

PROJETO URBANO INTEGRADO E A CONFIGURAÇÃO DO HABITAR

Paralelo entre o Teleférico do Complexo do Alemão e o Metrocable de Medellín

INTEGRATED URBAN PROJECT AND DWELL CONFIGURATION

Parallel between the Cable Car of Complexo do Alemão and the Metrocable of Medellín

A. Juliana Nunes dos Santos

*Rio de Janeiro, PPGArq PUC-Rio; Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Brasil
juliananunes.arq@gmail.com*

RESUMO

O Teleférico do Complexo do Alemão (2011) faz parte de um conjunto de intervenções que visavam preparar o Rio de Janeiro para os megaeventos esportivos que seriam sediados pela cidade nos anos seguintes. O projeto foi inspirado no *Metrocable* de Medellín (2004). No entanto, as consequências destas intervenções espaciais são diversas, pois a maneira como se dá a ação sobre o território e seus objetivos também divergem. A transformação urbana e social de Medellín decorre de um plano urbano integrado que atuou sobre as diversas escalas espaciais e no longo prazo. Este artigo busca refletir acerca da visão multiescalar em projeto e como isso se desdobra na configuração do Habitar em uma área de interesse social. O paralelo entre Medellín e o Complexo do Alemão pretende construir uma leitura a partir das premissas bem sucedidas no contexto colombiano e levantar hipóteses sobre o que teria sido possível no contexto brasileiro.

Palavras-chave: Complexo do Alemão, Medellín, projeto urbano integrado, habitar.

Linha de investigação: Cidade e projeto.

Tópico: Projeto urbano e espaço público.

ABSTRACT

Complexo do Alemão Cable Car (2011) is part of a series of interventions with the objective of prepare Rio de Janeiro for the mega sportive events that would be hosted by the city in the following years. The project was inspired in Medellín Metrocable (2004). However, the consequences of these spatial interventions are diverse, since the way in which action takes place on the territory and its objectives also differ. Medellín's urban and social transformation is consequence of an integrated urban plan that has acted on various spatial scales to long-term. This article seeks to reflect on the project's multiscale vision and how it unfolds in dwelling on territory. The parallel between Medellín and Complexo do Alemão aims to build a reading based on the

successful premises in the Colombian context and to raise hypotheses about what would have been possible in the Brazilian context.

Keywords: Complexo do Alemão, Medellín, integrated urban design, dwell.

Research line: City and project.

Topic: Urban design and public space.

Introdução

Este trabalho¹ apresenta de forma sintética a observação de dois projetos de infraestrutura de mobilidade e de intervenção urbana em áreas de interesse social em duas cidades sul-americanas: O Teleférico do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro e o Metrocable Medellín, na Colômbia. Em um primeiro olhar, o que se destaca nos dois casos como intervenção urbana é o sistema de teleféricos implementados em ambas as cidades, o que poderia levar a pensar nas semelhanças tanto dos contextos interferidos como das decisões técnicas, políticas e sociais dos dois casos, porém, são evidentes as diferenças entre o teleférico e o *Metrocable*. O teleférico do Complexo do Alemão foi inaugurado em 2011 tendo em vista a proximidade dos eventos esportivos que seriam sediados pela cidade do Rio de Janeiro nos anos seguintes. Seu funcionamento foi encerrado em 2016 sob a justificativa da necessidade de um serviço de manutenção e, no entanto, não teve suas atividades retomadas até hoje. Medellín, por outro lado, passou por um processo de transformação urbana e social por meio da “união de projetos de transformação física de diferentes escalas” (Echeverri, 2017: 35), como o teleférico, os parques bibliotecas e outras ações locais. Trata-se, dessa forma, de contextos diversos em escalas também diversas, com demandas e aspectos culturais específicos. Um paralelo entre os dois, entretanto, se mostra relevante para trazer à luz a importância de uma ação integrada nas diversas escalas de intervenção no espaço.

Em meio a um processo de preparação da cidade do Rio de Janeiro para receber os eventos esportivos que seriam sediados pela cidade, Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016, uma série de ações foram feitas, entre elas a construção de equipamentos esportivos, obras infraestruturais no sistema viário, reestruturação de áreas centrais e intervenções em favelas. É nesse contexto que o teleférico é construído no Complexo do Alemão.

O Complexo do Alemão é um conjunto de comunidades do Rio de Janeiro, com cerca de 250 mil habitantes. “Está localizado nas proximidades do aeroporto internacional Tom Jobim e é visível da rodovia que o conecta a cidade (Linha Vermelha), sendo uma das primeiras áreas de interesse social a serem intervindas como parte do plano de preparação da cidade para os grandes eventos (tradução da autora)” (Espósito, 2016: 12). O projeto do teleférico do Complexo do Alemão (fig. 01) fez parte desse processo de construção da cidade olímpica e teve como inspiração o projeto do *Metrocable* de Medellín. A cidade do Rio de Janeiro, onde está localizado o Complexo do Alemão, possui atualmente cerca de 6 milhões de habitantes (dados do IBGE – 2019).

¹ Este trabalho faz parte da pesquisa desenvolvida na disciplina *Residualidade Urbana e seus efeitos no espaço habitado*, lecionada pelo professor Fernando Espósito, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio. A disciplina nasce como um desdobramento da pesquisa *Observando os espaços residuais gerados pelo Teleférico do Complexo do Alemão*, desenvolvida no Laboratório de Observação do Espaço Habitado (LObE-Hab), grupo de pesquisa coordenado pelo professor Espósito.

O complexo de comunidades possui alguns indicadores sociais baixos, em comparação aos índices do município do Rio de Janeiro, como indicado na tabela a seguir (tabela 1). Dos 158 bairros avaliados pelo Instituto Pereira Passos, a partir dos dados do censo de 2010 do IBGE, o complexo do Alemão ocupa a 145ª posição do ranking das médias do Índice de Desenvolvimento Social (IDS) da cidade. A região, marcada pela violência, recebeu em 2012 as primeiras unidades de UPP (Unidade de Polícia Pacificadora), logo após a inauguração do Teleférico em 2011.



Fig. 01 Teleférico Complexo Alemão. Fonte: acervo disciplina *Residualidade Urbana e seus efeitos no espaço habitado*

Índice de Desenvolvimento Social (IDS) e seus indicadores constituintes no Complexo do Alemão e no Município do Rio de Janeiro

Áreas (município e bairro)	Município do Rio de Janeiro	Complexo do Alemão
Índice de Desenvolvimento Social	0,609	0,532
% de domicílios com serviço de abastecimento de água adequado	98,466	99,691
% de domicílios com serviço de esgoto adequado	90,932	95,213
% de domicílios com serviço de coleta de lixo adequado	99,252	93,111
Nº de banheiros por moradores	1,504	1,119
% de analfabetismo de 10 a 14 anos	2,013	3,358
Rendimento domiciliar per capita em salários mínimos	2,270	0,709
% dos domicílios, com rendimento domiciliar per capita até um salário mínimo	42,163	75,124
% dos domicílios com rendimento domiciliar per capita superior a 5 salários mínimos	14,277	0,195

Fontes: Dados: IBGE - Censo 2010; Cálculos - IPP/DIG

Tabela. 01 Índice de Desenvolvimento Social (IDS) e seus indicadores no Complexo do Alemão e no Município do Rio de Janeiro
Fonte: Dados: IBGE – Censo 2010; Cálculos: IPP/DIG.

O teleférico do Alemão é formado por seis estações localizadas no topo de seis morros que fazem parte do complexo de favelas. Na figura 03 é possível ver o desenho do traçado e o corte topográfico do percurso do teleférico. Gradativamente, o funcionamento do teleférico foi dando visibilidade a comunidade. O fluxo de turistas na cidade em função dos eventos esportivos intensificou este processo. Este tipo de intervenção na mobilidade geralmente impacta a economia local, e no Complexo do Alemão não foi diferente. Surgiram diversos comerciantes, com atuação voltada, inclusive, para o setor do turismo.

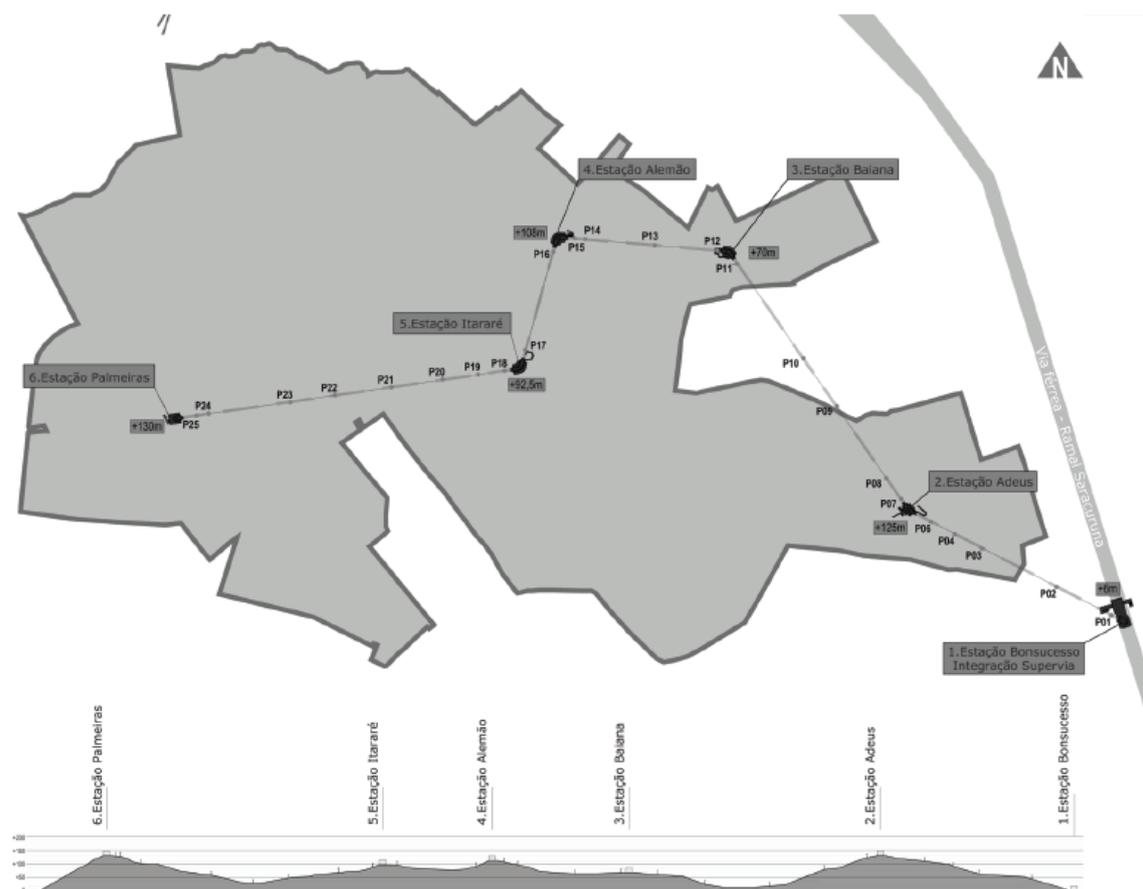


Fig. 02 Mapa do traçado do teleférico com estações e pilares indicados. Fonte: Apropiaçión, uso y abandono de los espacios residuales provocados por el teleférico del Complejo de Alemão, Río de Janeiro

Medellín, por sua vez, é uma cidade colombiana (a segunda maior do país, depois da capital Bogotá), com cerca de 2,5 milhões de habitantes. A cidade esteve marcada, durante as décadas de 1980 e 1990, pelo narcotráfico. A partir de então a cidade passou por mudanças urbanas e sociais por meio da construção de infraestruturas de transporte, educação e habitação. Hoje, “Medellín é considerada por muitas agências públicas, especialistas e acadêmicos como modelo por ser um caso de sucesso da estratégia de *urban*

upgrading” (Capillé, 2017:45). O metrocable de Medellín conecta a malha metroviária existente às regiões periféricas da cidade.

Desta forma, e considerando por uma parte as possíveis semelhanças entre as duas cidades, mas também as diferenças entre ambas as cidades e, principalmente, dos contextos em que nascem e como são implementadas ambas as intervenções antes mencionadas, surgem alguns questionamentos colocados pela investigação em relação ao caso carioca. Primeiro: Qual o legado olímpico deixado para os bairros no Complexo do Alemão? Os rastros da cidade olímpica foram deixados no território por meio de um inegável impacto sobre a vida dessa comunidade. Refletir sobre as consequências desta ação sobre o território é, por isso, fundamental. A partir disso é possível questionar: Quais cenários seriam possíveis por meio de uma ação integrada junto ao teleférico? A articulação sócioespacial não se concretizou e, dessa forma, é necessário questionar como o projeto urbano contribui na construção desses cenários sociais. Por fim, a principal questão levantada seria: Como a ação integrada em diferentes escalas contribui para a configuração do habitar humano? E qual o papel dos espaços públicos na construção desse habitar?

Do ponto de vista metodológico, o presente artigo parte das leituras de Echeverri, Capillé, Brand e Dávila acerca do caso de Medellín para traçar o paralelo com a realidade carioca do Complexo do Alemão. O objetivo é olhar para a construção do espaço habitado em ambos os casos e refletir sobre as possibilidades que se apresentam a partir das estratégias urbanas.

1. Mobilidade como instrumento de acessibilidade

“A cidade é um lugar complexo o que significa que é cheio de contradições e ambiguidades. A complexidade enriquece a experiência; a clareza empobrece” (Sennett, 2018: 17). Nas cidades contemporâneas, com seus sistemas complexos de organização, tornou-se fundamental, portanto, integrar a sociedade nesse constante e intenso movimento.

A mobilidade é um importante elemento dentro da dinâmica urbana. “Os Metrocables de Medellín têm um interesse especial devido à maneira pela qual eles combinam as duas seguintes dimensões: inovação no uso da tecnologia em transporte e sua aplicação nas áreas mais pobres e setores mais marginalizados da cidade (tradução da autora)” (Brand, 2013:17). Trata-se de uma sociologia da mobilidade, na qual esta é vista principalmente a partir da perspectiva da acessibilidade, destacando seu impacto sobre o âmbito social. “Em geral, falta de mobilidade constitui parte integrante de uma condição de desvantagem social (tradução da autora)” (Brand, 2013: 19). A falta de mobilidade de grupos já marcados pela exclusão social exacerba a condição de marginalização.

Explorar o potencial da mobilidade como fator impulsionador de desenvolvimento social associado a outras estratégias integradas é fundamental. “A construção do teleférico em Santo Domingo tornou ainda mais seguro o transporte para o trabalho no centro da cidade, acabando com a necessidade de percorrer quilômetros de ruas problemáticas.” (Sennett, 2018: 200). Em geral, maior mobilidade implica maiores oportunidades, mas isso pressupõe a disponibilidade de recursos econômicos, físicos e cognitivos recursos necessários para tirar proveito dessas oportunidades.

É importante ressaltar, nesse sentido, que o *Metrocable* e o urbanismo social funcionam como estratégias complementares em Medellín. O *Metrocable*, como estratégia isolada, não provocaria tantas mudanças e um impacto tão significativo neste território. É importante, portanto, compreender melhor o significado desse urbanismo social, explorado a seguir.

2. O urbanismo social de Medellín

Um conjunto de fatores integrados vem transformando a realidade de Medellín. “Com o tempo, este conjunto de intervenções urbanas complementares ficou conhecido como ‘*urbanismo social*’ (tradução da autora)” (Echeverri; Orsini, 2010 apud Brand; Dávila, 2013: 46)

(...) falta de acessibilidade é simplesmente um dos vários tipos de experiências vivenciadas pelos habitantes desses setores. Deste ponto de vista, seria ilógico supor que projetos de teleféricos, tais como o *Metrocable* em Medellín, provocariam, por si só, processos mais amplos de melhoria urbana. (tradução da autora). (Brand; Dávila, 2013: 46)

Deste modo, o *Metrocable* e o chamado *Urbanismo Social* atuam nesse contexto como estratégias complementares. “O ‘*urbanismo social*’ desenvolveu, então, uma série de intervenções em torno desses eixos infraestruturais.” (Brand; Dávila, 2013: 46). Dentre elas está a construção dos Parques Biblioteca. “Herman Montoya, líder do Projeto de Parques Biblioteca na Prefeitura de Medellín (Alcaldía de Medellín), explicou que o próprio nome do projeto (Parques Biblioteca) enfatiza a ideia de que esses edifícios são espaços públicos em primeiro lugar” (Capillé, 2017: 53). Assim, “grande importância é dada para as formas de apropriação e uso das bibliotecas, e as potenciais interações sociais que essas formas de uso podem produzir” (Capillé, 2017: 54).

A respeito dos projetos dos Parques Biblioteca, destaca-se a qualidade arquitetônica. Decorrente de concurso público, tais projetos se destacam em seus respectivos contextos urbanos. “O objetivo era ‘ativar o poder da estética como motor de mudança social’ (prefeito Alonso Salazar)” (Brand; Dávila, 2013: 50). Além disso, o concurso público de arquitetura promove um olhar integrado acerca do sítio, ressaltando o caráter participativo do plano de desenvolvimento urbano integrado que se deu em Medellín. A respeito desse ponto, Sennett aponta que construções como estas, em favelas, geralmente são puramente funcionais e incapazes de suscitar orgulho. “Para que moradores ‘se apropriem’ de suas comunidades, é preciso construir algo que valha a pena possuir” (2018: 198).

De modo geral, os Parques Biblioteca funcionam como uma continuidade do espaço público urbano de Medellín. A integração ao tecido urbano fica evidente, por exemplo, no Parque biblioteca La Ladera que utiliza a cobertura dos módulos do edifício para a conformação de espaços públicos que funcionam como mirantes e lugares de encontro. “Finalmente, vale a pena sublinhar a coordenação funcional e coerência espacial destes projetos, no sentido de que o objetivo era ir além de intervenções específicas, desenvolver sinergias e criar condições para melhoria de toda a área (tradução da autora)” (Brand; Dávila, 2013: 52).

O modelo em si é uma convencional, mas bem executada, fórmula de boas práticas de governança urbana, compreendendo boa governança (planejamento, disciplina

fiscal, transparência, participação e comunicação) e enfatizando educação, inclusão, cultura, convivência e empreendedorismo, também como urbanismo social (tradução da autora). (Brand; Dávila, 2013: 47).

3. Comparando objetivos, estratégias e resultados

O processo de construção urbana é determinante na configuração do espaço habitado. Gehl chama atenção para o desenvolvimento de cidades que se deu por meio de um processo contínuo de configuração do espaço pelos próprios habitantes.

[...] esse processo lento permitiu uma contínua adaptação e ajuste do ambiente físico às funções da cidade. A cidade não era um objetivo em si, mas uma ferramenta moldada pelo uso. O resultado desse processo - que foi baseado em uma infinidade de experiências acumuladas - foram espaços urbanos que ainda hoje oferecem condições extraordinariamente boas para a vida entre edifícios. (tradução da autora) (GEHL, 2006:21)

No caso do Complexo do Alemão, a função do teleférico do Alemão era a de promover a integração entre o conjunto de comunidades e a área formal da cidade. Segundo o arquiteto e urbanista Jorge Mario Jáuregui, em entrevista concedida a Fernando Espósito Galarce, publicada na revista PRUMO:

O projeto do teleférico faz parte do projeto de articulação socioespacial para o Complexo do Alemão. Em particular, da proposta de reconfiguração da mobilidade dentro do Complexo e sua articulação com o transporte metropolitano, especificamente com as linhas de trens da Supervia. (Jáuregui, 2015: 8)

Assim, no caso do teleférico do Complexo do Alemão, e na ótica de um possível plano de desenvolvimento multidisciplinar integrado, é possível colocar em questão como este projeto, que fez parte do processo de construção da cidade olímpica, impacta o território atualmente. Isto fornece os subsídios para explorar o impacto de uma ação integrada sobre o tecido urbano na construção do habitar. A estrutura hoje sucateada de um teleférico paralisado acaba por ressaltar ainda mais a segregação local. Apesar de inspirado em Medellín, o Teleférico foi implantado no território como estratégia isolada, diferentemente do que se observa no Metrocable colombiano que veio acompanhado de estratégias nas demais escalas. Como consequência, observa-se neste território atualmente apenas a infraestrutura inutilizada e os espaços residuais decorrentes da sua implantação.

Em uma ação como esta sobre o território, é necessário definir zonas de ação que demandam certa prioridade dentro de um contexto mais ampliado. Seriam elas: áreas sucessivamente marcadas pelo estigma, que impactam diretamente a vida de seus habitantes. A cidade do Rio de Janeiro foi marcada, na preparação dos megaeventos, por um processo inverso no qual as áreas de interesse são revitalizadas e recuperadas em detrimento de territórios e populações estigmatizados.

(...) A existência das classes populares em áreas de interesse desses agentes econômicos se torna um obstáculo ao processo de apropriação desses espaços aos circuitos de valorização do capital vinculados à produção e a gestão da cidade. Efetivamente, tal obstáculo tem sido enfrentado pelo poder público através de

processos de remoção, os quais envolvem reassentamentos das famílias para áreas periféricas, indenizações ou simplesmente despejos. Na prática, a tendência é que esse processo se consinterestitua numa espécie de transferência de patrimônio sob a posse das classes populares para alguns setores do capital. (Queiroz Ribeiro; Alves dos Santos, 2013: 37)

No contexto de Medellín, “a combinação simultânea de políticas governamentais com ações de iniciativa local multiplicou as oportunidades reais dos processos de colaboração” (Echeverri, 2017: 35). No caso do complexo do Alemão, a intervenção na escala infraestrutural (Teleférico) não veio acompanhada de ações locais para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Isto impossibilitou a reversão de um processo histórico de isolamento daquela região do desenvolvimento social e econômico da cidade. Era necessário romper não apenas com as barreiras visíveis, mas também com aquelas invisíveis.

O teleférico do Complexo do Alemão não veio acompanhado de uma ação capilar em seu território. Desta forma, as potenciais áreas no entorno das estações permanecem subaproveitadas, conformando espaços residuais quando poderiam conformar pontos nodais de estruturação urbana.

Para Echeverri (2017), possibilitar o atravessamento da cidade e torná-la visível é fundamental para o processo de inclusão de comunidades marginalizadas. Soma-se a esta estratégia a construção de projetos de arquitetura emblemáticos. “É a resignificação da identidade destas comunidades o aspecto que possibilita uma integração real com a cidade” (Echeverri, 2017: 36). De fato, o teleférico do Alemão deu visibilidade a esta comunidade. O contexto desse processo, no entanto, está associado ao turismo decorrente dos megaeventos esportivos sediados na cidade em detrimento da desconstrução de um estigma evidente.

Outro aspecto relevante é que, em Medellín, “o governo da cidade buscou elevar a qualidade, melhorando o nível das equipes internas de projeto e promovendo uma cultura de convocatórias e concursos públicos de arquitetura e urbanismo para suas obras mais representativas” (Echeverri, 2017: 37). Esta estratégia fortalece a construção de uma identidade local e estimula o sentimento de pertencimento. Traçando um paralelo, as estações do Complexo do Alemão não possuem uma identidade identificável e reforçam uma ideia do que tais espaços não demandam projetos notórios, por estarem inseridos em zonas periféricas.

Echeverri ressalta também a relevância das ações de pequena escala de valorização local por meio do conceito de proximidade. “Geralmente estas ações de pequena escala, têm um impacto positivo mais estrutural do que os grandes projetos de infraestrutura, pela sua proximidade com o usuário” (Echeverri, 2017: 37-38). No complexo do Alemão, identificam-se algumas iniciativas de intervenções locais por parte da comunidade. Nesse sentido, é importante identificar iniciativas já existentes, pois “é fundamental nestas zonas de conflito construir espaços de mediação em parceria com grupos culturais locais e líderes comunitários” (Echeverri, 2017: 38). A Oca dos Curumins² representa no Complexo do Alemão uma liderança capaz de contribuir significativamente para um processo colaborativo de construção do espaço.

Ler o território do Complexo do Alemão a partir das premissas bem sucedidas do urbanismo social de Medellín traz para questão a importância do planejamento urbano integrado, voltado para a melhoria da qualidade de vida do usuário, e consequentemente, para construção do *Habitar*.

² Centro Cultural Oca dos Curumins – Iniciativa local registrada pela Tia Bete (Elisabete Aparecida) que realiza oficinas, cursos e eventos.

4. Habitar a multiescalidade entre a casa, bairro e cidade

“O ambiente construído é uma coisa, a maneira como as pessoas nele habitam, outra.” (SENNETT, 2018: 12). Do ponto de vista do habitar, especificamente em contextos informais e de interesse social, é possível traçar um paralelo entre as intervenções brasileira e colombiana. No caso do Complexo do Alemão, ficam evidentes as cicatrizes deixadas por uma intervenção que revela uma espécie de desajuste entre a escala infraestrutural e a escala humana (fig. 02). Os pilares do teleférico geraram espaços residuais no seu entorno e a intervenção, na escala da mobilidade urbana, não veio acompanhada e integrada a estratégias de intervenção local. Em Medellín, por sua vez, é possível observar uma maior capilaridade da ação do território que se deve ao plano urbano integrado que atuou nas diversas esferas que compõem o espaço. Isso garantiu que a “escala humana” fosse incorporada em um projeto de grande dimensão. Assim, no que no Complexo do Alemão seriam cicatrizes, neste caso são uma nova camada de regeneração do espaço comunitário.



Fig. 03 Espaço residual entorno pilar Teleférico Complexo Alemão. Fonte: acervo disciplina *Residualidade Urbana e seus efeitos no espaço habitado*

Echeverri (2017: 36) aponta as estratégias de conexão utilizadas em Medellín:

Dois tipos de ações de conexão foram estabelecidos em Medellín: os projetos para criar novas conexões e os programas para localizar novas atividades de integração. O primeiro tipo respondeu a intervenções como os novos sistemas de transporte público por cabo combinados com projetos de escala local, como as novas pontes, passeios e calçadas, buscando uma ação capilar de conexão. O segundo tipo buscou a inserção de novos programas de atividades e serviços, com equipamentos de grande impacto localizados estrategicamente.

Os Parques biblioteca são um exemplo desse segundo tipo de ação os que foram construídos para além dos programas educativos, “funcionando principalmente ‘para a vida coletiva, como extensões de espaço público urbano’” (Capillé, 2017: 53). Uma intervenção urbana não deve, dessa forma, ser vista de modo dissociada da escala humana. A visão integrada da prática projetual se relevou fundamental em Medellín para seu processo de transformação.

Nesse sentido, é válido refletir sobre “nosso trabalho de arquitetos como trabalho sobre conjuntos ambientais em todas as escalas dimensionais” (Gregotti, 2001: 61). Independente da escala na qual se dá a intervenção projetual, existem, certamente, desdobramentos para o habitar humano naquele lugar. “O ato de habitar é o modo básico de alguém se relacionar com o mundo” (Pallasmaa, 2017: 7). Lefebvre defende um urbanismo condicionado ao habitar humano ao expor que o “o espaço concreto é substituído por um espaço abstrato” (Lefebvre, 1999: 109) na prática projetual arquitetônica, sendo este espaço concreto o do habitar. “O arquiteto que desenha, o urbanista que compõe o plano-massa, veem, de cima e de longe, seus ‘objetos’, imóveis e vizinhanças” (Lefebvre, 1999: 166). O autor destaca, nesse sentido, o evidente esquecimento do habitar e do habitante de modo a concentrar as decisões a respeito do espaço exclusivamente sobre os projetistas. “Como o usuário não poderia se sentir [excluído] no encontro e no diálogo (se há diálogo e encontro) entre o arquiteto e urbanista?” (Lefebvre, 1999: 170). É válido refletir, então, acerca da visão multiescalar do projeto e como esta atua sobre o habitar humano. Como garantir que uma intervenção infraestrutural contribua para a construção do habitar humano? “A arquitetura se nos apresenta, portanto, como uma resposta significativa, ou seja, poética, ao problema do habitar, projetando e construindo todo o ambiente físico de acordo com este objetivo” (Gregotti, 2001: 49).

Para que uma intervenção em escala infraestrutural contribua na construção do habitar naquele espaço, transformando-o em lugar, é necessário que ela venha acompanhada de outras ações integradas, que atuam nas demais escalas, de modo a promover a melhoria da qualidade de vida do habitante. A promoção do habitar no território de ação demanda, então, um projeto urbano atento a escala humana. Esses projetos são parte fundamental na configuração de um espaço urbano mais humano.

Embora o ambiente físico não tenha influência direta na qualidade, no conteúdo e na intensidade dos contatos sociais, arquitetos e urbanistas podem influenciar as possibilidades de encontrar, ver e ouvir pessoas, possibilidades que carregam qualidade em si mesmas e se tornam importantes como pano de fundo e ponto de partida para outras formas de contato. A presença de outras pessoas, de atividades e acontecimentos, de inspiração e estímulos, é uma das qualidades mais importantes dos espaços públicos. (Gehl, 2006:21)

5. Considerações finais

Medellín nos deixa algumas lições. Dentre elas, destaca-se a visão holística e integrada da intervenção espacial. A consequência de uma contínua construção de espaço público na cidade colombiana foi a queda na taxa de homicídios deste local que já esteve nas primeiras posições dos índices de cidades mais violentas do mundo.

A luta pela qualidade se dá na pequena escala (Gehl, 2013: 118). Independentemente das estratégias de planejamento urbano implementadas em um território, um olhar cuidadoso em direção a dimensão humana é primordial. A compreensão de aspectos socioculturais de um contexto é necessária para uma intervenção adequada, com potencial de catalisar mudanças positivas para seus habitantes.

Vale destacar que “o modelo de Medellín pode ser aplicado a outras escalas de cidade, mas deve-se levar em conta que o modelo é criado com base em um contexto específico e não há fórmula de desenvolvimento para todas as cidades” (Antonucci; Bueno, 2018). O contraponto entre Medellín e o Complexo do Alemão, pode ser interessante, entretanto, para expor uma inevitável influência da intervenção espacial, sobre os modos de habitar da escala humana. Isso significa trazer a experiência espacial do habitante para o primeiro plano da ação.

Ao considerar o contexto de surgimento do projeto do teleférico do Alemão e do Metrocable de Medellín, é possível deduzir que possivelmente o habitar em uma escala local, de bairro, em que a escala humana surgisse como protagonista, não fosse a principal questão do plano para o Rio de Janeiro olímpico em 2011, que tinha como objetivo político preparar a cidade para os megaeventos esportivos. “O ambiente construído é mais que um reflexo da economia ou da política; para além dessas condições, as formas do ambiente construído são resultado de uma vontade.” (Sennett, 2018:12). Medellín alimenta, entretanto, a imaginação acerca do espaço possível para o Complexo do Alemão. Coloca em questão, ainda, qual é o legado olímpico deixado para este lugar. E aparentemente, tal legado consiste hoje, exclusivamente, na residualidade deixada pela implantação do teleférico. As “cicatrices” deixadas pelas intervenções pré-olímpicas ficaram abertas no território e o potencial da ação urbana ainda latente.

6. Referências bibliográficas

- ANTONUCCI, Denise; BUENO, Lucas. A construção do espaço público em Medellín - Quinze anos de experiência em políticas, planos e projetos integrados. São Paulo: Arqtextos, nº 218.00, julho de 2018. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/19.218/7022>. Acessado em: 24-04-2019.
- BRAND, Peter; DÁVILA, Julio. Metrocables and “Social Urbanism”: two complementary strategies. In J. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013
- CAPILLÉ, Cauê. Arquitetura como dispositivo político – Introdução ao projeto de Parques biblioteca em Medellín. *PRUMO*, v.3, nº 3, julho de 2017
- ECHEVERRI, Alejandro. Medellín reescreve seus bairros – Urbanismo Social 2004-2011. *PRUMO*, v.3, nº 3, julho de 2017
- ESPÓSITO-GALARCE, Fernando; COUTINHO M. DA SILVA, Rachel. Apropiación, uso y abandono de los espacios residuales provocados por el teleférico del Complejo de Alemão, Río de Janeiro. *Arquiteturarevista (UNISINOS)*, v. 12, p. 11-23, 2016
- GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Revertè, 2006
- GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013
- GREGOTTI, Vittorio. *Território da Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2001
- JÁUREGUI, Jorge. Entrevista. [Entrevista concedida a] Fernando Espósito Galarce. *PRUMO*, v.1, nº 1, maio de 2015
- LEFEBVRE, H. “A forma urbana”. In: _____. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, pp. 109-124
- LEFEBVRE, H. “Conclusão”. In: _____. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, pp. 165- 171
- PALLASMAA, Juhani. *Habitar*. São Paulo: Gustavo Gili, 2017
- QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar; ALVES DOS SANTOS, Orlando. Governança empreendedorista e megaeventos esportivos: reflexões em torno a experiência brasileira. In: *O Social em Questão*, ano XVI, nº29, 2013
- SENNETT, Richard. *Construir e Habitar. Ética para uma cidade aberta*. Rio de Janeiro, Record, 2018