

Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Departamento de Arquitectura



PLAN MAESTRO

Complexo da Maré

Río de Janeiro, Brasil

MEMORIA PARA OPTAR AL
TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

Katterine Ricardi Reyes
Prof. Guía Dr. Arquitecto Emilio Duhart.

Santiago de Chile, 2012.

Agradecimientos

*a todos quienes han colaborado en mi
hacer y aprendizaje por medio de palabras
y acciones*

*y a quienes trabajan día a día en distintas
materias y lugares por un mejor futuro
posible.*

“(...) del reciclaje de la basura, a las políticas de reforestamiento y a la creación de condiciones para la generación de trabajo y renta, se trata siempre de la reinserción de la humanidad en nosotros mediante el reconocimiento del otro”.

Jorge Mario Jáuregui



Fotografía de Joao Roberto Ripper Fuente: <http://www.pipa.org.br/pag/joao-roberto-ripper/> (27.09.12)

CONTENIDOS

Introducción-Motivaciones **07-12**

fundamentación

Asentamientos Urbanos Precarios: Una Realidad Global En El Contexto Latinoamericano **15**

Los Efectos De La Política Implementada En Chile **16-18**

Brasil Como Un Caso Icónico **19-24**

Asentamientos Espontáneos: Diferencias En El Modo De Tratar Esta Realidad **25**

antecedentes

Caracterización De La Ciudad De Río De Janeiro **29**

Río De Janeiro: Principales Actividades Económicas Y Distribución Del Ingreso **30**

Río De Janeiro: Caracterización Del Ambiente Natural **31**

Caracterización De La Comunidad De Maré **32-33**

Complejo De Maré: Situación Urbana **34-35**

Análisis Normativo **36-37**

Caracterización De Las Comunidades **38-44**

diagnóstico

Pesquisa En Terreno: Aproximación A La Realidad De Maré A Partir De Sus Habitantes **47**

Análisis De Relatos **48-67**

Resultados Del Análisis De Relatos **68-69**

Las Demandas Locales Sintetizadas En 'La Maré Que Queremos' **70-71**

Caracterización De Los Sistemas **72-77**

Análisis Estratégico FODA: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades & Amenazas **78-79**

propuesta

Definición Del Área a Intervenir **83-84**

Diseño Conceptual De La Propuesta **84-85**

Objetivos, Estrategias y Acciones **86-87**

Referentes: Orientaciones y Principios **88**

Dimensiones de la Propuesta **89**

Desarrollo de la Propuesta: Operaciones Fundamentales

Relocación de Viviendas **90-94**

Expropiación del Suelo **91**

Redefinición de la Vialidad Estructurante **92**

Proyecto de Paisajismo en calles y pasajes **93**

Equipamientos y Áreas Verdes **94**

Proyectos Referentes para el Tratamiento de Espacios **95**

Programas y Etapamiento del Plan Maestro **96-103**

Plan de Gestión **104-105**

Lineamientos de Sostenibilidad Económica, Social y Ambiental Caracterizados en Planes y Programas **106-107**

Bibliografía **108-109**

INTRODUCCIÓN

MOTIVACIONES

La carencia y precariedad en los asentamientos humanos es una realidad que afecta a un enorme número de habitantes del planeta y que se inserta dentro de dinámicas de crecimiento a escala global, muchas veces establecidas a costa de la calidad de vida de las personas. Según la información proporcionada por el Fondo de Población de Naciones Unidas (UNFPA) en su informe de "Estado de la Población Mundial 2011"¹, ésta alcanzó -hacia fines del 2011- la cifra de **7 billones de habitantes**. A este ritmo de crecimiento y según estas mismas estimaciones se espera que la población alcance en el año **2045 los 9000 millones de habitantes**. De aquí que el tema de los asentamientos humanos de calidad entendidos como un derecho humano fundamental, constituyan una problemática a escala planetaria que debe ser abordada por los diversos actores involucrados desde una mirada

interdisciplinaria, con el objetivo de proporcionar respuestas a la altura del desafío que se nos presenta.

Actualmente, se estima que más de tres cuartas partes de la población a nivel mundial vive en asentamientos urbanos de diversa escala. Sudamérica presenta una realidad similar con países como Brasil, Argentina, Chile y Uruguay que incluso bordean el 90% de población urbana. La cara no amable del asunto, está constituida por un importante porcentaje de la población -concentrada en las ciudades- que vive en condiciones de pobreza y que habita en asentamientos espontáneos, denominados comúnmente como asentamientos informales, pues no responden a la lógica establecida de la 'ciudad formal'.

Los **asentamientos espontáneos** generalmente presentan una manera de

¹ disponible en <http://www.unfpa.org/swp/index.html> (01/04/2012).

ordenación territorial particular, que se distingue de los cánones tradicionales del resto de la ciudad, partiendo por su propia trama, planteada como respuesta a la resolución de problemas puntuales, dando origen de esta forma, a una ciudad con características espontáneas: 'otra ciudad' -pero no por eso menos valiosa-; tesis que sustenta este trabajo. Esta ciudad, 'la otra ciudad' o 'la de los otros', ofrece patrones de riqueza espacial y relacional diferentes a los de la ciudad convencional planificada, que merecen su consideración.

Estos asentamientos presentan generalmente condiciones materiales precarias con ausencia o baja calidad de servicios básicos y condiciones de marginalidad. Ahora bien, estas no son condiciones que únicamente ostenten los asentamientos espontáneos pues, en muchos casos estas mismas condiciones han sido generadas

por políticas gubernamentales de vivienda en distintos países, en pos de extender la llamada ciudad formal.

A este respecto resulta grave que algunas de las intervenciones desarrolladas por el estado en este sentido hayan concluido agravando la condición de habitabilidad de las personas, empeorando y concentrando los problemas, generando exclusión y marginalidad en verdaderos ghettos creados por el estado. Esto es lo que ha ocurrido con algunas intervenciones de las últimas décadas en nuestro país en materia de otorgamiento de vivienda.

La comparación establecida con la situación de los ghettos radica en que, en esencia, éstos revisten una condición de segregación y separación de 'los otros'. Precisamente esto es lo que ha acontecido con las poblaciones

creadas por el Estado de Chile, las que mayoritariamente se han desarrollado en terrenos con baja demanda, en la periferia de las ciudades y con escasa presencia de servicios y equipamientos, lo que no sólo ha acrecentado a las ciudades en su superficie, sino que también ha apartado a un número importante de personas, las que se ven separadas del tejido relacional que les es propio y coartadas de las posibilidades de desarrollo que ofrece la proximidad a los núcleos de desarrollo urbano.

*"También en Chile, a pesar de que el crecimiento de las ciudades se ha dado dentro de la legalidad, puede encontrarse, al interior de cualquier ciudad, la ciudad de los pobres. Esta es distinta de la ciudad central, de la ciudad de los negocios, de la ciudad de los sectores medios y altos. Aquí, la ciudad de los pobres ha sido creada por el Estado, por la exitosa política de vivienda del Estado chileno. Tiene una expresión física propia: las "poblaciones" y acoge una realidad social específica."*²

2. DUCCI, María Elena (1997): Chile: el lado obscuro de una política de vivienda exitosa. Revista EURE, vol. XXIII, N°69, Santiago de Chile.

3 CHELKOFF, Grégoire [2002] : For an ecological approach to architecture : perception and design. First International Workshop :Architectural and urban Ambient Environment, Nantes, 6-7-8 Février 2002. Nantes: CERMA, Ecole D'architecture de Nantes, 11p.

4 DE CERTEAU, Michel [1984]: The Practice of Everyday Life: California, University of California Press, Ltd. 231p.

Este modo de comprender la dimensión de la vivienda desde la subsidiaridad, la reduce a su más básica condición de 'cosa', objeto material que transforma a cada individuo en propietario de un bien, según su capacidad de pago.

Sin embargo, a partir de la experiencia personal de cada uno, ya es posible comprender que una vivienda reviste mayores implicancias que el ser un mero refugio. La morada de cada persona constituye el lugar donde se desarrolla gran parte de la vida y donde se encuentra el potencial para satisfacer, desde las necesidades básicas hasta aquellas que conllevan la trascendencia del ser humano y que son fundamentales para todos los individuos de la sociedad. De aquí que una visión netamente materialista sobre los asentamientos humanos, hace a un lado la multiplicidad de dimensiones que éstos presentan, despojando al

espacio del hábitat humano de sus cualidades y potencialidades.

En este sentido, el enfoque debiese más bien propender a una perspectiva ecológica de los asentamientos humanos. Para Gregoire Chelkoff -arquitecto y urbanista-, la 'ecología del espacio' constituye "una aproximación multidisciplinaria al estudio de los sistemas vivos, su medio ambiente y la reciprocidad que los envuelve a ambos"³. De esta manera, cobra sentido no sólo la dimensión material de los territorios, sino también aquella que da cuenta de intercambios intangibles gestados dentro de relaciones sociales y -por cierto- una dimensión particular y personal que interactúa en el cotidiano entre las personas y con la materialidad del mundo, conformando el espacio vivido⁴, lo que finalmente da forma a nuestra experiencia del espacio. Desde aquí nacen los imaginarios urbanos como

una construcción mental particular y colectiva que se inserta dentro de patrones culturales, siendo susceptibles de transformar por medio de las prácticas espaciales.

Visto con este prisma, cobra sentido la revalorización de estos asentamientos, precisamente desde su condición de singularidad, en la construcción de una experiencia del espacio única que se distingue de todas las demás. De aquí que la problemática de los asentamientos espontáneos trascienda los aspectos de re-localización de los habitantes, con la voluntad de incorporarlos al espacio de 'la ciudad formal', hacia una manera en la cual contribuir a su recuperación e integración, considerando también a estas comunidades como parte importante del total de la ciudad y a sus habitantes como protagonistas de cualquier intervención.

Lo que se busca entonces, es un concepto de ciudad integradora para todos quienes formamos parte de ella pero ¿Cómo se consigue esto? En mi opinión: a partir de los pies. La principal y más esencial generación de vínculo y apropiación de los espacios se logra por medio de los recorridos que somos capaces de efectuar a partir de nuestro cuerpo en movimiento. Esto se funda en el derecho a la ciudad y aún más esencialmente en el derecho a la vía pública.

“La finalidad última de los derechos de vía pública es facilitar el acceso, la comodidad y el placer a las personas, para crear un mundo donde la gente pueda con libertad y comodidad caminar.”⁵

De ahí que asegurar la conexión peatonal dentro del territorio a abordar sea esencial para lograr un estado de ‘amabilidad urbana’ y apropiación de los espacios, por lo que la propuesta se

plantea como objetivo fundamental el *regenerar espacios a partir de sus recorridos irrigadores*. Esto se funda, a su vez, en el trabajo desarrollado durante la etapa de Seminario en la Facultad -“*Caminar por la ciudad: hacia un espacio de vivificación de los sentidos*”-, como una primera aproximación a la regeneración y proyección de recorridos para la conformación de ciudades más humanas pensadas a partir de sus habitantes.

Ahora bien, con el panorama a nivel nacional descrito anteriormente, surge la necesidad de ampliar la mirada y buscar referentes externos en materia de políticas urbanas. Uno de los referentes en esta materia a nivel Latinoamericano es Brasil, por haber transitado un camino que, en ciertos aspectos tiene muchas similitudes con la historia de los asentamientos en Chile pero que, sin embargo, ha sido capaz de dar un salto en

los últimos años hacia una política tendiente a la integración más que a la marginación.

Después de una política de expulsión y erradicación de las favelas (asentamientos informales de Brasil) llevada a cabo sin los logros esperados, los nuevos intentos para tratar el asunto mudaron en los años 90, mediante la aplicación del programa Favela Barrio. Este propendió hacia una pacificación, reconversión e integración de los territorios favelados proveyendo de servicios básicos y equipamientos, mejorando de esta forma las condiciones de vida de las personas que habitan en estas comunidades y en la medida en que la experiencia ha dado cabida a los perfeccionamientos se ha generado la implementación de nuevos programas para favorecer a las comunidades. La normativa respecto a los asentamientos espontáneos presenta décadas de desarrollo y

5 The Master Plan and Process for Harbor Peak: A model creation for process for 21st-century cities [2005] Christopher Alexander, Randall Schmidt y Bill Buchanan. 04.05.2011 Disponible en [http://www.livingneighborhoods.org/library/brook-1.pdf]

tiene un tratamiento especial para cada estado del país, siendo el de Río de Janeiro uno de los que presenta un mayor desarrollo con programas como el Morar Carioca: Programa de integración de asentamientos precarios informales.

Fundamental resulta para la rehabilitación de las comunidades la conservación de los valores constructivos y espaciales propios de cada asentamiento. Uno de los principales aspectos a resolver es la re-configuración de la estructura urbana mediante la vinculación a las vías de acceso , así como ofrecer condiciones físicas y ambientales que ofrezcan una mejoría en las condiciones de vida de las personas, procurando la incorporación de los territorios al resto de la trama urbana por medio de la implementación de calles, plazas, infraestructuras, servicios públicos, etc., para lo cual se debe considerar la participación de los diversos grupos sociales en

la planificación de los proyectos urbanísticos y en el diseño e implementación de cada uno de los programas.

La propuesta de 'Plan Maestro: Complexo Da Maré' se enfoca entonces desde la perspectiva de contribuir al mejoramiento y fortalecimiento de la comunidad que habita en el complejo de favelas más grande de la ciudad de Río de Janeiro, el que ha sido fruto tanto de la iniciativa espontánea de los pobladores como de la iniciativa estatal. Éste complejo cuenta con una superficie de 430 hectáreas según datos de la Prefectura de Río de Janeiro al año 2003 y con una población al año 2010 que alcanza los 130.000 habitantes.

La favela Da Maré, en su condición de complejo, se encuentra integrada por 16 comunidades ordenadas en torno al borde nororiente de la ciudad de Río de

Janeiro, frente a un área de notable importancia que alberga a la Ciudad Universitaria y al Aeropuerto Internacional Galeao, lo que le da una posición privilegiada respecto al total, además de encontrarse próximo al centro de la ciudad. Este borde de mar que le dio su nacimiento comenzó su colonización mediante la implantación en el terreno de viviendas conocidas como '*palafitas*' a los pies del morro Timbau, donde nace la comunidad de Maré en la década de los cincuenta.

La comunidad del complejo da Maré presenta múltiples problemas asociados a su condición de marginación, lo que más allá de ser una condición física, trasciende hacia una condicionante social que la separa del resto de la ciudad como si se tratara de un territorio distinto, regido por otras leyes y normas. La señal material de esto es la existencia de muros, a pesar de que el complejo se encuentra junto a dos de las

principales vías estructuradoras de la ciudad, aún así, lejos de la vista de cualquiera que transite por ahí. Esta situación da indicios de una realidad negada. Al cruzar el muro existe otra realidad. Extrañamente, la sensación es que armonía y tensión conviven ahí de forma simultánea y la violencia se encuentra asentada en el control que aún ejercen ciertos grupos delictuales.

He aquí entonces, el desafío de enfrentar una problemática global desde uno de sus casos emblemáticos a nivel latinoamericano, afrontando la validez del derecho a la vivienda, al hábitat y a la vida en comunidad como un derecho humano fundamental; todo esto con las complejidades que implica hacer

inmersión en un contexto con el que no estamos familiarizados. Particularmente, mi experiencia nace a partir del desarrollo profesional en el Atelier Metropolitano de Jorge Mario Jáuregui, en la ciudad de Río de Janeiro, como una primera aproximación a la realidad de las favelas, mediante el desarrollo de planes maestros para el Programa 'Morar Carioca'. En este aspecto, el Atelier Metropolitano, ha desarrollado proyectos emblemáticos como el del Complexo do Alemão y el Complexo de Mangueiras, dos importantes complejos de favelas en la ciudad de Río de Janeiro.

A partir de esta experiencia, es que se plantea la renovación de

los asentamientos informales como un hecho posible, atendiendo a las características particulares de cada uno y a sus potencialidades para la regeneración, aportando una mirada que pone en valor los modos de habitar propios de las personas y los grupos humanos. Para esto es importante abrirse al encuentro de otros caminos y formas de hacer, generando nuevas búsquedas que otorguen nuevas respuestas. Estas respuestas permitirán el enriquecimiento, a partir del aprendizaje externo, de los valores propios, lo que conlleva un mirar atento, desprovisto de prejuicios, que genere profesionales más capacitados para la interacción dentro de un marco global.

FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA



ASENTAMIENTOS URBANOS PRECARIOS: UNA REALIDAD GLOBAL EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO

De acuerdo con los datos proporcionados por la CEPAL -Comisión Económica para América Latina y el Caribe-, en el año 2002 ¹, la pobreza urbana podía ser entendida en Latinoamérica separada por grupos. Un primer grupo, en que menos de un 25% de la población urbana es pobre, compuesto por Costa Rica, Chile y Uruguay; un segundo grupo en que entre el 25 y el 40% de la población urbana es pobre compuesto por Brasil, El Salvador, México y Panamá, un tercero, en que la pobreza fluctúa entre un 40 y 60% compuesto por Bolivia, Colombia, Ecuador, Guatemala, Paraguay y República Dominicana. Un cuarto grupo lo integran Honduras y Nicaragua con más de un 60% de los residentes urbanos

viviendo en situación de pobreza.

A partir de estos índices de pobreza urbana es posible comprender la cantidad de población que se encuentra actualmente viviendo en asentamientos informales, también conocidos como 'slums', término usado como denominación internacional. Estos asentamientos tienen nombres particulares dependiendo de cada país: *favelas* en Brasil, *tugurios* en Colombia, *poblaciones callampa* en Chile, *villas miseria* en Argentina, etc.

Chile presenta uno de los porcentajes más bajos de presencia de *slums* en la región, con sólo un 9% respecto a países como Argentina (26%), Brasil (29%), México(14,4%) o Colombia(18%).

¹ Winchester, Lucy (2006): "El desarrollo sostenible de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe", División de Desarrollo Sostenible. Asentamientos Humanos, CEPAL.

Esquema fuente: elaboración propia

POBREZA URBANA			
-25%	25% - 40%	40% - 60%	+60%
CHILE COSTA RICA URUGUAY	BRASIL EL SALVADOR MÉXICO PANAMÁ	BOLIVIA COLOMBIA ECUADOR GUATEMALA ECUADOR REP. DOMINICANA	HONDURAS NICARAGUA

LOS EFECTOS DE LA POLÍTICA IMPLEMENTADA EN CHILE

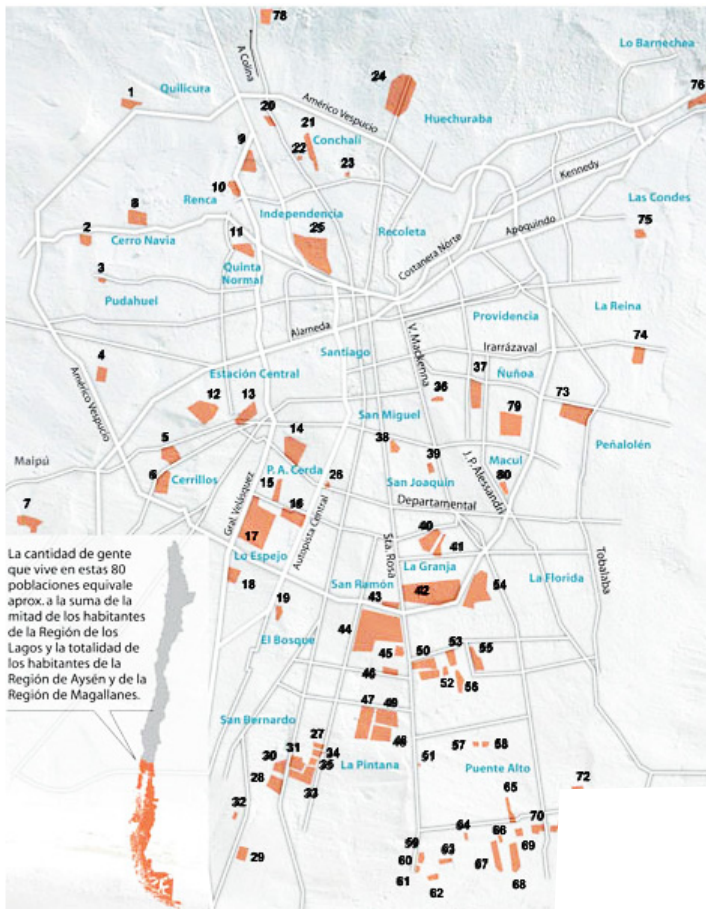


Dentro del contexto latinoamericano, Chile constituye realmente un caso de excepción en lo que a política de otorgamiento de vivienda se refiere. Esta excepción proviene de su condición altamente exitosa en cuanto a la implementación de políticas de estado en la línea de ofrecer una 'solución habitacional', fundamentalmente enfocada a la producción masiva de viviendas, lo que, visto desde una óptica simplista y reduccionista del problema, se ha traducido mayormente al otorgamiento de 'un techo';

lo que convierte a los individuos en propietarios de un bien mas, cabe absolutamente el cuestionamiento sobre si, de esta forma, se está realmente contribuyendo a mejorar el tejido urbano existente. Esta manera de afrontar el problema, ha sido incluso objeto a imitar por parte de otros países de Sudamérica pues, ha resultado ser un método altamente efectivo para dar respuesta a la necesidades habitacionales, en el sentido de que resuelve el problema inmediato. Paradójicamente esta política ha terminado proveyendo de ghettos construidos por el estado, conocidos como poblaciones marginales; los que se encuentran en igual o muy similares condiciones a otros tipos de asentamientos espontáneos de Latinoamérica.

La política habitacional chilena², -no podemos referirnos aún a una política de asentamientos urbanos-, presenta una larga data, con sus primeros atisbos a comienzos del

2 MINVU (2006):
Cronología de la Vivienda Social en Chile [disponible en <http://www.minvu.cl/>]



MAPA ZONAS OCUPADAS DE SANTIAGO. Fuente: CIPER - Centro de Investigación Periodística: 'Zonas ocupadas de Santiago'. Disponible en <http://ciperchile.cl/multimedia/zonas-ocupadas-de-santiago/> (11.05.2012)

3 CIPER - Centro de Investigación Periodística: 'Zonas ocupadas de Santiago'. Disponible en <http://ciperchile.cl/multimedia/zonas-ocupadas-de-santiago/> (11.05.2012)

siglo XX con la Ley de Habitaciones Obreras (1906), orientada a la producción y saneamiento de las viviendas para trabajadores, para luego desarrollarse, durante la primera mitad del siglo XX, dentro de una constante pugna respecto a las aspiraciones de las personas sobre la labor que el estado debía desempeñar, exigiendo de éste -si no la labor de protector- al menos el rol de mediador entre las relaciones de privados en materia de vivienda. Con la creación de la CORVI en la segunda mitad del siglo XX el estado se convierte en productor de viviendas, en un rol proteccionista que luego se ve cortado con el advenimiento del régimen militar. En 1979, el régimen militar liberalizó el uso del suelo, privatizando así la construcción de viviendas sociales, lo que dio como resultado un debilitamiento ostensible en la calidad de los asentamientos, con un aumento en la construcción de bajo costo en las periferias alejadas de servicios y equipamientos. A partir de

este momento, el estado asume una labor ascendentemente 'subsidiaria' con el paso del tiempo, política que ha quedado sentada desde entonces hasta la actualidad.

De aquí la existencia de una realidad invisibilizada; la realidad de los pobladores de las poblaciones marginales, alejados de los servicios básicos que se encuentran en medio de condiciones de violencia y marginalidad. Dentro de un estudio realizado en el año 2009 por el Centro de Investigación Periodística -CIPER-, denominado 'Zonas ocupadas de Santiago: vivir y/o morir en una zona ocupada de Santiago'³ (*imagen adjunta*) se detectó que al menos 80 poblaciones de la ciudad de Santiago se encuentran como territorios dominados por el narcotráfico y las bandas delictuales, con servicios básicos e infraestructura precaria. Algunos de estos territorios 'ocupados' son el fruto de la iniciativa de vivienda estatal, mientras que otras poblaciones

-sobre todo aquellas más antiguas-, corresponden a asentamientos espontáneos: 'campamentos', los que fueron legitimados sin ningún tipo de intervención urbana que contribuyera a su inserción dentro del resto del tejido urbano.

Con esta realidad a cuestas, preocupante resulta ser la inexistencia -aún hoy- de una política de asentamientos urbanos. Así fue que se dio, durante mayo de 2012, el seminario: Hacia una Política Nacional de Desarrollo Urbano⁴; iniciativa de carácter estatal convocada por el Gobierno de Chile por medio de su Ministerio de Vivienda y Urbanismo, con miras a proyectar las acciones

de crecimiento y desarrollo de las ciudades hasta el año 2041. Para esta propuesta se plantea como uno de los desafíos claves terminar con los campamentos hacia el año 2018, por medio de un programa de atención y erradicación de campamentos, para lo que se plantea incrementar la entrega de subsidios.

Con esta mirada respecto al otorgamiento de vivienda -que a través del tiempo insiste en una visión reduccionista sobre la cuestión de los asentamientos-, la que se traduce en la inexistencia de un marco que de sustento a las decisiones y acciones emprendidas, sin una política de desarrollo urbano sustentable,

otorga como resultado, el continuar generando el tipo de ciudad segregada que tenemos actualmente. Es por esto que políticas de estado como las desarrolladas en Chile, que implican la expulsión de los habitantes, en la mayoría de los casos, han decantado finalmente en dinámicas circulares de marginalidad y pobreza que tienden a incrementarse con el tiempo ¿cómo puede ser esto posible? Mediante procesos de segregación que conllevan desarraigo y marginación, así como la ruptura de los lazos y las redes de apoyo que unen a distintos grupos de personas mermando sus posibilidades de desarrollo.

4 Disponible en http://www.forosantiago2041.cl/presentaciones/2011/01_Minvu.pdf

BRASIL COMO UN CASO ICÓNICO



Brasil resulta ser un ejemplo icónico dentro de Latinoamérica, debido a su interesante historia urbana⁵, la que se encuentra -como en cualquier lugar del mundo- íntimamente ligada a los ciclos de la economía. En este sentido, las primeras manifestaciones categóricas de necesidad de vivienda surgen entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX con el cambio de giro de una economía eminentemente centrada en la producción rural hacia una actividad económica más

industrializada desarrollada en las ciudades. Las favelas comienzan así su aparición a principios del siglo XX, sin embargo, no es hasta mediados del siglo que explota de forma masiva la migración hacia los centros urbanos, en particular hacia aquellos que presentan un mayor poder económico como Sao Paulo y Río de Janeiro. La mayor cantidad de inmigrantes proviene de áreas rurales o poco urbanizadas del nordeste de Brasil. A partir de aquí se consolidan las favelas dentro de las ciudades, como territorios que

5. MONTE-MÓR, Roberto Luís (2006): As Teorias Urbanas e o Planejamento Urbano no Brasil. [disponible en <http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper35.pdf> al 07/05/2012]

son aprovechados desde su difícil geografía en torno a los polos de desarrollo de cada ciudad. De aquí la localización estratégica de las favelas adyacente a las fuentes de empleo ⁶.



Esquema de elaboración propia.

Para comenzar la comprensión que da origen al establecimiento de los asentamientos en Brasil se da paso a una breve caracterización y diferenciación de los modos de colonización española y portuguesa con su correspondiente repercusión en la fundación de ciudades. En este sentido, la fundación de ciudades fue

un aspecto en común entre ambos tipos de conquista, usada como una herramienta de dominación de los territorios; sin embargo, con una diferencia esencial en el enfoque: la aparente transitoriedad que tenían los asentamientos para los portugueses y el ánimo de permanencia en éstos para la conquista hispana.

La conquista de Portugal sobre territorio brasileño tiene una fuerte presencia desde el espacio marítimo. Portugal como pueblo con una basta impronta de navegantes procura no despegarse del mar Atlántico, desde donde comienza a adentrarse de manera paulatina hacia el resto del vasto territorio americano; de cierta forma, con un carácter mucho más transitorio y esporádico, generando factorías en los bordes costeros y, posteriormente, haciendas en el interior, en torno a las cuales, con el paso del tiempo, emergieron las ciudades. Por su parte, la conquista hispana reviste un carácter que

ostenta de antemano una planificación para la permanencia, concibiendo los asentamientos como la principal herramienta de conquista y, sobre todo, de dominación y adoctrinamiento que permitiría consolidar una conquista a largo plazo. El historiador brasileño Sergio Buarque de Holanda plantea esta cuestión de la siguiente manera:

“Ladrillador”, el español acentúa el carácter de la ciudad como empresa de la razón, contraria al orden natural, previendo rigurosamente el plano de las que fundó en América, a modo del triunfo de la línea recta, es que en su mayoría buscaban las regiones internas. A eso correspondía el objetivo de establecer un prolongamiento estable de la metrópoli, mientras los portugueses, dirigidos por una política de factoría, agarrados al litoral, del que sólo se desprendieron en el siglo XVIII, fueron ‘sembradores’ de ciudades irregulares nacidas y crecidas al ‘dios-dará’ rebeldes a la norma abstracta. Este tipo de aglomeramiento urbano, no llega a contradecir a la naturaleza, y su silueta se enlaza a la línea del paisaje.” ⁷

Teniendo en claro estas dos miradas diferentes del mundo, es mucho más fácil entender el carácter que adoptan las ciudades de Brasil

⁶ DINIZ, Edson et al. [2012]: *Memória e Identidade dos moradores de Nova Holanda*. Rio de Janeiro, Redes da Maré. 168 p.

⁷ BUARQUE DE HOLANDA, Sergio [1995] : *“Raízes do Brasil”* Editorial Companhia das Letras, São Paulo, 216p.



Imagen fuente: <http://www.rio-vida.de/Bilder/Passeios/imagepages/image3.htm>

desde sus inicios hasta la actualidad, en cierta forma con una expresión bastante más leve, libre y fuera del orden al que estamos acostumbrados. Esta concepción de mundo planteada por los portugueses es, por cierto también, dada al surgimiento de un tipo de ciudad proclive a la aparición de asentamientos espontáneos. En esta línea, se cuenta con los primeros antecedentes de asentamientos de este tipo emanados ya con la huida de los primeros esclavos de las haciendas para agruparse en comunidades autónomas.

No obstante esto, no ha sido fácil el camino transitado para asumir a las favelas -luego de cien años de existencia- como una realidad no esporádica. Esto ha implicado asumir, principalmente por parte de las autoridades, que las favelas son asentamientos de tipo definitivo y que, como tal, su existencia merece ser reconocida, formando parte inherente del paisaje de las ciudades.

Después de una política de expulsión y erradicación llevada a cabo sin los logros esperados, los nuevos intentos para tratar el asunto dieron un giro en los años 80' con el Proyecto 'Mutirão', como una primera aproximación a un nuevo trato hacia las favelas en la ciudad de Río de Janeiro. Por mutirão se entiende a un grupo de personas trabajando en una iniciativa colectiva y precisamente eso era lo que este plan buscaba en pos de la mejora de los sistemas de infraestructura y pavimentación, llevados a cabo por el trabajo de los propios moradores. En 1994 se puso en implementación el programa 'Favela Barrio', el que tuvo una duración de 12 años y que propendió, por primera vez, hacia una pacificación, reconversión e integración de los territorios favelados a manera de proveer de servicios básicos y equipamientos, mejorando de esta forma las condiciones de vida de las personas que moran en estas comunidades. Con posterioridad, en el año 2007 fue desarrollado el programa



Imagen fuente: <http://www.iabjr.org.br/morarcarioca/> (12.08.2012)

PAC: Programa de Aceleración del Crecimiento, como un paso más hacia la profundización en la integración de los territorios favelados, que incluía la inserción de grandes equipamientos de escala urbana en algunas de las favelas más extensas de la ciudad de Río de Janeiro. Por su parte, en el año 2010 se puso en funcionamiento el programa 'Morar Carioca', fruto del conocimiento alcanzado en las etapas previas de trato hacia las comunidades faveladas, el que plantea a su vez desafíos de mayor envergadura, pretendiendo la articulación de un conjunto de aspectos: urbanismo, arquitectura, medio ambiente, economía, salubridad, infraestructura, servicios y equipamientos, educación, cultura, seguridad y espacios públicos,

con el objetivo de mejorar la equidad en la calidad de vida de todas quienes habitan la ciudad.

Como es posible apreciar, los programas de recuperación respecto a los asentamientos espontáneos presentan décadas de desarrollo y tienen un tratamiento especial para cada estado del país, siendo el de Río de Janeiro uno de los que presenta un mayor desarrollo.

La Ley Federal del estado de Río de Janeiro contiene una Ley Orgánica que dictamina el Plano Director para la ciudad. Éste establece las A.E.I.S. 'Áreas Especiales de Interés Social', que corresponden a los territorios favelados. Estas áreas presentan

una normativa que propende a favorecer las condiciones para su desarrollo mediante planes maestros, supervisados por la Prefectura de Río de Janeiro o PDU (Plano de Desenvolvimento Urbanístico). Esto constituye un elemento realmente decisor ante la realidad de una ciudad que alberga más de 200 favelas, por lo que no es posible desconocer que éstas constituyen parte importante de la ciudad. De esta forma, su integración debe hacerse de forma paulatina, labor que paso a paso ha ido dando sus frutos por medio de la pacificación de las comunidades; las que presentan altos índices de violencia y lucha por el poder territorial entre facciones delictuales.

Río de Janeiro presenta un incremento explosivo de su población por un interés en las condiciones de vida y de trabajo que ofrece la ciudad, siendo ésta una tendencia sostenida en el tiempo, lo que convierte al estado de Río de Janeiro en el de mayor crecimiento en todo Brasil.

Esta realidad ha desencadenado una enorme especulación en el precio del suelo, lo que ha incrementado su valor de manera exorbitante, haciendo inaccesible las zonas más apetecidas de la ciudad por los sectores de la población menos acomodados. Esto ha generado que un gran número de trabajadores deba definitivamente asentarse en territorios favelados por su condición de suelo menos disputado. A esto se debe que, en la actualidad, un 22% de la población de Río de Janeiro viva en favelas, casi un cuarto de la población, siendo una tendencia que se incrementa. De aquí que sea muy complejo pensar en la erradicación de estos asentamientos,

por lo que las políticas de estado se han direccionado mayormente hacia la incorporación de estos territorios al tejido urbano.

La alta expectativa generada en torno a la ciudad de Río de Janeiro ha estado siempre ligada a su condición de corazón cultural del país -hacia el interior-, y a un muy buen marketing 'ciudad' -hacia el exterior- lo que la sitúa como un lugar de atractivo turístico a nivel mundial. A esto se suma también su reciente nominación como patrimonio de la humanidad.

Por otro lado, la realidad de las favelas como globalidad no es homogénea, con estos territorios distribuidos por todos los sectores de la ciudad donde los 'vacíos urbanos' han dado pie a la toma de terrenos por parte de familias necesitadas. Con este

panorama resulta fácil hacerse una idea de lo heterogénea que son las realidades y las condiciones de vida en cada uno de los asentamientos. En algunos de éstos, las condiciones



Imagen fuente: <http://www.comingrio.com/wp-content/uploads/2011/05/olimpiada-rio.jpg> (12.08.2012)

de vida presentan niveles mayores de integración al resto de la ciudad con buena accesibilidad, saneamientos básicos e, inclusive, niveles de ingreso medio. De la misma manera, existen otras realidades no tan amables, en que la violencia ejerce una

mayor dominación, coartando las posibilidades de desarrollo de quienes viven en estos espacios, marcados por la pobreza, el desempleo y la precariedad.

Por otro lado la tendencia del incremento de la población en Río de Janeiro no tiene indicios de revertirse y, por el contrario, se acrecientan las expectativas con los eventos próximos de carácter mundial a acontecer en la ciudad: el Mundial de Fútbol del año 2014 y los Juegos Olímpicos del año 2016, por lo que actualmente la ciudad de Río de Janeiro se encuentra en un estado de preparación, lo que implica disponer todos los recursos

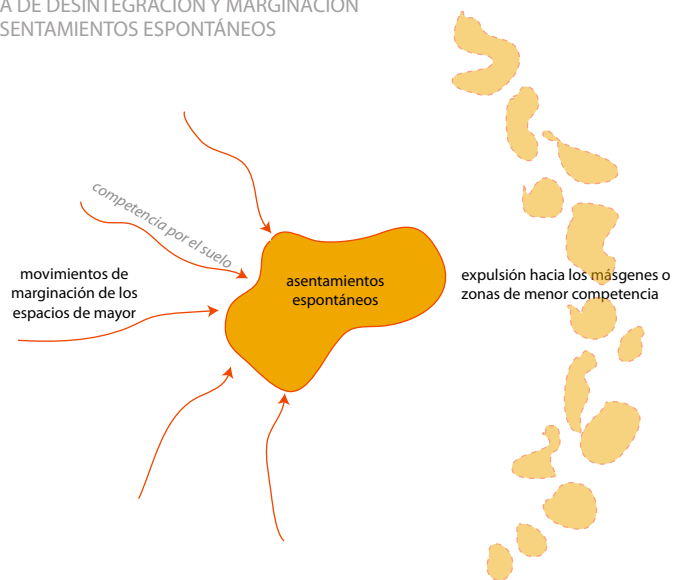
posibles para convertirse en la mejor ciudad posible en el tiempo que les resta para el inicio a la Copa Mundial de Fútbol. Esto se expresa en la ciudad a través de un despliegue cotidiano con grandes y pequeñas acciones en pos del mejoramiento de los espacios públicos, calles y equipamientos.

Una de las situaciones más preponderantes que han surgido a partir de esta situación es la pacificación -forzosa- de las favelas, la que se ha dado por medio de intervenciones militares que han sido seguidas de un control policial por medio de las llamadas UPP: Unidades de Policía Pacificadora, insertas en

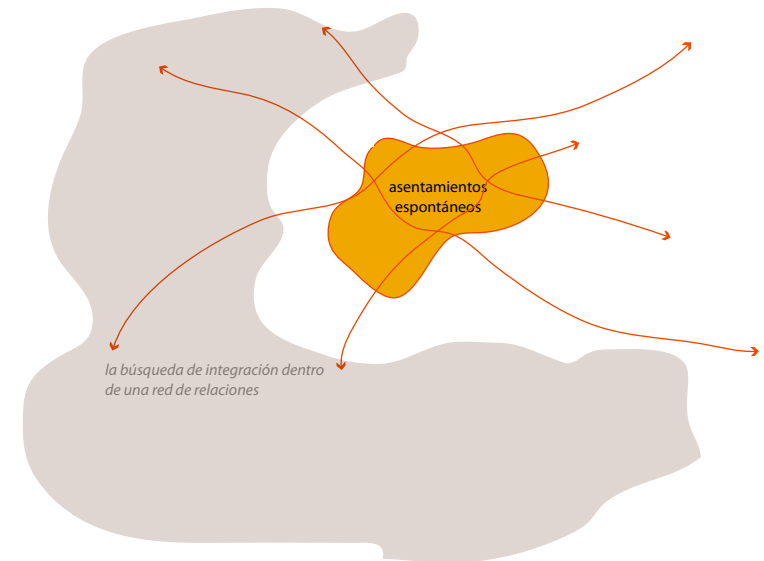
los territorios favelados o en sus proximidades. Estas intervenciones dadas en un principio por la fuerza han tenido la finalidad de expulsar el tráfico de las favelas, siendo en primera instancia una intervención de carácter militar violenta, para luego transitar hacia un estado de aparente calma en las comunidades que han sido intervenidas.

ASENTAMIENTOS ESPONTÁNEOS: DIFERENCIAS EN EL MODO DE TRATAR ESTA REALIDAD

Política del estado de Chile
DINÁMICA DE DESINTEGRACIÓN Y MARGINACIÓN
DE LOS ASENTAMIENTOS ESPONTÁNEOS



Política del estado de Río de Janeiro
DINÁMICA DE INTEGRACIÓN
DE ASENTAMIENTOS ESPONTÁNEOS

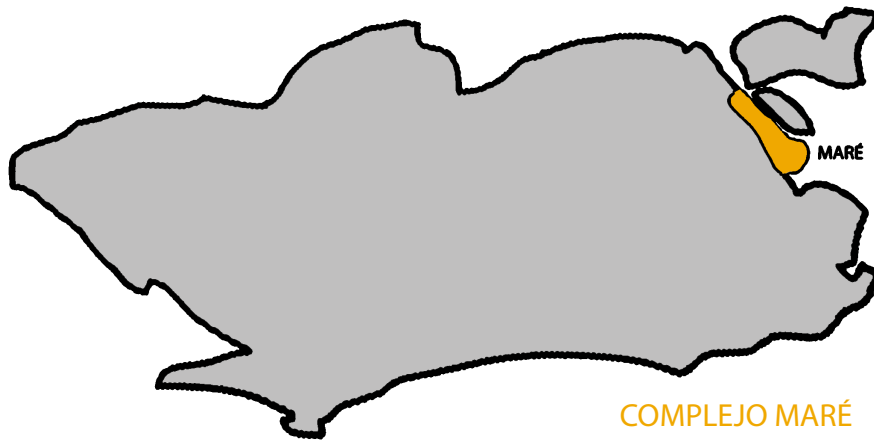


Esquemas de elaboración propia.

ANTECEDENTES



CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO



POBLACIÓN CIUDAD RJ: 6.323.037 (Censo 2010)
SUPERFICIE (en km²): 1.264,296
DENSIDAD (habitantes por km²): 5.265,81

POBLACIÓN COMPLEJO MARÉ: 129.770 (Censo 2010)
SUPERFICIE (en km²): 4,2688
DENSIDAD (habitantes por km²): 30.454

BRASIL



ESTADO DE RÍO DE JANEIRO



CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO



RÍO DE JANEIRO: CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA

La ciudad de Río de Janeiro, ubicada al sureste de Brasil, pertenece al estado del mismo nombre, siendo actualmente la segunda ciudad con mayor población del país, presentando históricamente una tendencia a atraer población del resto de Brasil, tendencia presente hasta el día de hoy que es posible de apreciar en la composición de su población.

La ciudad de Río de Janeiro es la segunda ciudad de Brasil con el Producto Interno Bruto (PIB) más alto después de Sao Paulo; siendo la número 30 del planeta¹. Así mismo, el costo de la vida es también uno de los más elevados del mundo según la consultora Mercer², la que la sitúa en el puesto 12 del mundo respecto al año 2012, con un costo superior al de ciudades del 'primer mundo' como Nueva York o París y como la segunda ciudad más cara de Latinoamérica después de Sao Paulo, la que se encuentra en el puesto número 10.

Fruto de esto es que Río de Janeiro es también una ciudad con grandes desigualdades y contrastes sociales, los que se reflejan en el paisaje urbano y en la vida cotidiana. El sector sur de la ciudad concentra los barrios con mayor riqueza y con elevados niveles de calidad de vida, mientras que la zona oeste y, fundamentalmente, la zona norte concentran a la mayor cantidad de población pobre, siendo aquí también donde se encuentran los más grandes complejos de favelas de la ciudad, impedidos de optar al suelo urbano en áreas más demandadas.

Río de Janeiro es uno de los principales centros económicos del país, donde priman las actividades económicas del sector terciario, dentro de las cuales destaca el turismo, siendo el primer destino turístico de América Latina. Río de Janeiro es sede de buena parte de las empresas más importantes del país como Petrobras, así como aquellas que forman parte

de la industria de telefonía, medios de comunicación y la industria cultural. Es también uno de los centros educativos más importantes del país, presentando uno de los desarrollos más altos del país en investigación y producción científica, destacando en este punto la Universidad Federal de Río de Janeiro(UFRJ).

La potencia cultural de la ciudad se debe también a su gran mixtura y diversidad étnica, conformada en esencia por blancos (57%), negros (7%) y pardos (36%), los que han dado origen a un sinnúmero de mezclas que han enriquecido y aportado a la matriz cultural. Cabe destacar aquí que la mayoría de la población que integra las favelas posee ascendencia negra, condición que denota -aún hoy- la marginación y segregación racial.

1 Disponible en <http://www.citymayors.com/statistics/richest-cities-2005.html> (18.10.2012)

2 Disponible en http://www.mercer.com/costoflivingpr#City_rankings (18.10.2012)

RÍO DE JANEIRO: CARACTERIZACIÓN DEL AMBIENTE NATURAL

3 Disponible en http://www.ib.usp.br/ecosteios/textos_educ/mata/flora/flora.htm (18.10.2012)



El clima de Río de Janeiro es tropical atlántico; por lo que es cálido y húmedo variando de acuerdo con la proximidad al mar, las lluvias y el relieve geográfico.

La temperatura media anual es de 24°C. El invierno es más seco y las lluvias ocurren mayormente en el verano. El verano de Río de Janeiro es bastante caluroso. Las temperaturas máximas en esta estación del año suelen sobrepasar los 30 grados y en casos extremos se puede llegar a superar los 40 grados. Por eso todos los edificios cuentan con aire acondicionado, el que funciona casi todo el año.

Esto implica que uno de los elementos más importantes a considerar en el espacio urbano es la incorporación de vegetación, por su capacidad de generar microclimas confortables que vuelven más placentero el hábitat urbano. Importante resulta ser el potenciar la generación de recorridos con árboles que proporcionen suficiente sombra, condición que hace descender la percepción del calor, el que se vuelve agobiante sobre todo en algunas épocas del año, siendo Enero el mes más caluroso del año y Julio el mes más frío, con temperaturas que bordean los 20°C.

El relieve corresponde a planicie litoral con presencia de morros; planaltos (formaciones rocosas con altitud mayor a 300 metros) y dunas en la región oeste, con una vegetación de Mata Atlántica y árbol de Mangué en la región litoral; con floresta tropical. La geografía presenta un desmembramiento en

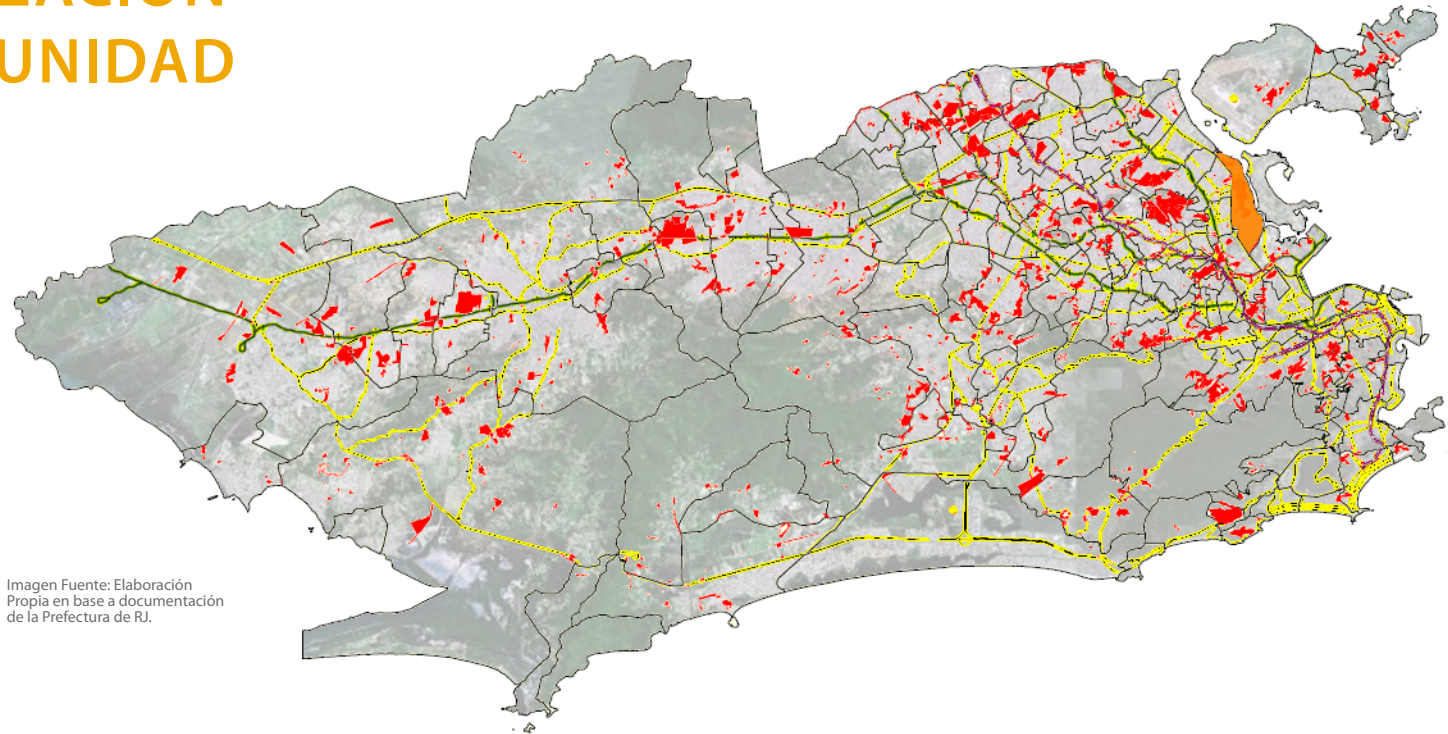
la costa que hace surgir una serie de pequeñas islas con características paradisíacas.

La Mata Atlántica es una formación vegetal que está presente en gran parte de la región litoral brasileña y que actualmente se encuentra en proceso de extinción. Ocupa, actualmente, una extensión de aproximadamente 100 mil kilómetros cuadrados y es una de las más importantes florestas tropicales del mundo, presentando una rica biodiversidad³.

Entre los principales problemas ambientales están la tala de los morros, provocada por la ocupación para la construcción de viviendas; la contaminación del aire y la contaminación de las aguas, tanto de ríos como del litoral marino.

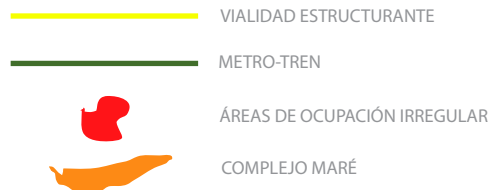
CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MARÉ

FAVELAS RÍO DE JANEIRO



4 Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en <http://hdr.undp.org/es/estadisticas/idh/>

Imagen Fuente: Elaboración Propia en base a documentación de la Prefectura de RJ.



La ciudad de Río de Janeiro cuenta actualmente con más de 200 favelas. Dentro de éstas, la comunidad de Maré es el mayor complejo de favelas de la ciudad con alrededor de 130.00 habitantes en una superficie de territorio que alcanza los 4,27 km². No obstante esta gran cantidad de población, el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de la comunidad de Maré es uno de los más bajos de toda la ciudad; esto es 123 de 126 puestos, lo que hace urgente la implementación de planes para mejorar la calidad de vida en este territorio.

El Índice de Desarrollo Humano se mide según tres dimensiones: salud, educación y estándar de vida, provenientes de los indicadores de esperanza de vida al nacer, años promedio al nacer, años de instrucción esperados e ingreso nacional bruto per capita⁴.

VISTA DEL COMPLEJO MARÉ: A la izquierda la vía conocida como Linha Vermelha, la isla de Fundao y el canal del mismo nombre, a la derecha Avda. Brasil



Foto: Genilson Araújo. Disponible en <http://www.redesdamare.org.br/mare> (07.05.2011)

Orden según el IDH	Barrio o grupo de barrios	Esperanza de vida ao nacer (en años)	Taza de alfabetización de adultos (%)	Taza bruta de frecuencia escolar (%)	Renta per capita (em R\$ de 2000)	Índice de Longevidad (IDH-L)	Índice de Educación (IDH-E)	Índice de Renta (IDH-R)	Índice de Desarrollo Humano (IDH)
1	Gávea	80,45	98,08	118,13 (a)	2139,56 (b)	0,924	0,987	1,000	0,970
2	Leblon	79,47	99,01	105,18 (a)	2441,28 (b)	0,908	0,993	1,000	0,967
3	Jardim Guanabara	80,47	98,92	111,15 (a)	1316,86	0,924	0,993	0,972	0,963
4	Ipanema	78,68	98,78	107,98 (a)	2465,45 (b)	0,895	0,992	1,000	0,962
5	Lagoa	77,91	99,46	115,26 (a)	2955,29 (b)	0,882	0,996	1,000	0,959
6	Flamengo	77,91	99,28	119,08 (a)	1781,71 (b)	0,882	0,995	1,000	0,959
7	Humaitá	77,91	99,28	122,20 (a)	1830,65 (b)	0,882	0,995	1,000	0,959
8	Joá, Barra da Tijuca	77,84	99,38	110,09 (a)	2488,47 (b)	0,881	0,996	1,000	0,959
9	Laranjeiras	77,84	98,74	115,98 (a)	1679,22 (b)	0,881	0,992	1,000	0,957
10	Jardim Botânico	77,84	98,71	104,89 (a)	1952,77 (b)	0,881	0,991	1,000	0,957
11	Copacabana	77,78	98,48	107,54 (a)	1623,42 (b)	0,880	0,990	1,000	0,956
12	Leme	77,47	98,75	112,07 (a)	1713,89 (b)	0,875	0,992	1,000	0,955
13	Botafogo, Urca	78,25	98,46	113,01 (a)	1376,47	0,888	0,990	0,979	0,952
14	Maracanã	77,91	98,91	113,97 (a)	1206,73	0,882	0,993	0,957	0,944
15	Glória	77,37	99,06	114,55 (a)	1183,28	0,873	0,994	0,954	0,940
117	Parade de Lucas	65,35	92,38	82,15	220,27	0,672	0,890	0,673	0,745
118	Guaratiba, Barra de Guaratiba, Pedra de Guaratiba	66,66	90,74	74,37	234,37	0,694	0,853	0,684	0,744
119	Santa Cruz	65,52	93,19	79,82	206,23	0,675	0,887	0,662	0,742
120	Rocinha	67,33	87,90	69,50	219,95	0,706	0,818	0,673	0,732
121	Jacarezinho	66,30	92,20	75,68	177,98	0,688	0,867	0,638	0,731
122	Manguinhos	66,30	91,48	69,64	188,86	0,688	0,842	0,648	0,726
123	Maré	66,58	89,46	68,76	187,25	0,693	0,826	0,646	0,722
124	Acari, Parque Colúmbia	63,93	91,68	79,44	174,12	0,649	0,876	0,634	0,720
125	Costa Barros	63,93	91,34	74,09	175,00	0,649	0,856	0,635	0,713
126	Complexo do Alemão	64,79	89,07	72,04	177,31	0,663	0,834	0,637	0,711

Fuente: Instituto Pereira Passos

HDI rank		Human Development Index (HDI)	Life expectancy at birth	Gross National Income (GNI) per capita	GNI per capita rank minus HDI rank	Nonincome HDI
		Value 2011	(years) 2011	(Constant 2005 PPPs) 2011	2011	Value 2011
VERY HIGH HUMAN DEVELOPMENT						
1	Norway	0,943	81,1	47.557	6	0,975
2	Australia	0,929	81,9	34.431	16	0,979
3	Netherlands	0,910	80,7	36.402	9	0,944
4	United States	0,910	78,5	43.017	6	0,931
5	New Zealand	0,908	80,7	23.737	30	0,978
6	Canada	0,908	81,0	35.166	10	0,944
7	Ireland	0,908	80,6	29.322	19	0,959
8	Liechtenstein	0,905	79,6	83.717	-6	0,877
9	Germany	0,905	80,4	34.854	8	0,940
10	Sweden	0,904	81,4	35.837	4	0,936
11	Switzerland	0,903	82,3	39.924	0	0,926
12	Japan	0,901	83,4	32.295	11	0,940
13	Hong Kong, China (SAR)	0,898	82,8	44.805	-4	0,910
14	Iceland	0,898	81,8	29.354	11	0,943
15	Korea (Republic of)	0,897	80,6	28.230	12	0,945

Fuente <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/default.html> (18.10.2012)

La desigualdad de la ciudad se ve reflejado en la existencia de barrios que poseen un IDH igual o superior a países desarrollados, mientras que otros, la mayoría ubicados en la zona norte, presentan un nivel de desarrollo humano que dista mucho de estos parámetros. Este es el caso de la comunidad de Maré.

COMPLEJO DE MARÉ: SITUACIÓN URBANA

El Complejo Maré presenta una ubicación estratégica dentro de la ciudad de Río de Janeiro, próximo al borde costero, al centro de la ciudad y a los grandes equipamientos de escala urbana. Esto lo convierte en un territorio con un especial interés para el desarrollo armónico de la ciudad de Río de Janeiro.

El Complejo de Maré, cercano al sector centro de la ciudad, presenta una buena infraestructura vial, estando rodeado su territorio por dos de las principales vías estructurantes de la ciudad: Avda. Brasil y Linha Vermelha. No obstante, la conectividad es un asunto que presenta bastantes carencias respecto a los medios de transporte existentes: metro y ómnibus, siendo el transporte informal aquí el gran protagonista.

El principal destino de movilidad para los Mareenses es la zona sur de la ciudad, núcleo económico donde se concentra el poder adquisitivo, generando gran cantidad de puestos de trabajo para el resto de Río de Janeiro. Sin embargo las personas que habitan en Maré deban trasladarse dificultosamente hacia sus lugares de trabajo.

Los importantes equipamientos existentes en la zona norte como la ciudad universitaria y el aeropuerto internacional presentan, hoy por hoy, una nula relación con el territorio de Maré, con límites establecidos precisamente para evitar cualquier tipo de relación. Esto habla de una urgente necesidad de integración espacial al resto del tejido urbano, a manera de ser -de manera real- parte de la ciudad.

DISPOSICIÓN DE MARÉ RESPECTO AL RESTO DE LA CIUDAD.



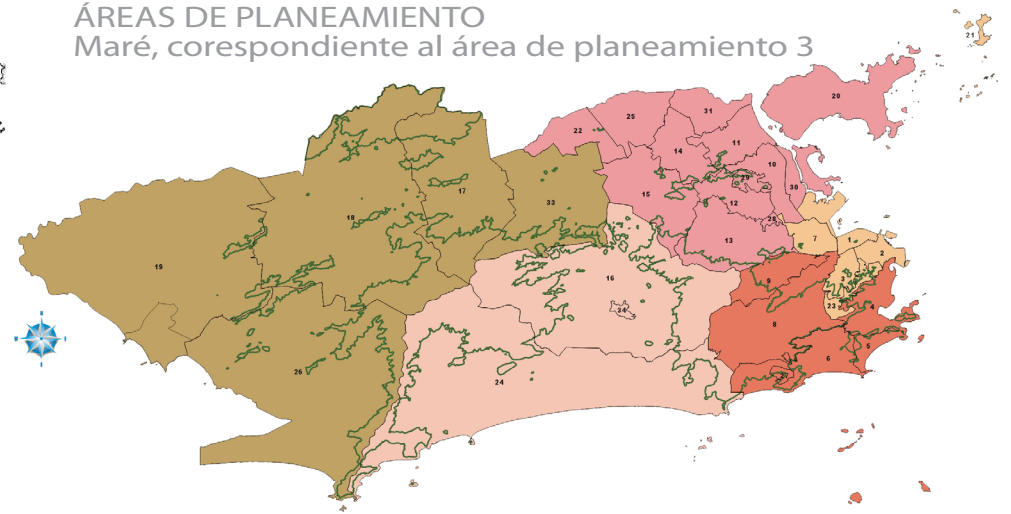
Fuente: Propia Elaboración

ANÁLISIS NORMATIVO

MACROZONAS DE OCUPACIÓN
Maré, correspondiente a la macrozona incentivada



ÁREAS DE PLANEAMIENTO
Maré, correspondiente al área de planeamiento 3



1. I - Porteira	12. XII - Inhaúma	23. XXXII - Santa Teresa
2. II - Camêra	13. XIII - Meier	24. XXXIV - Barra da Tijuca
3. III - Rio Comprido	14. XIV - Lapa	25. XXXV - Paraisópolis
4. IV - Botafogo	15. XV - Madureira	26. XXXVI - Guanabara
5. V - Copacabana	16. XVI - Joozarupe	27. XXXVII - Rocinha
6. VI - Lapa	17. XVII - Bangu	28. XXXVIII - Joozarupe
7. VII - São Cristóvão	18. XVIII - Campo Grande	29. XXXIX - Campinho de Alameda
8. VIII - Tijuca	19. XIX - Santa Cruz	30. XXXX - Maré
9. IX - Vila Isabel	20. XX - Ilha do Governador	31. XXXXI - Vigário Geral
10. X - Ramos	21. XXI - Paqueta	32. XXXXII - Realengo
11. XI - Penha	22. XXII - Anchieta	33. XXXXIII - Cidade de Deus

	Área de Planejamento 1
	Área de Planejamento 2
	Área de Planejamento 3
	Área de Planejamento 4
	Área de Planejamento 5
	Áreas acima de 100 metros

Imágenes Fuente: Plano Director de la Ciudad de Río de Janeiro, Almacenamiento de datos de la Prefectura de Río de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia Estadística

5 Plano Director de la Ciudad de Río de Janeiro.

6 Ibid.

Los territorios correspondientes a la ciudad de Río de Janeiro se planifican según el Plan Director, lo que en nuestra realidad chilena podría acercarse a lo que conocemos como un Plan Regulador Intercomunal (PRI), siendo la prefectura de la ciudad el único organismo facultado para cualquier modificación o incorporación.

El territorio del Complejo de Maré, ubicado en la zona norponiente de la ciudad de RJ corresponde, según el Plan Director, dentro de la macrozona de ocupación incentivada y el área de planificación número 3.

Según el Plan Director, el objetivo del macrozoneamiento es establecer una referencia territorial básica para orientar el control de las densidades, de la intensidad de ocupación y de la expansión urbana, en la reglamentación y aplicación de los instrumentos de la política urbana, con el objetivo de indicar las prioridades en la distribución de las inversiones públicas y privadas, así como la implementación de planes, programas y proyectos y la aplicación de instrumentos y normas⁵.

La Macrozona de Ocupación Incentivada estipula que la densidad poblacional, la intensidad constructiva y el incremento de las actividades económicas y equipamientos de gran escala serán estimulados, por ser esta una zona considerada como uno de los vectores de crecimiento de la ciudad de RJ.

Las áreas de planeamiento corresponden a zonas establecidas a partir de criterios ambientales, de características histórico-geográficas y de uso y ocupación de suelo⁶, sobre los cuales se dictan los índices de aprovechamiento del terreno, equivalente a nuestro índice de ocupación de suelo y el coeficiente de aprovechamiento máximo, equivalente al índice de constructibilidad en nuestra normativa.

No obstante, estas disposiciones para la planificación territorial, el Plan Director dictamina que para alcanzar las transformaciones urbanísticas estructurales, las mejoras sociales y la valorización ambiental, la ley municipal definirá las áreas que serán objeto de intervenciones urbanas para la creación

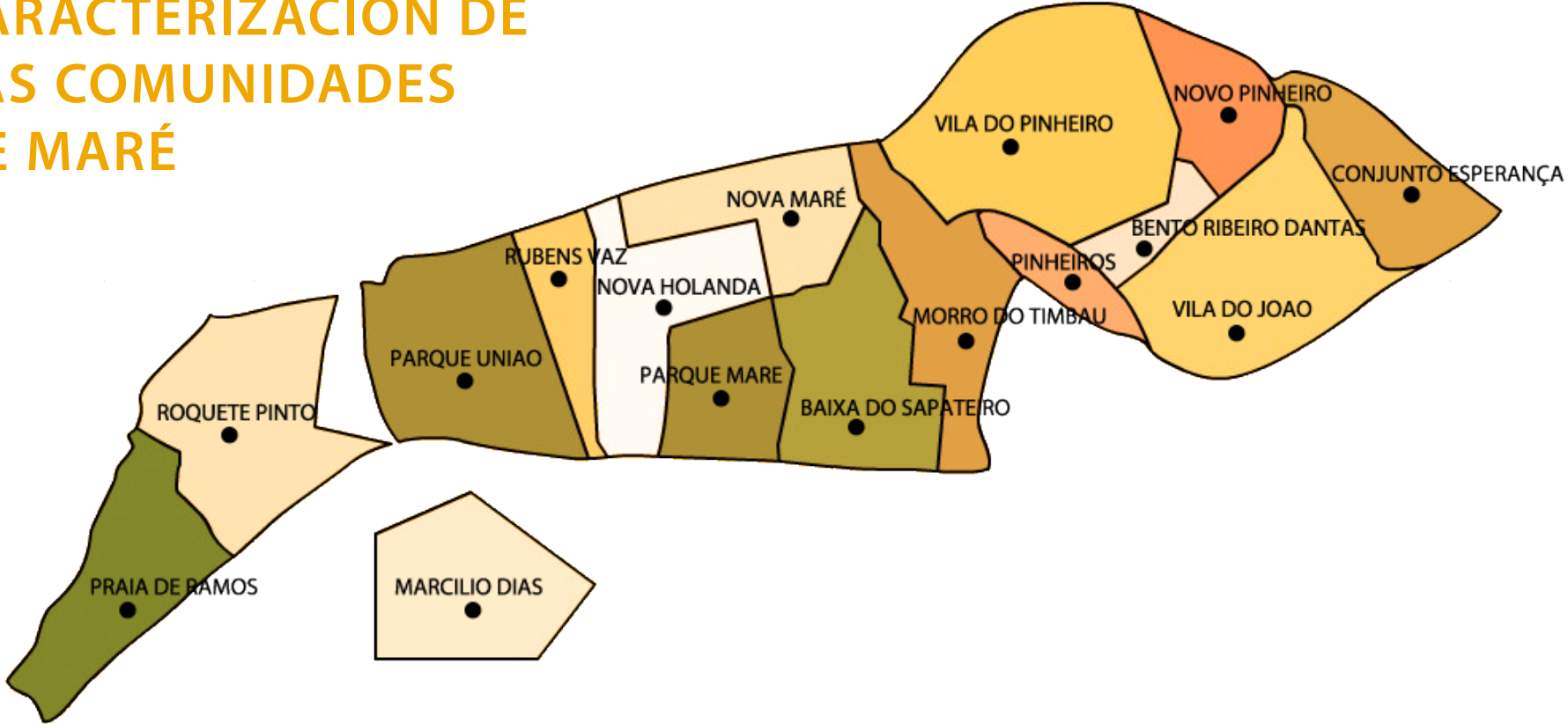
de Áreas de Especial Interés. Las AEI se sobreponen ante cualquier tipo de clasificación previa que serán sometidos a un régimen urbanístico específico, relativo a implementación de políticas públicas de desarrollo urbano y formas de control que prevalecerán sobre los controles definidos para las Zonas y Subzonas que las contienen.

Área de Especial Interés Urbanístico - AEIU es aquella destinada a proyectos específicos de estructuración o reestructuración, renovación y revitalización urbana a las que se abocan:

1. áreas ocupadas por favelas e loteamientos irregulares;
2. Conjuntos habitacionales de promoción pública de interés social y en estado de degradación

Maré integra esta clasificación de AEIU, por tanto su tratamiento urbanístico queda sujeto a los parámetros dictados por planes maestros con fines de revitalización de este territorio.

CARACTERIZACIÓN DE LAS COMUNIDADES DE MARÉ



Fuente: Propia Elaboración

1 VARELLA, Drauzio et al. [2002] Maré Vida na Favela. Edições Casa da Palavra, Rio de Janeiro, 124 pg.

2 lb.

3 www.redesdamare.org.br/index.php/blog/listagem/amare/al01.06.2012

MORRO DE TIMBAU



La comunidad de Timbau está situada en el morro del mismo nombre que es una de las pocas áreas originalmente secas del Complejo de Maré, elevándose por sobre la bahía de Guanabara, en lo que se conocía como playa de Inahuma.

Presenta un tejido urbano irregular, laberíntico con varios

pasajes sin salida, constituyendo una de las comunidades más consolidadas¹.

Su data de ocupación corresponde a 1940, la más antigua del complejo. El morro de Timbau presenta una densidad habitacional que resulta ser particularmente baja respecto a otros sitios con características similares. Sus pasajes permiten incluso la circulación de vehículos, lo que puede explicarse por el estricto control militar ejercido en el área desde los orígenes.

Con la instalación de un regimiento en las proximidades, éstos comenzaron a cobrar lo que se conoció como 'tazas de ocupación' que, de hecho correspondían a una especie de arriendo informal que debían cancelar los moradores², legitimando de este modo la ocupación de los terrenos.

El control militar ejercido determinó en gran medida las características morfológicas del asentamiento así como la condición esporádica que adoptó la arquitectura de la favela. Estaba prohibido el uso de materiales que pudiesen considerarse de carácter permanente, por lo que las construcciones en albañilería eran demolidas, así como prohibidas eran también las mejorías de servicios básicos. Esto tuvo como consecuencia la formación de una de las primeras asociaciones de moradores de favelas de Río de Janeiro ya en 1954.

La última etapa de urbanización y legalización de estos terrenos sólo ocurrió en 1982 cuando fueron distribuidos los títulos de propiedad para los más antiguos moradores.

BAIXA DO SAPATEIRO



La comunidad de Baixa do Sapateiro tiene su origen a partir de 1947 y se desarrolla a los pies del morro de Timbau. Su característica esencial está dada por sus construcciones sobre lo que aquí se conoce como 'palafitas': viviendas levantadas sobre las aguas por medio de pilotes, éstas se encontraban ligadas unas a otras a través de tablas de madera, dando origen a un trazado laberíntico aparentemente aleatorio.

En la década de 1950 fue realizado el primer gran relleno en el área con la construcción de la ciudad universitaria que unía varias islas próximas a estos terrenos.

BENTO RIBEIRO DANTAS



Levantada en el año de 1992, la comunidad de Bento Ribeiro Dantas ocupa el área donde existió la playa y el Puerto de Inhaúma. Sus habitantes vinieron de otras favelas, consideradas de riesgo por los técnicos del Ayuntamiento Municipal de Río de Janeiro, por medio del Programa Vivir Sin Riesgo y que no podían ser urbanizadas por el Programa Favela-Barrio, implantado a partir de 1994.

CONJUNTO ESPERANÇA



Conjunto habitacional levantado en 1982 a los márgenes del Canal del Cunha por el Proyecto Río del gobierno federal, teniendo originalmente 35 edificios y totalizando 1.400 departamentos. El Conjunto Esperança recibió en su fundación cerca de 7 mil personas, siendo este un asentamiento emanado por parte de las políticas públicas del gobierno de la época.

MARCÍLIO DIAS



Formada en la antigua Playa de las 'Moreninhas', entre los terrenos de la Casa del Marinero y de la fábrica Kelson, el Conjunto Habitacional Marcílio Días inició su proceso de ocupación en 1948 con algunas familias de pescadores que habían vivido anteriormente en palafitas. La comunidad Marciclio Días se encuentra integrada por otras comunidades menores como: Mandacaru, Tierra Nostra y Kelson.

CONJUNTO HABITACIONAL NOVA MARÉ



El Conjunto Habitacional Nova Maré fue inaugurado por la Prefectura de Río de Janeiro en 1996, con el objetivo de asentar a los habitantes removidos de palafitas en el Parque Roquete Pinto, también en Maré. En el Conjunto Nova Maré se encuentra la Villa Olímpica de Maré, uno de los espacios abiertos dedicados al deporte, más importantes del Complejo.

VILA DO PINHEIRO



La Villa de Pinheiro forma parte de la segunda fase del Proyecto Río y estaba destinado a relocalizar a los moradores de las palafitas. La región genéricamente denominada como "Pinheiro" es fruto de un relleno que conectó a Isla de Pinheiro al continente y actualmente conforma el parque ecológico. Esta comunidad tuvo como característica su construcción por etapas. Al inicio, la Villa de Pinheiro estaba conformada por conjuntos habitacionales con casas de pequeñas dimensiones. En los 90's, la Prefectura usó otro terreno para abrigar temporalmente a las 209 familias removidas de las áreas de riesgo de la ciudad. Por último, surgió una nueva ocupación que recibió moradores provenientes de otras comunidades.

VILA NOVO PINHEIRO



Esta comunidad nació de un conjunto habitacional inaugurado en 2000, por la Prefectura de la ciudad con el nombre oficial de Novo Pinheiro. Fue creado para asentar habitantes removidos de la comunidad conocida como “Kinder Ovo” y del entorno del Río Haría Timbó. Aunque tenga historia y características propias, no cuenta aún con una iniciativa gubernamental por lo que reproduce de manera circular la generación de asentamientos espontáneos relocalizando a poblaciones ya faveladas para posteriormente volver a generar la misma dinámica en un territorio distinto.

CONJUNTO PINHEIROS



El Conjunto Habitacional Pinheiros fue construido en 1989 por el Proyecto Río, del gobierno federal. En 1999, los 34 edificios pasaron por reformas costeadas por la Compañía Estatal de Habitación (CEHAB). La reforma consistió en la recuperación del revestimiento externo, pintura externa, impermeabilización de las cajas de agua, reforma de los tejados y saneamiento básico.

COMUNIDAD NOVA HOLANDA



Construida por el poder público en la década de 1960, la Nueva Holanda fue concebida como un Centro de Habitación Provisional (CHP) destinado a los habitantes de los bordes del Río que fueron expulsados para la ampliación de la ciudad. Sus primeros habitantes llegaron en 1962, oriundos de la erradicación de la Favela del Esqueleto (actual campus de la Universidad del Estado de Río de Janeiro), de la Playa del Pinto y de los márgenes del Río Haría Timbó,

Las casas provisionales de madera acabaron por hacerse definitivas, y en la década de 1970 se consolidan grupos de apoyo a la comunidad, como el grupo de mujeres y el grupo de jóvenes de la Iglesia Católica. En 1979 es realizada la primera Asamblea para la creación de la Asociación de Habitantes de la Nueva Holanda.

PARQUE MARÉ



Fuente: redesdamare.org.br

Las primeras ‘palafitas’ y ‘barracos’ (habitaciones precarias de madera), fueron levantados en el inicio de la década de 1950, en el área más próxima a la Avenida Brasil. Su nombre tiene origen en el fenómeno natural de las mareas, las que causaban un gran sufrimiento a los habitantes de la localidad, la mayoría viviendo en palafitas. Su ocupación se consolidó después del Proyecto Río del gobierno federal, en las décadas de 1980 y 1990, cuando fueron demolidas las últimas palafitas y construidas casas de albañilería

PARQUE ROQUETE PINTO



Fuente: redesdamare.org.br

La comunidad surgió de una serie de rellenos realizados por los propios habitantes, a partir de 1955. El proceso de urbanización dio lugar a casas de albañilería. Su nombre es un homenaje a Edgar Roquette-Pinto, fundador de la primera radio de Brasil. En la época de la ocupación había antena y transmisores de la Radio Roquette Pinto en el local, lo que funcionó hasta 1995.

PARQUE RUBENS VAZ



Fuente: redesdamare.org.br

La comunidad se formó en 1954, con el nombre de Arenal por cuenta de la arena que alcanzaba la región, nacida del drenaje y canalización del canal de la Zona Portuaria. La ocupación de Rubens Vaz comenzó junto al canal del Río Ramos, que hoy es una gran barrera. El relleno fue realizado por los propios habitantes. Un detalle importante en la demarcación del límite de los lotes: el barraco o vivienda era construido en el frente del terreno y el baño en el fondo, para aumentar el área del lote. Cuando una familia no estaba en condiciones de construir un baño, utilizaba un puente de madera para usar el baño del vecino.

PARQUE UNIÃO



Formado a partir de un loteamiento promovido por el abogado Margarino Torres, quien demarcó lotes y los vendió por valores accesibles, el Parque Unión pasó por un proceso de relleno realizado por una empresa particular, cuando se dio el inicio de la construcción de barracos (viviendas). Las casas eran construidas en madera y las paredes de albañilería eran hechas internamente, a escondidas ya que según la población, el gobierno prohibía esa forma de construcción. La madera sólo era retirada cuando la casa ya estaba prácticamente lista.

En el inicio de la década de 1980, estaba planeada una desocupación de la comunidad, organizada por los militares. Los habitantes se organizaron y enviaron una carta al entonces presidente João Figueiredo. Tras mucha resistencia por parte de los habitantes, la idea de la remoción fue descartada.

PRAIA DE RAMOS



La región comenzó a ser ocupada por una comunidad de pescadores alrededor de 1962. Se trataba de la playa más famosa del suburbio carioca, conocida como Mariangú.

Este antiguo balneario estaba contaminado y el baño de mar, prohibido. Para garantizar la utilización de una de las pocas áreas de ocio públicas de la región, fue inaugurado en diciembre de 2001 un gran lago artificial, que quedó conocido como Piscina de Ramos. Hoy, el área es administrada por la Prefectura y fue rebautizado como Parque de la Vecindad de Ramos.

VILA DO JOÃO



Conjunto habitacional levantado por el gobierno federal. En el inicio de la década de 1980 la construcción de Vila de João generó polémicas porque se limitaba a erradicar las áreas inundadas, dejando a los ciudadanos removidos sin vivienda. Según el levantamiento de la época, un tercio de los habitantes de Maré vivían sobre palafitas, principalmente en las comunidades de la Baxa de Sapateiro y Parque Maré. Tras una larga resistencia, los habitantes comenzaron a ser transferidos para Vila de João, primer conjunto habitacional del Proyecto. El objetivo era acabar con las viviendas construidas precariamente.

DIAGNÓSTICO



PESQUISA EN TERRENO: APROXIMACIÓN A LA REALIDAD DE MARÉ A PARTIR DE SUS HABITANTES

El primer acercamiento a la comunidad de Maré desde mi condición de chilena en un país extranjero, en una favela, con una lengua diferente a la propia; se da mediante la aproximación paulatina que viene dada por el acercamiento a las personas que allí habitan.

Los propios habitantes de Maré son el punto de entrada para la comprensión de este territorio. Algunos de ellos son moradores o ex moradores, otros, habitantes esporádicos, con los que accedí a distintas aproximaciones de la vida en la comunidad mediante conversaciones y recorridos por Maré. Esto se gesta conjuntamente, por medio de la colaboración prestada

por 'Redes da Maré', institución de la sociedad civil que coordina una serie de iniciativas desarrolladas dentro del Complejo de Maré y que tiene como objetivo *"promover la construcción de una red de desarrollo territorial a través de proyectos que articulen diferentes actores sociales comprometidos con la transformación estructural de Maré y que produzcan conocimientos y acciones relativas a los espacios populares, que interfieran en la lógica de organización de la ciudad y combatan todas las formas de violencia"*⁶.

6 Disponible en http://redesdamare.org.br/?page_id=2429 (20.10.2012)



Imagen Fuente: Redes da Maré. Disponible en http://redesdamare.org.br/?page_id=2429 (20.10.2012)

ANÁLISIS DE RELATOS

Para adentrarme en la realidad de la comunidad de Maré, decido recurrir a la experiencia de las personas como medio para desentrañarla, pues son ellas quienes mejor conocen el propio lugar que habitan en el cotidiano. Para esto, decido adoptar como herramienta la recolección de relatos, retomando los planteamientos formulados en mi Seminario de Investigación⁷, los que se fundan en un nuevo paradigma epistemológico que sitúa al ser humano como el centro de la toma de decisiones desde una mirada de la realidad “bottom-up”.

La metodología usada para la comprensión de los relatos corresponde, por tanto, a una adaptación de aquella desarrollada durante la investigación del seminario “Caminar por la ciudad”, la que busca desvelar las cualidades (o la ausencia de éstas) que hacen de Maré un lugar único desde su conformación física morfológica -por cierto-, pero también



recorridos urbanos con múltiples cualidades y alta concurrencia de personas. De esta forma, lo que se busca son aquellas cualidades de la experiencia cuerpo-espacio manifiestas mediante las cualidades de la experiencia corporal y de aquellas que conforman el tejido morfológico.

desde una trama poblada de relaciones intangibles, lo que dará las luces de aquellas cualidades que mediante la propuesta han de preservarse, promoverse y cultivarse. Estas cualidades pesquisadas corresponden a aquellas observadas como un común denominador entre varios

El primer paso realizado para la recolección de relatos, luego de la interacción con personas ligadas a la coordinación de la institución 'Redes de Maré' fue el acercamiento hacia las entidades que, repartidas por el territorio se encuentran llevando a cabo iniciativas para el desarrollo de los habitantes de la comunidad. De esta forma se gesta la relación con los equipos de la escuela de danza de Maré, perteneciente al Centro Cultural de esta comunidad y con el equipo del periódico 'O Cidadão' producido en la comunidad de Maré para los mareenses. Esto demandó un trabajo continuo que implicó reuniones con ambos grupos, tratando de convocar, de esta

forma, a las personas de Maré a expresar sus experiencias por medio de relatos breves que pudiesen dar cuenta de instancias de recorridos cotidianos. Fue así que surgieron más de 30 relatos provenientes de personas de la comunidad de Maré, entre los cuales fueron seleccionados 9 por su contenido. Esta especie de 'campaña' para la recolección de relatos se encontró apoyada por internet mediante el blog *percorrendo::da::maré.wordpress.com*, el que fue difundido en las redes sociales y entre los espacios de la comunidad de Maré.

A continuación los relatos y su análisis respectivo.



Grupo de danza del Centro Cultural de Maré Imagen Fuente: Propia autoría.

1º CURSO DE COMUNICAÇÃO COMUNITÁRIA DA MARÉ.

Chega a sua hora de aprender a falar melhor com as comunidades. Estão abertas as inscrições para o 1º Curso de Comunicação Comunitária da Maré, coordenado pelo jornal O Cidadão.

Não, você poderá aprimorar o conhecimento jornalístico dos estudantes e assuntos de comunicação comunitária no Rio de Janeiro.

Inscriva-se e divulgue entre seus amigos. Quanto melhor conhecer a comunicação comunitária, mais gente será a voz dos cidadãos.

1 - Inscrições para o curso: 03 de Maio a 15 de Junho. É tudo gratuito. Serão disponibilizadas 25 vagas.

2 - Modo de inscrição:
 Local: Centro de Estudos e Ações Subalternas da Maré Endereço: Praça dos Coelhos, 7 - Morro do Timbau - Maré (Horário: segunda a sexta de 10h às 21h e aos sábados de 09h às 16h)
 E-mail: jornaldamaré@gmail.com

2.1 - No ato da inscrição o aluno deverá responder as seguintes questões:
 - Porque tem o desejo de participar do curso?
 - Para você o que é comunicação comunitária?

3 - Início do curso: 18 de Junho a 22 de Setembro
 O curso disponibilizará café da manhã, lanche e almoço.

3.1 - Dia/Horário: Aulas sempre aos sábados de 10h às 17h com 1h de almoço.

OBS: Vale como atividade complementar para estudantes universitários, ao final do curso todos ganharão certificados.

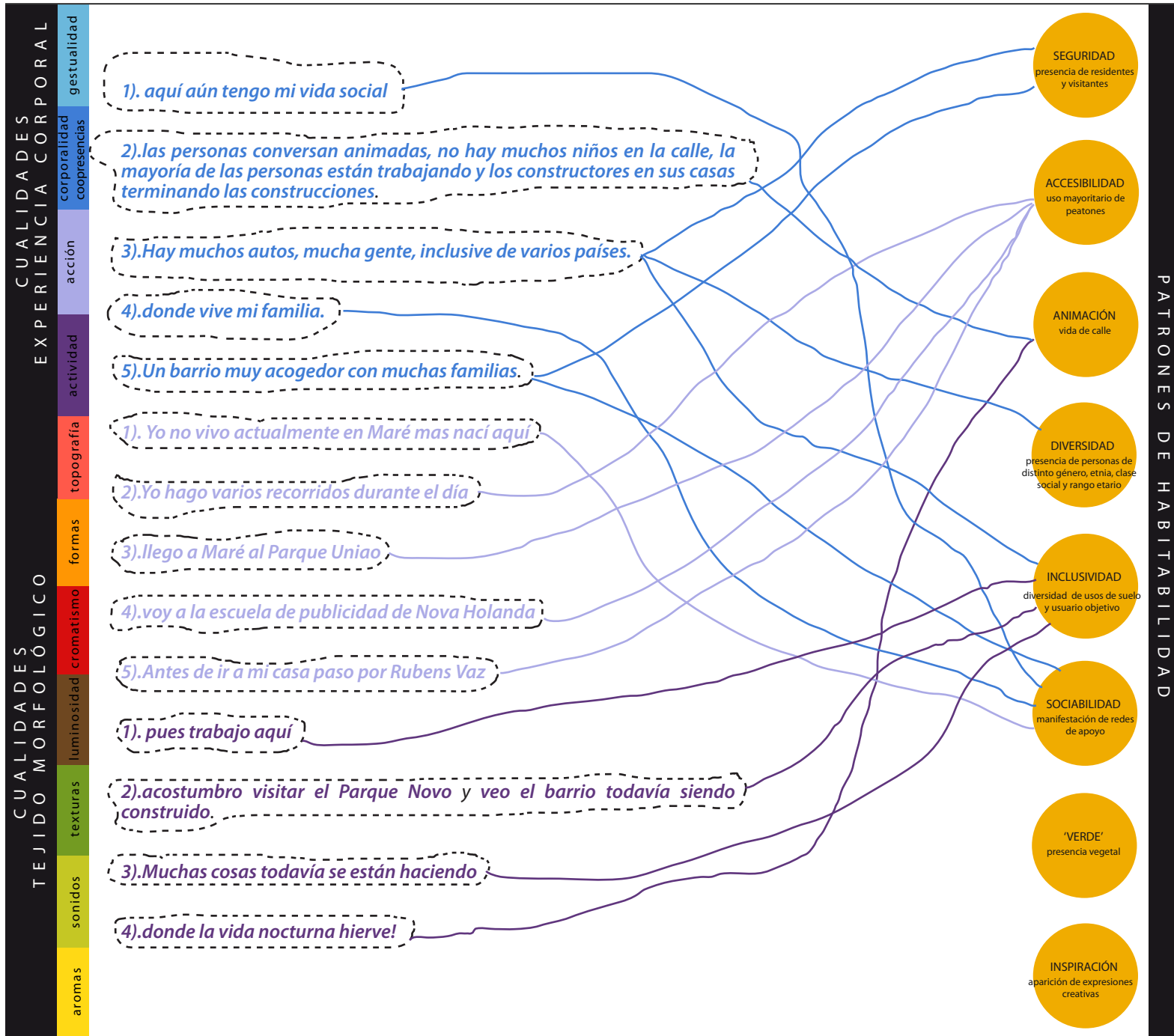
ceasm 5 ANOS
 E-mail: jornaldamaré@gmail.com
 Telefone: 21 3551 4004 / 8831 3437 / 3370 4364
 EQUIPE O CIDADÃO

Publicidad del Periódico O Cidadão. Fuente: equipo O Cidadão.

RELATO de RENATA , 53 años:

Yo no vivo actualmente en Maré mas nací aquí y aquí aún tengo mi vida social pues trabajo aquí. Yo hago varios recorridos durante el día. En la mañana llego a Maré al Parque Uniao y veo el barrio todavía despertando, el comercio abriendo las puertas y las personas por allá no son tan simpáticas. En la tarde acostumbro visitar el Parque Novo y veo el barrio todavía siendo construido. Muchas cosas todavía se están haciendo y las personas conversan animadas, no hay muchos niños en la calle, la mayoría de las personas están trabajando y los constructores en sus casas terminando las construcciones.

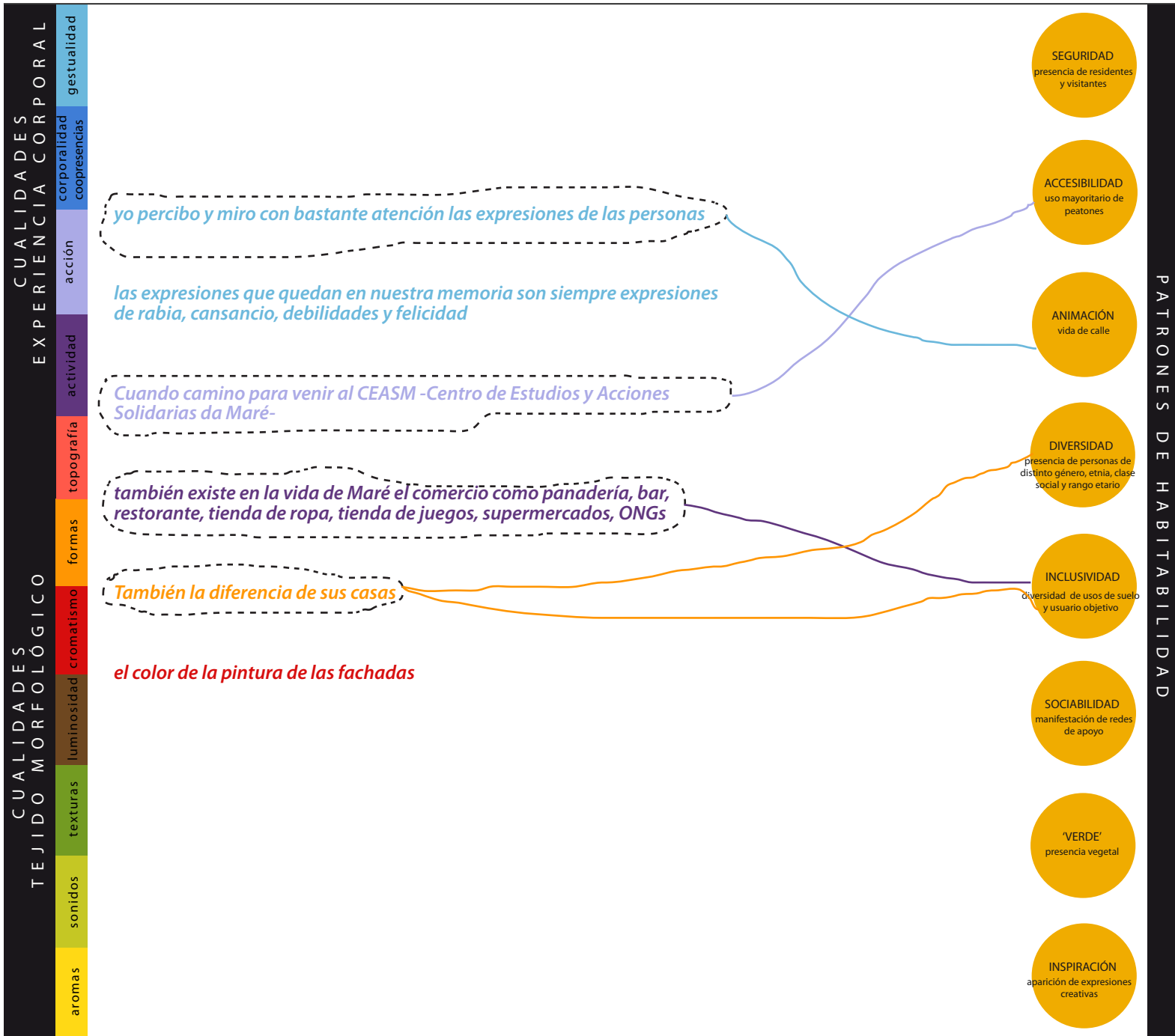
En la noche voy a la escuela de publicidad de Nova Holanda, donde la vida nocturna hierve! Hay muchos autos, mucha gente, inclusive de varios países. Antes de ir a mi casa paso por Rubens Vaz, donde vive mi familia. Un barrio muy acogedor con muchas familias.



RELATO de DAIANE DE SILVA DO NASCIMENTO, 18 años.

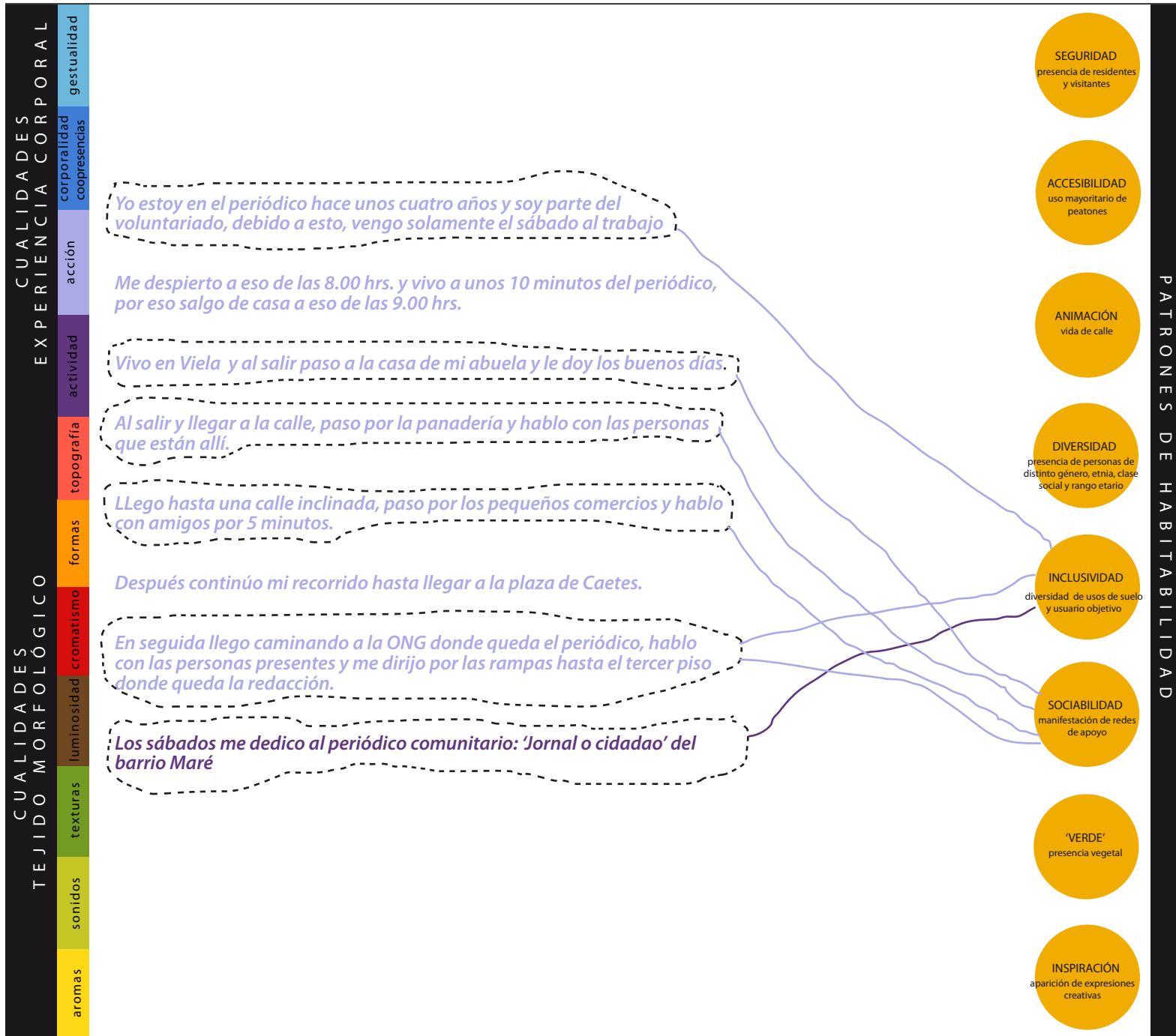
Cuando camino para venir al CEASM -Centro de Estudios y Acciones Solidarias da Maré-, yo percibo y miro con bastante atención las expresiones de las personas. También la diferencia de sus casas, el color de la pintura de las fachadas, la limpieza dentro de las casas.

Casi todo el tiempo vemos personas que pasan en nuestras vidas, sin embargo, las expresiones que quedan en nuestra memoria son siempre expresiones de rabia, cansancio, debilidades y felicidad. Mas, también existe en la vida de Maré el comercio como panadería, bar, restaurante, tienda de ropa, tienda de juegos, supermercados, ONGs. Cada uno tiene un papel importante en nuestra comunidad; de alguna manera, necesitamos de todas estas herramientas para ver nuestra comunidad crecer.



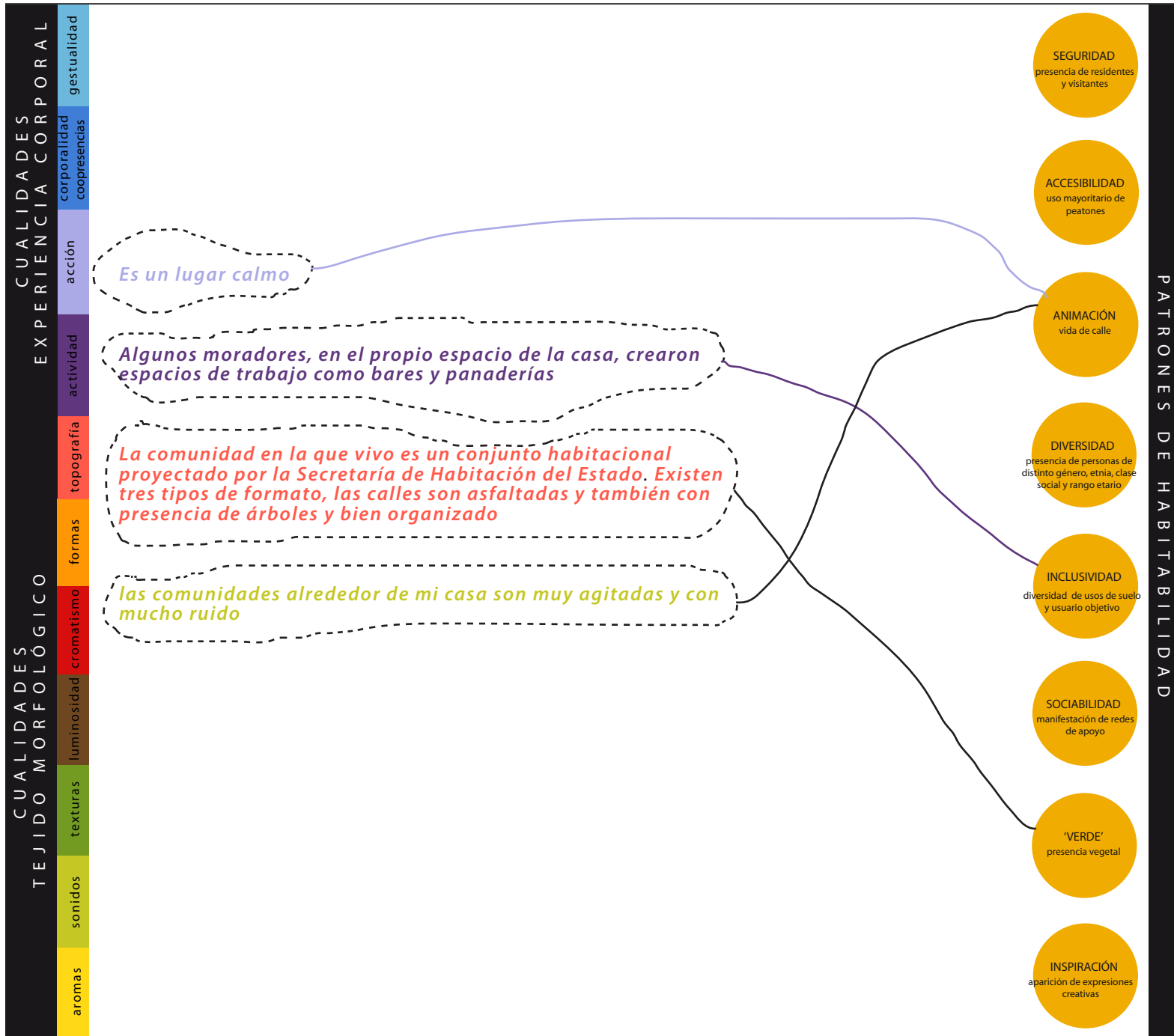
RELATO de DOUGLAS BAPTISTA, 22 años.

Los sábados me dedico al periódico comunitario: 'Jornal o cidadao' del barrio Maré. Se trata de un periódico impreso con 20.000 ejemplares impresos. Circula en las 16 comunidades del Complejo de Maré y posee contenido de interés de los mareenses. Yo estoy en el periódico hace unos cuatro años y soy parte del voluntariado, debido a esto, vengo solamente el sábado al trabajo. Me despierto a eso de las 8.00 hrs. y vivo a unos 10 minutos del periódico, por eso salgo de casa a eso de las 9.00 hrs. Vivo en Viela y al salir paso a la casa de mi abuela y le doy los buenos días. Al salir y llegar a la calle, paso por la panadería y hablo con las personas que están allí. Llego hasta una calle inclinada, paso por los pequeños comercios y hablo con amigos por 5 minutos. Después continúo mi recorrido hasta llegar a la plaza de Caetes. En seguida llego caminando a la ONG donde queda el periódico, hablo con las personas presentes y me dirijo por las rampas hasta el tercer piso donde queda la redacción. Este es mi recorrido cotidiano de los sábados entre Maré y yo.



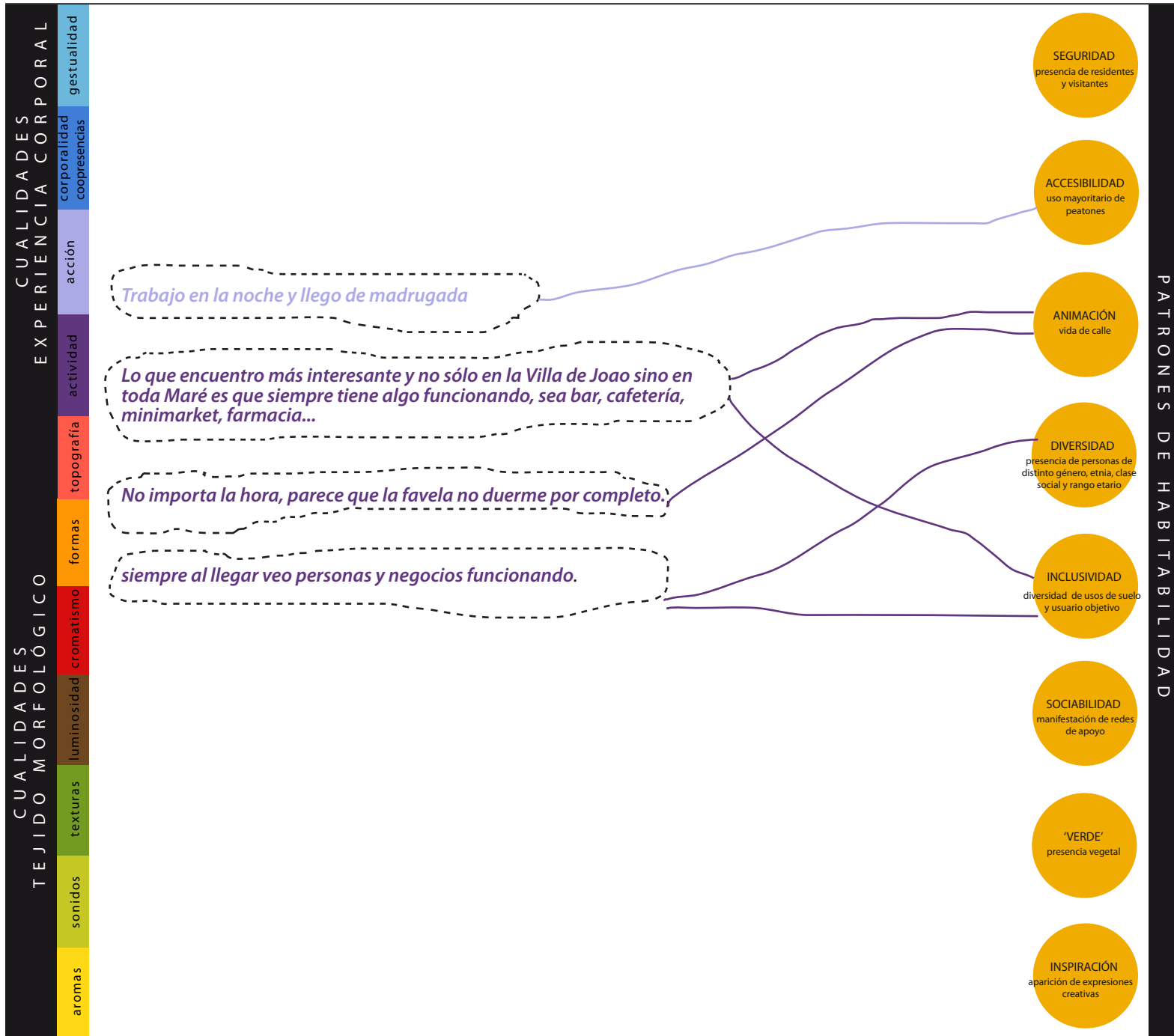
RELATO de LILIAN DE ANDRADE, 33 años.

La comunidad en la que vivo es un conjunto habitacional proyectado por la Secretaría de Habitación del Estado. Existen tres tipos de formato, las calles son asfaltadas y también con presencia de árboles y bien organizado. Algunos moradores, en el propio espacio de la casa, crearon espacios de trabajo como bares y panaderías. Es un lugar calmo, mas no posee mucho movimiento de vehículos. No me puedo quejar, pues las comunidades alrededor de mi casa son muy agitadas y con mucho ruido.



RELATO de ELIANO FÉLIX, 37 años.

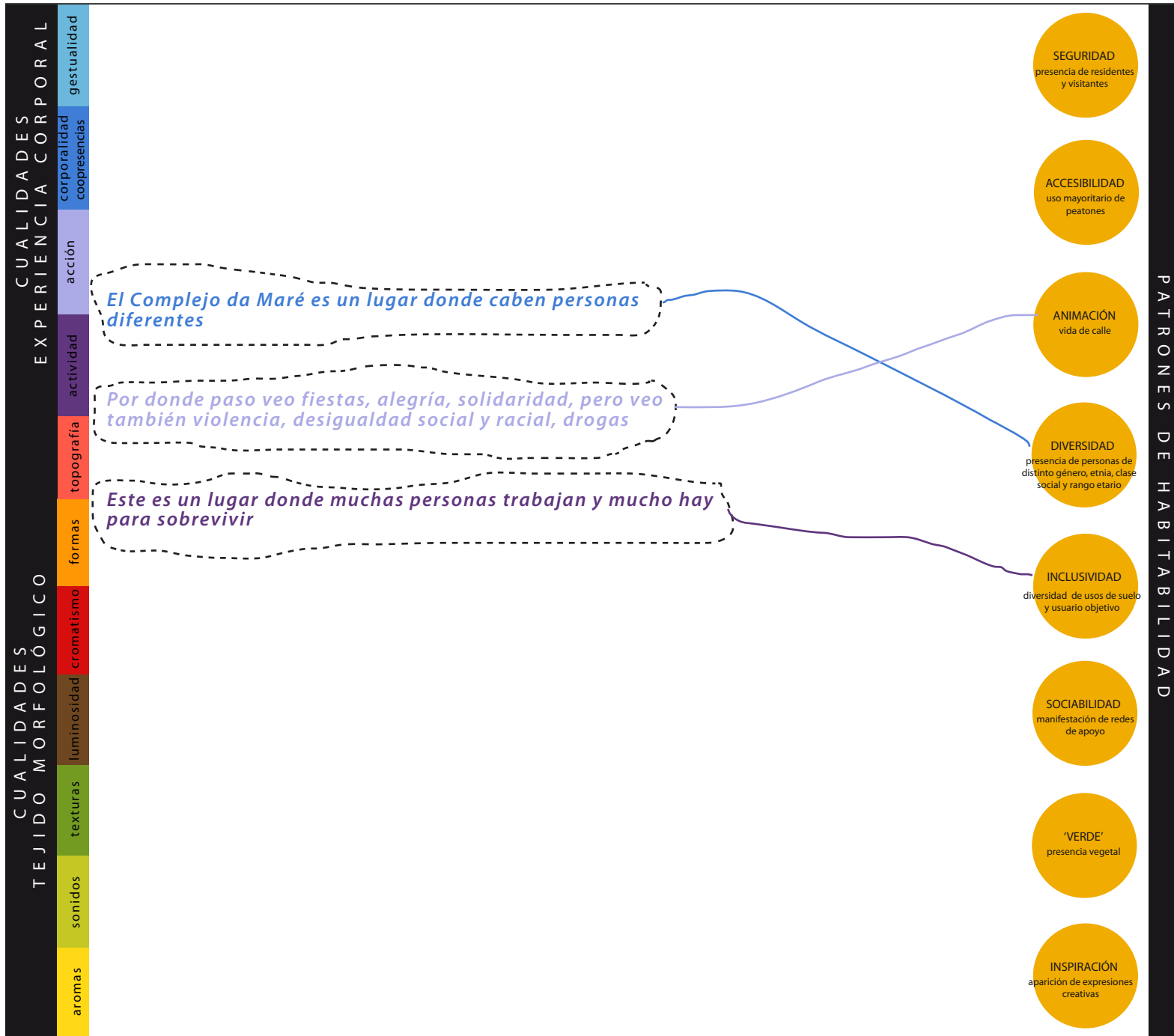
Soy morador de la Villa do Joao desde el comienzo. **Lo que encuentro más interesante y no sólo en la Villa de Joao sino en toda Maré es que siempre tiene algo funcionando, sea bar, cafetería, minimarket, farmacia... No importa la hora, parece que la favela no duerme por completo. Trabajo en la noche y llego de madrugada.** Algunas veces, en la mañana temprano, **siempre al llegar veo personas y negocios funcionando.** Es muy interesante.



RELATO de TUANE, 22 años

El Complejo da Maré es un lugar donde caben personas diferentes, un lugar que merece destaque, por formar parte de diversos movimientos sociales para efectuar de esta manera, por ejemplo, la inserción en la sociedad política.

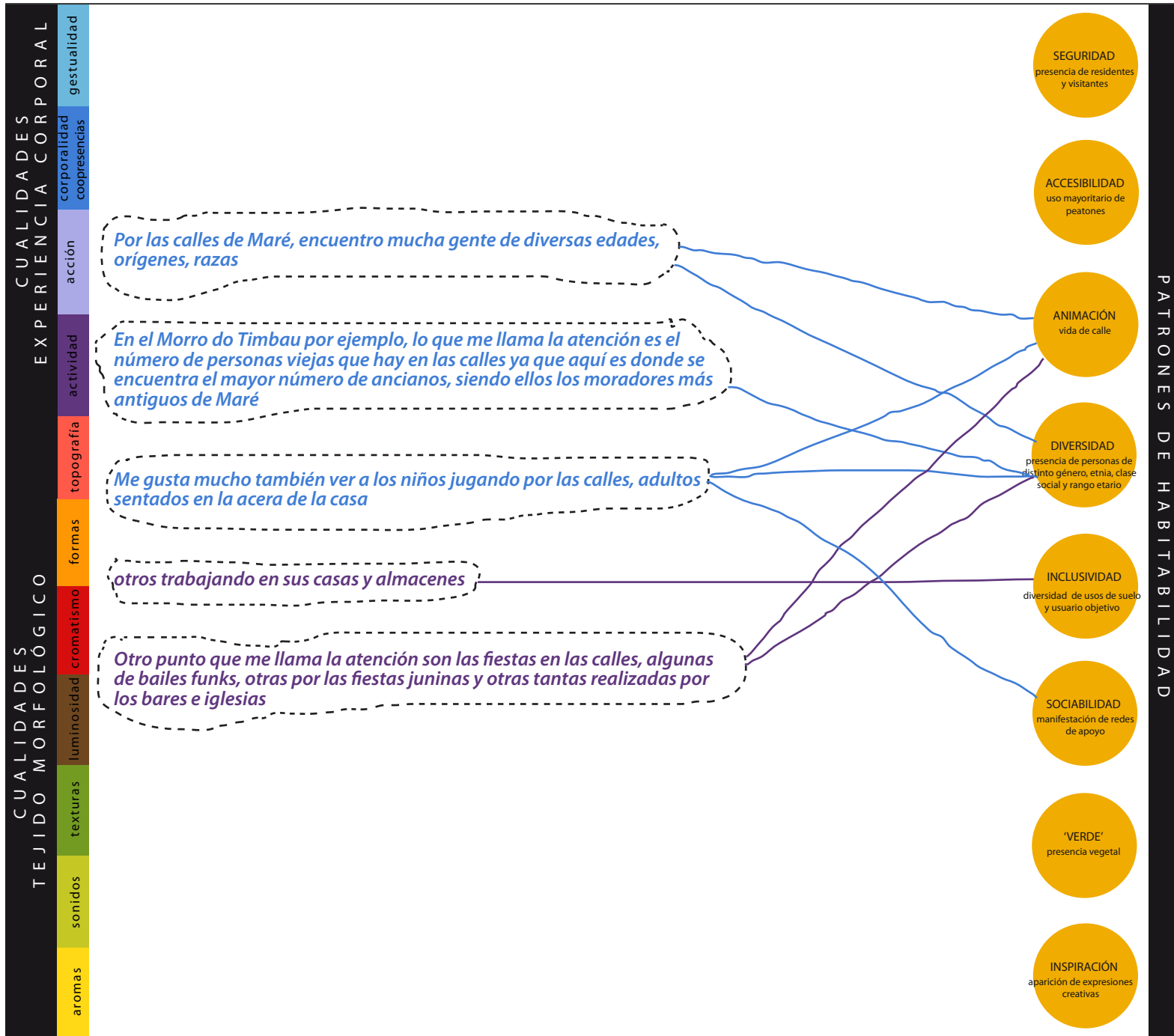
Por donde paso veo fiestas, alegría, solidaridad, pero veo también violencia, desigualdad social y racial, drogas. Este es un lugar donde muchas personas trabajan y mucho hay para sobrevivir. Por eso, para mí es un lugar que merece ser reconocido por su grandeza y belleza.



RELATO de GIZELE MARTINS, 27 años

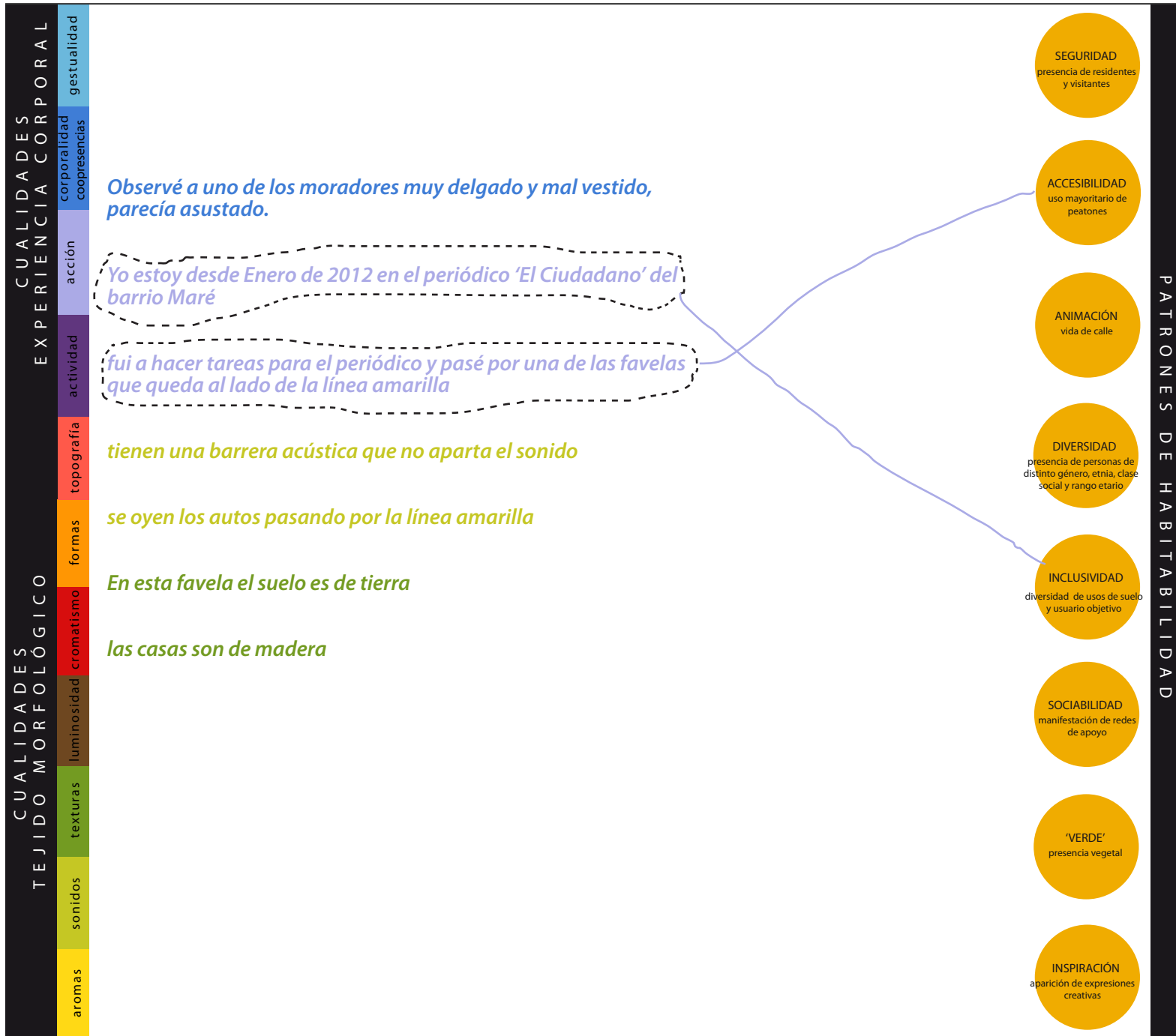
Por las calles de Maré, encuentro mucha gente de diversas edades, orígenes, razas. Son 16 favelas en Maré, cada una tiene sus particularidades. En el Morro do Timbau por ejemplo, lo que me llama la atención es el número de personas viejas que hay en las calles ya que aquí es donde se encuentra el mayor número de ancianos, siendo ellos los moradores más antiguos de Maré, pues el Morro do Timbau es la primera favela da Maré.

Me gusta mucho también ver a los niños jugando por las calles, adultos sentados en la acera de la casa, otros trabajando en sus casas y almacenes. Otro punto que me llama la atención son las fiestas en las calles, algunas de bailes funks, otras por las fiestas juninas y otras tantas realizadas por los bares e iglesias.



RELATO de MAÍSA FERREIRA, 20 años.

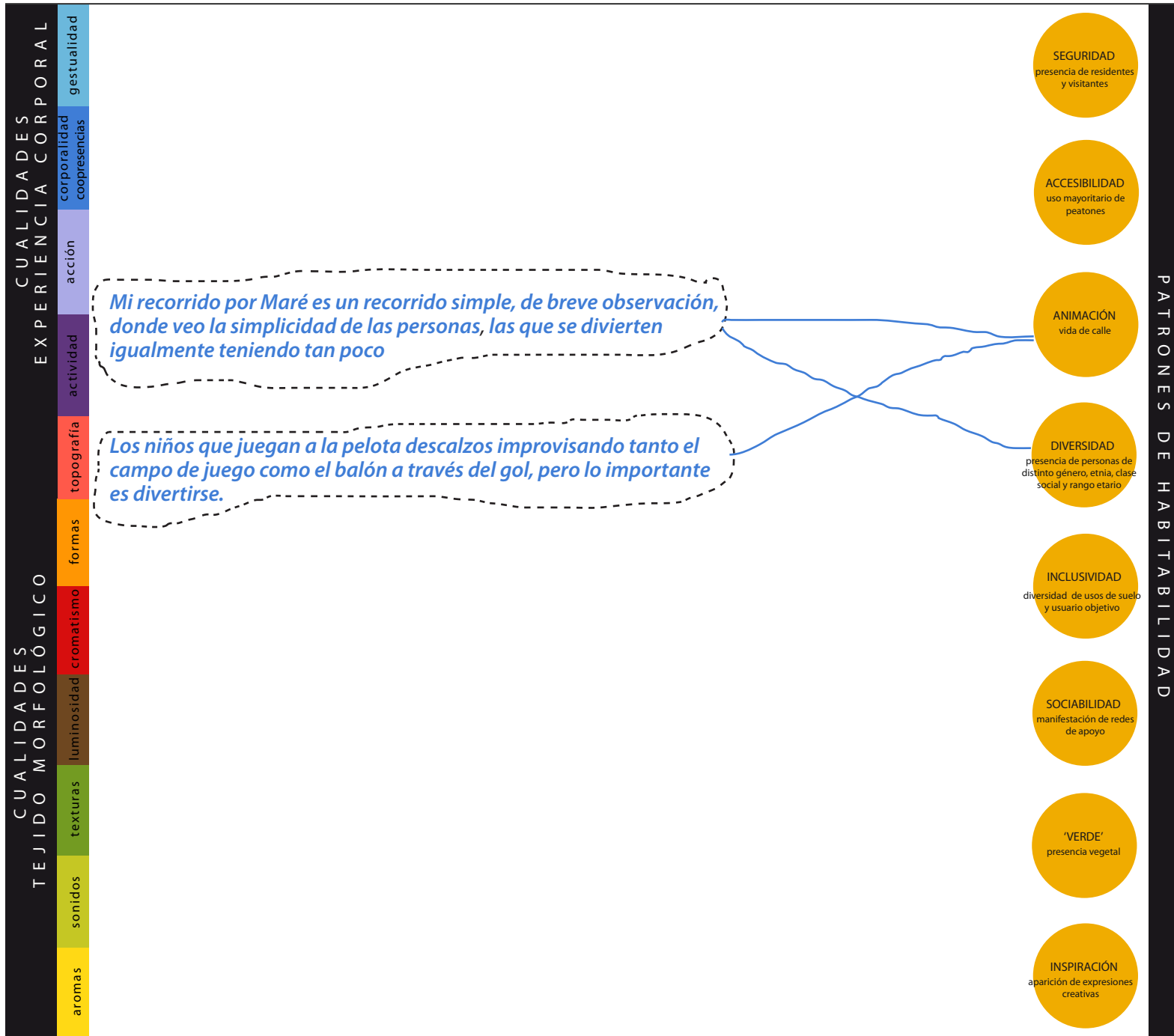
Yo estoy desde Enero de 2012 en el periódico 'El Ciudadano' del barrio Maré. La experiencia más chocante que me ocurrió fue cuando fui a hacer tareas para el periódico y pasé por una de las favelas que queda al lado de la línea amarilla donde tienen una barrera acústica que no aparta el sonido. En esta favela el suelo es de tierra, se oyen los autos pasando por la línea amarilla y las casas son de madera, construidas de puertas y materiales que no son adecuados para construir viviendas. Yo quedé muy triste de saber que existen personas que viven en esa condición. Observé a uno de los moradores muy delgado y mal vestido, parecía asustado.



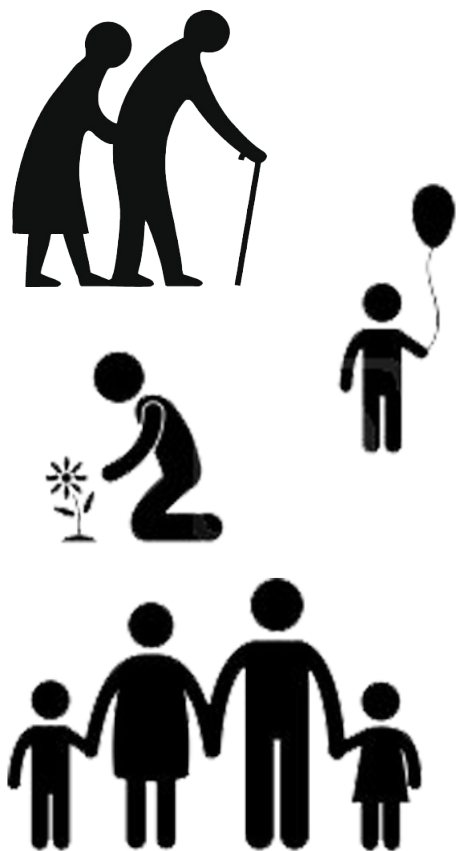
RELATO de FELIPE PESSÔA SOUZA, 19 años.

Mi recorrido por Maré es un recorrido simple, de breve observación, donde veo la simplicidad de las personas, las que se divierten igualmente teniendo tan poco, y aún así son capaces de ser felices. Incluso, siendo un lugar muy sencillo es un lugar con mucha cultura, no sólo musical sino también deportiva. Los niños que juegan a la pelota descalzos improvisando tanto el campo de juego como el balón a través del gol, pero lo importante es divertirse.

A pesar de la visión burguesa que dice que nuestro lugar es un sitio violento, que está lleno de insalubridad, digo que a pesar de eso ellos no viven aquí, por eso no tienen argumentos para insultar nuestro lugar de origen.



RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE RELATOS



Por medio del análisis de cualidades y atributos representados en los relatos se ve expresada la escasez de cualidades del tejido morfológico en la mención que de ellas se hace, lo que dice en gran medida de una pobreza material, pero a su vez, expresa una desconexión con el entorno construido, una falta de vinculación con el espacio material generado por estímulos poco gratos en esta materia.

Por el contrario priman las expresiones respecto a las cualidades de la experiencia corporal, con una fuerte alusión a atributos de animación, diversidad e inclusividad. Estos atributos proyectan a la comunidad de Maré como un lugar de pobreza material pero con una profunda riqueza de intercambios inmateriales, con un tejido base relacional rico en interacciones entre personas diversas, en que destaca la presencia de niños y adultos mayores.

Así se ve expresada la sociabilidad, en la conversación y la actividad en los espacios públicos, donde se menciona también a los comercios como una instancia importante de animación, siendo lo que mayor estimulación causa en estos relatos, la presencia de los otros realizando actividades en el espacio público. Esto habla de espacios vivos con un enorme potencial para la rearticulación, con una vida social rica y calles animadas, siendo éste uno de los mayores atributos seguido por la inclusividad y diversidad de personas.

Estos atributos son el sustento para orientar las acciones a realizar, permitiendo así su preservación y estimulación.

ATRIBUTOS	SEGURIDAD										2
	ACCESIBILIDAD										7
	ANIMACIÓN										13
	DIVERSIDAD										9
	INCLUSIVIDAD										11
	SOCIABILIDAD										4
	'VERDE'										1
	INSPIRACIÓN										0
		<i>relato de Renata</i>	<i>relato de Daiane</i>	<i>relato de Douglas</i>	<i>relato de Lilian</i>	<i>relato de Eliano</i>	<i>relato de Tuane</i>	<i>relato de Gizele</i>	<i>relato de Máisa</i>	<i>relato de Felipe</i>	TOTAL
CUALIDADES EXP. CORPORAL	aromas										0
	sonidos										3
	texturas										2
	luminosidad										0
	cromatismo										1
	formas										1
	topografía										1
	actividad										12
	acción										20
	corporalidad										10
coopresencias											
gestualidad										2	

LAS DEMANDAS LOCALES SINTETIZADAS EN 'LA MARÉ QUE QUEREMOS'

'La Maré que Queremos' es el documento formulado en conjunto entre las 16 comunidades del complejo de Maré en el mes de Junio de 2012. Este documento fue presentado al Prefecto de Río de Janeiro, Eduardo Paes, estableciendo peticiones en diversas áreas, con el objetivo de dar a Maré una categoría de 'barrio' igual a muchos otros de la ciudad.

Para llegar a la concreción de este documento, los dirigentes de las 16 asociaciones de moradores presentes en Maré, realizaron reuniones durante el lapso de dos años, una vez por mes, para tratar los temas que les aquejan a fin de hacer estas demandas presentes a las autoridades.

En términos simples, las demandas de los mareenses se orientan en la línea de gestar una mejoría en la calidad de vida de sus habitantes, teniendo como trasfondo una petición de igualdad de derechos entre todos quienes habitan la ciudad

y, finalmente, de democracia, y derecho a la ciudad.

Este documento, entonces, propone un plano de acción para la comunidad de Maré en las áreas de educación, salud, arte y cultura, deporte y esparcimiento, medio ambiente y transporte, teniendo en cuenta la inserción y mejoría de equipamientos y espacios públicos y llevando en consideración que los equipamientos públicos municipales existentes en Maré necesitan mejorar su funcionamiento para cumplir con la misión que se proponen.

De esta forma se realiza una síntesis de las peticiones establecidas en este documento, el que será usado como uno de los fundamentos que sustentan la propuesta de Plan Maestro para la comunidad de Maré, en las áreas que son pertinentes y conducentes al desarrollo armónico de la comunidad para los próximos años.

EDUCACIÓN

- Construcción de espacios de desenvolvimiento infantil (edi) en la mayoría de las comunidades.
- Implantación de salas de educación de jóvenes y adultos (eja) para el primero y segundo segmento educacional en las escuelas ya existentes.
- Construcción de más escuelas básicas para las comunidades de Vila Pinheiro, Marcilio Dias, Salsa y Merengue, Parque União.

SALUD

- Construcción de clínicas de familia en las áreas de Nova Holanda, Parque União y Vila Pinheiros.
- Construcción de dos centros de atención psicosocial (caps).

ARTE Y CULTURA

- Transformación de lona cultural Herbert Viana en proyecto de arena carioca.
- Creación de un programa de ayuda para la escuela de samba existente.
- Creación de cine Maré.

DEPORTE Y ESPARCIMIENTO

- Construcción de ciclovía para conectar Maré dentro y hacia el resto de la ciudad.
- Organización de eventos deportivos anuales.
- Colocación de academias para la tercera edad (ati) en los espacios públicos.

MEDIO AMBIENTE

- Realización de trabajo de paisajismo en todas las plazas existentes.
- Mejora en el sistema de recolección de basura.
- Arborización del conjunto del territorio.
- Reurbanización del canal de Ramos.
- Creación de programa de mantención de plazas y árboles existentes.
- Revitalización del parque ecológico.
- Modernización de la red pública de iluminación local.

TRANSPORTE

- Implementación de líneas de ómbibus dentro de Maré.
- Construcción de terminales locales.

CARACTERIZACIÓN DE LOS SISTEMAS

Para lograr comprender el complejo de Maré en su conjunto se utilizan herramientas de análisis físico que permiten la caracterización de los sistemas que lo conforman, centrando la mirada en aquellos que son de especial relevancia para la proposición del plan maestro.

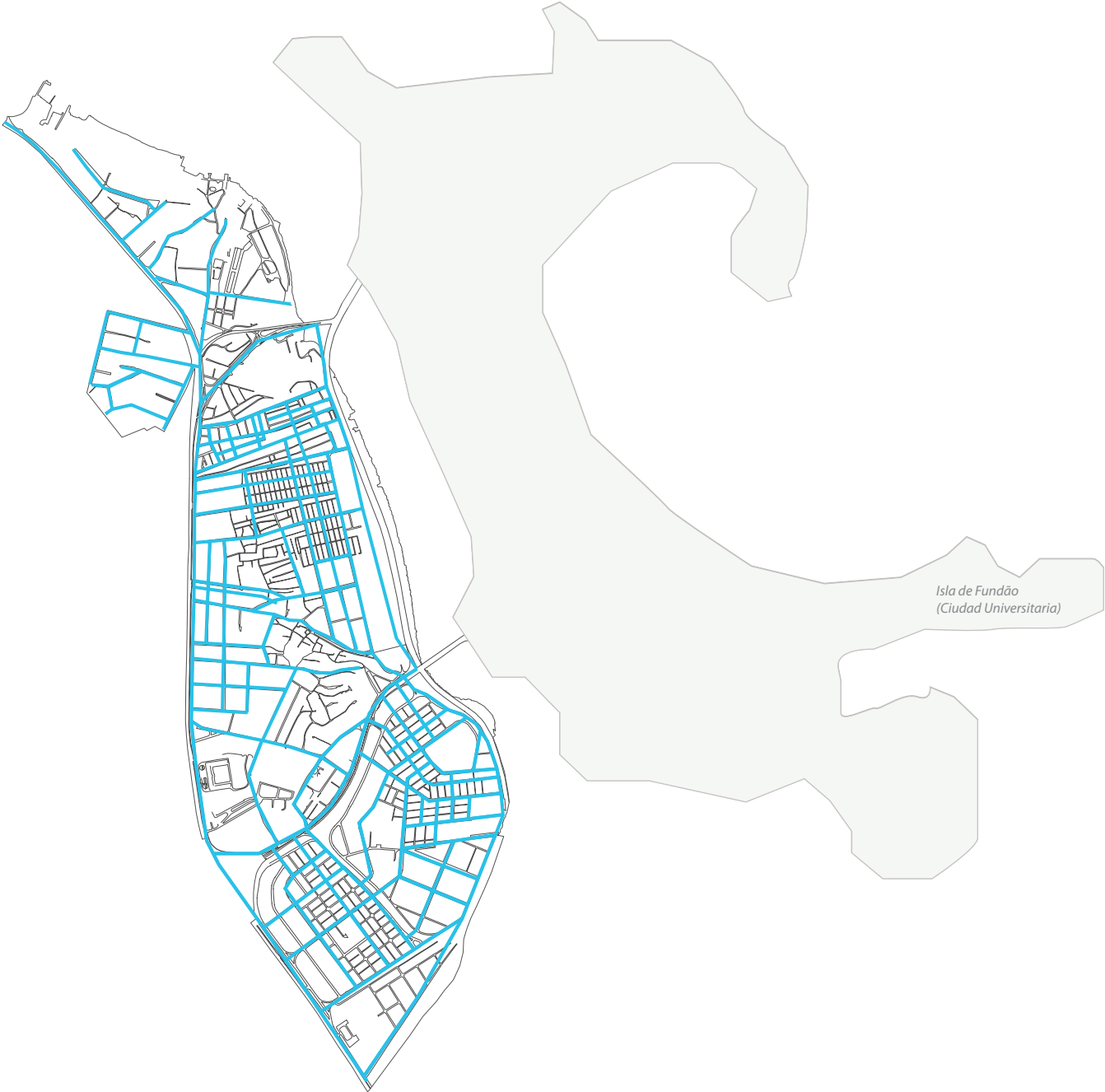
Estos sistemas implican el estudio de las líneas de agua natural, el sistema de alcantarillado y agua potable, el trazado vial, los espacios abiertos, los equipamientos públicos y las áreas productivas. Todos estos aspectos son analizados con la finalidad de establecer la interacción, el potenciamiento y la mejoría en las cualidades del territorio en su conjunto, hallando nichos posibles de potenciar y subsanar.







LÍNEAS DE AGUA

Las líneas de agua involucran el borde costero, los afluentes y canales que subyacen dentro del territorio de Maré.

**RED ALCANTARILLADO
& AGUA POTABLE**



TRAZADO VIAL

-  *Vía arterial*
-  *Vía distribuidora principal*
-  *Vía distribuidora local*
-  *Pasaje*



EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

- 1 *Escuela Pescador Albano Rosa*
- 2 *Museo*
- 3 *Lona de espectáculos*
- 4 *Escuela Elis Regina*
- 5 *Puesto de salud*
- 6 *Centro comunitario*
- 7 *Escuela Helio Smidt*
- 8 *Escuela Profesor Cesar Pernetta*
- 9 *Centro cultural*
- 10 *Escuela Municipal Bahía*
- 11 *Escuela Escritor Bartolomeu Cai*
- 12 *Escuela Nueva Holanda*
- 13 *Asociación de moradores*



ESPACIOS ABIERTOS

Espacios Abiertos



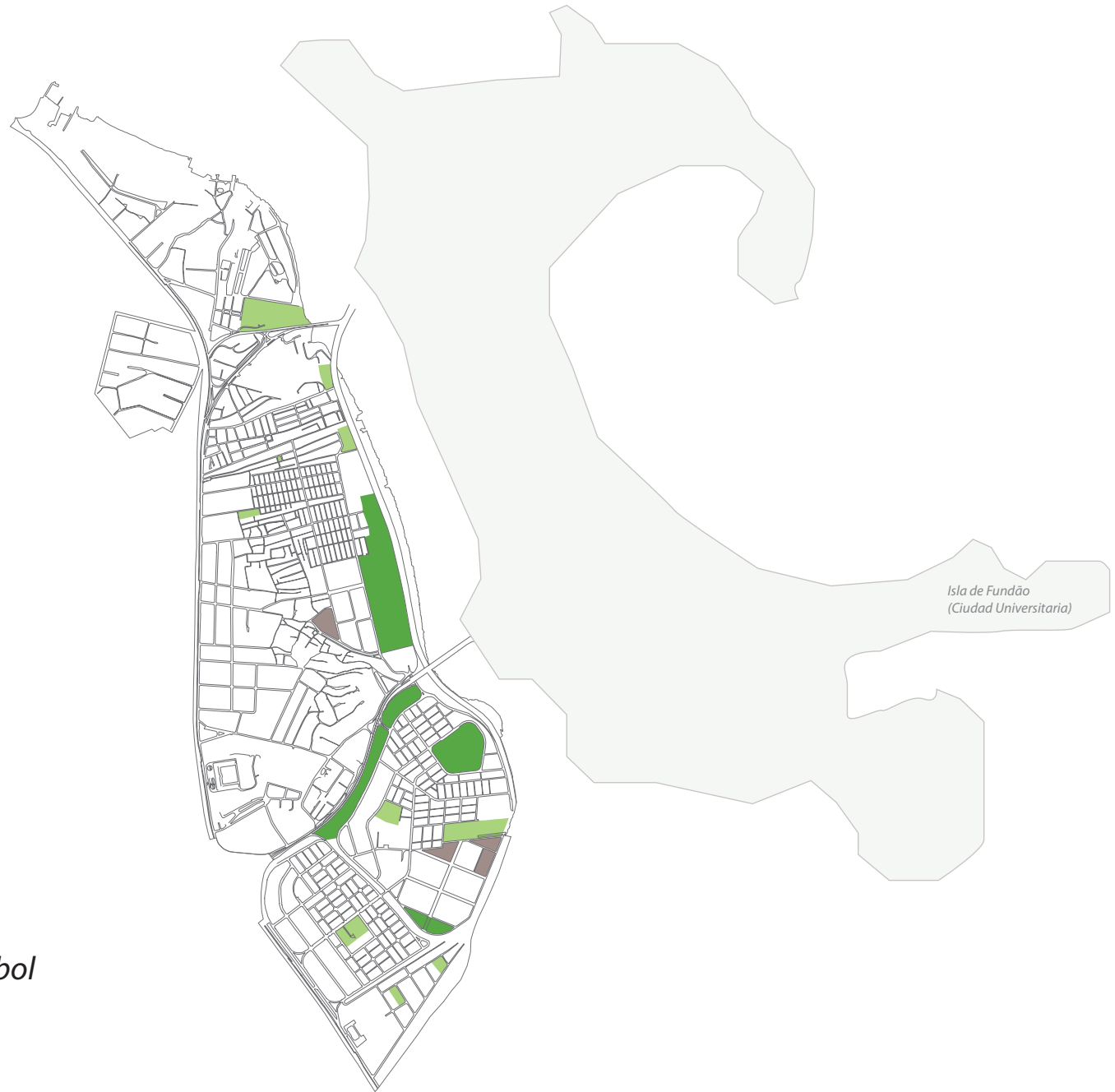
Parques



Plazas

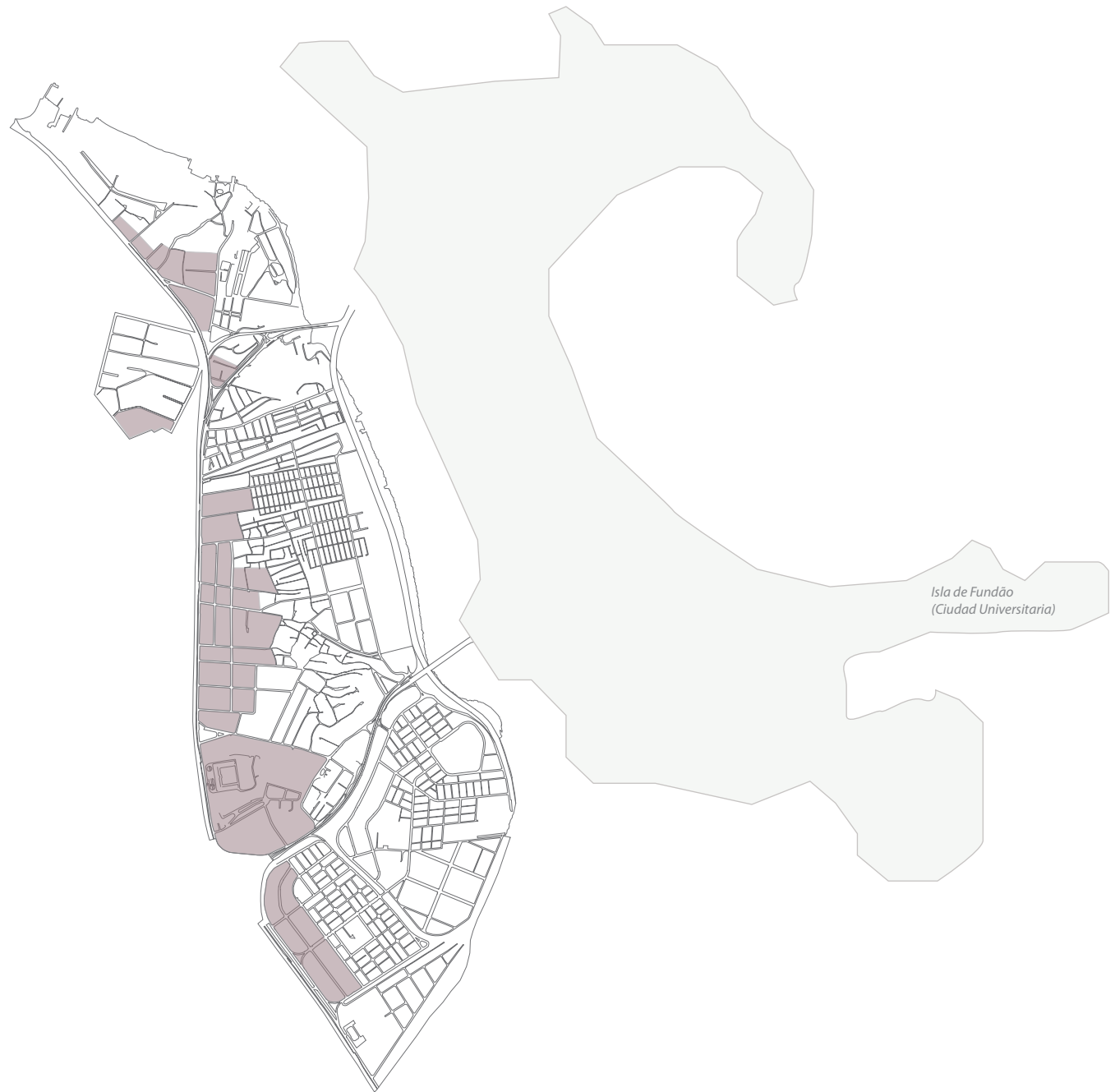


Canchas de fútbol

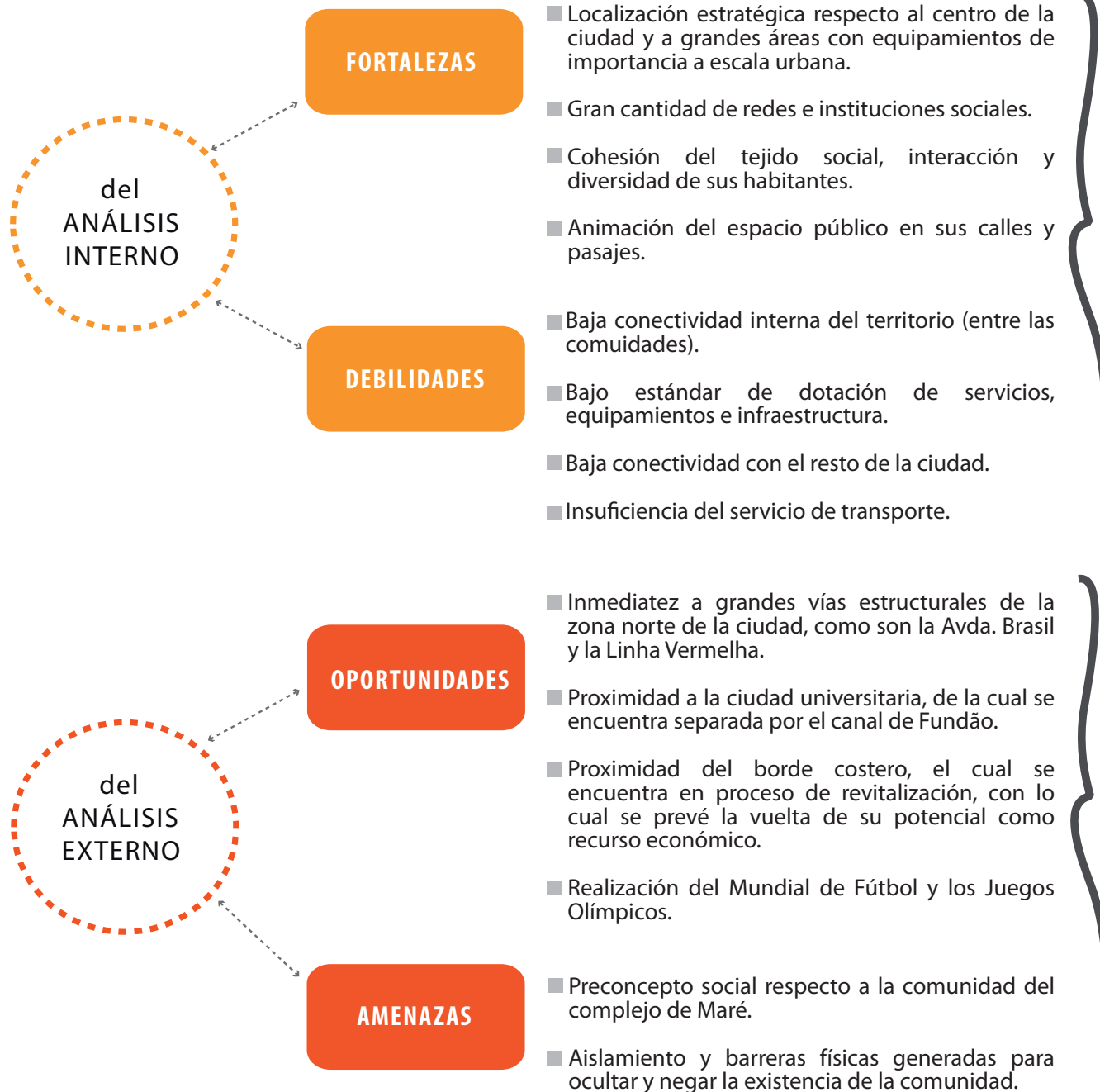


ÁREAS PRODUCTIVAS

Las áreas productivas en Maré ocupan espacios preponderantes, relegando a la vivienda a territorios menos disputados. Estas actividades rara vez logran integrarse a las dinámicas de las comunidades, estableciendo una separación y detrimento del suelo en la mayoría de los casos, salvo en aquellos en que estas actividades -sobre todo de tipo comercial y a pequeña y mediana escala-, son el fruto de la iniciativa de los propios habitantes del lugar.



ANÁLISIS ESTRATÉGICO FODA: FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES & AMENAZAS



POTENCIALIDADES

- Barrio modelo sustentable ícono de regeneración de suelo en la ciudad de RJ.

LIMITACIONES

- Una estructuración urbana definida ya por un trazado existente con ciertas dificultades de accesibilidad.
- La dureza del suelo en la zona poniente del territorio, poblado por actividades industriales.

RIESGOS

- No lograr unir las voluntades entre los agentes participantes: comunidad, prefectura, desarrolladores del PM y sociedad en su conjunto.

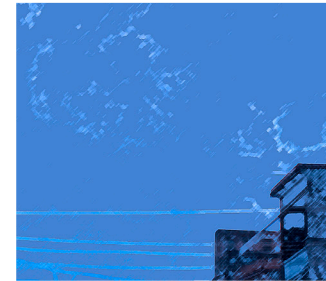
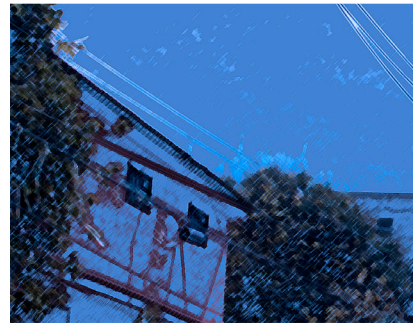
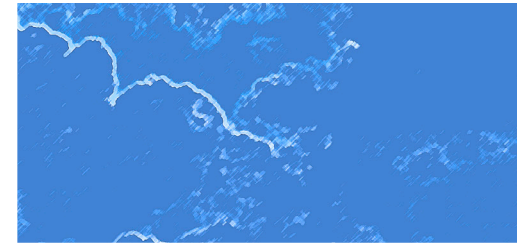
DESAFÍOS

- Coordinación de los diversos entes e instituciones involucradas en el proceso de desarrollo de la comunidad de Maré.

VISIÓN

Transformar a la comunidad de Maré en un barrio modelo dentro de la ciudad de RJ a partir de su modo de relacionarse con el entorno desde un punto de vista sustentable tanto ecológico, como social y económico. Esto será constituyente de una comunidad dotada de servicios, transporte y equipamientos, que propenderán a su desarrollo e integración, partiendo por una escala local, a modo de generación de empleo y renta tanto como a propiciar los autoemprendimientos y las posibilidades de desarrollo educativo, cultural y social de cada uno de sus habitantes.

PROPUESTA

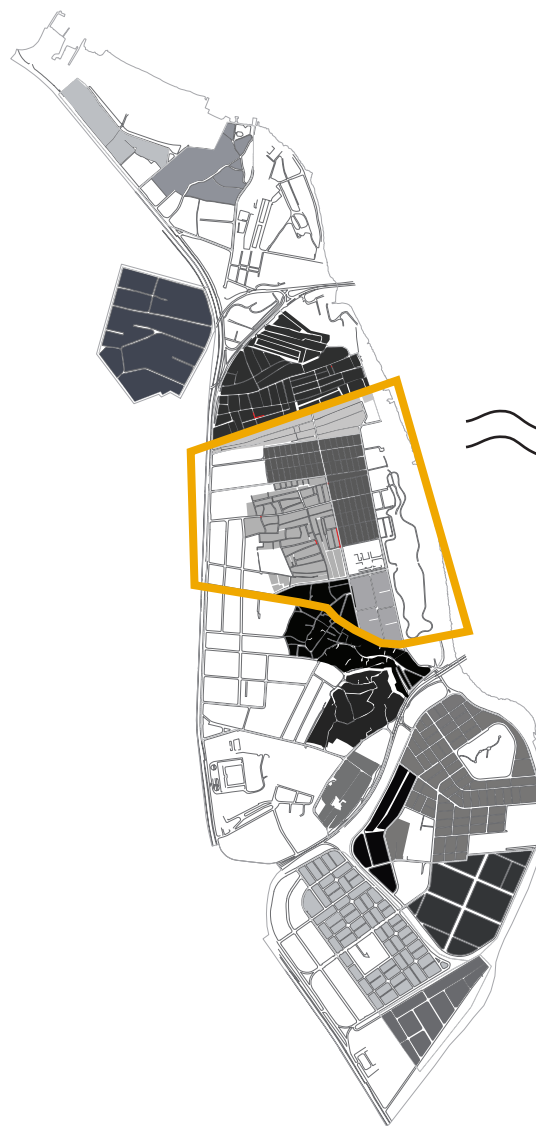


DEFINICIÓN DEL ÁREA A INTERVENIR

Para gestar una proposición que sea efectiva en la transformación del territorio, se toma la decisión de acotar el espacio a intervenir, definiéndose el perímetro integrado por las calles Darci Vargas, al norte, calle 17 de Febrero al sur, al poniente la Avda. Brasil y al oriente el borde del canal de Fundão que separa con la Isla del mismo nombre.

Las razones de esta delimitación del territorio tienen como objetivo propulsar, por medio de una intervención localizada, el desarrollo de la comunidad en su conjunto a través de la generación de una centralidad potente, capaz de dar respuesta a los requerimientos de la comunidad, constituyendo de esta forma el corazón de Maré, irradiador y propulsor del desarrollo.

Por estos motivos, es que la intervención se propone para el espacio más consolidado del complejo, principalmente por sus características



Total de la comuna de Santiago 2240 há.



histórico sociales que han definido el desarrollo de esta área de Maré, como una de las que presenta una mayor consolidación del tejido social, con algunas características homogéneas entre las comunidades que la conforman y espacios, iniciativas, agentes y organizaciones de gran potencia capaces de propulsar desde esta centralidad el desarrollo del total del complejo.

La propuesta involucra,

entonces, a las comunidades de Rubén Vaz, Parque Maré, Nova Holanda, Baixa do Sapateiro, Morro do Timbau y Nova Maré; las que cuentan con el mayor número de organizaciones dentro del total del complejo, presentando además parte importante de los equipamientos y espacios abiertos, lo que perfila a este territorio como un área con enormes potencialidades de fortalecimiento para la comunidad en su conjunto.

El total del área destinada a la intervención consta de 84 hectáreas, lo que se asemeja a la superficie del Parque O'Higgins dentro de la comuna de Santiago con sus 76,7 hectáreas, dimensión similar al de la totalidad del Plan Maestro para el complejo de Maré.

DISEÑO CONCEPTUAL DE LA PROPUESTA



Tal como un corazón irriga a un cuerpo, la propuesta plantea constituirse como el corazón irrigador del Complejo de Maré en su conjunto, conformando una centralidad que contribuya al desarrollo del total del complejo, por medio de la expansividad hacia el resto de las comunidades, lo que decanta, a su vez, en la integración con el resto del tejido urbano.

“regeneración de los espacios a partir de sus recorridos principales...”

Para lograr esta condición de irradiación, expansividad, integración y finalmente, desarrollo, se propone partir por la reestructuración interna de los recorridos que conforman la nueva centralidad propuesta y, desde aquí, potenciar la conectividad hacia el resto de las comunidades que integran el conjunto, de la misma forma que hacia el resto de la ciudad; superando así los límites que establecen actualmente las vías circundantes.

La rearticulación y potenciamiento de los recorridos estructurantes sugieren una nueva forma de habitabilidad del lugar, desde la toma de posesión de los recorridos.

Principalmente, se busca potenciar el eje longitudinal central llamado ‘Rua Principal’ que conecta las comunidades en sentido norte-sur y el eje central en sentido transversal: ‘Rua Sargento Silva Nunes’, vía que genera un recorrido continuo en sentido transversal, estableciendo la vinculación con las principales avenidas que rodean el complejo.

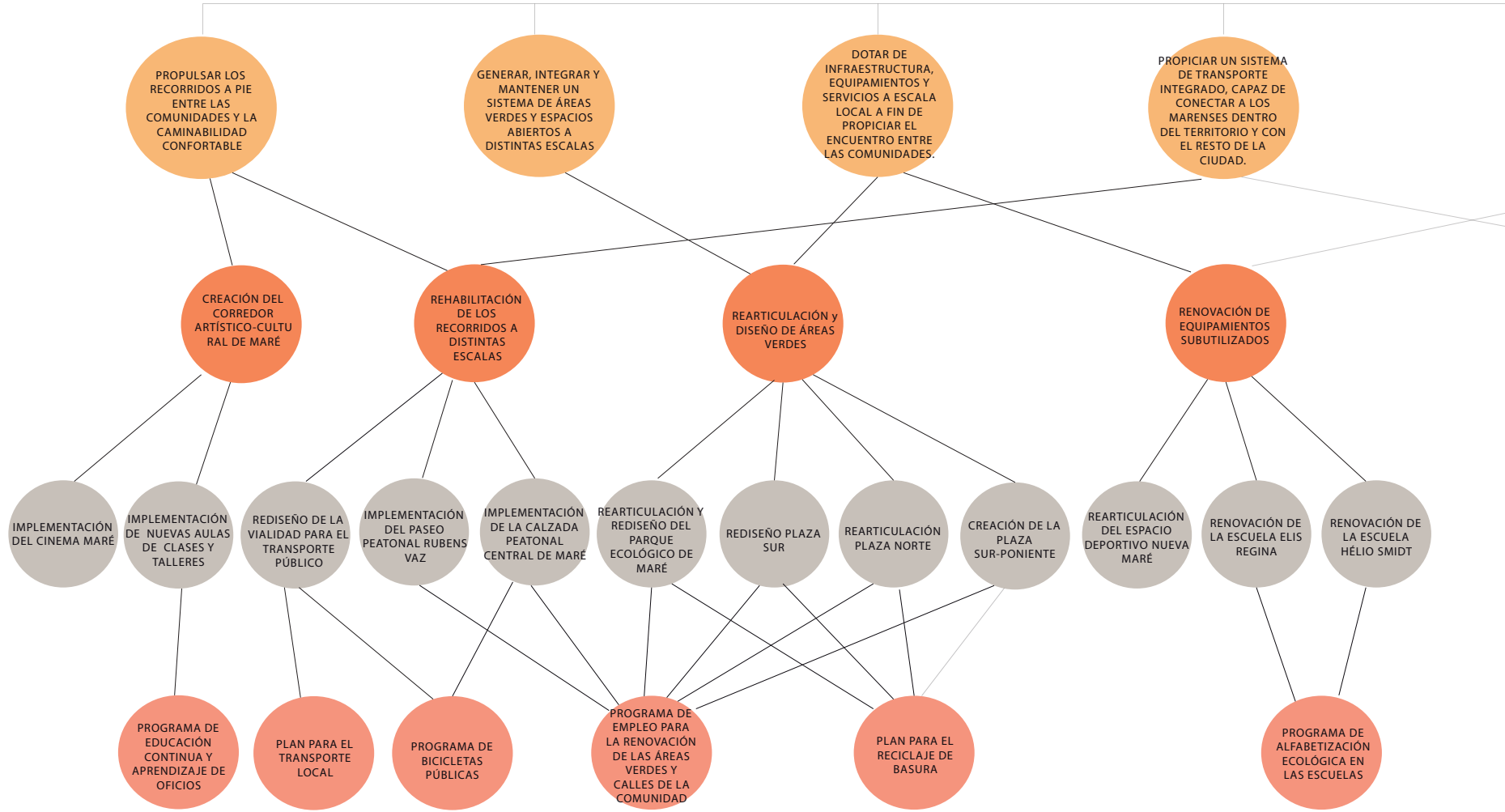
A partir de estas vías, se desprende una vialidad de recorridos secundarios capaces de complementar a estas dos vías jerárquicas, ofreciendo una multiplicidad de recorridos posibles en su capacidad de conectar y propiciar actividades. A esta trama se integra, por cierto, el conjunto de la vialidad por medio de un tratamiento definido para cada tipo de vía.

OBJETIVOS, ESTRATEGIAS & ACCIONES

OBJETIVOS
ESPECÍFICOS

ACCIONES

ESTRATEGIAS
(planes y programas)



PM COMPLEJO DE MARE
OBJETIVO GRAL.
POTENCIAR EL DESARROLLO DEL COMPLEJO DE MARE POR MEDIO DE LA CONEXIÓN ENTRE SUS PROPIAS COMUNIDADES Y SU INTEGRACIÓN AL RESTO DEL TEJIDO URBANO.

DOTAR A LA COMUNIDAD DE MARE DE EQUIPAMIENTOS DE ESCALA URBANA QUE POTENCIEN LOS INTERCAMBIOS HACIA EL RESTO DE LA CIUDAD.

INSTAURAR A MARE COMO UNA COMUNIDAD ECOLÓGICA SUSTENTABLE POR MEDIO DEL TRATAMIENTO DE DESECHOS Y LA PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS.

POTENCIAR LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y RENTA POR MEDIO DE LA CREACIÓN DE OPORTUNIDADES EMANADAS DESDE LO LOCAL.

FOMENTAR Y ESTIMULAR EL DESARROLLO EDUCATIVO Y CULTURAL, ASÍ COMO LAS INSTANCIAS DE ESPARCIMIENTO DE LA COMUNIDAD.

FORTALECER Y POTENCIAR EL TEJIDO SOCIAL

IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE

RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO

IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS DE SERVICIO A LA COMUNIDAD

RELOCACIÓN DE VIVIENDAS

CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL TERRESTRE

CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE PASAJEROS DE MARE

CONSTRUCCIÓN PASEO MARÍTIMO DE MARE

CONSTRUCCIÓN CALETA DE PESCADORES DE MARE

IMPLEMENTACIÓN DE HUERTOS COMUNITARIOS

CREACIÓN DE LA ARENA MARE

CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE SALUD DE MARE

IMPLEMENTACIÓN DE POUZO: PUESTO DE ORIENTACIÓN URBANÍSTICA

IMPLEMENTACIÓN C.G.T.R: CENTRO DE GENERACIÓN DE TRABAJO Y RENTA

CONSTRUCCIÓN DEL MERCADO DE MARE

CONSTRUCCIÓN DEL NÚCLEO DE COMERCIO Y SERVICIOS

CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO EDUCACIONAL DE MARE

CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO HABITACIONAL PARA RELOCACIONES

PLAN PARA EL RECICLAJE DE BASURA

PLAN PARA EL TRANSPORTE LOCAL

PLAN DE EMPLEO EN COOPERATIVAS DE GENERACIÓN DE TRABAJO

PROGRAMA DE CULTIVO DE HUERTOS Y PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS

PROGRAMA DE EDUCACIÓN DE HUERTOS COMUNITARIOS

PLAN PARA REGULACIÓN DE LA PROPIEDAD

PLAN DE EMPLEO EN COOPERATIVAS DE GENERACIÓN DE TRABAJO

PROGRAMA DE EDUCACIÓN CONTINUA Y APRENDIZAJE DE OFICIOS

REFERENTES: ORIENTACIONES Y PRINCIPIOS



TURF CITY, ISLANDIA

Propuesta para la extensión de la ciudad de Reykjavik, basada en lineamientos ecológicos que pretenden preservar las condiciones culturales preexistentes en busca de un crecimiento urbano sustentable e integrado a la trama pre-existente. El proyecto busca la conexión entre los 5 barrios propuestos de uso mixto por medio de una estructura vial expresada en distintas escalas, la infraestructura y el paisaje.



LONDRES: OLYMPIC MASTERPLAN

Intervención pública con motivo de las olimpiadas como una oportunidad de reconversión urbana eficaz para un sector deprimido de la ciudad. Esto pretende lograrse por medio de la sucesiva conversión de los espacios públicos incluyendo las calles y la implementación de un plan de transporte a diferentes escalas, apoyando a su vez la centralidad que esta área presenta respecto al total de la ciudad.



PLAN DIRECTOR MEDELLÍN COLOMBIA

Sistema de transporte público interconectado, e implementación de equipamientos de gran importancia en las favelas como escuelas y bibliotecas a escala urbana. De esta manera, uno de los ejes fundamentales es la integración físico-espacial y social de la ciudad.

DIMENSIONES DE LA PROPUESTA

PLAN MAESTRO ámbito ordenamiento territorial

problemas

desconexión interna-externa

baja calidad del transporte

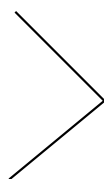
vivienda en situación de riesgo

carencia de infraestructura, equipamientos y servicios

precariedad de áreas verdes y espacios públicos

escasez de empleo y salario

invisibilización de los habitantes



DISEÑO URBANO

operaciones

integración de los espacios públicos

creación de ejes conectores interior- exterior

rearticulación y rediseño de las áreas verdes

perfeccionamiento de la red de iluminación, alcantarillado y agua potable

arborización y rediseño de vías

inserción de nuevos equipamientos

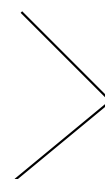
relocación de viviendas

reconversión y renovación de espacios y edificaciones subutilizadas

canalización del canal de ramos

incorporación de transporte calificado

mejoramiento red agua potable, alcantarillado e iluminación



PROYECTOS DE Arquitectura & Paisajismo

intervenciones

corredor artístico-cultural

calzada peatonal central de maré

centro de salud

terminal marítimo de pasajeros

caleta de pescadores

paseo peatonal rubens vaz

arena maré

huertos comunitarios

parque ecológico

espacio deportivo nueva maré

plazas norte y sur y sur-poniente

escuela elis regina

terminal terrestre de pasajeros

paseo marítimo de maré

puesto de orientación urbanística

centro de generación de empleo

complejo de vivienda

renovación plaza norte

complejo educativo de maré

mercado maré

explanada de comercio y servicios

paisajismo calles y pasajes

DESARROLLO DE LA PROPUESTA: OPERACIONES FUNDAMENTALES

RELOCACIÓN DE VIVIENDAS

El desarrollo de la propuesta implica la relocalización de algunas viviendas existentes. Esta decisión se toma con el mayor criterio posible considerándose como un hecho estrictamente necesario para la mejora de las condiciones de vida del complejo en su conjunto. Por este motivo, son relocalizadas las viviendas del lado poniente de la 'Rúa Principal' con el objetivo de asegurar la conexión norte-sur, así como también aquellas viviendas que se encuentran en situación de riesgo en torno al canal de Ramos y otras que se encuentran en similar condición dentro de los terrenos del Parque Ecológico. Igualmente son relocalizadas las viviendas situadas sobre uno de los pasajes interiores que impiden la conexión interior. Para estas personas se propone un nuevo complejo de viviendas dentro de uno de los terrenos expropiados, el que ofrecerá una mejor calidad en las condiciones de vida presentes actualmente. De igual manera, con el ensanchamiento de la Rúa Principal, se desconggestionan un espacio que suele presentar situaciones de conflictos entre grupos rivales, inspirados por la toma del poder territorial.



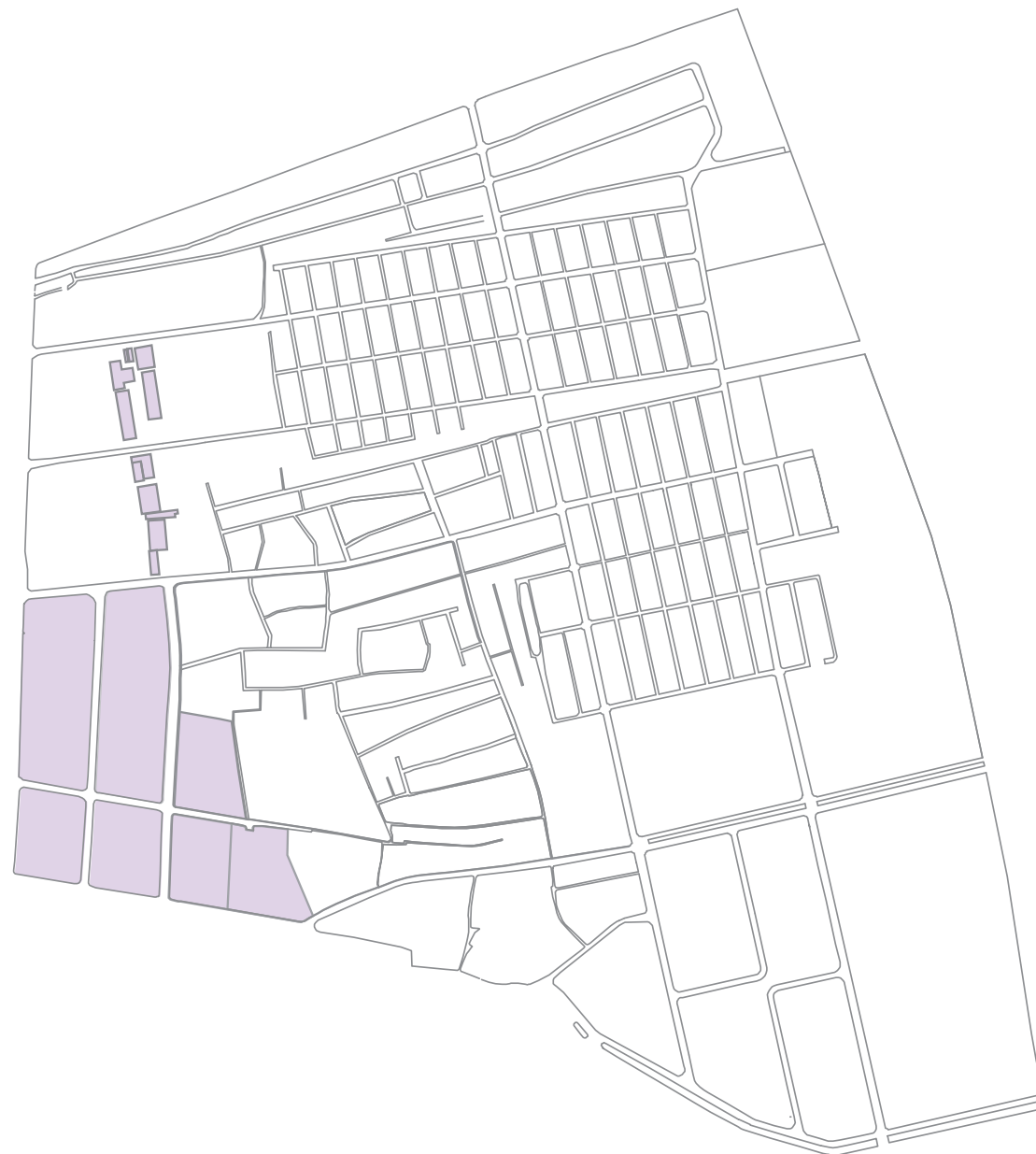
EXPROPIACIÓN DEL SUELO

Las expropiaciones corresponden a acciones ejecutadas en el tiempo con la finalidad de mejorar las cualidades de ocupación y uso del suelo a modo de generar oportunidades de empleo y desarrollo, acabando con la masiva situación de detrimento del suelo actual.

En su mayoría, se trata de espacios subutilizados dispuestos con actividades sin vinculación a la comunidad de Maré y que no generan en absoluto una contribución a la propuesta.

Las salvedades encontradas, como terrenos que ostenten fines comerciales vinculantes, implican ofrecer la posibilidad de relocalización dentro de los propios espacios generados por la propuesta para tales fines, u ofrecer el pago del valor de la propiedad al momento de dictarse el plan, sin añadir a este costo los beneficios que del plan maestro pudieran haberse obtenido.

En este aspecto, las expropiaciones son llevadas a cabo como medio de reconversión del suelo y/o edificaciones, tanto para la incorporación de nuevos equipamientos y servicios como para la apertura de nuevas vías.



REDEFINICIÓN DE LA VIALIDAD ESTRUCTURANTE

La segunda operación implica otorgar una clara jerarquización vial -inexistente actualmente-, mediante el rediseño, la reconexión y la creación de vías nuevas, inspiradas en los recorridos existentes actualmente, definiendo los materiales que dan forma a cada una de estas vías según la funcionalidad que tendrán.

En este aspecto la habilitación de la Rúa Principal y la rúa para el transporte público son uno de los hechos más importantes así como la habilitación de una ciclovía la pavimentación de los pasajes de tierra. Así, se genera la apertura de tres nuevas calles para conectar espacios hasta ahora comunicados (*círculos rojos*), estableciéndose también dos nuevas vías peatonales mixtas.

Para la apertura de la Rúa Flávia Farnesse se precisa de la expropiación de terrenos, lo que implica ofrecer la posibilidad de relocalización o el pago del valor de la propiedad al momento de dictarse el plan, sin añadir a este costo los beneficios que del plan maestro pudieran haberse obtenido.



PROYECTO DE PAISAJISMO EN CALLES Y PASAJES

El proyecto de paisajismo se propone para cada una de las vías existentes y propuestas e implica la definición del arbolado viario y la inserción de mobiliario urbano, con el fin de generar un sistema verde integrado a distintas escalas, así como la recuperación de bordes con potenciales paisajísticos como son los canales existentes en la parte sur del proyecto y los bordes de parques y plazas.



EQUIPAMIENTOS Y ÁREAS VERDES



PROYECTOS REFERENTES PARA EL TRATAMIENTO DE ESPACIOS

TRATAMIENTO ÁREA VERDE-PARQUE

Parque La Villete, París, Francia.

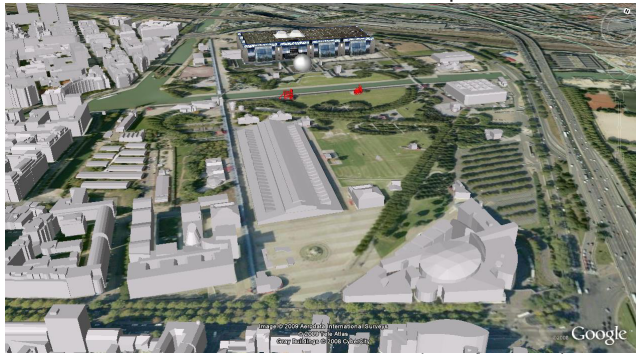


Imagen fuente: googlemaps.com

Western Harbour – Plan Maestro Malmö, Suecia

TRATAMIENTO DE LA VIVIENDA



Imagen fuente: <http://www.cabe.org.uk/files/udss2008-evadalman.pdf>

TRATAMIENTO DE PASAJES



Imagen fuente: <http://www.cabe.org.uk/files/udss2008-evadalman.pdf>

TRATAMIENTO BORDE AGUA Astrup Fearnley Museet, Oslo | Renzo Piano

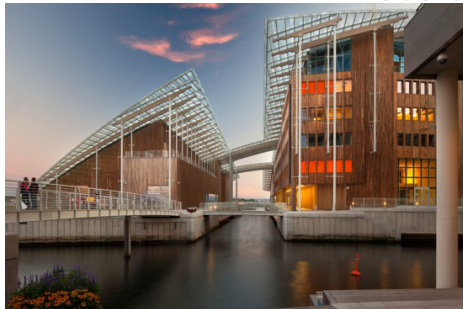


Imagen fuente: <http://www.dsgnr.cl/2012/10/astrup-fearnley-museet-oslo-renzo-piano/>



Imagen fuente: <http://www.dsgnr.cl/2012/10/astrup-fearnley-museet-oslo-renzo-piano/>

PROGRAMAS & ETAPAMIENTO DEL PLAN MAESTRO

El programa del Plan Maestro para el Complejo de Maré propuesto, tiene una directa relación con el fortalecimiento de las actividades existentes, por medio de una detección de nichos posibles en la etapa de diagnóstico. De esta manera, pequeñas actividades que ostentan un carácter incipiente, son revalorizadas para todos sus habitantes por medio de operaciones de reconversión del suelo y de las edificaciones, rehabilitación, rearticulación y proposición de nuevos equipamientos; a modo de respetar los modos de vida y las características del tejido morfológico.

En lo concerniente a las etapas de ejecución del plan maestro, éste se proyecta en cinco etapas a realizarse en un lapso de tiempo de 25 años. Cada una de estas etapas de ejecución de las propuestas, contemplará a su vez el desarrollo de las áreas del proyecto de paisajismo indicadas.

La lógica de ordenamiento de las etapas del proyecto, se basa en la generación de un equilibrio o balance entre las áreas a tratar, a modo de compensar de esta forma los vectores de desarrollo en distintas partes del territorio, comenzando por la realización

de aquellas intervenciones capaces de generar el mayor impacto en el menor tiempo posible, propendiendo a que estas mejoras se hagan visibles y, por tanto, sean capaces de aunar voluntades diversas para su proyección a futuro.

ETAPA1 (0-5 años)



La etapa uno del plan maestro conlleva la ejecución simultánea de los proyectos considerados emblema de la nueva

renovación del Complejo de Maré, con su respectiva transformación en un barrio modelo de regeneración para la ciudad de RJ.

Esto implica aprovechar la oportunidad de los eventos deportivos que se aproximan y materializar aquellos proyectos que expresan una cara pública. Este es el caso del Parque Ecológico, como un espacio que se proyecta a la ciudad de manera directa por medio de la Linha Vermelha y la Calzada Peatonal Central de Maré, la que se acompaña, además, de la rearticulación del Espacio Deportivo Nueva Maré.

PARQUE ECOLÓGICO DE MARÉ

El Parque ecológico, mayor espacio abierto verde de la comunidad, se encuentra hoy en un total estado de abandono, lo que exige su pronta recuperación para disfrute de los mareenses.

Para esto se llevarán a cabo operaciones de rearticulación de los espacios existentes como la Villa Olímpica a una nueva trama que implica el diseño e implementación de nuevos programas. Para que esto suceda, se genera la incorporación de núcleos comerciales para la reactivación del parque, sumado a un nuevo programa: la Arena Maré.

Dentro de los terrenos del Parque Ecológico

tendrá lugar de manera provisoria, la instalación de los espacios para fabricación de hormigón, empleado en la construcción de los proyectos propuestos.

Arena Maré

El espacio de la Arena Maré viene a reemplazar las funciones que actualmente cumple la Lona Cultural de Maré, como espacio que da cabida a la mayor parte de los espectáculos que se realizan en la comunidad, no contando con la infraestructura necesaria para tales efectos.

Por este motivo, la Arena Maré es un espacio emblemático que pretende abrirse a la comunidad y a la ciudad en general, mostrando su mejor cara, por medio de espectáculos artístico culturales, muchos de ellos producidos por los propios habitantes de Maré, generando de este modo una integración que trasciende los límites territoriales de la comunidad.

CALZADA PEATONAL CENTRAL DE MARÉ

Éste constituye un proyecto ancla de la propuesta en su conjunto, pues contiene la carga simbólica de ser el espacio democrático por excelencia para los mareenses, donde se encuentra la organización Redes de Maré y la

Asociación de Moradores de Maré, por lo que se entiende como un espacio neurálgico de articulación social. Además, próximo a éstos se encuentran la escuela Nueva Holanda y la escuela de samba, las que recibirán una mejora en sus condiciones de infraestructura. Todos estos equipamientos forman parte de lo que será la nueva calzada central de Maré destinada a constituir una superficie peatonal con características de habitabilidad y acogimiento confortables al peatón, por medio de la rearticulación de las actividades existentes, las que albergan en este sitio también a una pequeña cancha de fútbol y una pista de skate.

ESPACIO DEPORTIVO NUEVA MARÉ

Éste consiste en la creación de un núcleo deportivo a partir de dos equipamientos actualmente existentes que se encuentran desconectados y subutilizados. La cancha de fútbol y las piscinas comunitarias se unen así, conformando un complejo deportivo a escala de barrio que se conecta por medio de la apertura de un pasaje actualmente truncado. Esto mejorará la accesibilidad hacia este equipamiento y, además, permitirá el tránsito peatonal fluido hacia la calle Sargento Silva Nunes, principal vía en sentido transversal.

ETAPA2 (5-10 años):



La etapa dos de ejecución del proyecto se plantea como un segundo paso a la consolidación de Maré como un barrio integrado con amplias posibilidades de desarrollo para sus habitantes. Para esto se propone en esta etapa el desarrollo de tres proyectos en forma simultánea. Dos de ellos en espacios internos de la comunidad como son el nuevo complejo habitacional de Maré para relocalaciones, acompañado por

un huerto comunitario y el nuevo corredor artístico-cultural de Maré. Por su parte, hacia la costa, se comienza con el desarrollo del proyecto de recuperación del borde costero de Maré.

RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO

Una de las intervenciones emblemáticas es la recuperación del borde costero, el que hoy se encuentra inaccesible e inhabilitado, por lo que se plantea el reencuentro de la comunidad con el mar que le dio origen y sustento, a partir de la pesca como actividad económica, incluyendo -a su vez- otras actividades productivas y recreativas que contribuyan al desarrollo de la comunidad de Maré, pero también al de la ciudad en su conjunto. Esta intervención se encuentra integrada por los siguientes programas:

Terminal Marítimo de Pasajeros

Si bien ya se ha hablado de la deficiente conectividad de Maré y de las limitantes espaciales que, paradójicamente, constituyen las grandes vías, este déficit no es un caso aislado, también existe una dificultosa conectividad en torno a la zona norte de Río de Janeiro por un sistema vial sobrepoblado. Por este motivo, el proyecto

de Terminal Marítimo de Maré se plantea para trascender la escala de la comunidad y constituir un equipamiento a escala urbana que preste un servicio a una buena parte de los habitantes de la ciudad. Así, se suma a otros equipamientos existentes de igual índole, como el terminal marítimo de Niteroi y el terminal marítimo que colinda con el Aeropuerto Internacional. Con estos elementos resulta factible establecer una red que comunique y acerque de forma efectiva los espacios de la ciudad.

Este terminal tendrá contemplado el uso de barcas para el transporte de pasajeros por vía marítima hacia Niteroi y el terminal de pasajeros marítimo ubicado hacia el aeropuerto, lo que abre el camino para la comunicación a mayor velocidad con ambos puntos notables y otros como la Ciudad Universitaria, ubicada en la isla frente a Maré, generando enormes posibilidades de desarrollo tanto para la comunidad como para el resto de la ciudad.

El Terminal Marítimo forma parte del Plan de Transporte para el desarrollo de la comunidad. Esto implica su vinculación a otros planes como el de reciclaje de basura, en base al cual es posible la obtención de tickets de transporte.

Caleta de Pescadores

Con la expulsión desde su borde costero, a raíz del crecimiento urbano, la comunidad de Maré perdió el derecho a hacer uso de la pesca como fuente de ingreso, lo que ha dejado un gran número de familias sin fuentes de trabajo. Este acontecimiento además ha sido agravado por medio de la utilización intensiva de este canal en actividades productivas que han generado grandes daños ambientales y de polución de las aguas. Sin embargo, esta realidad se encuentra siendo revertida en la actualidad casi en un cien por ciento, lo que abre las puertas hacia el desarrollo económico de una pesca a escala local que precisa de un espacio físico donde desarrollarse.

La propuesta de una nueva caleta de pescadores para Maré constituye también una forma de recobrar la memoria histórica de la comunidad, generando una fuente de desarrollo desde el espacio de lo local hacia el resto de la ciudad de Río de Janeiro.

Paseo Marítimo

El Paseo Marítimo de Maré tiene como finalidad recobrar el borde costero para sus habitantes, estableciendo aquí una serie de actividades recreativas y productivas que dan sustento a la propuesta. De esta forma el paseo actúa

conectando los equipamientos de terminal marítimo y caleta de pescadores por medio de un recorrido animado que, además, se encuentra conectado directamente al otro lado de la Linha Vermelha por medio de pasarelas instaladas desde el Parque ecológico.

COMPLEJO HABITACIONAL PARA RELOCACIONES

Este proyecto tiene como finalidad acoger a los moradores relocalizados, debido a los ensanches y aperturas de vías generados, así como a aquellos que habitaban en zonas de riesgo en los bordes del Canal de Ramos.

Este nuevo complejo habitacional se propone como una intervención modelo con características ecológicas, sustentables, con edificios basados en el uso de energías limpias y equipamientos asociados a espacios productivos y áreas verdes. Inmediatamente vinculado a la construcción de este complejo de vivienda se encuentra la presencia de un huerto comunitario, el que entregará un sustento económico a las familias por medio de la producción de alimentos y la generación de renta.

Para la construcción de este complejo con el huerto asociado, se requiere de la expropiación de terrenos que pertenecen

a más de un propietario. Esta labor debe ser emprendida en el periodo de los 5 años anteriores, es decir, durante la ejecución de la etapa 1 de la propuesta.

CORREDOR ARTÍSTICO-CULTURAL DE MARÉ

En forma paralela a las propuestas anteriormente descritas, se ejecuta en la zona norte del plan maestro un corredor artístico-cultural. Este tiene sustento desde el incipiente motor que constituye el Centro Cultural de Maré, verdadero corazón cultural de la comunidad. Esto da pie a la reestructuración de un área deprimida de la comunidad con edificaciones que se encuentran en estado de abandono pertenecientes a privados y que han sido utilizadas como bodegas. Por este motivo se requiere de la expropiación de una franja de terrenos para la reconversión de estos galpones en desuso y el aprovechamiento del espacio intersticial entre ellos para la conformación del corredor. Los galpones se convierten así en aulas de clases para talleres y aprendizaje de oficios. Igualmente, este programa se complementa con la instalación de un cine y cafeterías. El cine constituye un espacio donde exhibir y realizar los ciclos de cine que se llevan a cabo con regularidad

en el centro cultural sin las instalaciones adecuadas.

En forma conjunta a la propuesta de corredor Artístico-Cultural se suma la implementación de las oficinas del POUISO (Puesto de Orientación Urbanística) y el C.G.T.R (Centro de Generación de Trabajo y Renta). El POUISO tiene como finalidad prestar atención a los moradores de la comunidad en materias de asesoría urbanística, arquitectónica, social y legal y constituye además un requisito en las comunidades que son intervenidas mediante planes maestros. De esta forma, el POUISO cumpliría la función de guiar el desarrollo armónico del conjunto desde su escala base que parte por las viviendas, sin promover un intervencionismo excesivo, sino más bien, propiciando el saludable desarrollo de éstas, por medio de la guía a sus habitantes.

Por su parte, el Centro de Generación de Trabajo y Renta, constituye una entidad que presta asesoría a los moradores respecto a las oportunidades de desempeño laboral. Gran parte de estas oportunidades, emanan desde las propias iniciativas generadas por el plan maestro.

Igual que con el complejo habitacional,

todas las expropiaciones aquí planteadas deben comenzar a realizarse durante la etapa de ejecución previa de la propuesta.

ETAPA3 (10-15 años):



La tercera etapa del plan maestro tiene como evento fundamental el convertir a la actual Rua Principal en una vía local de importancia, conectora del conjunto y capaz de sostener

el transporte público de recorrido interior. De esta forma, se comienza a ejecutar de manera conjunta el Terminal de Pasajeros terrestre de Maré, con la finalidad de fortalecer la conectividad del conjunto del territorio y complementar las funciones desempeñadas por el Terminal Marítimo de pasajeros de Maré.

TERMINAL DE PASAJEROS TERRESTRE

El terminal propuesto plantea establecerse como un espacio capaz de ofrecer ordenamiento a la actual situación de caos de los vehículos de transporte, ofreciendo un lugar definido para la toma y llegada de los pasajeros, vinculado con los nuevos recorridos interiores propuestos para la comunidad, liberando de esta manera las vías de acceso atestadas de vehículos de transporte informal. Este terminal se propone en un espacio inmediatamente adyacente a la Avda. Brasil actualmente ocupado por varios propietarios, lo que implica comenzar un proceso de expropiación en la etapa anterior de ejecución de los proyectos.

ESCUELA ELIS REGINA

Otro proyecto a ejecutar en esta etapa

es la renovación de la escuela Elis Regina o CIEP 'Centro Integral de Educación Pública', como es conocida popularmente. Su ubicación se encuentra adyacente a la Rua Principal y su renovación tiene como finalidad esencial, ampliar la cobertura que no alcanza a ser satisfecha actualmente. Igualmente, la escuela Elis Regina es uno de los puntos fundamentales para el desarrollo del plan maestro, pues es aquí donde serán implementados algunos de los planes y programas dispuestos en materia de ecología y cuidado del medio ambiente, así como planes para la educación continua de niños y adultos.

La renovación de la escuela en el mismo lugar que ahora se encuentra, dotará de una infraestructura de mejor calidad que permitirá, a su vez, acoger a una mayor cantidad de estudiantes y propulsar los conocimientos para una convivencia basada en principios sustentables de desarrollo desde lo local.

HUERTOS COMUNITARIOS

La propuesta plantea la instalación de huertos comunitarios en los terrenos que actualmente ocupa la Lona de Maré en vista de que este programa será sustituido por el

de la Arena Maré, la que estará dispuesta en los terrenos del Parque Ecológico.

La iniciativa de huertos comunitarios ya existe en Maré como un taller dentro de la escuela Elis Regina, con muy buenos resultados y acogida. Por estos motivos, se propone expandir esta iniciativa hacia otros lugares del territorio, con el objetivo de proporcionar una actividad con desempeño comunitario, para la producción de alimentos como un complemento a la renta.

De esta forma, el eje 'Rua Principal', en conjunto a su ensanchamiento con una finalidad funcional, incorpora también huertos en su desarrollo norte-sur, convirtiendo a este eje en una vía verde productora de alimentos.

PLAZA SUR

El rediseño de la Plaza Sur, forma parte de esta tercera etapa de la propuesta como la coronación de la Rua Principal.

Las actuales condiciones en las que se encuentra hacen necesario una intervención de rearticulación que permita integrar los espacios contenidos en ella -como una cancha de fútbol- a una trama global, con mejores condiciones de habitabilidad,

siendo éste un punto vinculante con otras áreas adyacentes del complejo.

ETAPA 4 (15-20 años):



La etapa 4 presenta como uno de sus aspectos fundamentales la renovación de la vía Flávia Farnesse, como complementaria en las funciones de transporte de la Rua Principal en el sector poniente del plan maestro.

Conjuntamente al desarrollo de esta vía, se llevan a cabo nuevos proyectos, como el Mercado de Maré, la Plaza Sur-Poniente, el Centro de Salud, y las plazas y huertos comunitarios alrededor de la vía Flávia Farnesse.

CENTRO DE SALUD DE MARÉ

Tiene como finalidad suplir las enormes carencias existentes en el área de salud en base a una dotación insuficiente de equipamientos de salud que no alcanzan a cubrir las necesidades de la población.

Por este motivo se propone al centro de salud de Maré como un equipamiento de complejidad intermedia.

Especialmente, el centro de salud de Maré se encuentra frente al nuevo complejo habitacional y acompañado de la nueva plaza sur-poniente propuesta, formando parte de una trama compleja de viviendas y equipamientos.

PLAZA SUR-PONIENTE

Constituye un área verde que actúa a manera de mediador entre el mercado y el centro de salud proyectado, generando un espacio abierto que propicia la integración hacia la zona sur del complejo de Maré. De

esta manera, se nutre de un atributo más a la vivienda próxima y se proporciona de un espacio abierto a las áreas de grandes equipamientos propuestos. Por estos motivos, su morfología está destinada mayoritariamente a acompañar los desplazamientos de quienes circulan de un equipamiento a otro.

MERCADO DE MARÉ

Su principal objetivo es agrupar las pequeñas actividades de venta de productos -sobre todo alimenticios-, que hoy son desarrolladas en precarias condiciones, dentro de un espacio condicionado para tales efectos; de tal forma de complementar otros equipamientos propuestos como por ejemplo, mediante la realización de la venta de alimentos producidos en los huertos comunitarios.

Los huertos comunitarios propuestos para el eje Flavia Farnesse se acompañan de pequeñas plazas como espacios de permanencia pensados especialmente para niños y personas de la tercera edad mediante la incorporación de ATI (Academias para la tercera edad) que constituyen sistemas para la realización de ejercicios al aire libre.

Todos los proyectos concernientes a esta etapa de ejecución de la propuesta, se encuentran en terrenos expropiados, por tanto su expropiación deberá ser llevada a cabo con anterioridad. Como mínimo en la etapa de desarrollo anterior del plan maestro.

ETAPAS (20-25 años):



La última etapa que completa el plan maestro, tiene como finalidad consolidar las estructuras que permitirán el desarrollo sustentable de la comunidad en el tiempo. Esto da, por un lado, un carácter cívico a las intervenciones propuestas hacia la Avda. Brasil, como expresión de una imagen pública de barrio consolidado y por otra parte, expresan hacia el interior -con las propuestas en la zona norte- una interioridad como expresión íntima del quehacer de la vida de barrio.

De esta forma, hacia Avda. Brasil se formulan dos grandes proyectos: la Explanada de Comercio y Servicios y el Complejo Educativo de Maré

EXPLANADA DE COMERCIO Y SERVICIOS

Primeramente, en su condición de explanada, este espacio de carácter público busca ser un lugar de recorrido, pero también de recreación y esparcimiento mediante la incorporación de actividades que brinden animación. De esta forma, la explanada de comercio y servicios alberga aquellas instancias que son necesarias para el desarrollo de cualquier comunidad como una agencia de correos y bancos, así como también tiendas de comercios y cafeterías,

dotando de esta manera, del comercio necesario para el desarrollo de la comunidad, mas también con miras a transformarse en un núcleo de comercio y servicios para la zona norte de la ciudad.

COMPLEJO EDUCACIONAL DE MARÉ

Tiene como finalidad fundar las bases del desarrollo de Maré a largo plazo, mediante la entrega de conocimientos para sus habitantes. De esta forma se brinda una institución que entregue formación profesional en áreas como la pesca, el turismo, la agricultura y comercio.

No obstante esto, esta entidad se plantea también como un complejo generado para brindar la educación continua de todos los habitantes, no solamente con fines profesionalizantes, sino también por medio de la enseñanza de oficios y talleres para las personas, partiendo desde la más temprana edad hasta los adultos mayores, con el fin de generar un espacio integrado e integrador, que espera posicionarse como un gran centro educativo de la ciudad.

Igualmente, aquí se propone la inserción de áreas verdes y equipamientos como biblioteca que puedan contener el acervo de la comunidad generado hasta hoy.

La expropiación de terrenos requerida para la generación de estos proyectos implica el despeje de dos manzanas, tarea que deberá ser emprendida durante la etapa anterior de ejecución de los proyectos.

Hacia la parte norte de la propuesta, mientras tanto, tiene lugar la ejecución de dos proyectos ligados entre sí, basados en espacios que existen actualmente. Estos son el Paseo Peatonal Rubens Vaz y la Plaza Norte.

PASEO PEATONAL RUBENS VAZ

El paseo peatonal Rubens Vaz propuesto, se emplazará en el espacio que hoy está conformado por una calle local, más el espacio proporcionado por el entubamiento del canal de Ramos, hoy convertido en basural y fuente de infecciones.

Esta calle constituye actualmente un recorrido bastante transitado por peatones, con buenas características de animación, lo que le otorgan la potencia para convertirse en un espacio integrador hacia la zona norte de Maré. De esta forma, el diseño -que implica la inserción

de vegetación y mobiliario urbano- viene a dar cabida a un mayor tipo de intercambios.

PLAZA NORTE

La plaza norte se presenta actualmente como un territorio desarticulado que contiene instancias de permanencia al aire libre, las que se encuentran en estado de deterioro y una cancha de fútbol de pasto sintético. Sin embargo, al no haber vinculación entre estos elementos, se hace necesario conformar la unificación mediante su rediseño e incorporación de elementos paisajísticos, otorgando potencia a un espacio que acompaña de manera directa al nuevo paseo peatonal Rubens Vaz, abriendo también las posibilidades de integración con otras áreas de l complejo de Maré mediante la mejora de los espacios públicos.

PLAN DE GESTIÓN

El plan de gestión se basa en el respaldo y promoción de los planes, programas y proyectos por parte de la Prefectura de Río de Janeiro. Éstos son finalmente llevados a su implementación en terreno mediante la colaboración de la institución Redes de Maré, como representante de los directos interesados, lo que conlleva la cercana colaboración entre ambas entidades.

La prefectura, como autoridad que aporta los dineros, contribuye a la implementación de cada una de las propuestas mediante sus secretarías, involucradas en los distintos aspectos que aborda la propuesta, tanto en una condición de gestoras como de supervisoras de los desempeños materializados. Redes de Maré, como representante de la sociedad civil, colabora por

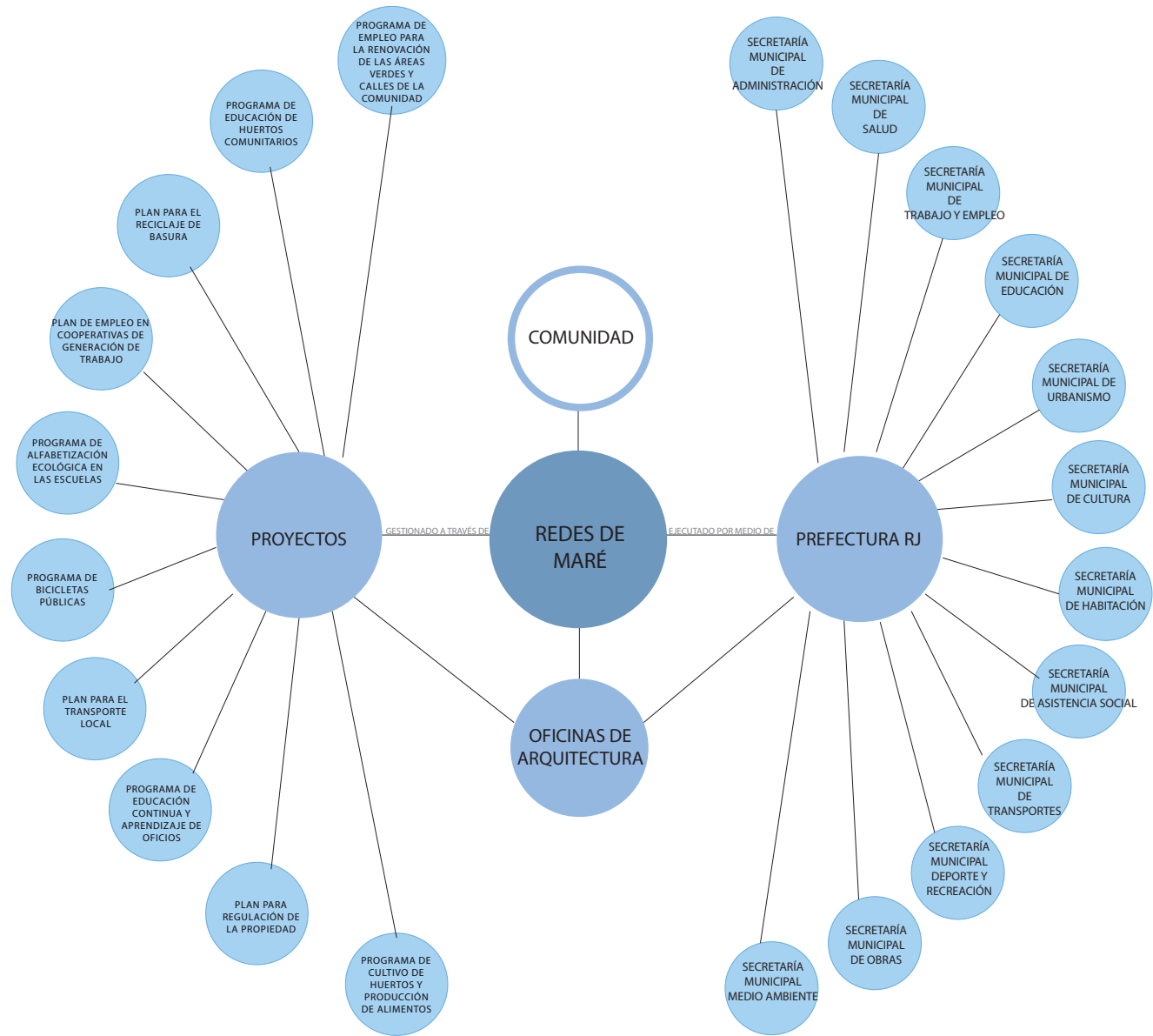
medio de un intercambio continuo, siendo la voz de la comunidad ante las secretarías estatales, lo que implica una coordinación interinstitucional y transdisciplinar.

En este sentido, la prefectura y su equipo adoptan el rol de cabeza de proyecto, encargado de la supervisión y coordinación de cada uno de las propuestas en ejecución, las que son llevadas a concurso público por parte de las oficinas de arquitectura y urbanismo interesadas en su desarrollo. Esto se da a través de la presentación de propuestas que se encuentren alineadas con los planteamientos formulados por el plan maestro.

De esta forma, se establece un trinomio que involucra a la prefectura, las oficinas de arquitectura y

urbanismo y la organización 'Redes de Maré' en la definición y materialización de cada una de las etapas del plan maestro en su conjunto, durante el lapso de tiempo que conlleven.

Para esto se ha determinado un plazo óptimo de 5 años para la ejecución de cada una de las etapas, lo que conlleva una duración del proyecto de 25 años. Sin embargo, estos plazos quedarán a consideración y revisión periódica cada cinco años, por parte de las entidades comprometidas en su ejecución, es decir, la Prefectura de RJ, las oficinas de arquitectura y urbanismo y, por su puesto, Redes de Maré como portadora de la voz de la comunidad.



LINEAMIENTOS DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA SOCIAL & AMBIENTAL CARACTERIZADOS EN PLANES & PROGRAMAS



PROGRAMA DE CULTIVO DE HUERTOS Y PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS

Este programa se encarga de ofrecer una actividad productiva como generación de renta y producción de alimentos para las personas que habitan en la comunidad por medio de la asignación de un espacio de terreno cultivable.

PROGRAMA DE EMPLEO PARA LA RENOVACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES Y CALLES DE LA COMUNIDAD

Este plan consiste en la contratación de trabajadores de la propia Maré tanto para la implementación y conservación de los espacios abiertos de la comunidad con el fin de generar renta pero, sobre todo, constituir pertenencia de estos espacios.

PLAN DE EMPLEO EN COOPERATIVAS

Consiste en coordinar el trabajo a través de cooperativas que desempeñan labores orientadas a los nuevos emprendimientos emanados del plan maestro, como los nuevos espacios de comercio propuestos.

PROGRAMA DE EDUCACIÓN DE HUERTOS COMUNITARIOS

Este programa consiste en impartir capacitación sobre el cultivo de la tierra. La capacitación será impartida dentro de las escuelas y espacios comunitarios para jóvenes, niños y adultos.



PLAN PARA EL RECICLAJE DE BASURA

Basándose en otras experiencias, se propone estimular el reciclaje mediante su vinculación hacia otros planes y programas, obteniendo tickets de transporte, alimentos, acceso liberado a espectáculos, etc. De esta manera, se obtiene una gratificación inmediata que además se suma a la incorporación de contenedores en los espacios habilitados.





Parte de los lineamientos del plan maestro incluyen la incorporación de requerimientos de eficiencia energética para todas las edificaciones propuestas, lo que implica la utilización de energías limpias y renovables, que garanticen un impacto mínimo al ambiente.

PROGRAMA DE EDUCACIÓN CONTINUA Y APRENDIZAJE DE OFICIOS

Destinado a ser implementado tanto en las nuevas instalaciones como en las ya existentes, este programa pretende incluir a un gran número de la población sin instrucción a la enseñanza de oficios, tanto como a la enseñanza de talleres artísticos, recreativos y culturales.



PLAN PARA REGULACIÓN DE LA PROPIEDAD

Este plan permite a los propietarios la regulación de la situación de sus viviendas y la resolución de los litigios existentes. Para esto se encuentra el Puesto De Orientación Urbanística.

PROGRAMA DE ALFABETIZACIÓN ECOLÓGICA EN LAS ESCUELAS

Éste consiste en el aprendizaje de las materias que incluyen el cuidado del planeta, el sentido de la ecología y las aristas que involucra la sostenibilidad, a fin de ser aplicados como primera medida, en la cotidianidad del espacio inmediato.

PLAN PARA EL TRANSPORTE LOCAL

El plan para el transporte local involucra la legalización de los sistemas de transporte que ahora funcionan fuera de ese margen, Igualmente, se establecen recorridos interiores de ómnibus a través de la Rúa Principal y la vía Flávia Farnesse conectando la comunidad en sentido norte-sur, vinculando así también los principales equipamientos orientados entorno a este eje.

PROGRAMA DE BICICLETAS PÚBLICAS

Tiene como finalidad establecer un estándar de vida confortable pero, a su vez, ser una opción real de transporte dentro de la comunidad de Maré como hacia los alrededores, propulsándose por medio de la construcción de ciclovías, que puedan seguir extendiéndose como una red en el futuro. El programa funciona por medio del arriendo diario o mensual de bicicletas mediante la instalación de puntos estratégicos ubicados en las principales esquinas y espacios públicos para luego ser devueltas en los mismos lugares.



BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

ASCHER, François [2004]: Alianza Editorial, S.A.

BUARQUE DE HOLANDA, Sergio [1995] : "Raízes do Brazil" Editorial Companhia das Letras, Sao Paulo, 216p.

BAILLY, Antoine [1989]: Lo imaginario espacial y la geografía: En defensa de la geografía de las representaciones. Revista Anales de Geografía de la Universidad Complutense, vol. 9

CHELKOFF, Grégoire [2002] : For an ecological approach to architecture : perception and design. First International Workshop :Architectural and urban Ambient Environment, Nantes, 6-7-8 Février 2002. Nantes: CERMA, Ecole D'architecture de Nantes, 11p.

DE CERTEAU, Michel [1984]: The Practice of Everyday Life: California, University of California Press, Ltd. 231p.

DI MEO, Guy « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. »

DINIZ, Edson et al. [2012]: Memoria e Identidade dos moradores de Nova Holanda. Río de Janeiro, Redes da Maré. 168 p.

HABITAT INTERNATIONAL COALITION -HIC- (2010): Ciudades para todos: Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias. Santiago de Chile, editado por Sugranyes, Ana y Mathivet, Charlot, 343 p.

UN-HABITAT, The Challenge of the Slums [2003]: Global Report on Human Settlements.

VARELLA Drauzio et al [2002] : "Maré Vida na Favela". Ediciones Casa da Palavra, Río de Janeiro, 124 p.

WINCHESTER, Lucy (2006): "El desarrollo sostenible de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe", División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile. [disponible en <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/28182/LCL2287-P>. pdf al 01/04/2012]

PAPERS

DUCCI, María Elena [1997]: Chile: el lado oscuro de una política de vivienda exitosa. Revista EURE, vol. XXIII, Nº69, Santiago de Chile.

MONTE-MÓR, Roberto Luís [2006]: As Teorias Urbanas e o Planejamento Urbano no Brasil. [disponible en <http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper35.pdf> al 07/05/2012]

SEMINARIOS DE INVESTIGACIÓN

RICARDI, Katterine (2011): Caminar por la ciudad: hacia un espacio de vivificación de los sentidos. Seminario de Investigación. Profesora Guía: María Bertrand Suazo. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. 162p.

SITIOS WEB

www.redesdamare.org.br/index.php/blog/listagem/a-mare/ (01.06.2012)

<http://www.unfpa.org/swp/index.html> (01/04/2012).

<http://ciperchile.cl/multimedia/zonas-ocupadas-de-santiago/>

<http://www.iabrrj.org.br/morarcarioca/> (12.08.2012)

<http://www.unfpa.org/swp/index.html> al 01/04/2012.4

<http://www.rio.rj.gov.br> al 25.04.2011

<http://www.redesdamare.org.br/mare> al 07.05.2011

http://www.forosantiago2041.cl/presentaciones/2011/01_Minvu.pdf

<http://www.citymayors.com/statistics/richest-cities-2005.html> (18.10.2012)

http://www.mercer.com/costoflivingpr#City_rankings (18.10.2012)

http://www.ib.usp.br/ecosteios/textos_educ/mata/flora/flora.htm (18.10.2012)

PROYECTOS

Parque de La Villette París, Francia [1982]: Bernard Tschumi,
Colaboradores: Alexandre Chemetoff, Bernard Reichen, Philippe
Robert, Philippe Chaix, Jean-Pierre Morel.

Western Harbour – Plan Maestro Malmö, Suecia [2001]: Klas Tham en
colaboración con la Oficina de Planeamiento de la ciudad de Malmö

The Master Plan and Process for Harbor Peak: A model creation for
process for 21st-century cities [2005] Christopher Alexander, Randall
Schmidt y Bill Buchanan

The Astrup Fearnley Museet in Oslo, Noruega [2006]: Renzo Piano
Architect

Plan Director de Medellín Colombia [2006]:

Turf City: Master Plan. Vatnsmyri, Islandia [2008]: Jeff Turko - Nekton
Studio Ltd.

Olympic Masterplan. Londres, Inglaterra [2008]: Allies and Morrison
Architects

OTROS

“A Maré que Queremos”
Documento entregado al Prefecto Eduardo Paes en Mayo de 2012

Plano Director de la Ciudad de Río de Janeiro, Almacenamiento
de datos de la Prefectura de Río de Janeiro, Instituto Brasileiro de
Geografía Estadística.