Ricardo um centro comercial foi erguido para realocar e regularizar o comércio "informal" retirado do antigo camelódromo da Central. São dois espaços, cada um de um lado do túnel, que formam pequenas galerias fechadas com boxes para lojas no interior, quase todas vazias, com exceção de alguns pequenos empreendimentos próximos ao conjunto de passarelas e rampas de acesso que conectam as duas metades. O local prejudicou o comerciante porque não é de passagem como o anterior, fazendo com que esteja quase sempre vazio. A massa de trabalhadores circula pelas calçadas entre a estação de trens, pontos de ônibus e até a rodoviária Américo Fontenelle, não em direção ao túnel.

Naquela mesma esquina, há mais de 100 anos, residia o cortiço Cabeça-de-Porco, de onde vieram alguns dos primeiros moradores do Morro da Providência. Hoje, sua única lembrança é materializada em uma tímida placa fincada no muro da passarela que quase ninguém sobe levando ao centro comercial. As ruínas de um projeto de "higienização" do comércio informal, o centro comercial que não deu certo, erguido sobre as ruínas do cortiço demolido pelo projeto de higienização das habitações populares, vem sendo ocupado por iniciativas locais nos últimos anos.

Ocupando vazios produzidos por esses sucessivos planejamentos urbanos, o coletivo Galeria Providência vem preenchendo o espaço com vida, usando salas de alguns dos andares com atividades culturais e educativas, parcerias com projetos pedagógicos, o curso de *Pré-vestibular Marielle Franco*, oficinas de arte, cultura, dança, além de encontros e reuniões voltadas para os moradores. Foram também um ator chave no movimento SOS Providência durante a pandemia de covid-19 para a arrecadação de alimentos e produtos de limpeza, cadastramento e distribuição dessas cestas básicas para as famílias em necessidade.

Imagem 77 - "Mercado Popular Leonel Brizola"



Legenda: Aos fundos da Central.  
Fonte: A autora, 2023.

## 5.4 Estação Gamboa

Imagem 78 - Vista para a Cidade do Samba do Mirante da Américo Brum



Fonte: A autora, 2020.

A Estação Gamboa representava o desejo de vincular o projeto turístico para a Providência com a revitalização do Porto Maravilha, em conexão direta com alguns ícones da política cultural das renovações portuárias, a Cidade do Samba e a Vila Olímpica da Gamboa.

Em seu desenho, foi projetada para simbolizar e materializar a presença da Prefeitura através de serviços de públicos, facilidades e ponto de informações do governo. De todas as estações, a Gamboa é a única onde vigorou o projeto de tornar a estrutura um espaço de serviço público.

Mesmo desativado o Teleférico, no prédio da estação funciona uma Clínica da Família e o CRAS (Centro de Referência de Assistência

Social), voltadas para o atendimento da população local. Munida de equipamentos públicos importantes para a comunidade, a clínica também serviu recentemente de ponto de vacinação de covid-19.

Imagem 79 - Projeção Estação Gamboa



Fonte: Fernanda Salles Arquitetura

Imagem 80 - Marquises da Estação Gamboa servem de abrigo



Fonte: A autora, 2023.

O local, no entanto, não desenvolveu a promessa turística que visava. Com diversas estruturas voltadas para dentro de si mesmas - um hospital, um cemitério e a Cidade do Samba - o quarteirão não é muito frequentado por turistas. Mesmo se estivesse em funcionamento, ainda encontraria dificuldade de se inserir nos fluxos do turismo do Porto, uma vez que a operação de revitalização "fracassou" em sua proposta original de atrair milhares visitantes e empreendimentos.

Em 2018, a CDURP informou o contingenciamento de gastos com a Zona Portuária porque "a Caixa Econômica Federal declarou a iliquidez

do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), responsável pelos pagamentos da operação urbana consorciada e que tem o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) como cotista e principal investidor" (PORTO MARAVILHA, 2018). A concessão privada foi então desmobilizada e as atribuições da empresa PORTO NOVO - como limpeza e coleta de lixo, operação de tráfego, gestão dos túneis, vias, praças e jardins - voltaram a ser responsabilidade do poder público.

A operação girava em torno da mobilização da empresa pública CDURP para retirar barreiras para a compra dos imóveis portuários. Os imóveis foram quase todos comprados pelo FGTS, por meio da Caixa Econômica Federal, disponibilizando-os para a especulação imobiliária no FIIMP, porém esses compradores nunca vieram. O mecanismo financeiro em que a OUC se baseou prometia que o pagamento do consórcio da PPP não seria feito com verbas públicas, mas por meio da venda dos títulos do aumento do potencial construtivo, as CEPACs, contando com o aquecimento da especulação imobiliária no Porto. Com o atravancamento das vendas, a CDURP passou a comprar os títulos emitidos pelo próprio município e negociar o pagamento

de seus contratos milionários com a PORTO NOVO também com CEPACs, buscando circular esse mercado de papéis ociosos<sup>114</sup>.

A CDURP, ator central nas articulações do Porto Maravilha não só não deixa de existir diante dessa suposta "falência" da operação, como foi ampliada e passa a ser estruturadora de contratos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) para toda a capital fluminense sob o nome de *Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos* (CCPar). A CCPar defende um projeto em que o Rio se torne "o município com a maior carteira de projetos em parceria com a iniciativa privada do Brasil" aproveitando o "conhecimento adquirido ao longo de mais de 10 anos pela equipe da antiga CDURP para novos projetos por toda a cidade"<sup>115</sup>.

A ideia de fracasso do Porto Maravilha é mais uma vez relativa na medida em que adquire várias utilidades, passando a ser experiência, "know-how", redes profissionais, empresas, gestores, desenvolvimento de estudos, bases de dados, mapeamentos e uma infinidade de práticas e saberes que vão sustentar projetos e novas promessas futuras. A "ruína" do Porto Maravilha é, em si, infraestrutura para outras infraestruturas, uma vez que vai possibilitar novas iniciativas de urbanização pela cidade.

Enquanto a Prefeitura continua movendo o mercado com promessas e especulações buscando emplacar

Imagem 81 - Escombros no Porto Maravilha



Fonte: A autora, 2023.

condomínios residenciais, torres e salas comerciais vazias, no Morro da Providência a expansão habitacional só se aquece. Projetos e promessas produzem expectativas

<sup>114</sup> "A falácia do Porto Maravilha: PPPs, CEPACs e o ônus para o poder público" (29/03/2017). Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/falacia-do-porto-maravilha-ppps-cepacs-e-o-onus-para-o-poder-publico/>

<sup>115</sup> "Prefeitura do Rio cria empresa para estruturar concessões e PPPs" (G1, 27/06/2022). Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/06/27/prefeitura-do-rio-cria-empresa-para-estruturar-concessoes-e-ppps.ghtml>

ou receios e imprimem temporalidades diversas na vida da favela. Se promessas de estabilidade estimularam a consolidação das favelas (CAVALCANTI, 2007), o projeto Morar Carioca produzira incertezas sobre o futuro, paralisando construções e expansões de casas e projetos de vida momentaneamente que agora voltam a se desenrolar.

Hoje a vida continua na favela da Providência. Os sacos de material de construção nas portas das casas dizem: estamos vivos, em construção, crescendo, gerando filhos e netos. A moradia na favela da Providência, longe de arrefecer, está em expansão. Áreas que permaneciam desocupadas na encosta portuária veem crescer novas casas, novas fundações e lajes para futuras casas e andares. Também estimuladas por promessas, famílias constroem guiadas pela esperança de estabilidade, melhora das condições de vida e oportunidades oferecidas pelo Centro e pelo Porto.

Imagem 82 - Tijolos na laje de uma casa do Morro da Providência com vista para o Porto.



Fonte: A autora, 2023.

Imagem 84 - Estrutura de casa sendo erguida abaixo de um mirante



Fonte: A autora, 2020.

Imagem 83 - Sacos de cimento em frente a casa no Cruzeiro



Fonte: A autora, 2020.

## CONCLUSÕES

### Política da Ruína

Com a reeleição de Eduardo Paes para a Prefeitura em 2020, e em 2022 de Lula ao governo federal, uma série de políticas foram reformuladas, resgatadas ou recuperadas. A justificativa oficial utilizada para explicar porque o Teleférico da Providência parou foi o fim do contrato da empresa operadora em dezembro de 2016. A não-continuidade dos programas pela última gestão municipal, de Marcelo Crivella, serviu para justificar o abandono de todos esses processos, muito embora, como visto, essas políticas já estivessem produzindo ruínas antes mesmo de serem oficialmente abandonadas. Culpando a gestão anterior, a administração de Paes busca se apropriar da narrativa da ruína e do abandono, favorecendo os mesmos atores políticos e econômicos que gestaram a promessa arruinada e que agora voltam à cena. O terceiro governo de Paes vem então com muitas promessas de retorno, explicitadas no slogan "O Rio voltando a ser o Rio", que associa o período de oposição política com a pandemia de covid-19 que tirou a cidade da "normalidade", sinalizando que o Rio estaria agora "voltando ao normal", voltando a ser "ele mesmo", o que se traduz em novas promessas de obras e projetos urbanos.

O momento marca a retomada de promessas do Plano de Legado Olímpico 2016, elaborando uma campanha contra seus próprios "elefantes brancos" em que Prefeitura busca dar destino às instalações esportivas olímpicas, como arenas, estádios e piscinas erguidas para os Jogos 2016 que desde então sediaram pouquíssimos eventos. Anunciadas como seguindo uma "arquitetura nômade" planejada para ser reutilizada, algumas dessas infraestruturas estão sendo desmontadas e transladadas para compor outros equipamentos, como escolas e parques públicos<sup>116</sup>. O discurso endossa a narrativa da Prefeitura de excelência de aproveitamento do Legado, mas os planos para as infraestruturas esportivas nem sempre estiveram definidos. Às vésperas das Olimpíadas, o TCU chegou a defender que não havia efetivamente um Plano de Legado pois não havia detalhamento de

---

<sup>116</sup> PREFEITURA DO RIO, 06/02/2024. Disponível em: <https://prefeitura.rio/educacao/legado-olimpico-2016-prefeitura-do-rio-transforma-arena-do-futuro-em-escolas-e-inaugura-dois-ginacios-educacionais-tecnologicos-na-zona-oeste/>

custos de manutenção de cada arena nem definição da fonte de financiamento para manter essas infraestruturas funcionando, expressando a incerteza do futuro das obras olímpicas<sup>117</sup>.

Os materiais da Arena Carioca 3 e Arena do Futuro foram transformadas em ginásios educacionais, a Vila Olímpica será transformada em um Parque Olímpico, assim como as instalações do Estádio Aquático Olímpico que deverão ser utilizadas para construir o Parque Oeste, um "megaparque sustentável", todos na Zona Oeste. Um novo terminal de transportes construído com a estrutura de aço da Centro Internacional de Transmissão ressuscita também a ruína olímpica do prometido BRT TransBrasil, obra que pretendia ligar Santa Cruz ao Caju através de um corredor viário na Av. Brasil, mas que foi deixada inacabada por vários anos. A criação do Terminal Intermodal "Profeta Gentileza", na região portuária, promete conectar a linha de BRT TransBrasil ao VLT portuário, mas até o momento a data de inauguração já foi adiada algumas vezes.

Construídas a partir da circulação dos materiais das ruínas olímpicas, essas infraestruturas calcam suas próprias novas promessas de utilidade e funcionamento que, caso não se concretizem, provavelmente serão "recicladas" novamente em novos projetos, ou apodrecerão por muito ou pouco tempo dependendo das configurações políticas das próximas gestões municipais. Uma política de ruínas se coloca, portanto, através da circulação dos resíduos das promessas falidas da política urbana, reinserindo constantemente equipamentos, ou fragmentos deles, em novos regimes de valor e significação.

Não obstante a sua falência e o seu desuso, as ruínas olímpicas são reinseridas em lógicas que promovem continuidades das racionalidades de gestão postas em prática no urbanismo olímpico: megaeventos internacionais, planos de renovação urbana, estímulo à economia "criativa" em torno de mercados culturais e do turismo, articulações de parcerias público-privadas com atores de múltiplas escalas na política urbana, e a postura de empresa da própria Prefeitura, que gere a cidade através de um mercado de promessas e expectativas que mobiliza rumores e especulações financeiras de maneira inseparável.

---

<sup>117</sup> "Plano de Legado para Rio-2016 não tem efetividade ou detalhamento". TCU, 17/06/2016. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/plano-de-legado-para-rio-2016-nao-tem-efetividade-ou-detalhamento.htm>

## Ressuscitando ruínas

Promessas de recuperação dos teleféricos do Complexo do Alemão e da Providência ganham forma lentamente ao longo da terceira gestão da Prefeitura por Eduardo Paes (2021 - 2025), deixando reticentes as expectativas de sua real efetivação. Entretanto, existe a possibilidade da conjuntura de novos ciclos de megaeventos, como a recepção do encontro do G20 na cidade, alavancarem a reativação dos equipamentos. Em novembro de 2024, o Rio receberá chefes de governo e representantes civis para uma reunião do G20 que discutirá fome, pobreza e mudanças climáticas, reforçando mais uma vez o ímpeto de vincular a imagem da cidade como engajada e fomentar o mercado de investimentos nesses ramos: "O G20 é nossa Olimpíada do PIB. É uma oportunidade única para consolidarmos o Rio como potência do desenvolvimento sustentável, recapitalizarmos nossa cidade e gerar benefícios concretos para os cariocas"<sup>118</sup>, disse o prefeito ao final de 2023.

Como visto, a tecnologia do teleférico emerge no urbanismo latino-americano como parte de um novo modo de gestão dos territórios "informais" propagado por determinadas redes de acadêmicos, empresários, gestores, urbanistas e arquitetos instaladas em várias escalas de atuação (capítulo 3). Vimos então como a difusão do projeto do Teleférico da Providência se deu em um contexto de consolidação do discurso ecológico como controle da pobreza, associado à inserção das favelas nas políticas de imagem da cidade que visam estimular o mercado imobiliário, turístico e cultural como mecanismos para contornar as crises produtivas que promovem as constantes falências e obsolescências das construções. Nesse sentido, as favelas passam a ser elementos centrais no planejamento estratégico para fomentar imagens e paisagens do Rio de Janeiro que instiguem a atração de empreendimentos e investidores internacionais para a cidade.

A Providência foi inserida na lógica da renovação urbana representando de forma singular um projeto neoliberal para as favelas que aposta no mercado, sobretudo cultural e turístico, como vetor de "desenvolvimento" e transformação das "favelas em bairros" históricos/culturais, se aproveitando também das paisagens que

---

<sup>118</sup> "Capital do G20, a cidade do Rio está pronta para receber a Cúpula de Chefes de Governo e contribuir no debate para o combate à fome, pobreza e soluções climáticas" (PREFEITURA, 01/12/2023). Disponível em: <https://prefeitura.rio/casa-civil/capital-do-g20-a-cidade-do-rio-esta-pronta-para-receber-a-cupula-de-chefes-de-governo-e-contribuir-no-debate-para-o-combate-a-fome-pobreza-e-solucoes-climaticas/>

as vistas dos morros cariocas podem proporcionar para o marketing urbano. Os rumores atuais de recuperação do Teleférico em um contexto de novos megaeventos internacionais na cidade, independente de se concretizarem ou não, só mostram que sua lógica está vivíssima.

A administração segue a tendência de continuar vinculando as favelas à uma política de transformação da imagem da cidade, em que o marketing urbano continua a todo vapor, reinventando-se em novas frentes. A ecologia e a produção de dados, anunciando cidades "inteligentes" e "verdes", tornam-se modos de gestão urbana que se aprofundam e tendem a continuar pautando as políticas de produção da cidade. Assim, há o interesse político de reforçar os teleféricos como soluções de infraestrutura de mobilidade sustentável para as favelas e a chance de serem reativados como parte do plano de tornar o Rio a "capital da economia verde" do Brasil<sup>119</sup>.

O Teleférico da Providência volta ao interesse da gestão municipal também dentro do escopo do "Reviver Centro"<sup>120</sup>, que tenta "reviver" iniciativas falidas da Prefeitura, como o fomento do mercado imobiliário no Porto, a atração de empresas e centros comerciais, novos projetos de polos gastronômicos, feiras e eventos na Zona Portuária, e estimular os lentos lançamentos de condomínios residenciais que a todo custo buscam trazer setores da classe média para morar no Centro<sup>121</sup>. No território da Providência, a Prefeitura vem então com a promessa de retomada do Teleférico e com o desenvolvimento de um programa de melhoramento de casas chamado "Casa Carioca"<sup>122</sup>, da Secretaria de Ação Comunitária (SEAC), mas que ainda atua muito tímida e pontualmente.

---

<sup>119</sup> "Para ser "capital verde", Rio pega empréstimo de R\$ 700 milhões do Banco Mundial" (CNN, 17/06/2022). Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/para-ser-capital-verde-rio-pegando-emprestimo-de-r-700-milhoes-do-banco-mundial/>

<sup>120</sup> O Reviver Centro é um plano de recuperação urbanística da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano criado em 2021 com o objetivo de atrair novos moradores para terrenos e imóveis vazios da região central, estimulando "áreas verdes, mobilidade urbana limpa e a ativação do espaço público através da arte". <https://reviver-centro-pcrj.hub.arcgis.com/>

<sup>121</sup> "Rio tenta ressuscitar Zona Portuária 5 anos após Olimpíadas" (FOLHA DE S. PAULO, 14/08/2021). Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/esporte/2021/08/rio-tenta-ressuscitar-zona-portuaria-5-anos-apos-olimpiadas.shtml>

<sup>122</sup> O programa Casa Carioca é uma nova abordagem do Instituto Pereira Passos (IPP) em parceria com a ONU-Habitat para as comunidades que investe na reforma da casa de famílias com até 3 SM e fornece serviços de troca de telhado, reboco e pintura de paredes, sanar questões de insalubridade, ventilação, instalações hidráulicas e elétricas.

Em 2022, a Prefeitura do Rio anunciou uma licitação<sup>123</sup> de mais de R\$5 milhões com o objetivo de reparar a estrutura do Teleférico da Providência, seis anos após sua desativação. Testes de avaliação técnica do equipamento foram feitos em julho de 2022 pela empresa austríaca Doppelmayr, responsável pelo fornecimento e montagem do equipamento, e um relatório foi elaborado para pautar os itens que precisariam ser reparados, consertados ou trocados.

Abandonado desde 2016 sem qualquer manutenção ou reparo, nesses cerca de sete anos desativado o teleférico foi quebrado, enferrujado, saqueado, depredado e até baleado. Algumas estações, como a Estação Central tiveram toda sua estrutura depenada e todas as peças que poderiam ter algum valor comercial foram arrancadas: cabos, fiações elétricas, lâmpadas, luminárias, torneiras, vasos sanitários, etc. Na Estação Américo Brum, canos enferrujados formam rombos com goteiras. O teto mofado e corroído pinga sobre o térreo, uma vez que os vidros quebrados da cobertura fizeram caminho para que a plataforma de embarque se enchesse de poças. Por toda parte, as gigantescas torres metálicas acumulam ferrugem e limo.

Segundo o Relatório de Vistoria Técnica do Teleférico da Providência elaborado para o projeto de recuperação (PREFEITURA DO RIO, 2022), a "poluição moderada" de dióxido de enxofre, produzido pela atividade urbana e industrial, teria sido o fator responsável pela avançada deterioração por corrosão das peças metálicas. Esse gás tóxico produzido pela expansão urbana é o principal agente de deterioração de monumentos, edificações e infraestruturas, corroendo assim os seus próprios símbolos de urbanidade moderna. O Teleférico, que representa discursos políticos de desenvolvimento social sustentável, vendido como alternativa de mobilidade de "energia limpa", é ironicamente corroído pela poluição atmosférica produzida por um modelo de mobilidade urbana que permanece intacto, centrado nos veículos a base de combustíveis fósseis, o que se evidencia pela região cercada por rodoviárias, túneis, pistas automotivas e vias expressas. No edital, no entanto, a "ação climática" performa uma exteriorização da responsabilidade ao localizá-la em uma força narrada como fora do controle da gestão da Prefeitura, muito embora a ação climática seja resultado da densa relação de processos antropogênicos que coproduzem o clima e as mudanças de temperaturas, ventos e chuvas.

---

<sup>123</sup> PROJETO BÁSICO SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DAS ESTAÇÕES E TORRES METÁLICAS DO TELEFÉRICO DA PROVIDÊNCIA, CDRUP, PREFEITURA DO RIO, 2022

Desvinculando-se da responsabilidade pelo arruinamento da infraestrutura, a Prefeitura dá início a uma obra de recuperação do Teleférico que é um novo megaprojeto em si, necessitando um processo extenso de reparos dividido por fases. Uma primeira fase incluiria a recuperação e substituição da parte elétrica e automação do equipamento, e uma segunda concentrada nas obras de engenharia civil de reparo de fachadas, bilheterias, elevadores, acessos e das torres de metal espalhadas pelo morro. Por fim, o sistema do teleférico será conferido ainda pelos fabricantes estrangeiros do equipamento.

Imagem 85 - Funcionários da empresa contratada para recuperar a Estação Américo Brum posam para a foto



Fonte: A autora, 2023.

Ao final de 2023 obras de reparo e manutenção começaram a ser mobilizadas por trabalhadores contratados pela MPE Engenharia, empresa que ficou responsável por esse edital de recuperação. A pergunta que ronda a cabeça de quem passa por ali é: "será que vai funcionar"? Alguns funcionários circulando na Estação Américo Brum, ao serem perguntados, disseram que "os gringos estão vindo aí". O argumento de trazer os estrangeiros da Doppelmayr busca reforçar a tendência de efetivação da recuperação, provocando e endossando expectativas. No entanto, não existe certeza de que o Teleférico

será posto em funcionamento, pois no momento ele transita justamente no interstício das articulações políticas do mercado de promessas e especulações, produzindo incertezas e indistinções que abrem caminho para toda uma nova gama de sentimentos, percepções, opiniões e posicionamentos.

Se o teleférico vai funcionar novamente ou não, o que é possível afirmar é que a vontade de pô-lo em circulação, ou a falta dela, depende de questões políticas e articulações da conjuntura muito mais do que apenas reparos "técnicos". A mobilização de reparos e novas obras de urbanização dependem de uma instável política de gestão das favelas que até agora vem sendo marcada pela reascensão e aprofundamento de uma nova era de chacinas, tiroteios e operações policiais violentas. Está condicionada também pela capacidade de articulação e negociação da Prefeitura para angariar esses recursos, seja por meio de novos acordos com a gestão do governo federal, por

empresas públicas, privadas e/ou com agentes transnacionais, como a ONU e o Banco Mundial.

Mesmo que o Teleférico da Providência volte em algum momento a ser posto em funcionamento, a certeza é de que será abandonado novamente assim que as configurações políticas que fazem suas engrenagens girarem se modificarem. No entanto, como essa tese buscou demonstrar, infraestruturas podem ser abandonadas sem que isso signifique o fracasso dos interesses políticos e econômicos dos agentes à frente da política urbana. A infraestrutura, mesmo quando abandonada e deteriorada, pode ser continuamente reinserida em novos circuitos de promessas, angariação de fundos e investimentos, editais, etc., e assim continuar "funcionando" perfeitamente dentro da lógica do mercado de obras públicas.

Aqui, portanto, quanto mais deteriorado o estado do equipamento, mais vantajoso para os grupos que retiram ganhos financeiros, simbólicos e/ou políticos de um novo ciclo de financiamentos e obras de recuperação. Quanto mais degradado, mais aumentam os serviços que serão cobrados e, assim, maior o valor do edital de recuperação. Mesmo onde não foram saqueados, peças como portas, janelas, torneiras e vasos sanitários serão removidos e descartados para serem substituídos por novos, alimentando mais uma vez toda uma extensa rede econômica que vai desde empresas de fornecimento de novos materiais, novas obras por empreiteiras com repasses públicos e toda uma cadeia de empresas, fornecedores e prestadores de serviços será movimentada com essa nova empreitada.

Ao longo da análise das relações que constituem e são constituídas pelo Teleférico, busquei argumentar como esse movimento de promessa e ruína atua como um dispositivo de múltiplas produtividades sociais, econômicas, financeiras, simbólicas e materiais. Nesse sentido, a ruína move uma economia da destruição e constantemente reaquece a política de obras públicas para uma gama de atores de grande peso na estruturação da política brasileira. Esse sistema permite que as obras sejam uma fonte constante de produção de valor, ganhos e, frequentemente, de maximização desses lucros pelo superfaturamento de preços em diversos pontos do movimento entre anunciar, licitar, iniciar a obra e abandoná-la.

Nesse sistema, pode-se obter lucros extras antes da licitação, com as propinas pagas pelas empresas aos políticos para serem favorecidas, e depois com a licitação que arremata grandes editais de financiamento estatais, verba que vai alimentar a extensa cadeia de atores, empresas, fornecedores, funcionários, empresários, as

taxas dos políticos sobre as obras e o pagamento a todos que foram necessários para concretizar os possíveis acordos, como fiscais, juizes, conselheiros, secretários, etc. Como visto anteriormente no caso das obras do PAC-Favelas no Rio, nesse sistema de ganhos sobre as obras públicas, itens e serviços comuns como abrir uma vala para esgoto ou transportar escombros adquirem um papel fundamental na produção de sobrepreço. Em Manguinhos, apenas em estacas usadas no sistema de esgotamento estima-se que R\$ 13 milhões tenham sido superfaturados, totalizando R\$ 27,7 milhões em superfaturamento das obras de saneamento. Na Rocinha, foram superfaturados R\$ 5,3 milhões em saneamento, R\$ 1,3 milhão somente no valor gasto com o transporte em caminhão basculante para a execução das obras (ver capítulo 2). Assim, ganha-se também durante a obra, com a possibilidade de inflar ainda mais o arremate licitado, superfaturando notas de serviços, fornecimento de materiais, estendendo atrasos e gastos com as obras que acabam sendo abandonadas por "falta de orçamento", que evapora nos primeiros anos. Desnecessário dizer que essas obras de saneamento ficaram inacabadas, de modo que sua incompletude é extremamente conveniente para justificar editais futuros e novos arremates.

Caso a obra funcione por certo tempo, pode-se ganhar também posteriormente com a sua administração, como foi o caso do Teleférico do Alemão (ver capítulo 4), quando os mesmos grupos podem assumir outro contrato de verba pública para gestão da infraestrutura, tendo a oportunidade de produzir sobrepreços na contratação de funcionários e serviços de manutenção e reparo. Finalmente, pode-se ganhar também com a sua decadência, uma vez que obras, planos e projetos inacabados serão retomados em algum momento com a justificativa de sanar essa incompletude, reiniciando um ciclo de editais e possibilidades de especulação financeira. Assim, a obra superfaturada e abandonada se mantém em ciclos de promessas e tem efetividade financeira fazendo a manutenção também de novos processos de geração de valor.

Como abordado nessa etnografia, o próprio *processo* de construção do Teleférico da Providência, mesmo que terminando com seu abandono, gerou diversos efeitos sociais, econômicos e políticos. A obra do Teleférico articulou relações de produção de saber-poder que se consolidam como experiência, expertise, técnicas e tecnologias, cujas racionalidades de gestão e redes de agentes são muito mais duradouras que suas próprias materialidades corroídas. Projetos inacabados, não construídos ou abandonados deixam para trás procedimentos institucionais,

conhecimentos, técnicas, redes profissionais, modificações no espaço e novas subjetividades que perduram para além de seus planos específicos.

No capítulo 4 acompanhamos como políticas de escombros e dados se entrelaçaram no canteiro de obras da Providência. Em certa medida, a própria economia da destruição e seu processo de transcodificação de casas em escombros físicos e conceituais integrou a política de produção de dados sobre a favela, participando do mapeamento, identificação, classificação e categorização do espaço da favela e seus habitantes. Tornar a casa em escombros envolvia lê-la e categorizá-la segundo o conjunto de materiais que constituem fisicamente sua estrutura (vigas, lajes, aço, concreto, madeira) e assim integrar peças e pessoas em sistemas de classificação e valor, seja para definir orçamentos para o mercado da destruição e gestão de resíduos, seja para estabelecer os preços de indenização para as famílias removidas. Envolvendo o escrutínio do espaço físico da favela e a contagem, reordenamento e realocação de seus moradores, a política com foco na produção de escombros construiu e aprofundou uma política de dados sobre as favelas, gerando expertise para a gestão urbana que consolida e embasa a longo prazo planejamentos futuros.

Assim, práticas de destruição, como furar canos, quebrar paredes e criar pilhas de escombros, também são um modo de urbanização. Aparentemente contraditórias com o intuito de urbanizar, essas práticas mostram suas racionalidades sociopolíticas uma vez que compreendemos que elas integram relações que geram ganhos financeiros, abrem vazios para a especulação de novos empreendimentos, produzem mapeamentos e dados que incidem diretamente na governabilidade e nas políticas públicas, assim como estabelecem políticas que moldam a paisagem e governam o que se vê, o que não se vê, e como se vê a favela.

O Teleférico rege uma política de visibilidades que, ao mesmo tempo em que produz novas paisagens, novos enquadramentos, novas imagens e símbolos do Rio e da favela, também regula as imagens possíveis, o que se pode ver e o que não se pode ver. Estabelecendo um regime de visualidades possíveis, que produz transparências e opacidades, o Teleférico está imerso também nas dinâmicas da performatividade da UPP e da presença simbólica do "Estado" na favela, delimitando espaços "seguros" para circulação de turistas e os pontos de vista possíveis das imagens produzidas pelo turismo de favela. Essas margens que se apresentam como dicotômicas entre tráfico e polícia, entre o espaço "formal" do Teleférico e "informal"

da favela, estão se coproduzindo o tempo todo em uma relação intrínseca de negociações cotidianas que ordenam coisas, pessoas e símbolos no espaço. Em vários níveis, a extrema visibilidade desse teleférico colossal e dos pontos de vista que proporciona buscam tornar opacas as relações que constituem esse regime do visível.

Se a infraestrutura vem sendo reapropriada física e simbolicamente pelos planos da Prefeitura, também é disputada por agentes locais e supralocais. Imposto de forma autoritária contra a vontade da população local, hoje o funcionamento do Teleférico é reivindicado como reconhecimento da Providência como patrimônio histórico e do local como ponto turístico. Grupos de turismo e coletivos de cultura locais promovem outras narrativas, outros trajetos e outras imagens do Morro, sendo atores políticos na disputa pela forma como a história da Providência é narrada, como ela é vista, que símbolos são atribuídos a ela e como essas percepções da favela incidem no futuro da comunidade.

Nesse sentido, o Teleférico da Providência, apesar de paralisado em sua circulação de bondinhos, não está morto, e sim imerso em uma série de relações sociais, gerando processos sociopolíticos de longa duração e modificando o campo de possibilidades e percepções para todos os atores. Através das linhas desativadas do Teleférico circulam, assim, diversas expectativas e conflitos em torno de políticas de paisagem, patrimônio, memória, imagem e marketing urbano.

Nessa tese, vimos como processos destrutivos como grandes demolições são práticas correntes do urbanismo desde sua ascensão como regime de saber, sendo partes fundamentais, embora frequentemente relegadas da análise, de todo projeto construtivo urbano. Foram grandes destruições de cortiços que fizeram a população pobre e negra subir o Morro da Providência em busca moradia no final do século XIX, e que, visando tornar o Centro do Rio moderno e higienizado, abriram caminho para a construção e embelezamento da Avenida Central, de um lado, e do aterramento e modernização do antigo porto imperial e escravista, de outro. Mais tarde, foi a falência de parte dessas infraestruturas erguidas pelo urbanismo higienista, com a derrocada da função portuária, que estimulou demolições, recuperações e reconstruções de galpões e instalações ferroviárias da Zona Portuária nos anos 1990. Por sua vez, os fracassos dessa gestão anterior - em seus projetos de renovação portuária com a interrupção do plano de instalação de um Museu Guggenheim na Praça Mauá, na tentativa frustrada de sediar os Jogos Olímpicos 2004, e falência de projetos da

urbanização como a turistificação da Providência com o Museu à Céu Aberto - foram decisivos para os projetos do urbanismo olímpico que vigorou de 2009 a 2016 na cidade, com o resgate de novas renovações com o Porto Maravilha e novos planos de urbanização com o PAC/Morar Carioca.

Nesse sentido, as ruínas urbanas formam constelações entre si, estabelecendo relações onde o fracasso tem um papel importante em conectar ciclos de projetos urbanos, uma vez que, seguindo os resíduos dessas urbanizações, vemos que materiais, símbolos e conceitos circulam, são recriados e recompostos em novos projetos e suas infraestruturas. Composto por ciclos extremamente acelerados de megaprojetos de curta duração, o urbanismo olímpico intensifica e aprofunda racionalidades de gestão que vêm pautando a especulação por agentes financeiros de grande porte no mercado urbano como modo de gerir a pobreza urbana, e mesmo com o fracasso dos projetos do ciclo olímpico, a lógica da cidade "global" ("inovadora", "criativa" e/ou "verde") permanece.

No contexto neoliberal, práticas destrutivas se atualizam e modificam nas políticas que tem a gestão de vazios urbanos como elemento central da (re)produção de valor da cidade e do solo urbano. Pensando a cidade como mercadoria e mercado que necessita do marketing, compondo narrativas e imagens capazes de agregar valor para as cidades e suas construções no mercado de investimentos, seguem tendências do urbanismo de realizar projetos que são iniciativas especulativas, em que se espera que catalisem processos de desenvolvimento e aqueçam o mercado imobiliário, mas dificilmente há alguma certeza da concretização e eficácia dessas obras. Assim, promessas, rumores, vazios, e até mesmo pedaços de "ar", para planejar o crescimento de possíveis construções futuras, circulam nesse mercado especulativo, de modo que o "futuro" se torna moeda corrente da gestão da cidade. Operando o ordenamento do espaço urbano através do risco e da especulação, cujos principais motores são a constante revalorização de ruínas através de promessas, as dinâmicas de promessa-ruína constituem assim um dispositivo de governo que produz a cidade.

No entanto, o resultado da política de obras incompletas e abandonadas são desdobramentos prejudiciais de longa duração para as favelas. A produção de escombros e a destruição de partes do sistema hidráulico local pelos agentes do Morar Carioca na Providência, somadas à não realização das obras de saneamento formal prometidas, agiram no sentido de degradar as condições sanitárias,

colaborando para a multiplicação dos riscos de vida para a população ao multiplicar os riscos de desabamento e doenças. Ao seguir a circulação (ou imobilidade) dos escombros das obras de urbanização, percebemos como a Providência foi socialmente construída como espaço de acúmulo de entulhos e ruínas, e, com elas, de poluição, contaminação e atração de agentes patológicos, perpetuando efeitos localizados e racializados que continuamente inserem esta comunidade negra centenária em ciclos de precarização e vulnerabilização. Assim, a incompletude e a intermitência sistemáticas dos processos de expansão de infraestrutura urbana na Providência aprofundam precarizações das condições de vida e multiplicam os riscos de vida para a comunidade através dos séculos.

Em um cenário onde infraestruturas ainda em construção já se tornam ruínas e precarizações e arruinamentos compõe um aparato sistêmico, reciclagens, reparos e reusos fazem parte da ordem do dia para inventar a vida e fazer circular redes de manutenção da vida. Nesse sentido, planos serão resgatados e remodelados por outras gestões, vigas que sustentam imóveis falidos abrigarão em outros momentos novas funções e partes de infraestruturas abandonadas, como aços ou cobres, serão rededicados e circularão em novas construções, seja pelas mãos dos funcionários de obras oficiais, ou pelas mãos dos grupos locais que precisam reinventar a vida entre os escombros.

## REFERÊNCIAS

- ABLA, Marcela Marques. *Habitação, favela e futuro: melhorias habitacionais nas favelas após a metodologia de urbanização. O caso Santa Marta*. Dissertação apresentada no Master Laboratorio de Vivienda del Siglo XXI. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Barcelona, 2011.
- AÇÃO CIVIL PÚBLICA. Poder Judiciário. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Juízo de Direito da 2ª Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital. Processo 0115786 - 70.2012.8.19.0001. Apelante: Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro – Núcleo de Terras e Habitação. Réu: Município do Rio de Janeiro. Instaurado em 31/01/2012.
- ADORNO, T. *Dialética Negativa*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2009.
- ALBUQUERQUE, Marcos. *O Regime Imagético Pankararu*. Tese de Doutorado. UFSC, 2011.
- ALMEIDA, Soraya. JUNIOR, Rubem. *Cantarias e pedreiras históricas do Rio de Janeiro: instrumentos potenciais de divulgação das Ciências Geológicas*. Terra e Didática 8 (1), 3-23, 2012.
- ALMEIDA, Soraya. JUNIOR, Rubem. *Pedreiras, pedreiros, cavouqueiros: personagens esquecidos da história do Rio de Janeiro*. In: Anais do 15º Seminário Nacional de História da Ciência, v. II. p. 964-971, UFSC, 2016.
- ALMEIDA, Rafael Gonçalves de. *A emergência da favela como objeto da prática médica*. Terra Brasilis 8, 2017.
- ALVARÉZ, M. BOCAREJO, D. *Beautifying the Slum: Cable Car Fetishism in Cazucá, Colombia*. International Journal of Urban and Regional Research Volume 38.6, 2014.
- AMIN, Ash. *Lively Infrastructure*. Theory, Culture & Society Vol. 31(7/8) 137–161, 2014.
- ANAND, Nikhil. *Hydraulic city: water and the Infrastructures of Citizenship in Mumbai*. Duke University Press, 2017.
- ANAND, Nikhil. GUPTA, Akhil; APPEL, Hannah. *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, 2018.
- APPADURAI, Arjun. *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. UFF, 2008.
- ARBOLEDA, Pablo. *'RUINS OF MODERNITY': The Critical Implications of Unfinished Public Works in Italy*. International Journal of Urban and Regional Research, 2017.
- AUGÉ, Marc. *El tiempo en ruinas*. Ed. Gedisa, Barcelona, 2003.

- BARRIENDOS, J. *La colonialidad del ver*. Hacia un nuevo diálogo visual interepistémico. *Nómadas*, n. 35, p. 13- 30, 2011.
- BENCHIMOL, J. *Pereira Passos: Um Haussmann Tropical. As transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1992
- BENJAMIN, Walter. "O Caráter Destrutivo". In: *Rua de Mão Única*. Obras escolhidas. Vol. 2, Ed. Brasiliense, 1987
- BENJAMIN, Walter. *The Arcades Project*. Translated by Howard Eiland and Kevin McLaughlin, Harvard University Press, 1999
- BEZERRA, Marcos Otávio. *Corrupção e produção do Estado*. *Repocs*, v.14, n.27, 2017
- BIEHL, João. *Vita: Life in a Zone of Social Abandonment*, 2005
- BIEHL, João; LOCKE, Peter; *Unfinished: the anthropology of becoming*. Duke University Press, 2017
- BORJA, J.; CASTELLS, M. *A cidade como atores políticos*. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 45, jul/1996, pp. 152-166, 1996.
- BRAND, Peter. *Governing inequality in the South through the Barcelona model: 'social urbanism' in Medellín, Colombia*. Interrogating urban crisis: governance, contestation, critique, 2013.
- CAMARGO, Paula. *AS CIDADES, A CIDADE: Política, Arquitetura e Cultura na Cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado. Programa de pós-graduação em história, política e bens culturais. FGV, 2011
- CARDOSO, Adauto et. al. *Direito à Cidade e Habitação: Condicionantes institucionais e normativas para a implementação de políticas (programas e projetos) de urbanização de favelas no Município do Rio de Janeiro*, 2021
- CARSE, A. e KNEAS, D. *Unbuilt and Unfinished*. *Environment and Society*, v. 10, n. 1, p. 9–28, 1 set. 2019
- CAVALCANTE, André Luiz Muniz. *Morar Carioca: do sonho a realidade*. Os primeiros anos do Programa Carioca de Integração de Assentamentos Precários Informais. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFF, Niterói, 2016
- CAVALCANTI, Mariana. *Of shacks, houses and fortress: an ethnography of favela consolidation in Rio de Janeiro*. PhD Thesis, University of Chicago, 2007.
- CAVALCANTI, Mariana. *Do barraco à casa: Tempo, espaço e valor(es) em uma favela consolidada*". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Vol. 24, no 69, pp. 69-80, 2009
- CAVALCANTI, Mariana. *À espera, em ruínas: Urbanismo, estética e política no Rio*

de Janeiro da 'PACificação'. Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, v. 6, n. 2, p. 191-228, 2013

CAVALCANTI, Mariana. "Waiting in the ruins: the aesthetics and politics of favela urbanization in "PACification" Rio de Janeiro" In: GRAHAM, Steve; McFARLANE, Colin. *Infrastructural lives: urban infrastructure in context*. London / New York: Routledge, 2014

CAVALCANTI, Mariana. *Vida e Morte do "agrupamento 26": breve etnografia do Morar Carioca na "Barra Olímpica"*. Rev. antropol. v. 60 n. 3, pp. 211-235, USP, São Paulo, 2017

CAVALCANTI, Mariana. *Ainda construção e já ruína: Para uma antropologia dos urbanismos globais*. Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, v. 16 n. 3, 2023

CAVALCANTI, Mariana; CAMPOS, Marcos. *A fantástica obra da paz: o Teleférico do Alemão e a produção de infraestrutura urbana no Rio de Janeiro*. Revista DADOS, 2022

CHALHOUB, Sidney. *The Politics of Disease Control: Yellow Fever and Race in Nineteenth Century Rio de Janeiro*. Journal of Latin American Studies, Vol. 25, No. 3, pp. 441-463, 1993

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

CHEQUETTI, Ana Clara. *Nas Margens da Cidade Olímpica: etnografia visual da luta por moradia da Ocupação Quilombo das Guerreiras no Porto Maravilha*. PPCIS-UERJ, 2017

COMITE POPULAR DA COPA. *Dossiê Megaeventos e Direitos Humanos no Rio de Janeiro*, 2015

COUTO, Maria Isabel. *UPP e UPP Social: narrativas sobre integração na cidade*. Tese de Doutorado, IESP-UERJ, 2016

CRUZ, Leandro de Souza. *Universidades por projeto: três universidades globais no campo do urbanismo no Brasil (2008-2019)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, UNB, 2020

DAS, Veena. The Signature of the State: The Paradox of Illegibility in: DAS e POOLE. *Anthropology in the Margins of the State*. Santa Fé: School of American Research Press, 2004

DELEUZE E GUATTARI. *Mil Platôs*, 2004

DELGADO, Manuel. *La Ciudad Mentirosa. Fraude y miseria del 'modelo Barcelona'*. Catarata, 2017

FERRAZ, LEME e MAIA. *Histórico da representação das favelas cariocas em mapas*. Arquiteturarevista v 14, n. 1, p. 59-72, 2018

FAULHABER, L.; AZEVEDO, L. Remoções no Rio de Janeiro olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015

FERGUSON, James. *The Anti-Politics Machine* in: SHARMA, A. e GUPTA, A. *The Anthropology of the State. A reader*. Blackwell Publishing, 2006

FORUM COMUNITÁRIO DO PORTO (FCP). "Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações", 2011a.

FORUM COMUNITÁRIO DO PORTO (FCP). "Situações ameaçadas de remoção na Providência identificadas e mapeadas pelo FCP", 2011b.

FORUM COMUNITÁRIO DO PORTO (FCP). "Relatório Fotográfico do Morro da Providência - visita realizada nos dias 24 e 26 de fevereiro de 2013 pela comissão de moradores da providência e por membros do fórum comunitário do porto", 2013.

FOUCAULT, Michel. *As palavras e as coisas*. Uma arqueologia das ciências humanas. Martins Fontes, 1981

FOUCAULT, Michel. *Em defesa da sociedade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999

FOUCAULT, Michel. *Segurança, Território, População*. São Paulo: Martins Fontes, 2008

FREIRE, A., FREIRE-MEDEIROS, B. e CAVACANTI, M. *Lu Petersen: militância, favela e urbanismo*. FGV, 2009

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. *A favela que se vê e que se vende: Reflexões e polêmicas em torno de um destino turístico*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 22, p. 61-72, 2007

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. ROCHA, Lia; FARIAS, Juliana; NAME, Leo. *Of cable-cars and helicopters: mobility regimes and the politics of visibility in the favelas of Rio de Janeiro*. Visual Studies, 2020

GONÇALVES, R. S. *Favelas do Rio de Janeiro: História e Direito*. Rio de Janeiro, Ed. PUC-Rio, 2013

GORDILLO, Gastón. *Rubble*. The afterlife of destruction. Duke University Press, 2014

GOYENA, Alberto. *A demolição em sete obras: patrimônio, arquitetura e esquecimento*. Rio de Janeiro, PPGSA/UFRJ, 2015

GRAHAM, Stephen; MARVIN, *Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and urban condition*. London / New York: Routledge, 2001

GRAHAM, Stephen; THRIFT, Nigel. *Out of order: Understanding Repair and Maintenance*. Theory, Culture & Society Vol. 24(3), p. 1–25, 2007

GRAHAM, Stephen. *Disrupted cities: when infrastructures fail*. New York – London: Routledge, 2010

GRAHAM, Stephen. *Cities under siege*. The new military urbanism. Verso, London, 2011

GRAHAM, Stephen; McFARLANE, Colin. *Infrastructural lives: urban infrastructure in context*. London / New York: Routledge, 2014

GUERREIRO, Maria Pandolfi. *Dilemas para a consolidação de uma política pública territorial: um debate sobre a UPP social*. Tese de Doutorado, PPED/UFRJ, 2018

GUIMARÃES, Roberta. *O patrimônio cultural na gestão dos espaços do Rio de Janeiro*. Estudos Históricos v. 29, n. 57, p. 149-168, Rio de Janeiro, 2016

GUPTA, Akhil. *Blurred Boundaries: The Discourse of Corruption, the Culture of Politics, and the Imagined State*. American Ethnologist, Vol. 22, No. 2, pp. 375-402, 1995

GUPTA, Akhil. "The Future in Ruins: thoughts on the Temporality of Infrastructure" in: ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil; APPEL, Hannah. *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, 2018

GUTTERRES, Anelise. *A resiliência enquanto experiência de dignidade: antropologia das práticas políticas em um cotidiano de lutas e contestações junto a moradoras ameaçadas de remoção nas cidades sede da Copa do Mundo 2014*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, UFRGS, 2014

HERNANDÉZ, Sheila. "Urbanización". In: HERNÁNDEZ; ZAMMIT (eds.), *(Neo)Ruinas*, Fundación Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria, 2012

HETHERINGTON, Kregg. *Infrastructure, Environment and Life in the Anthropocene*. Duke University Press, Durham and London, 2019

HOWE, Cymene; LOCKREM, Jessica; APPEL, Hannah; et al. *Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit and Risk*. Science Technology and Human Values, 41(3), 2015

HULL, Mathew. *Documents and bureaucracy*. Annual Review of Anthropology, Vol. 41, pp. 251-267, 2012

HULL, Mathew. *Governement of paper*. University of California Press, 2012

INGOLD, Tim. *Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais*. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 18, n. 37, p. 25-44, 2012

INGOLD, Tim; PALSSON. *Biosocial becomings*. Cambridge University Press, 2013

JAGUARIBE, Beatriz. *Imaginando a "cidade maravilhosa": modernidade, espetáculo e espaços urbanos*. FAMECOS, v. 18, n. 2, p. 327-347, 2011

KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*. O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Coleção Memória Carioca, Prefeitura do Rio de Janeiro, 2001

- KLUMPER, Alfredo e BRILLEMBOURG, Hubert. *Slum Lifting*. Slum Lab - Sustainable Living Urban Model, São Paulo Architecture Experiment, 2010
- KOPPYTOFF, Igor. "A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo" in: APPADURAI. *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. UFF, 2008
- LATOUR, Bruno. *The Pasteurization of France*. Harvard, USA, 1988
- LARKIN, Brian. *The Politics and Poetics of Infrastructure*. The Annual Review of Anthropology v. 42, pp. 327-343, 2013
- LEA; PHOLEROS; *This Is Not a Pipe: The Treacheries of Indigenous Housing*. Public Culture 22:1, 2010
- LEEDS, Anthony; CAVALCANTI, Mariana; *Quanto Vale Uma Favela*. sociol. antropol. v.08.03: 831–848, 2018
- LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996
- LUZ, Caroline Müller. *Disputas sobre transformações urbanas: Práticas estatais e ambivalências no caso do Morro da Providência*. Dissertação de Mestrado, PPGSA/UFRJ, 2017
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. *A vida política na favela*. Cadernos de Estudos Brasileiros, vol. 9, n. 41, 1967
- MBEMBE, Achille; ROITMAN, Janet; *Figures of the Subject in Times of Crisis*. Public Culture 7, 323-352, 1995
- MBEMBE, Achille. *Necropolítica*. Biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. Ed. N-1, 2018
- MÁRQUEZ, F. e GARCÉS, E. *Ruina y escombros en Latinoamérica*. De memorias y olvidos. UAH Ed., 2023
- MCFARLANE, Colin. "Infrastructure, Interruption, and Inequality: Urban Life in the Global South" In: GRAHAM. *Disrupted cities: when infrastructures fail*. New York – London: Routledge, 2010.
- MENEZES, Palloma. *Interseções entre novos sentidos de patrimônio, turismo e políticas públicas: Um estudo de caso sobre o Museu a céu aberto do Morro da Providência*. 33o Encontro Anual da Anpocs, 2009
- MENEZES, Palloma. *Os rumores da 'pacificação': A chegada da UPP e as mudanças nos problemas públicos no Santa Marta e na Cidade de Deus*. Dilemas v. 7 n. 4, 2014
- MIGNOLO, Walter. "Os esplendores e as misérias da 'ciência': colonialidade, geopolítica do conhecimento e pluri-versalidade epistêmica". in: B.D.S SANTOS. *Conhecimento prudente para uma vida decente*, Cortez Ed., 2004

MITCHELL, T. Society, Economy, and the State Effect in: SHARMA e GUPTA. The Anthropology of the State. 2006

MOSSE, David. *Knowledge as Relational: Reflections on Knowledge in International Development*. Forum for Development Studies, Vol. 41, No. 3, 513–523, 2014

NAME, L. e FREIRE-MEDEIROS, B. Teleféricos na paisagem da “favela” latino-americana: mobilidades e colonialidades. Revista de Geografia e Ordenamento do Território n.11, 2017

NOBRE, Eduardo Alberto. *Do Plano Diretor às Operações Urbanas Consorciadas: a ascensão do discurso neoliberal e dos grandes projetos urbanos no planejamento paulistano*. São Paulo: Annablume, 2019.

O'DONNELL, Julia; SAMPAIO; CAVALCANTI, M. *Entre futuros e ruínas: os caminhos da Barra Olímpica*. Dilemas, Rev. Estud. Conflito Controle Soc., Rio de Janeiro, Vol.13 n.1, 2020

O'DONNELL, Julia. *Da “ciclovista” à “ciclovista da morte”: a vida social de uma infraestrutura urbana*. Estudos Avançados 37 (107), 2023

OLALQUIAGUA. Prologo. in: MÁRQUEZ, F. e GARCÈS, E. Ruina y escombros en Latinoamérica. De memorias y olvidos. UAH Ed., 2023

OLIVEIRA, Hugo. "Galeria Providência: uma estratégia de visibilidade e disputa como parte do território da Pequena África". in: EMERSON DOS SANTOS et.al (eds). Territórios Negros: patrimônio e educação na Pequena África, Letra Capital: Rio de Janeiro, 2022

PAIVA, P. Do “*Ponha-se na Rua*” ao “*Sai Do Morro hoje*”: Das raízes históricas das remoções à construção da “cidade olímpica”. Monografia. UFF, 2013

PEIXOTO, Clarice. "Caleidoscópio de imagens: o uso das imagens e a sua contribuição à análise das relações sociais" in: FELDMAN-BIANCO, B. e MOREIRA LEITE, M., *Desafios da Imagem: fotografia, iconografia e vídeo nas Ciências Sociais*, ed. Papirus, 1998

PERLMAN, Janice. *The Myth of Marginality, Urban Poverty and Politics*. Berkeley, CA: University of California Press, 1976

PIAULT, Marc. *A antropologia e a “passagem à imagem”*. Cadernos de Antropologia e Imagem n.1, 1995

PLANO ESTRATÉGICO DA PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO 2009-2012. "Pós 2016. O Rio mais integrado e competitivo". Prefeitura do Rio de Janeiro, 2009

POORTHUIS, Ate. "Introduction to mapping landscapes and big data" in: BOBIC e HAGHIGHI (eds.). *The Routledge Handbook of Architecture, Urban Space and Politics*, 2022

PREFEITURA DO RIO. *Rio Sempre Rio*. Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, 1996

PREFEITURA DO RIO. *As cidades da cidade*. Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, 2004

PREFEITURA DO RIO. *Pós-2016: Rio mais integrado e competitivo*. Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, 2009

PREFEITURA DO RIO. *Projeto Básico de Serviços de Engenharia para Recuperação das Estações e Torres Metálicas do Teleférico da Providência*, CDRUP, 2022

QUIJANO, Aníbal. *Colonialidade, poder, globalização e democracia*. Novos Rumos v.37, ano 17, 2002;

ROCHA, Oswaldo. *A Era das Demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870-1920*. Coleção Biblioteca Carioca, Rio de Janeiro, 1995

RODGERS, Dennis; O'NEILL, Bruce. *Infrastructural violence*: Introduction to the special issue. *Ethnography* 13(4) 401–412, 2012

RODRIGUES, Claudia. *Lugares dos mortos na cidade dos vivos*. Coleção Biblioteca Carioca, Rio de Janeiro, 1997

ROY, Ananya. *Urban Informality*. *Journal of the American Planning Association*, 71 (2), Chicago, 2005

ROY, Ananya. *Ethnographic circulations*: space-time relations in the worlds of poverty management. *Environment and Planning* v.44, p. 31-41, 2012

SCHULZ-DORNBURG, J. *Ruinas modernas, una topografía de lucro*. 2012.

SHARMA, Aradhana; GUPTA, Akhil, eds. *The anthropology of the state: a reader*. 2006

SIMMEL, Georg. "Die Ruine" in: WOLFF, (Ed.). *Georg Simmel, 1858-1918: A Collection of Essays, with Translations and a Bibliography*. Pp. xv, 396. Columbus: Ohio State University Press, 1959

SIMONE, AbdouMaliq. *People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg*. *Public Culture*. Vol. 16(3), pp. 407-419, 2004

SIMONE, AbdouMaliq. *Cities of the Global South*. *Annual Review of Sociology* 46, pp.603–22, 2020

SMITHSON, Robert. *Robert Smithson: Selección de escritos*. Alias, 2009

STAR, Susan. The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, v. 43, n. 3, p. 377–391, nov. 1999.

STOLER, Ann. *Imperial Debris*: Reflections on Ruins and Ruination. *Cultural*

Anthropology Vol. 23, No. 2, pp. 191-219, 2008

STOLER, Ann. *Duress*. Imperial durabilities in our times. Duke University Press, 2016

TELLES, Vera. *Nas dobras do legal e do ilegal*: ilegalismos e o jogo de poder nas tramas da cidade. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflitos e Controle social* v.2, p. 97-126, 2010.

TRACO, Camilla Santos do. *Turismo, direito à cidade e identidade cultural*: as intervenções urbanas do Porto Maravilha no Morro da Providência. Monografia. Faculdade de Turismo e Hotelaria, UFF, 2016

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). *Diagnóstico das obras paralisadas*. Relatório de auditoria TC 011.196/2018-1, Ministério da Economia, 2018

TSING, Ann. *O antropoceno mais que humano*. *Ilha*, v.23 n.1, 2021

URRY, John. *O Olhar do Turista*: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Nobel, 1990.

VAINER, Carlos. "Pátria, empresa e mercadoria" in: ARANTES, VAINER, MARICATO. *A cidade do pensamento único*: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

VAINER, Carlos. "Disseminating 'Best Practice'? The coloniality of urban knowledge and city models". In: PARNELL, S.; OLDFIELD, S. *The Routledge Hand Book of Cities of the Global South*. Londres: Routledge, p. 48-56, 2014

VALLADARES, Lícia. *A Gênese da Favela Carioca*. *Revista Brasileira de Ciências Sociais* Vol. 15 n.44, 2000

VENKATESAN; BEAR; HARVEY; LAZAR; RIVAL; SIMONE; *Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political*. *Critique of Anthropology* v. 38(1) 3–52, 2018

## ANEXO A

Tabela 4 - Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016  
(continua)

ANO	EVENTO	
1984	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>SAGAS</b></li> </ul>	
1987	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>APA Gamboa, Santo Cristo, Saúde</b> (Lei 971/87)</li> <li><b>"Plano de Desenvolvimento Portuário"</b>, encomendado pelo Ministério dos Transportes em parceria com a Portobrás</li> </ul>	
1989	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro</b> (PortoBrás, Empresa de Portos do Brasil)</li> </ul>	
1991	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>"Área Portuária da Gamboa – Proposta de Revitalização"</b>, (Cia. Docas)</li> </ul>	
1992	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro</b></li> <li><b>Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Área Portuária</b></li> </ul>	
1993	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seminário <b>"Rio-Barcelona: Estratégias Urbanas"</b></li> <li>Convênio entre a Prefeitura, a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) em novembro de 1993 para a execução do Plano, que seria financiado por um Consórcio Mantenedor. Consultoria catalã.</li> <li><b>GEAP/Favela-Bairro - Grupo Executivo de Assentamentos Populares (Favela-Bairro é um eixo)</b></li> </ul>	Era Cesar Maia/ Conde
1994	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Favela-Bairro fase 1</b>, inicia com 16 favelas com recursos da Prefeitura</li> <li>março: Concurso Favela-Bairro para escritórios de arquitetura</li> <li>dezembro: Secretaria Municipal de Habitação, sec. Sérgio Magalhães</li> </ul>	
1995	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plano Estratégico Rio Sempre Rio</b> (1 PECRJ)</li> <li><b>Teleporto</b></li> <li><b>PROAP I - Empréstimo do BID estende Favela-Bairro</b> (1995-2000): Programa de Urbanização de Assentamentos Populares do Rio de Janeiro. + 50 Comunidades</li> <li>BID força Prefeitura assinar convênio com a CEDAE para obrigar colaboração</li> <li>Modelo Barcelona: Borja na Oficina Regional para América Latina e Caribe do Programa de Gestão Urbana - ONU Habitat e Banco Mundial</li> </ul>	
1998	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Projeto SA'S</b>, redesenho urbano de toda a Cidade Nova, Estácio, até a Praça da Cruz Vermelha. Não atraiu a parceria privada necessária para realizar</li> </ul>	
2000	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>PROAP II; Favela-Bairro 2, empréstimo do BID (2000-2004/6)</b></li> <li>Saída do Secretário Sérgio Magalhães</li> </ul>	
2001	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Estatuto da Cidade</b></li> <li>"Pentágono do Milênio"</li> <li>Cidade da Música</li> <li>Cidade do Samba</li> <li>Engenhão Olímpico</li> <li><b>Museu Guggenheim</b>, projeto elaborado pelo francês Jean Nouvel</li> <li><b>"Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária"</b> desenvolve ao longo de quase toda a década diversos estudos e projetos, entre os quais o projeto executado da "Cidade do Samba" (2005) e o não executado projeto para o Museu Guggenheim (2002).</li> </ul>	

## Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016 (continuação)

2003		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eleição Lula - início da era PT no governo federal; Ministério das Cidades</li> <li>• Morro da Providência classificada como AEIS</li> </ul>	•	
2004		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plano Estratégico As Cidades da Cidade</b></li> </ul>		
2005		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Museu à céu aberto do Morro da Providência</b> (Célula Urbana)</li> </ul>		
2007		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Julho: Jogos PanAmericanos</b></li> <li>• Chacina do Pan</li> <li>• <b>PAC - Federal</b></li> <li>• 14 de setembro de 2007 - O Rio de Janeiro se candidata a sede das Olimpíadas 2016</li> <li>• <b>outubro: anúncio da Copa do Mundo 2014 no Brasil</b></li> </ul>		
2008	maio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>28/05 Inauguração do Plano Inclinado no Santa Marta</b></li> </ul>	Era Paes/ PT	
	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rio é candidato oficial às Olimpíadas (1 vez que passa da 1 fase junto ao COI, depois de 2 tentativas)</li> </ul>		
	outubro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 26/10 Eduardo Paes é eleito prefeito da cidade do Rio de Janeiro</li> <li>• Jorge Bittar (PT) secretário da SMH, reestruturação com funcionários de carreira e alinhamento com o gov. federal (PT)</li> </ul>		
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>19/12 Primeira UPP é instalada no Santa Marta</b></li> <li>• <b>Início das obras PPG - Elevador/Complexo Rubem Braga</b></li> </ul>		
2009	janeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Início da gestão Eduardo Paes</li> <li>• Jorge Bittar (PT) secretário da SMH, reestruturação com funcionários de carreira e alinhamento com o gov. federal (PT)</li> <li>• <b>Plano Estratégico da Cidade "Pós-2016: Rio mais integrado e competitivo"</b> (PECRJ 2009 - 2012) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Choque de ordem;</li> <li>- Rio capital do turismo;</li> <li>- Redução das favelas em -3,5%</li> </ul> </li> </ul>		
	março	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gov. do Estado (EMOP) inicia construção de <b>Muro "Ecolimite" de contenção no Santa Marta</b> (Botafogo, Zona Sul) e anuncia mais dezenas de comunidades</li> </ul>		
	abril	<ul style="list-style-type: none"> <li>• COI visita o Rio</li> </ul>		
	maio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Início da <b>construção do Muro "Ecolimite"/ Parque Ecológico na Rocinha</b> por MIDAS Engenharia (Contrato 19/09)</li> </ul>		
	julho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OUC Porto Maravilha</b></li> </ul>		
	outubro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2/10 Rio é anunciado cidade-sede dos Jogos 2016</b></li> <li>• <b>17-19/10 workshop "Inter Urban Transportation: Green Infrastructure in the non formal city"- apresentação do Teleférico da Providência para a SMH</b></li> </ul>		
	novembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Início das obras de elevação da linha férrea de Manguinhos</b> (PAC/Jauregui/Consórcio Manguinhos)</li> </ul>		
	2010	janeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>13/01 autoriza licitação por convite para Plano de Intervenção para Desadensamento na Providência</b></li> </ul>	
		março	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22/03 Ocupação da Providência pela UPP</b></li> <li>• 28/03 Bittar anuncia "dois teleféricos e um plano inclinado" e remoção de 800 casas</li> </ul>	
abril		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inauguração da UPP Provi (26/04/2010)</b></li> <li>• <b>28/04 Comunicado de licitação para plano de desadensamento na Providência</b></li> </ul>		

## Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016 (continuação)

2010	maio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aviso de licitação: Processo 16/000.766/2009: contratação de empresa prestadora de serviço para elaboração do "Plano de Intervenção visando a promoção de Desadensamento, e Reordenamento urbano no Morro da Providência, Pedra Lisa, área do Sessenta e Entorno – no âmbito do Programa Morar Maravilha da Secretaria Municipal de Habitação".</li> </ul>	•
	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li>22/06 Contrato com escritório FERNANDA SALLES ARQUITETURA LTDA para elaborar o Plano de Desadensamento (DOM 22/06/2010, ed. 65, p.63).</li> <li>27/06 Inauguração da Passarela da Rocinha, assinada por Oscar Niemeyer</li> <li>30/06 Inauguração do Elevador do Cantagalo (Complexo Rubem Braga)</li> </ul>	
	julho	<ul style="list-style-type: none"> <li>Início do MORAR CARIOCA: Convênio entre IAB e Prefeitura assinado em 27 de julho de 2010; - Caderno de Lançamento do Programa Morar Carioca – Classificação dos assentamentos, 2010.</li> <li>26/07: Transferência de recursos financeiros da União (CAIXA) para a execução de melhorias habitacionais no Morro da Providência. VALOR: R\$ 9.888.600,00 de repasse; e R\$ 1.977.720,00, a título de contrapartida.</li> </ul>	
	agosto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comissão mista IAB-SMH para execução do PUA/Morar Carioca;</li> <li>Edital de Concorrência Pública 06/2010 de licitação por concorrência para "Obras de Urbanização, Edificação e Implantação de Teleférico e Plano Inclinado na Comunidade Morro da Providência – Gamboa – Zona Portuária"</li> <li>Lei nº 5.215, de 2 de agosto de 2010 - Lei de Revisão do Plano Plurianual 2010-2013</li> </ul>	
	setembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adiamento da Licitação 06/2010 para obras do Teleférico. Diligência no edital da licitação</li> </ul>	
	novembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>30/11 Publica Licitação 18/10 "Obras de melhorias habitacionais no Morro da Providência, Pedra Lisa, Área do Sessenta e Entorno - no âmbito do Programa Morar Carioca da Secretaria Municipal de Habitação". VALOR ESTIMADO: R\$ 10.106.149,20</li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>21/12: Concurso IAB para escritórios para urbanizações do Morar Carioca</li> <li>27/12 a SMH divulga o Consórcio RIOFAZ como vencedor da licitação 06/10 (Processo 16/000.623/10), composto pelas empresas ODEBRECHT S/A, CONSTRUTORA OAS LTDA. e CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S/A., com preço total de R\$ 131.087.283,70</li> <li>Testes no Teleférico do Alemão (pronto)</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Caderno de Lançamento do Programa Morar Carioca – Classificação dos assentamentos, 2010.</li> <li>Concurso IAB "Porto Olímpico" OUC Porto Maravilha</li> </ul>	
2011	janeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Início das obras na Providência (RIOFAZ/SMH/Fernanda Salles)</li> </ul>	
	março	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIDAS ganha licitação Concorrência nº 018/2010 para "Obras de melhorias habitacionais no Morro da Providência" Morar Carioca. Valor: R\$ 10.100.350,52 (Contrato 017/2011)</li> </ul>	
	abril	<ul style="list-style-type: none"> <li>24/4 "Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações"</li> <li>11 primeiras contratações de escritórios de arquitetura para o Morar Carioca (Fase 2)</li> </ul>	

## Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016 (continuação)

	maio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Readequação do cronograma de obras do Teleférico da Providência (16/000.623/10)</li> <li>24/04 Relatório de Violações de Direitos FCP</li> </ul>	•
	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>10/06 Suspensão do prazo de elaboração do Plano de Intervenção</b></li> <li>10/06 Forum UPP Social</li> <li>16/06 Defensoria solicita SMH apresentar projeto</li> </ul>	
	julho	<ul style="list-style-type: none"> <li>7 de julho: Inauguração do Teleférico do Alemão</li> <li>19 de julho: protesto contra demolição da Américo Brum</li> </ul>	
	agosto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Licitação 6/2011 <b>Contratação de Serviço de Diagnóstico para a Providência</b>, Chapadão/Chico Mendes, Pedreira, Estrela D'Alva, Nossa Senhora da Guia e Parque Proletário da Penha</li> <li>5/8 <b>Comissão de Mediação de Conflito SMH/Providência</b></li> </ul>	
	setembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>12/09 <b>Readequação do cronograma de obras do Teleférico da Providência</b> (16/000.623/10) - interrupção temporária das remoções até apresentação de dados pela SMH</li> <li>27/09 <b>Ofício SMH/GAB 776/2011 encaminhado à Defensoria com cópia do projeto com Termo de Referência da licitação 06/2010</b></li> </ul>	
	novembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suspensão da contagem do prazo a partir de 16/11/11 para entrega de obras do Teleférico na Providência (16/000.623/10)</li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comissão de Aceite Definitivo para Plano de Intervenção Processo nº 16/000.766/2009, Contrato nº 001/2010 (Fernanda Salles/SMH)</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisão <b>Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro</b></li> </ul>	
2012	janeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>03/1 (16/000.623/10) <b>RIOFAZ subcontrata Hécio Gomes (HG) por R\$11 milhões para obras</b>, empresa com experiência em obras rápidas de escadarias e pavimentação do Favela-Bairro: pretende fazer 18 meses em 8 na Providência. (Fornecedora exclusiva de cimento Top Mix)</li> <li>25/01 1a reunião do Comitê Gestor do Morar Carioca na sede do IAB- RJ, com a Apresentação da Carta do Programa.</li> </ul>	
	março	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Reinício das obras do Teleférico a partir de 19/03/12, com consequente readequação de cronograma (Contrato 52/10)</b></li> </ul>	
	abril	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plano Estratégico da Cidade (PECRJ 2013-2016)</b></li> <li>Inauguração do Espaço de Desenvolvimento Infantil (EDI) Machado de Assis no Morro da Providência</li> <li>27/04 SMH contrata IBASE para diagnostico e auxiliar no Programa</li> </ul>	
	maio	<ul style="list-style-type: none"> <li>7/05 : memorando de início do Morar Carioca</li> </ul>	
	outubro	<ul style="list-style-type: none"> <li>MP reduz remoções na Providência</li> <li>Reeleição Eduardo Paes</li> </ul>	
	novembro	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Paralisação das obras do Morar Carioca Providência</b></li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Testes de circulação do Teleférico da Providência, promete inauguração em maio de 2013</b></li> <li>Troca Bittar pelo sub-secretário Pierre Batista, cortes no Morar Carioca</li> <li><b>Planejamento Estratégico da Prefeitura 2012- 2016</b></li> </ul>	
2013		<ul style="list-style-type: none"> <li>Paralisação das remoções</li> <li>Ibase deixa Morar Carioca</li> </ul>	
	abril	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Abril: Fim da concessão Doppelmayr</b></li> </ul>	
	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grandes manifestações</li> </ul>	

## Eventos significativos da política urbana do Rio de Janeiro 1984-2016 (conclusão)

	agosto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 28/08 Justiça permite que apenas as obras do teleférico devam continuar para serem finalizadas</li> <li>• Escritórios do Morar Carioca retomam trabalho após atraso de pagamento</li> </ul>	•
	novembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratação da segunda leva de escritórios do Morar Carioca</li> <li>• Fim do convênio com IAB, estendido até fevereiro</li> </ul>	
2014	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 de junho de 2014 Paralisação contrato RIOFAZ na Providência</li> <li>• Cartilha do Teleférico</li> <li>• Junho 2014 Copa do Mundo no Brasil</li> </ul>	
	julho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 de julho de 2014: Inauguração Teleférico da Providência</li> <li>• 27/06/14: Teleférico da Providência integrado ao Porto Maravilha</li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fim da contratação de escritórios pra Morar Carioca</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prefeito decide mudar a Vila dos Atletas para a Zona Oeste já com as obras iniciadas, depois de defender que obra era essencial para legado habitacional no centro, diz que Porto já tem muita procura e especulação imobiliária</li> </ul>	
2015	junho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• "Providência Teleféricos", empresa de Cerdaz, assume gestão do Teleférico da Providência</li> </ul>	
	julho	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supervia começa a desmobilizar operação do Teleférico do Alemão</li> </ul>	
	setembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicação final do edital para nova gestão do Teleférico do Alemão</li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• "Rio Teleféricos", de Cerdaz, assume gestão do Teleférico do Alemão</li> </ul>	
2016	outubro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paralisação do Teleférico do Alemão devido a "falta de manutenção" de uma peça importada</li> </ul>	
	dezembro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prisão de Sérgio Cabral e secretários</li> <li>• Desativação do Teleférico da Providência; fim do contrato da PORTO NOVO</li> </ul>	

Fonte: A autora, 2023.

## ANEXO B

Tabela 5 - Dados dos megaprojetos monumentais da urbanização de favelas (PAC/MORAR CARIOCA)

Infraestrutura	Teleférico da Providência	Teleférico do Alemão	Elevador do Cantagalo	Passarela da Rocinha*	Rambla de Manguinhos
Descrição	Teleférico composto de 3 estações conectando a estação Central de trens e metro até a Cidade do Samba na Região Portuária	25 torres que sustentam 84 toneladas de cabos de aço, 152 gôndolas, 6 estações passando pelas favelas do Adeus, Alemão, Baiana e Palmeiras. Inspirado em Medellín com visitas e consultoria da Metrocables Medellín.	"Complexo Rubem Braga". Duas torres, a mais alta tem 64 metros de altura e a menor tem 28 metros interligadas por uma passarela de 48 metros de comprimento. Composto pelo "Mirante da Paz", o edifício também abrigava serviços públicos como o RIO Poupa Tempo.	Passarela de 60m de comprimento e 20m de altura cruzando a avenida Lagoa-Barra assinada por Oscar Niemeyer. Plano diretor previa mais 5 planos inclinados. "no PAC-2 previa um teleférico	Elevação de trecho de 2km de linha férrea de Manguinhos e construção de estação de 3 andares. Pilares de sustentação em si seriam "obras de arte a céu aberto". Projeto de criação de espaço público comum de circulação inspirado nas Ramblas
Valor da obra	R\$ 76 milhões	R\$ 254 milhões	R\$ 45 milhões	R\$ 70 milhões	R\$ 59 milhões
Início da obra	16 de janeiro de 2011	janeiro de 2009	dezembro de 2008	outubro 2008	novembro 2009
Inauguração	2 de julho 2014	7 de julho 2011	30 de junho de 2010	27 de junho de 2010	2012 inaugura nova estação de trem
Desativação	dezembro 2016	setembro de 2016	2018	não se aplica	não se aplica
Recursos	"Morar Carioca" (dividido entre recursos do BID via PROAP III, com contrapartida de 40% da Prefeitura; e recursos federais do PAC)	PAC-Favelas (recurso federal repassado pela CEF e com administração local do Gov. do Estado)	PAC-Favelas (PAC 1)	PAC-Favelas (PAC 1)	PAC-Favelas
Gestão	Prefeitura (SMH)	Estado (EMOP)	Estado	Estado (EMOP)	Estado
Projeto	Fernanda Salles	Jorge Jauregui	JBMC Arquitetura	Luiz Carlos Toledo	Jorge Jauregui
Construção	Consórcio RIOFAZ - Odebrecht, OAS, Carioca Engenharia	Consórcio Rio Melhor - Odebrecht, OAS, Delta	OAS executa com terceirizada ArquiTraço	Consórcio Novos Tempos - Queiroz Galvão, Caenge e Carioca Engenharia	Consórcio Manguinhos - Andrade Gutierrez, parceria com EIT e Camter
Valor do contrato	R\$ 131.087.283,70 (*R\$ 163.854.954,31)	R\$ 493 milhões	-	R\$ 175,6 milhões	R\$ 232 milhões
Operação	Consórcio Porto Novo: Odebrecht, OAS, Carioca Engenharia	SuperVia (até 7 março 2016) Consórcio Rio Teleféricos (Hanover e Providência Teleféricos) de 7/03/2016 a 14/10/2016.	Metro Rio	-	-
Local	"Complexo"/AP 1 Centro	"Complexo" de favelas / Zona Norte	"Complexo" de favelas / Zona Sul	"Complexo" / Zona Sul	"Complexo"/ Zona Norte
Obras de urbanização no território	MORAR CARIOCA (fase 1) PAC-Favelas	MORAR CARIOCA (fase 1) PAC-Favelas	PAC-Favelas	PAC-Favelas	MORAR CARIOCA (fase 1) PAC-Favelas
UPP	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Investimentos prévios de urbanização	Favela Bairro 2 (2000)	Favela Bairro 2 (2000)	Favela-Bairro 2 (2000)	Favela-Bairro 1 (1995-2000)	-
Cluster Olímpico ou próximo a vias	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

CHEQUETTI, 2023. Elaboração própria com base em CARDOSO et. al 2019; Dados do TCMRJ e DOMRJ;

Fonte: A autora, 2023.