

Ninguém entra, ninguém sai

Mobilidade urbana e direito à cidade
no Complexo do Alemão

Sérgio Veloso e Vinícius Santiago
Publicado pela Fundação Henrich Böll Brasil

NINGUÉM ENTRA, NINGUÉM SAI

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
BRICS POLICY CENTER
COLETIVO PAPO RETO

Ninguém entra, ninguém sai
Mobilidade urbana e direito à cidade
no Complexo do Alemão

Sérgio Veloso e Vinícius Santiago
Publicado pela Fundação Henrich Böll Brasil

Rio de Janeiro 2017
1ª edição

Sobre os Autores

Sérgio Veloso é doutor em Relações Internacionais pelo IRI/Puc-Rio e coordena o programa BRICS-Urbe do BRICS Policy Center. Organizador e autor de artigos e livros sobre desenvolvimento urbano nos BRICS, como “As Cidades e os BRICS” e “Direito à Cidade para um Mundo Justo e Seguro: o caso dos BRICS”, ranqueado como o 9º *policy study* mais relevante de 2015 pelo Global *Go To Think Tank*. É professor de Relações Internacionais na PUC-Rio.

Vinícius Santiago é doutorando em Relações Internacionais no IRI/Puc-Rio. Pesquisa políticas de resistência à violência de Estado e atua, desde 2014, como apoiador e militante da Rede de Comunidades e Movimentos contra a Violência do Estado do Rio de Janeiro. Realiza estudo etnográfico com o movimento e mães do Rio de Janeiro e possui interesses de pesquisa em estudos pós-coloniais, gênero, racismo e violência.

Ninguém entra, ninguém sai Mobilidade Urbana no Complexo do Alemão

Fundação Heinrich Böll Brasil

Rua da Glória, 190 – 701 – Glória – Rio de Janeiro/RJ | CEP 20241-180

Tel.: 55 21 3221 9900 | info@br.boell.org | www.br.boell.org

Publicação realizada em parceria com o Brics Policy Center e Coletivo Papo Reto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte.



Foto de capa Tomaz Silva/Agência Brasil - CC BY 3.0 BR (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/br/deed.en>)

Diagramação Tiago Macedo

Revisão Marilene de Paula e Leandro Uchoas

Pesquisa iconográfica Sérgio Veloso

V432n

Veloso, Sérgio; Santiago, Vinícius.

Ninguém entra, ninguém sai: mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão. Sérgio Veloso, Vinícius Santiago. – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2017.

40 p.

ISBN 978-85-62669-24-8.

1. Mobilidade urbana – Rio de Janeiro (RJ). 2. Mobilidade urbana – Complexo do Alemão (Rio de Janeiro, RJ). I. Veloso, Sérgio. II. Santiago, Vinícius. III. Título.

CDD 388.4098153

SUMÁRIO

Apresentação	11
Introdução	13
1. Da pesquisa	16
Mobilidade urbana como direito à cidade	16
Desenhando a pesquisa	18
O que aprendemos com os questionários?	23
2. Da violência como fato	31
Nem entra, nem sai	31
A força dos moradores	34
Referências Bibliográficas	39
Conclusão	40
Anexo: Questionário	41
Encarte mapa: Mobilidade urbana e violência no Complexo do Alemão	

SUMÁRIO EXECUTIVO

Esta publicação é o resultado final da pesquisa intitulada *Mobilidade Urbana como Direito à Cidade*, cujo objetivo foi mapear e sistematizar as dificuldades enfrentadas por moradores do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, no que diz respeito à maneira como se deslocam pela cidade, assim como suas demandas e propostas.

A pesquisa previu cinco visitas à lugares distintos do Complexo para aplicar questionário desenvolvido em parceria com o Coletivo Papo Reto. Devido ao aumento dos conflitos entre as forças da Unidade de Política Pacificadora e o tráfico, foram feitas somente três das cinco visitas planejadas. Uma vez que a dimensão da violência se infiltrou de modo a paralisar o trabalho de campo, tomamos a decisão de refletir esse cenário na publicação final. Por essa razão, a publicação é dividida em duas partes.

Parte 1. Da pesquisa

Apresenta a pesquisa, conforme formulado no projeto *Mobilidade Urbana como Direito à Cidade*, e sistematiza os dados colhidos através dos questionários.

Seção 1. Mobilidade urbana como direito à cidade

Aborda, de uma perspectiva teórica, a noção de mobilidade urbana a partir do conceito de direito à cidade.

Seção 2. Desenhando a pesquisa

Detalha os passos e as decisões tomadas para transformar os elementos teóricos apresentados na primeira seção em uma metodologia para o trabalho de campo.

Seção 3. O que aprendemos com os questionários

Sistematiza e confere sentido aos dados gerados pelo questionário.

Parte 2. Da violência como fato

Reflete a forma abrupta como o aumento dos conflitos impactou na pesquisa e no cotidiano dos moradores do Complexo do Alemão. Esta parte se divide em duas seções que abordam como a mobilidade é limitada e constrangida pela estratégia de enfrentamento direto da polícia frente ao tráfico.

Seção 4. Nem entra, nem sai

Aborda o impacto do aumento dos conflitos no cotidiano dos moradores. Nesta seção, utilizamos de dados compilados pelo Coletivo Papo Reto sobre a frequência de tiroteios nas favelas do Complexo e de que forma esta situação incide sobre a forma como as pessoas se deslocam para dentro e fora da favela.

Seção 5. A força dos moradores

Aborda a reação dos moradores frente às constantes violações de seus direitos por parte das forças de repressão do Estado.

Esta publicação não tem como objetivo fazer recomendações de políticas, mas sim sistematizar um cenário no qual o direito à mobilidade é vedado devido à estratégias de enfrentamento ao tráfico por parte do Estado.

APRESENTAÇÃO

O tema da mobilidade urbana tem ganhado mais e mais atenção da mídia e de pesquisadores, em especial após os investimentos feitos com a realização dos megaeventos no Brasil. Cercados de polêmica, Copa do Mundo de Futebol e Jogos Olímpicos impulsionaram um investimento de R\$ 69,3 bilhões, em sua grande parte feito pelo poder público. A mobilidade urbana teve papel de destaque nas cidades-sede da Copa e no Rio de Janeiro, sede dos dois eventos, foram investidos cerca de R\$ 18 bilhões nos últimos oito anos. BRT, VLT, metrô, construção de túneis e vias expressas criaram a expectativa de que se ganharia tempo, se diminuiria engarrafamentos na cidade, se teria mais segurança, e com as obras, maior oferta de emprego. O ciclo de 10 anos de megaeventos terminou e parte das expectativas não se concretizou. Os engarrafamentos continuam, quase 50% desse recurso foram gastos com apenas cinco estações do metrô. O BRT já está esgotado, o VLT é um transporte utilizado realmente apenas em um período de duas horas do dia, os empregos terminaram e o Rio de Janeiro passa por uma grave crise econômica.

Os investimentos em mobilidade estiveram voltados para atender a zonas específicas da cidade. As favelas tiveram pouca atenção nos planos de mobilidade. O teleférico do Complexo do Alemão e o do Morro da Providência foram as grandes obras em mobilidade para as favelas. Mas, desde outubro de 2016, o do Alemão encontra-se fechado. O mesmo acontece com o da Providência desde dezembro. Foram investidos cerca de R\$ 210 milhões no Alemão e R\$ 75 milhões na Providência. Para moradores o teleférico tinha alguma utilidade, apesar de não ser o serviço ideal para certas zonas. É o que nos mostra um dos resultados da pesquisa financiada com recursos da Fundação Heinrich Böll **Ninguém entra, ninguém sai: mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão**, dos autores Sérgio Veloso e Vinícius Santiago, feita em parceria com o Brics Policy Center e o coletivo Papo Reto. A pesquisa nos dá pistas para entender a qualidade do acesso à cidade dos moradores do Alemão e sua conexão com outros temas como a violência urbana, as desigualdades de gênero e a relação dessas pessoas com o restante da cidade.

O ir e vir pressupõe segurança, conforto e previsibilidade dos meios de transporte e do local em si. Para pais e mães segurança em trafegar com seus filh@s pela favela. Reféns da guerra às drogas, os moradores

do Alemão sofrem com tiroteios constantes, a violência policial e um completo descaso do estado com a morte de civis. Os depoimentos dos moradores mostraram que a atenção tem de ser especial, inclusive com táticas de como se mover em meio a situações de tiroteio ou lidar com uma polícia que vê todos e todas como possíveis integrantes de facções criminosas.

A Fundação Heinrich Böll, desde a inauguração de seu escritório no Rio de Janeiro, em 2000, trabalha apoiando organizações e movimentos da sociedade civil para que a voz dos moradores seja ouvida, para que políticas públicas reconheçam seus direitos. Essa foi também a intenção da publicação, perguntar a eles, moradores e moradoras do Alemão, como veem a questão e como podemos a partir de suas demandas exigir juntos políticas públicas de qualidade na área da mobilidade e pensar novos arranjos sociais e tecnológicos para dar conta do desafio de construção de uma cidade mais inclusiva e acessível a tod@s.

Agradecemos aos autores por terem aceitado nosso convite e com dedicação e compromisso brindar-nos com um material que serve de ferramenta para muitas discussões. Ao Brics Policy Center e ao coletivo Papo Reto, em especial Thainã de Medeiros e Renata Trajano.

Boa leitura!

Marilene de Paula
Coordenadora de Programa
Fundação Heinrich Böll

INTRODUÇÃO

Em 8 de julho de 2011, foi inaugurado, a um valor total de 210 milhões de reais¹, o teleférico do Complexo do Alemão. Obra quase faraônica, que prometia melhorar em definitivo o deslocamento da população em um dos bairros mais cheios de morros da cidade do Rio de Janeiro, o teleférico, composto por 6 estações e com capacidade de transportar 30 mil passageiros por dia, foi fechado em setembro de 2016, pouco depois de completar quatro anos de vida. O caso do teleférico, uma obra cara, promissora e, por fim, frustrante, é emblemático de uma cidade com graves gargalos na sua infraestrutura de mobilidade. Se deslocar pelo Rio, seja por transporte público ou privado, é obstáculo cotidiano.

O caso do teleférico fechado é, entretanto, também representativo para outra questão ainda mais grave que mobilidade no Rio. Como denuncia Raul Santiago², ativista do Coletivo Papo Reto, foi cogitado que as estações fechadas do teleférico passassem a servir como base estratégica para a Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) em seus enfrentamentos diários com o tráfico de drogas no Alemão. No teleférico, abandonado e jogado às traças pelo mesmo Estado que o construiu e o apresentou como uma melhoria definitiva para o cotidiano dos moradores do Alemão, mobilidade e violência se somam resultando em um contexto no qual o segundo se sobrepõe ao primeiro, fazendo com que o que já era difícil se torne impossível. Tendo quase se tornado base para a UPP, o teleférico se consolida como um metonímia para a situação atual que enfrenta o Alemão: “ninguém entra, ninguém sai” parece ser o mote de um bairro sitiado por conflitos diários entre polícia e traficantes, no qual ninguém consegue se mover com segurança e, muito menos, com qualidade ou conforto.

A presente publicação aborda esse encontro entre violência e mobilidade urbana no Complexo do Alemão. O texto é o resultado final da pesquisa *Mobilidade Urbana como Direito à Cidade* financiada pela Fundação Heinrich Böll e executada pelo BRICS-Urbe, em parceria com

1 Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/investimento-e-pac/noticias/complexo-do-alemao-inaugura-teleferico> (último acesso 31/10/2017)

2 Disponível em <http://rioonwatch.org.br/?p=25196> (último acesso 12/08/2017)

o Coletivo Papo Reto. A pesquisa, originalmente, teve como objetivo mapear demandas e propostas de moradores do Alemão no que diz respeito à condição de mobilidade que enfrentam em seu dia a dia. O ponto era compreender como o direito fundamental de acessar a cidade – um dos aspectos mais caros à noção de direito à cidade - estava sendo garantido ou negado para aquela população.

Todavia, ao longo de sua execução, a pesquisa foi atravessada pelo acirramento dos conflitos entre policiais e traficantes, fazendo com que seu foco fosse deslocado da mobilidade deficitária para a mobilidade impossibilitada por um cotidiano de conflitos armados que frequentemente tira vida tanto de moradores, quanto de policiais. Se no início, quando planejamos a pesquisa, aprendemos que não se podia compreender o cenário de mobilidade no Alemão sem levar em consideração a violência como um dado de pesquisa, ao longo da realização, o que era um *dado*, uma dimensão da análise, se tornou um *fato* que, condicionando o cotidiano dos moradores, condicionou também o caminho que a pesquisa seguiu no fim das contas.

De modo a evidenciar e analisar esse encontro entre violência e mobilidade no Alemão, o artigo é dividido em duas partes. A primeira parte apresenta a pesquisa e é dividida em três seções. A segunda parte, por sua vez, aborda a violência como fato tanto da pesquisa quanto para o cotidiano dos moradores do Complexo do Alemão e é dividida em duas seções.

Na primeira seção da primeira parte, discutiremos mobilidade urbana na chave da noção do direito à cidade, conforme formulada por Henri Lefebvre e avançada por vários outros acadêmicos e ativistas das mais diversas áreas em vários lugares do mundo. Essa seção tem objetivo mais teórico, ou seja, de introduzir, do ponto de vista conceitual, a relação entre mobilidade urbana e direito à cidade. A compreensão teórica que fazemos da relação entre mobilidade e direito à cidade é fundamental para a maneira como a pesquisa foi efetivamente desenhada e executada, objeto das seções dois e três da primeira parte.

De modo geral, essa primeira parte retrata o objetivo original da pesquisa. Nela, a questão da violência aparece como um dado presente no questionário que formulamos para acessar a maneira como moradores do Alemão se deslocam pela cidade e suas principais propostas e demandas para o melhoramento das condições de mobilidade que enfrentam em seus cotidianos. Na segunda parte, a violência, que havia sido apresentada como um dado, aparece como um fato. Essa passagem, de dado para fato, expressa um cenário que se consolidou ao longo da realização da pesquisa, quando os conflitos entre UPP e tráfico se acir-

ram e uma série de direitos básicos dos moradores do Alemão passam a ser arbitrária e sistematicamente violados, entre eles o direito de ir e vir. Nas seções da segunda parte abordaremos como a violência faz com que mover-se se torne um ato de coragem cotidiana, demandando com que os moradores tenham que criar estratégias diárias para simplesmente sair de casa e se deslocar para seus locais de trabalho ou estudo. Por fim, o artigo apresenta algumas considerações finais sobre a forma como o acirramento dos conflitos e da violência faz com que a noção do direito à cidade seja substituída por uma noção mais rudimentar e básica, a do direito à vida.

Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil - CC BY 3.0 BR (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/br/deed.en>)



1 – Da pesquisa

Mobilidade urbana como direito à cidade

A noção do direito à cidade, conforme formulado por Henri Lefebvre (1996) na década de 1960, desenvolvido, atualizado e praticado por múltiplos acadêmicos e ativistas desde então, é conceito bastante complexo e utópico, uma vez que enseja um modelo de cidade pautada na universalidade absoluta dos direitos e da cidadania. Tanto no plano conceitual quanto no prático, direito à cidade diz respeito à igualdade absoluta entre todos os que vivem e habitam as cidades. Não importa classe, gênero ou raça, concebida na chave do direito à cidade, cidades têm de ser espaços abertos para todos, sem qualquer exceção.

A participação ativa de todos os cidadãos na vida urbana é a característica mais marcante da cidade pensada na chave do direito à cidade. Em grandes centros urbanos como os que vivemos nos dias de hoje, pensar e construir a cidade como espaço universal de direito e cidadania é um desafio de proporções gigantescas. Não há, todavia, desafio maior e mais importante do que esse, pois não há nenhuma utopia que valha tanto a pena do que a da igualdade universal e irrestrita, por mais difícil e impossível que, por vezes, possa parecer.

Uma cidade na qual todos seus habitantes tenham seus direitos fundamentais completamente e universalmente assegurados é uma cidade na qual seus habitantes se fazem ouvir e são capazes de incidir sobre os processos de tomada de decisão e alocação de recursos públicos. Não há direito à cidade sem que as vozes, as demandas, interesses, necessidades e propostas dos que habitam e vivem a cidade sejam ouvidas e tomadas como ponto de partida para a formulação de políticas públicas desenhadas e voltadas para os próprios cidadãos. Na chave do direito à cidade, o ponto de partida e chegada de toda formulação de política pública são os habitantes e aqueles que vivem a cidade. Não há força maior ou mais primordial para a construção de uma cidade justa, segura e cidadã do que aqueles que vivem a cidade cotidianamente.

Essa centralidade absoluta conferida ao cidadão é um dos aspectos mais essenciais ao direito à cidade, e isso se dá tanto no plano conceitual, ou seja, na maneira como Lefebvre (1996) formulou o conceito

décadas atrás, quanto no plano da prática, ou seja, na maneira como os mais variados atores que atuam nos mais variados territórios colocam o direito à cidade em prática. No que diz respeito ao plano conceitual, essa centralidade vem à tona a partir do que Lefebvre (1991) define por cidade, ou, mais especificamente, por *espaço urbano*. Não há espaço, diz Lefebvre (1991), para além das pessoas que constituem aquele espaço. As pessoas não vivem no espaço, elas são o espaço em que vivem, da mesma forma que o espaço é o conjunto de pessoas e suas múltiplas formas de se relacionar. Cidade, portanto, é um modo de relação. Sua dimensão física – seus prédios, sua arquitetura, seus equipamentos e infraestruturas – assim como sua dimensão social derivam da maneira como os múltiplos atores sociais urbanos se relacionam.

Uma cidade concebida e construída como um espaço de direitos tem de levar em conta os desejos e necessidades de seus habitantes, mas também tem de ser um espaço acessível a todos seus cidadãos. Em outras palavras, as pessoas têm de poder transitar fisicamente pela cidade. Não há direito à cidade sem mobilidade urbana. Não há espaço de direito se esse espaço for vedado à livre movimentação daqueles que nele vivem e habitam. Cidades segregadas, sejam por políticas de segregação racial, como o *Apartheid* sul-africano, ou pela construção de condomínios fechados, tão comuns nas cidades brasileiras, que privatizam e enclausuram os espaços urbanos, são cidades avessas à lógica dos direitos e da cidadania plena e universal. O enclausuramento dos espaços impede a livre movimentação pelo espaço urbano, fazendo da cidade um amontoado de lugares separados e conectados entre si somente por pistas de alta velocidade para o escoamento de veículos privados.

Na perspectiva do direito à cidade o enclausuramento é um problema, pois impede uma das características mais fundamentais da cidade: o encontro. A potência dos espaços urbanos se dá pelo fato desses espaços condensarem os encontros entre diferenças. Na cidade, os diferentes se encostam, cheiram-se, trocam olhares e eventualmente conversam, acertam-se, articulam-se e aprendem a conviver de forma mais ou menos tolerante. Em uma cidade enclausurada por condomínios fechados ou por políticas segregacionistas, os diferentes nunca se encontram. Não há cidadania possível em um espaço no qual os diferentes se enclausuram em seus espaços privados e transitam pelo que resta de espaços públicos por meios privados.

A consolidação do desejo utópico de um espaço urbano no qual a cidadania é assegurada de forma irrestrita e universal passa pela abertura completa da cidade ao acesso e movimentação irrestrita de toda sua população, assim como pela reprodução do espaço social urbano,

a partir das lutas e demandas de seus habitantes. Essas duas dimensões – *participação ativa e mobilidade irrestrita* – são fundamentais para a construção de cidades enquanto espaços de direito e cidadania. Todavia, o que se percebe nas grandes cidades contemporâneas, principalmente nas megacidades do chamado sul-global, é exatamente o contrário, as cidades encontram-se cada vez mais segregadas e enclausuradas, as populações urbanas cada vez mais longe de participarem dos processos de tomadas de decisão e cada vez mais separadas em espaços privados.

Na cidade do Rio de Janeiro, as classes médias e alta se encastelam em condomínios fechados dotados de toda sorte de serviços privados, incluindo segurança e mobilidade. Longe dos centros da cidade, os moradores desses condomínios fechados se locomovem em seus próprios veículos ou em ônibus fretados pelo próprio condomínio, não dependendo diretamente da malha pública de transporte urbano. Na outra extremidade do espectro, os mais pobres e residentes de favelas, principalmente aquelas que se situam na periferia da cidade, como as favelas do Complexo do Alemão, objeto de análise dessa publicação, são mais dependentes de serviços públicos de transporte para acessarem áreas mais centrais da cidades. Para que esses moradores possam exercer seu direito fundamental de se movimentar pela cidade, o poder público tem de oferecer condições para tal.

No que diz respeito à maneira como os moradores de favelas se movem pela cidade, a questão, então, é: será que o poder público está oferecendo condições básicas para a mobilidade urbana desses moradores? Os moradores de favelas da cidade do Rio conseguem acessar as áreas mais centrais da cidade? Eles conseguem se movimentar livremente pela cidade e, assim, exercer seu direito à cidade de forma plena? Essas são as principais questões a orientar esta pesquisa. Uma vez que o ponto de partida da pesquisa é a noção do direito à cidade, não há qualquer outra forma possível de responder a tais questões se não pelas vozes dos próprios moradores de favelas. É a eles quem devemos ouvir. Por isso, os moradores de favela, suas demandas e propostas foram os pontos focais dessa pesquisa, como veremos abaixo.

Desenhando a pesquisa

Dois foram os desafios que se apresentaram para que a pesquisa pudesse ser colocada em pé. O primeiro seria o recorte geográfico, ou, mais especificamente, o alcance da pesquisa. A cidade do Rio de Janeiro tem mais de uma centena de favelas, nem todas situadas nas periferias, e com uma parte considerável de sua população residindo em favelas. Cada

favela apresenta características e desafios próprios no que diz respeito à questão da mobilidade urbana, assim como a todo e qualquer outro aspecto do cotidiano urbano. A forma como os moradores de favela acessam e se movimentam pela cidade é muito diversa, dessa forma, as demandas e propostas desses moradores serão igualmente diversas, o que impossibilitaria um recorte analítico que englobe todas as favelas. Para tal, seria necessário uma série de pesquisas que abordasse individualmente cada uma das favelas e sistematizasse os dados em um grande banco. Um esforço analítico que demanda anos e uma grande equipe.

Para a viabilidade dessa pesquisa, foi necessário reduzir o alcance analítico para uma favela ou um conjunto de favelas que apresentasse características similares que fosse possível de ser acessado de forma razoavelmente fácil. Para escolher essa favela, nos deparamos com o segundo desafio. As favelas do Rio de Janeiro são extensamente estudadas por pesquisadores da própria cidade, assim como de outros lugares do país e do mundo. Diante de tantos estudos, que não parecem trazer benefícios diretos para as favelas, há um desconforto legítimo e justificável por parte de moradores de favela em relação a determinadas pesquisas que os reduzem a meros objetos analíticos.

Sensíveis a esse desconforto, tomamos como orientação básica para a escolha da favela a ser analisada a condição de conseguirmos estabelecer alguma parceria com atores sociais compostos por moradores da favela. A ideia era trazer as vozes desses moradores não somente enquanto dado a ser analisado, mas trazer esses atores para desenvolver a pesquisa conosco. Estávamos em busca de uma parceria horizontal.

A escolha de pesquisar o Complexo do Alemão se deu, primordialmente, diante da possibilidade de fecharmos parceria com o Coletivo Papo Reto, que participou ativamente de várias etapas do projeto, nos orientando sobre a melhor maneira de formular as perguntas para

Segundo dados do IBGE coletados no Censo de 2010, a cidade do Rio de Janeiro tem uma população de 6.323.037 moradores. Dessa quantia, 1.393.314 moram nas 763 favelas da cidade, ou seja, 22,03% da população total da cidade mora em favelas. Esse número faz com que o Rio fique à frente inclusive de São Paulo, que conta com um total de 1.280.400 moradores de favelas.

Fonte: Censo demográfico 2010. Aglomerados subnormais: primeiros resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2011

os moradores e até mesmo fazendo as perguntas aos moradores, indo a campo conosco. Além disso, o Complexo do Alemão reúne várias favelas com realidades similares, ainda que marcadas por múltiplas distinções. Encontrar uma forma de acessar moradores de várias favelas em um mesmo local enriqueceria a pesquisa.

A parceria com o Coletivo Papo Reto foi de fundamental importância para a pesquisa. Junto deles, tivemos a oportunidade de planejar e executar uma pesquisa em sintonia direta com os interesses de um coletivo que atua diretamente no espaço da favela a partir da lógica do direito à cidade, buscando defender os espaços públicos da favela e resistir abertamente aos avanços da guerra às drogas, que, como veremos adiante, impacta frontalmente a realidade das favelas que compõem o Complexo. Na parceria com o Coletivo Papo Reto, encontramos uma forma de somar o aspecto conceitual do direito à cidade com a prática do direito à cidade, que o Papo Reto já vem desempenhando também há alguns anos.

Uma vez que o ponto de uma pesquisa empírica orientada pela noção do direito à cidade é essencialmente ouvir as vozes dos moradores, o desafio a ser colocado passa a ser como ouvir essas vozes. Para tal fim, talvez o principal e mais eficaz instrumento de pesquisa ainda

O Complexo do Alemão é composto por 15 comunidades: Itararé, Joaquim de Queiróz, Mourão Filho, Nova Brasília, Morro das Palmeiras, Parque Alvorada, Relicário, Rua 1 pela Ademas, Vila Matinha, Morro do Piancó, Morro do Adeus, Morro da Baiana, Estrada do Itararé, Morro do Alemão e Armando Sodré. O nome do Morro do Alemão, que batiza todo o Complexo, faz referência ao antigo dono das terras que iam da Travessa Laurinda ao Largo do Itararé, o polonês Leonard Kaczmarkiewicz. Com a abertura da Avenida Brasil, em 1946, e gradual transformação da região em polo industrial, trabalhadores e imigrantes nordestinos são atraídos para o local. O povoamento foi acelerado nas comunidades de Joaquim de Queiroz e Nova Brasília, que nos anos 1950 viram suas populações aumentarem vertiginosamente. Já no Parque Alvorada, Morro das Palmeiras e Morro da Baiana, isso só ocorreu no final da década de 1970 e início da década de 1980. Nos dias de hoje, o Complexo conta com uma população de aproximadamente 60 mil moradores residindo em aproximadamente 18 mil domicílios.

Fonte: Instituto Pereira Passos, com base nos dados do Censo 2010 do IBGE.

sejam os questionários. O próximo passo, então, foi elaborar um questionário capaz de evidenciar o que demandam e propõem os moradores do Complexo do Alemão. Quais os desafios que enfrentam os moradores das favelas do Complexo para se movimentar pela cidade? Como esses moradores lidam com esses desafios e como eles entendem que o poder público poderia agir para melhorar a maneira como eles acessam a cidade? De alguma forma, o questionário deveria ser capaz de evidenciar esses aspectos do cotidiano de um morador do Complexo.

A partir das orientações do Thainã de Medeiros e de Renata Trajano, ambos do Coletivo Papo Reto, aprendemos que o questionário deveria abordar duas dimensões desses desafios: a mobilidade interna ao Alemão e a mobilidade do Alemão para outras regiões da cidade. Dada a geografia bastante acidentada do Complexo, com vários morros e vielas estreitas, a mobilidade interna ao Alemão apresenta obstáculos bastante peculiares e que deveriam estar no centro da pesquisa. Para alguém que mora no alto de algum morro do Complexo que chega de ônibus depois de um dia de trabalho carregando sacolas de supermercado, além de toda a viagem de ônibus de algum lugar da cidade para o Complexo, ainda resta subir e descer morros e caminhar por vielas carregando as sacolas. O questionário deveria ser capaz de captar essa complexidade.

Além disso, tanto Thainã quanto Renata foram taxativos: um dos aspectos que mais incidem sobre a maneira como os moradores do Complexo se movimentam, tanto dentro do Complexo, quanto para fora, é a violência urbana. O questionário deveria abordar o tema da violência como um dado a ser levado em conta tanto na formulação das perguntas, quanto na análise posterior dos dados. Em dias de conflito, como se movem os moradores? Quais estratégias os moradores assumem quando têm que se movimentar dentro e para fora da favela no momento em que a polícia faz uma operação e tiros estão sendo trocados? Os moradores se sentem seguros para andar pela favela? E para fora dela?

Essa violência, ambos parceiros também nos ensinaram, se manifesta de forma diferente para homens e mulheres. Assim, seria necessário que o questionário tivesse um olhar de gênero, o que nos possibilitaria compreender o quão diferente é andar pela cidade e pelo Complexo para homens e mulheres. Como é para um homem caminhar pelo Complexo com uma criança de colo em um carrinho? Como é o mesmo para uma mulher? Homens e mulheres se sentem igualmente seguros para andar pelo Complexo? E para fora dele? Homens e mulheres têm as mesmas estratégias para se movimentar em situações de conflito?

Um último ponto, dado que o objetivo do projeto a princípio seria mapear demandas e propostas de moradores do Complexo do Alemão

sobre mobilidade urbana, o questionário deveria mesclar questões quantitativas com qualitativas, nas quais daríamos aos moradores a oportunidade de se expressar o mais livremente possível sobre o tema da mobilidade, mas também sobre o tema da violência, que, desde o início, surgiu como um dado relevante.

Por fim, chegamos a um conjunto de 15 questões³, sendo 5 qualitativas e 10 quantitativas. Desse total: 3 abordam a mobilidade dentro do Alemão, sendo 1 especificamente sobre o teleférico, equipamento público que visava melhorar a mobilidade interna do Complexo; 4 abordam a mobilidade para fora do Complexo; 2 abordam especificamente a questão da violência; 2 abordam gênero e se relacionam diretamente com questões sobre violência. Por fim, perguntamos se a pessoa é moradora ou não do Alemão e há uma última pergunta na qual os entrevistados têm liberdade para dizer quais são suas demandas pessoais e propostas para que os serviços de mobilidade urbana possam melhorar.

Com o questionário feito, planejamos cinco visitas a dois pontos específicos do Complexo do Alemão: a feira da Grota, que acontece nos sábados pela manhã e a entrada da Nova Brasília, na rua que segue até a Praça do Samba. Essas duas locações foram escolhidas por serem espaços comerciais que concentram moradores das mais variadas favelas que compõem o Complexo, dessa forma poderíamos ter um quadro mais amplo dos desafios, assim como das demandas e propostas dos moradores sobre mobilidade urbana. Todavia, como será melhor descrito mais adiante, das cinco visitas planejadas só realizamos três. No meio da pesquisa de campo, a UPP de Nova Brasília iniciou um processo de enfrentamento intenso ao tráfico que resultou na ocupação de várias moradias e no aumento exponencial de tiroteios e, conseqüentemente, de vítimas civis e militares.

Diante desse novo quadro, cancelamos as visitas ao Complexo e tivemos de decidir o que fazer com uma pesquisa que teve de ser abortada por uma das dimensões que, até então, aparecia como um dado a ser levantado: a violência. Com o acirramento do enfrentamento entre UPP e tráfico, o que antes era um dado da pesquisa, tornou-se um fato do qual não poderíamos nos esquivar. A pesquisa tinha de aceitar fazer a virada forçada pela própria realidade do campo. A partir desse momento, tivemos a percepção clara de que a pesquisa deixaria de ser especificamente sobre mobilidade urbana.

A dimensão da violência roubou a cena e a interrupção da pesquisa tornou-se o fato mais relevante a ser analisado, pois o acirramento da

3 O questionário encontra-se anexado no final da publicação.

violência e o aumento do número de dias com tiroteios constantes que, por vezes, duram horas, se sobrepõem ao direito à mobilidade, impedindo a todos de se movimentarem e fazendo com que passe a ser necessário analisar e discutir não a ideia complexa e utópica da cidade como espaço de direito e cidadania. Diante da violência que recaiu sobre o Complexo nos últimos meses, devemos discutir fundamentalmente o direito à vida, ao simples fato de seguir vivendo. Todavia, antes de proceder a análise desse cenário desolador que se abateu sobre o Alemão, na próxima seção apresentaremos o que foi possível aprender com a aplicação dos questionários.

O que aprendemos com os questionários?

Durante o período de pesquisa em que a execução dos questionários foi possível, levantamos alguns dados importantes sobre a questão da mobilidade urbana e o acesso à cidade. O perfil de entrevistados compõe moradores do Complexo do Alemão e não moradores, sendo estes últimos provenientes de outras regiões da cidade e que trabalham diariamente no local, ou familiares de moradores do Complexo. Muitos não moradores entrevistados trabalham na feira de frutas e verduras localizada na Grota e no comércio em geral de Nova Brasília. Sendo assim, o perfil dos entrevistados se divide, basicamente, entre aqueles que moram na comunidade e se locomovem a outras regiões da cidade para trabalharem e aqueles que vêm de outras regiões para trabalharem ali.

	GROTA		NOVA BRASÍLIA		TOTAL
	NÃO MORADORES	MORADORES	NÃO MORADORES	MORADORES	
HOMENS	21	34	5	16	76
MULHERES	14	53	3	14	84
OUTROS		3			3
					163

Tanto na região da Grota quanto em Nova Brasília, foram entrevistados 84 mulheres, 76 homens e 3 pessoas que se autodeclararam de outro gênero, em um total de 163 pessoas. O questionário, como dito anteriormente, foi construído com o objetivo de abordar duas frentes da mobilidade urbana: uma externa e uma interna ao Complexo do Alemão. Dessa forma, o dado mais importante referente à dimensão externa da mobilidade refere-se ao meio/tipo de transporte mais utilizado no acesso à cidade do Rio de Janeiro. Dentre as respostas que obtivemos: 52,2%

dos entrevistados responderam que utilizam ônibus; 12,4% respondeu que utiliza moto-táxi; 12% utiliza kombi; 10% respondeu que utiliza carro; 7,2% respondeu que utiliza metrô ou trem; 4,3% utiliza moto; 1% dos entrevistados utiliza bicicleta e 1% anda a pé.

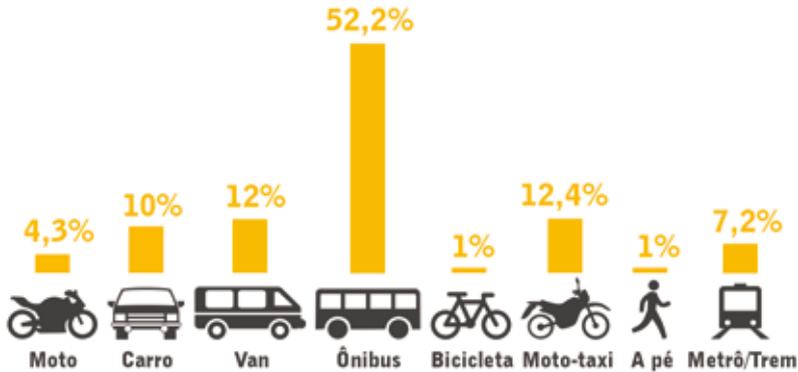
Dos dados compilados, vemos que o ônibus é o meio de transporte mais utilizado pela população entrevistada para acessar a cidade. Dos usuários de ônibus, 46,6% disse utilizar apenas um ônibus para chegar ao seu destino; 35% respondeu utilizar dois ônibus ou um ônibus e um metrô para chegar ao seu destino. Enquanto que 12,3% disse ter que utilizar três ônibus. Entretanto, apesar de ser o meio de transporte mais utilizado, 29,1% dos entrevistados afirmaram ser o ônibus de péssima qualidade; 17,28% disseram ter uma qualidade ruim; 34,57% responderam ser regular; 16,67%, boa e apenas 2,47% disseram ser ótima. Dentre as queixas de muitos entrevistados acerca da má qualidade dos ônibus está o fato de que com a reestruturação de algumas linhas de ônibus que ligavam a zona norte à zona sul da cidade, muitos ônibus que passavam nas adjacências do Complexo do Alemão mudaram de rota e não chegam até a zona sul, fazendo com que o morador tenha que pegar mais de um ônibus para acessar essa região da cidade. Em outras palavras, mais da metade dos entrevistados têm um acesso ao serviço público de transporte cada vez mais precarizado, o que contribui para restringir não só a qualidade destes serviços, mas, sobretudo, a qualidade do seu acesso à cidade do Rio de Janeiro.

Os dados mostram que, se por um lado o ônibus é o meio de transporte mais utilizado pelos moradores para se locomoverem pela cidade, no interior do Complexo a falta de transporte público dificulta a mobilidade na comunidade, que se caracteriza por uma região de morros. A falta de ônibus parece ser suprida pela utilização dos moto-táxis, meio de transporte privado, conduzidos em grande parte pelos próprios moradores e geralmente de baixo custo em relação ao ônibus e metrô.

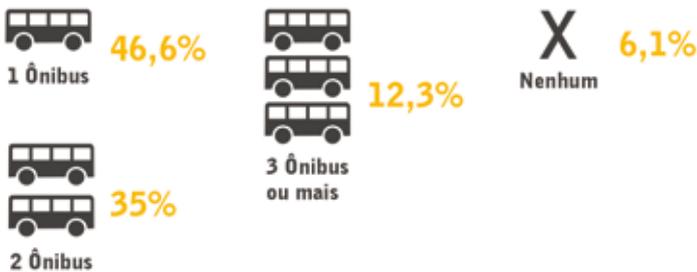
Os dados apresentados a seguir revelam, a partir de uma amostra de 163 pessoas entrevistadas nas regiões da Grota e de Nova Brasília, que a população moradora do Complexo acessa a cidade do Rio de Janeiro de forma ainda muito limitada e incompleta. Ao serem perguntados para quais regiões da cidade o(a) entrevistado(a) frequentemente se locomove, apenas 5,1% respondeu ir até bairros da zona sul e os outros 84,9% transitam somente pela zona norte e, mais especificamente, pelos arredores do Complexo do Alemão, como Penha, Olaria, Ramos, Bonsucesso e Inhaúma.

A discrepante proporção entre a quantidade de pessoas que se locomovem em direção à zona sul – região que reúne bairros e áreas e

MEIO DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADO PARA MOBILIDADE NA CIDADE DO RIO



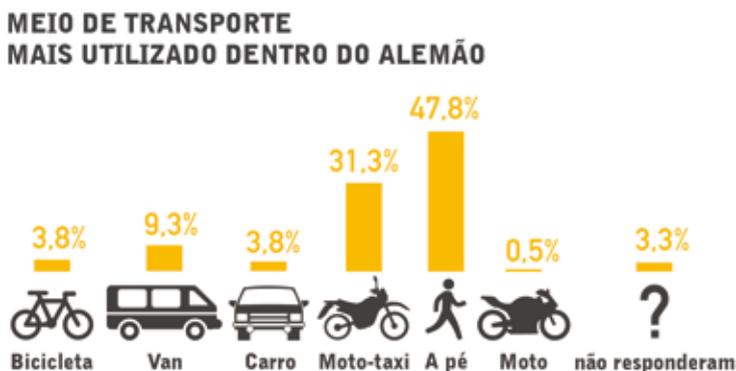
QUANTIDADE DE ÔNIBUS UTILIZADO PARA SE LOCOMOVER NA CIDADE DO RIO



equipamentos turísticos, como Copacabana, Ipanema, Pão de Açúcar – da cidade e as pessoas que se locomovem nos limites da zona norte, e nas adjacências do próprio Complexo revela a precarização do acesso à cidade por parte de sua população e reflete um aspecto característico da segregação social carioca, que divide a população e cria muros invisíveis entre as várias zonas que compõem o espaço urbano do Rio de Janeiro.

Se, por um lado, o acesso à cidade se dificulta por conta da precarização dos meios públicos de transporte coletivo e pela falta de qualidade destes serviços, por outro, a precária mobilidade no próprio Complexo do Alemão é intensificada pela ausência de serviços públicos de transporte dentro de seus limites geográficos. A comunidade não conta com o serviço público de transporte coletivo e recorre a outros meios que suprem a falta de ônibus dentro dos limites territoriais da comunidade. Ao serem perguntados sobre o meio de se locomoverem dentro do Complexo do Alemão, 47,8% dos entrevistados afirmou andar a pé para ir de um lugar ao outro do Complexo; 31,3% disse utilizar o moto-táxi; 9,3% afirma fazer

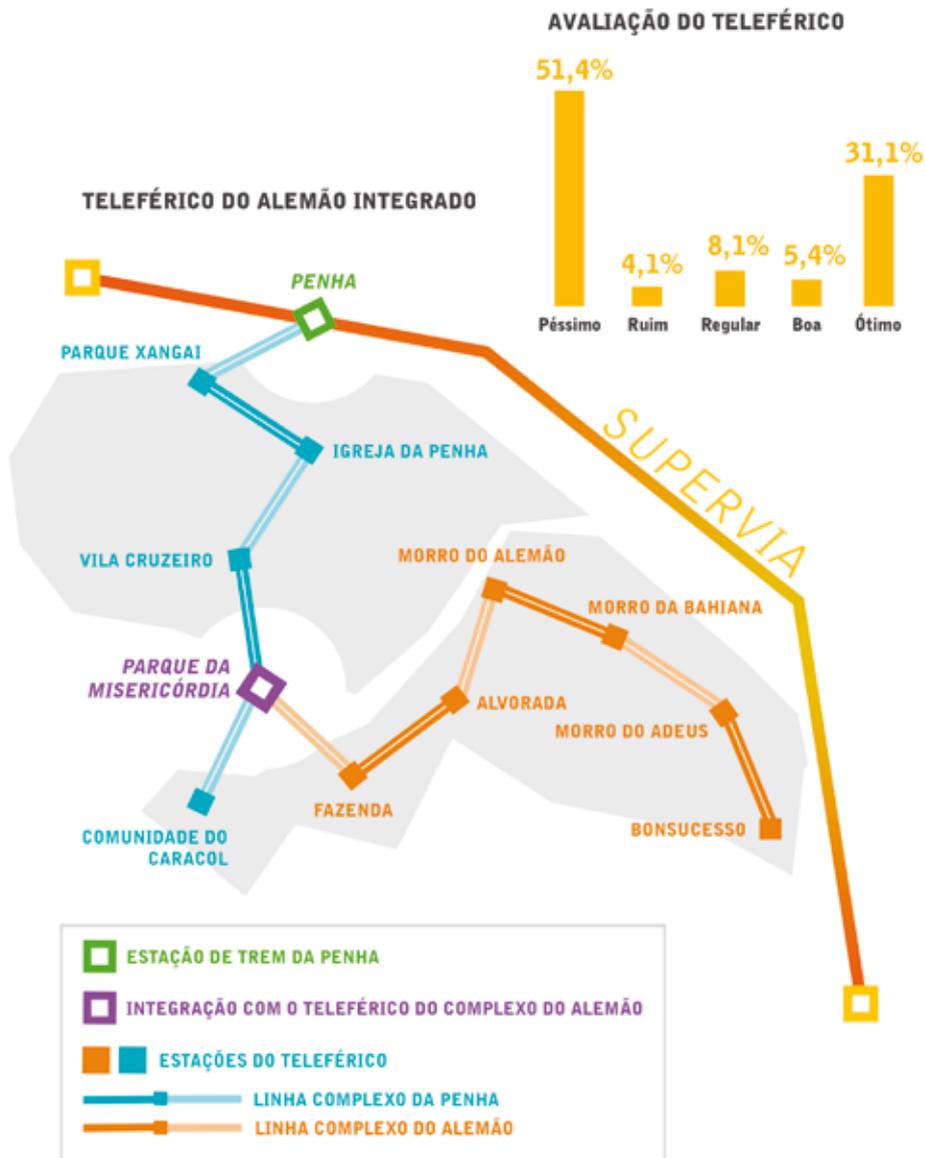
uso de *Kombi*; 3,8% utiliza carro próprio; outros 3,8% afirma utilizar bicicleta; 0,5% utiliza moto e 3,3% não responderam.



Diante da falta de serviço público de transporte, os moradores acabam tendo que recorrer a outras formas de transporte, como a *Kombi* e os moto-táxis, gerenciados pelos próprios moradores. Em 2011, o governo do Estado do Rio de Janeiro inaugurou o teleférico do Complexo do Alemão como uma das obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e conhecido como um símbolo do projeto da UPPs. O teleférico ligava diversos pontos da comunidade e facilitava a mobilidade dos moradores, principalmente crianças e idosos. Entretanto, o serviço foi paralisado em setembro de 2016 por inadimplência do Executivo brasileiro no consórcio assumido com a Rio Teleféricos. Desde então, as estações da rede do teleférico encontram-se abandonadas e não há previsão de retorno. Como noticiado recentemente, o teleférico está entre as principais obras sob suspeita de pagamento de propina na gestão do ex-governador Sérgio Cabral, preso na operação Calicute.⁴

Ao serem perguntados sobre a eficácia do teleférico na mobilidade dentro do Complexo, 51,4% avaliaram o teleférico como muito ruim em uma escala de 1 a 5, enquanto que 31,1% responderam que era muito boa. A avaliação do teleférico como muito ruim foi influenciada pela paralização do serviço. Muitos entrevistados afirmaram que quando o teleférico funcionava era positivo para a mobilidade dos moradores, pois ligavam pontos muito altos da comunidade até as localidades mais baixas, facilitando o acesso dos moradores às linhas de ônibus.

⁴ Disponível em <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/12/21/fechado-ha-3-meses-teleferico-do-alemao-e-exemplo-da-crise-financeira-do-rj.htm> (último acesso em 02/07/2017)



Como seria o teleférico se estivesse funcionando?

- Percurso - 2,9 km
- Número de cabines - 175
- Cabine - 10 passageiros (8 sentados e 2 em pé)
- Sistema operacional - integração com a SUPERVIA (bilhete único)
- 6 Estações - sendo uma terminal Integrada
- Duração do trajeto - 19 minutos
- Intervalo entre cabines - 12 segundos
- Número passageiros – 30 mil/dia

Todavia, ainda no seu primeiro ano de funcionamento, já havia ficado claro o quão subutilizado era o teleférico. De acordo com matéria do portal IG, no seu primeiro ano de funcionamento, o teleférico transportou uma média de 11% da população do Complexo, não atendendo, nem de longe, os 70% planejados. Como diz a matéria, “a se tomar pelos números, cada viagem de até 3,5km custa aos cofres públicos R\$6,70”. Esse valor equivalia, em 2012, primeiro ano de funcionamento do teleférico, a 2,4 vezes o valor da passagem de ônibus no município, que, na época, estava em R\$2,75 e 2,3 vezes o valor do trem, R\$2,90 na época. Dado que a maioria da população entrevistada faz uso de ônibus em seu cotidiano, não é necessário nenhum exercício de abstração para concluir que o valor investido no teleférico beneficiaria muito mais a população se investido na modernização e aumento das linhas de ônibus que ligam o Complexo a outras áreas da cidade.

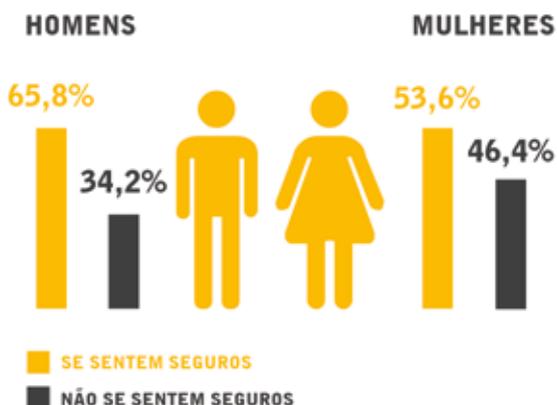
Toda a situação que envolve o teleférico, da concepção do projeto a sua execução e posterior falência, deixa claro que a mobilidade urbana no Alemão não é, necessariamente, prioridade para o poder público da cidade do Rio de Janeiro, que se ausenta das medidas de planejamento, instalação, provimento e manutenção de serviço público de transporte de qualidade que realmente servem aos interesses e necessidades da população.

Os impactos da militarização da vida na favela é sentido de forma diferente em relação a homens e mulheres. O questionário abarcou a questão de gênero sobre como a violência e a segurança no Complexo do Alemão são sentidas e percebidas tanto por homens e mulheres. Das respostas obtidas entre as mulheres entrevistadas, 46,4% afirmou não se sentir segura dentro da favela, por conta dos constantes tiroteios. Entre os homens, o percentual dos que não se sentem seguros dentro da favela foi de 34,2%. A diferença entre o índice de sensação de insegurança proporcional entre mulheres e homens é sintomático de como a sensação de (in)segurança, em um contexto de violência extrema, é atravessada por um corte de gênero significativo, na qual as mulheres se sentem mais vulnerabilizadas que os homens.

Em relação à sensação de segurança, 53,6% das mulheres responderam se sentir seguras dentro da favela e 65,8% dos homens responderam se sentir seguros para se locomover dentro da favela. Nesta categoria, muitos entrevistados que afirmaram se sentirem seguros dentro da favela, argumentaram que dentro da favela a possibilidade de serem assaltados(as) era menor do que fora dela e que, portanto, se sentiam mais seguros dentro do Alemão do que fora. É interessante notar que essa argumentação nos leva a pensar que para uma parte dos entrevista-

dos, sentir-se ou não seguro para se locomover dentro da favela está mais relacionado com a possibilidade de assaltos do que com a possibilidade iminente de um conflito armado.

PERFIL DOS ENTREVISTADOS



Diante de tal cenário, indagamo-nos em que medida não existe uma distância entre o modo como a violência dentro da favela é encarada por uma parte de sua própria população e os esforços em incluir a violência armada como um dos tópicos urgentes e necessários de uma agenda de segurança pública fomentada por determinada parcela da população preocupada com os efeitos perversos da violência armada nas favelas. Em outras palavras, parece-nos que um dos desafios seria, talvez, o de alinhar a percepção do que é a segurança para os moradores com uma agenda de segurança pública em direção a um esforço conjunto e coletivo de se pensar caminhos possíveis para este problema. Se por um lado, a possibilidade de haver assaltos em determinada região reflete uma questão de segurança pública, por outro, entender a segurança por essa chave é simplificar demais a complexidade da questão que impacta, por exemplo, na própria mobilidade dos moradores, comprometendo não somente a qualidade do acesso à cidade, mas também, uma série de direitos que lhes deveriam ser garantidos.

Um diagnóstico a respeito das condições da mobilidade urbana dos moradores do Complexo do Alemão não pode ser feito sem levarmos em conta a violência como um fator que atravessa a vida dessa população. A violência nos informa a respeito dos impactos na vida de cada morador em termos da suspensão de seus direitos ao serem violados a cada conflito armado entre traficantes e policiais. Mais que isso, a violência sentida e atravessada no próprio campo de pesquisa nos traz a dimensão

de seus impactos na mobilidade urbana e nas condições de possibilidade do acesso e do direito à cidade pelo morador. A princípio, o que seria um evento traumático que se impõe no cotidiano da favela, revela seu peso simbólico potencializando os limites entre a mobilidade e imobilidade urbana.

Em outras palavras, a mobilidade urbana no contexto em questão analisado é reconfigurada de tal modo que nos é revelado um acúmulo de uma série de violências que vão desde a violência da negação de direitos pelo Estado, à presença violenta do próprio Estado ao entrar na favela para matar com seu braço armado, bem como sua ausência dentro da favela no que tange aos serviços públicos como transporte coletivo. Nesse sentido, a análise dos dados coletados no campo, mais do que nos oferecer números acerca da mobilidade urbana, oferece-nos a possibilidade de um diagnóstico que vá além dos números e nos permita enxergar como o Estado em sua complexidade institucional e cuja presença e ausência se sobrepõem uma a outra, marca a vida da comunidade e dos moradores de forma violenta, desrespeitosa e arbitrária.

Foto: Agência Brasil - CC BY 3.0 BR (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/br/deed.en>)



2. Da violência como fato

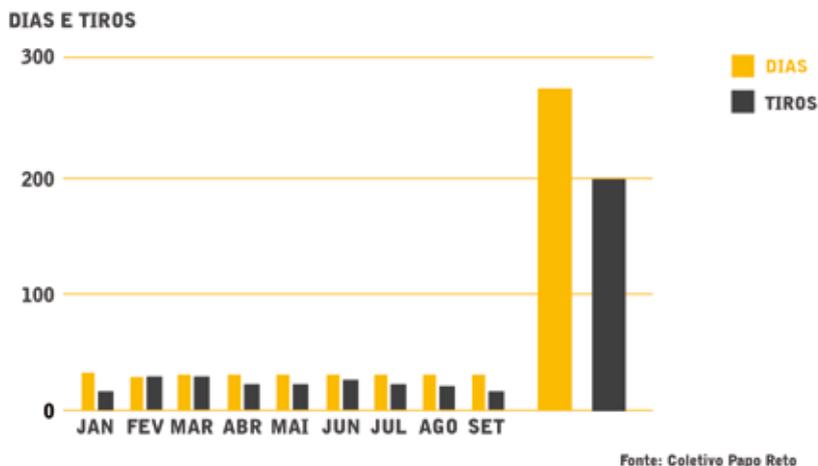
Nem entra, nem sai

Após terem sido feitas três visitas na região da Grota e de Nova Brasília para a aplicação dos questionários de pesquisa, em meados do fim de janeiro e início de fevereiro deste ano, a comunidade do Complexo do Alemão passou a vivenciar tempos mais difíceis de violência, mais tensos que o já vivenciado pela população por conta dos conflitos armados entre policiais e traficantes. O que marcou tal agravamento da situação foi a ocupação de algumas casas de moradores por policiais militares da Unidade de Polícia Pacificadora – UPP da favela de Nova Brasília. Algumas residências de moradores foram ocupadas com o fim de serem usadas como posto de observação dos traficantes. De acordo com os policiais, essas moradias foram ocupadas pois se localizavam em pontos estratégicos. Além disso, ainda segundo a própria polícia, as casas estariam vazias. Todavia, os moradores apresentam um cenário completamente diferente. Segundo denúncias de moradores e de coletivos que atuam no Complexo, como o Coletivo Papo Reto, as casas não estavam vazias e os moradores estavam sendo expulsos pela polícia.

A partir do início de fevereiro, o Complexo do Alemão passou, então, a viver dias de extrema violência nos quais um dos direitos mais básicos do cidadão, o direito à moradia, foi totalmente violado pelas mesmas instituições do Estado que deveriam garanti-lo. Segundo dados levantados pelo Coletivo Papo Reto, desde o início do avanço da UPP contra o tráfico, em fevereiro de 2017, até o mês de setembro do mesmo ano, houve tiroteios em aproximadamente 200 dias, ou seja, uma média de 70% de dias com tiroteio em alguma área do Complexo, como mostra o gráfico abaixo. Mais especificamente, ainda de acordo com o Papo Reto, no mês de janeiro 48,39% dos dias tiveram tiroteios enquanto que no mês de fevereiro, o calendário foi completo, teve tiroteio em 100% dos dias. O cotidiano de tiroteios mantém seu padrão nos meses seguintes: 90,32% em março; 70% em abril; 67,74% em maio; 83,33% em junho; em 74,19% em julho; 64,52% em agosto; e 56,67% em setembro.

Diante desse cenário de extrema violência e violação dos direitos humanos, a pesquisa de campo para aplicação do questionário acabou

se inviabilizando, pois os dias que se seguiram a partir do início de fevereiro não permitiram que voltássemos a entrar no Alemão. Nossos interlocutores locais, membros do Coletivo Papo Reto e moradores do Complexo, tampouco apoiaram nosso retorno à área por motivos de grande riscos sob os quais poderíamos estar.



Para além disso, e certamente mais importante, é o fato de que em situações como essa, a dinâmica cotidiana dos moradores da comunidade é fortemente afetada. O trânsito pelas ruas e becos, a saída dos moradores de casa para o trabalho, a entrada de trabalhadores na região oriundos de outros locais da cidade e, enfim, o estado de normalidade do dia a dia da comunidade são suspensos, bem como os direitos básicos à vida, à moradia e ao acesso à cidade. Diante de uma situação tão calamitosa quanto essa, não há qualquer possibilidade de pensarmos o Complexo na chave do direito à cidade, uma vez que todos os direitos mais fundamentais são violados. Impedidos de se movimentarem, desalojados e enclausurados em uma parte da cidade com tiroteios diários, os moradores das favelas que compõem o Complexo do Alemão se veem obrigados a lutar por um direito mais primitivo e que não deveria ser sequer objeto de análise: o direito à vida.

O estado de excepcionalidade que se impôs sobre a região afetou, sobremaneira, a condução da pesquisa, uma vez que a máxima *nem entra, nem sai* se tornou não apenas concreta, mas, sobretudo, um corte significativo desta pesquisa. Como foi apresentado inicialmente, a presente pesquisa tinha como objetivo uma análise da mobilidade urbana no contexto do dia a dia do morador do Complexo do Alemão, com uma atenção voltada à dimensão do acesso à cidade do Rio de Janeiro por parte dos moradores. Entretanto, na medida em que tal situação extrema

de violência e violação dos direitos mais básicos tomou conta da vida da comunidade, a violência deixou de ser apenas um dado a ser levado em conta nos questionários e passou a ser um fato que atravessa e marca a pesquisa, mas que também atravessa e marca profundamente a vida dos moradores do Complexo.

A mobilidade dos moradores do Alemão dentro de suas comunidades, bem como o acesso do morador à cidade para fora dos limites do Complexo passam a ser dimensões da vida na cidade altamente informadas e, sobretudo, formatadas pela violência que recai sobre essa população. A violência como um dado torna-se, pois, um fato, cuja concretude se manifesta nas capilaridades das experiências cotidianas de quem vivencia o urbano.

Parte de nosso questionário feito aos moradores tinha como objetivo identificar tanto as sensações de (in)segurança por parte dos moradores ao se locomoverem pelos espaços das comunidades, como também o comportamento deles diante de situações de conflito em que a violência se faz concreta e ameaça o *ir e vir*. As respostas nos sugerem uma percepção unânime, a de que não há o que fazer em situações como essa. Diante da agressividade dos confrontos que passaram a acontecer no Complexo a partir de fevereiro, não há estratégia que torne possível a mobilidade, seja para dentro ou para fora. Se se está fora da comunidade, voltando do trabalho para casa, não se pode entrar, o morador tem que esperar ou procurar outro lugar para ficar até que a situação se acalme. Se se está dentro de casa, em momentos como esse, tampouco é possível sair, pois o risco de perder a vida por balas perdidas em trocas de tiros faz com que muitos fiquem impedidos de sair para trabalhar, que muitas crianças deixem de ir à escola, etc.

Faz-se importante notar aqui as implicações políticas do estado de imobilidade do morador, em que se encontra preso entre os limites do que configura uma zona de guerra. Estar preso *fora* da comunidade ou mesmo *dentro* dela é simbólico do estado de excepcionalidade de suspensão das normas de proteção, dos direitos civis, dos direitos humanos e de uma série de liberdades que configuram o morador de favela como cidadão. *Nem entra, nem sai, espera tudo acalmar, não saio de casa* são expressões vindas dos moradores entrevistados que se tornam, nesse sentido, sintoma máximo de um estado de guerra ao qual é submetida a população que vive naqueles limites urbanos. Percebemos com esse evento que a mobilidade urbana torna-se, portanto, imobilidade urbana, pois o cenário em que policiais invadem casas de moradores para instalarem bases militares como pontos estratégicos para observação de traficantes não é outra coisa senão um cenário de guerra.

A força dos moradores

Logo após a ação sistemática da polícia pacificadora de Nova Brasília em ocupar algumas casas como bases militares estratégicas para combater os traficantes, no fim de janeiro e início de fevereiro deste ano, os moradores da comunidade se organizaram para registrar por meio de vídeos o flagrante dos policiais dentro dessas casas ostentando suas armas e fuzis e debochando dos moradores. Estes relatam que algumas casas tiveram seus móveis destruídos, que os policiais chegaram a urinar em um aparelho de televisão e apontaram o fuzil para uma criança dizendo que se ela não calasse a boca, ele iria calar.⁵ No dia 14 de fevereiro, os moradores fizeram uma primeira denúncia ao DefeZap, plataforma que recebe vídeos-denúncia e encaminha casos de violações de direitos humanos aos órgãos competentes, na qual as imagens e vídeos enviados mostram a presença de policiais armados dentro de algumas casas.

Os coletivos Juntos pelo Complexo e Papo Reto foram os principais canais de mobilização dos moradores que articularam uma série de denúncias feitas por meio de vídeos e imagens registradas das violações no Alemão e encaminhadas ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro. Diante de tal mobilização, a Comissão de Direitos Humanos da ALERJ, a Defensoria Pública dos Direitos Humanos e a Ordem dos Advogados do Brasil estiveram presentes no Complexo para registrar as denúncias dos moradores.

Dois meses depois, os moradores da Alvorada, principal região de Nova Brasília e cuja rua os policiais militares e o BOPE teriam fechado para construir uma base policial blindada, articularam a audiência pública *Casas Invadidas, Vidas Violadas e outros abusos policiais no Complexo do Alemão*, com a presença de autoridades na sede da Defensoria Pública do Rio de Janeiro. Nessa audiência, ocorrida no dia 24 de abril de 2017, estavam presente representantes da Defensoria Pública, da Comissão de Direitos Humanos da ALERJ e da Câmara dos Vereadores, das Secretarias de Segurança Pública e de Saúde, do Comando das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs), e de movimentos sociais como o Coletivo Papo Reto, Juntos pelo Complexo, além da mídia, ativistas e moradores.

O ponto de partida das discussões foi a invasão de casas de moradores para serem usadas como base policial. A audiência foi um momento importante, pois demonstrou parte dos problemas vividos entre moradores e a Polícia, ressaltados durante o período da pesquisa. Além disso, a audiência representou a tentativa de se criar um canal de diálogo entre

5 Disponível em <http://rioonwatch.org.br/?p=25426> (último acesso em 02/07/2017)

aqueles que supostamente deveriam proteger a vida do morador e, no entanto, coloca-a em risco, e o morador que tem seus direitos básicos arbitrariamente violados e cuja vida parece ser algo contra a qual a ação da polícia e do próprio Estado se dirigem. A audiência foi intensa e emocionalmente carregada, pois, além de uma tentativa de diálogo entre as partes, foi um espaço de denúncia pública, transmitida ao grande público pela imprensa, no qual os próprios moradores e os coletivos organizados protagonizaram uma presença combativa e de cobrança de compromisso por parte das autoridades públicas presentes na mesa.

Entretanto, o clima de guerra, vivido e sentido nas ruas do Complexo do Alemão, parece também ter sido acionado na audiência pública. A tensão se formou entre os moradores, cujas falas interpelavam diretamente um posicionamento das autoridades públicas diante do cenário de terror que se instalara desde o início do ano no Complexo, e os policiais que refutaram as acusações dos moradores. O ponto de maior tensão ocorreu quando um policial, ao pegar o microfone para se posicionar, refutou as acusações dos moradores de que a polícia seria genocida. Segundo o policial presente na audiência, “Em uma guerra, precisamos escolher um lado”⁶. A fala do policial revela que o modo como a polícia opera dentro do Alemão condiz com uma certa leitura de que aquele território é um território em disputa entre o Estado e os traficantes e de que, portanto, uma guerra exige que a normalidade seja suspensa e um lado seja escolhido.

Essa postura foi altamente combatida pelos moradores e coletivos presentes. Segundo a moradora Cleonice Madalena, “a polícia diz que a guerra é contra as drogas, mas a guerra é contra morador. Bala perdida só encontra morador. A polícia entra e tira as pessoas de casa para fazer base”. Ainda, de acordo com a fala de outro morador, o pastor Jorge Félix, que teve de se mudar do Complexo, “a casa virou ponto estratégico da PM, que faz trocas de plantão na minha laje. Eles alegam que o momento é de guerra e que têm ordem superior para ficar lá”⁷. A percepção de que vivemos um momento de guerra não é de menor importância nessa discussão. Pelo contrário, a ideia de que se vive uma guerra é um instrumento político para que um estado de excepcionalidade seja acionado e, portanto, que medidas excepcionais sejam colocadas em prática (Leite, 2012). A excepcionalidade de se combater o traficante a despeito das vidas que são perdidas na favela é exemplo maior de que uma medida excepcional é não só executada, mas aceita e, sobretudo, necessária

6 Disponível em <http://rioonwatch.org.br/?p=25426> (último acesso em 02/07/2017)

7 Disponível em <http://rioonwatch.org.br/?p=25426> (último acesso em 02/07/2017)

para se atingir um propósito maior, qual seja, o de que o Estado deve ser defendido da ameaça que o tráfico representa (Santiago, 2016).

Se de um lado as autoridades policiais recorrem ao recurso discursivo da guerra como parâmetro para sua atuação nos espaços de favela, como o Complexo do Alemão, por outro, a atuação dos moradores e ativistas presentes na audiência pública se expressa nos esforços para evidenciar a fragilidade desse discurso de guerra ao revelar que o próprio discurso ao qual recorrem os policiais é condição para que se coloque em xeque a própria instituição policial e, em último caso, o próprio Estado. O que parece estar em jogo, mais do que o monopólio do Estado sobre o território de favela e/ou sobre o tráfico de drogas, é a vida em si. Entretanto, não se trata de qualquer vida, pois esse estado de guerra nos traz a vida inserida em um enquadramento normativo dentro do qual algumas vidas são consideradas vidas dignas de serem vividas e outras não (Butler, 2016). O recurso à guerra como *tropo discursivo* permite o gerenciamento da vida de modo que a perda de algumas vidas seja justificada em nome daquelas vidas cujo valor é reconhecido socialmente.

A descrença de muitos moradores de favela nas instituições do Estado, como a polícia, deriva, em parte, desse sentimento de que suas vidas não são consideradas dignas de serem vividas, pois quando perdidas, não são perdas sentidas pela sociedade ou perdas suficientes para que a ação violenta e arbitrária da polícia seja criminalizada. A proteção da vida do morador de favela não faz parte dos objetivos da polícia, pois está claro que a vida que está em jogo e que deve, portanto, ser protegida não é a do morador. A vida deste é lida em uma chave de cumplicidade com o tráfico da favela. A audiência pública foi um exemplo de que a vida era algo em disputa e sobre a qual recai a parte mais perversa dessa guerra.

No final da audiência, o subcomandante da UPP de Nova Brasília, tenente-coronel Marcos Borges, admitiu que a polícia invadiu as casas para uso estratégico, pois os policiais estavam sendo vitimados pelo tráfico. Isso demonstra, portanto, qual vida é digna de proteção e qual não é. Logo em seguida, diante das pressões dos moradores presentes na audiência, o subcomandante assumiu um compromisso de tirar os policiais até terça-feira, dia seguinte à audiência. Entretanto, mais uma vez o compromisso assumido não foi cumprido e as casas continuaram ocupadas, o que levou os moradores a fazerem um grande protesto no dia seguinte no Alemão em decorrência disso.

O momento da audiência pública nos permite pensar a falência do Estado brasileiro, no sentido de que suas instituições já não possuem mais credibilidade e legitimidade de parte significativa da população, sobretudo aquela sobre a qual recai grande parte da violência e arbitrariedade dessas mesmas instituições. O descumprimento do compromis-

so assumido publicamente pelo tenente-coronel Marcos Borges é um forte indicativo de que o Estado brasileiro, por meio de suas instituições, não tem o reconhecimento de grande parte da população favelada.

A própria tentativa de se colocar, em um mesmo espaço de diálogo, atores posicionados em lados diferentes de uma guerra – como defendeu o policial – já nos revela os limites e desafios de se atuar na denúncia da violência arbitrária dessa instituição em um espaço cuja presença da própria polícia torna-se um meio de coação daqueles que estão ali denunciando, mas que quando de volta à comunidade estarão sob ameaça e retaliação dos que agem, diariamente, de modo violento sobre suas vidas.

Apesar de a Defensoria Pública ter entrado com uma ação civil pública, por meio de uma liminar, uma ordem judicial pedindo a saída imediata dos policiais das casas ocupadas, até o dia da audiência pública, os onze imóveis invadidos continuavam sob o controle armado da polícia.

Em um vídeo publicado pelo canal G1⁸ de notícias um dia após a audiência pública, o comandante da UPP de Nova Brasília, major Leonardo Zuma, afirma categoricamente que nada os fariam recuar da ocupação das casas e da construção de uma base blindada na Praça do Samba, região central da favela Nova Brasília. No mesmo vídeo, Zuma desmerece qualquer iniciativa popular de protestos contra as arbitrariedades cometidas pelas forças policiais. Segundo ele, quem estava protestando era filiado ou recebia algum tipo de ajuda do tráfico. Na racionalidade de guerra da polícia, a complexidade da vida na favela se limita ao antagonismo polícia/tráfico. Não há reivindicações possíveis fora desse binário bélico que impõe um estado de guerra sobre o Complexo do Alemão.

Para além de todo descrédito e falta de legitimidade popular que recai sobre a polícia, há outro questionamento fundamental. Ora, se uma ordem judicial, ainda que liminar, que demanda a saída imediata dos policiais é simplesmente ignorada pela polícia a ponto do comandante ir a público frisar que nada os fará recuar, quem deu as ordens para as ocupações das moradias? Aonde se insere o governador do estado do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão, nessa história toda? Qual posicionamento do secretário de Segurança Pública, Roberto Sá, diante desse quadro de graves violações dos direitos mais básicos?

A conclusão que se chega diante do silêncio ensurdecedor das principais autoridades do estado é que, assim como a crise da Universidade

8 Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/videos/t/exclusivos-g1/v/g1-entrevista-comandante-da-upp-nova-brasilia/5831664/> (último acesso 07/09/2017)

do Estado do Rio de Janeiro e do funcionalismo público em geral, esse novo ciclo da guerra às drogas no Alemão é evento emblemático da crise generalizada que vive o Rio de Janeiro. Crise essa que não é somente econômica, mas é, fundamentalmente, de falta de liderança e descumprimento das responsabilidades mais básicas dos que ocupam posição de poder no estado. A cabeça do estado está ferida de morte e incapacitada de exercer suas funções mais essenciais. Com isso, o braço armado do estado parece poder atuar arbitrariamente e de forma tão livre que pode simplesmente ignorar uma determinação judicial, ainda que liminar. A conclusão que se chega com essa triste sequência de confrontos é que o estado do Rio já não existe e que, diante de sua inexistência, o que sobrou dele se transformou em uma máquina de violações de direitos que deveria resguardar.

Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil - CC BY 3.0 BR (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/br/deed.en>)



Conclusão

Essa pesquisa foi pensada para aprender, com os próprios moradores do Complexo do Alemão, como eles se movem pela cidade. Foi pensada também para compreender quais suas propostas e demandas para que a maneira como se movem melhore. Mover-se pela cidade, ser capaz de acessar seus equipamentos e lugares, não importa se os mais centrais ou longínquos, é uma das práticas mais fundamentais do direito à cidade. Não se tem direito a algo inacessível e fechado. Direito à cidade diz respeito à participação direta na vida urbana e, para tal, obviamente, é imperativo que a mobilidade urbana seja eficiente e democrática.

Todavia, ao longo da pesquisa, o acirramento dos conflitos no Complexo fez com que nosso ponto focal se deslocasse, de certa maneira, da mobilidade para a violência urbana. Os questionamentos e problemáticas tratadas nesta publicação refletem essa mudança de foco, que foi motivada pela maneira como os conflitos mais constantes e as frequentes mortes de moradores impactam não só na forma como os moradores se movem pela cidade, mas, primeiramente, na capacidade que esses moradores têm de se manterem vivos. Diante da violência do braço armado do estado, a discussão sobre o direito à cidade se perde frente à necessidade de discutir algo mais rudimentar e básico: o *direito à vida*. Assim, a única conclusão que conseguimos chegar e recomendação que entendemos que seja necessária fazer é que o respeito à vida deve ser recuperado como valor fundamental e orientar todas as ações do estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BUTLER, J. Quadros de guerra: quando a vida é passível de luto? Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

LEFEBVRE, H. The Production of Space. Oxford: Blackwell Publishers, 1991.

LEFEBVRE, H. The Right to the City. In: LEFEBVRE, H. Writings on Cities. Cambridge, Mass.: Blackwell, 1996. p. 63 - 184.

LEITE, M. P. Da “metáfora da guerra” ao projeto de “pacificação”: favelas e políticas de segurança pública no Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Segurança Pública, v. 6, n. 2, p. 374-389, ago/set 2012.

SANTIAGO, V. A luta das mães nas favelas: margens, Estado e resistência.

Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais, Rio de Janeiro, 2016.

ANEXO – QUESTIONÁRIO

Você é morador do Complexo do Alemão?

- Sim
- Não

Qual o meio de transporte que você mais utiliza para sair do Alemão?

- Moto
- Bicicleta
- Carro
- Moto-taxi
- Van
- Outro?
- Ônibus

Para qual região da cidade você se locomove diariamente?

Como você avalia a qualidade desse(s) meio(s) de transporte?

- Péssima
- Boa
- Ruim
- Ótima
- Regular

Quantos ônibus/metrô(s) você utiliza para chegar ao seu destino?

- 1
- 2
- 3 ou mais

Como você se locomove dentro do Alemão? Você utiliza qual tipo de transporte?

- Bicicleta
- Van
- Carro
- Teleférico
- Mototaxi

Como você avalia a mobilidade dentro do Alemão?

- Péssima
- Boa
- Ruim
- Ótima
- Regular

De 1 a 5, qual o grau de eficácia do teleférico para a mobilidade dentro da favela?

1

4

2

5

3

Qual o seu sexo?

Feminino

Masculino

Você se sente seguro(a) para se deslocar sozinho(a) pela favela? E para fora dela? Se não, por que?

Qual a sua idade?

Como você avalia a reestruturação das linhas de ônibus?

Você se desloca com criança? Se sim, você identifica alguma dificuldade/obstáculo para se deslocar dentro e para fora da favela?

Em dias de conflito, como você faz para sair, entrar ou se locomover dentro da favela?

Nessas situações de conflito, como você sabe o momento de poder ir e vir?

O que você acha que deveria mudar para melhorar o seu deslocamento diário e para ter melhor acesso à cidade?



Ninguém entra, ninguém sai

Mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão

Sérgio Veloso e Vinicius Santiago

Fundação Heinrich Böll Brasil

Rua da Glória, 190 – 7º andar
Glória – Rio de Janeiro/RJ
20241-180

Tel.: 55 21 3221 9900 <https://twitter.com/HBSbrasil> | <https://www.facebook.com/bollbrasil>
info@br.boell.org | www.br.boell.org

Heinrich Böll Stiftung

Schumannstraße 8, 10117 Berlin
+49 30 285 34 0
info@boell.de | www.boell.de