

BARRA DA TIJUCA – UM ESTUDO PRIVATIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NO RIO DE JANEIRO

EPPINGHAUS, Annie Goldberg – PROARQ / FAU / UFRJ

POPPE, Marcia – PROARQ / FAU / UFRJ

TÂNGARI, Vera Regina – PROARQ / FAU / UFRJ

1 – INTRODUÇÃO

A Barra da Tijuca é uma imensa área situada na porção oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Essa região teve a urbanização iniciada na década de 1930, mas apenas com o Plano Piloto desenvolvido por Lucio Costa em 1969 esse processo se intensificou. A Barra seria a área de expansão natural da cidade, e grande promessa de redenção pelos “erros urbanísticos” do passado da cidade. E certamente recebeu investimentos para isso até os anos 80, quando se evidenciaram as crises e as cidades tiveram de repensar suas políticas urbanas. Hoje, tenta-se conciliar as recosturas das cidades com o modelo anti-urbano do local, em que o *condomínio fechado* e o *shopping center* compõem o padrão de uso do espaço pelos habitantes¹.

Observando o processo histórico de urbanização da baixada de Jacarepaguá, desenvolvemos quatro estudos de caso que abordam as concepções projetuais de espaços livres de edificação em estruturas diversas e correspondentes a diferentes fases do contexto da região. Foram selecionados espaços livres públicos e espaços livres dentro de empreendimentos privados, com entornos tanto comerciais, como residenciais. Interessou-nos identificar as características espaciais e suas relações com o uso pelas populações. Para melhor entendimento da formação dos espaços atuais, desenvolvemos análises críticas da história recente da baixada em questão, onde o projeto urbanístico de Lucio Costa desempenha imprescindível papel.

¹ É importante alertar o leitor sobre o nome *Barra da Tijuca* porque existe até hoje grande confusão em sua utilização. Isso, porque, derivados de *Tijuca*, temos vários elementos de natureza diferente: a proximidade com o bairro da Tijuca, a lagoa da Tijuca, a barra da Tijuca (determinada pela Geografia), o bairro da Barra da Tijuca, a Região Administrativa da Barra da Tijuca, etc... Nesse trabalho, quando utilizarmos o termo Barra da Tijuca, estaremos fazendo referência ao bairro levando em conta seu caráter de valorização nas proximidades da faixa litorânea.

2 – BREVE HISTÓRICO DO PLANO PILOTO DA BARRA DA TIJUCA

A urbanização da Barra da Tijuca pode ser entendida como a etapa mais recente do processo de abertura de frente e expansão da cidade ao longo da orla marítima. A seqüência de esgotamento do mercado imobiliário do Centro (1900 – 1940), de Copacabana (1940 – 1960) e de Ipanema e Leblon (década de 1960) fez com que a baixada de Jacarepaguá passasse a ser vista como o novo local para investimento da indústria da construção civil em grandes empreendimentos.

No âmbito político, existia interesse na área como local próprio para a reestruturação da cidade, que deixara de ser a capital federal em 1960: o lugar de resgate da unidade perdida entre zona norte e zona sul da metrópole fluminense. Com o investimento político e econômico, a Barra da Tijuca, que, desde a década de 1940, tinha tido sua expansão urbana de modo “espontâneo”, passou a ser objeto de planos e projetos em grande escala.

A conjunção desses fatores fez com que, em 1968, o governo Negrão de Lima, encomendasse uma proposta de planejamento da urbanização da baixada de Jacarepaguá ao urbanista Lucio Costa. O trabalho resultou na elaboração do “Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá”, apresentado à sociedade fluminense em 1969 e transformado em lei logo em seguida. Com o Decreto-Lei nº 42, de 23 de junho de 1969, a região passava a ter sua legislação urbanística própria, com um grupo de trabalho² designado para o seu desenvolvimento e implantação.

Neste período, o país estava sob ditadura militar e seus homens públicos eram indicados pelos altos comandos. Isso favoreceu de modo determinante a implantação do Plano Piloto sob orientação do próprio autor do projeto e conforme este o tinha previsto. Já no Plano Piloto, Lucio Costa revoga o Plano de Vias Arteriais do D.E.R.³ que determinara até então o traçado “tradicional” de vias para toda a região, mantendo apenas os eixos principais de circulação que o interessava.

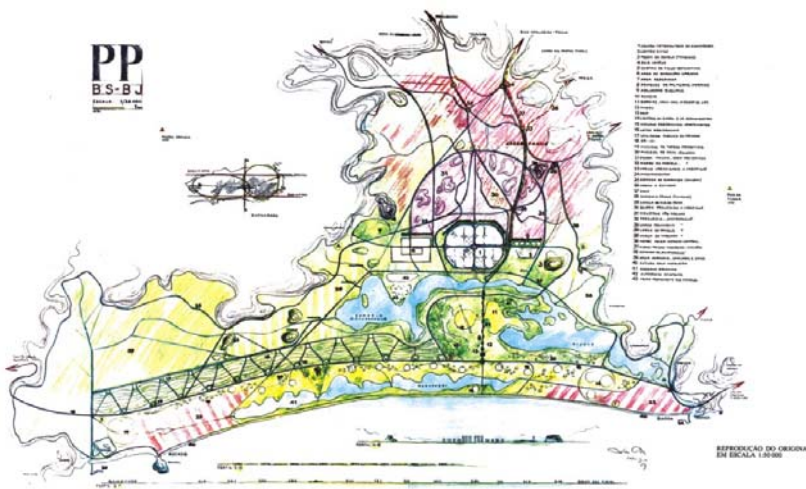
Como descreve Gerônimo Leitão, “nos primeiros 10 anos após a implantação do Plano Piloto, os projetos de edificação na Barra da Tijuca eram submetidos à apreciação da equipe técnica da SUDEBAR que analisava, caso a caso, a adequação desses projetos às normas estabelecidas por Costa, que, inclusive, atuava nesse período como consultor especial do órgão.” (LEITÃO, 1999:100). Durante essa fase de implantação do plano, algumas mudanças se processaram no plano, como alterações de gabaritos e densidades, mas o grosso das decisões era negociado diretamente entre Lucio Costa e o empreendedor particular (CREA, 2002).

² Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá, substituído em 25 de junho de 1974 pela Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca – SUDEBAR. Em 15 de março de 1975, a Sudebar passa ser subordinada à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral da cidade do Rio de Janeiro. (Rio de Janeiro, s.d)

³ DER - Departamento de Estradas de Rodagens, órgão federal.

Em 1977, a Cidade do Rio de Janeiro⁴, que voltara a ser município em 1975, produziu o PUB-Rio⁵, que, ainda dentro da visão desenvolvimentista, incorpora a Sudebar e o Plano Piloto que passa ficar submetido às políticas das secretarias da prefeitura. Em termos práticos, a cidade do Rio de Janeiro teve o seu território dividido em 5 áreas de Planejamento, cada qual subdividida em Regiões Administrativas. Nesse contexto, a Baixada de Jacarepaguá fica submetida aos limites da ZE-5 (zona especial 5), dentro da AP-4 (área de Planejamento 4), na forma das Regiões Administrativas XVI (Jacarepaguá) e XXIV (Barra da Tijuca).

Meses antes da conclusão do PUB-Rio, o Decreto 324 de 03 de março de 1976 oficializara a divisão da Baixada (ZE-5) em 46 subzonas. “Em função das possibilidades da utilização urbanística do respectivo solo, cada uma das subzonas receberia uma disciplina especial, visando conferir-lhe a morfologia tida como apropriada dentro das diretrizes criadas pelo Plano Piloto” (LEITÃO, 1999:67). É importante lembrar que, nesse período, Lucio Costa ainda se encontrava à frente das decisões relativas à Barra da Tijuca como consultor permanente da Sudebar.



Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada De Jacarepaguá. Fonte: Estado da Guanabara, 1969.

A crise que se processou mundialmente nos anos seguintes gerou espaço para repensar o projeto mundial de modernidade. Na política municipal, ganharam importância as críticas baseadas na idéia que o Plano Piloto tinha sido forjado durante o Milagre Econômico e que suas diretrizes precisavam ser revistas para o ajuste à nova realidade sócio-econômica. “(...) empresários do mercado imobiliário, autoridades municipais e técnicos da área de planejamento propõem uma reformulação do modelo de urbanização proposto inicialmente, de modo a ajustá-lo a uma nova realidade socioeconômica do País.” (LEITÃO, 1999:24) Assim, em outubro de 1980, a Prefeitura da cidade do

⁴ Vigência do Estado da Guanabara: 1960 a 1975.

⁵ PUB-Rio – Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro, concluído em 31 de maio de 1977 e aprovado pelo decreto 1.269 de 27 de outubro de 1977. (Rio de Janeiro, 2002)

Rio de Janeiro institui um grupo de trabalho com profissionais, técnicos e interessados, com o objetivo de complementar a legislação aplicável à Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca.

Após grave cisão pela conduta do grupo, a saída de parte importante da representação das comunidades e permanência apenas de representantes de “interesses tecnocráticos” (Leitão, 1999:102), o documento legal resultante dos trabalhos (Decreto nº 3.046, de 27 de abril de 1981) ficou caracterizado como a vontade da atuação do empresariado na região. Duas foram as principais decisões que passaram a alterar a paisagem da Barra da Tijuca: aumento de gabaritos e a autorização de construção de hotéis-residência também com maiores gabaritos na orla da praia. Na prática, essa decisão abriu caminho para o setor imobiliário explorar a verticalização e a variedade funcional à beira-mar.

Uma série de acontecimentos como este episódio de alterações morfológicas e setoriais deixaram Lucio Costa desgostoso. Este, então, decidiu “se afastar dos destinos da ocupação da Barra da Tijuca” (Câmara Municipal *apud* LEITÃO, 1999:102). No mesmo ano, a SUDEBAR foi extinta pelo governador Chagas Freitas, dando fim ao processo de produção espacial da Barra da Tijuca sob a responsabilidade dos arquitetos envolvidos pessoalmente com o Plano Piloto.

Em 1986, A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro convocou novamente os setores da sociedade civil para um debate sobre o futuro da Barra da Tijuca durante o seminário “Barra 86: Avaliação e Perspectivas”. Ali, ficou clara a urgência de se cumprir a democratização do Plano Piloto, “permitindo o acesso à Barra a todas as camadas sociais que integram a sociedade”. (Seminário Barra 86 *apud* Leitão, 1999:116).

Uma campanha articulada pelos grandes empresários de interesse na área da Barra tentou promover a emancipação política da região, em 1988. O apelo do pagamento de altos impostos e a falta de investimentos na região procurou justificar a causa e o interesse na manutenção do zoneamento do plano foi usado pelo discurso dos que apoiavam a iniciativa. Estavam contra, de um modo geral, os pequenos e médios empresários, associações de moradores e o governo municipal, cada um por seus motivos, porém lutando por uma maior participação da população na produção da cidade. O plebiscito de 1988 do Rio de Janeiro decidiu pela não separação da cidade e os embates ficaram adiados para as discussões sobre a Lei Orgânica do Município e o Plano Diretor da cidade, em 1990.

Ao longo de toda a década de 1990, as grandes empresas continuaram tendo amplo espaço de atuação na Barra da Tijuca. A economia mundial deu sinais de melhora e as novas demandas por condomínios fechados e shopping centers não pararam e crescer. Nesse período, o governo voltou a investir econômica e fisicamente na Baixada de Jacarepaguá. Além do Plano Diretor, a cidade do Rio de Janeiro passou a ter desde 1996 um Plano Estratégico. O programa de redesenho dos centros de bairros propostos pelo Rio-Cidade, não foi exatamente desenvolvido na Barra da Tijuca, mas seus

princípios de reforma visual e de acessibilidade a pedestres fizeram parte das reformas executadas nas principais vias de circulação da região.

Hoje, as associações de moradores e as construtoras são grandes agentes locais do desenvolvimento urbano. Segundo as tendências mundiais, não se pretende mais trabalhar com grandes planos como o Plano Lucio Costa, mas promover “costuras” de tecidos urbanos e a “repedestrialização das cidades”. Na atual conjuntura, o cada vez maior trânsito de veículos particulares automotores, as carências na área de segurança pública e o fenômeno das vendas dos *shopping centers* e condomínios privados são os reais definidores da forma da região.

3 – A CONSOLIDAÇÃO DO MODELO URBANO MODERNISTA

À época da elaboração do Plano Piloto para a Barra da Tijuca, a população da metrópole do Rio de Janeiro já acumulava certa experiência urbana que favoreceu a aceitação do novo modo de vida proposto.

A consagração do Parque do Flamengo, cuja formação derivava de uma série de aterros resultantes de desmontes de morros do centro da cidade desde o início do século, funcionou como validação do modelo rodoviarista escolhido para o projeto do Plano Piloto para a Barra. No projeto do parque, já aparecia com grande definição a separação das circulações de pedestres e de automóveis. A tecnologia desenvolvida de trânsito mecanizado e rápido, a cultura da circulação dos automóveis e a expansão das moradias das classes altas da cidade para a zona sul foram fatores determinantes na consolidação do projeto das parkways em meio a áreas livres no Rio de Janeiro.

Além disso, a cultura do lazer em parques urbanos fez com que se olhasse com interesse para as áreas de orla, multiplicadas pela existência das lagoas na Baixada de Jacarepaguá. Pode ser enxergado, no ambiente projetado, uma vontade anti-urbana que teve suas bases desenvolvidas na cultura ocidental desde as cidades-jardim de Ebenezer Howard. O movimento de fuga da saturação metropolitana que apareceu originalmente nas novas cidades inglesas, teve seu histórico no Brasil bastante ligado aos bairros-jardim das classes mais endinheiradas dentro das grandes cidades. Dado o encarar romântico da Natureza por Lucio Costa, a Barra da Tijuca pode ser pensada como a consolidação de uma parte da cidade dentro de um jardim.

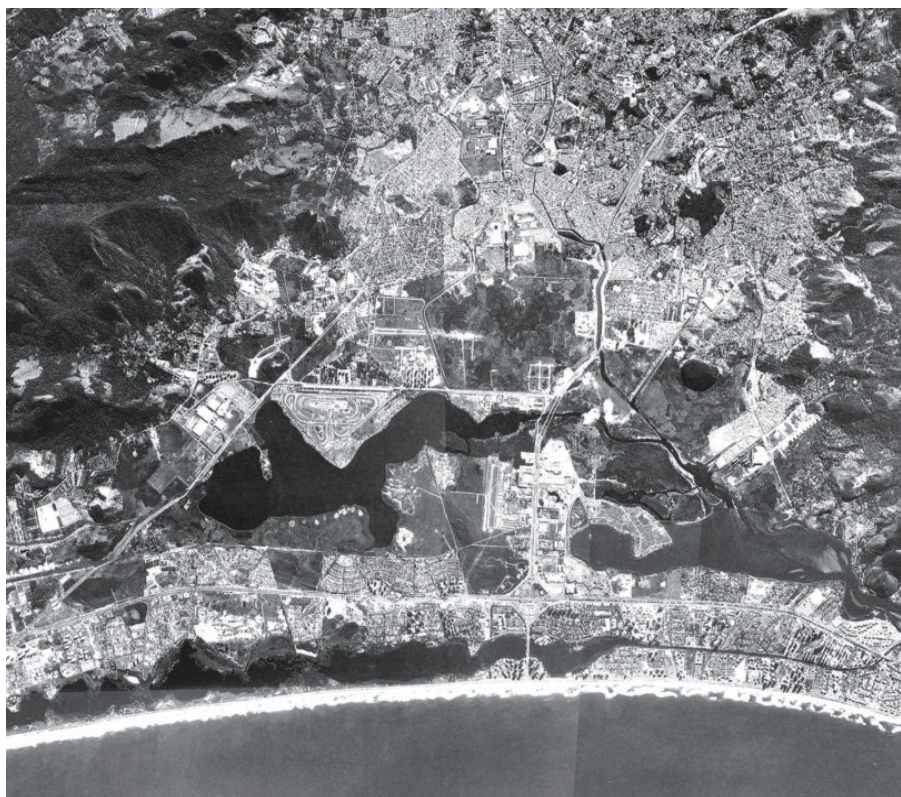
Outra idéia presente no pensamento urbanístico de todo o século XX é a Unidade de Vizinhança. As áreas residenciais, para que pudessem ser separadas funcionalmente do restante da cidade deveriam estar providas de estruturas locais de suprimento de bens de consumo e serviços urbanos. “Os equipamentos de consumo coletivo teriam assim sua área de atendimento coincidindo com os limites da área residencial.” (BARCELLOS, s.d.) No Brasil, antes de ser aplicado nas Superquadras

de Brasília, o conceito aparece não apenas em comunidades novas, como no projeto de J.L.Sert para a Cidade dos Motores em Duque de Caxias – Rio de Janeiro, como passa a ser parâmetro de divisão da Grande São Paulo pelo pe. Lebrez.

Contribuindo para a reconstrução da cultura de época (DEL RIO & SANTOS, 1998), a vida levada junto ao mar é uma noção muito recente, produzida a reboque da idéia de se fazer turismo. No caso do Rio de Janeiro, a expansão urbana ao longo das terras banhadas pelo oceano partiu de um processo de apoio mútuo entre a oferta de terrenos para essa expansão e a garantia das mídias de valorização dessas terras. Mais recentemente, já relacionado ao boom imobiliário da Barra, nos anos 90, passou-se a perseguir novos ideais ecológicos como alegoria da vida cotidiana.

Vale ressaltar que a acomodação em torres de apartamentos, apesar de Lucio Costa se propor a negar o “caos de Copacabana”, só pôde ocorrer por seu histórico junto à população da cidade. Desde a década de 1940, quando a tecnologia e a mídia aliada aos grandes empreendimentos imobiliários criaram a nova forma de se morar na zona Sul, o edifício de apartamentos tem sua filosofia desenvolvida.

4 – PARTIDO URBANÍSTICO DO PLANO PILOTO



Montagem de Fotos Aéreas da baixada de Jacarepaguá. Fonte: Instituto Pereira Passos, 2000.

Partindo da leitura do texto do Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, procuramos identificar o que foi proposto para o espaço interior da grande baixada de Jacarepaguá. Para essa análise, foi utilizada a primeira forma do texto apresentada oficialmente (ESTADO DA GUANABARA, 1969), com o propósito de termos uma maior aproximação do pensamento e intenções do urbanista. Nela, identificamos as principais partes constitutivas da proposta urbanística. Em seguida, analisando uma composição de fotos aéreas atuais, procuramos comparar a proposta teórica com os elementos existentes na paisagem, visto que tais focos de atenção na malha urbana podem ser considerados índices do processo de urbanização resultante do plano.

O trabalho nos permitiu verificar que, de um modo geral, a proposta de estrutura viária do plano foi seguida, assim como a orientação de ocupação inicial das várzeas invés dos maciços rochosos, tidos como reservas florestais. As principais alterações notadas, no entanto, ocorrem ao norte, onde pode ser percebido um alastramento da cidade informal a partir do não cumprimento da limitação física de bairros proletariados e indústrias não nocivas; na orla litorânea, onde foram aprovados novos gabaritos para edifícios multifamiliares; e junto às Avenidas das Américas e Ayrton Senna, justamente onde, por anos deixou-se de construir, abrindo caminho para programas não previstos como os *shoppings*.

No estudo comparativo, foi possível também entender a proposta de entendimento da organização espacial de Adauto L. Cardoso, segundo a qual, a baixada de Jacarepaguá estaria estruturada em torno de eixos e de núcleos (CARDOSO, 1989). Para maior compreensão da presença das massas definidas pelo zoneamento funcional na dinâmica da região, elaboramos a análise comparativa em relação a cada elemento do plano.

a) **ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL:** A natureza original da baixada é a mais importante referência paisagística para Lucio Costa, que propôs fazer dos limites naturais – maciço da pedra Branca, maciço da Tijuca e o mar – os próprios limites definidores da sua área de intervenção. No contexto interno, o partido de uso do elemento natural se baseia relação dicotômica de contrapor amplas áreas preservadas a massas urbanizadas, que seriam inevitáveis segundo o autor.

Espalhadas pela planície, as pedras – como a da Panela e de Itauna – deveriam permanecer intactas, protegidas por legislação e, na prática, por cercamento físico. Dadas suas pequenas dimensões e grau de inclinação, estas se encontram bastante preservadas; diferente de suas várzeas circundantes, ocupadas em boa medida. Entretanto, a situação ambiental que desperta hoje maior preocupação é o sistema lagunar. A ocupação nociva das orlas de lagoas e canais, promovendo assoreamentos e despejo de esgotos diretamente nos corpos d'água, tem comprometido o ecossistema local de manguezais. A poluição resultante, transforma a relação dos empreendimentos

responsáveis numa contradição, pois é vendida a proximidade com a natureza, mas as ações para realizar tais expectativas a comprometem.

b) EIXOS VIÁRIOS: As avenidas de alta velocidade são o sistema de real estruturação espacial da baixada de Jacarepaguá. Foi previsto pelo plano e segue sendo o espaço de concentração das circulações, de canais coletores dos deslocamentos entre as diferentes regiões funcionais, definidas e hierarquizadas segundo os próprios eixos. O eixo transversal, atual avenida Ayrton Senna, deveria abrigar equipamentos relacionados à função metropolitana da nova centralidade exercida pela Barra da Tijuca. Ali estariam situados os conjuntos institucionais, entre outros, o Centro Metropolitano, o Centro Cívico, a Universidade, a EXPO, etc. O eixo longitudinal, atual avenida das Américas, comportaria praticamente todos os conjuntos de uso residencial da baixada. Tanto os núcleos residenciais, como os centros da Barra da Tijuca e de Sernambetiba, como as áreas eminentemente residenciais de urbanização anterior ao plano. O eixo litorâneo, perpendicular ao primeiro e paralelo ao segundo, deveria ser mantido com a paisagem rústica. Seria utilizado para o veraneio e não deveria ter suas margens ocupadas com construções, a não ser nas orlas extremas, onde poderia se concentrar a atividade hoteleira.

Durante vários anos, essas avenidas se prestaram para os automóveis desenvolverem alta velocidade, como *highways*. Possuíam retornos em canteiros centrais, mas eram desfalcadas das passagens subterrâneas previstas para a travessia de pedestres. A falta de segurança devida à ausência de passagens seletivas ou de semáforos, em meio ao aumento da intensidade do trânsito, determinou que nos anos 90 se praticasse um novo tratamento das avenidas: passaram a existir vias locais e vias de tráfego rápido nos eixos institucional e residencial, semáforos ritmando o fluxo do trânsito de pedestres e automóveis. O eixo litorâneo, com seus 18 quilômetros, recebeu canteiros centrais que concentram vagas para o estacionamento dos usuários e um sistema de ciclovias, calçadas para pedestres e canteiros para o plantio de vegetação rasteira.

c) TRANSPORTES SOBRE TRILHOS: O texto do Plano Piloto faz menção à ligação da zona norte da cidade com a baixada de Jacarepaguá através de metrô e de monotrilho (veículo leve sobre trilhos). Essa previsão, no documento original está desenhada, acompanhando as grandes vias de ligação com a Grande Rio. No Projeto estava prevista inclusive uma estação no núcleo do Centro Metropolitano. Apesar de nunca se ter investido em transporte de massa para a região, existe hoje a previsão de duas linhas de metrô que se encontrariam próximo ao cruzamento da avenida Ayrton Senna com a avenida das Américas - linhas 6 e 4 do metropolitano – ainda em discussão pelos governos. Hoje, a Linha Amarela é a principal ligação expedita com a zona Norte da Cidade, projeto retomado do Plano de Vias Arteriais para viabilizar o rápido deslocamento de populações para a região da Ilha do Governador (onde existe o aeroporto internacional do Rio de Janeiro) e para o

Centro da Cidade. É interessante notar que o trajeto da linha Amarela, é bastante semelhante ao trajeto da linha de metrô prevista originalmente.

d) EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE 1972: Havia no Plano Piloto a previsão de se produzir uma exposição internacional em 1972 para ser “vitrine da modernidade” segundo Beatriz Jaguaribe (1998). O objetivo seria, o mesmo das grandes exposições do século XIX: fazer a publicidade, para o mundo, do progresso do país. Ao fim da feira, a estrutura montada deveria passar para as mãos da Secretaria de Ciência e Tecnologia que instalaria ali uma universidade e outras instituições de caráter científico-cultural. Esse, foi um dos processos do plano que menos se cumpriu. No local, hoje existem grandes empreendimentos isolados, em sua maioria grandes centros comerciais, como o Casa Shopping, o *shopping* Via Parque, o Medical Center, entre outros, e um parque de diversões, o Terra Encantada.

e) AUTÓDROMO E FEIRA DOS ESTADOS: Atendendo às solicitações baseadas nas previsões de demanda do governo, Lucio Costa propôs uma Feira Permanente dos Estados, pensada inicialmente para ocupar a parte sul da península onde se situava, já, o Autódromo de Jacarepaguá. O projeto determinava “uma seqüência de hemicírculos murados, de diâmetro e altura variáveis, caiados de branco e dispostos de acordo com a posição relativa que os estados ocupam no país” (COSTA, 1995:352). A construção não se processou como prevista, nem sua localização final, mas se cumpriram, de certa forma, as previsões de demanda para um grande centro expositivo, que tomou forma, depois, no Riocentro.

f) CENTROS URBANOS: O partido de urbanização adotado por Costa no Plano Piloto se baseava em um tripé de centros urbanos: o da Barra, o de Sernambetiba e o Centro Metropolitano (CREA,2002). O Centro Metropolitano, seria o local para onde o Centro de negócios da cidade se mudaria. Foi dos poucos elementos que, apesar de existir apenas em futuro distante, teve seu espaço desenhado. Os quatro hectares que deveriam ser desapropriados conteriam o octógono alongado. Este, assim como a baixada toda, também se organizaria a partir de eixos – Norte-Sul e Leste-Oeste. Hoje, verificamos que um impasse contribui para o prejuízo da área como o novo centro de negócios: a não apropriação das terras pelo Estado no início do processo contribuiu para que uma atividade especulativa passasse a atuar nos terrenos. O resultado disso é que, ainda, boa parte da área se encontra com características rurais.

Dentro da mesma filosofia de centralidade urbana, para os outros dois centros urbanos localizados no eixo residencial, foi proposta alta densidade nas edificações e uma intensa mistura de atividades: “os prédios não deverão destinar-se apenas a escritórios e empresas, mas também a hotéis, apart-hotéis e residências urbanas garantindo-se assim vida permanente na área” (COSTA, 1995:355). Estes, embora ocupados mais intensamente que o Centro Metropolitano, sofrem com a flexibilização da

legislação pelo lucro, a qual permite a construção de torres residenciais dispendo de pouquíssima distância umas das outras, oferecendo ao mercado imóveis de dimensões reduzidas.

g) *SHOPPING CENTERS*: Os *shoppings*, como os conhecemos, não faziam parte da previsão inicial do Plano Piloto, mas apareceram na Barra da Tijuca, alinhados com o surgimento internacional desse fenômeno, em função da demanda surgida com a população moradora dos primeiros conjuntos residenciais. Os grandes centros de consumo se concentram próximo ao entroncamento da Avenida das Américas com a Avenida Ayrton Senna por dois fatores: na primeira se concentra o seu público local; a segunda é por onde chega a população vinda da zona norte da cidade.

Seguindo as tendências mundiais, pode-se perceber que houve nos últimos 20 anos evoluções nos conceitos dos *shoppings*. Os primeiros eram enormes, absolutamente voltados para seus interiores e envoltos por enormes áreas de estacionamento para clientes. Hoje, já ocorre certa relativização desses princípios: os mais recentes não têm tão grande porte, evitam as imensas massas de automóveis à sua frente, dividem-se, muitas vezes, em blocos e já começam a procurar certas especializações (decoração, entretenimento, medicina, etc.) para vencer a concorrência gerada por inúmeros novos empreendimentos.

h) *NÚCLEOS RESIDENCIAIS / CONDOMÍNIOS FECHADOS*: Os numerosos núcleos urbanizados ao longo da BR-101 (COSTA, 1995) baseados no uso residencial teriam dois partidos diferentes de acordo com suas localizações: ao norte da avenida das Américas, entre esta e o canal do Cortado; ou ao sul, entre a via e a lagoa de Marapendi. Todos os agrupamentos de edifícios multifamiliares deveriam distar 1 quilômetro entre si.

Na área residencial norte, os conjuntos de prédios deveriam estar situados junto à rodovia. Estes seriam compostos por prédios de 8 a 10 pavimentos, além de blocos, que Costa chamou de econômicos, de três pavimentos sobre pilotis e quatro apartamentos em cada. A articulação entre as construções se daria por marquises pertencentes ao sistema térreo de lojas com passeio coberto contínuo, onde também estariam situadas as escolas primárias e comodidades, como cinemas. Tais núcleos, estariam ligados a uma via marginal ao canal do Cortado através de ruas oblíquas, que constituiriam vértices na estrada e no canal. Os pontos de articulação abrigariam os equipamentos para atividades de utilidade pública ou privada, entre elas as escolas secundárias. Entre essas vias paralelas maiores, foi projetada uma trama sinuosa de “alamedas de parque” (*sic*), através das quais se fariam os acessos aos lotes destinados a edificações unifamiliares. As casas teriam a limitante da taxa de ocupação a 10%, dois pavimentos, e utilização parcial – um terço – dos pilotis e cobertura; e deveriam ter seus limites marcados por cercas-vivas invés de muros, para o verde prevalecer. (COSTA, 1995)

Para área residencial ao sul, o urbanista determinou que os núcleos, também com afastamentos de 1 quilômetro, não se alinhariam de modo uniforme em relação à estrada. Estes, conjuntos se constituiriam unicamente por torres residenciais, de 25 a 30 andares, cuja altura se calcularia multiplicando por 4 a maior dimensão da planta baixa. Servindo a essa comunidade, como nos núcleos ao norte, haveria comércio e “facilidades requeridas” (*sic*) no térreo ou em subsolo. Como é próprio dessa área a incidência de dunas, Costa chama os trechos no entorno desses conjuntos de vazios arenosos circundantes. Neles, poderiam se estabelecer grupamentos de lotes para casas, com as mesmas limitantes das alamedas da área ao norte, implantadas, no entanto, em lotes circulares com, pelo menos, 40 metros de diâmetro.

Essa ocupação residencial da Avenida das Américas se desenvolve ainda hoje. Os loteamentos do 1º grupo lá existem com alguma estrutura de conveniência. O 2º grupo se realizou sob a forma do chamado condomínio fechado. Hoje, existem seqüências de empreendimentos residenciais privados baseados na orientação do fechamento. O crescimento do risco de segurança do morador levou ao cercamento da quase totalidade dessas áreas. Muros altos, grades, cabines de segurança e fechamento das ruas são alguns dos recursos de que as comunidades se valem contra as sucessivas ondas de violência na cidade.

5 – A CRÍTICA CONTEMPORÂNEA

Em pouco mais de 30 anos de Plano Piloto, a Barra da Tijuca já é uma rica experiência urbana, um verdadeiro “laboratório urbanístico”, como Lucio Costa a queria. Podemos pensar que sobre a estrutura de um urbanismo modernista que seguiu os princípios do modelo progressista, está se consolidando uma arquitetura que, desde os anos 90, pode ser considerada dentro de uma racionalidade pós-moderna. (DEL RIO & SANTOS, 1998)

É, de certa forma, um consenso entre os críticos encarar a região da Baixada de Jacarepaguá, principalmente a área mais próxima do litoral, como a mais recente fronteira do Rio de Janeiro aberta à exploração da indústria imobiliária. Para Adauto Cardoso, a Barra da Tijuca é uma “intervenção sobre o urbano segundo as lógicas e as necessidades da classe dominante”, expressa “ora através da adequação às novas formas de consumo, ora na articulação do organismo de planejamento com os interesses imobiliários, ora ainda na destinação elitista do espaço sob intervenção” (CARDOSO:4)

O fato do processo de intensificação da ocupação da Barra ter se iniciado em princípio dos anos 70, fez o local presenciar a intensificação do comércio imobiliário, onde a infra-estrutura foi organizada e custeada pelo Estado. Gerônimo Leitão considera isso “(...) a expansão da parte rica da cidade em direção a São Conrado e Barra da Tijuca. Uma expansão viabilizada, de forma decisiva, pela ação do poder público, através de investimentos maciços na construção de um complexo sistema viário

(estradas, viadutos, túneis, elevados), da implantação da infra-estrutura necessária para a ocupação a curto prazo da “novíssima Zona Sul”; e, principalmente, da regulação, mediante um plano urbanístico, desse processo de ocupação.” (LEITÃO:20)

Outra crítica pertinente a essa discussão é a que se faz do plano modernista. Alguns defensores do projeto argumentam que este nem foi aplicado em sua totalidade. O fato real é que o que se fez na baixada de Jacarepaguá – e muitas vezes o que se critica – é fruto direto da aplicação do modelo de Urbanismo Modernista. A circulação independente, a grande escala das intervenções, o sistema de eixos rodoviários, o conjunto de torres isoladas e a concepção formalista definiriam segundo Del Rio & Santos (1998) essa transposição para a realidade dos princípios urbanísticos racionais baseados na abertura de espaços funcionais a partir das necessidades humanas universais.

6 –ESTUDOS DE CASO

A seguir o esforço de entendimento da constituição espacial da baixada de Jacarepaguá, procedemos à seleção de quatro estudos de caso, tomando por critério de análise o nível de acessibilidade resultante da entre os domínios público e privado dos espaços em diferentes contextos. Para isso, foram considerados os espaços livres de edificação, tais como ruas, praças ou largos, que são tradicionalmente associados à ordem dos logradouros públicos.

Os locais destacados em nossa pesquisa são expressões das práticas projetuais de diferentes culturas de época: antes e depois da implementação do Plano Piloto. Além disso, por se tratarem de ambientes destinados ora à função residencial e ora à função comercial, apresentam-se como objetos com os quais as populações estabelecem diversas relações – apropriação coletiva, afetividade, negação, etc.. É importante ressaltar que, embora determinadas por suas respectivas histórias, as áreas em questão foram estudadas em suas condições presentes.

Representando uma configuração urbana dita tradicional, escolhemos a sub-região conhecida como Jardim Oceânico. Originada a partir de dois projetos de loteamento – Jardim Oceânico e Tijucamar – em torno de 1930, essa área se localiza a extremo leste da baixada de Jacarepaguá, próxima ao túnel que liga a região à zona sul da cidade, e se sustenta como uma unidade morfológica ímpar. Ali, o tecido urbano se caracteriza, em termos gerais, por uma alta densidade de edificações baixas – de um a cinco pavimentos – dispostas lado a lado e com poucos recuos, assim como por um conjunto de ruas residenciais dispostas radialmente, esporadicamente cortadas por eixos comerciais e praças. Tal configuração espacial, aberta e abrangente, permite que os edifícios estabeleçam relações bem diretas com as vias públicas. Dentro dessa área destacamos a avenida Olegário Maciel – principal eixo comercial do local – e a praça São Probo – praça pública formada por uma alça viária sem grande trânsito de automóveis, com entorno imediato residencial.

Para estabelecer o contraponto em nossas análises, destacamos espaços interiores a estruturas características do modo de vida contemporâneo da Barra da Tijuca – *shopping centers* e condomínios fechados. Para a escolha, foram utilizados dois critérios: o de atividades semelhantes – comercial e residencial – e o tipo formal – linear ou nuclear. Desse modo, foram analisados: a principal via comercial do *shopping center* Downtown – Avenida Central – e uma praça com entorno residencial dentro do condomínio Alfabarra – praça Ministro Vitor Nunes Leal.

O *shopping center* Downtown é um empreendimento comercial localizado em uma das “áreas a estudar” do Plano Piloto da Barra. Construído durante a década de 90, ele se caracteriza por vias periféricas de trânsito de automóveis e por uma estrutura interna com um eixo principal, cortado por transversais secundárias, de uso exclusivo do pedestre. Diferente dos outros *shoppings*, o Downtown é aberto e suas construções se organizam em blocos edificadas de 3 pavimentos, de acordo com a legislação local. O destaque para a via principal comercial se deu com o objetivo de analisar as relações que são estabelecidas entre usuário e espaço no local de utilização mais pública dentro do complexo, de propriedade privada com fins lucrativos que dependem de público.

O “condomínio” Alfabarra não se constitui propriamente em um condomínio no sentido legal, mas é resultado da concentração de vários condomínios compostos por conjuntos de um ou mais edifícios residenciais dentro da área em questão. Esse complexo foi realizado durante as décadas de 80 e 90 como uma evolução dos conceitos de condomínio fechado. Com situação privilegiada, pois se encontra no entroncamento da avenida Lucio Costa e avenida Ayrton Senna, o conjunto tem sua morfologia definida pelos diferentes acessos ao seu interior e pela inexistência de blocos unifamiliares, o que a difere dos outros condomínios da Barra da Tijuca. Além disso, o programa do conjunto, determinado pela legislação que reproduz a idéia do auto-sustento das unidades de vizinhança, constitui-se de torres e blocos baixos de apartamentos e uma estrutura institucional e comercial em função dos moradores do local, como lojas e salas comerciais, clube e escolas públicas. Nesse contexto, analisamos a área da praça de um dos sub-conjuntos formados por quatro blocos residenciais, elemento central e distribuidor dos fluxos.

Em termos da acessibilidade física, o quadro a seguir sintetiza os caracteres predominantes observados nos estudos de caso.

	COMERCIAL		RESIDENCIAL	
	Avenida Olegário Maciel Jardim Oceânico	Avenida Central Shopping Downtown	Praça São Probo Jardim Oceânico	Praça Ministro Vitor Nunes Leal Condomínio Alfabarra
PÚBLICO	X		X	
SEMI-PÚBLICO		X		
SEMI-PRIVADO				X

A) VIA COMERCIAL NO JARDIM OCEÂNICO – Avenida Olegário Maciel

A **avenida Olegário Maciel**, além de ser o principal eixo de comércio e serviços do Jardim Oceânico, representa também uma importante via que comunica a avenida Lucio Costa (da praia) à avenida Ministro Ivan Lins, importante por estabelecer a ligação do túnel para a zona sul com a Barra da Tijuca. Seu leito carroçável, de sentido único e contrário ao mar, é pavimentado com paralelepípedos, o que contribui para diminuir a velocidade desenvolvida pelos automóveis. As calçadas são largas, o que permite uma ocupação com atividades de estar, não apenas a passagem pelos pedestres.

Conforme observamos no local, a apropriação do espaço da calçada se dá em dois níveis. No primeiro nível estão os donos dos estabelecimentos comerciais que se apropriam da calçada em frente aos acessos para o interior das lojas com elementos marcadores do espaço. No segundo nível, observamos a apropriação dos usuários dos serviços, o que exclui todos os que não são comerciantes ou clientes. Nesse processo, são utilizados dois tipos de organização de objetos marcadores do território: informal e semi-fixa.

Os elementos marcadores como mesas e cadeiras de plástico podem ser removidos ou rearranjado com facilidade e de acordo com o interesse do momento. Notamos existir o uso do material em concordância entre clientes e estabelecimentos, como casas de sucos, lotéricas, etc. A possibilidade de desenvolver atividades de estar em frente a comércio de interesses de confraternização é um atrativo para os usuários e interessa-os sua participação na organização.



Aspecto da apropriação das calçadas na Avenida Olegário Maciel. Foto das autoras, 2002.

A organização semi-fixa de elementos-marcadores nas calçadas denota mais do que a liberdade de uso da área por clientes: já existe uma maior intenção de expandir o espaço privado e ter domínio quase absoluto da área tomada de pedestres comuns. A ocupação do chão com vasos de plantas pesados, bonecos ou correntes limitam a faixa caminhável dos passeios públicos.

A observação nos permitiu entender que nessa avenida, as calçadas exercem o importante papel da transição entre os domínios público privado, visto que, como em configurações “tradicionais” de áreas comerciais das cidades, esses espaços são projetados simplesmente justapostos. A intenção dos estabelecimentos é promover a sensação nos usuários de sentirem-se “dentro” da loja, mesmo que do lado de fora, ainda na calçada. Conforme explicitado por Fischer (1994), entendemos que os proprietários destes estabelecimentos sentem-se com o direito de usufruir o espaço público coletivo

de forma a torná-los seus, com a anuência do restante da comunidade que não se opõe a este tipo de uso e, de certa forma, até estimula. De um modo geral, os habitantes locais acreditam na ocupação pelas atividades terciárias contra a degradação. Confiam, pois, na manutenção do ambiente urbano dentro de sua área de influência.

Hoje, como uma tendência em todo o país, existe uma grande participação da comunidade do bairro na organização física do local. A ausência de autoridades intermediadoras pode gerar, no entanto, algumas questões no âmbito do direito das decisões. No caso dos automóveis, por exemplo, existem duas formas de utilização dos logradouros: o direito de parar em locais próprios como no restante da cidade e em locais públicos, reservados por estabelecimentos como se fossem os proprietários. Embora a prefeitura do Rio de Janeiro tenha implantado balizadores separando área de estacionamento dos caminhos de pedestres, pode ser notado em certos pontos uma forte dominância pelas lojas das calçadas, que chegam a abrigar carros de clientes e de funcionários. Para marcar o espaço, utilizam objetos identificadores que fazem referência ao estabelecimento. Desta forma, o proprietário “reserva” a vaga sobre a calçada para seus clientes, impedindo o uso da mesma por outras pessoas que não aquelas de seu interesse.

B) VIA COMERCIAL DO *SHOPPING* DOWNTOWN – Avenida Central

A **Avenida Central**, dentro do *shopping* Downtown, possui forte relação funcional com o entorno construído: a circulação está diretamente ligada à localização das lojas, que ficam afastadas dos estacionamentos abertos e da maioria das saídas dos estacionamentos subterrâneos, caracterizando o fluxo de pedestres. Nos dias de semana durante o dia, observa-se grande população flutuante, de todas as faixas etárias, devido às diferentes atividades ali encontradas. À noite, a função de permanência é acrescentada, principalmente nas áreas em frente às lojas de alimentação. Os cinemas, bares e restaurantes contribuem muito para tornar o lugar um ponto de aglomeração e convivência.

A apropriação do espaço da rua pelos lojistas acontece em vários pontos, na tentativa de criar espaços de transição que convidem a permanência. Espaços são ocupados com mesas, vasos e até mesmo com pintura no chão, mas há limitantes estabelecidas pela administração do grupo comercial que visa a uma manutenção do ambiente a partir de um certo padrão físico. O passeio ao longo de toda a via principal que estudamos tem tratamento geral, denotando uma identidade na apropriação coletiva do espaço – que já é de propriedade privada – pela comunidade dos lojistas.



Aspecto da apropriação da calçada no *shopping* Downtown. Foto das autoras, 2002

Procurando se assemelhar com as tramas de centros urbanos “tradicionais”, o projeto estabelece quarteirões de blocos de salas e lojas, onde a fachada busca quebrar visualmente a unidade da construção, diferenciando os imóveis com diferentes tratamentos justapostos. Esse caráter cenarístico do empreendimento proporciona ao cliente-usuário uma noção de escala ponderável, diferente do que aconteceu no projeto da maioria dos centros comerciais anteriores da Barra da Tijuca.

De certa forma, o empreendimento privado buscou solucionar o ambiente construído partindo da relação público-privado direto como existe na cidade “aberta”. Seu diferencial, para o público, deve-se à incidência de serviços de segurança particular, administração particular do bem comum aos comerciantes, e garantia de vagas para veículos particulares em estacionamento privado.

C) PRAÇA DE ENTORNO RESIDENCIAL NO JARDIM OCEÂNICO – praça São Probo

Na **praça São Probo**, a rua formada com o recuo dos edifícios em relação à Av. Fernando Matos, separa os espaços privados residenciais dos logradouros públicos. A pequena escala da praça e suas proporções em relação aos edifícios que a circundam, permitem que haja algum controle físico e grande controle visual por parte dos moradores. Apesar desta possibilidade de dominância, verificamos que a praça não é largamente utilizada.

A grande facilidade de acesso dada pela avenida, onde a via se inicia e termina, acaba por transformar a praça em um espaço público, o que pode representar falta de segurança para os moradores. Ainda assim, de modo tímido, a praça é freqüentada principalmente por usuários não residentes no local. Seu ambiente se divide basicamente em *playground* e área de estar para pedestres.



Aspecto da Praça São Probo. Montagem de fotos. Fotos das autoras, 2002

Notamos que ao redor do *playground* existe uma grade – limite físico – por ser uma área de recreação infantil, impedindo, por exemplo, que as crianças corram para o “meio da rua”. Já na área de mesas – mobiliário fixo – e aparelhos de ginástica, identificamos a apropriação do espaço por pessoas de outras faixas etárias, justamente por não haver marcação de fronteiras entre a praça e a rua. Isto torna o espaço das mesas mais público que o *playground*. Mesmo assim, apesar de não haver fronteiras físicas marcadas ao redor de toda a Praça São Probo, existem as grades dos próprios prédios, que aumentam a separação entre os dois territórios. Neste caso, a transição entre o espaço privado do edifício e o espaço público da praça acontece sem intervalo, de forma brusca. Se nos basearmos no entendimento que a noção de intervalo, ou seja, de transição gradativa entre os domínios público e privado, “(...) é a chave para eliminar a divisão rígida entre áreas de diferentes demarcações territoriais” (HERTZBERGER, 1999:40), notaremos que isso não ocorre no local.

As calçadas ao redor da praça têm menos de um metro de largura, e muitas vezes, com obstáculos. Esta conformação dificulta o interesse em “cuidar” desse espaço adjacente aos edifícios residenciais – gramados e calçadas - por parte dos moradores, apesar destes fazerem uso dele. A apropriação pelos moradores é parcial, é uma relação de quase abandono já que não há identificação entre estes e a praça, diferentemente do que acontece nos chamados condomínios fechados, conforme veremos mais adiante.

D) PRAÇA DE ENTORNO RESIDENCIAL NO “CONDOMÍNIO” ALFABARRA – praça Ministro Vitor Nunes Leal

No complexo residencial Alfabarra podemos notar a proposta de fechamento em “bolsão” residencial, alinhada com a proposta de habitar dos *condomínios fechados*, onde o nível de acessibilidade dos usuários aos espaços diminui conforme se adentra conjunto. Em boa parte, são responsáveis pelo fechamento, as conformações dos edifícios e logradouros que operam num sistema polinucleado, com ruas sem-saída, oferecendo apenas acesso aos moradores. A **praça Ministro Vitor Nunes Leal** representa uma centralidade para um desses núcleos, constituído por quatro edifícios baixos de 6 pavimentos. O único acesso ao local viabiliza o fechamento para maior controle. Nestes acessos foram dispostos marcadores fronteira como cabines de segurança, cancelas ou portões que indicam o limite de território. Assim, trata-se de uma área restrita, onde só é possível o acesso aos moradores.

Dentro desses conjuntos, existe um grande grau de liberdade nas atividades desenvolvidas pelos usuários. O controle da área comum se reflete claramente no grau de apropriação que se dá nessas praças. Aí, a utilização de objetos relativos à identidade daquela comunidade indica as manifestações de posse do território. Percebemos uma forte expressão da apropriação pelos moradores obtida com

os bancos, canteiros de plantas centrais, grades limitantes das calçadas, assim como treliças e pérgolas. Embora o conjunto da praça e a rua asfaltada ao seu redor sejam de natureza legal pública, o respeito ao uso residencial e o fechamento físico ao ambiente urbano acarretam na dominância por parte daquela comunidade.



Aspectos da Praça Ministro Vitor Nunes Leal. Fotos das autoras, 2002.

7 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em nossos estudos, foi possível perceber que o Plano Lucio Costa foi aplicado em boa parte. Notamos que as áreas urbanizadas ocorrem em torno das vias e existe certa preservação das margens das lagoas e das praias. Também é possível distinguir os grandes eixos de circulação, a área do centro metropolitano, os grandes condomínios, os “monumentos naturais”, as montanhas e os grandes corpos d’água. Podemos ressaltar a importância que teve a legislação ficar subordinada ao pensamento de uma única autoridade – Lucio Costa – durante a aplicação do Plano à baixada de Jacarepaguá. Essa foi sua solução de desenvolvimento de um Urbanismo Modernista que conciliasse o modelo teórico com o pragmatismo do fazer a cidade. Depois que os interesses mudaram de rumo, o processo ficou acéfalo e deixou se vincular ao pensamento do interesse do Estado.

O distanciamento do período de vigência do Projeto Moderno nos faz reclamar a gestão das cidades a partir de novos parâmetros, como a diversidade urbana e o esforço em devolver ao urbano a prática de leituras simbólicas. A falência da capacidade dos governos decidirem sobre o que acontece sobre o território convoca hoje a sociedade organizada a ter maior participação nas decisões – o que vem ao encontro dos anseios naturais das comunidades – mas, ao mesmo tempo, denunciam a crise em que se encontram as estruturas sociais nessa etapa pós-industrial do capitalismo. Porque a intensificação de sua ocupação teve início com um plano urbanístico, a parte da cidade existente hoje na baixada de Jacarepaguá é diferente de todo o restante da área metropolitana onde se insere. Mas ao mesmo tempo, demonstra superar rapidamente as limitações de seu projeto original para se fazer em várias sobreposições de sistemas – o político, o econômico, o fundiário, o cultural, etc.

A Barra da Tijuca é provavelmente a região do Rio de Janeiro que mais representa a postura nacional ao lidar com a explosão populacional, projetos de Planejamento e a cada vez maior relação das

classes econômicas dominantes com os governos. Hoje, no cotidiano do habitante do local, o binômio condomínio fechado – *shopping center* aparece como referência muito mais forte que os equipamentos metropolitanos previstos originalmente. Assim como a figura do condomínio fechado não foi prevista no Plano, o *shopping center*, elemento caracteristicamente pós-moderno começou a se estabelecer na região no início dos anos 80, exatamente quando se via surgir as primeiras críticas ao Plano Piloto.

A pesquisa nos permitiu concluir que a configuração espacial é um forte condicionante do relacionamento das comunidades com o território. São fatores dessa configuração as aberturas das edificações, os acessos (viários e de pedestres), as proporções do ambiente construído e o tratamento que é dado à paisagem. Assim, o homem se relaciona com um espaço em níveis diversos e um determinado grupo social estabelece relações de diferentes qualidades com os lugares que freqüentam.

Além da marcação dos limites do território, nas concentrações residenciais, vimos que é importante a personalização do espaço pelo grupo dominante e que quanto maior o grau de liberdade de atuação, maior a personalização e a facilidade em se identificar a comunidade e “seus” espaços. Um dos fatores que permite a variação no grau de apropriação dos espaços é a transição entre os domínios público e privado. Quanto maior a gradação entre o espaço mais público e o mais privado em termos espaciais e em relação ao nível de acessibilidade, maiores serão as possibilidades de apropriação. Ou seja, quanto mais níveis houver de transição entre a rua e a casa, maior a expansão do indivíduo e sua esfera de influência.

Nas áreas comerciais, naturalmente mais dinâmicas, invariavelmente existirá apropriação do entorno dos espaços privados. Seja pelo cliente, pelo proprietário, pela associação dos comerciantes ou pela cidade, numa ação intermediada pelas autoridades municipais. Na atividade terciária, onde o lucro é o objetivo final, existe uma constante busca de equilíbrio entre a acessibilidade direta a partir do logradouro público e a área de influência do entorno do estabelecimento, que acaba por criar uma região híbrida. Como a tendência do comércio é geralmente de expansão física, nas vias é sempre presente o conflito entre os usuários do espaço público.

Compreendemos que é importante o estudo das relações entre os aspectos morfológicos e as dinâmicas de apropriação por usuários para a melhoria da qualidade do ambiente urbano. Durante o processo de projeto, é fundamental levar em consideração o aspecto cultural de um determinado grupo social e a maneira como este se projeta nos espaços. Da mesma forma, estudos de espaços com diferentes graus de acessibilidade, desempenhando diversas funções sociais, enriquecem o repertório de referências projetuais para futuras intervenções.

REFERÊNCIAS

Bibliografia

- 1) BARCELLOS, Vicente Quintella. Unidade de Vizinhança: Notas Sobre sua Origem, Desenvolvimento e Introdução no Brasil. FAU UNB, s.d..
- 2) BENTLEY, ALCOCK, MURRAIN, McGLYNN, SMITH. Entornos Vitales. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 1999.
- 3) CARDOSO, Adauto Lúcio. Construindo a utopia: urbanismo e modernidade no Brasil. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, UFRJ, IPPUR, 1988.
- 4) CHACEL, F. M. Paisagismo e Eco gênese. Rio de Janeiro: Fraiha, 2001.
- 5) COSTA, Lúcio. Lúcio Costa: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- 6) CREA-RJ. Palestras dos ex-funcionários de SUDEBAR Hamann, Maria de Lourdes Kowarski e Suzana Calihman. In: Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: Intenções e Realizações após Três Décadas. Seminário sediado na sede da instituição em 05 de junho de 2002.
- 7) DEL RIO, V., DUARTE, C. R., RHEINGANTZ, P. A. Projeto do Lugar. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria / PROARQ, 2002.
- 8) DEL RIO, Vicente & SANTOS, Ana Carolina Gomes. A Outra Urbanidade: a Construção da cidade Pós-Moderna e o Caso da Barra da Tijuca. In: "Arquitetura: Pesquisa & Projeto". / Vicente del Rio, organizador. São Paulo: Pro Editores; Rio de Janeiro: FAU UFRJ , 1998. (Coleção PROARQ)
- 9) ESTADO DA GUANABARA. Plano Pilôto para a Urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca , o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Rio de Janeiro, 1969.
- 10) FISCHER, G. N. Psicologia Social do Ambiente. Lisboa: Instituto Piaget – Sociedade Industrial Gráfica Ltda., 1994.
- 11) HALL, E. T. A Dimensão Oculta. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.
- 12) HERTZBERGER, H. Lições de Arquitetura. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1999.
- 13) JAGUARIBE, Beatriz. Fins de século: cidade e cultura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.
- 14) LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. A Construção do Eldorado Urbano: o Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970 / 1988. Niterói: EdUFF, 1999.
- 15) PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. Barra da Tijuca: a construção do lugar. / Augusto Ivan de Freitas Pinheiro e Eliane Canedo de Freitas Pinheiro. Fotos de Gustavo Malheiros. Rio de Janeiro: Sextante, 2001.
- 16) RIO DE JANEIRO (prefeitura). Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a Expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro. 1977.

- 17) SOARES, Nair de Paula & TEIXEIRA, Jorge Leão. Engenheiro Paula Soares: uma Antevisão Urbana. Rio de Janeiro: PVDI DESIGN, 1997.
- 18) TUAN, Y. Espaço e Lugar. São Paulo: DIFEL, 1983.
- 19) UNIVERSIDAD DE LOS ANDES (Facultad de Arquitectura) & ESCALA. Luiz Paulo Conde: un arquitecto carioca. Santafé de Bogotá, Colômbia, 1994.
- 20) YAZIGI, E. O Mundo das Calçadas. São Paulo: Humanitas/FFLCH6/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.
- 21) XAVIER, Alberto, BRITO, Alfredo & NOBRE, Ana Luiza. Arquitetura Moderna no Rio de Janeiro. São Paulo: Pini: Fundação Vilanova Artigas; Rio de Janeiro: RIOARTE, 1991.

Sites na Internet

<http://www.fotoaerea.com.br>

<http://www.staarquitetura.com.br>

<http://www.bpa.com.br>

<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>

<http://www.vitruvius.com.br>

Fotografias

Foto aérea, escala 1:30.000. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2000. Montagem elaborada por Manuel Fiaschi.