

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo  
PROURB - FAU / UFRJ  
Doutorado em Urbanismo  
Área de Estruturação, Morfologia e Projeto do Espaço Urbano

# BARRA DA TIJUCA

Um exemplo híbrido de cidade contemporânea.  
*De Ville Contemporaine a Generic City.*

Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

Orientador: Prof. Dr. Roberto Segre

Rio de Janeiro

2008

Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

# **BARRA DA TIJUCA**

Um exemplo híbrido de cidade contemporânea.

De *Ville Contemporaine* a *Generic City*.

Tese apresentada à Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Urbanismo.  
Orientador: Prof. Dr. Roberto Segre

Rio de Janeiro

2008

N972 Nunes-Ferreira, Carlos Eduardo  
Barra da Tijuca: um exemplo híbrido de cidade contemporânea: de Ville Contemporaine a Generic City. / Carlos Eduardo Nunes-Ferreira. – Rio de Janeiro, 2008.

332 f. ; 30 cm.

Orientador: Roberto Segre

Tese (Doutorado em Urbanismo)– Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

1. Urbanismo. 2. Barra da Tijuca (Rio de Janeiro, RJ). 3. Planejamento Urbano. I. Segre, Roberto. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. III. Título.

CDD 720

Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

# **BARRA DA TIJUCA**

Um exemplo híbrido de cidade contemporânea.

*De Ville Contemporaine a Generic City.*

Tese apresentada à Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Segre

Aprovada em 28 de julho de 2008

BANCA EXAMINADORA

---

**Prof. Dr. Gerônimo Emilio Almeida Leitão**

Escola de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal Fluminense

---

**Prof. Dr. Gustavo Rocha-Peixoto**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

**Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>a</sup>. Denise Barcellos Pinheiro Machado**

Programa de Pós-graduação em Urbanismo - Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

**Prof. Dr. José Barki**

Programa de Pós-graduação em Urbanismo - Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

**Prof. Dr. Roberto Segre - Orientador**

Programa de Pós-graduação em Urbanismo - Universidade Federal do Rio de Janeiro

Aos meus pais, Tarcísio e Icléa,  
que nunca mediram esforços  
quando o assunto era educação.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho e minha vida pessoal se confundem em muitos aspectos. Como Diretor do primeiro Curso de Arquitetura e Urbanismo da Barra da Tijuca – o da Universidade Estácio de Sá – fui confrontado com o desafio de debater a cidade contemporânea a cada aula. Neste sentido, devo agradecer a todos os alunos do Curso. Mas reservo atenção especial àqueles que participaram dos grupos de pesquisa da disciplina Seminários de Arquitetura e Urbanismo II, cuja produção vê-se aqui parcialmente reproduzida. Da mesma forma, meus agradecimentos devem ir para os professores, pelas conversas informais em que o tema surgiu. Não seria tampouco possível desenvolver esta tese e cuidar do Curso sem o apoio de Bernard Vasconcelos e Denise Monetto. Ao longo da pesquisa, decidi-me mudar para a Barra da Tijuca virando cobaia do laboratório urbano que estudava. Esta decisão tornou-me fonte primária de muitas observações aqui apresentadas, mas me afastou geograficamente de um Núcleo de amigos que me apóia emocionalmente sempre e a quem cabe também agradecer de coração.

No Proureb, gostaria de citar especialmente os professores Denise Pinheiro Machado, José Barki e Rachel Coutinho, pois foram aqueles com quem tive mais oportunidade de conviver e aprender. Andrea Borde, por sua vez, foi minha estrela guia e teve a atenção de ler os primeiros esboços deste trabalho.

Diretamente ligados à confecção da tese, estão alunos que se tornaram companheiros de jornada. Entre eles, o estagiário de pesquisa e mapeamento Maurício Schmidt. Foi preciosa também a ajuda de Ana Paula Corsi, Tadeu Bouret e Luciano Custódio. Mas talvez você não estivesse lendo esta tese agora se eu não tivesse contado com a desenhista industrial e arquiteta e urbanista Lara Sanchez, que foi responsável pelo projeto gráfico do trabalho, além do apoio afetivo e logístico nos últimos seis meses. A Hilda Flores agradeço, ainda, pela revisão geral do texto.

Finalmente, gostaria de agradecer a compreensão, paciência e abnegação do meu orientador Prof. Dr. Roberto Segre, a quem devo a possibilidade de me tornar doutor em Urbanismo. Chegar até aqui tendo Segre como mentor já é realização suficiente para muito me orgulhar. Afinal, serei sempre discípulo desse Mestre inalcançável. **Muito obrigado.**

## **RESUMO**

A Barra da Tijuca é o bairro do Rio de Janeiro que mais cresceu nos últimos quarenta anos. Seu crescimento, porém, combinou um plano de cidade moderna – de autoria do mesmo arquiteto e urbanista de Brasília, Lucio Costa -, padrões da urbanização dispersa e características da cidade genérica. Esta superposição de camadas da cidade contemporânea, como ela foi e está sendo pensada e construída nos séculos XX e XXI, conformou o que definimos como urbanismo híbrido, que este trabalho pretende desvendar enquanto propõe um olhar, tão imparcial quanto possível, sobre diferentes formas de ocupação urbana que terminaram por convergir dentro da área de estudo.

## **ABSTRACT**

Barra da Tijuca has been the fastest-growing neighborhood in Rio de Janeiro for the last forty years. Its growth, however, combined a modern city plan – by Lucio Costa, same architect and urban planner who designed Brasilia -, patterns of the urban sprawl and features of the generic city. This juxtaposition of layers of the contemporary city, as it is and has been thought and built in the 20<sup>th</sup> and 21<sup>st</sup> centuries, conformed what we have named as hybrid urbanism, which this work intends to reveal whereas it proposes a look, as unbiased as possible, on different forms of urban settlement which ended up merging within the area of study.

## LISTA DE FIGURAS

Fig. 001. Urbanismo híbrido. p.20

Fig. 002. Copacabana e Barra da Tijuca nos anos 1970. p.28

Fig. 003. Barra da Tijuca antes e depois. p.30

Fig. 004. A cidade genérica e as potências emergentes 1. p.32

Fig. 005. Barra da Tijuca: um século de urbanismo. p.35

Fig. 006. Barra da Tijuca: a região administrativa, o bairro e a área de estudo. p.37

Fig. 007. Vista da entrada leste do bairro. p.38

Fig. 008. Desenho de Le Corbusier para a *Ville Contemporaine* (1922). p.39

Fig. 009. Perfis comparativos. p.40

Fig. 010. Vista da área de estudo. p.41

Fig. 011. A cidade genérica e as potências emergentes 2. p.42

Fig. 012. A cidade como fenômeno de comunicação. p.43

Fig. 013. Barra da Tijuca nos anos 1960. p.45

Fig. 014. A sesmaria original de 1567. p.47

Fig. 015. As sesmarias de 1594. p.48

Fig. 016. A área equivalente ao dote de Vitória de Sá. p.50

Fig.017. Área herdada de Martim Correia de Sá e Benevides. p.51

Fig. 018. Parte das terras pertencentes à ESTA S.A. no início do século XX. p.52

Fig. 019. Montagem dos mapas históricos. p.55

Fig. 020. Árvore genealógica da posse de terra da Barra da Tijuca. p.56

Fig. 021. Plano de diretrizes para vias arteriais na planície de Jacarepaguá. p.58

Fig. 022. O Plano Doxiadis. p.59

- Fig. 023. Mapa do município do Rio de Janeiro. p.63
- Fig. 024. Mapa de favelas 2004. p.66
- Fig. 025. Mapas do IPTU 2000 e favelas por R.A. p.67
- Fig. 026. Mapa das regiões administrativas 2004. p.68
- Fig. 027. Vista aérea da área de estudo. p.69
- Fig. 028. Mapas de distribuição da população 1970 a 2000. p.71
- Fig. 029. Tabela de evolução da população do RJ e da Baixada de Jacarepaguá. p.72
- Fig. 030. Tabela de variação relativa da população 1991-2000. p.72
- Fig. 031. Tabela de crescimento demográfico da AP4. p.73
- Fig. 032. Mapa de IDH/renda por R.A. – 2000. p.74
- Fig. 033. Gráfico da evolução populacional da XXIV Região Administrativa. p.75
- Fig. 034. Tabela da projeção populacional da AP4 até 2020. p.76
- Fig. 035. Tabela de Índice de Desenvolvimento Humano municipal – 2000. p.77
- Fig. 036. Mapa de distribuição da população por bairros – 2000. p.78
- Fig. 037. Mapa de crescimento da população por bairros – 1991/2000. p.81
- Fig. 038. Tabela de renda mensal por bairro. p.82
- Fig. 039. Tabela de rendimento nominal mensal do responsável pelo domicílio. p.83
- Fig. 040. Mapa de anos de estudo por bairros – 2000. p.84
- Fig. 041. Mapa de população adulta por bairros – 2000. p.85
- Fig. 042. Tabela e gráfico de densidade populacional. p.87
- Fig. 043. Mapa de densidade demográfica por bairros – 2000. p.88
- Fig. 044. Mapa de transações imobiliárias (1990) e tabela de lançamentos imobiliários (2001-2004). p.90
- Fig. 045. Mapa de serviços por domicílio – 2000. p.91

- Fig. 046. Mapa de microcomputadores por domicílio – 2000. p.92
- Fig. 047. Mapas de domicílios com rede de água e esgoto. p.93
- Fig. 048. Mapas de domicílios com ar condicionado e automóvel. p.94
- Fig. 049. Ilustração da Cidade para 3 milhões de habitantes ou *Ville Contemporaine* (1922) e do Plano Piloto para Brasília (1957). p.96
- Fig. 050. PP Brasília (1957) e PP Barra da Tijuca (1969). p.99
- Fig. 051. Fotos aéreas da Avenida das Américas antes e depois. p.100
- Fig. 052. O imaginário da cidade genérica. p.103
- Fig. 053. Sobre a escolha dos autores. p.104
- Fig. 054. Transformação de São Paulo em um século. p.106
- Fig. 055. Copacabana e Barra da Tijuca: o antídoto modernista. p.110
- Fig. 056. Vista aérea de subúrbio em Las Vegas. p.111
- Fig. 057. Montagem comparativa entre Brasília e a Barra da Tijuca. P.116
- Fig. 058. Vista aérea da Avenida das Américas além da área de estudo. p.119
- Fig. 059. Vista aérea da Avenida das Américas. p.120
- Fig. 060. A cidade genérica e as potências emergentes 3. p.121
- Fig. 061. Rem Koolhaas observa Lucio Costa. p.124
- Fig. 062. Tabela 1a: Autores, idéias e cidades. p.137
- Fig. 063. Tabela 1b: Autores, idéias e cidades. p.138
- Fig. 064. A cidade modernista em três tempos. p.139
- Fig. 065. Planos esquemáticos: densidade. p.141
- Fig. 066. Planos esquemáticos: vias expressas de circulação. p.143
- Fig. 067. Planos esquemáticos: áreas de vegetação. p.145
- Fig. 068. Planos esquemáticos: Carta de Atenas. p.147

- Fig. 069. Planos esquemáticos: tipologias. p.149
- Fig. 070. Projeto e destino 1. p.151
- Fig. 071. Projeto e destino 2. p.152
- Fig. 072. Vista parcial de uma superquadra. p.152
- Fig. 073. Aprendendo com a Barra da Tijuca. p.153
- Fig. 074. *Billboard on a highway*. p.154
- Fig. 075. Vista noturna de Las Vegas. p.155
- Fig. 076. Gráficos de crescimento populacional Las Vegas e AP4: 1960-2000. p.156
- Fig. 077. O pato e o galpão decorado. p.158
- Fig. 078. Tabela comparativa: arquitetura pós-moderna, moderna e híbrida (Barra da Tijuca). p. 159
- Fig. 079. Tabela comparativa: dispersão urbana, megaestrutura e Barra da Tijuca. p.160
- Fig.080. Las Vegas ontem e Barra da Tijuca hoje. p.163
- Fig. 081. Vista aérea modificada da Barra da Tijuca. p.164
- Fig. 082. Croquis de Lucio Costa para o Plano Piloto. p.167
- Fig. 083. Pontes Lucio Costa e Oscar Niemeyer. p.168
- Fig. 084. Foto do centro de entretenimento New York City Center. p.169
- Fig. 085. Os contrastes da cidade genérica. p.170
- Fig. 086. A gênese da cidade genérica. p.171
- Fig. 087. A cidade genérica em diferentes contextos. p.171
- Fig. 088. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte I. p. 172
- Fig. 089. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte II.

p.173

Fig. 090. Plano Piloto para a Barra da Tijuca. p.174

Fig. 091. Montagem de foto de satélite e desenhos de Lucio Costa para a Barra.

p.175

Fig. 092. Plano Piloto para a Barra da Tijuca – 1969. p.177

Fig. 093. Tabela comparativa entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca hoje. p.178

Fig. 094. Cidade de Deus *circa* 1966 e Rio das Pedras hoje. p.179

Fig. 095. Avenida Lucio Costa no trecho paralelo à área de estudo. p.182

Fig. 096. Montagem comparativa entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca hoje. p.184

Fig. 097. Montagem do Plano Piloto e mapa da atual ocupação. p.185

Fig. 098. Montagem de foto de satélite e desenhos de Lucio Costa para a Barra.

p. 190

Fig. 099. Tabela de categoria de análise. Projeto gráfico: LS. p.194

Fig. 100. Croquis da memória justificativa do Plano Piloto para Brasília. p.197

Fig. 101. Croqui comparativo entre os planos pilotos de Brasília e da Barra da Tijuca.

p.198

Fig. 102. Foto da área de estudo antes de 1969. p.199

Fig. 103. Imagens comparativas de tecido urbano. p.201

Fig. 104. Tecido urbano da área de estudo. p.202

Fig. 105. O bairro dos condomínios. p.205

Fig. 106. Croqui de uma superquadra por Lucio Costa. p. 211

Fig. 107. Foto da ponte sobre o Canal da Joatinga em 1974. p.221

Fig. 108. *Plan Voisin*. p. 224

Fig. 109. A cidade modernista é uma árvore. p. 226

- Fig. 110. Tabela 3a: Análise comparativa de tipologia. Projeto gráfico: LS. p.235
- Fig. 111. Tabela 3b: Análise comparativa de tipologia. Projeto gráfico: LS. p.236
- Fig. 112. Tabela 3c: Análise comparativa de tipologia. Projeto gráfico: LS. p.237
- Fig. 113. Tabela 3d: Análise comparativa de tipologia. Projeto gráfico: LS. p.238
- Fig. 114. Partido urbanístico. Projeto gráfico: LS. p.240
- Fig. 115. Montagem do mapa da situação atual sobre desenho de Lucio Costa. p.242
- Fig. 116. Mapa de divisão da área de estudo. p.244
- Fig. 117. Mapa do trecho 1. Projeto gráfico: MS. p.245
- Fig. 118. Maquete do empreendimento inicialmente denominado Centro da Barra. p.247
- Fig. 119. Vista área do trecho 1. p.247
- Fig. 120. Fotos das torres de Oscar Niemeyer. p.249
- Fig. 121. Projeto e destino 3. p.250
- Fig. 122. Vista aérea da Avenida das Américas no trecho 1. p.250
- Fig. 123. Mapa do trecho 2. p.251
- Fig. 124. Condomínio Riviera dei Fiori – antes e depois. p.252
- Fig. 125. As torres gêmeas do condomínio Mediterrâneo. p.252
- Fig. 126. Vista aérea do núcleo residencial do trecho 2. p.254
- Fig. 127. Vista aérea do núcleo de casas isoladas do trecho 2. p.254
- Fig. 128. Mapa do trecho 3. p.255
- Fig. 129. Praça General Santander e Rosa Shopping (canto inferior direito). p.256
- Fig. 130. Centros empresariais do trecho 3. p.257
- Fig. 131. Mapa do trecho 4. p.258
- Fig. 132. Vista aérea do trecho 4 no início dos anos 1980. p.259

- Fig. 133. Análise urbanística. Capa de 5.2. p.262
- Fig. 134. Mapa de uso do solo da área de estudo. p.264
- Fig. 135. Mapa Nolli de Parma (1830) e Brasília (1960) na mesma escala. p.267
- Fig. 136. Mapa Nolli da Barra da Tijuca. p.267
- Fig. 137. Evidências do urbanismo híbrido. p.268
- Fig. 138. Fotos de satélite do centro da cidade e do shopping Downtown. p.269
- Fig. 139. Mapas de análise urbanística por intervalo de tempo. p.271
- Fig. 140. Mapa de tecido urbano. p.274
- Fig. 141. Comércio de pequeno porte em Brasília e na Barra. p.277
- Fig. 142. O importante papel dos postos de gasolina. p.277
- Fig. 143. Cortes transversais esquemáticos. p.280
- Fig. 144. Mapa de gabarito. Projeto gráfico: MS. p.282
- Fig. 145. Bulevar em Paris, Eixão em Brasília e a Avenida das Américas na Barra da Tijuca. p.283
- Fig. 146. Mapas Nolli de Las Vegas e da Barra da Tijuca. p.285
- Fig. 147. Mapa de sistema viário da área de estudo. p.285
- Fig. 148. Sistema de computador visto por dentro. p.287
- Fig. 149. Desenho promocional do centro de entretenimento New York City. p.289
- Fig. 150. Mapa Nolli de edifícios da *strip* de Las Vegas. p.290
- Fig. 151. Mapa de localização de usos ligados ao trabalho. p.291
- Fig. 152. Mapa de localização de usos ligados ao trabalho corporativo. p.292
- Fig. 153. Mapas de localização de instituições financeiras, hospitais e clínicas. p.293
- Fig. 154. Centro Empresarial Mário Henrique Simonsen. p.294
- Fig. 155. Sequência de centros empresarias. p.295

- Fig. 156. Mapa de localização de usos ligados ao trabalho comercial. p.295
- Fig. 157. Mapa de localização de shopping centers. p.296
- Fig. 158. Fotos de satélite: Northgate (1950) e Barrashopping (1981). p.297
- Fig. 159. O setor empresarial e o setor comercial do Città America. p.299
- Fig. 160. Centros comerciais de pequeno porte. p.300
- Fig. 161. Mapa de localização de conjuntos de lojas de rua. p.300
- Fig. 162. Edifícios comerciais de pequeno porte. p.301 e 302
- Fig. 163. Mapa de localização dos grandes supermercados. p.302
- Fig. 164. Grandes supermercados. p.304
- Fig. 165. Mapa de comparação entre as áreas ocupadas pelo trabalho e pelo repouso. p.304
- Fig. 166. Mapa de localização de uso residencial ou "repouso". p.306
- Fig. 167. Dois modelos de habitação encontram-se na Barra da Tijuca: *Seaside* e *Unité d'Habitation*. p.308
- Fig. 168. Mapa de localização de uso residencial – repouso - multifamiliar. p.309
- Fig. 169. Vista de Nova Ipanema (1977) e *Le Parc* (2008). p.309
- Fig. 170. Mapa de localização do uso residencial – repouso – unifamiliar. p.310
- Fig. 171. Fotos de residências unifamiliares – anos 1970/2000. p.311
- Fig. 172. Tabela de área e percentual de ocupação do solo por uso. p.311
- Fig. 173. Mapa de localização de entidades públicas. p.312
- Fig. 174. Mapas de instituições de ensino público e de ensino privado. p.313
- Fig. 175. Mapas de comparação entre praças de acesso inteiramente público e clubes. p.314

## LISTA DE SIGLAS

ABRASCE	Associação Brasileira de Shopping Centers
ACIBARRA	Associação Comercial e Industrial da Barra da Tijuca
CE	Centro Empresarial
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CREA-RJ	Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio de Janeiro
CVI-Rio	Centro de Vida Independente
EdUFF	Editora da Universidade Federal Fluminense
EdUSP	Editora da Universidade de São Paulo
FAU-USP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
GE	<i>Google Earth</i>
http	<i>Hiper Text Transfer Protocol</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPP	Instituto Pereira Passos
LC	Luciano Custódio
LS	Lara Sanchez
LT	Luis Tadeu Bouret
MS	Maurício Schmidt
ONU	Organização das Nações Unidas
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PMRJ	Prefeitura do Município do Rio de Janeiro
PROURB	Programa de Pós-graduação em Urbanismo
PUC	Pontifícia Universidade Católica
SUDEBAR	Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
WWW	<i>World Wide Web</i>

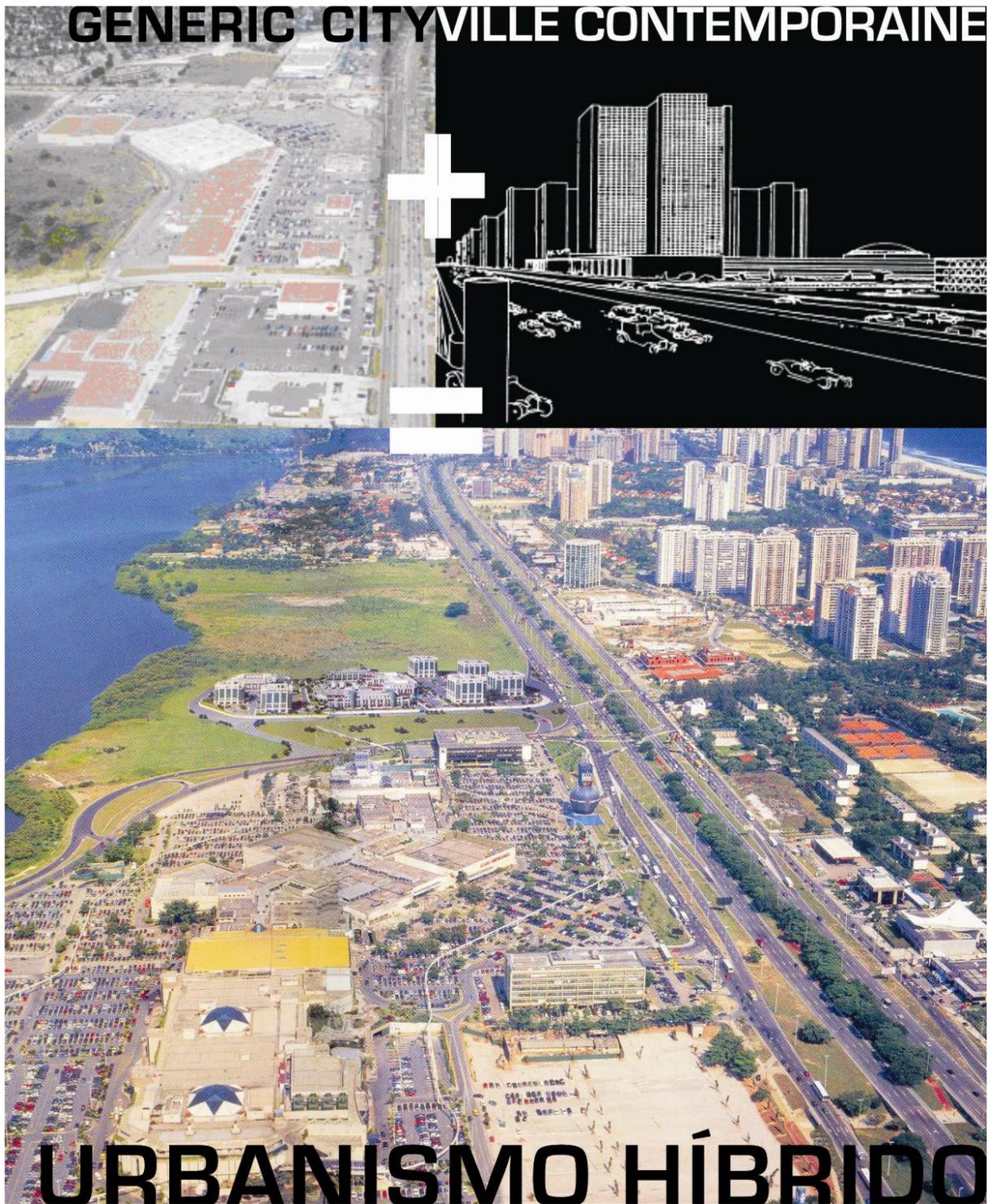
# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
URBANISMO HÍBRIDO: DE <i>VILLE CONTEMPORAINE</i> A <i>GENERIC CITY</i> .	21
1. CAPÍTULO 1 – BARRA DA TIJUCA: DADOS, FATOS E VERSÕES	36
1.1. ÁREA DE ESTUDO	38
1.2. BREVE HISTÓRICO DA BARRA DA TIJUCA	46
1.3. DADOS SOBRE A BARRA DA TIJUCA E O RIO DE JANEIRO	62
1.3.1. <b>Localização</b>	62
1.3.2. <b>População</b>	70
1.3.3. <b>Densidade</b>	86
1.3.4. <b>Infra-estrutura e padrão de consumo</b>	89
2. CAPÍTULO 2 – DILEÇÕES TEÓRICAS	95
2.1. ESPAÇO, TEMPO E URBANISMO	97
2.2. SOBRE A ESCOLHA DOS AUTORES E SEUS OBJETOS DE ANÁLISE	105
2.3. O AUTOR E SUA OBRA	107
3. CAPÍTULO 3 – ANÁLISES COMPARATIVAS	123
3.1. AUTORES, IDÉIAS E CIDADES	125
3.2. A CIDADE MORDENISTA EM TRÊS TEMPOS	140
3.3. APRENDENDO COM A BARRA DA TIJUCA	154
3.4. UM CASO NADA PRECISO: A CIDADE GENÉRICA	165
3.5. O PLANO PILOTO PARA A BARRA DA TIJUCA – ONTEM E HOJE	175
4. CAPÍTULO 4 – CATEGORIAS DE ANÁLISE	189
4.1. SOBRE AS CATEGORIAS DE ANÁLISE UTILIZADAS	191
4.1.1. <b>Terreno</b>	195
4.1.2. <b>Tecido urbano</b>	200

4.1.3. <b>População</b>	209
4.1.4. <b>Densidade</b>	215
4.1.5. <b>Rua</b>	217
4.1.6. <b>Sistema viário e estrutura urbana</b>	223
4.1.7. <b>Tipologia e arquitetura</b>	227
5. <b>CAPÍTULO 5 – ANÁLISE URBANÍSTICA DA ÁREA DE ESTUDO</b>	<b>239</b>
5.1. PARTIDO URBANÍSTICO	241
5.1.1. <b>Trecho 1: Athaydeville – Downtown</b>	245
5.1.2. <b>Trecho 2: Riviera – Freeway</b>	251
5.1.3. <b>Trecho 3: Parque das Rosas – Praça General Santander</b>	255
5.1.4. <b>Trecho 4: Nova Ipanema - Barrashopping</b>	
5.2 ANÁLISE URBANÍSTICA	263
5.2.1. <b>Terreno: Uso do Solo e Ocupação</b>	265
5.2.2. <b>Tecido Urbano</b>	272
5.2.3. <b>População</b>	278
5.2.4. <b>Densidade</b>	279
5.2.5. <b>Rua</b>	283
5.2.6 <b>Sistema viário e estrutura urbana</b>	285
6. <b>CAPÍTULO 6 – ANÁLISE TIPOLÓGICA DA ÁREA DE ESTUDO</b>	<b>288</b>
6.1. TIPOLOGIA E ARQUITETURA	290
6.1.1 <b>Trabalho</b>	291
6.1.2 <b>Repouso</b>	306
7. <b>CAPÍTULO 7 – CONCLUSÃO</b>	<b>315</b>
7.1. CONFIRMAÇÃO DA HIPÓTESE	316
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>319</b>

# INTRODUÇÃO

URBANISMO HÍBRIDO:  
DE VILLE CONTEMPORAINE A GENERIC CITY



**Fig. 001. Urbanismo híbrido.** Ilustração de Rem Koolhaas para a *Generic City* (alto à esquerda) ao lado de ilustração de Le Corbusier para a *Ville Contemporaine*, em comparação à área de estudo (abaixo). Fontes: Koolhaas, 2000, p.536; Le Corbusier 2000, p.233 e fotomontagem do material de lançamento do Centro Empresarial Barrashopping, Multiplan, 1998, pp. 2 e 3. Projeto gráfico: LS.

Le Corbusier descrevia a Paris de seu tempo como “uma cidade doente, muito doente”. E prescrevia cirurgia para o centro da cidade que atingia, então, a marca dos três milhões de habitantes. Vários autores atuais também diagnosticam a cidade contemporânea como portadora de muitos males, no momento histórico em que mais da metade dos habitantes do planeta passaram a viver no meio urbano e tais aglomerações se aproximam da marca dos trinta milhões de habitantes. Nossa percepção de cidade tem sido revista ante esta transformação a ponto da doença começar a ser declarada, por alguns, como terminal. A morte da cidade, então, tem sido anunciada como iminente, uma vez que as forças que foram responsáveis pelo seu crescimento encontram-se hoje ausentes ou difusas ao longo do território. Além da inassimilável dimensão das conurbações atuais, fazem parte deste diagnóstico: a perda da centralidade como referência de identidade comum, a subversão da noção de lugar, a dispersão urbana ou suburbanização, a privatização crescente do espaço público, a desterritorialização do espaço urbano, a substituição da urbanidade local pelas interconexões globais, a cultura do medo gerada pela violência urbana, etc. Na cidade do Rio de Janeiro, existe um mega-bairro, uma cidade dentro dos limites oficiais da cidade maior, que simboliza a combinação de todos estes males: a Barra da Tijuca.

No entanto, a cidade subsiste com suas novas formas e este trabalho tem a intenção de contribuir com uma segunda opinião, à maneira de um médico consultado por quem tenta desesperadamente procurar uma alternativa ao primeiro diagnóstico determinantemente fatal. E para isso, tratou-se de inocular o material infectado a fim de realizar um exame mais preciso por meio da análise dos sintomas apresentados. Foi selecionado seu trecho mais consolidado e este foi isolado para a

análise em laboratório. O procedimento consistiu de duas partes: descrever e decodificar o código genético do paciente a fim de detectar o quanto da doença derivou do seu genoma e fazer o levantamento de seu histórico para saber qual foi a participação do ambiente no desenvolvimento da suposta enfermidade. A tarefa era urgente, pois a área de estudo apresenta índices de crescimento superiores aos de outros setores da cidade. E neste novo diagnóstico pode estar a contestação do laudo médico inicial ou, caso contrário, a diferença entre a prescrição medicinal – para fortalecer os órgãos saudáveis e estimular os anticorpos –, a intervenção cirúrgica ou, apenas, a possibilidade de garantir ao doente uma sobrevida menos dolorosa.

Já em uma primeira análise, constatou-se, como quase sempre é o caso, que parte do problema é genética, e pode estar no seu DNA modernista, enquanto outra parte foi adquirida ao longo de sua fase de crescimento, na segunda metade do século XX, período em que se consolidou o fenômeno conhecido como dispersão urbana. Afinal, a Barra da Tijuca é, como se pretende demonstrar, a aplicação adaptada e tardia dos princípios urbanísticos estabelecidos por Le Corbusier nos anos 1920 - na sua proposta para “uma cidade contemporânea de três milhões de habitantes” - e seu desenvolvimento se acelerou com a decadência econômica do centro histórico da cidade nos anos 1980 e 1990 e se potencializou em meio à globalização econômica dos anos mais recentes que gerou, segundo as categorias tradicionais, uma “anomalia” conhecida por cidade genérica. Partiu-se, então, para a hipótese de que se tratava de uma urbanização híbrida, em que modelos ou padrões de urbanismo distintos se superpõem para formar uma nova forma de vida urbana.

No campo da cultura, o surgimento de culturas híbridas, em especial na América Latina, foi analisado por Néstor García Canclini a partir de três processos: a quebra e a mescla das categorias que organizam os sistemas culturais – entre o culto, o popular e a cultura de massas -, “a desterritorialização dos processos simbólicos e a expansão dos gêneros impuros”.<sup>1</sup> Canclini propõe, então, um novo tipo de abordagem para entender esta hibridação por meio de ciências sociais nômades que sejam capazes de desconstruir esta visão em camadas do mundo da cultura e que comuniquem horizontalmente estes três níveis. A partir daí seria possível estudar as culturas híbridas que constituem uma modernidade específica latino-americana, interpretar seus insucessos e suas contradições, além de relacionar nossa “memória heterogênea” e certas “inovações truncadas”.<sup>2</sup>

Sua proposta, portanto, tenta se desvencilhar dos modelos teóricos estabelecidos para dar conta de analisar um fenômeno complexo: a radicalização do projeto moderno que, pelas mudanças dos mercados simbólicos, levaria paradoxalmente a uma situação pós-moderna. Os desacordos sociais e culturais com o modernismo da metrópole nos tornariam uma versão deficiente da modernidade ou, ao contrário, pelo eterno pastiche de épocas e estéticas, seríamos pós-modernos desde sempre:

Nem o “paradigma” da imitação, nem o da originalidade, nem a “teoria” que tudo atribui à dependência, nem a que indolentemente nos quer explicar pelo “real maravilhoso” ou por um surrealismo latino-americano, conseguem dar conta de nossas culturas híbridas.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Canclini, 1990, p.164.

<sup>2</sup> Idem, p.15.

<sup>3</sup> Idem, p.19.

E não obstante seu tema ter uma abrangência mais ampla do que nosso objeto de estudo e a hibridação de que fala Canclini ser de natureza distinta da que pretendemos abordar, o autor reconhece na expansão urbana uma das causas que intensificaram esta hibridação cultural. Afinal, a cidade contemporânea dispõe de uma oferta simbólica heterogênea que é renovada permanentemente pela interação do local com redes nacionais e transnacionais de comunicação. A cidade entendida como um conjunto de bairros transbordou muito além do que podemos relacionar. “Ninguém abarca todos os itinerários, nem todas as ofertas materiais e simbólicas desalinhavadas que se apresentam”.<sup>4</sup>

Ocorre que, dentro do campo específico do urbanismo, esta hibridação pode implicar na superposição - ou no embate - entre três modelos de cidade, “que representam os principais momentos do urbanismo latino-americano”,<sup>5</sup> assim analisados por outro autor, Juan Carlos Pérgolis:

*A cidade contínua*, característica de nossos assentamentos durante a colônia e a república, até os primeiros anos do Movimento Moderno na Arquitetura (...); *a cidade descontínua*, própria da urbanística moderna e em muitos casos, vigente ainda em nossos dias, e a atual tendência à *cidade fragmentada*, (...) cujo avanço contínuo cria uma nova linguagem espacial conseqüente e coerente com as mudanças no modo de vida e nas tipologias arquitetônicas.<sup>6</sup>

Pérgolis prossegue sua análise constatando que a tendência à fragmentação tem sido preponderante, apesar da preferência romântica da crítica arquitetônica recente pelo modelo original. Desde os anos 1980, o espaço público tradicional tem

---

<sup>4</sup> Canclini, 1990, p.16.

<sup>5</sup> Pérgolis, 2005, p.38.

<sup>6</sup> Idem, p.38.

sido o tema central da discussão sobre a cidade ao mesmo tempo em que se intensificaram processos antecipatórios da cidade futura como a privatização do espaço urbano e o surgimento de novas tipologias arquitetônicas (centros comerciais, condomínios fechados, etc.) que representam alternativas privadas aos espaços públicos tradicionais.

A cidade fragmentada ganha legitimidade enquanto produto de uma nova sociedade em que a fragmentação se apresenta como um traço dominante em todos os campos da cultura. Se a cidade moderna era uma projeção das utopias sociais, a cidade deste princípio de século é o reflexo de um modo de vida cada vez mais individualista, em um meio que exige difíceis alternativas pessoais. A impossibilidade inicial de significar a cidade dos “não-lugares”, de tamanho inalcançável, com novos espaços e novas tipologias arquitetônicas, nos assombra e nos afasta de perceber esta nova cidade, que não é melhor nem pior do que a que conhecemos em outros momentos; é *outra cidade*. A partir desta legitimação surge, então, a possibilidade de que a cidade fragmentada – que, em nosso caso, se superpõe à cidade descontínua moderna formando um urbanismo híbrido - não represente necessariamente um fim, uma morte, mas uma alternativa a modelos anteriores. Ela seria a representação “natural” de um modo de vida igualmente fragmentado que teve seu princípio no desenvolvimento da cultura de massa do pós-II Guerra Mundial e na chamada globalização da virada do século XX para o século XXI.

A primeira forma urbana que representou esta mudança de modo de vida está no fenômeno conhecido como *urban sprawl* ou dispersão urbana que teve origem nos Estados Unidos e foi o cenário inicial para o desenvolvimento de novos espaços e novas tipologias arquitetônicas que são característicos da morfologia urbana de

nosso objeto de estudo, a Barra da Tijuca. Sobre este fenômeno, interessa-nos o estudo feito por Richard Ingersoll em seu livro recente, *Sprawltown, looking for the cities on its edges*. Diferentemente de Canclini e Pégolis, Ingersoll analisa a nova cidade e seu modo de vida fragmentado – ou vice-versa – não mais como uma tendência predominante, mas como um fato consumado. Embora as cidades tradicionais continuem a existir, como a Paris que Le Corbusier queria curar, a maioria dos habitantes do planeta vive em condições urbanas em algum lugar fora do centro das cidades, cuja escala atual transcende a escala da metrópole e a torna um imenso território urbanizado. Sendo tanto um modo de vida quanto uma forma de urbanismo, a dispersão urbana está relacionada tanto a esta mudança de escala quanto a alterações na qualidade da experiência urbana: “uma vez que a escala da cidade histórica foi superada, a tendência de se experimentar ‘a comunidade sem a proximidade’, consolidou-se”.<sup>7</sup> Por outro lado, a socialização sem aproximação, que é sustentada por várias formas de mídia, veio acompanhada, no aspecto formal, pela desorientação derivada da desconexão entre ruas e edifícios e pela incongruência entre elementos arquitetônicos.

A dispersão urbana apareceu primeiramente nas margens da cidade devido aos meios de transporte mecânicos, começando com os trens suburbanos e depois com os automóveis. A economia do petróleo e do automóvel foi fundamental para o seu sucesso continuado. Hoje em dia, (...) todas as interações sociais avançadas – trabalho, comércio, cultura, saúde, educação, crime, prazer – são cada vez mais mediadas pela eletrônica. O espaço urbano, que historicamente servia como o condutor da informação, perdeu sua significância para a mobilidade superior dos telefones celulares, vídeos, computadores, internet, cartões de crédito, e códigos de barra. (...) Viver na

---

<sup>7</sup> Ingersoll, 2006, p.7. “Comunidade sem a proximidade”: modo de socialização teorizado por Melvin Webber nos anos 1960.

dispersão urbana significa encontrar-se relativamente independente do espaço e do tempo. <sup>8</sup>

A forma urbana que pretendemos analisar é, em certo grau, derivada do processo de consolidação da dispersão urbana, mas, por sua especificidade, conforma, na verdade, um tipo distinto de urbanismo. A hipótese central deste trabalho é verificar na Barra da Tijuca a criação de um urbanismo híbrido a partir de um processo peculiar pelo qual o modelo de cidade modernista, de “base anticapitalista e igualitária”, <sup>9</sup> de Le Corbusier e Lucio Costa, tornou-se a moldura perfeita para as tipologias identificadas pelo modelo genérico de cidade globalizada, “onde tudo é consumo” <sup>10</sup>. Esta hipótese percorre, no tempo, uma linha em que condicionantes históricos e geográficos assim como teoria, prática e crítica arquitetônicas ganham igual relevância.

Logo após a fundação portuguesa da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (1565), toda a planície conhecida por Baixada de Jacarepaguá, onde está localizado o bairro da Barra da Tijuca, foi definida como uma única propriedade, denominada à época sesmaria, de desenvolvimento difícil pelo seu distanciamento do centro histórico da cidade. Além da distância, havia o isolamento geográfico daquela área do restante da cidade pelos maciços da Tijuca e da Pedra Branca, o que ajudou a retardar sua apropriação e ocupação por mais de quatro séculos, o mesmo tempo em que o Rio de Janeiro, como região metropolitana, consolidava-se como megacidade<sup>11</sup>.

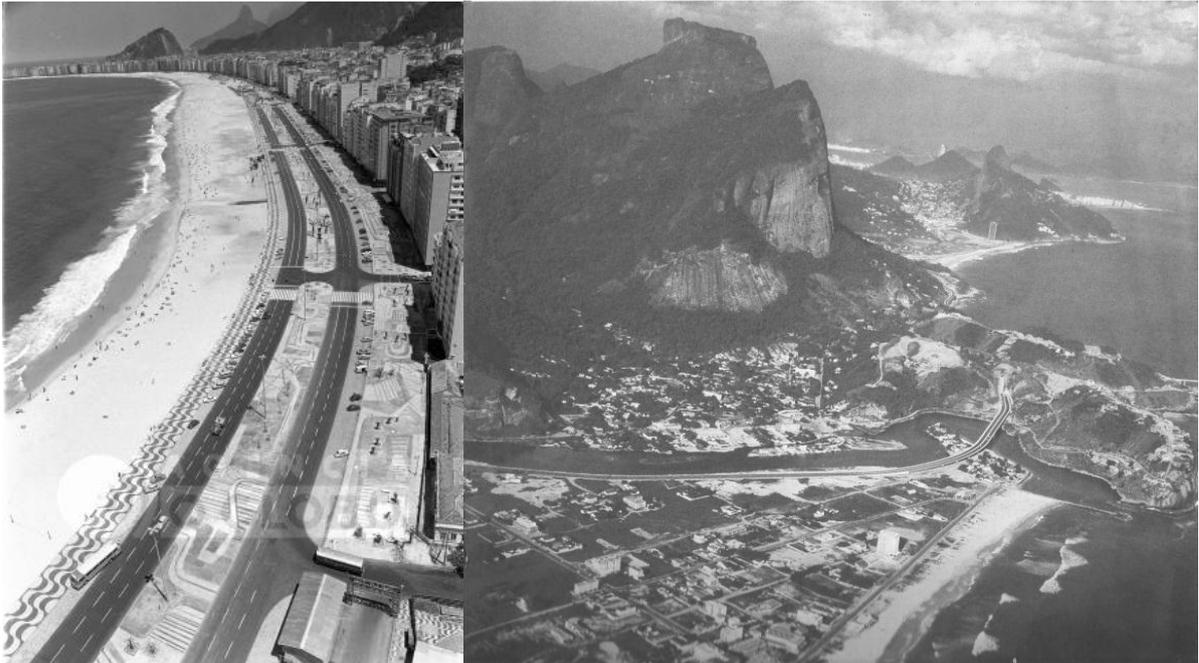
---

<sup>8</sup> Ingersoll, 2006, p.7.

<sup>9</sup> Holston, 1993, p.49.

<sup>10</sup> Baseado na expressão: “The only activity is shopping” in *The Generic City* (Koolhaas, 1995).

<sup>11</sup> Castells, 2002, pp. 492 e 494. “Megacidades são aglomerações enormes de seres humanos, todas elas (13 na classificação da ONU) com mais de dez milhões de pessoas em 1992”. Da lista da ONU constam Tóquio, São Paulo, Nova



**Fig. 002. Copacabana e Barra da Tijuca nos anos 1970.** Contraste entre a densa ocupação da Zona Sul e a povoação ainda esparsa da Barra da Tijuca nos anos 1970. Fotos: Agência O Globo (esquerda) e PP Barra da Tijuca, Prefeitura, 1976, p.5 (direita).

Este vácuo fundiário próximo a uma cidade em franca expansão atraiu, a princípio, apenas o interesse de uns poucos desbravadores visionários que tomaram posse de grandes porções daquela região. Gerou-se, então, uma combinação entre: a necessidade de expansão da cidade e a preservação da área pelo isolamento geográfico, a opção governamental de criar ali um novo vetor de crescimento para a classe média e o interesse privado de grandes, embora poucos, especuladores imobiliários. Criou-se, assim, a pré-condição propícia para a implantação de um

plano piloto baseado no conceito modernista da *tabula rasa*,<sup>12</sup> que propunha uma redefinição de cidade idealmente construída do zero. Este conceito foi desenvolvido principalmente por Le Corbusier na primeira metade do século XX, originalmente em um plano denominado *Ville Contemporaine*, mas também norteou a redação da Carta de Atenas (debatida no CIAM de 1933, mas publicada apenas em 1943), em que se lia que: “o interesse privado será subordinado ao interesse público”.<sup>13</sup>

As idéias do urbanismo de Le Corbusier, por sua vez, foram primeiramente aplicadas no Brasil, em escala monumental, por Lucio Costa, vencedor de um concurso nacional para o Plano Piloto de Brasília, nova capital do país, inaugurada em 1960. Nove anos mais tarde, durante a ditadura militar e, no auge do chamado milagre econômico, o mesmo Costa é contratado para realizar novo plano piloto, desta vez com o objetivo de traçar as diretrizes de ocupação de uma área de igual proporção e equivalente a 14% da área total da Cidade do Rio de Janeiro. Nestas diretrizes, previa-se o parcelamento do solo em grandes áreas de uso setorizado e gabaritos alternados, o que privilegiou a atuação dos grandes investidores em detrimento de uma ocupação também planejada, porém mais orgânica, como já se podia verificar nas extremidades leste (Jardim Oceânico) e oeste (Recreio dos Bandeirantes) da área do plano.

---

<sup>12</sup> Idéia de criar uma cidade a partir do zero em oposição a trabalhar com condições preexistentes.

<sup>13</sup> Como transcrito em Benévolo, 1976, p. 513.



**Fig. 003. Barra da Tijuca antes e depois.** O Plano Lucio Costa respeitou, mas descontinuou as formas de ocupação pré-existentes na Barra da Tijuca, como o Jardim Oceânico, loteamento cujo projeto remonta aos anos 1930. Na foto acima, fica evidente a linha que marca o início da aplicação dos princípios do urbanismo moderno. Foto: Revista Veja Rio n.48, 25 Nov. 1992, capa. Projeto gráfico: LS.

Em um primeiro momento, o poder público patrocinou a cara estrutura viária de acesso à região, que incluía vencer as barreiras geográficas por uma série de túneis, pontes e viadutos, além de melhorias na estrada Rio-Santos, parte da BR-101. Mas o esvaziamento do Estado na virada do século pelas políticas econômicas

ditadas pelo chamado Consenso de Washington<sup>14</sup> fez com que coubesse ao poder privado a efetiva ocupação do solo com base no lucro e a realização de benfeitorias esparsas igualmente de cunho e controle privados e usufruto de caráter semi-público. Esta apropriação do espaço público pela iniciativa privada só foi possível, por sua vez, pelo já citado vácuo fundiário gerado, além da geografia, por uma demorada legitimação da propriedade da terra que remonta à designação de toda a área como sesmaria hereditária no século XVI. Dentro desta lógica do capital, os grandes investidores, tirando proveito das indefinições de posse, da estrutura inicial provida pelo Estado e das diretrizes do Plano Piloto,<sup>15</sup> se apropriaram dos vastos terrenos e promoveram uma ocupação voltada para uma emergente sociedade de consumo, cujo imaginário tipológico remete aos centros de poder do mundo globalizado. Neste processo, ao mesmo tempo, peculiar e global, o projeto da cidade “sem classes” acabou se realizando como a cidade “sem caráter” que Koolhaas descreve como a cidade genérica, que tem sido reproduzida em várias partes do mundo contemporâneo. Como resultado desse processo, o que se verifica na área de estudo hoje é a superposição de modelos e padrões urbanísticos a que denominamos urbanismo híbrido.

---

<sup>14</sup> Termo criado por John Williamson em 1990 e que se refere às recomendações comuns de política econômica dos órgãos financeiros internacionais sediados na capital norte-americana, como F.M.I. e Banco Mundial.

<sup>15</sup> Sobre este processo, ver Leitão, 1999.



**Fig. 004. A cidade genérica e as potências emergentes.** Subúrbio chinês (esquerda) e a Barra da Tijuca (direita) vistos do alto. Fotos: MS.

O conceito de urbanismo híbrido refere-se principalmente à superposição de camadas anacrônicas que convivem no espaço urbano da cidade contemporânea. Utilizaremos para isso a definição de hibridismo<sup>16</sup> de Manuel Gausa e José Morales<sup>17</sup>:

A natureza híbrida do projeto contemporâneo faz alusão à presente simultaneidade de realidades e categorias, que não se refere mais a corpos coerentes e harmoniosos, mas sim a cenários vira-latas feitos de estruturas e identidades em coexistência parasítica.

Ao aceitar, sem preconceito, uma situação estranha de coabitação feita de contratos, pactos e vira-latismos entre bits de informação ao mesmo tempo superpostos e interconectados (camadas e (infra-) estruturas imbricadas e diferenciadas) é como a cultura do projeto contemporâneo pode ser entendida hoje.

Estes “encontros” impuros levam naturalmente à copulação entre tipos, espécies – ou gêneros – irmãos, baseados em uma interconexão direta e flexível (imediata) entre elementos possivelmente opostos – ou contrários. Estes elementos disparatados que podem engendrar, atualmente, novas situações de cooperação e propagação, de casamento e multiplicação. Eles

---

<sup>16</sup> *Hybrid urbanism: on the identity discourse and the built environment* é título de um livro de Nezar AlSayyad, que introduz a idéia de um “terceiro lugar” formado mais pelo hibridismo étnico, religioso e cultural de cidades e bairros mexicanos e norte-americanos do que o hibridismo conceitual e formal de que tratamos no presente estudo. Entretanto, o autor concorda que o hibridismo é uma característica central da globalização.

<sup>17</sup> Gausa, 2003, p. 293.

podem engendrar uma “natureza astuta” capaz de ligar bits de informação e potenciais imbricados. Assim, os antigos perfis inequívocos (puros, herméticos) se dissipam em ações de vira-latismo – em dispositivos híbridos – concebidos como decisões táticas vis-à-vis situações concretas, mas também como combinações espaciais possíveis que são mais abertas, flexíveis e multifacetadas. Mais informais, então, em sua ambivalência.

Gausa e Morales citam, por sua vez, Miha Iliescu, para quem, o conceito de híbrido “está ligado normalmente à perda de pureza que é interpretada freqüentemente como uma concessão (ou traição de ‘princípios essenciais’)”. Já na definição dos dicionários, híbrido é aquilo que é “originário do cruzamento de espécies diferentes; em que há mistura de espécies diferentes”. A palavra deriva do grego *hybris*, ou ultraje, interpretado em latim como *hybrida*, ou miscigenação. Na gramática, uma palavra híbrida é aquela formada com elementos tomados a línguas diversas, como automóvel (auto do grego e móvel do latim *mobilis*). Por sua vez, hibridez é sinônimo de anomalia e irregularidade. A produção de híbridos é chamada hibridação, enquanto hibridização é a combinação de dois orbitais atômicos correspondentes a diferentes elétrons de um átomo para a formação de um novo orbital.<sup>18</sup> *Breed* é, ainda, o termo utilizado em inglês para raça de cachorro, o que pode explicar o termo vira-lata e o neologismo vira-latismo citados anteriormente.<sup>19</sup>

Nossa área de estudo, na Barra da Tijuca, teria, assim, uma “natureza híbrida”<sup>20</sup> que se deve à sua presente simultaneidade de realidades e categorias, estruturas e identidades incoerentes que coabitam, ao mesmo tempo, superpostas e

---

<sup>18</sup> Ferreira, 1999.

<sup>19</sup> *Mongrel* e *mongrelisation* respectivamente, que se referem ao cruzamento de duas diferentes raças de cachorro.

<sup>20</sup> O termo “cidade híbrida” foi utilizado em uma palestra em 2004 por George Katodrytis, professor da American University of Sharjah nos Emirados Árabes Unidos com referência a Dubai, onde as atividades mudam mais rápido que o planejamento, o estilo é livre, os signos de diversas culturas se misturam e não há diferenciação entre antigo e novo, pois “tudo é recente”. A palestra, que recebeu o título *Hybrid Urbanism* fez parte do evento *Designing for the 21st Century III - An International Conference on Universal Design*, Rio de Janeiro, Brasil.

interconectadas diretamente. É um exemplo de encontro impuro de elementos disparatados que podem engendrar, todavia, uma situação de cooperação entre tipos distintos, até opostos. Por outro lado, esta natureza híbrida também é capaz de ligar potenciais contrários, porém imbricados – que é a qualidade daquilo que, por proximidade, é parcialmente coberto pelo elemento anterior e cobre, por sua vez, o subsequente, como certos objetos que “se sobrepõem parcialmente uns aos outros, como as telhas de um telhado ou as escamas de um peixe”.<sup>21</sup>

O modelo inequívoco, puro e hermético da cidade moderna se dissipou gradualmente por meio de decisões táticas inerentes à situação concreta. Mas esta perda da pureza, que pode ser interpretada como uma série de concessões – as constantes alterações do plano inicial pela pressão do mercado imobiliário – ou como uma traição de princípios essenciais – estabelecidos por Le Corbusier para a *Ville Contemporaine* - também dá lugar a combinações espaciais que são mais abertas, flexíveis e multifacetadas, além de informais em sua ambivalência – como a *Generic City* de Koolhaas. Este cruzamento de espécies diferentes poderia, ainda, ser considerado um ultraje ou uma anomalia – causados pelo “mau destino” que provocou a rejeição de Lucio Costa ao Plano<sup>22</sup> – mas cria, ao mesmo tempo, uma nova órbita, um novo padrão formado de elementos derivados de linguagens diversas – do urbanismo moderno, da dispersão urbana e da cidade genérica. E se, de acordo com James Holston, Brasília é uma cidade com *pedigree*, a Barra da Tijuca seria, então, seu equivalente vira-lata, nem melhor nem pior do que a cidade “contínua”, apenas nova e diferente.

---

<sup>21</sup> Ferreira, 1999.

<sup>22</sup> Ver capítulo 2.3. O autor e sua obra.



**Fig. 005. Barra da Tijuca: um século de urbanismo.** No canto esquerdo, a porção da Barra da Tijuca cujo traçado urbano remonta aos primórdios da Zona Sul do Rio de Janeiro. Já na área de estudo, inicia-se o urbanismo híbrido em que as “torres no parque” modernistas coabitam com as tipologias pós-modernas da *suburbia* e da cidade genérica como os shopping centers temáticos com referências “históricas” tais como *Downtown* e *Città America*. Foto: Caco Fernandez (Panoramio 1528669). Projeto gráfico: LS.

# CAPÍTULO 1

BARRA DA TIJUCA:  
DADOS, FATOS E VERSÕES



**Fig. 006. Barra da Tijuca: a região administrativa, o bairro e a área de estudo.** Nesta foto de satélite, vê-se que a XXIV Região Administrativa é delimitada por molduras naturais bem marcadas: 27Km de praias, ao sul, o maciço da Tijuca, a leste, e o maciço da Pedra Branca, a oeste. Já o bairro da Barra da Tijuca restringe-se à faixa longitudinal entre o oceano e as margens das lagoas da Tijuca, Jacarepaguá e Camorim. A área de estudo foi restrita ao trecho inicial da Avenida das Américas, entre o início do Canal de Marapendi e o Trevo da Alvorada. Fonte: GE, 2008. Projeto Gráfico: LS.

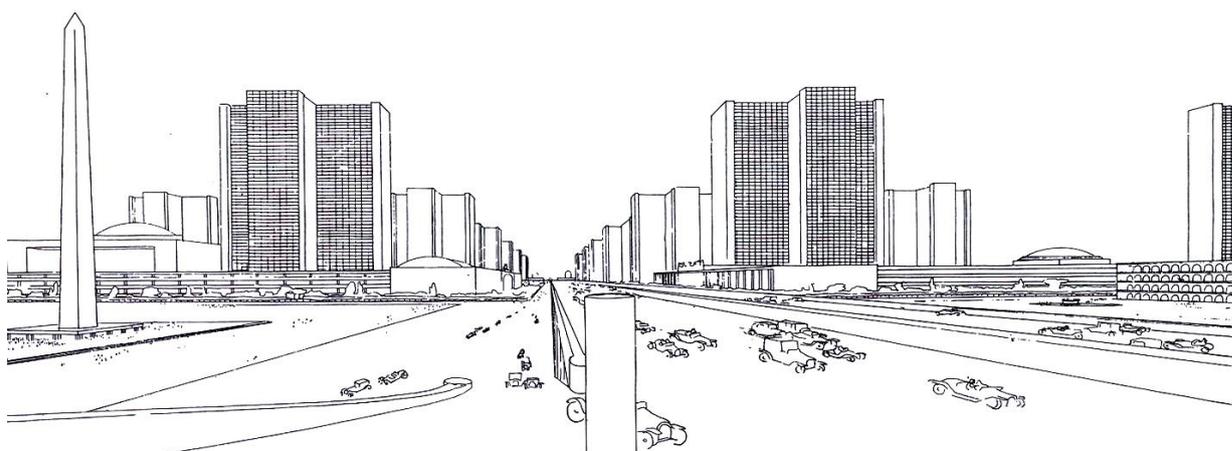
## 1.1 ÁREA DE ESTUDO

Barra da Tijuca é o nome de um bairro da cidade do Rio de Janeiro. Faz parte da XXIV Região Administrativa do Município do Rio de Janeiro, denominada Barra da Tijuca e Adjacências, por incluir outros sete bairros: Joá, Itanhangá, Camorim, Vargem Pequena, Vargem Grande, Recreio dos Bandeirantes e Grumari. A ocupação destacada daquela região é resultante da aplicação do modelo de urbanismo criado no início do século XX pelo arquiteto e urbanista suíço-francês Le Corbusier (1887-1965). Esse modelo foi adaptado, em 1969, pelo também arquiteto e urbanista Lucio Costa (1902-1998), a quem foi encomendado um Plano Piloto para uma área de privilegiada configuração natural e em posição estratégica para a ocupação do município, mas que permanecia até aquele momento amplamente desocupada em grande parte pela dificuldade de acesso.



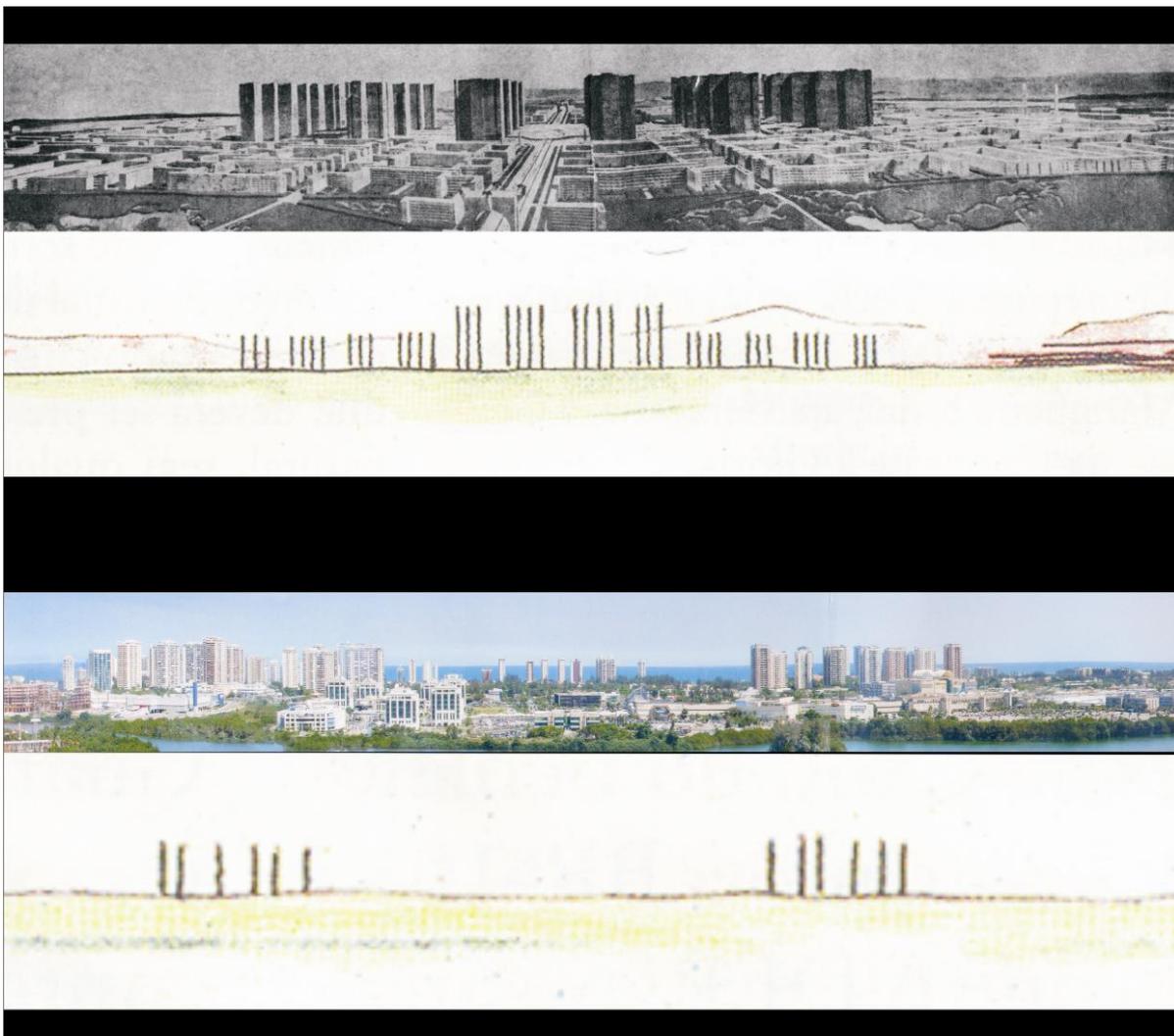
**Fig. 007. Vista da entrada leste do bairro.** À frente, a ocupação compacta definida antes do Plano Lucio Costa, Ao fundo, a área de estudo e seu conjunto de torres que, a despeito de serem afastadas entre si, criam visualmente um bloco aparentemente também compacto. Foto: MS.

O modelo proposto por Le Corbusier foi divulgado inicialmente pelo próprio autor na forma de um plano urbanístico visionário, de caráter menos prático do que teórico, denominado “Uma cidade contemporânea de três milhões de habitantes” ou, no termo original em francês, “*Ville Contemporaine*” (1922), também descrito em seu livro *Urbanisme* de 1924. O modelo ali exposto se baseava em princípios que mais tarde fundamentariam outras propostas igualmente conhecidas do mesmo arquiteto, tais como o *Plan Voisin* (1925), e a *Ville Radieuse* (1935), além de inspirarem a Carta de Atenas, consagrado documento que reúne a urbanística do Movimento Moderno, debatida por arquitetos de vários países nos C.I.A.M. (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna).<sup>23</sup> Este modelo pretendia responder ao modo de vida da sociedade industrial e a uma nova dimensão da cidade e seus desafios e já havia sido aplicado por Costa para a criação de uma capital no centro geográfico do país, Brasília, cujo Plano Piloto foi fruto de um concurso público de 1957.



**Fig. 008. Desenho de Le Corbusier para a *Ville Contemporaine* (1922).** Fonte: Le Corbusier, 2000, pp. 232 e 233.

<sup>23</sup> Congressos internacionais de arquitetura moderna que versavam sobre questões de habitação e urbanismo e aconteceram em dez eventos intermitentes de 1928 a 1956.



**Fig. 009. Perfis comparativos.** A comparação entre a ilustração de Le Corbusier para a *Ville Contemporaine* (alto) e o desenho de Lucio Costa para o perfil do Centro Metropolitano da Guanabara (logo abaixo deste), que era o ponto central do Plano Piloto para a Barra da Tijuca, não deixa dúvidas sobre sua filiação modernista. Por sua vez, outro desenho de Lucio Costa, aquele que ilustrava, no Plano Piloto, sua visão da Avenida das Américas (embaixo), quando comparado à foto da situação atual, ilustra aspectos do Plano que foram mantidos – o espaçamento entre os núcleos residenciais, o afastamento entre as torres e a alternância de gabaritos – e aspectos que foram alterados – o aumento do número de torres e a construção de edifícios altos ao longo da Avenida Litorânea (outroa Sernambetiba e hoje Avenida Lucio Costa – notar ao fundo da foto ao centro). Fontes: Frampton, 2001, pp. 50 e 51 (alto) e Costa, 1995, p.354. Foto: Material de lançamento Royal Green Península, Multiplan, 2005.

Entretanto, ao analisarmos a atual ocupação do bairro da Barra da Tijuca, poderemos verificar que, ali, o modelo ideal de cidade moderna transformou-se em um caso específico de **urbanismo híbrido**. Sua principal avenida, denominada Avenida das Américas, forma um eixo leste-oeste que corta os mais de 12 quilômetros de extensão do bairro e, na sua porção leste, marca uma divisão entre dois tipos de ocupação. Ao sul, há uma sucessão de condomínios residenciais identificáveis por torres multifamiliares de gabarito alto espaçadas entre si, residências unifamiliares e pequenos centros comerciais, enquanto, ao norte, são predominantes grandes construções horizontais que abrigam hipermercados e centros comerciais e de entretenimento de médio e grande portes, conhecidos pelo anglicismo *shopping center(s)*.



**Fig. 010. Vista da área de estudo.** Fotomontagem do encontro entre a Avenida das Américas e Ayrton Senna, com a inclusão da Cidade da Música. Foto: Atelier Christian de Portzamparc, 2008.

Nossa **área de estudo** será esta porção leste porque, nela, o modelo urbano idealizado por Le Corbusier – também definido pela expressão síntese “torres no parque” - para a cidade contemporânea do período posterior à Primeira Guerra

Mundial coabita com os padrões urbanísticos, em certo grau espontâneos, da Cidade Genérica, como ela foi definida pelo arquiteto e crítico de arquitetura holandês Rem Koolhaas no artigo *Generic City*, publicado em 1995, que tratava de descrever as principais características da cidade contemporânea na virada dos séculos XX e XXI.<sup>24</sup>



**Fig. 011. A cidade genérica e as potências emergentes 2.** Os padrões urbanísticos da *Generic City* descritos por Rem Koolhaas, de torres residenciais como tipologia residencial e *shopping centers* como tipologia comercial, encontram-se tanto em Shenzhen, na China (direita), quanto na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, Brasil (esquerda). Fotos: Koolhaas, 2001, pp. 146 e 148 (direita) e LS (esquerda).

A cidade genérica de Koolhaas, por sua vez, deve muito de suas características – incluída aí sua tipologia comercial mais importante, o shopping center - ao fenômeno da dispersão urbana, iniciado com a ocupação difusa dos subúrbios norte-americanos do pós - II Guerra Mundial e reproduzido desde então em várias partes do mundo, inclusive no Brasil. Incluímos, assim, uma breve releitura do estudo feito por Robert Venturi e equipe sobre a cidade norte-americana de Las Vegas, cuja avenida principal também apresenta semelhanças com os trechos de avenida aqui analisados.

---

<sup>24</sup> Excluimos da área de estudo a faixa litorânea, pois, nela, nada restou das recomendações do Plano Piloto de Lucio Costa. Já a porção oeste da Avenida das Américas encontra-se ainda em processo de ocupação.



**Fig. 012. A cidade como fenômeno de comunicação:** *Las Vegas Boulevard* (esquerda) e *New York City Center, Avenida das Américas*. Fotos: Claudia Fleury (esquerda) e LC (direita).

O estudo aqui apresentado visa a compreender esta superposição de visões urbanísticas aparentemente contraditórias, tão distintas em sua ideologia e mesmo distantes no tempo de origem. O objetivo central será analisar em profundidade este urbanismo híbrido a fim de diagnosticar em que sentido e grau as premissas inerentes à urbanística do Movimento Moderno, em geral, e de Le Corbusier, como interpretado inovadoramente por Lucio Costa, em particular, se justapõem à urbanização dispersa, como analisada outrora por Robert Venturi, e aos padrões da cidade genérica de Rem Koolhaas na formação atual da morfologia urbana da Barra da Tijuca em seu trecho mais consolidado. Pretendemos, com isso, a partir do cenário particular em que ocorreu esta justaposição, compreender as forças que atuam na cidade contemporânea “de hoje” em comparação àquelas que moveram alguns arquitetos e urbanistas - nossos autores selecionados - a pensarem a cidade contemporânea “de ontem”. Assim, ao analisar o caráter híbrido da área de estudo – ou parafraseando Venturi, *Aprendendo com a Barra da Tijuca* - talvez possamos

descobrir maneiras igualmente híbridas - que combinem modelos e padrões urbanísticos diferentes - de atuar em nossas cidades, que são, afinal, invariavelmente, fruto da justaposição de visões de mundo e sociedade, registros do tempo no espaço, de que trata essencialmente o urbanismo.



## BREVE HISTÓRICO DA BARRA DA TIJUCA

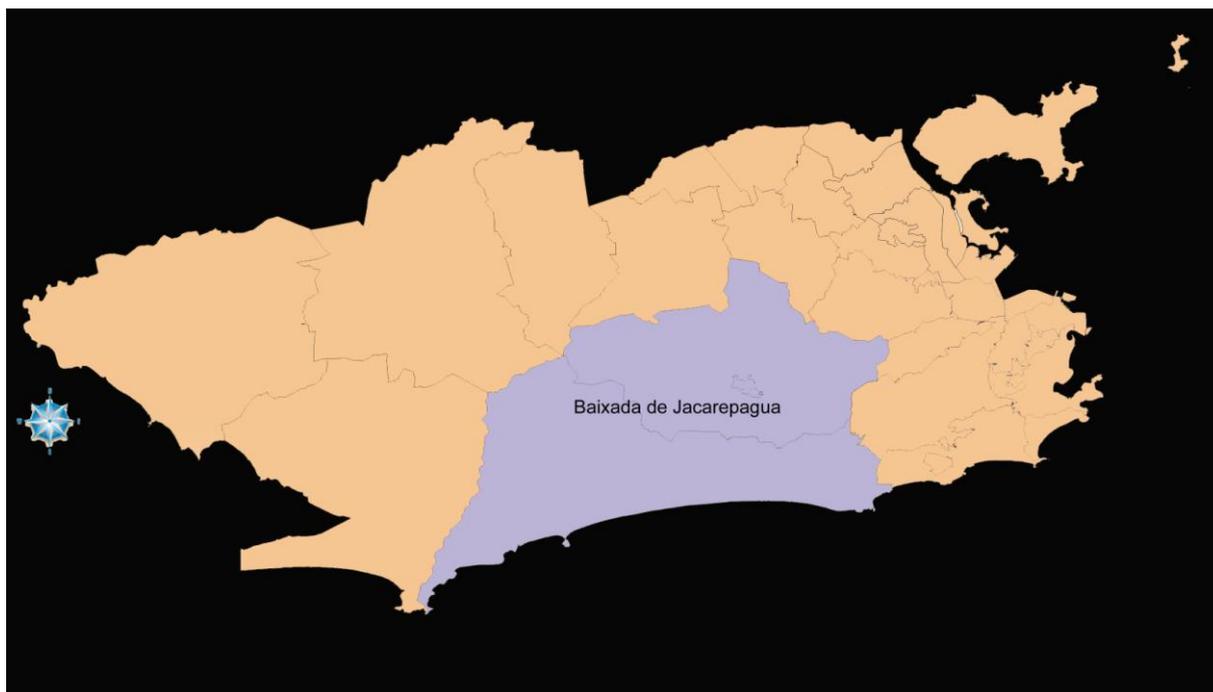
Fig. 013.

**Fig. 013. Barra da Tijuca nos anos 1960.** Vista aérea dos extremos leste e oeste da área de estudo. Fotos: Arquivo Nacional conforme reprodução em Gonçalves, 1999, p.95 (no alto) e Gonçalves, 2005, p. 58 (embaixo).

## 1.2 BREVE HISTÓRICO DA BARRA DA TIJUCA

A Região Administrativa da Barra da Tijuca ocupa uma área superior a 16.000 hectares. A possibilidade de se realizar um Plano Piloto modernista para uma extensão de terra tão vasta e praticamente intocada até os anos 1970 dentro dos limites do município do Rio de Janeiro deveu-se tanto à sua localização protegida e isolada pelos dois grandes maciços da cidade quanto a um processo histórico que propiciou a divisão do solo em terrenos de grandes dimensões. Os poucos posseiros destes imensos terrenos também souberam esperar que o poder público realizasse as obras viárias que permitiram o acesso à região da cidade que mais cresce atualmente.

A história da Barra da Tijuca remonta à fundação da cidade no século XVI. Após a vitória final contra os franceses, o Governador-Geral Mem de Sá nomeou seu sobrinho, Salvador Correia de Sá, para governar a capitania do Rio de Janeiro em 1567. Logo ao assumir, ele doou sesmarias para portugueses que combateram os franceses durante a fundação da cidade. Entre eles, Jerônimo Fernandes e Julião Rangel de Macedo que receberam, naquele mesmo ano, terras que se estendiam por toda a Baixada de Jacarepaguá (Lagoa baixa dos jacarés, na língua tupi) e que, hoje, correspondem às áreas da XVI (Jacarepaguá) e XXIV (Barra da Tijuca e Adjacências) regiões administrativas. Com as sesmarias pretendia-se induzir, através da agricultura, o povoamento da região, transformando-as em terras produtivas e proporcionando o recolhimento de impostos à Fazenda Pública.



**Fig. 014. A sesmaria original de 1567:** extensão da sesmaria concedida por Salvador Correia de Sá a Jerônimo Fernandes e Julião Rangel de Macedo. Mapa digital: MS.

Mas o interesse pelas terras era quase nenhum. Em um primeiro momento, Jerônimo Fernandes repassou seus direitos a Julião Rangel. E quase 30 anos após a doação, os filhos do governador Salvador de Sá solicitaram as terras ao pai com a concordância imediata do próprio Rangel. Em 9 de setembro de 1594, a sesmaria foi concedida aos irmãos Martim Correia de Sá e Gonçalo Correia de Sá. Martim ficou com a área a oeste de Camorim até as terras dos padres da Companhia de Jesus, em Guaratiba, o que hoje conhecemos por Vargem Grande, Vargem Pequena e Recreio dos Bandeirantes. Gonçalo ficou com a área a leste da lagoa de Camorim, correspondendo hoje ao Itanhangá, Anil, Freguesia, Taquara, Cidade de Deus, Gardênia Azul e Barra da Tijuca.



**Fig. 015. As sesmarias de 1594:** Divisão da sesmaria entre os irmãos Martim de Sá e Gonçalo de Sá. Mapa digital: MS.

Martim Correia de Sá dedicou-se mais à política do que a suas terras. Foi governador do Rio de Janeiro em dois períodos: 1602-1608 e 1623-1632. Já Gonçalo Correia de Sá ocupou parte de suas terras e arrendou o restante a terceiros. Desse modo, os domínios de Martim preservaram-se como áreas rurais, enquanto os de Gonçalo transformaram-se em povoações. A região era então conhecida como planície dos onze engenhos, como o Engenho D'Água e o Engenho do Camorim, criados em 1616 e 1622 respectivamente.

Martim Correia de Sá casou-se com a espanhola Maria Mendonza e Benevides. O primogênito do casal foi Salvador Correia de Sá e Benevides. Gonçalo Correia de Sá casou-se com Esperança da Costa. Dessa união nasceu Vitória Correia de Sá. Vitória, por sua vez, casou-se, em 1628, com o futuro Governador Geral do Paraguai, o espanhol D. Luís Céspedes Xeria, que recebeu como dote o Engenho do Camorim e extensos canaviais que iam até o mar. Em 1632, morreu Martim Correia de Sá. Em

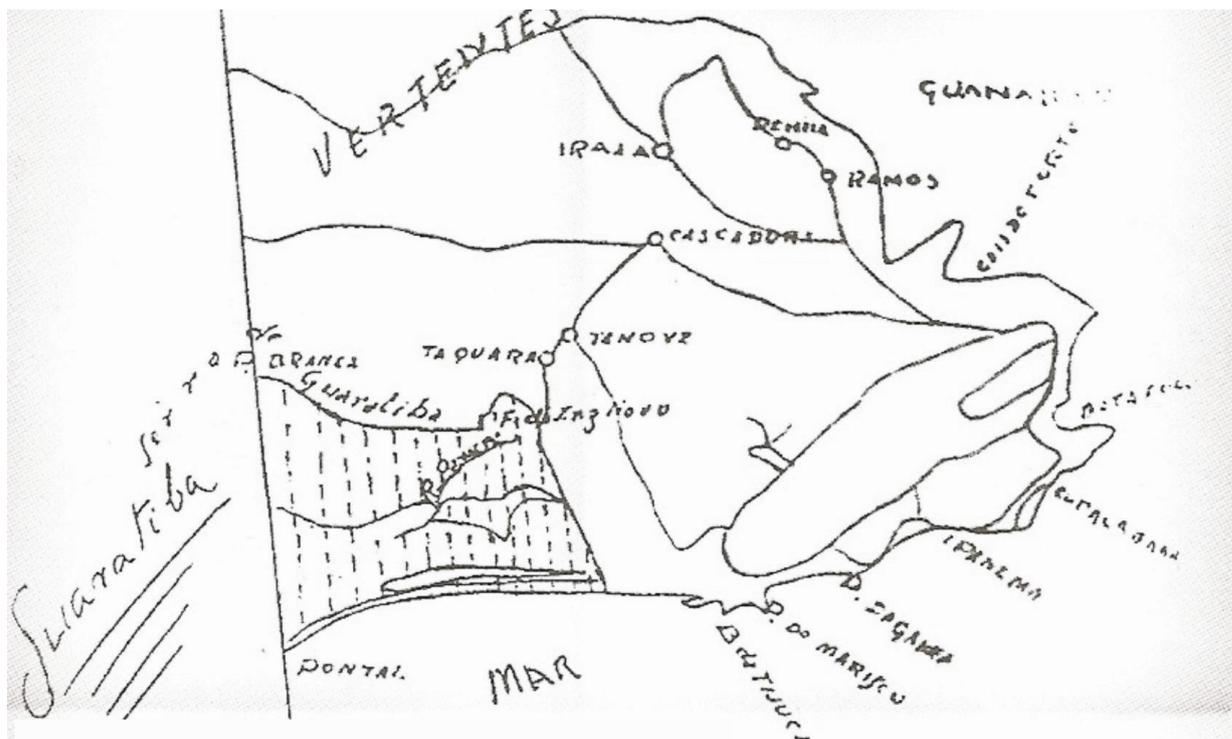
1634, morreu seu irmão Gonçalo Correia de Sá. A viúva (Esperança) e a filha (Vitória) de Gonçalo venderam a maioria de suas terras ao filho de Martim, ficando “apenas” com a área do dote de casamento de Vitória. Até aqui, as terras estavam divididas entre os dois primos: Salvador Correia de Sá e Benevides com a maior parte e Vitória com a parte menor, que hoje é a mais valorizada.

A história começou a se complicar em 1667, quando Vitória de Sá morreu sem herdeiros e deixou em testamento suas terras para os beneditinos. Por sua vez, os descendentes de Salvador Correia de Sá e Benevides<sup>25</sup> herdaram as terras na forma de dois morgadios – figura legal que impedia a divisão e a alienação da propriedade, que deveria ser transmitida por herança ao primogênito de cada família. Martim Correia de Sá e Benevides<sup>26</sup> ficou com a porção leste da atual Barra da Tijuca (ou Fazenda da Restinga); enquanto a João Correia de Sá e Benevides coube uma grande área em torno do Engenho D’Água. A Lei do Morgado vigorou até o século XIX mantendo a integridade de propriedades tão vastas. Os beneditinos expandiram e exploraram suas terras até a abolição da escravatura, quando as venderam para a Companhia Engenho Central de Açúcar e Álcool de Jacarepaguá, de Francisco Telles Barreto de Menezes sob empréstimo do Banco de Crédito Móvel. Como o empréstimo não foi pago, o banco passou a ser proprietário da área, que ia do início da Lagoa de Marapendi ao Pontal de Sernambetiba. Em 1820, quando o morgadio foi extinto, os descendentes de Martim Correia de Sá e Benevides venderam a Fazenda da Restinga a Antonio Serpa Pinto. Eles também contestaram as áreas do dote de Vitória de Sá, desconsideraram um acordo feito em 1678, e venderam, em 1843, as terras “dos beneditinos” ao empresário Aldo Bonardi.

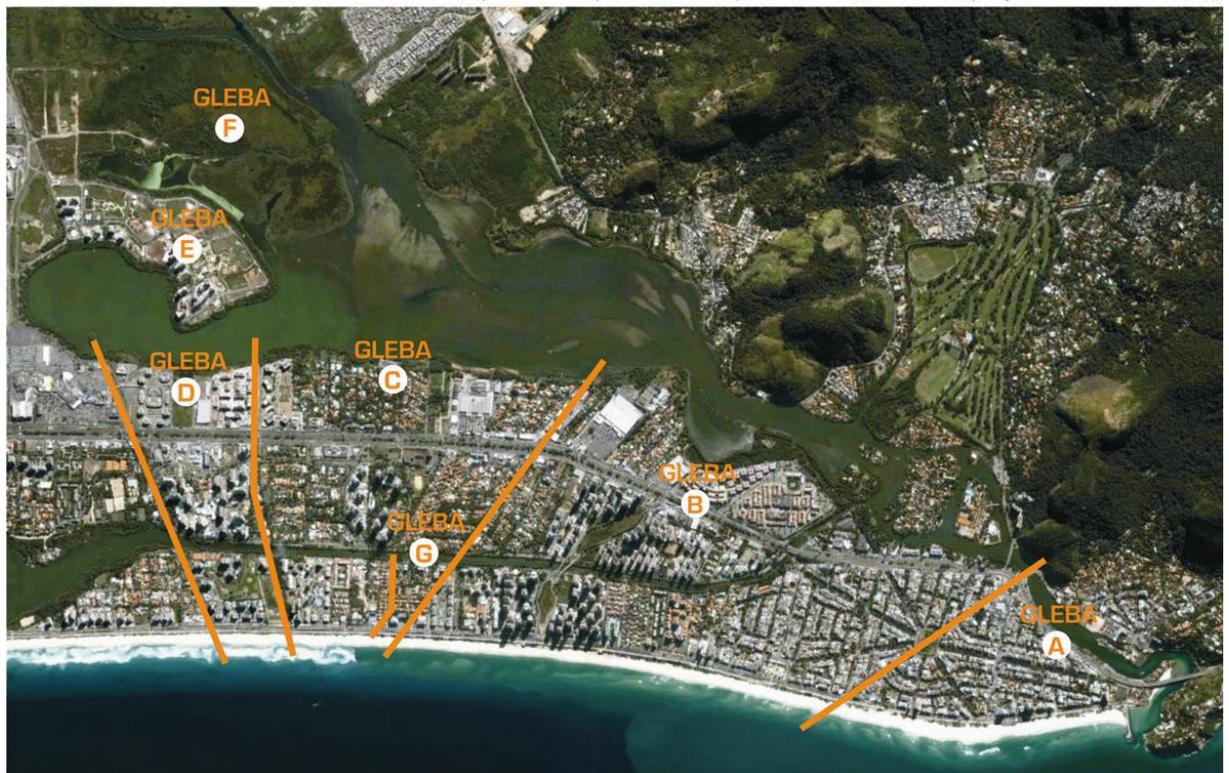
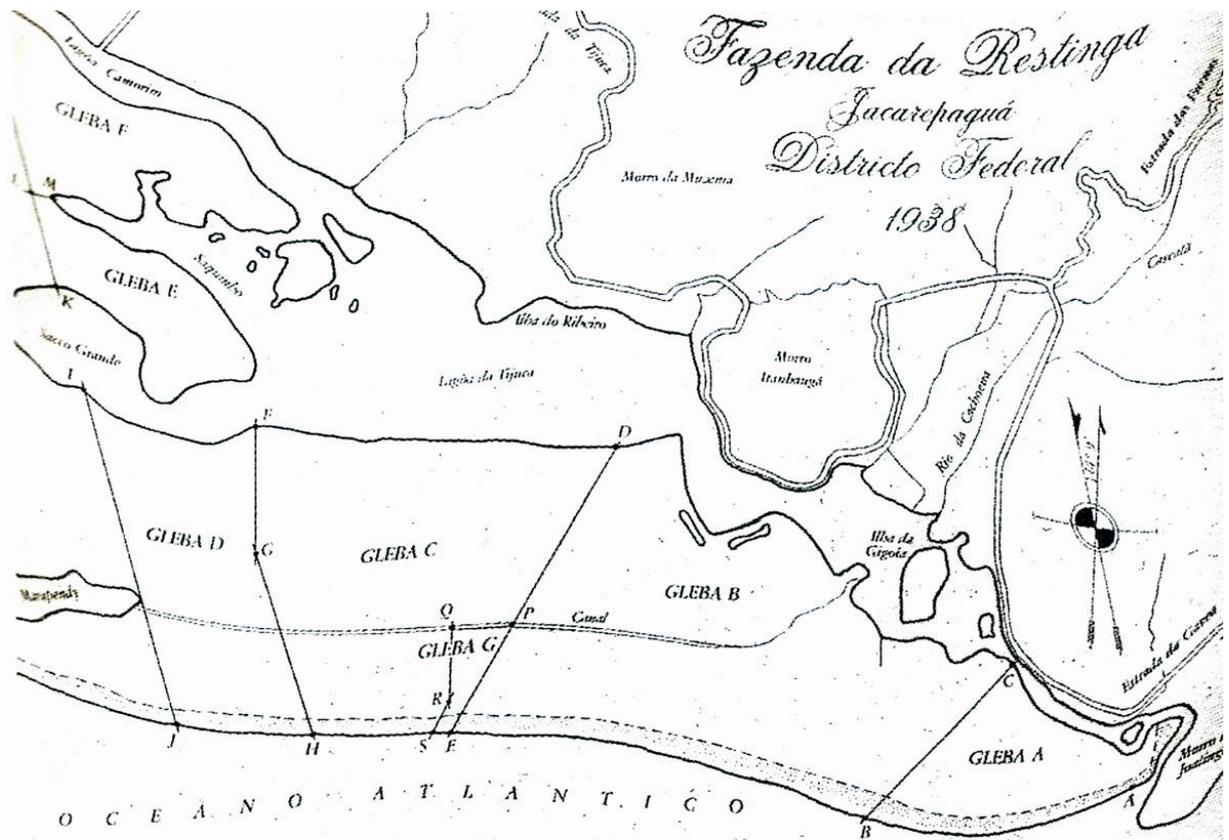
---

<sup>25</sup> Morto em 1688 e neto de Salvador Correia de Sá, o Velho.

<sup>26</sup> Trata-se do neto de Martim Correia de Sá.



**Fig. 016.** A área equivalente ao dote de Vitória de Sá. Croqui demonstrativo das terras herdadas pelos beneditinos por desejo de Vitória de Sá em comparação ao seu equivalente hoje. Fontes: Gonçalves, 2005, p.30 (Acervo: D. Mateus Rocha, Ordem de São Bento, 1856) e GE. Projeto gráfico: LS.



**Fig.017.** Área herdada de Martim Correia de Sá e Benevides. Após a extinção do morgadio, foi vendida para Antonio Serpa Pinto. Situação atual das antigas glebas da Fazenda da Restinga. Fontes: Gonçalves, 2005, p.33 (Acervo: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1938) e GE. Projeto gráfico: LS.

No século XX, as disputas se acirraram, agora com novos atores. Em 1920, o Banco de Crédito Móvel se viu com dificuldades de pagar as novas taxas de imposto territorial e vendeu suas terras. Um dos compradores – ou liquidantes-gestores – foi Pasquale Mauro, o “italiano da Barra” radicado no Brasil, que hoje é proprietário de uma grande área que se estende da porção oeste da Barra, onde estão o Condomínio Rio-Mar e o Hospital Rio-Mar, até a porção norte do Recreio dos Bandeirantes, em torno da Estrada Benvido de Novais. Outro comprador foi Francis Walter Hime, proprietário da ESTA - Empresa Saneadora Territorial Agrícola, que adquiriu uma área equivalente a 10 milhões de metros quadrados. A ESTA S.A. foi adquirida, então, nos anos 1950, pelo cingapuriano, naturalizado brasileiro, Tjong Hiong Oei, mais conhecido como o “chinês da Barra”.



**Fig. 018. Parte das terras pertencentes à ESTA S.A. no início do século XX.** Aí foram construídos: o Fazenda Clube Marapendi e o Jardim Marapendi; os condomínios Nova Ipanema, Novo Leblon, Park Palace, Mandala, Vivendas do Bosque; os estabelecimentos comerciais: Barrashopping, Casa Shopping, Makro, Carrefour e Shopping Via Parque, além do Parque Terra Encantada. Foto de satélite: GE. Projeto gráfico: LS.

Entretanto, parte das terras da ESTA S.A. - que remontavam às áreas outrora ocupadas pelos beneditinos - foram vendidas, à revelia, em 1928, por Aldo Bonardi a Abílio Soares de Souza que, por sua vez, as revendeu, em 1981, a outro brasileiro naturalizado, Mohamed Ismail El Samad ou "o libanês da Barra". A área em litígio foi, concomitantemente, doada estrategicamente pela ESTA S.A. à Prefeitura, e equivale hoje ao conjunto formado pelo Parque Arruda Câmara (Bosque da Barra), o Hospital Lourenço Jorge e o Parque das Palmeiras (Cebolão) – que inclui o DETRAN, o Terminal Rodoviário Alvorada e a Cidade da Música. A batalha judicial em torno deste trecho durou mais de cinquenta anos, mas se encerrou a favor de Tjong Hiong Oei, em 1993. Do outro lado, a Fazenda da Restinga foi dividida, em 1938, pela Barra da Tijuca Imobiliária S.A., em sete glebas (A até G), que foram vendidas e desenvolvidas separadamente. Na gleba **A**, foi feito o primeiro loteamento da Barra da Tijuca, o Tijuca Mar, do industrial Euvaldo Lodi. Em parte da gleba **B**, Lodi implantou o loteamento Jardim Oceânico. Outra parte da gleba B, de um milhão e meio de metros quadrados, foi adquirida pela Desenvolvimento Engenharia S.A., de Múcio Athayde. A gleba **C** equivalia ao quilômetro e meio entre o supermercado Extra e o colégio Veiga de Almeida – com o condomínio Riviera dei Fiori ao centro -; a gleba **D** estaria na projeção, da lagoa da Tijuca até o mar, do conjunto Parque das Rosas. A gleba **E** corresponde hoje ao empreendimento Península, da construtora Carvalho Hosken, de Carlos Fernando de Carvalho. A gleba **F** é conhecida como Sacão; e a gleba **G** referia-se a uma pequena parcela da gleba C, onde hoje está localizado o condomínio Beton.

No entanto, como nos adverte o professor Hélio Araújo Evangelista, doutor em geografia da Universidade Federal Fluminense:

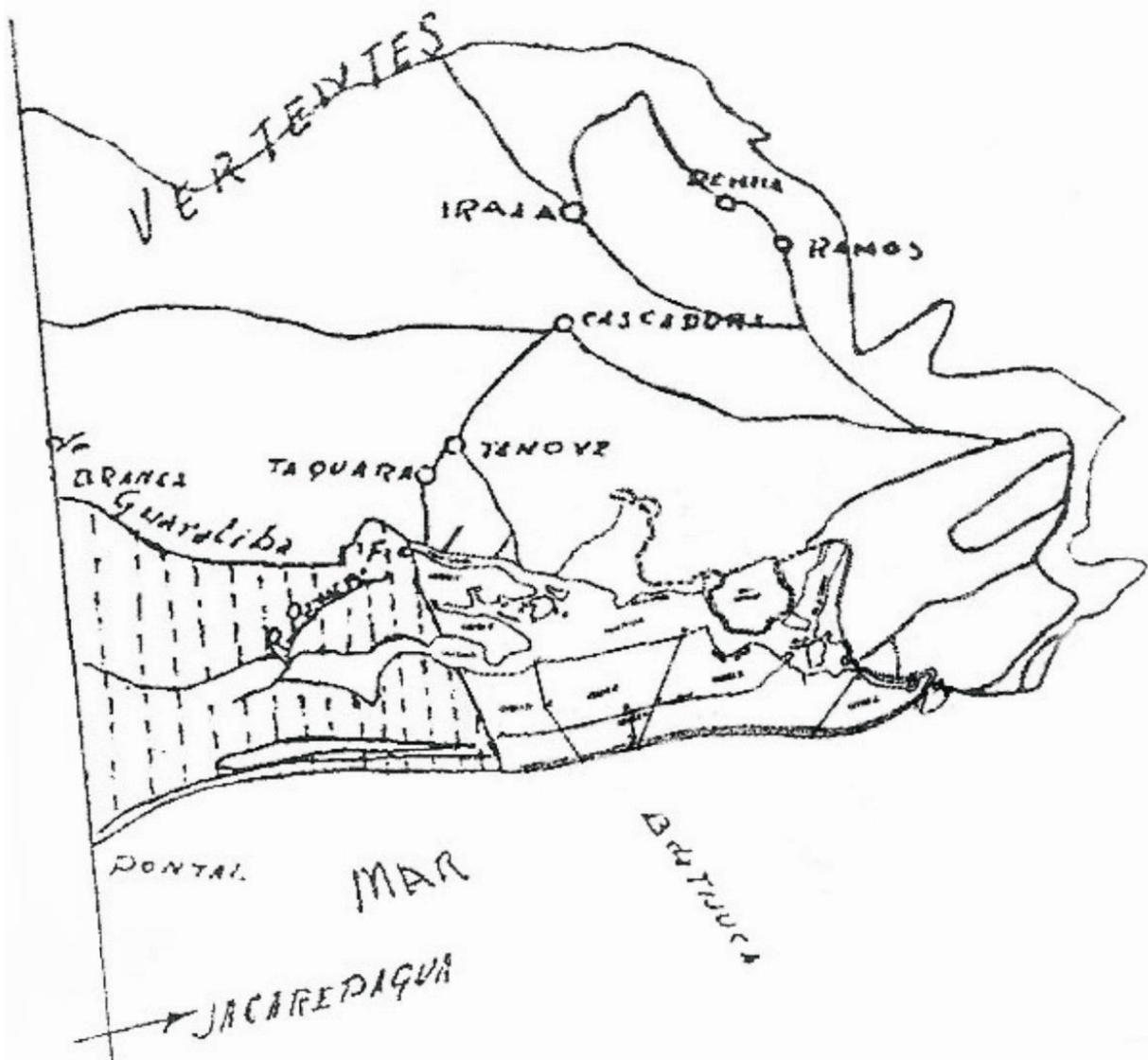
Não há uma versão única sobre quem são os verdadeiros proprietários dessas terras. São quatro versões conflitantes: a dos descendentes dos Correia de Sá, a da Prefeitura do Rio de Janeiro, a dos monges beneditinos (...) e a dos grandes proprietários.

Dentre esses últimos, os mais notórios são: Pasquale Mauro, Tjong Hiong Oei (ESTA), Múcio Athayde (Grupo Desenvolvimento e Engenharia S.A.), e Carlos Fernandes de Carvalho (Carvalho Hosken S.A.).<sup>27</sup>

As controvérsias a respeito da posse pregressa dos terrenos onde hoje se desenvolve a Barra da Tijuca indicam que os futuros proprietários incontestáveis das terras serão aqueles milhares de compradores de imóveis que vêm adquirindo parcelas das áreas dos condomínios ao longo das últimas décadas e os grandes empresários comerciais que ali têm-se instalado. Interessa-nos, todavia, que a ocupação tenha sido feita ao longo dos séculos por meio de imensas “propriedades” de milhões de metros quadrados. Esta foi uma pré-condição fundamental para a concepção e realização do Plano Piloto. Lucio Costa pôde dispor, assim, de uma imensa área para implantar sua visão de cidade moderna. Por outro lado, teve de lidar com interesses poderosos de grandes empresários do setor imobiliário.

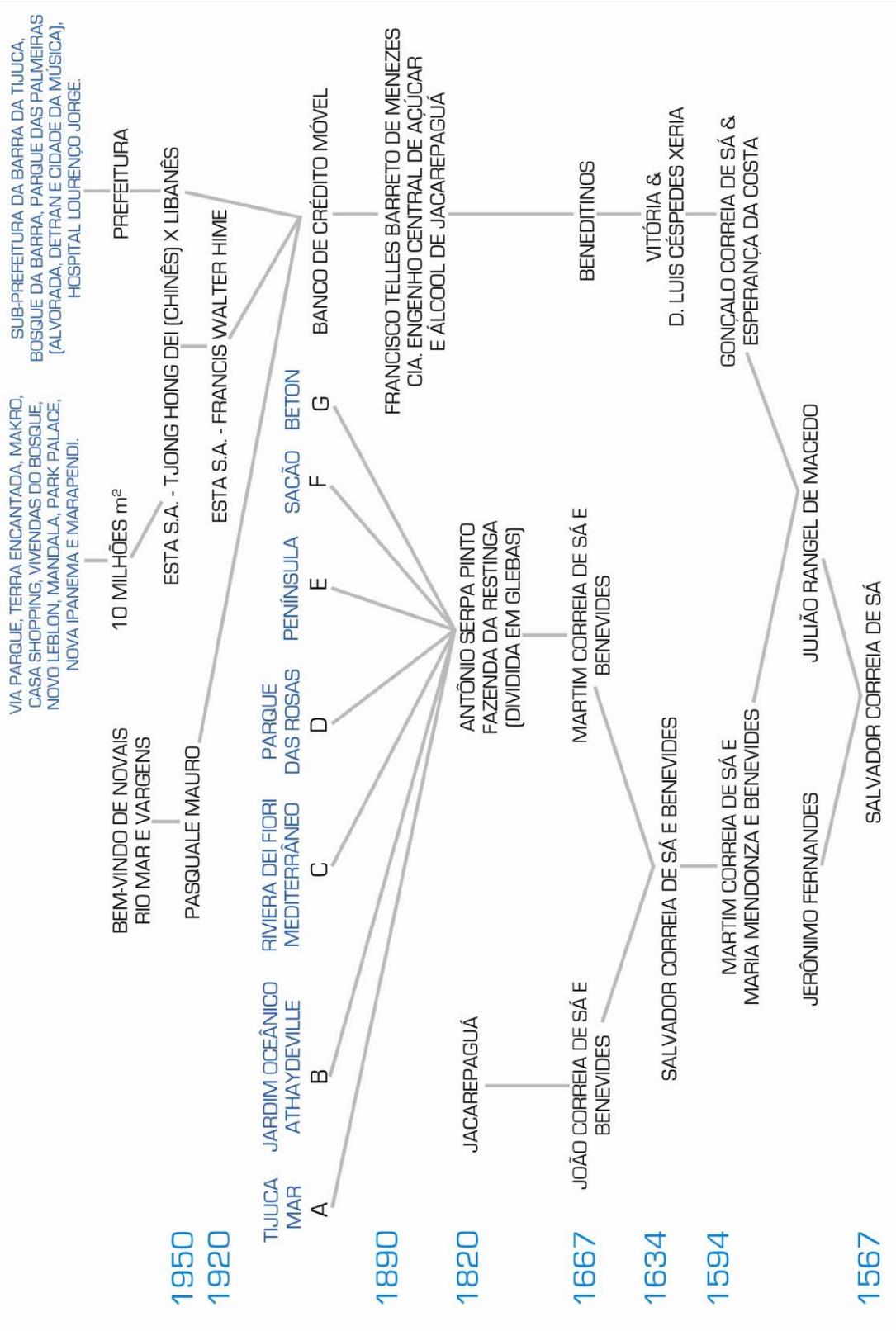
---

<sup>27</sup> Gonçalves, 2005, p. 34.



**Fig. 019. Montagem dos mapas históricos:** as terras de Vitória e beneditinos junto às dos descendentes de Martim Correia de Sá e Benevides. Fontes: Gonçalves, 2005, pp.30 e 33. Projeto gráfico: MS.

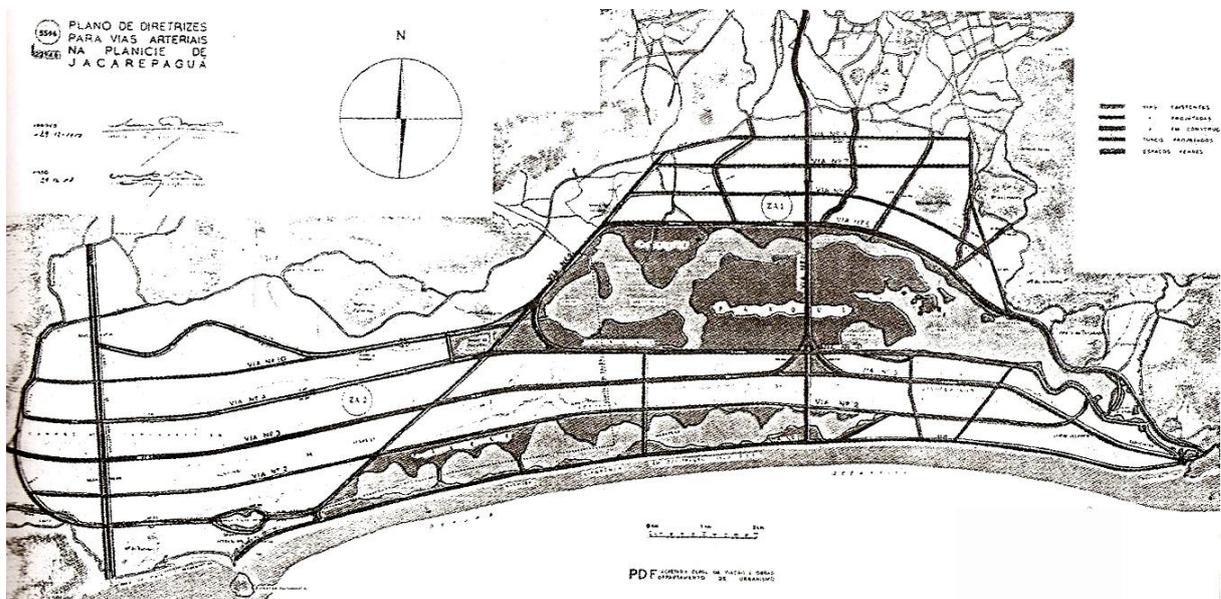
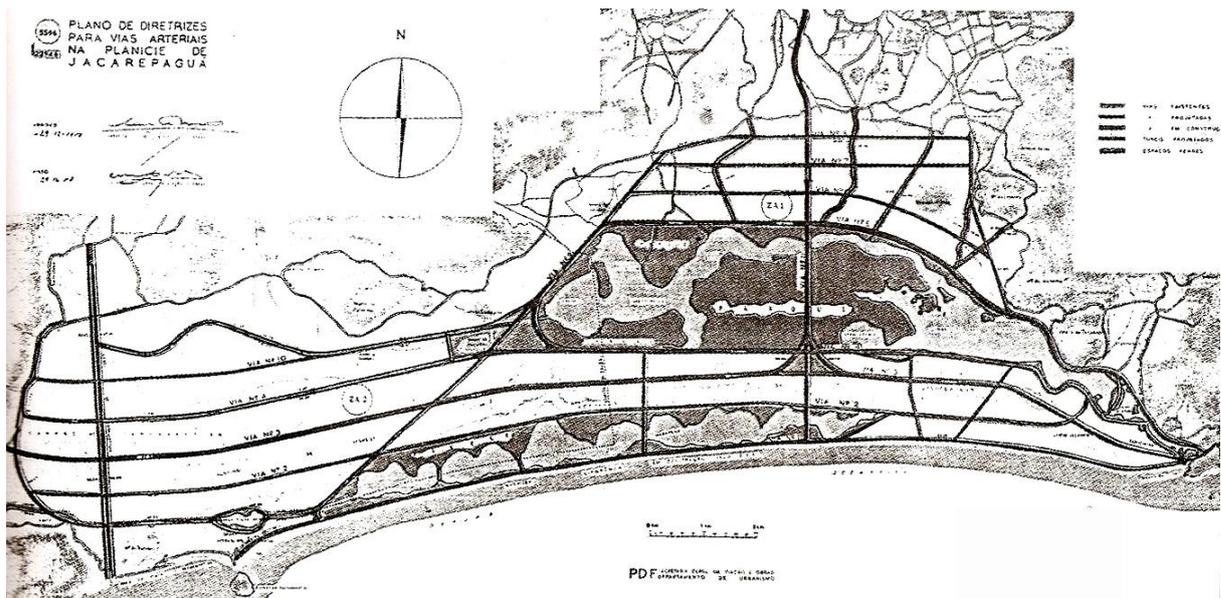
# ÁRVORE GENEALÓGICA DA POSSE DE TERRA DA BARRA DA TIJUCA



**Fig. 020. Árvore genealógica da posse de terra da Barra da Tijuca.** Esta figura ilustra a subdivisão da sesmaria original de Salvador Correia de Sá até hoje, associando proprietários antigos e usos atuais. Projeto gráfico: LS.

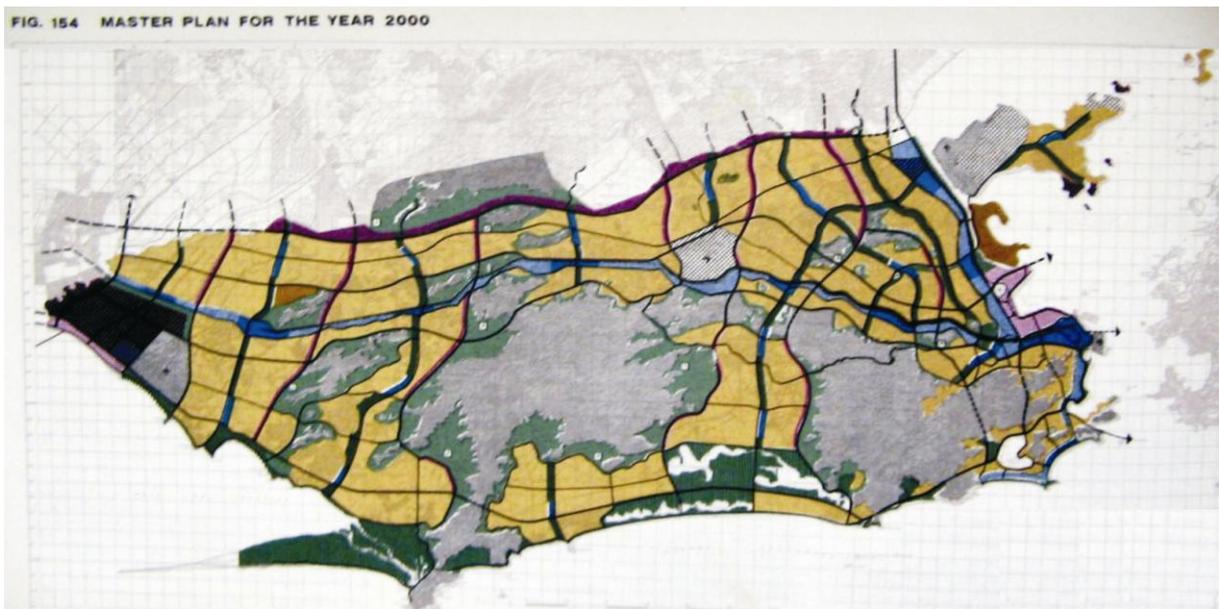
Outra pré-condição importante foi o sistema rodoviário, que tinha na estrada Rio-Santos um eixo determinado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro. O projeto de construção da auto-estrada Lagoa-Barra, por sua vez, foi a pedra de toque de todo o Plano, que teve no transporte sobre rodas a sua base. Em 1875, o bonde chegou até a Taquara e a Freguesia por meio da Companhia Ferro Carril de Jacarepaguá, mas a Barra da Tijuca seguiu até fins do século XIX a se ligar à cidade pelo mar, pelas lagoas e rios ou por tração animal. O primeiro núcleo de ocupação da Barra da Tijuca foi o trecho conhecido por Barrinha, que tem o Largo da Barra como referência. Os lavradores e pescadores chegavam até esse local desbravando o oceano ou as matas entre a lagoa da Barra e as encostas da Pedra da Gávea.

Só na administração de Pereira Passos (1903-1906) foi feita uma melhoria no calçamento do Caminho da Boa Vista (Alto da Boa Vista) com sua continuação pela serra até a estrada da Barra da Tijuca. A Avenida Niemeyer foi aberta nos anos 1910. Na década seguinte, foi instalado, no atual Aeroporto de Jacarepaguá, o campo de pouso das *Lignes Letécoère* da *Compagnie Entreprises Aéronautique*, que deu origem à *Air France*. No governo do Prefeito Henrique de Toledo Dodsworth (1937-1945) foi melhorada a estrada da Barra da Tijuca até a estrada do Joá, com a inauguração, em 1939, da primeira ponte sobre a lagoa da Tijuca. Coube ao Prefeito Ângelo Mendes de Moraes (1947-1951) a pavimentação da Avenida Litorânea - antiga Sernambetiba e atual Avenida Lucio Costa e a abertura, em 1947, da estrada Grajaú-Jacarepaguá. Em seu governo, ainda, foi aprovado o plano de diretrizes para vias arteriais na planície de Jacarepaguá, revogado mais tarde pelo Plano Lucio Costa.



**Fig. 021. Plano de diretrizes para vias arteriais na planície de Jacarepaguá.** Este plano foi revogado pela implantação do Plano Lucio Costa para a Barra da Tijuca. Fonte: Gonçalves, 2005, p.43 (Acervo: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1951).

Em 1955 foi concluído o anel rodoviário no perímetro da cidade, que incluía a Avenida Brasil, a Rio-Santos (atual Avenida das Américas) e a Estrada do Joá com ligação com a Avenida Niemeyer. Em 1960 é construída mais uma ponte sobre a lagoa da Tijuca.



**Fig. 022. O Plano Doxiadis.** Publicado em 1965, já previa a Linha Amarela, inaugurada 30 anos mais tarde. Fonte: <<http://www.doxiadis.org>>.

A publicação do Plano Doxiadis, em 1965, já previa a implantação da Linha Amarela, só inaugurada em dezembro de 1997. Na gestão do Prefeito Negrão de Lima (1965-1971), a construção do viaduto Santos Dumont concluiu a Via 11, hoje Avenida Ayrton Senna. Antonio Chagas Freitas (1971-1975) inaugurou o complexo sistema viário de ligação da Barra da Tijuca à Lagoa, que incluía os túneis Zuzu Angel (antigo Dois Irmãos) e Joá, as pistas em dois andares sobre a encosta rochosa do Joá e o viaduto Engenheiro Alfredo Artur Figueiredo, sobre o canal da Barra da Tijuca, até a Avenida Armando Lombardi.

A combinação entre o modo de ocupação em grandes terrenos e o modelo de transporte automotivo impulsionado pela industrialização do país na segunda metade do século XX são fatores essenciais para o nosso estudo e criaram as bases para o urbanismo híbrido que pretendemos analisar. As vias semi-expressas que hoje cruzam a Baixada de Jacarepaguá são fruto da visão, entre outros, de Le Corbusier, de Doxiadis, de Lucio Costa e de governantes de diferentes décadas. Por sua vez, os

grandes condomínios de hoje são filhos dos latifúndios urbanos dos “estrangeiros” da Barra, netos dos espólios dos Benevides, bisnetos dos engenhos e tataranetos das sesmarias dos Correias de Sá.

**4%<sub>a.a.</sub> CRESCIMENTO**

**1000<sub>a.a.</sub>  
LANÇAMENTOS  
IMOBILIÁRIOS**

**0,959  
I.D.H.**

**R\$ 5.175<sub>per  
capta</sub>  
RENDIA**

**+15 ANOS  
ESTUDO**

**4.815<sub>ha</sub>  
ÁREA<sub>bairro</sub>**

**+1 MILHÃO<sub>m<sup>2</sup></sub>  
IPTU  
RESIDENCIAL**

**115.000<sub>hab</sub>  
POPULAÇÃO<sub>BAIRRO</sub>**

**-20% Favela**

**25 DENSIDADE  
<sub>hab/ha</sub>**

DADOS SOBRE A BARRA DA TIJUCA E DO RIO DE JANEIRO

## **1.3 DADOS SOBRE A BARRA DA TIJUCA e o RIO DE JANEIRO**

A motivação precípua deste trabalho é demonstrar como a Barra da Tijuca tornou-se um exemplo particular de urbanismo híbrido, com a justaposição de modelos e padrões urbanísticos, ora contraditórios ora congruentes, que se consolidaram no espaço urbano ao longo de quase 40 anos. Surpreendente, porém, é que este caráter híbrido ocorra também no que se refere ao seu alinhamento com outros bairros da cidade. Em termos de IDH (índice de desenvolvimento humano), nível de escolaridade e capacidade produtiva, os índices da área de estudo equivalem àqueles dos bairros da Zona Sul. Já no que concerne a crescimento populacional e densidade urbana, os dados apontam para uma semelhança com as taxas dos bairros da Zona Oeste. Mas este hibridismo adquire tons dramáticos quando se faz uma comparação entre o altíssimo padrão de consumo do bairro e a precária infraestrutura urbana de toda a região. Não obstante, a Barra da Tijuca configura-se hoje como um bairro emblemático da sociedade pós-industrial, uma vez que 90% de sua atividade econômica estão no segmento de comércio e serviços.

### **1.3.1 LOCALIZAÇÃO**

A Baixada de Jacarepaguá, onde se localiza a Barra da Tijuca, corresponde a uma vasta área de planície situada entre os maciços da Pedra Branca (a oeste) e da Tijuca (a leste). Se considerarmos apenas a geografia do município, poderíamos afirmar que a parte consolidada da cidade até o início do século XX representava

uma “primitiva unidade”<sup>28</sup> localizada “como um todo harmônico e organicamente definido”<sup>29</sup> entre a montanha e o mar em sua porção **leste**. Os bairros ocidentais ao maciço da Pedra Branca seriam a zona **oeste**. Os bairros que hoje ladeiam a Avenida Brasil estariam em uma zona **norte** da cidade e a Barra da Tijuca seria sua verdadeira zona **sul**.



**Fig. 023. Mapa do município do Rio de Janeiro.** Divisão alternativa das zonas de ocupação da cidade com base exclusivamente em sua geografia. Fonte: IPP. Projeto gráfico: LS.

Entretanto, esta lógica não leva em conta o processo histórico de formação da cidade, que se iniciou às margens da Baía de Guanabara (a leste) e teve continuidade a partir da atual Praça XV, centro político do Império até a proclamação da República no final do século XIX. Esta unidade se dividiria, em uma segunda fase,

<sup>28</sup> Costa, 1995, p. 347.

<sup>29</sup> Idem ibidem.

equivalente à primeira metade do século XX, nas direções norte e sul. Sendo assim, consagrou-se uma divisão da cidade em Zona Norte, com os bairros ao norte do centro histórico, e Zona Sul, com os bairros que se estenderam ao longo da costa sudeste da Baía e pelas praias oceânicas de Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon. Já os bairros localizados ao norte do limite dos maciços foram chamados genericamente de subúrbios. Esta divisão equivalia ainda a padrões sociais e culturais, identificando, grosso modo, a classe alta com a Zona Sul, a classe média com a Zona Norte e a classe baixa com os subúrbios. A chamada Zona Sul da cidade também concentrava a maior parte de suas belezas naturais<sup>30</sup> e, junto com o centro da cidade, também continha os seus melhores equipamentos culturais.

Antes da ocupação da Barra da Tijuca, utilizava-se o termo “zona oeste” apenas para os bairros grandes, porém pouco densos, a oeste do maciço da Pedra Branca, entre eles, Campo Grande e Santa Cruz. Os primeiros empreendimentos imobiliários a se instalarem na Barra da Tijuca nos anos 1970 tentaram identificar a nova ocupação com o alto padrão social e as qualidades ambientais da Zona Sul e, significativamente, receberam nomes como Nova Ipanema e Novo Leblon, além de Riviera dei Fiori, Barramares e Atlântico Sul. Neste último, por exemplo, que foi construído em 1975, os nomes dos edifícios reproduzem os nomes das avenidas mais valorizadas de Ipanema e Leblon tais como: Vieira Souto, Delfim Moreira, Eptácio Pessoa, Borges de Medeiros, Prudente de Moraes e Visconde de Albuquerque.

Entretanto, recentemente, tem-se adotado na mídia o termo zona oeste também para a Barra da Tijuca.<sup>31</sup> A razão para esta designação merecia um estudo

---

<sup>30</sup> Até hoje, a imensa maioria dos cartões-postais do Rio de Janeiro exibe fotos apenas da Zona Sul da cidade.

<sup>31</sup> Curiosamente, o bairro de São Conrado, está em uma posição intermediária: muitos o consideram parte da Zona Sul, embora seus moradores recebam semanalmente o jornal de bairro Globo Barra.

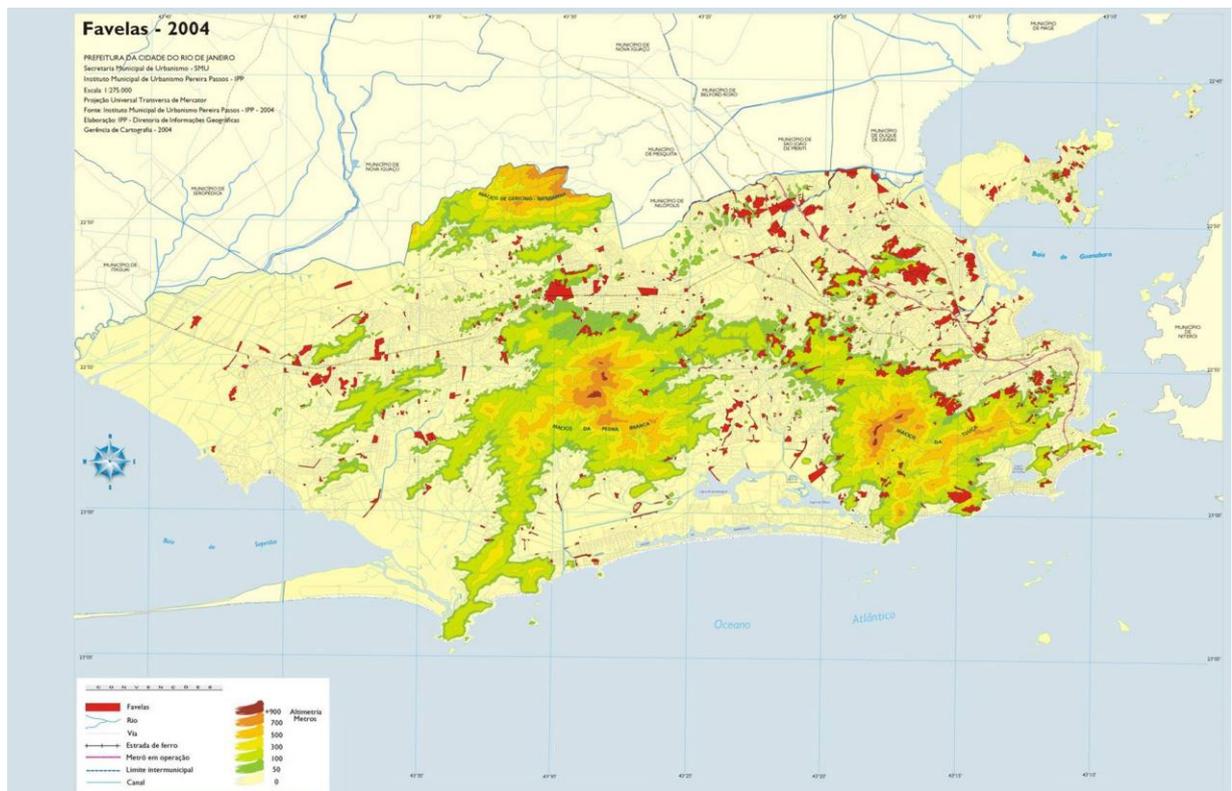
à parte, pois os dados aqui reunidos comprovam que os índices de desenvolvimento humano e os padrões sócio-econômicos, além dos anos de formação escolar da população da Barra da Tijuca, se assemelham àqueles dos bairros da Zona Sul e são muito superiores aos dos bairros da zona oeste original. Por ora, podemos apenas suspeitar de uma vontade de diferenciação entre a cidade compacta da zona sul histórica e a cidade dispersa da zona sul geográfica, mais identificada com o novo *modus vivendi* simbolizado pelos condomínios residenciais e shopping centers.

Administrativamente, temos uma divisão oficial da cidade que, de certa forma, tenta equacionar os aspectos geográficos, históricos e sociais acima descritos, além dos padrões de ocupação de cada área. De acordo com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o município é dividido em regiões administrativas que, por sua vez, são reunidas em coordenadorias regionais de urbanismo ou áreas de planejamento. Deste modo, nossa área de estudo localiza-se no bairro da Barra da Tijuca, na XXIV Região Administrativa e na Coordenadoria Regional de Urbanismo/Área de Planejamento 4, que reúne também Jacarepaguá e Cidade de Deus.

Existe fortemente na Cidade do Rio de Janeiro ainda outra divisão possível, que desafia as classificações anteriores. É a diferenciação entre a cidade formal e a cidade informal. Pelo lado da habitação formal, o bairro da Barra da Tijuca se equipara, desde 2000, aos bairros mais consolidados do município com mais de um milhão de metros quadrados construídos. Já no que se refere à participação de comunidades subnormais, a Região Administrativa da Barra da Tijuca apresenta o índice médio do município, que gira em torno de 20%.

Entretanto, uma singularidade se destaca ao analisarmos o mapa de favelas existentes em todas as regiões do município. O bairro da Barra da Tijuca não

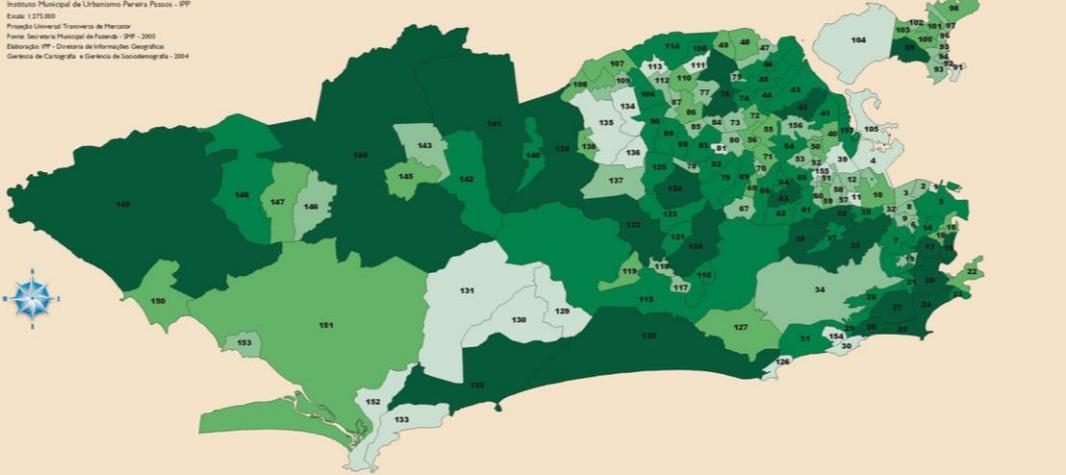
apresenta praticamente comunidades subnormais enquanto a área de estudo, em especial, não registra qualquer favela. Vale notar que as lagoas do bairro formam uma espécie de barreira natural entre as ocupações irregulares e as áreas em que predominam os condomínios fechados.



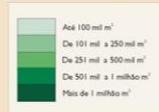
**Fig. 024. Mapa de favelas 2004.** As manchas vermelhas do mapa mostram a distribuição no município das comunidades denominadas favelas. Nota-se sua ausência no bairro da Barra da Tijuca e chama atenção a grande extensão dentro do bairro em que elas não existem até o momento, o que inclui, especificamente, nossa área de estudo. Fonte: IPP.

### Total de área residencial formal construída segundo o IPTU, por Bairros - 2000

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU  
Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP  
Escala: 1:275.000  
Projeção Universal Transversa de Mercator  
Fonte: Secretaria Municipal de Favelas - SMF - 2000  
Elaboração: IPP - Diretoria de Informações Geográficas  
Gerência de Cartografia e Gerência de Sociodemografia - 2004



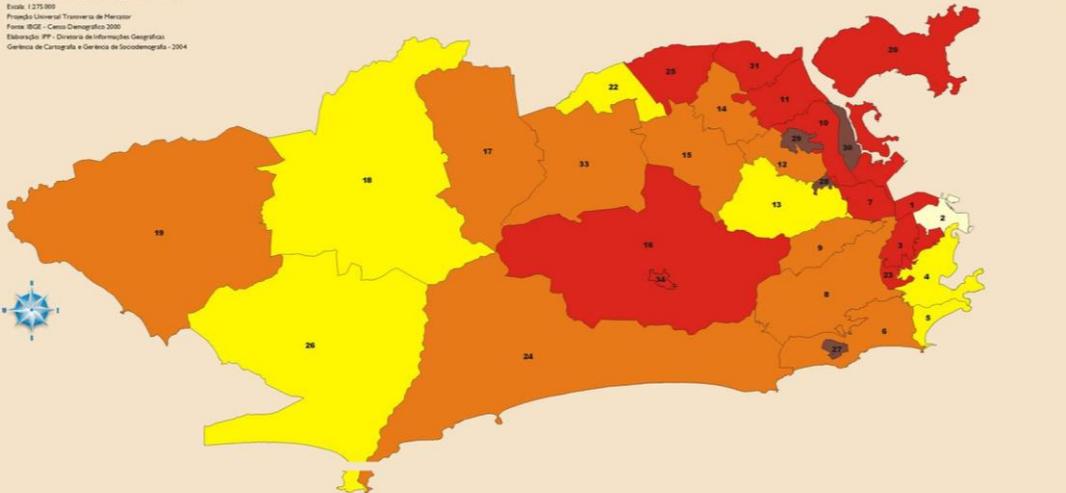
001 - Saúde	022 - Urca	043 - Penha	064 - Trindade dos Santos	085 - Terraço	106 - Guadalupe	127 - Inhangá	148 - Páscoa
002 - Gamboa	023 - Leme	044 - Penha Circular	065 - Cabralia	086 - Roda Miranda	107 - Jacuima	128 - Barra da Tijuca	149 - Santa Cruz
003 - Santa Cruz	024 - Copacabana	045 - Bica de Fua	066 - Espírito da Demora	087 - Honório Gurgel	108 - Parque Anchieta	129 - Camorim	150 - Sapopemba
004 - Caju	025 - Ipanema	046 - Corcovel	067 - Água Santa	088 - Ovelândia Cruz	109 - Rioverde de Albuquerque	130 - Varigem Pequena	151 - Guaratiba
005 - Centro	026 - Ladoiro	047 - Rocha de Lucas	068 - Encanto	089 - Barão Ribeiro	110 - Coelho Neto	131 - Varigem Grande	152 - Barra de Guaratiba
006 - Camburi	027 - Lagoa	048 - Vigário Geral	069 - Paredão	090 - Marechal Hermes	111 - Acari	132 - Recreio dos Bandeirantes	153 - Pedro de Guaratiba
007 - Rio Comprido	028 - Jardim Botânico	049 - Jardim Américas	070 - Alibonita	091 - Itaboraí	112 - Barra da Piraí	133 - Grajaú	154 - Rocinela
008 - Cidade Nova	029 - Glória	050 - Higienópolis	071 - Flare	092 - Zumbi	113 - Costa Barros	134 - Doador	155 - Jacarequã
009 - Estácio	030 - Vidigal	051 - Jacara	072 - Vila Kosmos	093 - Cavaco	114 - Pavão	135 - Vila Militar	156 - Complexo do Alemão
010 - São Cristóvão	031 - São Conrado	052 - Maré de Graça	073 - Vozes de Canhalho	094 - Ponguieras	115 - Jacarepaguá	136 - Campo dos Afonsos	157 - Complexo da Maré
011 - Maracanã	032 - Prazeres de Bandeira	053 - Cofe Castilho	074 - Vila Pádua	095 - Praia de Bandeira	116 - Anil	137 - Jardim Silveira	158 - Parque Colômbia
012 - Benfica	033 - Tijuca	054 - Inhaúma	075 - Vozes Alegre	096 - Cocó	117 - Jardim do Azeite	138 - Magalhães Bastos	- Vozes da Gama
013 - Paqueta	034 - Alvor da Via Nova	055 - Engenho de Rua	076 - Inhai	097 - Botafogo	118 - Cidade de Deus	139 - Padre Miguel	
014 - Santa Teresinha	035 - Maracanã	056 - Tamariz Coelho	077 - Colégio	098 - Freguesia	119 - Carioca	140 - São João	
015 - Penha de França	036 - Vila Isabel	057 - São Francisco Xavier	078 - Cometa	099 - Jardim Guanabara	120 - Freguesia	141 - São João	
016 - Glória	037 - Anil	058 - Rocha	079 - Quilombo Bocaiuva	100 - Jardim Carioca	121 - Pedrinhas	142 - Senador Camará	
017 - Lapa Superior	038 - Grajaú	059 - Realengo	080 - Cascatinha	101 - Tijuca	122 - Tagara	143 - Senador	
018 - Camara	039 - Marquês	060 - Sampaio	081 - Engenheiro Leal	102 - Maracanã	123 - Tanguá	144 - Campo Grande	
019 - Cidade Velha	040 - Bom Retiro	061 - Engenho Novo	082 - Cascatela	103 - Parangaba	124 - Trás da Sica	145 - Senador Vissoco	
020 - Botafogo	041 - Ramos	062 - Lins de Vasconcelos	083 - Madureira	104 - Galvão	125 - Vila Velazquez	146 - Inhaúma	
021 - Humaitá	042 - Olaria	063 - Meier	084 - Vila Lobo	105 - Cidade Universitária	126 - Jd	147 - Cosmos	



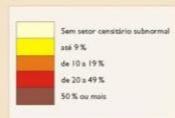
As manchas em verde-escuro do mapa mostram as áreas da cidade com mais de 1 milhão de metros quadrados de área residencial formal de acordo com a arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano. O bairro da Barra da Tijuca aparece entre aqueles que mais contribuem com o tributo municipal.

### Proporção da população moradora em setor censitário subnormal no total da população, por Regiões Administrativas - 2000

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU  
Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP  
Escala: 1:275.000  
Projeção Universal Transversa de Mercator  
Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000  
Elaboração: IPP - Diretoria de Informações Geográficas  
Gerência de Cartografia e Gerência de Sociodemografia - 2004



1. I - Pontalá	12. XII - Inhaúma	23. XXIII - Santa Teresinha
2. II - Campo	13. XIII - Meier	24. XXIV - Barra da Tijuca
3. III - Rio Comprido	14. XIV - Inai	25. XXV - Pavuna
4. IV - Botafogo	15. XV - Madureira	26. XXVI - Guaratiba
5. V - Copacabana	16. XVI - Jacarepaguá	27. XXVII - Rocinela
6. VI - Lapa	17. XVII - Bangu	28. XXVIII - Jacarequã
7. VII - São Cristóvão	18. XVIII - Campo Grande	29. XXIX - Complexo do Alemão
8. VIII - Tijuca	19. XIX - Santa Cruz	30. XXX - Maré
9. IX - Vila Isabel	20. XX - Ilha do Governador	31. XXXI - Vigário Geral
10. X - Ramos	21. XXI - Paqueta	32. XXXII - Botafogo
11. XI - Penha	22. XXII - Anchieta	34. XXXIV - Cidade de Deus

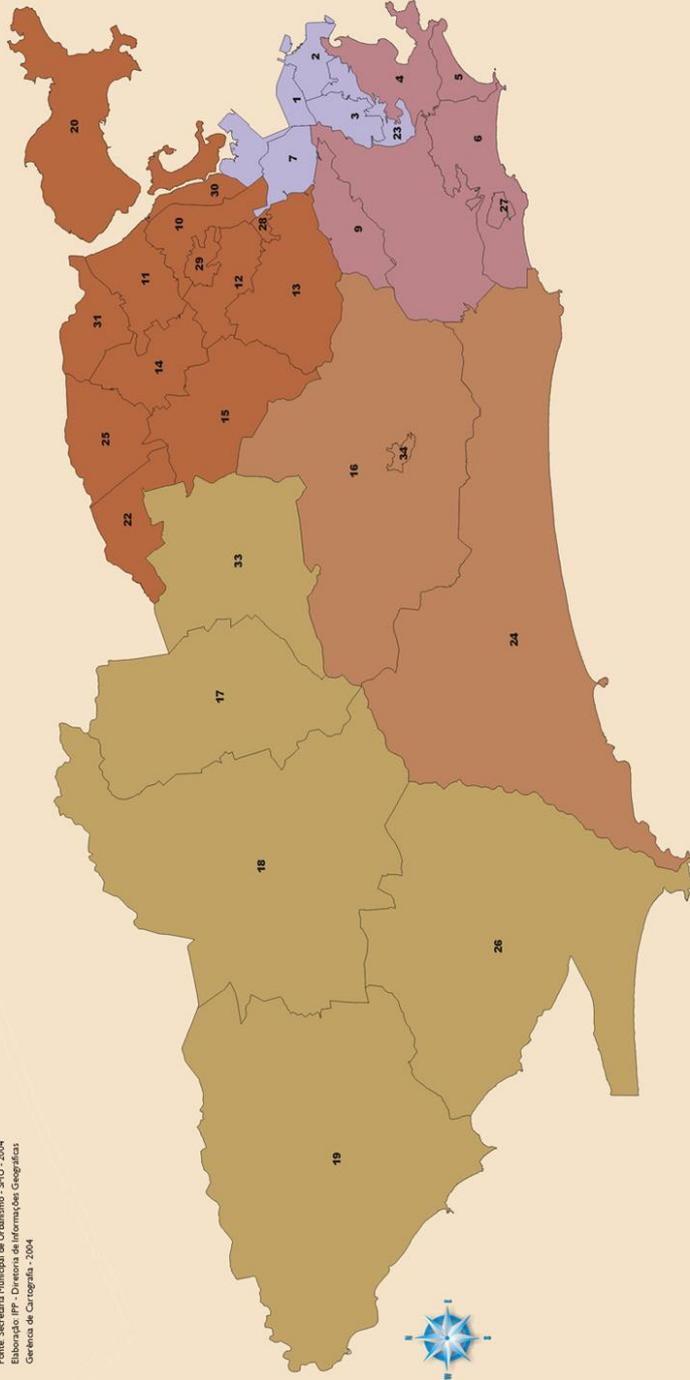


Em termos de moradia em ocupação subnormal, a XXIV Região Administrativa – Barra da Tijuca e Adjacências aproxima-se da média municipal de 20%.

**Fig. 025. Mapas do IPTU 2000 e favelas por R.A.** O bairro da Barra da Tijuca aparece entre aqueles que mais contribuem para a arrecadação de IPTU no município enquanto a região administrativa tem ocupação subnormal próxima à média municipal. Fonte: IPP.

## Coordenadorias Regionais de Urbanismo (CRU) e Regiões Administrativas - 2004

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
 Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU  
 Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP  
 Escala: 1:275.000  
 Projeto Universal Transversal de Mecorator  
 Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU - 2004  
 Elaboração: IPP - Diretoria de Informações Geográficas  
 Genérica de Cartografia - 2004



1. I - Portuária	12. XII - Inhaúma	23. XXIII - Santa Tereza
2. II - Centro	13. XIII - Vigor	24. XXIV - Barra da Tijuca
3. III - Copacabana	14. XIV - Madureira	25. XXV - Penha
4. IV - Botafogo	15. XV - Maracanã	26. XXVI - Guaratiba
5. V - Copacabana	16. XVI - Jacarepaguá	27. XXVII - Rocinha
6. VI - Lagoa	17. XVII - Bangu	28. XXVIII - Jacarezinho
7. VII - São Cristóvão	18. XVIII - Campo Grande	29. XXIX - Complexo do Alemão
8. VIII - Tijuca	19. XIX - Santa Cruz	30. XXX - Maré
9. IX - Vila Isabel	20. XX - Ilha do Governador	31. XXXI - Vigário Geral
10. X - Baires	21. XXI - Paqueta	32. XXXII - Realengo
11. XI - Pedra	22. XXII - Archenca	34. XXXIV - Cidade de Deus

CRU/AP 1
CRU/AP 2
CRU/AP 3
CRU/AP 4
CRU/AP 5

A divisão administrativa do município reflete uma equação entre aspectos geográficos e históricos da ocupação e parece contemplar a percepção geral dos habitantes da cidade a respeito de similaridades e diferenças culturais e urbanísticas entre os grupos de bairros.

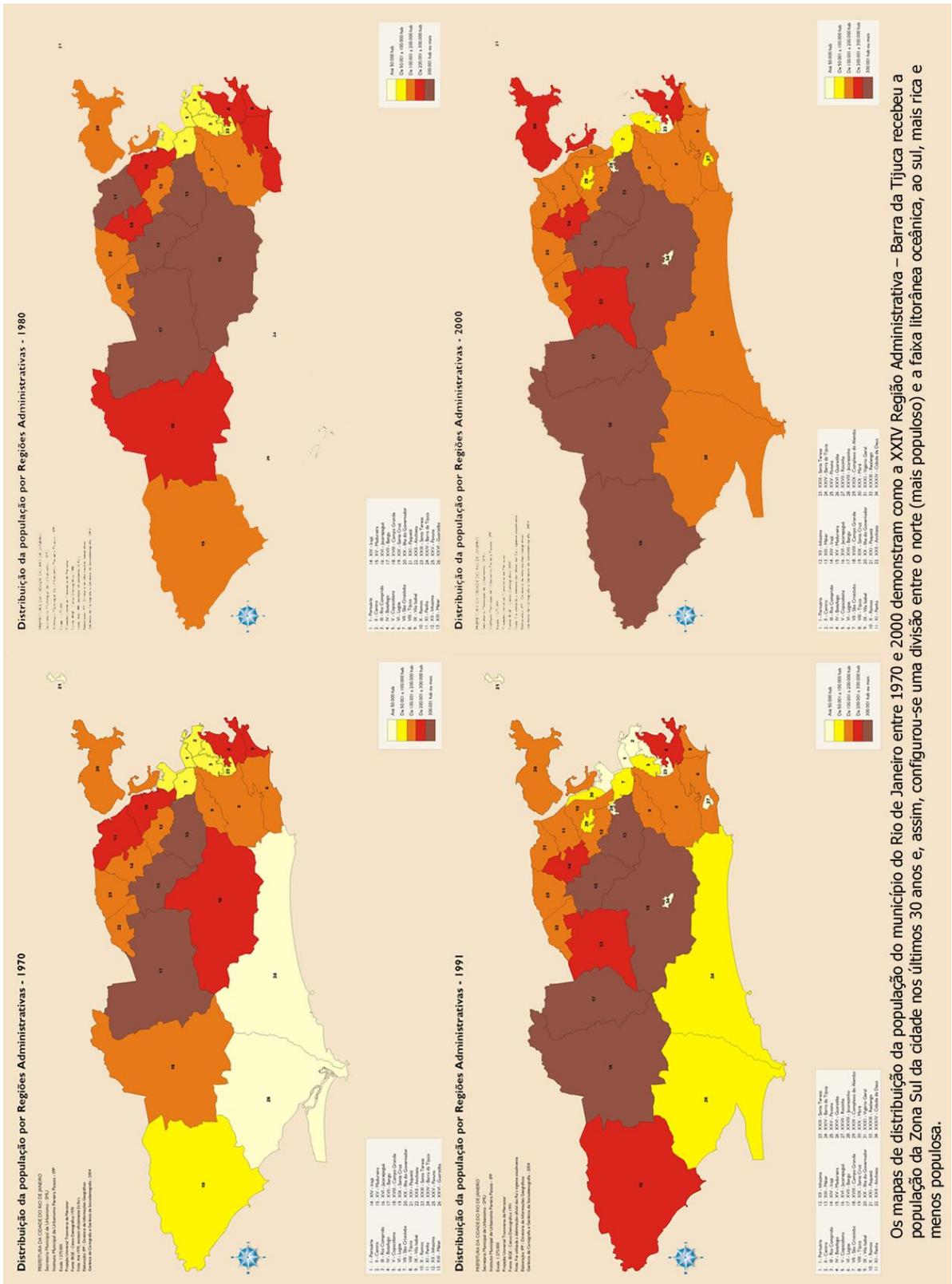
**Fig. 026. Mapa das regiões administrativas 2004.** A divisão administrativa do município reflete uma equação entre aspectos geográficos e históricos da ocupação e parece contemplar a percepção geral dos habitantes da cidade a respeito de similaridades e diferenças culturais e urbanísticas entre os grupos de bairros. Fonte: IPP.



**Fig. 027. Vista aérea da área de estudo.** A área de estudo apresenta ocupação socialmente homogênea. As lagoas parecem formar uma barreira social, pois não há favelas ao longo de todo esse trecho da Avenida das Américas. Foto: Ian Egil Kirkebo (<<http://www.travel-earth.com/brazil/barrada-tijuca.jpg>>)

### 1.3.2 POPULAÇÃO

Um dos fatores que dá relevância a este trabalho é o crescimento populacional da Barra da Tijuca nas últimas décadas. Veremos a seguir como este crescimento se deu em relação a outros bairros e regiões da cidade. Em números absolutos por região administrativa, nota-se, no Rio de Janeiro, uma tendência a uma divisão clara entre o norte - mais populoso e mais pobre - e o sul da cidade, cuja população - em especial as classes média e alta - parece estar sendo distribuída ao longo da costa oceânica, no sentido da Zona Sul para a Barra da Tijuca. A população do município tem-se estabilizado a taxas de crescimento anual inferiores a 1% desde o início dos anos 1990. A população de grande parte da Zona Norte está estagnada. Decresceram as populações de Zona Sul, Tijuca/Vila Isabel e Grande Méier. Portanto, é destes bairros que têm migrado os novos moradores da área de estudo: jovens adultos, em sua maioria, que cresceram vendo a Barra da Tijuca crescer. Nenhuma outra região administrativa do município do Rio de Janeiro teve crescimento populacional similar aos da XXIV R.A. ou da XXVI R.A. - Guaratiba, na medida, inclusive, que o desenvolvimento desta deriva da proximidade com aquela. Com a instalação crescente de usos ligados ao trabalho - comercial e, principalmente, corporativo - na Barra da Tijuca, e a facilitação do acesso com a abertura eventual do Túnel da Grota Funda, é previsível que o crescimento combinado entre estas duas regiões administrativas se potencialize.



**Fig. 028. Mapas de distribuição da população 1970 a 2000.** A XXIV Região Administrativa – Barra da Tijuca e Adjacências recebeu a população da Zona Sul da cidade nos últimos 30 anos e, assim, configurou-se uma divisão entre o norte, mais populoso, e a faixa litorânea oceânica, ao sul, mais rica e menos populosa. Fonte: IPP.

### Evolução da População do Rio de Janeiro e da Baixada de Jacarepaguá

Anos Taxas Anuais	Rio de Janeiro habitantes %	Área Planejamento 4 habitantes %	AP 4 / Rio hab %
1960	3.307.163	166.672	5,04%
1970	4.251.918	241.017	5,67%
<b>taxa a.a. 70/60</b>	<b>2,54%</b>	<b>3,76%</b>	<b>147,65%</b>
1980	5.090.723	356.349	7,00%
<b>taxa a.a. 80/70</b>	<b>1,82%</b>	<b>3,99%</b>	<b>219,50%</b>
1991	5.480.768	526.302	9,60%
<b>taxa a.a. 91/80</b>	<b>0,67%</b>	<b>3,61%</b>	<b>535,90%</b>
2000	5.857.904	682.051	11,64%
<b>taxa a.a. 00/91</b>	<b>0,74%</b>	<b>2,92%</b>	<b>393,75%</b>

Nota: a contagem populacional de 1996 é eliminada para evitar distorções estatísticas

Fonte: IBGE Censos Demográficos / Cálculos: Holística

**Fig. 029. Tabela de evolução da população do RJ e da Baixada de Jacarepaguá.** A evolução da Área de Planejamento 4, que reúne as regiões administrativas da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Cidade de Deus superou consistentemente as taxas de crescimento do município ao longo das últimas décadas. Fonte: IBGE *in* Castro, 2005, p.31.

**Tabela 1 - Área bruta, população, densidade e variação relativa da população segundo as regiões do Plano Estratégico - 2000**

Regiões	Área bruta (ha, 2000)	População (2000)	Densidade bruta (habitantes/ha, 2000)	Variação relativa da população (1991-2000, %)
Cidade do Rio	122 131.2	5 857 904	48.0	6.9
Centro	3 285.3	268 280	81.7	-13.2
Zona Sul	4 387.3	630 473	143.7	-1.7
Tijuca/Vila Isabel	5 516.6	367 005	66.5	-7.2
Grande Méier	3 035.4	434 945	143.3	-6.7
Leopoldina	4 434.6	654 571	147.6	2.6
Ilha do Governador	4 080.7	211 469	51.8	6.8
Irajá	2 548.0	326 772	128.2	-1.1
Zona Norte	6 185.4	725 833	117.3	4.3
Barra da Tijuca	16 558.7	174 353	10.5	43.7
Jacarepaguá	12 781.2	507 698	39.7	15.7
Campo Grande	46 995.9	896 856	19.1	22.4
Bangu	12 235.8	659 649	53.9	9.7

Fontes: IBGE e IPP

**Fig. 030. Tabela de variação relativa da população 1991-2000.** Os dados apontam para uma possível migração de habitantes da Zona Sul, Tijuca, Vila Isabel e Grande Méier para Barra da Tijuca e Jacarepaguá. Fonte: PCRJ, 2004, p.39.

A população da **XXIV Região Administrativa - Barra da Tijuca** só ultrapassou a marca dos 50.000 habitantes mais de uma década após a implantação do Plano Piloto (1969). No entanto, superou os 170.000 habitantes antes do fim do século XX.<sup>32</sup> Só na segunda metade da década de 1990, migraram para a região cerca de 45.000 novos habitantes, o que se refletiu na maior taxa de crescimento demográfico verificada no município naquele período.<sup>33</sup> Se essa taxa tiver sido mantida, é provável que se tenha chegado hoje a cerca de **285.000 habitantes**. As previsões mais conservadoras estimam uma população de 550.000 habitantes para 2020.<sup>34</sup> Isto significa dizer que a população da região multiplicou 11 vezes desde que Lucio Costa concebeu seu Plano, mantendo um bom padrão de renda e um alto índice de desenvolvimento humano.

<b>Crescimento Demográfico por RAs para a Baixada de Jacarepaguá - AP 4</b>				
<b>Hipótese 1</b>	<b>2000</b>	<b>2007</b>	<b>2012</b>	<b>2020</b>
XVI <sup>a</sup> RA	469.682	529.093	567.638	622.217
XXIV <sup>a</sup> RA	174.353	266.106	355.936	549.633
XXXIV <sup>a</sup> RA	38.016	39.213	40.090	41.536
<b>Total AP 4</b>	<b>682.051</b>	<b>834.412</b>	<b>963.664</b>	<b>1.213.386</b>
<b>Hipótese 2</b>	<b>2000</b>	<b>2007</b>	<b>2012</b>	<b>2020</b>
XVI <sup>a</sup> RA	469.682	513.716	546.434	599.016
XXIV <sup>a</sup> RA	174.353	258.229	337.776	507.520
XXXIV <sup>a</sup> RA	38.016	35.773	34.198	31.636
<b>Total AP 4</b>	<b>682.051</b>	<b>807.718</b>	<b>918.408</b>	<b>1.138.172</b>
<b>Hipótese 3</b>	<b>2000</b>	<b>2007</b>	<b>2012</b>	<b>2020</b>
XVI <sup>a</sup> RA	469.682	513.169	543.934	590.448
XXIV <sup>a</sup> RA	174.353	257.921	336.150	500.314
XXXIV <sup>a</sup> RA	38.016	35.738	34.046	31.186
<b>Total AP 4</b>	<b>682.051</b>	<b>806.828</b>	<b>914.130</b>	<b>1.121.948</b>

Fonte: IBGE Censos Demográficos / Cálculos: Holística

**Fig. 031. Tabela de crescimento demográfico da AP4.** Em qualquer hipótese estudada, a Área de Planejamento 4 deverá superar a marca de 1 milhão de habitantes na próxima década. Fonte: IBGE in Castro, 2005, p.33.

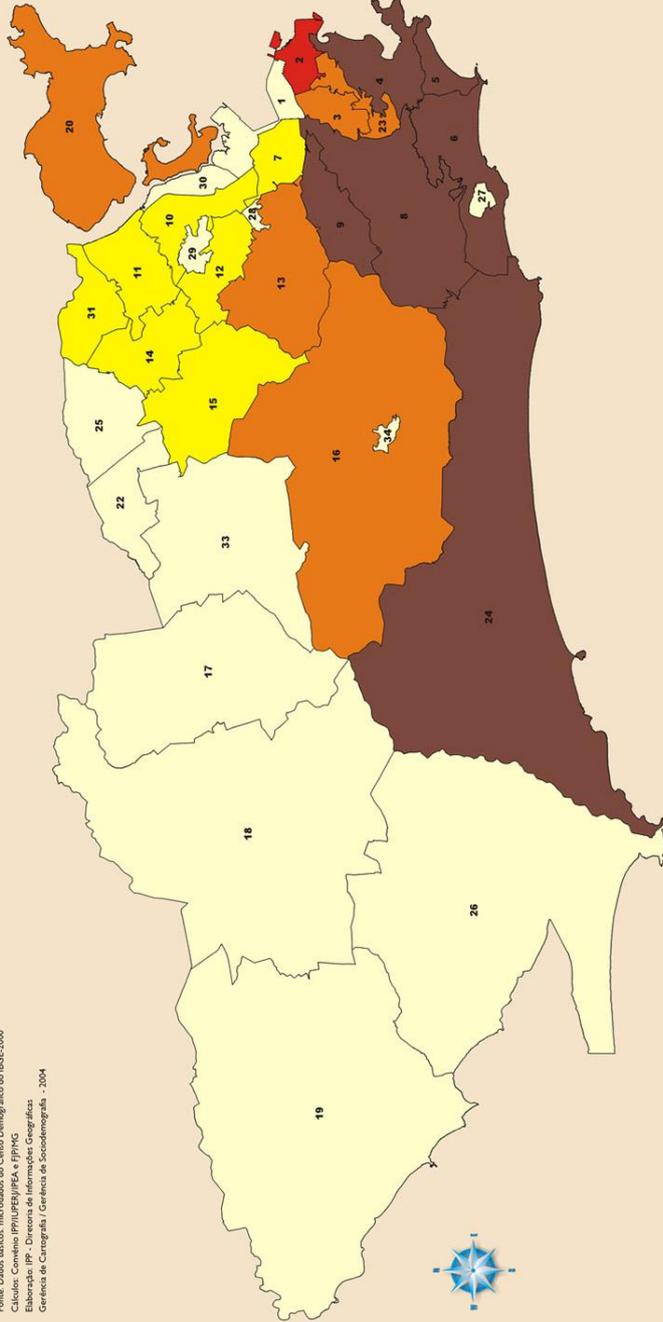
<sup>32</sup> Em 1996, era de 130.000 habitantes, 74% destes com menos de 45 anos. Em 2000, aproximava-se dos 175.000 habitantes.

<sup>33</sup> Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro de 2004, p. 61.

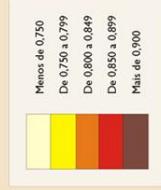
<sup>34</sup> Fonte: IBGE Censos Demográficos.

## Índice de Desenvolvimento Humano/ Renda, por Regiões Administrativas - 2000

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
 Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU  
 Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP  
 2000  
 Projeto Local Transversal de Mercado  
 Fonte: Dados básicos: microdados do Censo Demográfico do IBGE/2000  
 Cálculos: Convênio IPP/ILUR/FEA e FIPMG  
 Elaboração: IPP - Direção de Informações Geográficas  
 Geógrafa de Cartografia / Geógrafa de Sociodemografia - 2004



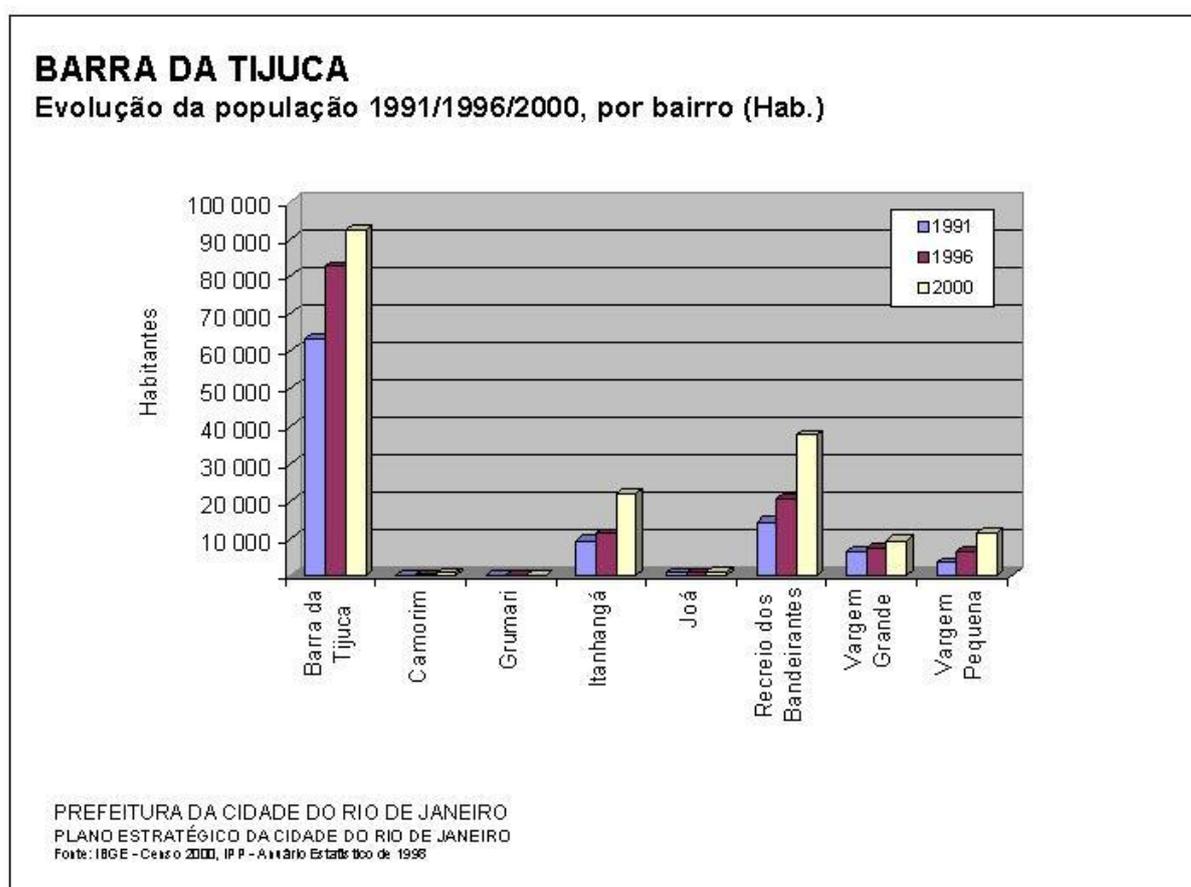
1. - Portuária	12. XII - Inhaúma	23. XXIII - Santa Teresita
2. - II - Centro	13. XIII - Meier	24. XXIV - Barra da Tijuca
3. - III - Rio Comprido	14. XIV - Irajá	25. XXV - Pavuna
4. - IV - Botafogo	15. XV - Madureira	26. XXVI - Guaratiba
5. - V - Copacabana	16. XVI - Jacarepaguá	27. XXVII - Rocinha
6. - VI - Maracanã	17. XVII - Maracanã	28. XXVIII - Maracanã
7. - VII - São Cristóvão	18. XVIII - Santa Cruz	29. XXIX - Campo do Alemão
8. - VIII - Tijuca	19. XIX - Santa Cruz	30. XXX - Maré
9. - IX - Vila Isabel	20. XX - Ilha do Governador	31. XXXI - Vigário Geral
10. - X - Ramos	21. XXI - Paqueta	32. XXXII - Realengo
11. - XI - Penha	22. XXII - Anchieta	33. XXXIII - Cidade de Deus
		34. XXXIV - Cidade de Deus



Pode-se notar que, em termos de IDH e renda, a Barra da Tijuca está alinhada com os padrões da Zona Sul da cidade e tem índices muito superiores aos da Zona Oeste, com que é identificada pela mídia. Nota-se também uma espiral crescente no sentido horário do mapa a partir da Zona Oeste e dos subúrbios da Leopoldina, passando por Zona Norte, Centro e Zona Sul até a Barra da Tijuca.

**Fig. 032. Mapa de IDH/renda por R.A. – 2000.** A Barra da Tijuca está alinhada com a Zona Sul da cidade e tem índices muito superiores aos da Zona Oeste, com que é identificada pela mídia. Nota-se também uma espiral crescente no sentido horário do mapa a partir da Zona Oeste e dos subúrbios da Leopoldina, passando por Zona Norte, Centro e Zona Sul até a Barra da Tijuca. Fonte: IPP.

O bairro da **Barra da Tijuca**, por sua vez, é o mais populoso entre os oito bairros que formam a XXIV R.A., com mais da metade de seus habitantes. E a partir de uma população de 92.233 habitantes em 2000, estima-se que cerca de **115.000 habitantes** residam hoje no bairro.<sup>35</sup> Mas a taxa de crescimento deverá reduzir-se à metade nos próximos vinte anos em virtude da própria ocupação das últimas décadas. O melhor exemplo disto é nossa área de estudo, onde restam poucos terrenos não ocupados. Juntamente com o Joá, é também o bairro que apresenta o mais alto índice de desenvolvimento humano (IDH) da XXIV R.A e o oitavo da cidade; ficando atrás do Leblon (2<sup>o</sup>), mas superando o Jardim Botânico (10<sup>o</sup>).



**Fig. 033. Gráfico da evolução populacional da XXIV Região Administrativa.** Em comparação aos demais bairros, a Barra da Tijuca contribui atualmente com mais de 50% da população. Fonte: IBGE - Censo 200, Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro.

<sup>35</sup> A projeção para 2007 era de 113.541 e a de 2012 de 125.611. Fonte: IBGE.

<b>População por Bairros na Baixada de Jacarepaguá - AP 4 até 2020</b>							
<b>Bairro</b>	<b>1991 Pessoas residentes</b>	<b>2000 Pessoas residentes</b>	<b>Taxa Média (*) 2000/1991</b>	<b>Projeção 2007</b>	<b>Projeção 2012</b>	<b>Projeção 2020</b>	<b>Taxa Média (*) 2020/2000</b>
Pechincha	28.816	31.615	1,04%	32.252	32.715	33.469	0,29%
Taquara	88.576	93.741	0,63%	94.609	95.233	96.241	0,13%
Tanque	29.934	32.462	0,90%	32.816	33.071	33.483	0,15%
Vila Valqueire	28.050	31.717	1,37%	33.710	35.210	37.750	0,87%
Praça Seca	54.358	59.657	1,04%	60.874	61.758	63.200	0,29%
Freguesia	48.970	54.010	1,09%	56.298	57.991	60.807	0,59%
Anil	17.626	21.551	2,26%	28.858	32.401	38.150	2,90%
Gardênia Azul	9.844	19.268	7,75%	29.804	38.487	49.700	4,85%
Curicica	20.699	24.839	2,05%	27.183	28.991	32.139	1,30%
Jacarepaguá	62.991	100.822	5,37%	117.313	130.576	154.077	2,14%
<b>Subtotal XVIª RA</b>	<b>389.864</b>	<b>469.682</b>	<b>2,09%</b>	<b>513.716</b>	<b>546.434</b>	<b>599.016</b>	<b>1,22%</b>
Joá	823	971	1,85%	1.104	1.211	1.402	1,85%
Itanhangá	9.356	21.813	9,86%	30.412	32.540	39.994	3,08%
Barra da Tijuca	63.492	92.233	4,24%	113.541	125.611	135.872	1,96%
Recreio Bandeirantes	14.344	37.572	11,29%	64.382	94.616	134.485	6,58%
Grumari	117	136	1,69%	153	166	190	1,69%
Vargem Grande	6.558	9.306	3,97%	13.961	18.652	29.650	5,97%
Vargem Pequena	3.394	11.536	14,56%	31.750	58.923	146.531	13,55%
Camorim	145	786	20,66%	2.927	6.057	19.396	17,39%
<b>Subtotal XXIVª RA</b>	<b>98.229</b>	<b>174.353</b>	<b>6,58%</b>	<b>258.229</b>	<b>337.776</b>	<b>507.520</b>	<b>5,49%</b>
Cidade de Deus	38.209	38.016	-0,06%	35.773	34.198	31.636	-0,91%
<b>Subtotal XXXIVª RA</b>	<b>38.209</b>	<b>38.016</b>	<b>-0,06%</b>	<b>35.773</b>	<b>34.198</b>	<b>31.636</b>	<b>-0,91%</b>
<b>Total da AP 4</b>	<b>526.302</b>	<b>682.051</b>	<b>2,92%</b>	<b>807.718</b>	<b>918.408</b>	<b>1.138.172</b>	<b>2,59%</b>

Nota: taxa média anual de crescimento geométrico  
Fonte: IBGE Censos Demográficos / Cálculos: Holística

**Fig. 034. Tabela da projeção populacional da AP4 até 2020.** Em comparação às demais regiões administrativas, a XXIV - Barra da Tijuca e Adjacências é a que tem maior previsão de crescimento. Fonte: IBGE *in* Castro, 2005, p.35.

Ordem segundo o IDH	Bairro ou grupo de bairros	Esperança de vida ao nascer (em anos)	Taxa de alfabetização de adultos (%)	Taxa bruta de frequência escolar (%)	Renda per capita (em R\$ de 2000)	Índice de Longevidade (IDH-L)	Índice de Educação (IDH-E)	Índice de Renda (IDH-R)	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (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
<b>8</b>	<b>Joá, Barra da Tijuca</b>	<b>77,84</b>	<b>99,38</b>	<b>110,09 (a)</b>	<b>2488,47 (b)</b>	<b>0,881</b>	<b>0,996</b>	<b>1,000</b>	<b>0,959</b>
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
16	Grajaú	77,84	97,90	107,00 (a)	1134,93	0,881	0,986	0,947	0,938
17	Méier	77,37	99,01	108,63 (a)	1000,16	0,873	0,993	0,926	0,931
18	Tijuca, Alto da Boa Vista	75,04	98,02	107,38 (a)	1204,61	0,834	0,987	0,957	0,926
19	Todos os Santos	77,91	98,55	108,20 (a)	825,91	0,882	0,990	0,894	0,922
20	Anil	77,15	97,30	101,85 (a)	768,26	0,869	0,982	0,882	0,911
21	Vila da Penha	77,64	98,79	103,71 (a)	669,34	0,877	0,992	0,859	0,909
22	Andaraí	74,99	98,05	103,85 (a)	897,07	0,833	0,987	0,908	0,909
23	Riachuelo	76,44	98,31	102,75 (a)	715,92	0,857	0,989	0,870	0,905
24	Campinho, Vila Valqueire	77,47	97,86	96,69	684,94	0,875	0,975	0,863	0,904
25	Moneró, Portuguesa	76,43	97,21	100,52 (a)	730,40	0,857	0,981	0,873	0,904
26	Catete	74,99	96,65	100,40 (a)	822,22	0,833	0,978	0,893	0,901
27	Vila Isabel	73,46	97,16	100,89 (a)	931,25	0,808	0,981	0,914	0,901
28	Cachambi	75,70	98,14	102,23 (a)	709,05	0,845	0,988	0,868	0,900
29	Pechincha	75,67	97,72	97,92	751,28	0,844	0,978	0,878	0,900
30	Freguesia (Jacarepaguá) Recreio dos	75,07	97,46	98,82	766,82	0,834	0,979	0,882	0,898
31	Bandeirantes, Grumari	72,55	95,03	91,75	1166,18	0,793	0,939	0,952	0,894
32	Centro	76,12	97,58	99,24	633,36	0,852	0,981	0,850	0,894

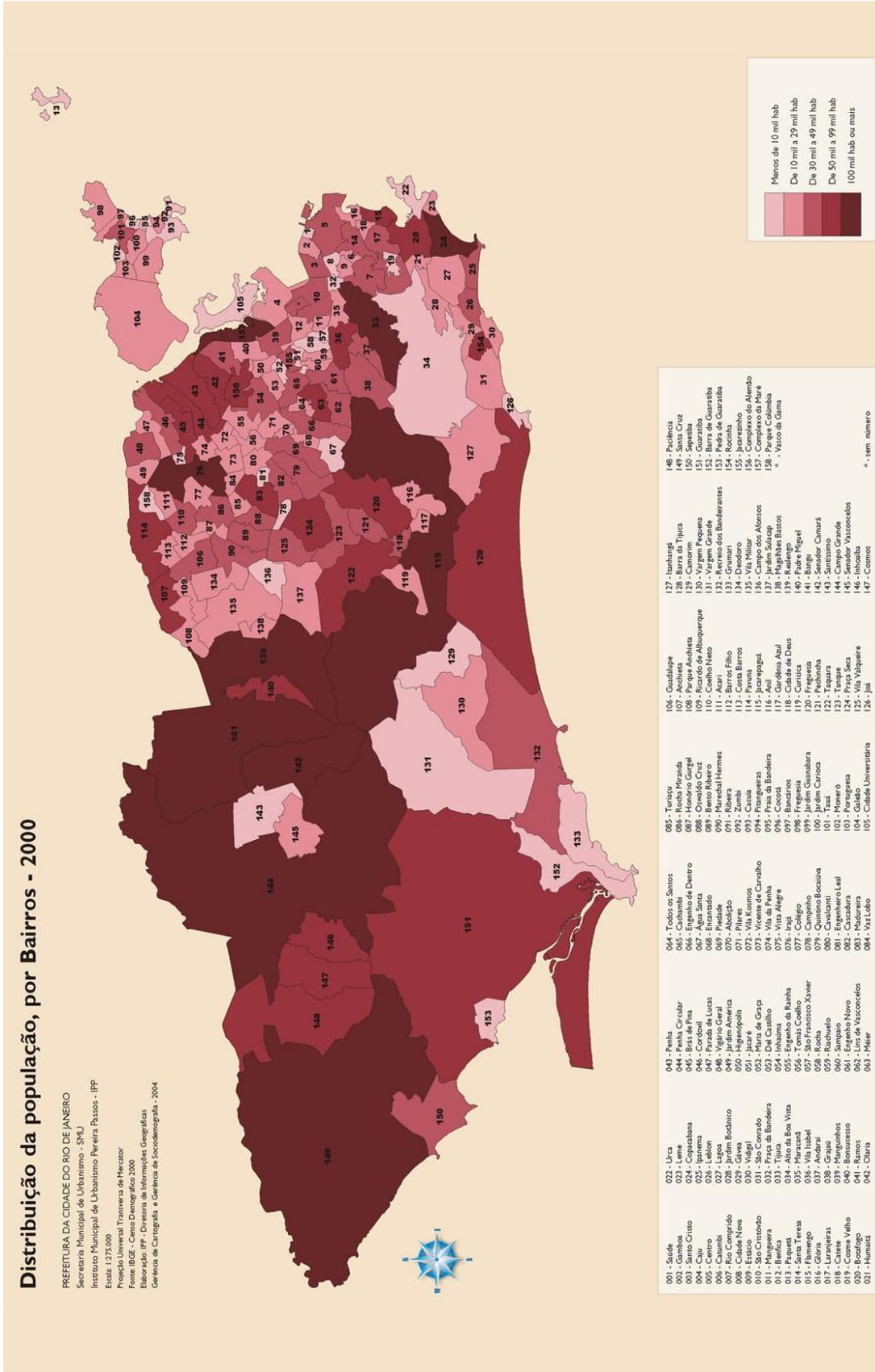
Fonte: Dados básicos: IBGE-microdados dos Censos Demográficos 1991 e 2000.

Cálculos - Convênio IPP/IUPERJ/IPEA e FJP-MG.

(a) Para efeito de cálculo do IDH, foi utilizado o valor de 100%

(b) Para efeito de cálculo do IDH, foi utilizado o valor de R\$ 1.559,24

**Fig. 035. Tabela de Índice de Desenvolvimento Humano municipal (IDH) – 2000.** Por ordem de IDH, segundo os bairros ou grupo de bairros Joá e Barra da Tijuca estão entre os dez maiores do município. Fonte: IBGE in IPP (Tabela 1171), grifo nosso.



O bairro da Barra da Tijuca abriga, na verdade, mais da metade da população da XXIV Região Administrativa.

Fig. 036. Mapa de distribuição da população por bairros – 2000. O bairro da Barra da tijuca abriga mais da metade da população da XXIV Região Administrativa. Fonte: IPP.

Após analisarmos a população em números absolutos, merece destaque o esvaziamento da porção leste da cidade, que abriga o núcleo histórico da cidade ou as áreas por que ela era conhecida até a primeira metade do século XX (Zona Norte, centro e Zona Sul, além de parte do subúrbio carioca). As exceções estão invariavelmente nas grandes favelas como Manguinhos (centro) e Rocinha (Zona Sul). Por outro lado, a imensa maioria dos bairros que mais crescem na cidade forma um bloco a oeste do maciço da Tijuca que chega até o limite ocidental do município, a Baía de Sepetiba.

Neste sentido, pode-se compreender aquela percepção dos meios de comunicação de massa que identifica a Barra da Tijuca como parte *dessa* zona oeste: a fronteira de crescimento populacional do município, o Rio de Janeiro em que habitará a maioria dos cariocas no século XXI, cuja identidade urbana ligada ao centro histórico (e ao passado glorioso da cidade) se esgarça pela crescente distância, como na descrição da Cidade Genérica. Também, como descreve Rem Koolhaas, é a cidade que surge após o esvaziamento do poder público e da privatização do espaço urbano, em que a cultura é, muitas vezes, sobrepujada pelo entretenimento e pelo esporte. Significativa e paradoxalmente, a Cidade da Música Roberto Marinho, que está sendo construída na Barra da Tijuca pela Prefeitura com o intuito de formar público para a cultura erudita, está localizada na Avenida Ayrton Senna, que recebeu este nome em 1994 após a morte do piloto de Fórmula 1. Antes era denominada Avenida Alvorada, em homenagem a um *intermezzo* de mesmo nome da ópera *Lo Schiavo*, de Carlos Gomes, em que há referências à Baixada de

Jacarepaguá<sup>36</sup>. Está, ainda, na zona oeste, a maior parte dos equipamentos esportivos utilizados nos Jogos Pan-Americanos de 2007, além de outros projetos incluídos na candidatura do Rio de Janeiro para sediar a Olimpíada de 2016.

---

<sup>36</sup> Lo Schiavo, ou O Escravo, é a ópera iniciada em 1883 por Carlos Gomes, na Itália, com libreto de Rodolfo Paravicini. Ela terá sua estréia no Teatro Imperial D. Pedro II, em 27 de setembro de 1889, quatro meses após a Abolição da Escravatura assinada pela Princesa Isabel, a quem a ópera termina por ser dedicada.

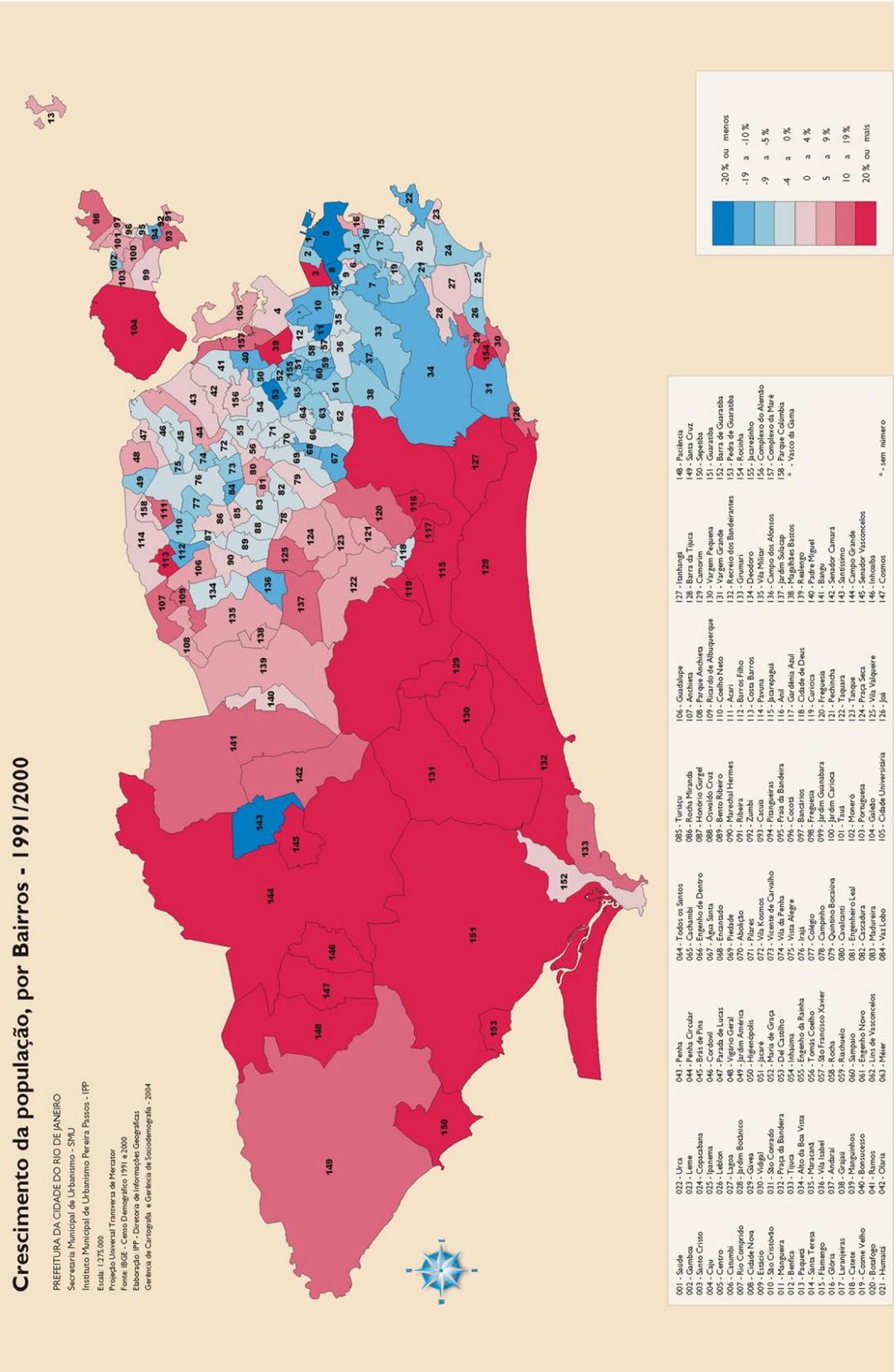


Fig. 037. Mapa de crescimento da população por bairros – 1991/2000. A grande mancha magenta revela a Zona Oeste, como é percebida pela mídia, que corresponde aos bairros de maior crescimento populacional do município. Já a mancha azul a leste equivale, grosso modo, aos limites da cidade até metade do século XX.

Por outro lado, há outro dado também significativo, que podemos extrair dos índices de formação escolar, ao menos no que concerne a Barra da Tijuca. De 2000 para cá, mais da metade dos domicílios do bairro têm como responsável alguém com mais de 15 anos de estudos. Este índice coloca nossa área de interesse ao lado dos bairros da VI R.A. – Lagoa e em melhor posição do que bairros “tradicionais” como Botafogo e Copacabana.

Além disso, também são altos os índices de residentes na Barra da Tijuca entre os 15 e 59 anos, ou seja, no auge de seu potencial intelectual e capacidade produtiva. Isto pode explicar a instalação na área de estudo de diversas instituições de ensino superior como Estácio, Fundação Getúlio Vargas, Gama Filho, PUC e Veiga de Almeida, além da sede de grandes empresas como Amil, Brascan, Shell, Unimed e Vivo. Já em termos de renda mensal, a Barra da Tijuca (R\$5.175,50) supera Ipanema (R\$4.371,66) e Leblon (R\$4.634,27), enquanto o Joá (R\$5.704,73) ultrapassa a Lagoa (R\$5.567,73)<sup>37</sup> sendo que mais da metade das famílias do bairro tem renda mensal superior a 20 salários mínimos.

Joá	R\$5.704,73
Lagoa	R\$5.567,86
Barra da Tijuca	R\$5.175,50
Leblon	R\$4.634,27
Ipanema	R\$4.371,66
Gávea	R\$3.695,14
Cosme Velho	R\$3.148,97
Recreio	R\$2.776,93
Itanhangá	R\$1.454,61
Rocinha	R\$ 451,00

**Fig. 038. Tabela de renda mensal por bairro.** Neste item, a Barra da Tijuca supera Leblon e Ipanema. Fonte: IBGE Censo 2000 *in* Castro, 2005, p.40.

<sup>37</sup> Fonte: IBGE – Censo 2000.

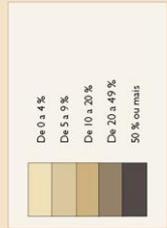
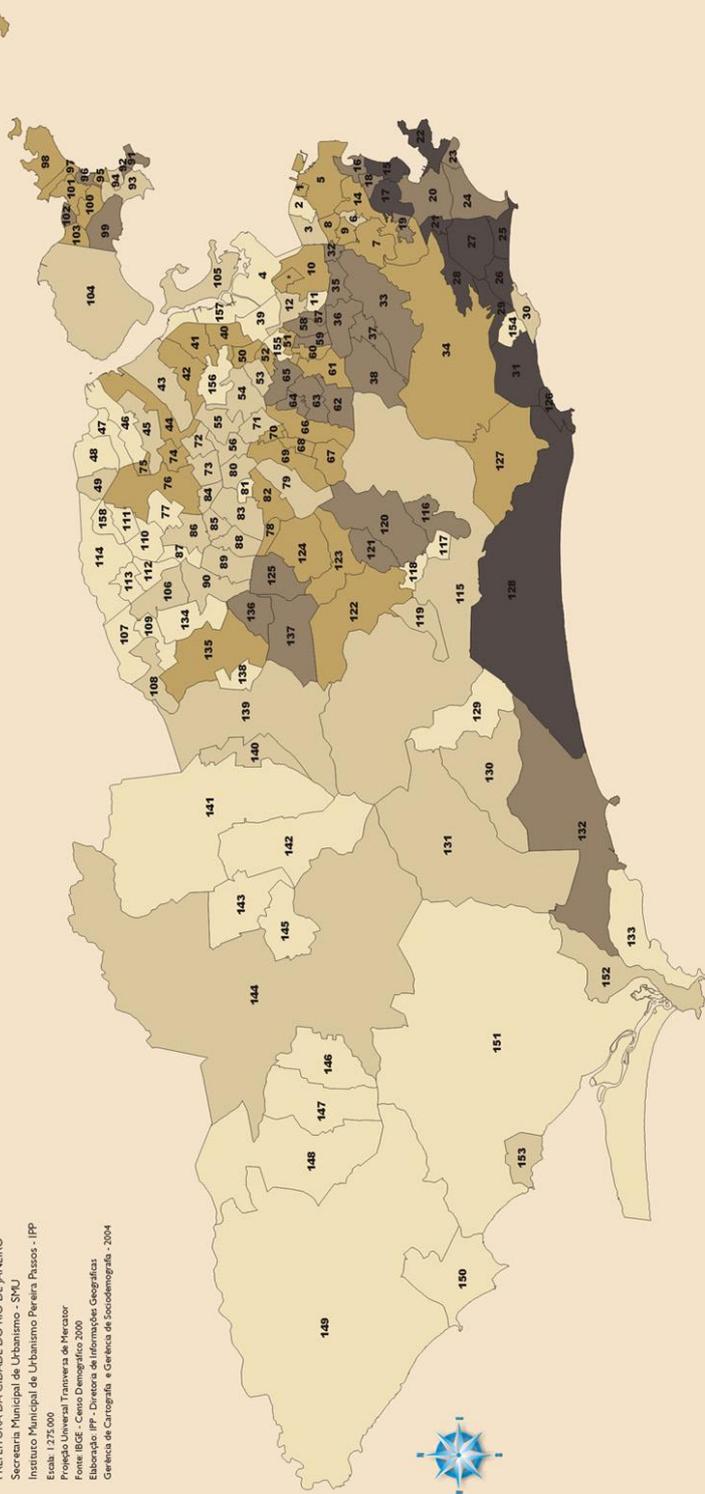
## Rendimento Nominal Mensal do Responsável pelo Domicílio - 2000

Regiões Administrativas e Bairros	Domicílios particulares permanentes							
	Total	Rendimento nominal mensal do responsável pelo domicílio (1)						
		Até 1 SM	Mais de 1 a 5 SM	Mais de 5 a 20 SM	Mais de 20 SM	Sem renda (2)	Mais de 20 sobre Total (%)	Sem renda sobre Total (%)
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>1 802 347</b>	<b>166 464</b>	<b>734 751</b>	<b>598 788</b>	<b>158 823</b>	<b>143 521</b>	<b>8,81</b>	<b>7,96</b>
Baixada de Jacarepaguá – AP 4	204 396	14 420	75 774	68 478	30 786	14 938	15,06	7,31
<b>XVI RA</b>								
<b>Jacarepaguá</b>	<b>139 142</b>	<b>10 678</b>	<b>57 223</b>	<b>51 760</b>	<b>9 397</b>	<b>10 084</b>	<b>6,75</b>	<b>7,25</b>
Anil	6 340	340	1 937	2 638	1 059	366	16,70	5,77
Curicica	7 088	628	3 506	2 332	134	488	1,89	6,88
Freguesia	16 361	840	4 779	7 613	2 284	845	13,96	5,16
Gardênia Azul	5 477	716	3 312	852	81	516	1,48	9,42
Jacarepaguá	29 366	3 026	16 474	5 898	820	3 148	2,79	10,72
Pechincha	9 936	445	2 872	5 054	1 118	447	11,25	4,50
Praça Seca	17 913	1 535	6 866	7 190	827	1 495	4,62	8,35
Tanque	9 536	775	4 015	3 705	378	663	3,96	6,95
Taquara	27 605	1 905	10 835	11 509	1 727	1 629	6,26	5,90
Vila Valqueire	9 520	468	2 627	4 969	969	487	10,18	5,12
<b>XXIV RA</b>								
<b>Barra daTijuca</b>	<b>54 494</b>	<b>1 949</b>	<b>12 667</b>	<b>15 390</b>	<b>21 368</b>	<b>3 120</b>	<b>39,21</b>	<b>5,73</b>
Barra da Tijuca	30 612	143	2 152	10 037	17 139	1 141	55,99	3,73
Camorim	217	45	111	32	4	25	1,84	11,52
Grumari	25	4	13	2	1	5	4,00	20,00
Itanhangá	6 295	425	3 751	936	621	562	9,86	8,93
Joá	266	4	37	71	144	10	54,14	3,76
Rec. Bandeirantes	11 335	494	3 510	3 364	3 313	654	29,23	5,77
Vargem Grande	2 533	340	1 373	492	91	237	3,59	9,36
Vargem Pequena	3 211	494	1 720	456	55	486	1,71	15,14
<b>XXXIV RA</b>								
<b>Cidade de Deus</b>	<b>10 760</b>	<b>1 793</b>	<b>5 884</b>	<b>1 328</b>	<b>21</b>	<b>1 734</b>	<b>0,20</b>	<b>16,12</b>
Cidade de Deus	10 760	1 793	5 884	1 328	21	1 734	0,20	16,12

**Fig. 039. Tabela de rendimento nominal mensal do responsável pelo domicílio.** No bairro da Barra da Tijuca, mais da metade dos domicílios tem responsável com renda mensal superior a 20 salários mínimos. Fonte: IBGE *in* Castro, 2005, p.41.

# Proporção de responsáveis pelos domicílios com 15 anos ou mais de estudo - 2000

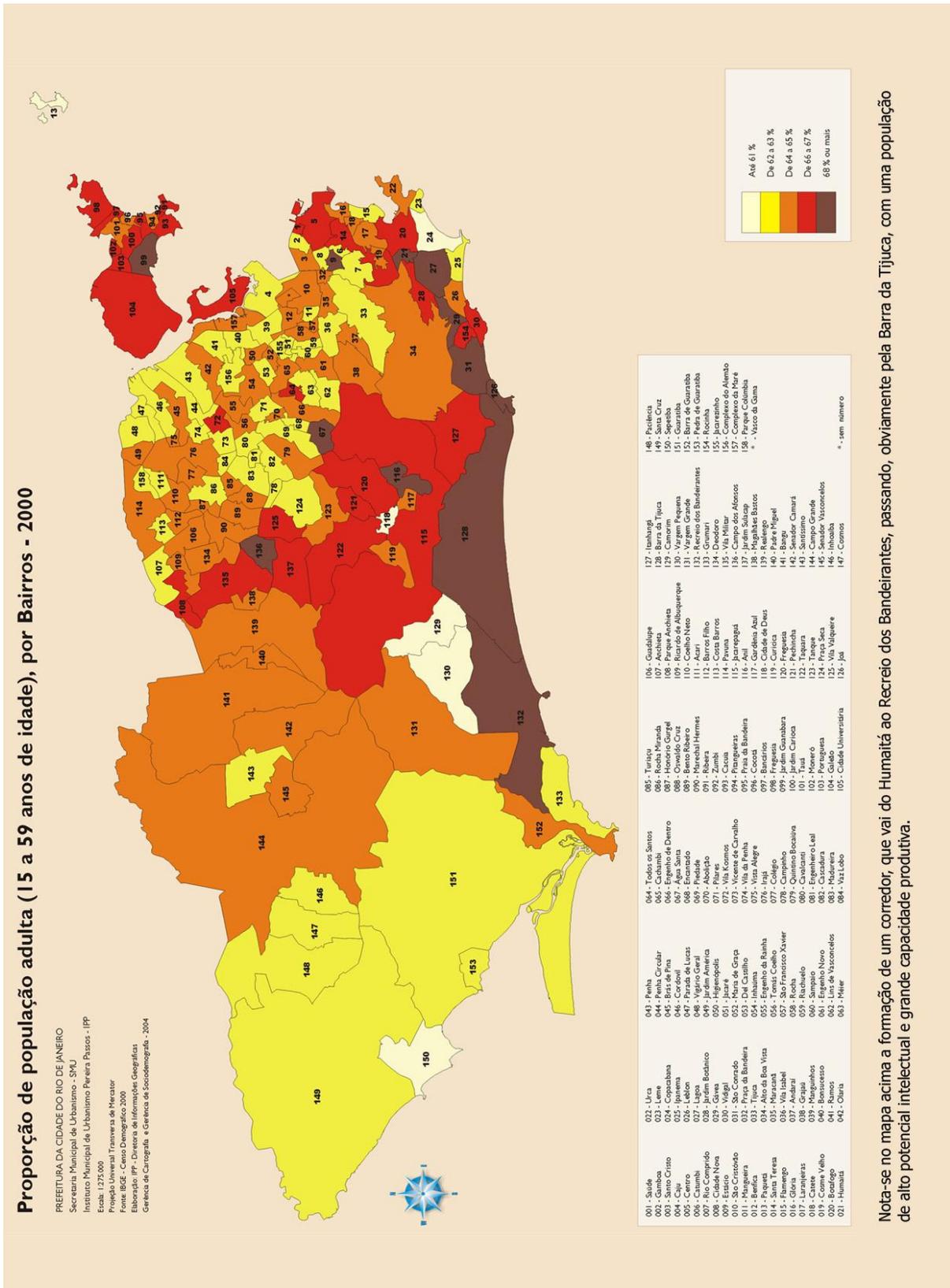
PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
 Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU  
 Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP  
 Cadea: 1.275/000  
 Projeção Universal Transversária de Mercator  
 Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000  
 Elaboração: IPP - Diretoria de Informações Geográficas  
 Geiense de Cartografia e Geiense de Sociodemografia - 2004



001 - Saúde	043 - Penha	084 - Todos os Santos	127 - Itanhangí	148 - Paciência
002 - Gamboa	044 - Peña Circular	064 - Cotembi	128 - Barra da Tijuca	149 - Santa Cruz
003 - Leme	045 - Vila Militar	065 - Cotembi	129 - Aricaia	150 - Guaratiba
004 - Caju	046 - Cordovil	066 - Acaia Santa	130 - Varigem Pequena	151 - Guaratiba
005 - Centro	047 - Parada de Lucas	067 - Encarnado	131 - Varigem Grande	152 - Barra de Guaratiba
006 - Caumbi	048 - Vargem Geral	068 - Freguesia	132 - Recreio dos Bandeirantes	153 - Pedra de Guaratiba
007 - Lagoa	049 - Botafogo	069 - Freguesia	133 - Ilha	154 - Ipanema
008 - Cidade Nova	050 - Higienópolis	070 - Piraí	134 - Dendóia	155 - Ipanema
009 - Estácio	051 - Jacaré	071 - Vila Komos	135 - Vila Militar	156 - Complexo do Alemão
010 - São Cristóvão	052 - Mira de Giza	072 - Vila Komos	136 - Campo dos Afonsos	157 - Complexo da Mare
011 - São Conrado	053 - Mira de Giza	073 - Viseu de Carvalho	137 - Campo dos Afonsos	158 - Complexo da Mare
012 - Belfegor	054 - Inhaúma	074 - Vila Alpina	138 - Magalhães Barros	159 - Vila da Glória
013 - Paqueta	055 - Engenho de Rainha	075 - Inhaúma	139 - Rangel	160 - Vila da Glória
014 - Santa Tereza	056 - Tomé Coelho	076 - Inhaúma	140 - Padre Miguel	
015 - Glomang	057 - Engenho de São Francisco Xavier	077 - Colégio	141 - São João	
016 - Anápolis	058 - Engenho de São Francisco Xavier	078 - Colégio	142 - São João	
017 - Laranjeiras	059 - Ruchelinho	079 - Jardim Carioca	143 - Sítio do Moinho	
018 - Castele	060 - Sampaio	080 - Clavacanti	144 - Campo Grande	
019 - Coimã Velho	061 - Engenheiro Lual	081 - Engenheiro Lual	145 - Saúde Viscondeiros	
020 - Botafogo	062 - Caju	082 - Caju	146 - Saúde Viscondeiros	
021 - Humaitá	063 - Miler	083 - Saúde Viscondeiros	147 - Comor	
		084 - Vaz Lobo		
		085 - Turisipi		
		086 - Rodas Viradas		
		087 - Freguesia		
		088 - Ovoldo Cruz		
		089 - Basso Ribeiro		
		090 - Marechal Hermes		
		091 - Freguesia		
		092 - Zumbi		
		093 - Caju		
		094 - Freguesia		
		095 - Freguesia		
		096 - Caju		
		097 - Bangu		
		098 - Freguesia		
		099 - Jardim Carioca		
		100 - Jardim Carioca		
		101 - Freguesia		
		102 - Freguesia		
		103 - Freguesia		
		104 - Freguesia		
		105 - Freguesia		
		106 - Guadalupe		
		107 - Aricaia		
		108 - Aricaia		
		109 - Ricardo de Albuquerque		
		110 - Coelho Neto		
		111 - Acaia		
		112 - Freguesia		
		113 - Costa Barros		
		114 - Pavaia		
		115 - Jurepiguá		
		116 - Jurepiguá		
		117 - Jardim Abul		
		118 - Cidade de Deus		
		119 - Curicica		
		120 - Freguesia		
		121 - Freguesia		
		122 - Tanguara		
		123 - Tanguara		
		124 - Freguesia		
		125 - Freguesia		
		126 - Jd		

A formação escolar da população da área de estudo equivale à dos bairros de Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico e Gávea e supera à de Botafogo e Copacabana.

**Fig. 040. Mapa de anos de estudo por bairros – 2000.** A formação escolar da população da área de estudo equivale à dos bairros de Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico e Gávea e supera à de Botafogo e Copacabana. Fonte: IPP.



**Fig. 041. Mapa de população adulta por bairros – 2000.** Nota-se no mapa acima a formação de um corredor, que vai do Humaitá ao Recreio dos Bandeirantes, passando, obviamente, pela Barra da Tijuca, com uma população de alto potencial intelectual e grande capacidade produtiva. Fonte: IPP.

### 1.3.3 DENSIDADE

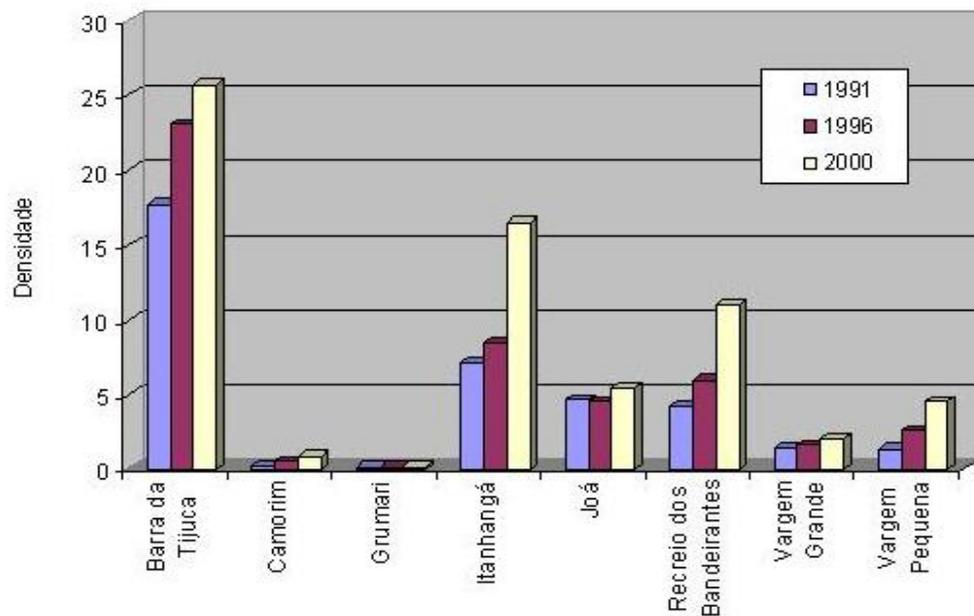
Os dados populacionais do município do Rio de Janeiro revelam tendências a serem confirmadas nas próximas décadas. Já em termos de densidade demográfica, podemos verificar que a porção leste da cidade abriga os bairros notadamente mais densos. Isto se deve ao processo histórico de formação da cidade, mas também aos modos de ocupação, que a cada geração de edifícios foi resultando em formas urbanas cada vez mais compactas como, por exemplo, em Vila Isabel, Flamengo e Copacabana. Como na Barra da Tijuca, a baixa densidade é consequência direta do modelo de urbanismo adotado por Lucio Costa, tudo indica que ela não se alterará fortemente nos próximos anos. Pois enquanto sua taxa de crescimento tem sido muito maior do que a do município do Rio de Janeiro, manteve-se uma densidade demográfica seis vezes menor - a saber, **7,4 habitantes por hectare** na **Barra da Tijuca** contra 44,2 habitantes por hectare no Rio de Janeiro - e, ainda, quarenta vezes inferior à de Copacabana - que é de 310 habitantes por hectare. No caso específico de nossa **área de estudo**, que vai do início da Avenida das Américas até o Terminal Rodoviário Alvorada e inclui apenas os trechos mais consolidados do bairro, esta densidade sobe para **25 habitantes por hectare**. Caso não haja qualquer alteração na legislação em termos de ocupação e gabarito, sua densidade deverá se manter inferior aos 50 habitantes por hectare uma vez que os terrenos livres para construção já são, hoje, muito poucos.

Unidade Administrativa	População no ano 2000	Área em hectares	Área acima da cota 100	Densidade (hab/hectare)
<b>Área de Planejamento 4</b>	<b>682 051</b>	<b>29 378</b>	<b>9 975</b>	<b>35</b>
<b>XXVI Jacarepaguá</b>	<b>469 682</b>	<b>12 661</b>	<b>5 152</b>	<b>63</b>
Jacarepaguá	100 822	7 580	4 307	31
Anil	21 551	350	12	64
Gardênia Azul	19 268	124	-	156
Curicica	24 839	334	-	74
Freguesia	54 010	1 040	297	73
Pechincha	31 615	283	7	115
Taquara	93 741	1 321	136	79
Tanque	32 462	557	163	82
Praça Seca	59 657	650	160	122
Vila Valqueire	31 717	423	69	90
<b>XXIV Barra da Tijuca</b>	<b>174 353</b>	<b>16 597</b>	<b>4 823</b>	<b>15</b>
Joá	971	169	62	9
Itanhangá	21 813	1 320	583	30
Barra da Tijuca	92 233	4 815	101	20
Camorim	786	886	528	2
Vargem Pequena	11 536	1 444	451	12
Vargem Grande	9 306	3 938	2 288	6
Recreio dos Bandeirantes	37 572	3 066	403	14
Grumari	136	960	408	0
<b>XXXIV Cidade de Deus</b>	<b>38 016</b>	<b>121</b>	<b>-</b>	<b>315</b>
Cidade de Deus	38 016	121	-	315

Fonte: IBGE Censos Demográficos e IPP Instituto Pereira Passos / Cálculos: Holística

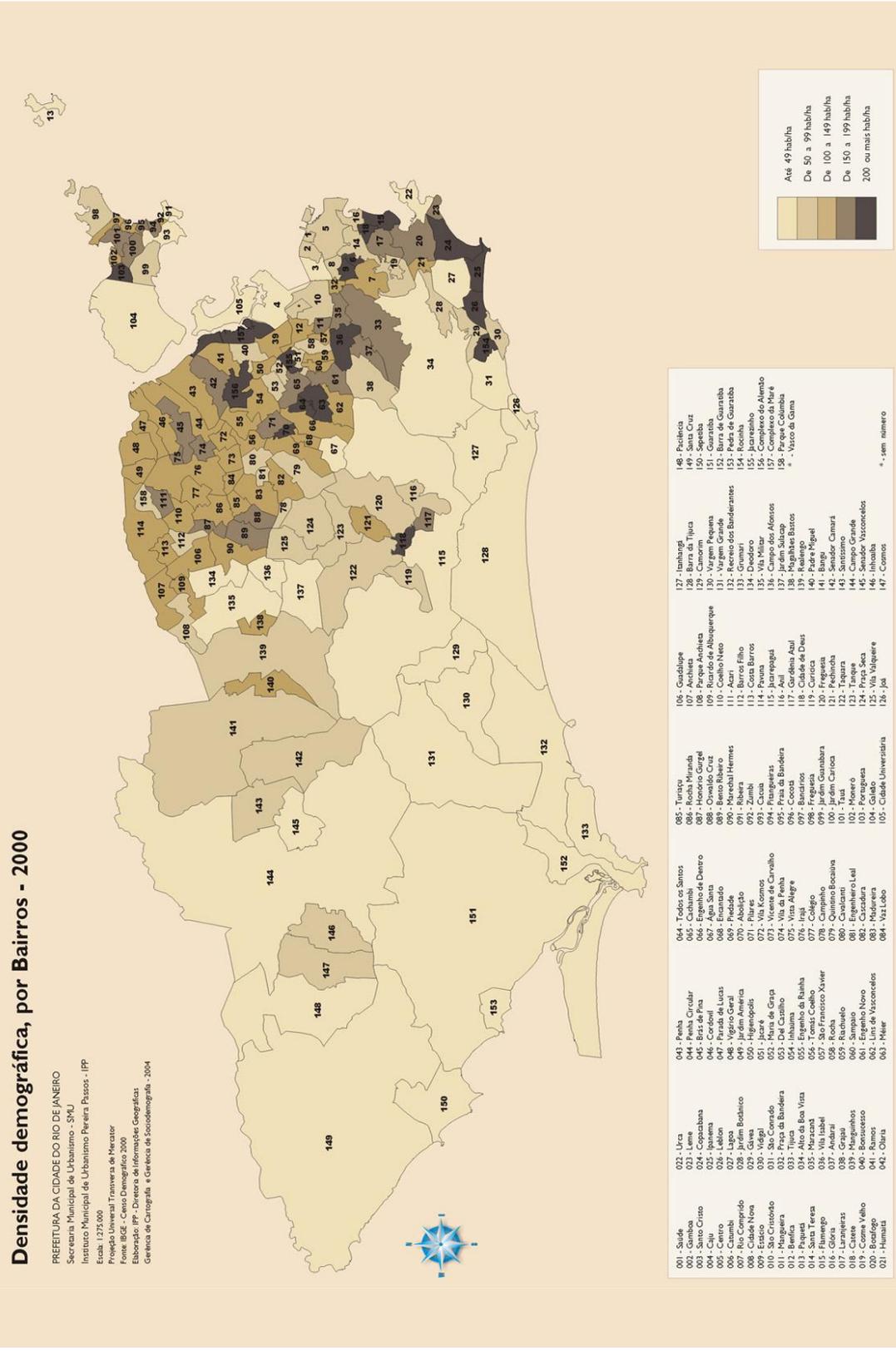
## BARRA DA TIJUCA

Evolução da densidade 1991/1996/2000, por bairro (Hab./ ha)



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
PLANO ESTRATÉGICO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

**Fig. 042. Tabela e gráfico de densidade populacional.** Mesmo com todo o crescimento registrado na virada do século, a densidade mantém-se baixa devido ao modelo urbano de ocupação. Fontes: IBGE e IPP in Castro, 2005, p.45 (alto) e PCRJ.



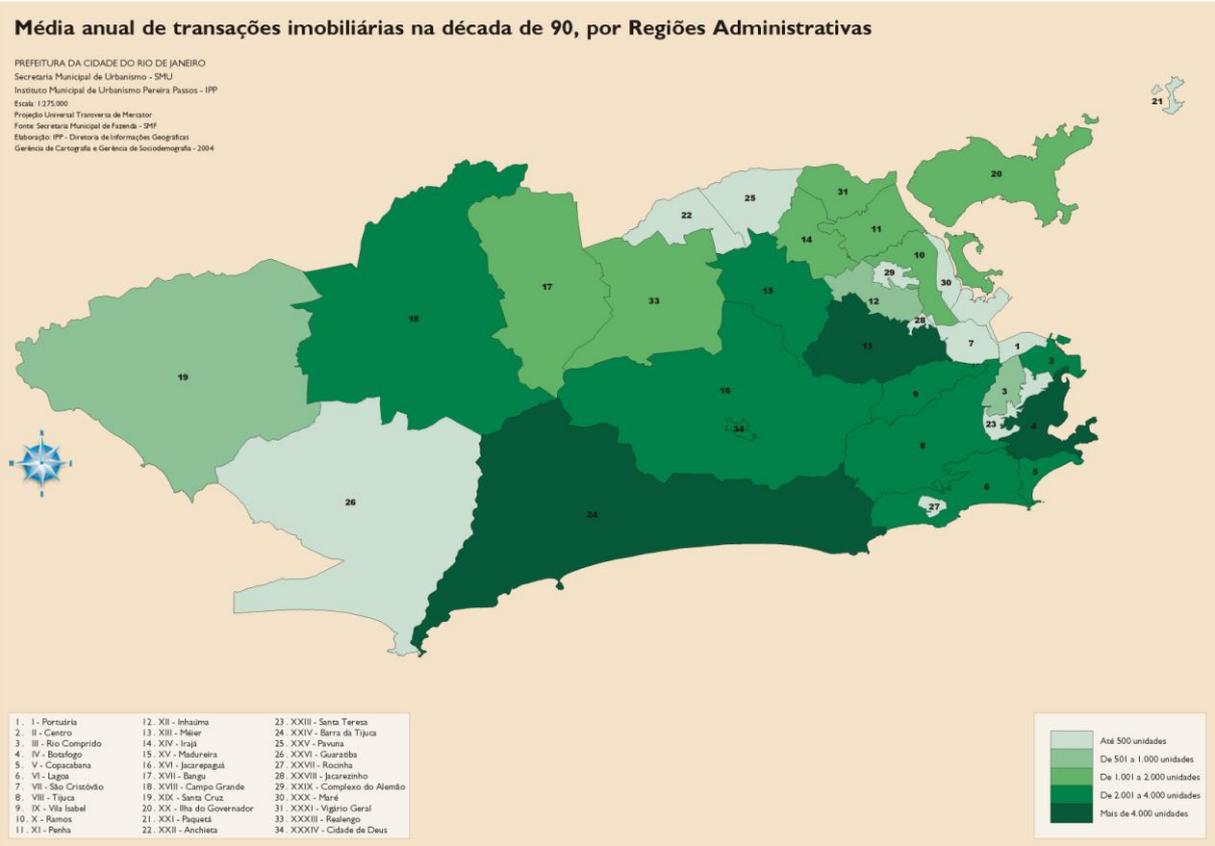
Também no que se refere à densidade, nota-se uma divisão geográfica e histórica do município, com altas densidades a leste e próximo ao centro histórico e baixas densidades a oeste, nas áreas de projeção de maior crescimento populacional no século XXI.

**Fig. 043. Mapa de densidade demográfica por bairros – 2000.** Também no que se refere à densidade, nota-se uma divisão geográfica e histórica do município, com altas densidades a leste e próximo ao centro histórico e baixas densidades a oeste, nas áreas de projeção de maior crescimento populacional no século XXI. Fonte: IPP.

### 1.3.4 INFRA-ESTRUTURA E PADRÃO DE CONSUMO

O caráter híbrido da área de estudo tem aspectos que transcendem a superposição de modelos e padrões urbanísticos: sua identidade dupla – ora Zona Sul, ora Zona Oeste; sua centralidade excêntrica – localizada próximo ao centro geográfico, mas distante do centro histórico da cidade; seu rápido crescimento com baixa densidade; o contraste entre o alto índice de formação escolar dos seus habitantes e os poucos equipamentos culturais ali localizados etc. Entretanto, o grande **paradoxo da Barra da Tijuca** está no alto padrão de renda e consumo da população em oposição à precária infra-estrutura urbana de toda a região.

Em primeiro lugar, há uma contradição essencial. Juntamente com as regiões administrativas de Botafogo e Méier, a Barra da Tijuca teve a maior média anual de transações imobiliárias nos anos 1990. Por se tratar de uma região nova, pode-se concluir que a grande maioria destas transações seja de lançamentos imobiliários de primeira venda. Esta grande oferta de novos domicílios manteve-se desde então oscilando em torno de mil unidades por ano. A renda destes novos moradores é 50% maior do que a média carioca e está entre as maiores da cidade. No entanto, esta mesma região administrativa, agora ao lado de Jacarepaguá, Guaratiba e Santa Cruz, tem os piores índices de serviços de infra-estrutura urbana (fornecimento de água, saneamento e lixo) do município. Em suma, a população das classes média e alta do Rio de Janeiro está se mudando para uma das regiões que tem menos condições estruturais de recebê-la. Além disso, isto significa dizer que a iniciativa privada está atuando acima da capacidade do poder público de prover as condições mínimas para uma ocupação sustentável da Barra da Tijuca.

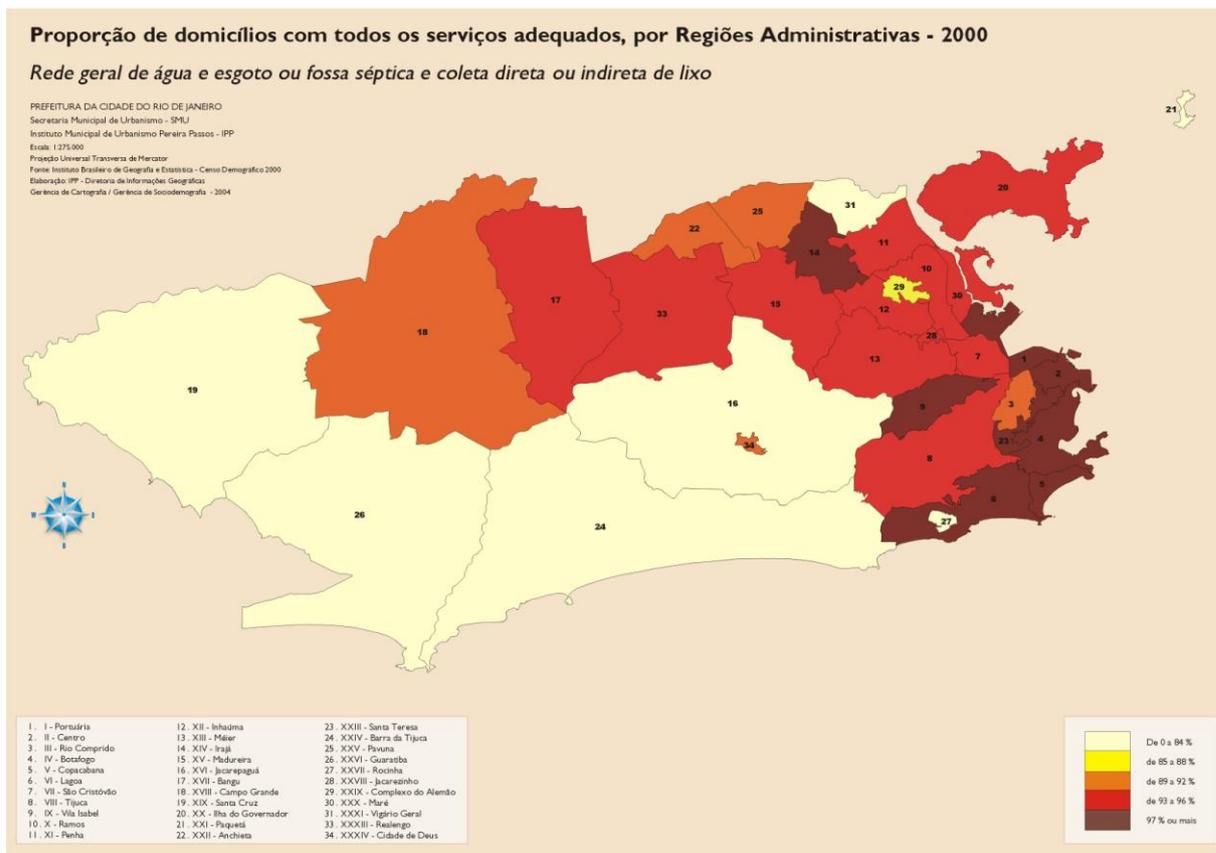


**Lançamentos Imobiliários no Rio de Janeiro - Unidades**

Bairros	ano	2001	2002	2003	2004
Barra da Tijuca		718	1.951	1.584	901
Recreio dos Bandeirantes		78	721	788	429
Vargem Grande		460	102	248	207
Vargem Pequena				440	36
Jacarepaguá		470	170	1.564	1.278
<b>Baixada de Jacarepaguá - AP 4</b>		<b>1.726</b>	<b>2.944</b>	<b>4.624</b>	<b>2.851</b>
<b>Rio de Janeiro</b>		<b>3.038</b>	<b>3.948</b>	<b>6.102</b>	<b>4.114</b>
<b>AP 4 / Rio de Janeiro</b>		<b>56,81%</b>	<b>74,57%</b>	<b>75,78%</b>	<b>69,30%</b>

Fonte: ADEMI Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário

**Fig. 044. Mapa de transações imobiliárias (1990) e tabela de lançamentos imobiliários (2001-2004).** O número de transações imobiliárias nos anos 1990 já confirmava a Barra da Tijuca como pólo de crescimento do município. O alto crescimento do número de lançamentos imobiliários na década seguinte confirma esta posição. Fonte: IPP (alto) e ADEMI in Castro, 2005, p.38.

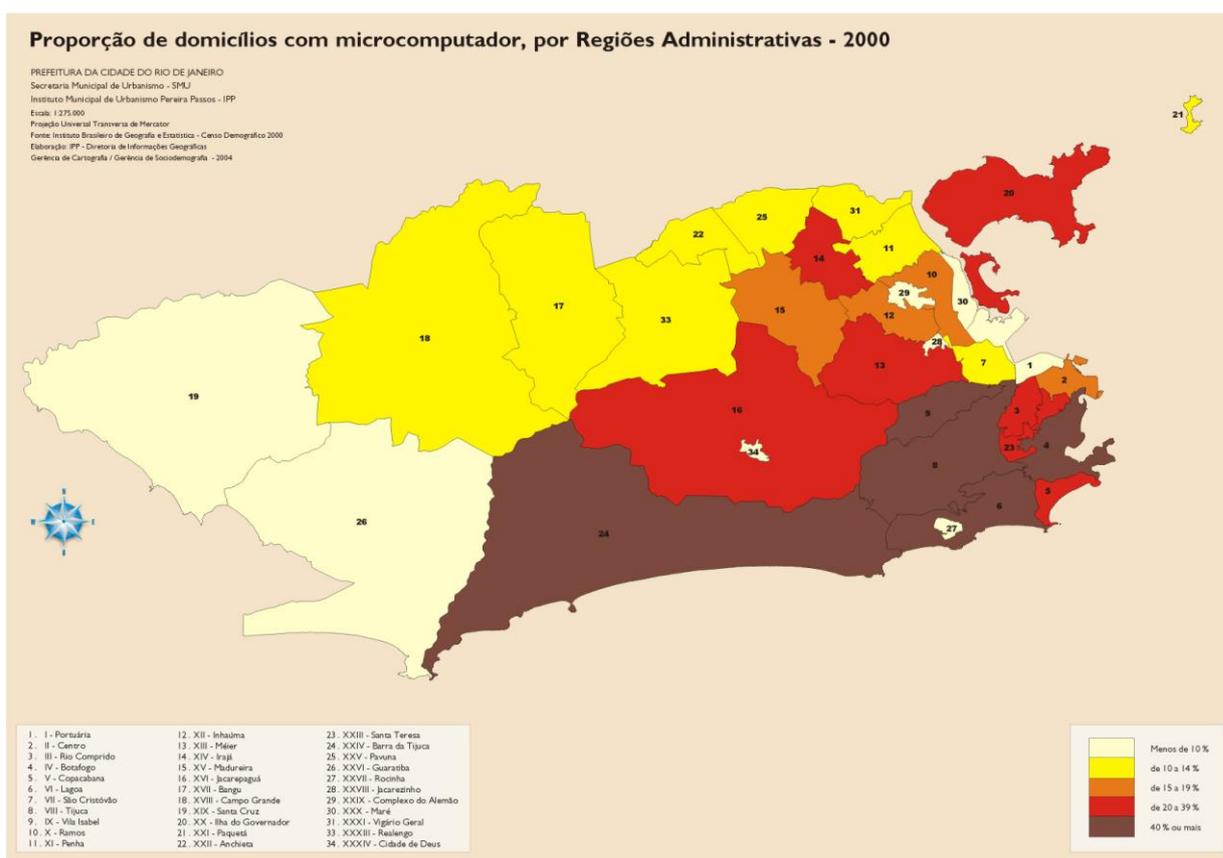


**Fig. 045. Mapa de serviços por domicílio – 2000.** Paradoxalmente, a região que mais cresce é a que tem menos condições de receber novos habitantes, com a menor proporção de domicílios atendidos por serviços adequados de água, esgoto e lixo. Fonte: IPP.

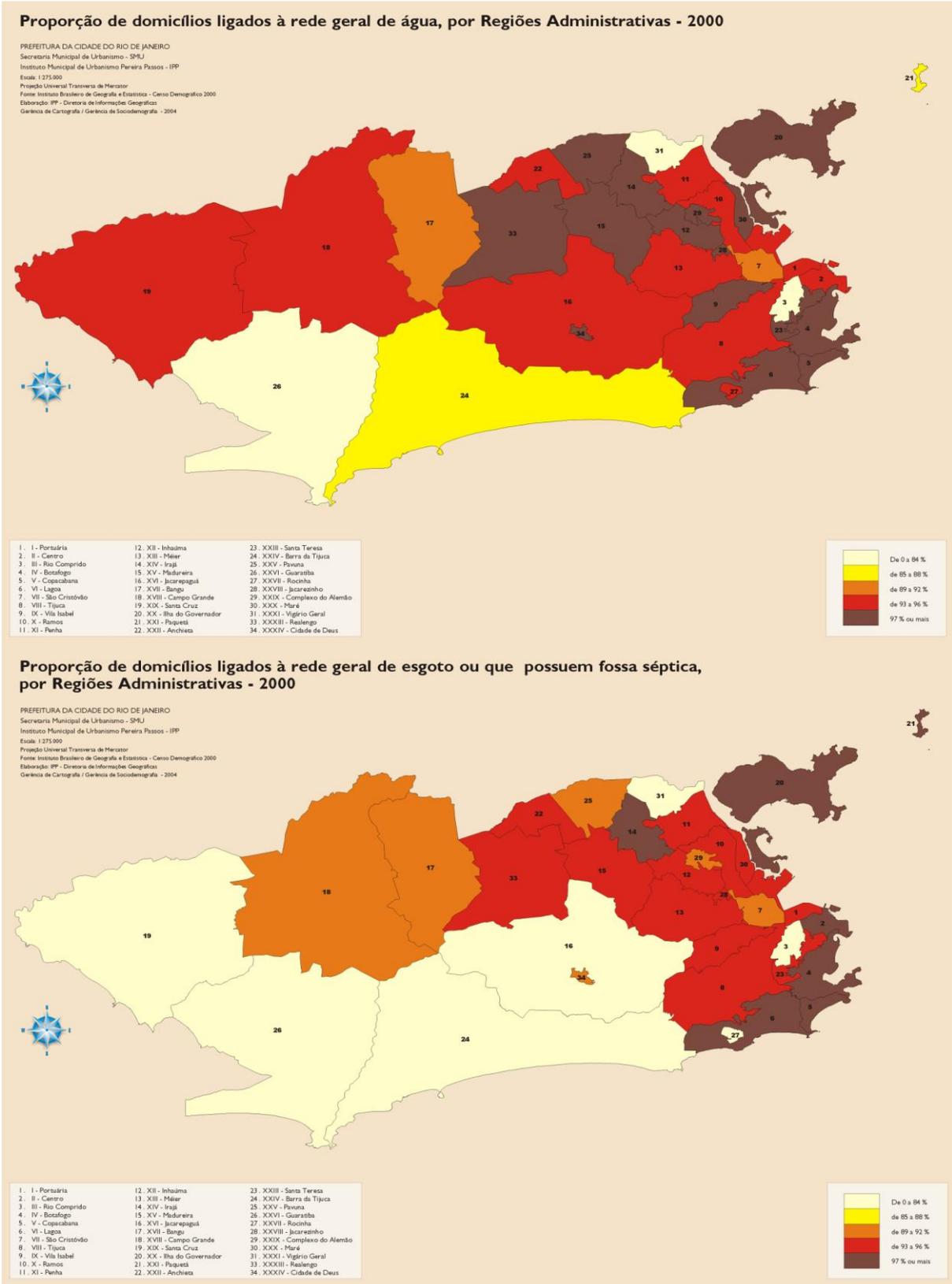
Ainda em termos de infra-estrutura, cabe lembrar que estas áreas, que têm menos condições de receber novos residentes, são as mesmas que crescem a taxas superiores a 20% ao ano (Ver mapa de crescimento da população por bairros – 1991/2000). Isto indica, grosso modo, que, na nova fronteira de crescimento do município, a população chega primeiro e os serviços básicos vêm depois.

Mas, se por um lado, a Barra da Tijuca tem fornecimento precário de água e condições de saneamento equivalentes às das regiões administrativas da Zona Oeste da cidade, em termos de padrão de consumo e acesso a bens duráveis, seus percentuais são os maiores da cidade juntamente com as regiões administrativas da Zona Sul. Neste sentido, surgem novas contradições e uma nova divisão entre o

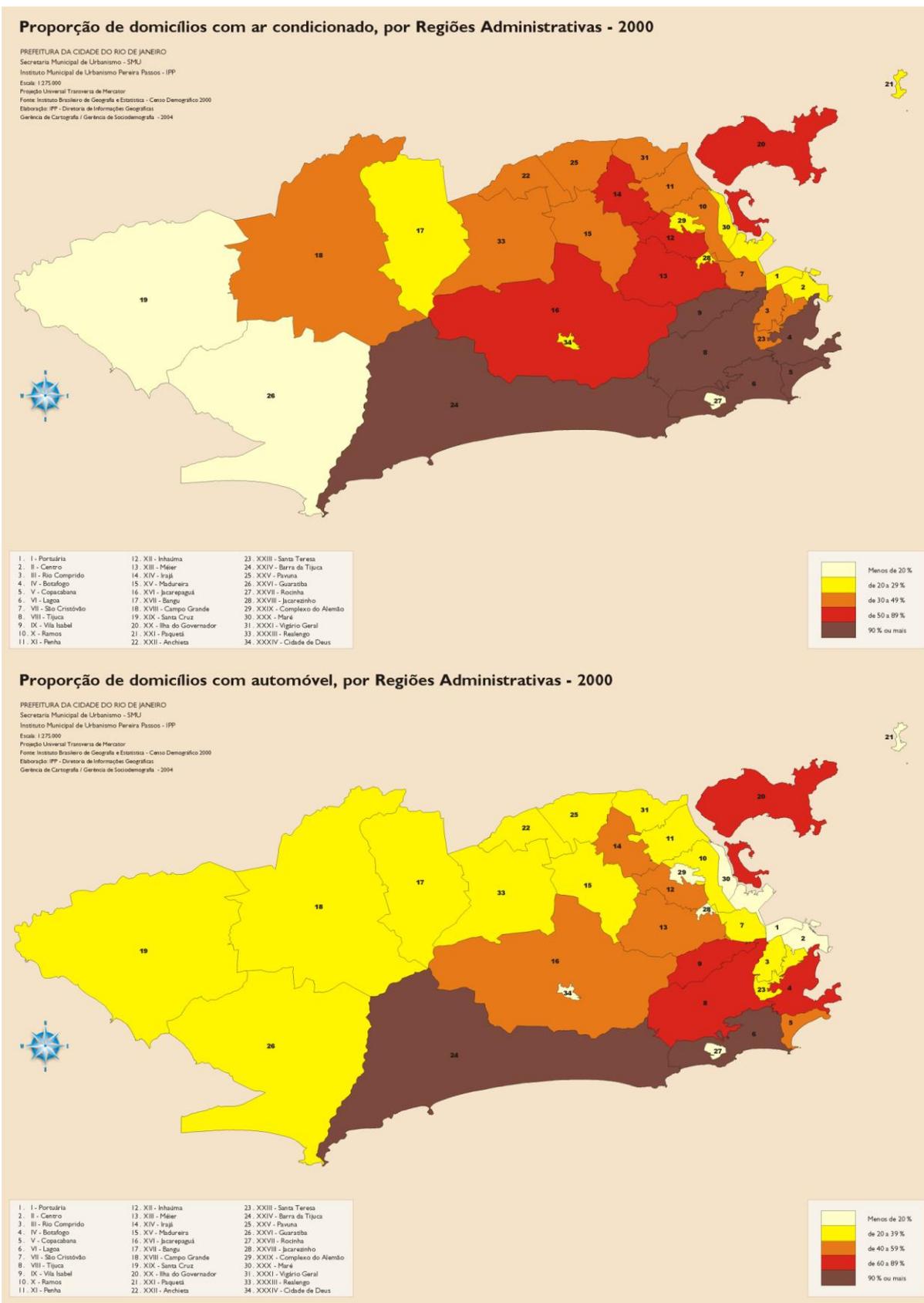
norte e o sul da cidade. Os domicílios localizados mais próximo ao litoral e que, portanto, poderiam desfrutar melhor de ventilação natural, são aqueles mais equipados com aparelhos de ar condicionado. Os residentes de áreas mais próximas aos postos de trabalho e com maior oferta de transporte público, são aqueles que possuem automóvel. Pode-se, ainda, afirmar que: o morador da área de estudo está ligado à rede mundial de computadores, sem, paradoxalmente, estar ligado à rede local de esgoto sanitário!



**Fig. 046. Mapa de microcomputadores por domicílio – 2000.** Se em termos de acesso à rede local de esgoto, a área de estudo tem os piores índices da cidade, no que se refere ao acesso à rede mundial de computadores, seus índices são os mais elevados. Os séculos XIX e XXI se encontram na Barra da Tijuca. Fonte: IPP.



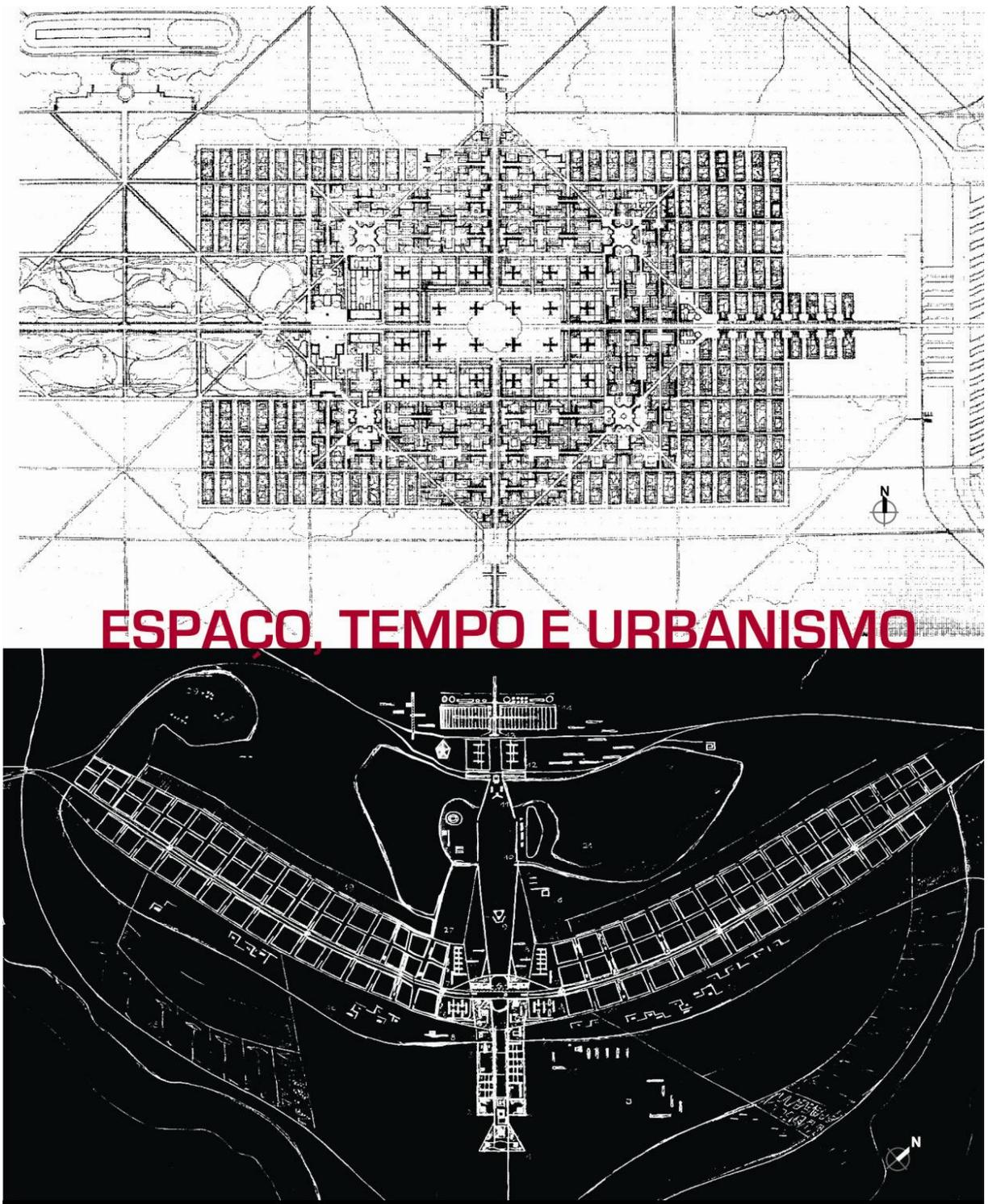
**Fig. 047. Mapas de domicílios com rede de água e esgoto.** As manchas branca e amarela indicam as regiões do município com menos acesso a rede de água (acima) e esgoto (embaixo). Nota-se que, no aspecto da infra-estrutura urbana, a Barra da Tijuca tem índices semelhantes aos da Zona Oeste. Fonte: IPP.



**Fig. 048. Mapas de domicílios com ar condicionado e automóvel.** Aqui a divisão se dá entre o norte e o sul da cidade. Grosso modo, tem ar condicionado, quem mora mais perto da praia; tem automóvel, quem mora mais perto do trabalho! Fonte: IPP.

# CAPÍTULO 2

DILEÇÕES TEÓRICAS



## ESPAÇO, TEMPO E URBANISMO

Fig. 049. Ilustração da Cidade para 3 milhões de habitantes ou *Ville Contemporaine* (1922) e do Plano Piloto para Brasília (1957). Fonte: Boesiger, 1967, p.317 e Costa, 1995, pp. 296 e 297.

## 2.1 ESPAÇO, TEMPO E URBANISMO

A participação do tempo na estruturação do espaço urbano é uma relação complexa. No caso da Barra da Tijuca, entretanto, o que se poderia destacar é o papel deste mesmo tempo na revelação das contradições de um modelo, a *Ville Contemporaine*, e sua aparente apropriação por outro, a *Generic City*. Para isso, terá de se criar um paralelo entre os planos pilotos para Brasília (1957) e para a Barra da Tijuca (1969), ambos de mesmo e único autor. Cabe lembrar, a esta altura, que se Brasília foi objeto de análise de diversos autores internacionais, nenhum crítico não-brasileiro de renome internacional se ocupou do chamado Plano Lucio Costa até o momento, confirmando a corrente percepção de seu caráter bastardo, de obra rejeitada pelo próprio criador.

Em sua crítica sobre Brasília, a que dedicou o livro *A cidade modernista*, James Holston já enfocava as tensões entre as premissas fundadoras e o paradoxo do desenvolvimento da nova capital do país. Antes de analisar as inversões sofridas pelo plano, Holston descreve o que chamou de *pedigree* de Brasília, que estaria nas propostas urbanísticas dos CIAM. Nestes termos, podemos falar igualmente que este *pedigree* de “base anticapitalista e igualitária” é naturalmente extensivo ao Plano Piloto para a Barra da Tijuca. Segundo o autor, o ideário do CIAM representava “uma crítica política do desenvolvimento capitalista na Europa” e “uma crítica radical (tanto) da propriedade privada e das relações baseadas no dinheiro” quanto das cidades produzidas por estas relações e “organizadas em função do lucro privado”. A cidade modernista deveria apresentar “uma solução para as crises urbana e social atribuídas à dominação irrefreada dos interesses privados no âmbito público da

cidade, na acumulação da riqueza e no desenvolvimento da indústria” e “iria restringir os efeitos perniciosos da especulação imobiliária na cidade”. Lucio Costa, por conseguinte, teria tentado realizar em Brasília o que Le Corbusier chamou de “protótipo de uma cidade sem classes”.<sup>38</sup>

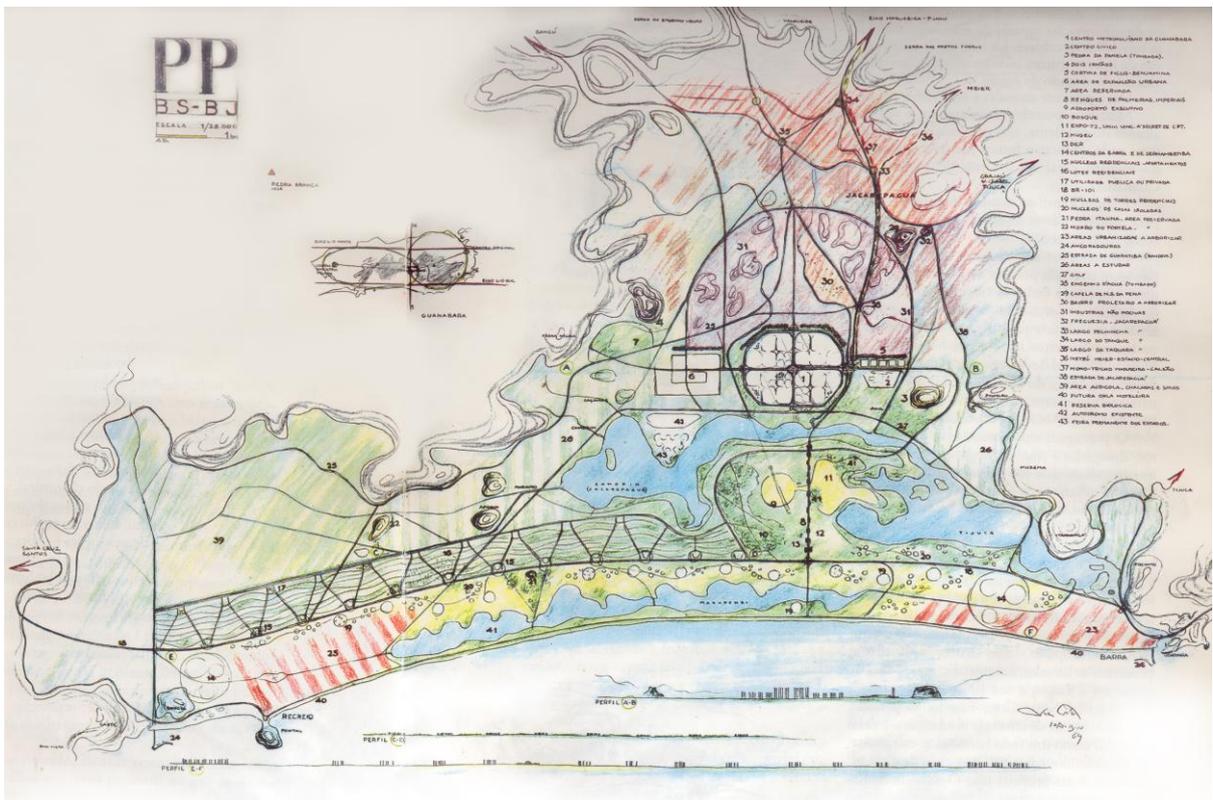
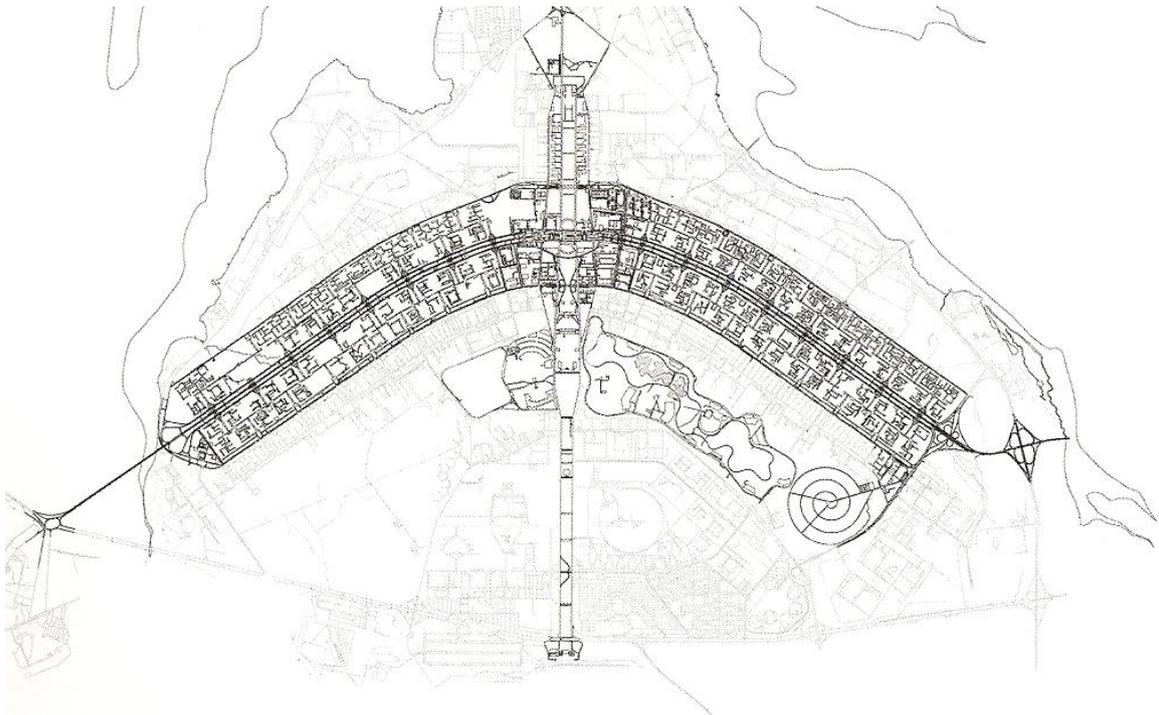
Apesar deste *pedigree* teórico – que a liga aos CIAM e à Brasília -, a ocupação da Barra da Tijuca, que tem se consolidado ao longo das últimas quatro décadas, apresenta exatamente o oposto destes postulados. Sua estrutura urbana propiciou na prática a acumulação de capital por parte de grandes empresas construtoras. Isto se deveu, em um primeiro momento, às condições de parcelamento do solo em grandes áreas, o que fez com que “apenas as grandes empresas imobiliárias dispusessem dos meios necessários para viabilizar o tipo de ocupação proposto pelo plano urbanístico elaborado por Costa”<sup>39</sup>. E agravou-se, em um segundo momento, pelas sucessivas revisões do Plano, nos anos 1980, em que “o aspecto fundamental da questão (era) mudar as densidades do uso do solo e as condições de edificação”,<sup>40</sup> precisamente quando a área já estava valorizada por obras de estrutura viária realizadas pelo Estado durante o chamado milagre econômico. É verdade, ainda, que semelhanças e dessemelhanças, neste caso, confundem-se. O plano de Brasília foi selecionado em um concurso público nacional realizado por um governo democrático. O plano da Barra da Tijuca foi uma encomenda do então Estado da Guanabara sob o período de recrudescimento do regime militar. Mas ambos teriam, em seu caráter governamental, o papel de instrumento público de ordenação do solo.

---

<sup>38</sup> Holston, 1993.

<sup>39</sup> Leitão, 1999, pp. 24 e 56.

<sup>40</sup> Idem, *ibidem*.



**Fig. 050. Plano Piloto de Brasília (1957) e Plano Piloto para a Barra da Tijuca (1969).** Há semelhanças e diferenças entre os planos, mas ambos têm claramente uma raiz modernista. Fonte: El-Dahdah, 2005, p.28 (acima) e Costa, 1995, pp. 344 e 345 (abaixo).

Entretanto, despojada do caráter cívico de Brasília, a ocupação do solo na Barra da Tijuca por grandes empreendimentos residenciais fechados e centros de comércio e lazer acabou por propiciar “o desaparecimento da rua entendida como lugar de permanência”<sup>41</sup> e a eliminação do espaço de uso público em favor da privatização da vida comunitária em espaços semi-públicos voltados para o consumo. A “cidade sem classes” terminou por gerar uma estratificação social e espacial que configurou uma “cidade” de uma classe social artificialmente homogênea.



**Fig. 051. Fotos aéreas da Avenida das Américas antes e depois.** A rodovia BR-101 (esquerda) manteve-se assim até a implantação do Plano Piloto. Hoje é uma avenida de 10 pistas de rolamento e tráfego intenso. Fotos: Arquivo Nacional conforme reprodução em Gonçalves, 2005, p.14 (esquerda) e MS.

Verifica-se aqui um fenômeno já descrito por Milton Santos, que, em uma fase de transição, “formas oriundas do modo de produção precedente podem continuar quase as mesmas, enquanto o conteúdo e os fluxos mudam de natureza” ganhando, assim, “finalidade e significação diferentes”.<sup>42</sup> O espaço seria “a matéria trabalhada

---

<sup>41</sup> Santos, 1997, p. 90.

<sup>42</sup> idem, p.58.

por excelência: a mais representativa das objetificações da sociedade, pois acumula, no decurso do tempo, as marcas das práxis acumuladas”.<sup>43</sup>

O passado passou, e só o presente é real, mas a atualidade do espaço tem isto de singular: ela é formada de momentos que foram, estando agora cristalizados como objetos geográficos atuais; essas formas-objetos, tempo passado, são igualmente tempo presente enquanto formas que abrigam uma essência, dada pelo fracionamento da sociedade total. Por isso, o momento passado está morto como “tempo”, não porém como “espaço”; o momento passado já não é, nem voltará a ser, mas sua objetivação não equivale totalmente ao passado, uma vez que está sempre aqui e participa da vida atual como forma indispensável à realização social.<sup>44</sup>

Por outro lado, como Giedion já nos alertava, “o planejamento urbano – o traçado da cidade – tem sido retardatário em todos os períodos”.<sup>45</sup> Neste sentido, pode-se afirmar que invariavelmente uma geração constrói as cidades em que a próxima geração irá viver. E a cidade a ser produzida pelos princípios dos CIAM era, na verdade, uma projeção de espaço urbano idealizado, que, simultaneamente, deveria refletir um modo de vida, então, presente – de uma sociedade industrial e maquinista - e pretendia reformar uma cidade produzida no passado – fruto da intensa urbanização das metrópoles do século XIX. Este misto de retardo (passado) e projeção (futuro) históricos fez com que uma geração produzisse planos para uma “cidade contemporânea” que ainda não se havia realizado e que vai ser implantada em um contexto estranho àquele em que estes planos foram concebidos – o Brasil da segunda metade do século XX. Isto semeou uma contradição que se evidenciou e se intensificou em um terceiro momento, quando a cidade modernista que Lucio Costa imaginou implantar na Barra da Tijuca foi apropriada como espaço comandado

---

<sup>43</sup> Santos, 1997, p.58.

<sup>44</sup> Idem, p.10.

<sup>45</sup> Giedion, 2004, p. 80.

pelas leis mundiais do consumo.<sup>46</sup> Por sua vez, esta apropriação marca o momento em que o plano se atualiza como instrumento para o desenvolvimento de estratégias sócio-econômicas presentes, ainda que apenas de uma elite capitalista.

No caso de nossa área de estudo, ocorreu que a moldura abstrata do desenho urbano moderno incorporou a iconografia da Era da Informação, tendo como inspiração a arquitetura vernácula comercial da *highway* americana. As estratégias de consumo subverteram as formas abstratas do Modernismo pela “floresta de signos”<sup>47</sup> de uma vertente da chamada arquitetura pós-moderna. Ao longo dos anos 1990, esta apropriação espacial e simbólica se intensificou a ponto de promover uma verdadeira Disneyficação<sup>48</sup> cenográfica cristalizada no imaginário da região pelos centros de entretenimento, tais como o *New York City Center*, cuja fachada exhibe uma réplica da Estátua da Liberdade, ou o shopping *Barra World*,<sup>49</sup> uma miniatura grotesca de *Epcot Center*, que ostenta representações desproporcionais da Torre Eiffel, da Torre de Pisa e da *Tower Bridge*, em que, à maneira de Venturi, e mesmo da Las Vegas atual, “os signos se tornam mais relevantes do que as edificações”.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> Santos, 1997, p. 61.

<sup>47</sup> Termo utilizado por Robert Venturi em referência a Las Vegas. (Venturi, 1972)

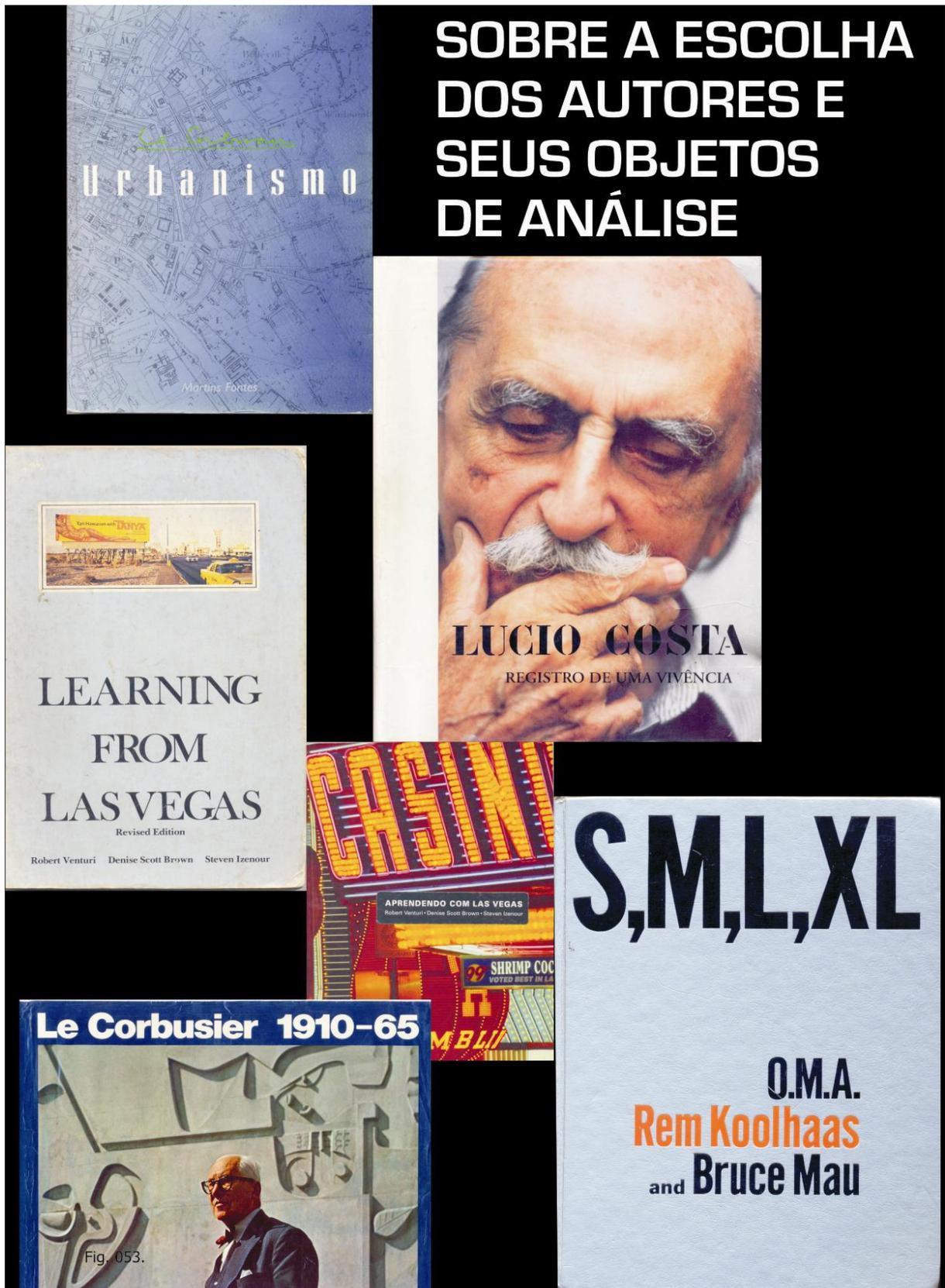
<sup>48</sup> Tradução do termo em inglês *Disneyfication*, verbete de autoria de Kelly Shannon no dicionário Metápolis.

<sup>49</sup> O shopping Barra World fica, na verdade, no trecho oeste da Avenida das Américas e já no bairro vizinho do Recreio dos Bandeirantes, mas, como o nome reflete, faz parte do imaginário da região.

<sup>50</sup> Koolhaas, 2004, p. 156.



**Fig. 052. O imaginário da cidade genérica.** A Disneyficação do imaginário da idade genérica na Barra da Tijuca encontra-se em vários exemplos. No alto à esquerda, a Torre de Pisa faceia o Palácio Ducal de Veneza, tendo, a poucos metros, a Torre Eiffell no shopping center Barra World. Fotos: LC. À direita, réplica da Estátua da Liberdade é o marco do centro de entretenimento chamado New York City Center. Foto: LC. No centro, uma referência à Pirâmide do Louvre coroa o condomínio chamado Le Monde. Foto: LS. Evidência deste processo está na capa da Revista de Domingo Jornal do Brasil de 30 de março de 1997, que exibia o título "Barralândia: a Orlando brasileira". Embaixo, cartão postald e Miami Beach e fotomontagem com a Avenida Lucio Costa. A semelhança gerou uma reportagem da Revista Veja Rio de novembro de 1992 sob o título: "Barra da Tijuca, um jeito Miami de ser". Fotos: Alain Schein - MIAMI Beach (cartão postal). Miami: Scenic Florida Distributors. Col. 18 x 13 cm - e Kite Point Rio *in* <<http://www.kitesurfatlas.com/surf/rio-de-janeiro-brazil/barra-da-tijuca-kite-point-praia-pepe>>. Projeto gráfico: LS.



**Fig. 053. Sobre a escolha dos autores.** No sentido horário, reproduções das capas dos livros: Le Corbusier, 2000; Costa, 1995; Koolhaas, 1995; Boesiger, 1967; Venturi, 1972; e Venturi, 2003. Projeto gráfico: LS.

## 2.2 SOBRE A ESCOLHA DOS AUTORES E SEUS OBJETOS DE ANÁLISE

A fim de analisar a Barra da Tijuca como exemplo híbrido de cidade contemporânea, foram escolhidos textos e projetos (objetos de análise) de quatro autores: “uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes”, de 1922, consagrado como *Ville Contemporaine*, de Le Corbusier (1887-1965)<sup>51</sup>; as memórias justificativas de Lucio Costa (1902-1998) para os planos pilotos de Brasília e da Barra da Tijuca escritas em 1957 e 1969 respectivamente<sup>52</sup>; *Aprendendo com Las Vegas*, pesquisa e livro publicado em 1972 por Robert Venturi (n. 1925)<sup>53</sup>, ganhador do Prêmio Pritzker de 1991; e *Generic City*, ensaio publicado em 1995 por Rem Koolhaas (n. 1944), laureado com o Prêmio Pritzker em 2000<sup>54</sup>. O tema central destes objetos de análise é a cidade contemporânea, que cada autor interpreta a partir de sua época, seja ela o início do século XX ou o começo do século XXI.

Estes autores foram selecionados, entre tantos outros que se ocuparam do mesmo tema no mesmo período, pela relevância para a compreensão do processo de formação do urbanismo híbrido que a área de estudo apresenta atualmente. Durante o desenvolvimento da análise, entretanto, foram incluídas contribuições adicionais que nos pareceram pertinentes ao caso específico, por motivos que deverão se tornar evidentes.

---

<sup>51</sup> E demais textos do livro *Urbanismo* (Le Corbusier, 2000).

<sup>52</sup> Reproduzidas em *Registro de uma vivência*. (Costa, 1995).

<sup>53</sup> Em associação com Denise Scott Brown, Steven Izenour e um grupo de alunos da Escola de Arte e Arquitetura da Universidade de Yale (Venturi, 1972).

<sup>54</sup> Koolhaas, 1995.

A proposta de partir da *Ville Contemporaine* para chegar à *Generic City*, passando pelo *urban sprawl*<sup>55</sup> norte-americano, deveu-se também à percepção de que é a superposição destas visões de cidade que confere significado e relevância para a área de estudo como objeto de análise. Cabe ressaltar, ainda, que, nos casos de Corbusier e Koolhaas, a escolha foi motivada porque seus textos apresentam idéias elaboradas em épocas de transição de escala da cidade – de centenas de milhares para milhões de pessoas ou de milhões de habitantes para dezenas de milhões -, ou seja, quando mudou a escala do “problema”<sup>56</sup>.



**Fig. 054. Transformação de São Paulo em um século.** Óleo sobre tela de Benedito Calixto do final do século XIX (acima, editado) e foto panorâmica de Nelson Kon do final do século XX (abaixo, editada). Fontes: Toledo, 1996, p. 31 - Acervo Pasquino Coloniale – (acima) e Acervo da Pinacoteca de São Paulo (abaixo).

<sup>55</sup> Termo em inglês equivalente a dispersão urbana ou urbanização dispersa.

<sup>56</sup> Em *Que tipo de problema é a cidade*, Jane Jacobs vê a cidade contemporânea como “problema de complexidade organizada” e critica Le Corbusier por abordá-la como “problema de simplicidade elementar e de complexidade desorganizada” e criar planos que seriam “uma celebração artística do poder da estatística e do triunfo das médias matemáticas”. In *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jacobs, 2003, cap.22.

Le Corbusier criou princípios para “uma cidade contemporânea de três milhões de habitantes”, a fim de solucionar problemas de trânsito e insalubridade relativamente novos para a época. A cidade genérica de Rem Koolhaas está presente nos subúrbios das atuais megacidades de mais de 10 milhões de habitantes<sup>57</sup> e em “sistemas espaciais”<sup>58</sup>, como Hong Kong – Shenzhen – Cantão - Pearl River Delta – Macau – Zhuhai, que podem atingir a marca dos cinquenta milhões de habitantes<sup>59</sup> e resultam de um processo de urbanização inédito na história da Humanidade.

Na primeira década do século XX, Le Corbusier via a cidade de seu tempo como “um acontecimento recente de conseqüências fulminantes” e, para evitar “a ameaça de amanhã”<sup>60</sup>, estabeleceu os seguintes princípios:

- descongestionamento do centro das cidades;<sup>61</sup>
- aumento da densidade;<sup>62</sup>
- aumento dos meios de circulação;
- aumento das superfícies arborizadas.

Sua cidade utópica não foi desenvolvida sob encomenda para uma situação existente, mas “por meio da análise técnica”, pois, como ele mesmo revelou: “procedendo à maneira do prático em seu laboratório, fugi dos casos específicos, afastei todos os acidentes, concedi-me um terreno ideal”. Pretendia, assim, criar “o

---

<sup>57</sup> Castells, 2002, p.492 e p.494. “Megacidades são aglomerações enormes de seres humanos, todas elas (13 na classificação da ONU) com mais de dez milhões de pessoas em 1992”. Da lista da ONU constam Tóquio, São Paulo, Nova York, Cidade do México, Xangai, Mumbai (ex-Bombaim), Los Angeles, Buenos Aires, Seul, Pequim, Rio de Janeiro, Calcutá e Osaka, não nesta ordem.

<sup>58</sup> Idem, p.495. Termo utilizado pelo autor.

<sup>59</sup> Idem, Ibidem.

<sup>60</sup> Le Corbusier, 2000, p. 77.

<sup>61</sup> Neste caso, descongestionamento da cidade existente, Paris sendo a inspiração.

<sup>62</sup> Densidade aqui implicava utilizar o advento do arranha-céu para substituir a cidade compacta por conjuntos de torres isoladas que permitissem tanto a concentração exigida pelos negócios quanto a ventilação e a insolação nos grandes centros.

sistema de urbanização contemporânea” e estabelecer “a *regra* segundo a qual o jogo pode ser jogado”<sup>63</sup>.

A partir do modelo teórico Corbusiano e de sua experiência prática em Brasília, Lucio Costa concebeu “o Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá” em 1969. O Departamento de Estradas de Rodagem do antigo Estado da Guanabara<sup>64</sup> preparava-se para criar uma “via livre de acesso (da Lagoa até a Barra da Tijuca) graças a um sistema conjugado de túneis e viadutos a meia encosta” (...) que exporia aquela “região a uma ocupação imobiliária indiscriminada e predatória”.<sup>65</sup> O Plano tinha, então, o objetivo precípua de “estabelecer (...) critérios de urbanização capazes de motivar e orientar as providências cabíveis no sentido da implantação da infra-estrutura indispensável ao desenvolvimento ordenado da região”.<sup>66</sup>

A designação<sup>67</sup> de Lucio Costa para o projeto deveu-se, em termos práticos, à reputação e competência adquiridas a partir da concepção e execução do Plano Piloto para Brasília (1957-1960) e, em termos simbólicos, por se tratar de uma figura eminente da geração conhecida como Escola Carioca, formada por arquitetos que seguiam as idéias do Movimento Moderno, em geral, e de Le Corbusier em particular. Assim como a proposta de Corbusier era uma resposta ao desafio e à ameaça da grande cidade moderna, a memória descritiva do Plano Piloto para a Barra da Tijuca fundamentava-se igualmente em um desafio e uma ameaça. O desafio era “intervir”

---

<sup>63</sup> Grifo do autor. Le Corbusier, 2000, p. 156.

<sup>64</sup> Após a mudança da capital do país para Brasília, o antigo distrito federal torna-se o Estado da Guanabara, cujos limites coincidem com os do Município do Rio de Janeiro, atual capital do estado homônimo.

<sup>65</sup> Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Edição da Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 1976.

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> Cabe lembrar que o Plano Piloto de Brasília foi uma proposta vencedora de um concurso nacional de 1957, enquanto a Barra foi uma encomenda estatal.

no “destino” de “uma imensa área” (...) “bloqueada pelos maciços da Tijuca e da Pedra Branca” que a mantiveram preservada “in natura”, (...) “enquanto a cidade derramava-se como um líquido pela Zona Norte e se comprimia contida entre os vales e as praias da Zona Sul” da então cidade-estado do Rio de Janeiro.<sup>68</sup> A grande ameaça que se pretendia combater era exatamente a perda “de suas características originais e muito do ar agreste que, não obstante, ainda (era) o seu maior encanto”. Tratava-se, portanto, de evitar que mais uma região da cidade, de consagrada beleza natural, fosse ocupada de maneira “indiscriminada” e “predatória”. O mau exemplo sempre citado era o bairro de Copacabana, “uma floresta de prédios, geralmente entre oito e doze andares, quase sempre grudados uns nos outros, com pouquíssimos espaços desocupados”, (...) “intensa concentração” e “edifícios de escritórios ao lado dos residenciais”.<sup>69</sup>

Diante deste desafio e desta ameaça, Lucio Costa foi buscar nos princípios de urbanismo de Le Corbusier os fundamentos para o desenvolvimento do Plano Piloto, como já havia feito com o projeto para Brasília. Estava criada, por conseguinte, uma analogia entre Copacabana, exemplo que não deveria ser repetido, e as cidades européias ineficazes, desordeiras e decadentes do pós-I Guerra Mundial<sup>70</sup>. A Barra da Tijuca tornou-se o terreno ideal desocupado e os princípios Corbusianos fundamentaram o modelo de ocupação ordenada da região. Costa acompanhou o desenvolvimento da região na liderança de um grupo de trabalho que, mais tarde, deu origem à Superintendência para o Desenvolvimento da Barra da Tijuca – SUDEBAR, de que fez parte como consultor especial. Desligou-se do órgão após dez

---

<sup>68</sup> O termo cidade-estado é utilizado pela coincidência de limites entre a cidade do Rio de Janeiro e o estado da Guanabara.

<sup>69</sup> Descrição feita por Gilberto Velho em seu livro *Utopia urbana*. Velho, 1989.

<sup>70</sup> Expressões utilizadas por Le Corbusier em relação à cidade existente. Le Corbusier, 2000, p. VII.

anos em virtude dos rumos dissonantes - na forma legal de decretos sucessivos que alteraram as diretrizes originais ou criaram novas - daqueles que vislumbrava para a região. Não obstante, o que se tem hoje é, ainda que residual, uma aplicação extemporânea da visão de cidade contemporânea que Le Corbusier projetou em 1922.

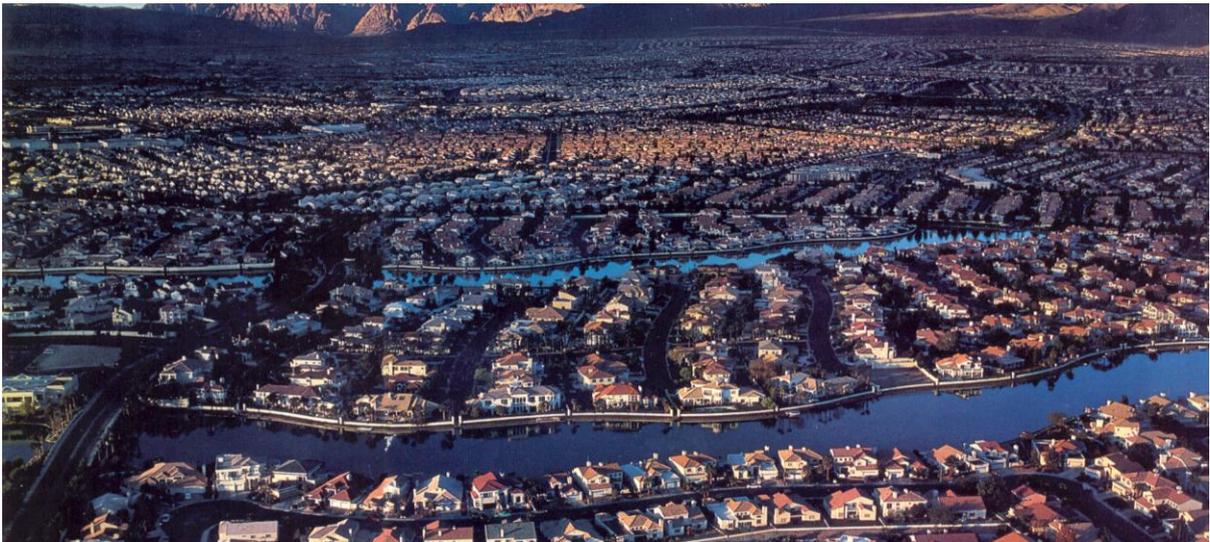


**Fig. 055. Copacabana e Barra da Tijuca: o antídoto modernista.** Contraste entre o bloco maciço de edifícios de Copacabana (esquerda) e os primeiros núcleos habitacionais da Barra da Tijuca (direita), como Riviera dei Fiori (à frente), Barramares (ao fundo, à direita da foto) e as torres inacabadas de Athaydeville (ao fundo, ao centro da foto) em 1979. Fotos: Fernando Lemos/Strana *in* Veja Rio, 19 jun. 1996 (esquerda) e Ronaldo Theobald (Arquivo JB).

Enquanto isso, na América do Norte, os Estados Unidos iniciavam um processo de ocupação do território que ficou conhecido como *urban sprawl* ou urbanização dispersa<sup>71</sup>. Tinha como objetivo, à semelhança do primeiro princípio do urbanismo Corbusiano, o “descongestionamento dos centros das cidades” norte-americanas após o fim da Segunda Guerra Mundial. Segundo alguns, esta “nova modalidade de metropolização” foi promovida por razões de defesa militar – espalhar a população a fim de dispersar os alvos de uma eventual guerra atômica –, de acordo com outros,

<sup>71</sup> “Modalidade de metropolização extensiva, dispersa, descontínua e policêntrica”. Reis, 2006, p.49.

ela visava o desenvolvimento da indústria automobilística – com o aproveitamento das plantas industriais dedicadas, até aquele momento, à produção de veículos para as forças armadas. De qualquer modo, este fenômeno foi impulsionado pela valorização do preço do solo nos grandes centros e a busca de terrenos mais baratos além das periferias degradadas dos C.B.D.'s (*Central Business Districts*), em áreas semi-rurais que passariam a ser alimentadas por auto-estradas (*highways*) e filiais de comércio e serviços das grandes redes de varejo norte-americanas (*shopping centers*). Já a tipologia residencial que caracterizaria o fenômeno eram os grandes condomínios fechados de residências unifamiliares com garagens e jardins privados. No subúrbio da *Ville Contemporaine*, “o habitante ao voltar da fábrica ou do escritório recuperaria a força nos esportes e cultivaria, então, (...) o seu jardim.”<sup>72</sup> Nos subúrbios norte-americanos, as novas famílias do *baby boom*<sup>73</sup> dos anos 1950 buscavam criar seus filhos em maior contato com a natureza.



**Fig. 056. Vista aérea de subúrbio em Las Vegas.** Uma série de condomínios residenciais fechados são característicos do fenômeno da dispersão urbana norte-americana. Foto: National Geographic *en español*, Julho 2001, pp. 92 e 93.

<sup>72</sup> Le Corbusier, 2000, p.193

<sup>73</sup> Termo utilizado para descrever o fenômeno das altas taxas de natalidade verificadas nos Estados Unidos a partir do fim da II Guerra Mundial.

A análise mais relevante para nosso tema da urbanização dispersa norte-americana encontra-se no trabalho de Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour denominado *Aprendendo com Las Vegas*, de 1972. Apesar de analisar Las Vegas “apenas como um fenômeno de comunicação arquitetônica”, cuja “moral não é questionada”, o grupo de Venturi produziu ali uma síntese das características da *suburbia* norte-americana, afinal tratava-se de um “exemplo exagerado de onde se podem tirar lições sobre o típico”. A cidade se desenvolveu inteiramente a partir de um eixo rodoviário, não da forma planejada, como a cidade-árvore modernista<sup>74</sup>, nem “da maneira óbvia, como destruir Paris e começar de novo, sugerida por Le Corbusier nos anos 20”, mas pela iniciativa privada. Em Las Vegas, a *highway* tornou-se *strip*, ou faixa, ao longo da qual os grandes hotéis e cassinos se sucedem, assim como os grandes letreiros que tanto anunciam suas atividades como se tornam “símbolos no espaço, mais do que formas no espaço”.<sup>75</sup>

Em Las Vegas, são os sinais e letreiros na estrada, através de suas formas esculturais ou silhuetas pictóricas, suas posições estratégicas no espaço, seus formatos flexionados, e seus significados gráficos, que identificam e unificam a mega-textura. Eles formam conexões verbais e simbólicas pelo espaço, comunicando uma complexidade de significados através de milhares de associações em poucos segundos e a distância. O símbolo domina o espaço. A arquitetura não é suficiente.

Cada cassino tem um tratamento diferenciado pois as boas técnicas de propaganda sugerem a diferenciação dos produtos.<sup>76</sup>

Embora tenham se desenvolvido em tempo e lugar distintos, nossa área de estudo, a metade leste da Avenida das Américas, e a *strip* analisada por Venturi

---

<sup>74</sup> Referência ao conceito de Christopher Alexander em “A City is not a Tree”. Alexander, 1965.

<sup>75</sup> Trechos extraídos de Venturi, 1972 traduzidos por este autor.

<sup>76</sup> Idem, ibidem.

guardam entre si características semelhantes, pois ambas são ocupadas por edifícios “próximos da auto-estrada o suficiente para serem vistos além dos carros estacionados e longe o suficiente para acomodar acessos, retornos e estacionamentos. Os edifícios são distantes uns dos outros para serem percebidos em alta velocidade (e) as amplas distâncias (...) devem ser vistas como seqüências em movimento”.<sup>77</sup>

Na última década do século XX, Rem Koolhaas escreveu *Generic City* - texto publicado em 1995, no livro *S, M, L, XL Small, Medium, Large, Extra Large*. Na cidade genérica de Koolhaas, as principais características da dispersão urbana se potencializam e se transformam. As fronteiras entre espaço público e espaço privado são esgarçadas em diversos níveis de gradação a partir da proliferação e sofisticação de tipologias arquitetônicas como o aeroporto e o *shopping center*. O comércio e o consumo se expressam por estes equipamentos de caráter predominantemente horizontal, enquanto a ocupação residencial acontece verticalmente, tendo nas torres residenciais sua “tipologia definitiva”. “A rua morre” e dá lugar a um tecido urbano costurado ao longo de pistas de alta velocidade – último vestígio de um planejamento estatal e de um espaço verdadeiramente público - ladeadas por um mosaico de empreendimentos privados.<sup>78</sup> Ao descrever sua visão de cidade contemporânea, Rem Koolhaas realizou um diagnóstico sucinto, porém revelador, das forças atuantes nas grandes cidades da virada dos séculos XX e XXI, fruto da globalização econômica e cultural, produto da sociedade pós-industrial, em que as noções de identidade urbana são postas à reflexão. Koolhaas utiliza, amiúde, como

---

<sup>77</sup> Trechos extraídos de Venturi, 1972 traduzidos por este autor.

<sup>78</sup> Citações do próprio autor. Koolhaas, 1995.

exemplo de cidade genérica as conurbações asiáticas, tais como a grande metrópole do sul da China, já citada.

Análise semelhante é levada a cabo pelo cientista social espanhol Manuel Castells, em *A sociedade em rede*, livro publicado pela primeira vez em 1996, que aponta a “unidade funcional” representada pela junção eventual do corredor Tóquio –Yokohama - Nagoya e Osaka - Kobe - Kyoto, como “a face urbana mais representativa do século XXI”.<sup>79</sup> Castells define as megacidades contemporâneas como “pontos nodais de conexão às redes globais” ligadas ao conceito de “espaço de fluxos”<sup>80</sup>, “conectadas com o globo e desconectadas do local”<sup>81</sup>. Em sentido similar, Saskia Sassen, professora de sociologia da Universidade de Chicago, propõe o que poderia ser considerada uma conciliação entre os padrões históricos de formação e desenvolvimento das grandes cidades e a globalização:

A globalização econômica e as telecomunicações contribuíram para produzir uma espacialidade para o urbano que se apóia em redes transnacionais e localizações territoriais com concentrações maciças de recursos. Esta não é uma característica completamente nova. Ao longo de séculos, as cidades têm estado nos cruzamentos de grandes processos, amiúde internacionais. O que é diferente hoje são a intensidade, a complexidade e a abrangência global destas redes, a extensão a que porções significativas de economias são agora desmaterializadas e digitalizadas e, portanto, a extensão que elas podem viajar a grandes velocidades através de algumas destas redes, e, em terceiro lugar, o número de cidades que são parte de redes transnacionais operando em escalas de geografia extensa.

A nova urbanidade espacial assim produzida é parcial em um duplo sentido: ela é responsável apenas por parte do que pensaríamos como as divisas espaciais administrativas ou no sentido de um imaginário público da cidade.

---

<sup>79</sup> Castells, 2002, pp. 495 e 498.

<sup>80</sup> Para a definição do termo, ver Castells, 2002, cap. 6.

<sup>81</sup> Idem, p. 495.

O que sobressai, entretanto, é a extensão da qual a cidade permanece uma parte integral nestas novas configurações.<sup>82</sup>

A cidade contemporânea *global*<sup>83</sup> do início do século XXI difere, por conseguinte, da cidade contemporânea *moderna* do começo do século XX por sua intensidade, complexidade, abrangência e extensão econômica. Por outro lado, as grandes cidades de ontem e de hoje se assemelham por estarem em cruzamentos comerciais, como sempre as grandes cidades estiveram. Mas estes cruzamentos não podem mais ser entendidos no seu sentido físico, como portos e estradas que se cruzam, mas são interconexões transnacionais. Deste ponto é que podemos partir para compreender oportunamente a cidade genérica de Rem Koolhaas, que pode estar em contextos geográficos que são tão distintos como Hong Kong, Tóquio ou Rio de Janeiro, mas que guardam similaridades em razão de sua “conectividade cultural”<sup>84</sup>.

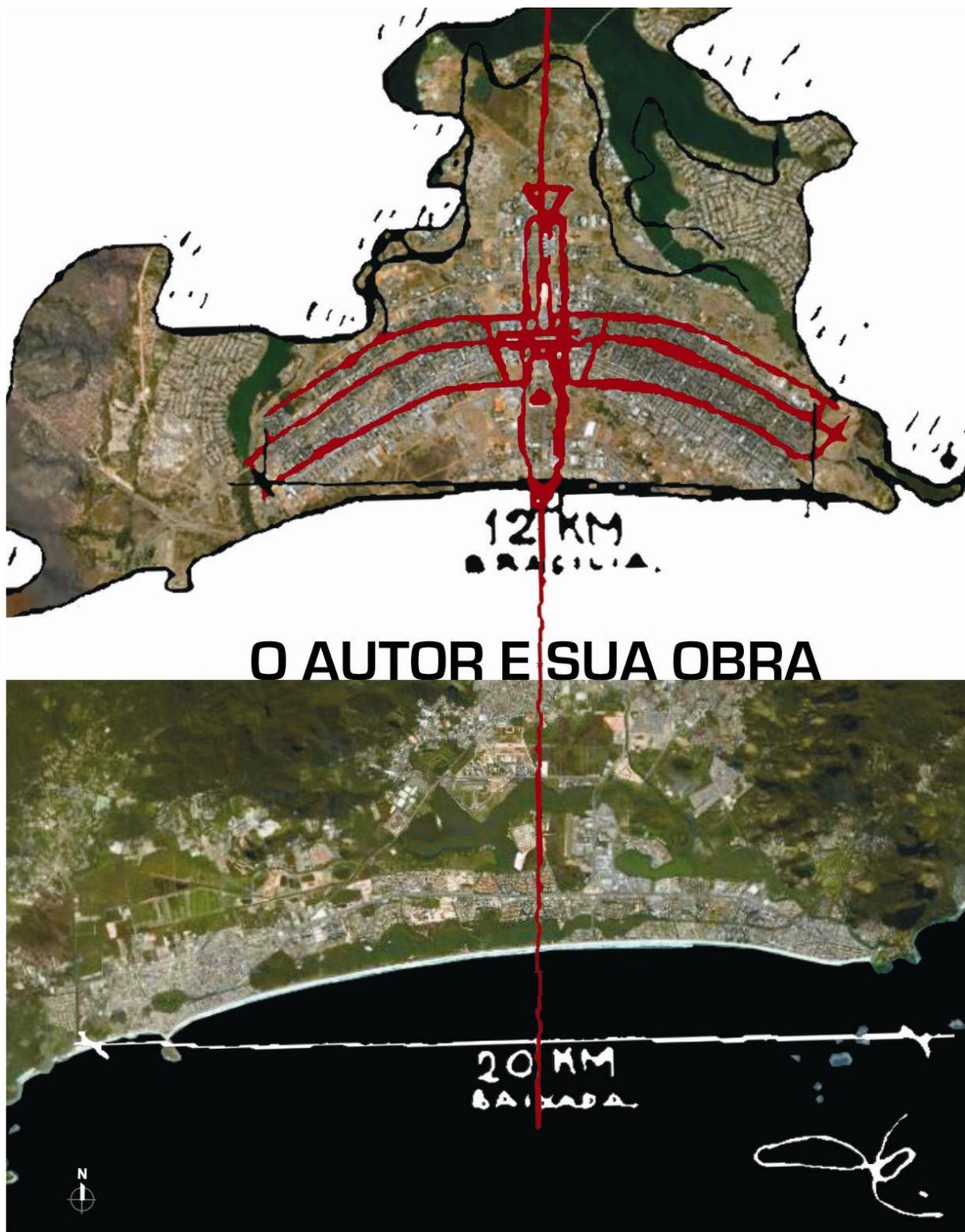
Podemos aferir, assim, as premissas que nos permitem afirmar que nossa área de estudo configura-se em um urbanismo híbrido, que guarda elementos urbanísticos e arquitetônicos com origens tão distintas, mas que adquirem uma lógica própria tanto pelo processo histórico quanto, e talvez mais, pelo fato inexorável de estarem efetivamente ali reunidos. Este trabalho, afinal, pretende, como fez Venturi, “questionar como nós vemos as coisas”, retardando juízos, pois “uma maneira do arquiteto ser revolucionário” é “aprender com a paisagem existente”.

---

<sup>82</sup> LeGates, 2003, p.220.

<sup>83</sup> Para a definição do termo, cidade global, ver “*The impact of the new technologies and globalization on cities*” de Saskia Sassen. LeGates, 2003, p.212.

<sup>84</sup> Castells, 2002, p. 512.



**Fig. 057. Montagem comparativa entre Brasília e a Barra da Tijuca.** O efeito é conseguido superpondo um croqui atribuído a Lucio Costa, de 1980, a fotos de satélite. Fontes: Costa, 1995, p.284; Fonte: Rezende, 2003 *in* <<http://www.docomomo.org.br>> e GE. Projeto gráfico: LS.

## 2.3 O AUTOR E SUA OBRA

Ao ser perguntado em um programa de televisão pouco tempo antes de sua morte, “por que o Plano não foi realizado como o senhor imaginou?”, Lucio Costa respondeu:

- Porque a vida é mais rica do que a nossa imaginação.

Como que a desafiar a elegância do entrevistado, o repórter insistiu:

- O senhor voltou à Barra da Tijuca ultimamente para ver como foi feita a ocupação?

- Não, não... Nem pretendo voltar.<sup>85</sup>

Esta relação de rejeição da obra por seu próprio autor, considerado por muitos o grande mentor da Arquitetura Moderna Brasileira, demonstra um mal-estar de quem não se reconhece na obra construída. “Nem tenho lembranças de ter sido o criador desse projeto. Ele nasceu como um belo filho muito elogiado, e sempre querido, depois cresceu e sumiu no mundo”.<sup>86</sup> Deve-se esta rejeição, em grande parte, à ocupação da área do Plano Piloto por tipologias dissonantes daquelas imaginadas por Costa e à superposição de modelos e padrões anacrônicos que denominamos urbanismo híbrido. No entanto, esta superposição foi fruto de um processo de ocupação menos contraditório do que historicamente lógico, enquanto resultado de transformações sociais, econômicas e políticas por que passaram o Brasil e o mundo nos últimos quarenta anos.

---

<sup>85</sup> Lucio Costa em uma entrevista concedida a Carlos Nascimento no programa Espaço Aberto da TV Globo News [199-?].

<sup>86</sup> Costa, in *Jornal do Brasil*, 1994 conforme citado por Pablo Benetti em sua tese de doutorado “Projetos de avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995)” de 1997.

As forças de mercado, “mais rica(s) que a nossa imaginação”, promoveram a efetiva ocupação da Barra da Tijuca por tipologias ligadas ao vernáculo comercial norte-americano. Nas declarações de Costa, encontra-se ora uma aceitação estóica, ora uma decepção furtiva com a obra supostamente desvirtuada. Como escreveu o autor, em seu *Registro de uma vivência* (1995), a “vida” ou o “mau destino (...) de repente, não mais que de repente, (...) fez – da Barra – o que quis.”<sup>87</sup> Por isso mesmo, é importante analisar como o “Plano Lucio Costa”, como é mais conhecido, tornou-se a moldura, não para um exemplo de cidade radiante<sup>88</sup>, mas, muito diversamente, uma amostra da cidade genérica. Trata-se, ainda, de resgatar para Lucio Costa também a autoria dos aspectos positivos do Plano, confirmados no mesmo período.

A relação entre Lucio Costa e a Barra da Tijuca sempre é referida como uma relação entre um pai desgostoso e uma ovelha negra de uma família nobre, que inclui a sede do Ministério da Educação e Saúde Pública (1936), o Park Hotel (1944), o conjunto original do Parque Guinle (1948-1950-1954) e Brasília (1957). Não obstante, o plano para a Barra rivaliza com o de Brasília como seu maior projeto e ironicamente empresta-lhe o apelido. É curioso, ainda, constatar que este distanciamento entre o autor e o projeto é amplamente legitimado por arquitetos e urbanistas brasileiros, que desfazem qualquer ligação entre criador e criatura, tirando-lhe, assim, qualquer crédito ou, do ponto de vista dos próprios, eximindo-o de qualquer culpa.

---

<sup>87</sup> Costa, 1995, p.344. Lucio Costa prossegue afirmando que “sobrou apenas este texto que revela a intenção original do urbanista quando deu início à implantação do plano” referindo-se ao Plano de 1969.

<sup>88</sup> Tradução do termo “*Ville Radieuse*”, muitas vezes referida também como “Cidade Radiosa”.



**Fig. 058. Vista aérea do início da área de estudo.** Hipermercados e *shopping centers* predominam na margem norte (à esquerda da foto) da primeira metade da Avenida das Américas, enquanto as “torres no parque” pontuam a margem sul atrás de edifícios comerciais baixos (à direita). Foto: MS.

Como já afirmou sua própria filha, a arquiteta Maria Elisa Costa: "o pior é que a arquitetura da Barra é feia demais. E não dá para esconder, porque é alta demais também".<sup>89</sup> Este descolar do Plano Piloto para a Barra da Tijuca do conjunto da obra de Costa foi confirmado também, quando o diretor de cinema Geraldo Motta Filho excluiu da versão final de seu filme *O Risco: Lucio Costa e a utopia moderna* (2003) qualquer referência ao projeto, embora tivesse tido acesso a uma preciosa *footage*,

---

<sup>89</sup> Citada por Luiz Fernando Vianna em “Três projetos de Lúcio Costa enfrentam dificuldades”, Folha Online Ilustrada, 10/08/2004.

em que Lucio Costa apareceria do Alto da Boa Vista, plano em punho, comparando na paisagem o que foi proposto e o que foi realmente implantado.



**Fig. 059. Vista aérea da Avenida das Américas.** Extensão maior que o Eixo Rodoviário norte-sul de Brasília. Foto: Marcio Machado <<http://www.flickr.com/photos/cesarmaia/3112211385>>.

Por outro lado, a responsabilidade conferida por Costa ao tempo, ou “(mau) destino”, não é de todo sem sentido. Pode-se dizer que, em certo grau, ele planejou a nova área de expansão urbana do Rio de Janeiro para um país e quem a ocupou foi outro. Se, de 1920 a 1980, o PIB<sup>90</sup> per capita crescia 100% a cada 20 anos, nas duas últimas décadas do século XX, este aumento não passou de ínfimos 10%.<sup>91</sup> Lucio Costa fez o plano “para” um país “rico” com um Estado forte. Hoje se combina a ausência de políticas urbanas consistentes a uma exploração indiscriminada do uso

---

<sup>90</sup> Produto Interno Bruto: conjunto das riquezas produzidas pelo país.

<sup>91</sup> Fonte: IBGE

do solo, visto como *commodity*.<sup>92</sup> Todos os investimentos públicos - municipais, estaduais ou federais - relativos a questões estruturais como sistema viário e tratamento sanitário foram incompatíveis com seu crescimento populacional. Já os investimentos privados refletidos no número de lançamentos imobiliários residenciais superaram este crescimento. As unidades habitacionais são adquiridas tanto por futuros moradores quanto por investidores privados, como parte de carteiras de aplicação financeira. E esta aplicação tornou-se, sem dúvida, um bom negócio, devido à saturação da Zona Sul da cidade como área de expansão imobiliária. Como revela um informe publicitário, publicado em um suplemento especial sob o título "Barra: o futuro é aqui", o bairro representa hoje uma grande oportunidade "para quem busca qualidade de vida e uma boa relação custo/benefício".<sup>93</sup>



**Fig. 060. A cidade genérica e as potências emergentes 3.** Informe publicitário de lançamento imobiliário de condomínio residencial na Barra da Tijuca em comparação a lançamento similar em Shenzhen e suas tipologias semelhantes: torres altas, baixas e residências unifamiliares. Fonte: Material de lançamento do condomínio Blue, Gafisa, 2004 e Koolhaas, 2001, p.4.

Poder-se-ia, então, culpar o destino, como parecia desejar Lucio Costa, pela alegada desvirtuação do plano que "leva" seu próprio nome? A distância que separa

<sup>92</sup> No sentido de mercadoria para compra e venda.

<sup>93</sup> O Globo, 30/11/2006.

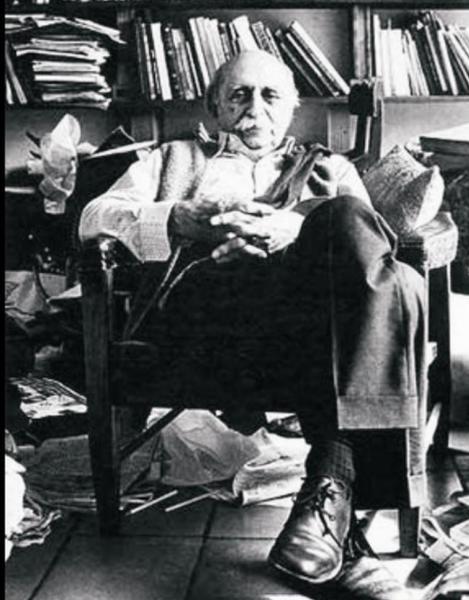
o Brasil do chamado milagre econômico e da ditadura militar dos anos 1960/70 - em que o plano foi concebido - e o país neoliberal dos anos 2000, passando pelos sucessivos planos econômicos e a abertura política dos anos 1980/90 – quando a Barra da Tijuca foi ocupada - justificaria seus supostos descaminhos? Outra declaração de Lucio Costa parece demonstrar o contrário e revela uma contradição espantosa. Em depoimento ao *Jornal do Brasil*, em 1961, ele deixa escapar que, apesar de discordar do “conceito cartesiano de cidade ordenada, onde tudo é estabelecido com lógica, precisão e rigidez”, no caso de Brasília, “a ordenação da cidade se impunha como única solução” em virtude do prazo exíguo em que teve de ser estruturada, afinal, “(Brasília) é o produto de uma conjuntura especialíssima e assim deve ser vista e julgada”. Considerando-se que as características estruturais dos dois planos urbanísticos são mais semelhantes do que distintas – dois eixos principais, setorização funcional, locomoção motorizada, etc. – e que, embora menos preciso e rígido, o Plano Piloto para a Barra da Tijuca mantém a mesma lógica, causa perplexidade a conclusão de seu pensamento: “Em condições normais ela é o exemplo de como não se deve fazer uma cidade”.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> Lucio Costa conforme citação de Cláudius Ceccon em *Lucio Costa: sobre arquitetura*, Costa, 1962, p.347.

# CAPÍTULO 3

ANÁLISES COMPARATIVAS



# AUTORES, IDÉIAS E CIDADES

VILLE CONTEMPORAINE Le Corbusier

PLANO PILOTO BRASÍLIA Lucio Costa

PLANO PILOTO BARRA Lucio Costa

LAS VEGAS Robert Venturi

GENERIC CITY Rem Koolhaas

BARRA DA TIJUCA  
HOJE Autor da Pesquisa

Fig. 061.

**Fig. 061. Rem Koolhaas observa Lucio Costa.** Fotomontagem. Fotos: Ana Lúcia Arrázola *in* Costa, 1995, p.425 (acima) e <<http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/koolhaas/>> (abaixo). Projeto gráfico: LS.

### 3.1 AUTORES, IDÉIAS E CIDADES

O **objeto de análise** de Le Corbusier, Lucio Costa, Robert Venturi, Rem Koolhaas e deste trabalho, cada qual a seu tempo, é a cidade contemporânea, dos anos 1920, 1950 e 1960, 1970, 1990 e 2000 respectivamente. O termo cidade será aplicado na acepção da palavra, ou seja, tanto como projeto de zona urbanizada que abriga as diversas atividades do ser humano – morar, trabalhar, recrear-se e mover-se<sup>95</sup>-, no caso de Le Corbusier e Lucio Costa, quanto espaço urbano identificável de relações econômicas, sociais e culturais comuns – como a Las Vegas de Venturi. A cidade genérica de Rem Koolhaas se distancia destes conceitos e se aproxima mais de uma entidade urbana em que estas relações ocorrem tanto a nível local quanto global. A Barra da Tijuca que analisaremos combina todos estes significados e, apesar de sua definição política oficial como bairro, será considerada uma cidade dentro de outra cidade.<sup>96</sup>

O **legado** (ou significado) de cada autor para a construção do campo do urbanismo foi a elaboração de um diagnóstico das forças atuantes nesta(s) cidade(s) contemporânea(s), a fim de fundamentar a atuação do urbanista. Se Le Corbusier foi o maior responsável pela criação de um paradigma urbanístico do Movimento Moderno, Lucio Costa teve duas oportunidades de aplicar este paradigma quase que irrestritamente e com grande repercussão internacional, no primeiro caso. Venturi, por sua vez, foi original ao tentar inserir o urbanismo no contexto da cultura *pop* e dos meios de comunicação de massa, trazendo o tema da cidade contemporânea da era industrial para a era da informação. Ele já havia, na verdade, contribuído para a

---

<sup>95</sup> Como definida pela Carta de Atenas.

<sup>96</sup> Cabe lembrar que já foi realizado um malsucedido plebiscito de emancipação em 3 de julho de 1988.

quebra de, pelo menos, um dos pontos-chave da doutrina do Movimento Moderno, o da simplificação total.<sup>97</sup> Em 1966, havia lançado *Complexidade e contradição em arquitetura*, em que contrapõe ao conhecido *slogan* “Menos é Mais” – a que Venturi se refere como “o paradoxo de Mies” - a anti-máxima: “Menos é uma chatice”.<sup>98</sup> Rem Koolhaas é conhecido como o grande surfista que desliza nas ondas dos sistemas sociais e econômicos atuais.<sup>99</sup> Assim como Venturi em Las Vegas, o autor não forma juízos de valor nem questiona a moral subjacente aos processos. E, não obstante estar inserido no sistema, por assim dizer, consegue realizar uma crítica pragmática instigante das cidades características do início do século XXI.<sup>100</sup> Já o presente estudo pretende refletir sobre o resultado de um processo complexo, que está consolidado na área de estudo, em que atuam tanto as forças sociais e econômicas da globalização quanto a linguagem arquitetônica da era da informação, além de evidenciar contradições entre a teoria e a prática (ou aplicação) dos princípios urbanísticos, ainda que flexibilizados, do Movimento Moderno.

Cada autor trabalhou um **contexto** geográfico e histórico diferente, embora as conclusões de seus trabalhos tenham caráter muito mais abrangente do que simples estudos de caso. Le Corbusier elaborou princípios que ele considerava universais, embora tenha utilizado como referência de “caso preciso”<sup>101</sup> a Paris dos anos 1920, em uma Europa entre guerras<sup>102</sup>; Lucio Costa trabalhou no Brasil democrático e desenvolvimentista do presidente Juscelino Kubitschek dos anos 1950

---

<sup>97</sup> Outros autores, como Jane Jacobs, para citar um, contribuíram para isso, mas o objeto de análise de Venturi é o mais similar à nossa área de estudo.

<sup>98</sup> Venturi, 1995, pp. 4 e 6.

<sup>99</sup> Expressão utilizada no verbete sobre o pragmatismo crítico no Dicionário Metápolis de arquitetura avançada, Gausa, 2003. p. 140.

<sup>100</sup> Embora o texto seja do final do século XX, preconiza as características que se consolidarão no começo do século seguinte.

<sup>101</sup> O termo é de Le Corbusier que, mesmo trabalhando para um contexto universal, faz freqüentes referências às estatísticas sobre a Paris da época a fim de fundamentar seus princípios.

<sup>102</sup> Precisamente, entre o fim da I Guerra Mundial (1914-1918) e o começo da II Guerra Mundial (1939-1945).

e, uma década mais tarde, sob o regime militar e o milagre econômico brasileiro e, paradoxalmente, o projeto dos anos 1960 é mais aberto e flexível; Robert Venturi fez sua análise no início dos anos 1970, período em que os *babyboomers* chegavam à maioria sob a promessa de um novo e afluente estilo de vida, o *American way of life*, consequência direta do poderio econômico dos Estados Unidos após o final da II Guerra Mundial<sup>103</sup>; Rem Koolhaas escreveu seu ensaio nos anos 1990, entre a Queda do Muro de Berlim<sup>104</sup> e o ataque às Torres Gêmeas de Nova York (ou Onze de Setembro), mas cabe lembrar que ele era estudante em 1968, período de grande contestação do *status quo*, quando frequentou a *Architectural Association*, escola londrina de arquitetura de grande influência até hoje. Koolhaas ressalta, ainda, que a cidade genérica começou na América, mas que “agora existe também na Ásia, Europa, Austrália, África”<sup>105</sup>; e este estudo pretende analisar a Barra da Tijuca no contexto específico do Brasil dos anos 2000, em que a democracia parece consolidada e se busca formar as bases para uma economia chamada sustentável.<sup>106</sup> É importante, no entanto, ressaltar que a ocupação daquela área ocorreu nos últimos quarenta anos, período em que se alternam o final do milagre econômico, a década perdida – com a estagnação das economias latino-americanas nos anos 1980 – e a relativa estabilização da economia dos anos 1990 em diante. Mas apesar dos diferentes contextos específicos, a cidade contemporânea analisada por todos e cada

---

<sup>103</sup> Consolida-se, então, do pós-II Guerra em diante, a urbanização dispersa norte-americana ou *urban sprawl*.

<sup>104</sup> Fato escolhido como marco da aparente consolidação do capitalismo globalizado (a partir dos Estados Unidos) que sofrerá duro golpe com os atentados ao World Trade Center.

<sup>105</sup> Koolhaas, 1995, p. 1250.

<sup>106</sup> O termo é frequentemente utilizado para se referir a uma economia menos vulnerável a crises.

um se desenvolveu dentro de economias capitalistas ocidentais, incluindo aí a influência do capitalismo globalizado nas cidades genéricas chinesas.<sup>107</sup>

Existem relações, ora congruentes, ora divergentes, entre a **sociedade** e a **ideologia** a partir das quais cada autor fez seu diagnóstico. Le Corbusier e Lucio Costa pensaram a cidade como contraponto à luta de classes do capitalismo industrial. Sua ideologia tinha raiz socialista, embora eles levassem em consideração as forças atuantes nos meios de produção capitalistas. Preconizavam uma sociedade igualitária “sem classes” e uma “cidade para todos” habitada por um ser humano universal. Na gestão prevista para esta cidade, o interesse público deveria prevalecer sobre o interesse privado, como no caso paradigmático de Brasília, concebida precipuamente para abrigar o poder público e seus funcionários. Já Robert Venturi e Rem Koolhaas falam, do ponto de vista da metrópole,<sup>108</sup> sobre uma sociedade pós-industrial, consumista, de um capitalismo neoliberal globalizado, afluyente, no primeiro caso, e emergente no segundo.<sup>109</sup> Mas, em ambos os casos, trata-se de uma população múltipla que ocupa o espaço urbano de acordo com padrões definidos pelo poder de consumo. Na cidade analisada por eles, o poder público cria a estrutura que permite a exploração do solo pela iniciativa privada. A ideologia de ambos está implícita na escolha do objeto de análise, populista no caso de Venturi e alinhada com o *mainstream* no caso de Koolhaas<sup>110</sup>. Em nossa área de estudo, temos uma situação que se assemelha a estas últimas - pela divisão do espaço urbano e por se tratar de uma população de poder aquisitivo médio e alto - e que

---

<sup>107</sup> Cabe lembrar que tanto a China, onde Koolhaas tem desenvolvido grande parte do seu trabalho profissional, quanto o Brasil são países que compõem, junto com a Rússia e a Índia, a sigla B.R.I.C.'s, expressão cunhada por Jim O'Neill, que resume o crescente poder destas economias emergentes.

<sup>108</sup> Por se tratar de um autor norte-americano e outro europeu.

<sup>109</sup> Afluyente ou “com alto poder aquisitivo” e emergente como “de país emergente” e “que ascende socialmente”.

<sup>110</sup> *Mainstream* ou corrente principal refere-se a tendências predominantes. O termo concorda com o apelido de “grande surfista” dado a Koolhaas.

chega a ser relativamente homogênea, dentro de um contexto mais amplo de graves contrastes sociais. Como lembramos em outras partes deste estudo, não foi previsto no Plano Lucio Costa qualquer núcleo de habitação popular para os trechos aqui estudados, apenas alguns blocos econômicos. E como estamos tratando de analisar um caso híbrido, podemos considerar que a ideologia desta análise é ambígua, ao mesmo tempo, populista e *mainstream*. Populista porque, como a Las Vegas de Venturi, seu objeto de análise sofre grande rejeição pela crítica especializada embora tenha grande aceitação por boa parte da população. *Mainstream* porque, como a cidade genérica de Koolhaas, trata de uma tendência de mercado predominante. Contudo, como veremos a seguir, analisar um processo em curso não significa necessariamente fazer a defesa ideológica deste mesmo processo <sup>111</sup>.

O **paradigma** conceitual de que partiram as idéias de Le Corbusier e Lucio Costa era racionalista (plano), cartesiano (eixos), funcionalista (zoneamento) e universalista (piloto, regra). Foram considerados modernos em oposição aos seus equivalentes pós-modernos segundo a definição, restrita ao campo específico, destes termos por David Harvey:

No campo da arquitetura e do projeto urbano, considero o pós-modernismo no sentido amplo como uma ruptura com a idéia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em *planos* urbanos de larga escala, de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais e eficientes, sustentados por uma arquitetura absolutamente despojada (as superfícies “funcionalistas” austeras do modernismo de “estilo internacional”). O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras e uma “colagem” de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros. <sup>112</sup>

---

<sup>111</sup> Inspirado em declaração de Nuno Portas como citado por Nestor Goulart Reis. Reis, 2006, p. 62.

<sup>112</sup> Harvey, 2007, p. 69.

Corbusier e Costa fizeram planos urbanos de larga escala, enquanto Venturi e Koolhaas analisaram usos correntes, sendo que a efemeridade dos usos na cidade contemporânea é um dos temas mais afetos ao autor holandês. E, embora seja fruto mesmo de um plano moderno, o tecido urbano da área de estudo é extremamente fragmentado como veremos mais tarde. Além disso, Robert Venturi e Rem Koolhaas trabalham, respectivamente, com a relatividade (complexidade e contradição<sup>113</sup>) e o questionamento, derivado do pós-estruturalismo, dos conceitos absolutos de totalidade e centralidade. Ambos são empíricos, pois analisam uma situação existente. Neste sentido, estamos mais próximos dos dois últimos, pois analisamos a fragmentação da estrutura original do Plano Piloto para a Barra da Tijuca.

A **teoria** em que se basearam Le Corbusier e Lucio Costa é o conjunto de princípios que nortearam o que chamamos de Movimento Moderno que articula os conceitos da *tabula rasa*, das torres no parque e do zoneamento, que foram reunidos oportunamente na Carta de Atenas (C.I.A.M. 1933-1941)<sup>114</sup>. Pretendiam criar a ordem onde a desordem não havia, a partir de um terreno vazio e plano, ideal segundo eles próprios. Ordenavam, ainda, a cidade por semelhança de função e não pela diversidade funcional característica da cidade compacta que pretendiam combater. Por outro lado, propunham a articulação entre a arquitetura e a natureza, mas por proximidade, não por mimetismo. A cidade era vista como um projeto social que deveria compreender todas as dimensões do ser humano.

Venturi concentrou-se na semiótica e interpretava a cidade da era da informação, menos como um fenômeno social, e mais como um fenômeno de

---

<sup>113</sup> Parte do título do livro de Robert Venturi, *Complexidade e contradição em arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

<sup>114</sup> Documento finalizado por Le Corbusier em 1941 e publicado em 1943 com base nas conclusões do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna que se realizou em 1933 a bordo de um navio no percurso entre Marselha e Atenas que, entre outros princípios, propunha a divisão da cidade em setores relativos às funções urbanísticas humanas: morar, trabalhar, recrear-se e mover-se.

comunicação, uma floresta de signos, como ele mesmo a definiu. Esta comunicação seguia a lógica dos meios de comunicação de massa, da publicidade, da superexposição. Ali, as formas arquitetônicas perdiam importância para a mensagem direta dos letreiros e luminosos, dentro do conceito do *decorated shed*<sup>115</sup> ou galpão decorado. A ordem era representada neste cenário pela estrutura urbana pública rígida da *strip* em oposição à profusão espontânea e *over* da publicidade privada.

O pensamento de Koolhaas é filiado às idéias complementares da desconstrução e da teoria do caos, porquanto investiga a exceção à regra (uma visão ortodoxa de planejamento público) e a entropia (a eficácia dos investimentos privados) nos fenômenos urbanos, buscando, assim, simultaneamente, revelar contradições nas estruturas pré-estabelecidas e identificar padrões em meio à desordem aparente da cidade contemporânea. Neste estudo, nos aproximaremos desta última linha de pensamento ao analisar, no caso específico da Barra da Tijuca, as divergências entre o que foi concebido e o que foi realizado<sup>116</sup>, investigando padrões legíveis dentro do suposto desvirtuamento do Plano Lucio Costa.

O **discurso**, ou narrativa, com que os autores selecionados apresentam suas idéias é decorrente das teorias em que se baseiam e coerente com os respectivos objetos de análise. Le Corbusier descreveu os princípios de sua *Ville Contemporaine* em tom de manifesto. Utilizava expressões heróicas tais como: “Entre agir e se dissolver, é melhor agir” e “cumpre [tomar] uma decisão viril”. Ao defender a viabilidade do *Plan Voisin*, por exemplo, temos: “Minha proposta é brutal, porque o urbanismo é brutal, porque a vida é brutal; a vida não tem piedade; a vida deve

---

<sup>115</sup> Ver capítulo 3.

<sup>116</sup> Inspirado no título do texto de Luciana Araújo Gomes da Silva sobre a Barra da Tijuca.

defender-se, espreitada pela morte; para vencer as obras da morte, cumpre agir”.<sup>117</sup> O corpo humano era sua metáfora (“medicina ou cirurgia”, “Paris está doente!”), pois via a cidade como um sistema vivo. Mas se, no caso do *Plan Voisin*, buscou demonstrar as vantagens financeiras de se botar abaixo boa parte do centro histórico de Paris, a *Ville Contemporaine* foi pensada para um terreno ideal, ou seja, para qualquer ou nenhum terreno, o que por si só lhe conferia um caráter utópico.<sup>118</sup>

Lucio Costa partiu das teorias de Le Corbusier para escrever a memória descritiva de seus planos, mas àquela altura estas teorias já haviam se tornado dogmas (Carta de Atenas).<sup>119</sup> Assumiu um tom individualista em Brasília (“cidade que inventei”) passando a analítico-propositivo na Barra da Tijuca, em que permitia intervenções pontuais dentro de um *framework*<sup>120</sup> pré-estabelecido por ele. Se Le Corbusier criou a regra e o modelo, Lucio Costa os aplicou, no caso de Brasília, acrescentando um traço pessoal à noção de sistema. Já no caso da Barra da Tijuca, Costa flexibilizou o modelo e criou diretrizes a partir dele. O conceito da *tabula rasa* pretendia gerar uma alternativa para a cidade burguesa do século XIX, substituí-la pela cidade moderna ou até destruí-la (“cirurgia no centro, medicina fora”). Lucio Costa projetou uma nova capital que mudou o centro político do país para uma terra desabitada, dando ao mesmo conceito um caráter ainda mais forte. E quando concebeu a proposta para a Barra da Tijuca, ele a pensou como um verdadeiro recomeço, uma segunda chance para a cidade que havia se derramado como um líquido entre as montanhas do leste. Propôs, ainda, um novo eixo norte-sul e um

---

<sup>117</sup> Le Corbusier, 2000, p.281.

<sup>118</sup> Utópico no sentido de “para nenhum lugar específico” ou “para situação ideal inexistente”.

<sup>119</sup> Em artigo sobre Paulo Mendes da Rocha, Roberto Segre ressaltava que as formulações dos CIAM’s nunca foram “rígidas e normativas: elas tentavam indicar como resolver os problemas urbanos que iriam agravar-se ao longo do século 20. Foram dogmáticos os que aplicaram mecanicamente seus enunciados”.

<sup>120</sup> No sentido de estrutura inicial rígida.

novo centro metropolitano no seu centro geográfico – lógico, quase geométrico -, e longe do seu centro histórico. Por outro lado, seu discurso não falava mais em invenção individual, mas em uma construção coletiva aberta à participação de outros tantos arquitetos, ainda que, em um primeiro momento, sob sua supervisão.

Ao invés de recolocar, substituir ou destruir a cidade existente, os dois autores mais recentes preferiram re-significar a cidade produzida pelo capitalismo.<sup>121</sup> Robert Venturi faz uma dialética entre a teoria (“correto”) e a prática arquitetônicas (“realismo”), entre o erudito (“heróico e original”) e o popular (“arquitetura feia e comum”).<sup>122</sup> É pragmático em oposição a utópico. Em Koolhaas, este mesmo discurso ganha matizes cínicos, por uma descrença na possibilidade de se criar ou se falar de um modelo ou modelos, que se tornam residuais na cidade que extrapola qualquer possibilidade de planejamento (“pós-cidade”<sup>123</sup>). Pode-se, contudo, analisar generalidades coincidentes que geram, no máximo, padrões diversificados a partir da complexidade e da obsolescência inerentes às grandes cidades atuais. Utiliza para isso a linguagem visual dos *mass media*,<sup>124</sup> de maneira ainda mais recorrente e sofisticada do que o próprio Venturi. Os conceitos de cidade global<sup>125</sup> e sociedade em rede<sup>126</sup> estão implícitos no discurso sobre a cidade genérica de Koolhaas, que inaugura o que se chamou de pragmatismo crítico.<sup>127</sup>

---

<sup>121</sup> Parafrazeando o título da obra de David Harvey, *A produção capitalista do espaço*. Harvey, 2005.

<sup>122</sup> Ver capítulo 3.

<sup>123</sup> “Onde reina a urbanização sem cidade”. Hiernaux, 2006.

<sup>124</sup> No sentido de meios de comunicação de massa.

<sup>125</sup> Para a definição do termo, cidade global, ver “*The impact of the new technologies and globalization on cities*” de Saskia Sassen. LeGates, 2003, p.212.

<sup>126</sup> Para a definição do termo, ver Castells, 2002, cap. 6.

<sup>127</sup> O pragmatismo crítico é referido no dicionário Metapolis (Gausa, 2003) como “movimento em que o arquiteto se torna um surfista sobre as marés dos sistemas econômicos e sociais modernos. Ele(a) deve tentar manter o equilíbrio, pegar as últimas ondas da moda e abrir um espaço em que um ser humano possa viver no mar de estruturas produzidas comercialmente que forma nossa paisagem moderna”. Rem Koolhaas é considerado no verbete do livro a estrela do movimento ou “o homem que surfou as Maiores Ondas”.

O discurso deste trabalho empresta muito de seu caráter crítico-reflexivo desta percepção da realidade como possível geradora de conhecimento sobre a complexidade do urbanismo contemporâneo. Afinal, trata-se de um estudo de caso em que as contradições de um modelo universal foram re-significadas por padrões genéricos em que a opção individual do urbanista por um modelo específico acabou se tornando uma construção coletiva, ainda que restrita e distante das políticas nacionais correntes que tentam envolver a participação popular nos processos decisórios de gestão urbana.

O **método** utilizado por cada autor na análise da cidade contemporânea é compatível com os diferentes objetos analisados. O objetivo de Le Corbusier “não era vencer estados de coisas preexistentes, e sim *conseguir, ao construir um edifício teórico rigoroso, formular princípios fundamentais de urbanismo moderno*”.<sup>128</sup> Acabou por criar mais do que uma regra ou um modelo. Seu rigoroso edifício teórico acabou tornando-se uma doutrina na forma da Carta de Atenas. Já Lucio Costa definiu assim seu programa para Brasília: “inventar a capital definitiva do país”, equacionando a idéia de *urbs* e *civitas*. Mas, a exemplo de Corbusier, também falava em “laboratório urbano”<sup>129</sup> ao se referir ao projeto para o Rio de Janeiro. Demonstrou, todavia, uma preocupação com o estado de coisas preexistente, secundária em Brasília e primária na Barra da Tijuca, onde importava equacionar natureza existente e ocupação ordenada.

Outro aspecto, que diferenciava os planos pilotos de Brasília e da Barra da Tijuca, era a idéia de projeto quase total do primeiro e a de projeto relativamente aberto do segundo. A Niemeyer foi dado o papel de único arquiteto de todos os

---

<sup>128</sup> Le Corbusier, 2000, p. 181.

<sup>129</sup> Costa, 1995, p. 357.

edifícios de caráter cívico da capital e mesmo os volumes das primeiras superquadras já estavam pré-definidos. Para a Barra da Tijuca, Costa definiu, sim, os eixos, boa parte dos usos desejáveis, as distâncias entre os núcleos de torres, os gabaritos, mas, ainda assim, deixou abertas as possibilidades formais das edificações para cada arquiteto desenvolver. O traçado da Avenida das Américas, por sua vez, teve de respeitar aquele da BR-101 (Rio Santos).

Os métodos de Venturi e de Koolhaas se aproximam mais de uma diagnose seguida de uma prognose <sup>130</sup>, pois eles não tinham como objetivo a confecção de um plano piloto, muito menos a criação de um modelo, uma doutrina ou um conjunto de princípios. A equipe de Venturi produziu diversos mapas cujas categorias de análise são inovadoras e estranhas ao urbanismo tradicional, tais como: asfalto, níveis de iluminação dos letreiros, palavras lidas ao longo da *strip*, capelas para casamentos, locadoras de automóveis, além dos mapas convencionais de sistema viário, uso do solo, densidade e ocupação, figura e fundo etc. Acompanhava o estudo, também, um vasto levantamento fotográfico da área. O mesmo método foi utilizado por Koolhaas em *Reaprendendo com Las Vegas*, <sup>131</sup> estudo feito para a mesma área em 2000, que trazia um pouco mais de dados estatísticos, com o intuito de aferir as transformações da cidade-cassino nos quase 30 anos que separam uma pesquisa da outra.

A obra teórica de Rem Koolhaas tem sido fortemente fundamentada em estatísticas sobre o desenvolvimento das tipologias arquitetônicas e padrões urbanísticos da cidade contemporânea. Se elas não aparecem no ensaio sobre a cidade genérica é porque este representa uma síntese de sua prática arquitetônica

---

<sup>130</sup> Diagnóstico da situação presente seguido de hipótese sobre os dados observados.

<sup>131</sup> No original: *Relearning from Las Vegas*. Koolhaas, 2001, p. 590.

em diversos pontos do planeta até aquele momento. Em nossa pesquisa, utilizaremos o método empírico <sup>132</sup> de Venturi revisitado por Koolhaas em Las Vegas pelas similaridades entre o objeto e os objetivos de nossa análise.

---

<sup>132</sup> Empírico pois se baseia na experiência ou observação de uma situação existente.

TABELA 1a: AUTORES, IDÉIAS E CIDADES

OBJETO	CIDADE DO SÉCULO XX			CIDADE CONTEMPORÂNEA			CIDADE DO SÉCULO XXI	
	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	LAS VEGAS	GENERIC CITY	BARRA DA TIJUCA HOJE		
AUTOR	<b>Le Corbusier</b>	<b>Lucio Costa</b>	<b>Robert Venturi</b>	<b>Rem Koolhaas</b>				
LEGADO	Criação do paradigma urbanístico do Movimento Moderno	Aplicação prática e paradigmática dos princípios dos C.I.A.M. (Movimento Moderno)	Aplicação tardia dos princípios dos C.I.A.M.	Quebra de doutrina do Movimento Moderno e inserção da cultura pop e dos meios de massa	Diagnóstico das forças atuantes nas cidades do século XXI	Diagnóstico de contradições entre a teoria e a prática do urbanismo moderno ante as forças atuantes nas cidades do século XXI		
CONTEXTO	Europa (França) - anos 1920	Brasil - anos 1950	Capitalismo ocidental	Estados Unidos - anos 1970	Capitalismo ocidental			
SOCIEDADE	Europa (França) - anos 1920	Brasil - anos 1950	Brasil - anos 1960	Estados Unidos - anos 1970	Mundo - anos 1990	Brasil - anos 2000		
	Universal	Brasil	Rio de Janeiro	Las Vegas	Genérico	Rio de Janeiro		
IDEOLOGIA	Período entre - guerras	Era JK (50 anos em 5): democracia e desenvolvimento	Diadema militar e milagre econômico	American way of life do Pós II Guerra Mundial	Pós Queda do Muro de Berlim			
	Organização de classes	Industrial	Homogênea (classe média)	Populista	Pós-industrial			
IDEOLOGIA	"sociedade sem classes", "cidade para todos", ser humano universal	Homogênea (funcionários públicos)	Homogênea (classe média)	Afluente múltipla	Emergente múltipla			
	O público prevalece sobre o privado	Raiz socialista	Raiz universal	"A moral não é questionada"	Mainstream			
				O privado prevalece sobre o público	"tudo é consumo"			
					O privado prevalece sobre o público			

Fig. 062. Tabela 1a: Autores, idéias e cidades. Projeto gráfico: LS.

Fig. 062. Tabela 1a: Autores, idéias e cidades. Projeto gráfico: LS.

TABELA 1b: AUTORES, IDEIAS E CIDADES

OBJETO	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASILIA	PLANO PILOTO BARRA	LAS VEGAS	GENERIC CITY	BARRA DA TIJUCA HOJE
AUTOR	Le Corbusier	Lucio Costa		Robert Venturi	Rem Koolhaas	Autor da Pesquisa
PARADIGMA CONCEPTUAL		Moderno				Pós-moderno
TEORIA	Racionalista, cartesiano, funcionalista e universalista	Movimento moderno		Relativista	Pós-moderno	Empírico
	Tábula rasa	Carta de Atenas	Torres no parque	Semiótica	Desconstrução	Ad hoc
	Chiar a ordem a partir do vazio	Ordenamento por semelhança	Articulação entre arquitetura e natureza	Floresta de signos e Decorated shad	Teoria do caos	
	Manifesto utópico	Memória descritiva		Justaposição entre ordem pública e iniciativa privada	Articulação entre ordem e acaso	Análise pós-ocupação comparativa entre o concebido e o realizado
DISCURSO	Heróico	Dogmático	Analtico-propositivo	Análise pragmática	Crítica pragmática	Crítica pragmática
	Substituição da cidade burguesa do século XIX	Substituição da cidade existente	Alternativa à cidade existente	Dialético	Crítico	Crítico-reflexivo
	A cidade como sistema	A cidade como sistema e invenção individual	A cidade como construção coletiva supervisionada pelo autor original	Re-significação da cidade existente	Re-significação da cidade capitalista globalizada	Re-significação da cidade existente
	Pretende criar um modelo	Aplica o modelo e o personaliza	Flexibiliza o modelo e cria diretrizes	A cidade como fenômeno de comunicação	A cidade como resíduo pós-cidade	A cidade como resíduo de uma escolha individual apropriada como construção coletiva
MÉTODO	Projeto total	Projeto total	Projeto aberto	A partir de um caso extremo analisa o caso típico	Análise padrões em oposição à ideia de modelo	Estudo de caso específico a partir de contratação entre um modelo universal e padrões genéricos
	Cria uma doutrina	Segue a doutrina	Adapta a doutrina		Empírico	Empírico
	Formula princípios a partir de uma análise técnica sobre o ideal	Tenta equacionar unbs e civitas a partir de princípios (ideal)	Tenta equacionar natureza existente e ocupação ordenada	Inovador e prognose sem uma projeção, um projeto ou um modelo	Inovador e anti-doutrinário	Inovador e anti-doutrinário
				Diagnose e prognose sem uma projeção, um projeto ou um modelo	Diagnose e prognose sem o objetivo de gerar uma projeção, um projeto ou um modelo	Diagnose e prognose sem o objetivo de gerar uma projeção, um projeto ou um modelo

Fig. 063. Tabela 1b: Autores, idéias e cidades. Projeto gráfico: LS.

Fig. 063. Tabela 1b: Autores, idéias e cidades. Projeto gráfico: LS.

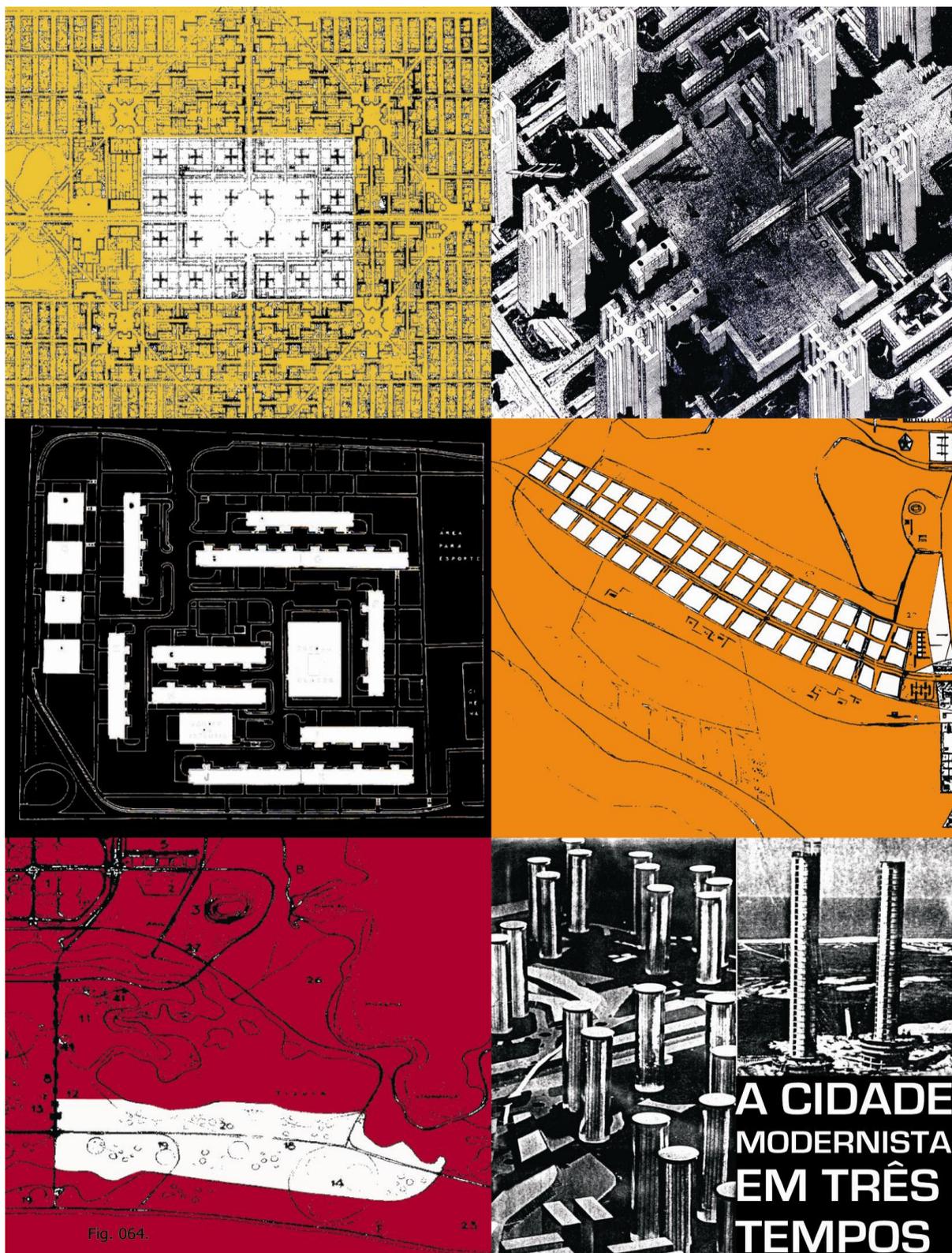


Fig. 064.

**Fig. 064. A cidade modernista em três tempos.** Produção gráfica sobre mapas e ilustrações. Lado esquerdo (de cima para baixo): Boesiger, 1967, p.317; El-Dahdah, 2005, p.54; Costa, 1995, p.345. Lado direito (de cima para baixo): Boesiger, 1967, p.321; Costa, 1995, pp. 296 e 297; maquete do condomínio Centro da Barra e fotos das torres inacabadas do mesmo empreendimento. Fonte: Realidade, 1973, p.33. Projeto gráfico: LS.

## 3.2 A CIDADE MODERNISTA EM TRÊS TEMPOS

O “Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá”, de 1969, encomendado a Lucio Costa pelo Governo do antigo Estado da Guanabara baseou-se nos princípios fundamentais do urbanismo de Le Corbusier para sua *Ville Contemporaine* (1922) ou “a cidade para três milhões de habitantes” - que reaparecem em seu *Plan Voisin* (1925), em estudos para o Rio de Janeiro e Buenos Aires (1929), na proposta da *Ville Radieuse* (1935) e *La Cité Lineáire Industrielle* (1942/43), entre outros - a saber:

- o descongestionamento do centro das cidades;
- o aumento da densidade;
- o alargamento das vias de circulação;
- o aumento das áreas de vegetação<sup>133</sup>.

A estes princípios foram mais tarde acrescentadas as quatro funções da urbanística moderna que nortearem a própria redação da Carta de Atenas, debatida no CIAM de 1933, mas publicada apenas em 1943:

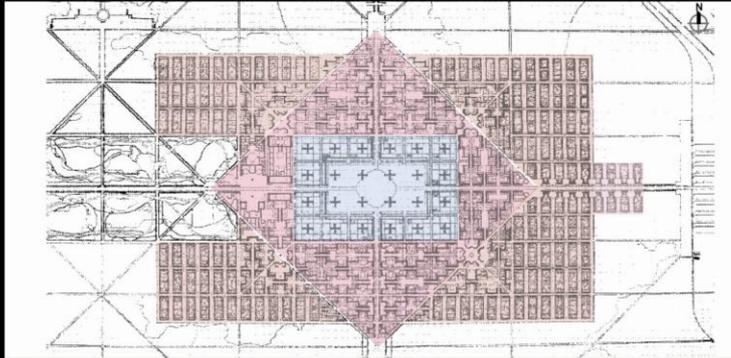
- habitar;
- trabalhar;
- recrear-se;
- circular.

---

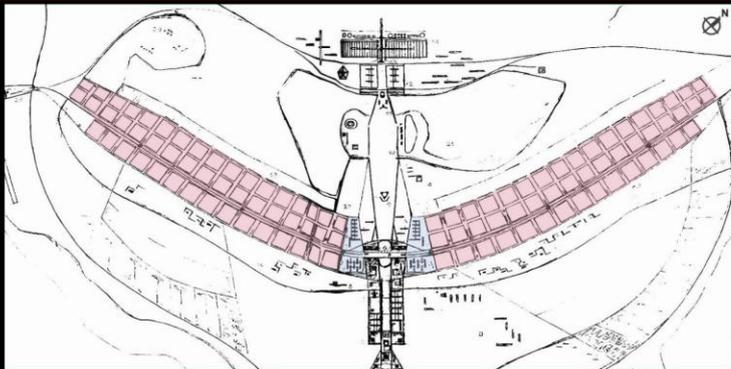
133 Boesiger W.; Girsberger, H., 1967, p. 316. Tradução livre.

## PLANOS ESQUEMÁTICOS: DENSIDADE

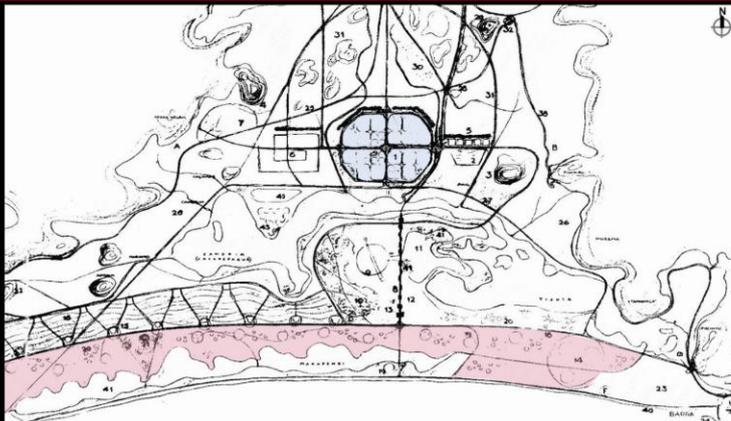
### VILLE CONTEMPORAINE - 1922



### PLANO PILOTO BRASÍLIA - 1957



### PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA - 1969



**Fig. 065. Planos esquemáticos: densidade.** Produção gráfica sobre mapas: Boesiger, 1967, p.317; Costa, 1995, pp. 296 e 297; Costa, 1995, p.345. Projeto gráfico: LS.

Além disso, a cidade proposta por Le Corbusier teria “uma escala nova e maior no urbanismo” e seria a cidade da “liberdade do movimento contínuo”, “intimamente relacionada à concepção de espaço-tempo”.<sup>134</sup> A partir daí, poderíamos analisar a aplicação desta nova escala e do movimento contínuo na área de estudo a fim de fundamentarmos nossa hipótese. Mas, antes, seria desejável traçarmos como esta herança se transformou desde a elaboração dos princípios já descritos. Tomemos por comparação os projetos originais da *Ville Contemporaine*, de Brasília e da Barra da Tijuca.

As três propostas representavam alternativas à cidade existente a ser descongestionada, respectivamente, a Paris dos anos 1920, a capital federal litorânea situada no Rio de Janeiro até a inauguração da capital da integração nacional em 1960 e, mais tarde, novamente, a cidade do Rio de Janeiro, então capital do Estado da Guanabara. Os três planos partiam de relações inovadoras, a seu tempo, quanto a: densidade, circulação, áreas de vegetação, setores funcionais e tipologias. Curiosamente, as duas primeiras tornaram-se paradigmas do urbanismo moderno, enquanto a última tem-se consagrado, na visão da crítica especializada, como “exemplo de como não se deve fazer uma cidade”.<sup>135</sup>

A **densidade** da cidade contemporânea de Le Corbusier é mais alta que a dos planos de Lucio Costa, chegando a 3.000 habitantes por hectare no centro de negócios da primeira e sendo reduzida quase à metade nas outras duas. Entretanto, em todos os exemplos, a maior densidade encontra-se nos setores corporativos, ocupados por arranha-céus, que dominam a paisagem urbana, e próximo ao cruzamento das vias de maior tráfego.

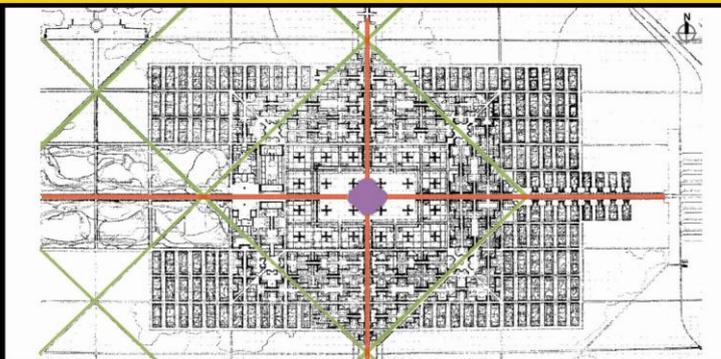
---

<sup>134</sup> Giedion, 2004, pp. 848, 849 e 867.

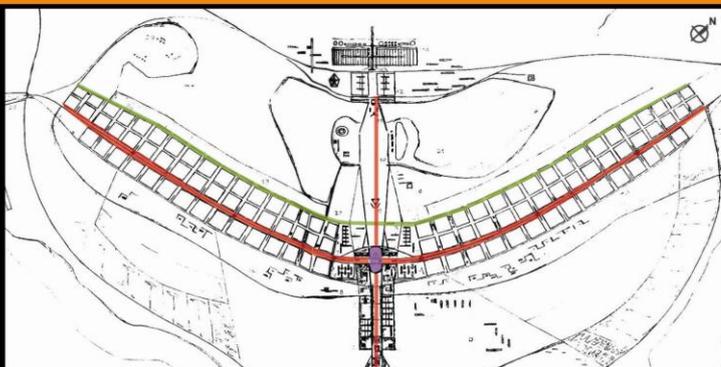
<sup>135</sup> Costa conforme citação de Cláudius Ceccon em *Lucio Costa: sobre arquitetura*, 1962, p.347.

## PLANOS ESQUEMÁTICOS: VIAS EXPRESSAS DE CIRCULAÇÃO

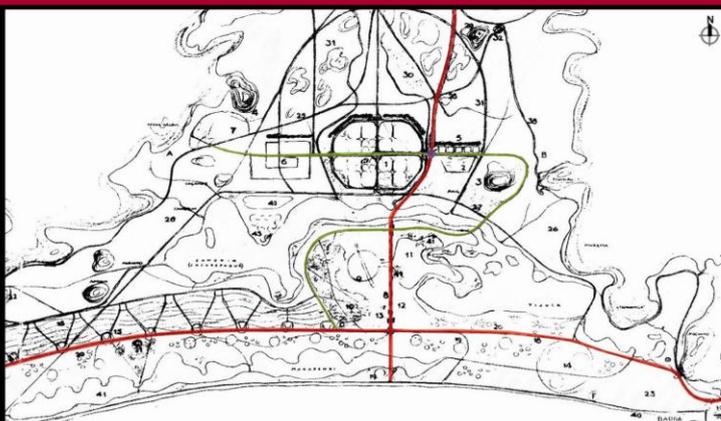
### VILLE CONTEMPORAINE - 1922



### PLANO PILOTO BRASÍLIA - 1957



### PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA - 1969



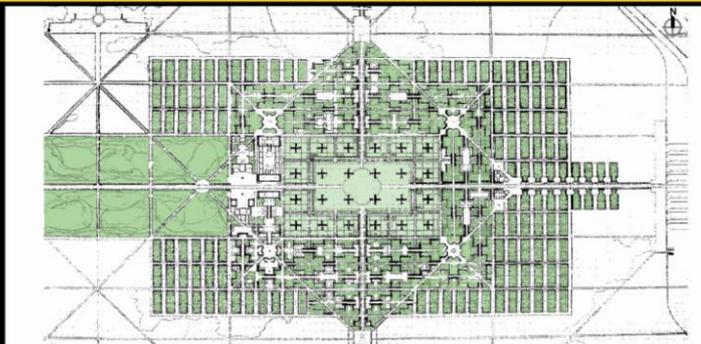
**Fig. 066. Planos esquemáticos: vias expressas de circulação.** Produção gráfica sobre mapas: Boesiger, 1967, p.317; Costa, 1995, pp. 296 e 297; Costa, 1995, p.345. Projeto gráfico: LS.

As **vias expressas de circulação**, por sua vez, nos remetem ao terceiro princípio fundamental, pois aparecem nos três exemplos e são mais largas que as avenidas das cidades compactas. Elas determinam a estrutura urbana segundo eixos cartesianos norte-sul e leste-oeste que se cruzam em pontos centrais onde se localizam as estações de transporte intermodal. Surpreendentemente, é na *Ville Contemporaine*, a mais antiga das três propostas, que se conectaria o maior número de meios de circulação, tais como automóveis, ônibus, metrô, trens suburbanos (estradas de ferro), helicópteros ou pequenos aviões (taxis aéreos). A oeste, estariam localizados os equipamentos culturais, institucionais e comerciais. Em Brasília, a Plataforma Rodoviária reúne apenas ônibus e, mais recentemente, a linha de metrô que conecta a área do Plano Piloto às cidades-satélite. O visitante ou habitante suburbano desembarca no coração da cidade, a relativa pouca distância dos principais escritórios e centros comerciais, além de ser contemplado com a Esplanada dos Ministérios, tendo, em um de seus lados, hoje, a biblioteca pública, um centro cultural e a catedral, além do Palácio do Congresso e demais edifícios cívicos ao fundo.

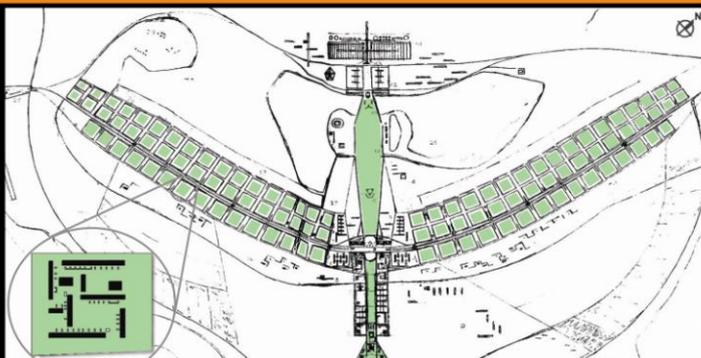
No plano original para a Barra da Tijuca, a estação estaria entre o Centro Metropolitano e o Centro Cívico e abrigaria a conexão entre automóveis, ônibus, metrô (para o Méier, o Estácio e a Central do Brasil) e monotrilho (para Madureira e o Aeroporto do Galeão), além de estar a menos de três quilômetros do aeroporto executivo de Jacarepaguá. Mas com a vacância até os dias atuais das áreas do Centro Metropolitano e do Centro Cívico, houve uma espécie de deslocamento do cruzamento principal para o encontro, mais ao sul, da Avenida Ayrton Senna com a Avenida das Américas.

## PLANOS ESQUEMÁTICOS: ÁREAS DE VEGETAÇÃO

### VILLE CONTEMPORAINE - 1922



### PLANO PILOTO BRASÍLIA - 1957



### PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA - 1969



Áreas Verdes

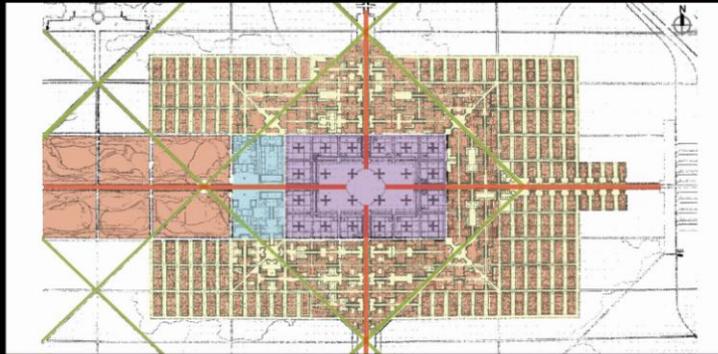
**Fig. 067. Planos esquemáticos: áreas de vegetação.** Produção gráfica sobre mapas: Boesiger, 1967, p.317; Costa, 1995, pp. 296 e 297; Costa, 1995, p.345. Projeto gráfico: LS.

No novo cruzamento de eixos cartesianos localiza-se o Terminal Rodoviário Alvorada, que reúne apenas ônibus municipais e regionais. Existe a previsão de se ligarem a ele linhas de metrô e veículos leves sobre trilhos para as zonas norte (com ligação ao aeroporto internacional) e sul da cidade, embora estes planos não tenham perspectiva de se realizarem no curto prazo. Está instalado, ainda, ali perto, o maior shopping center do bairro e, num raio de dois quilômetros, seus principais centros empresariais e quatro *campi* universitários. Além disso, no terreno ao lado, está sendo construída a Cidade da Música Roberto Marinho, equipamento cultural de grande porte.

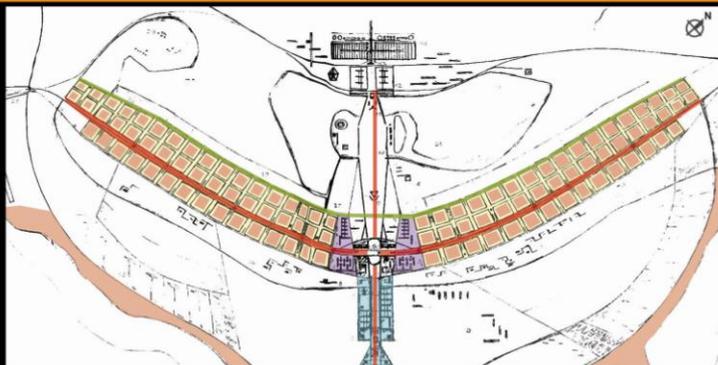
O quarto princípio de Le Corbusier, que diz respeito ao aumento das **áreas de vegetação**, também está contemplado nas três propostas, seja na forma de grandes parques públicos (Jardim Inglês na *Ville Contemporaine*, Parque da Cidade em Brasília e Bosque da Barra além do limite oeste de nossa área de estudo), seja no conceito aplicado de se substituir a rua corredor por construções isoladas em meio a áreas verdes contínuas – ou “torres no parque”. No primeiro caso, as áreas verdes estão tanto na base das altas torres do centro de negócios, quanto no centro dos lotes residenciais, cujo desenho lhes dá contorno. Ali servem também de área de lazer para os moradores. Em Brasília, parques e jardins fazem parte da concepção original das superquadras e permanecem livres para o acesso público até hoje. Já para a Barra da Tijuca, Lucio Costa previa que as áreas de vegetação fariam a ligação entre as altas e espaçadas torres residenciais, mas atualmente grades e guaritas as separam, tendo se tornado áreas comuns de controle condominial.

## PLANOS ESQUEMÁTICOS: CARTA DE ATENAS

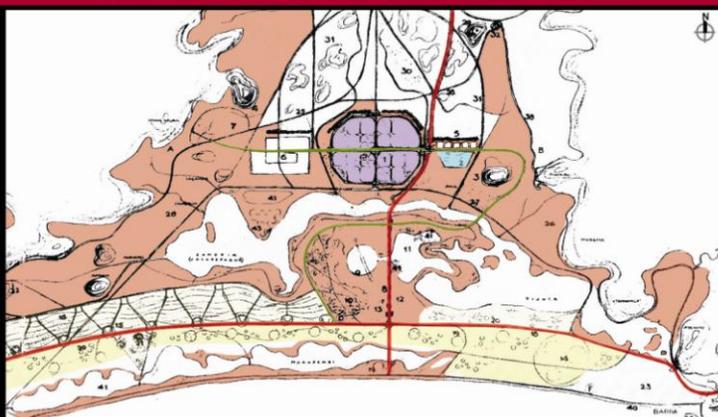
### VILLE CONTEMPORAINE - 1922



### PLANO PILOTO BRASÍLIA - 1957



### PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA - 1969



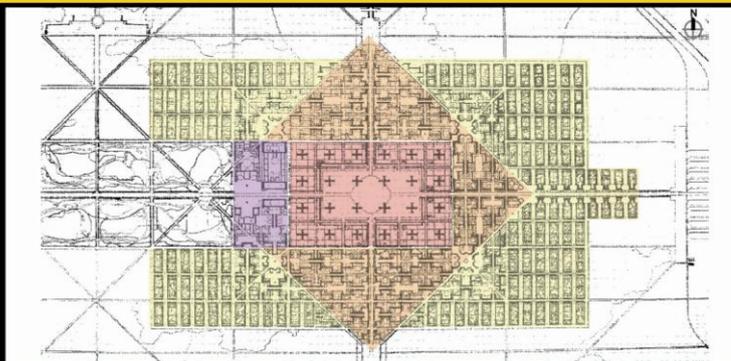
**Fig. 068. Planos esquemáticos: Carta de Atenas.** Produção gráfica sobre mapas: Boesiger, 1967, p.317; Costa, 1995, pp. 296 e 297; Costa, 1995, p.345. Projeto gráfico: LS.

As funções urbanísticas estabelecidas na Carta de Atenas – **habitar, trabalhar, recrear-se e circular** – são previstas com certo grau de setorização nas três propostas, embora não totalmente isoladas entre si. Na *Ville Contemporaine*, é clara a separação entre as áreas de trabalho e habitação, já o lazer local permeia os loteamentos multifamiliares. As funções cívica e cultural estão localizadas ao lado do grande jardim inglês, previsto para a recreação de toda a população. A mobilidade se dá tanto nos grandes eixos ortogonais, quanto em vias secundárias diagonais ou por um quadriculado hierarquizado entre os setores residenciais urbanos. Em Brasília, a habitação está localizada nas asas norte e sul. Os setores ligados ao trabalho estão localizados próximo à articulação entre os eixos cartesianos. Já os equipamentos culturais e os edifícios de caráter cívico alinham-se no sentido leste-oeste. Existem áreas verdes e equipamentos de educação e lazer nas superquadras, mas os setores de clubes se localizam às margens do lago Paranoá. A circulação acontece com certa eficácia nos chamados eixos rodoviários (Monumental e Eixão).

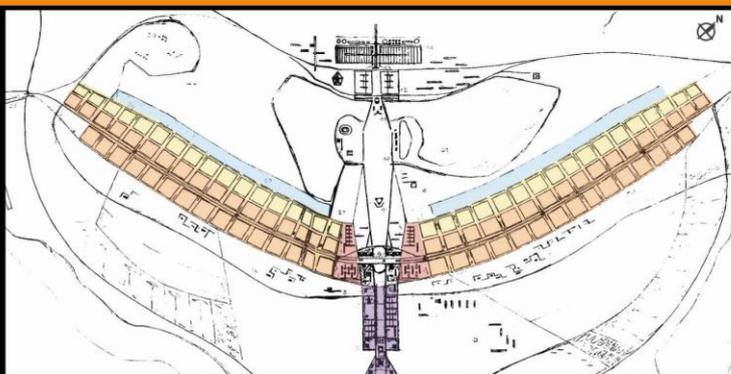
Na proposta original para a Barra da Tijuca, o Centro Metropolitano abrigaria principalmente edifícios ligados ao trabalho, mas também edifícios residenciais e hotéis. Não muito distante, estaria o Centro Cívico, um Parque de Exposições (inicialmente para a Expo 1972, que celebraria o sesquicentenário da Independência) e uma universidade. Os núcleos predominantemente residenciais se localizariam ao longo da antiga BR-101. Os clubes deveriam estar situados próximo às lagoas ou na beira da praia.

## PLANOS ESQUEMÁTICOS: TIPOLOGIAS

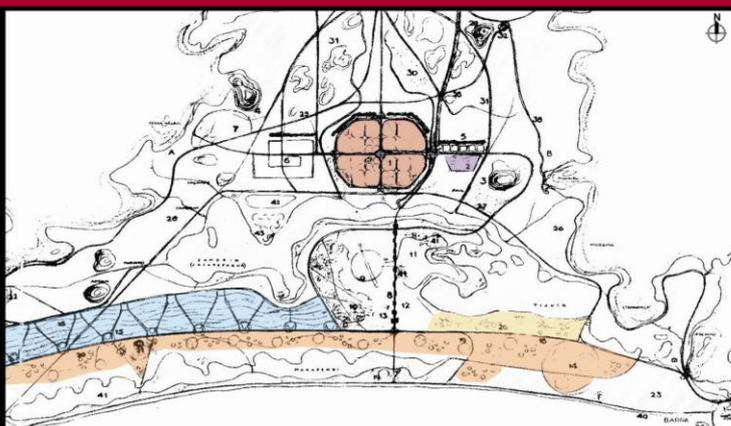
### VILLE CONTEMPORAINE - 1922



### PLANO PILOTO BRASÍLIA - 1957



### PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA - 1969



Residencial multifamiliar padrão médio	Casas isoladas ou geminadas	Arranha-céus e Edifícios médios
Residencial multifamiliar luxo	Edifícios institucionais	

**Fig. 069. Planos esquemáticos: tipologias.** Produção gráfica sobre mapas: Boesiger, 1967, p.317; Costa, 1995, pp. 296 e 297; Costa, 1995, p.345. Projeto gráfico: LS.

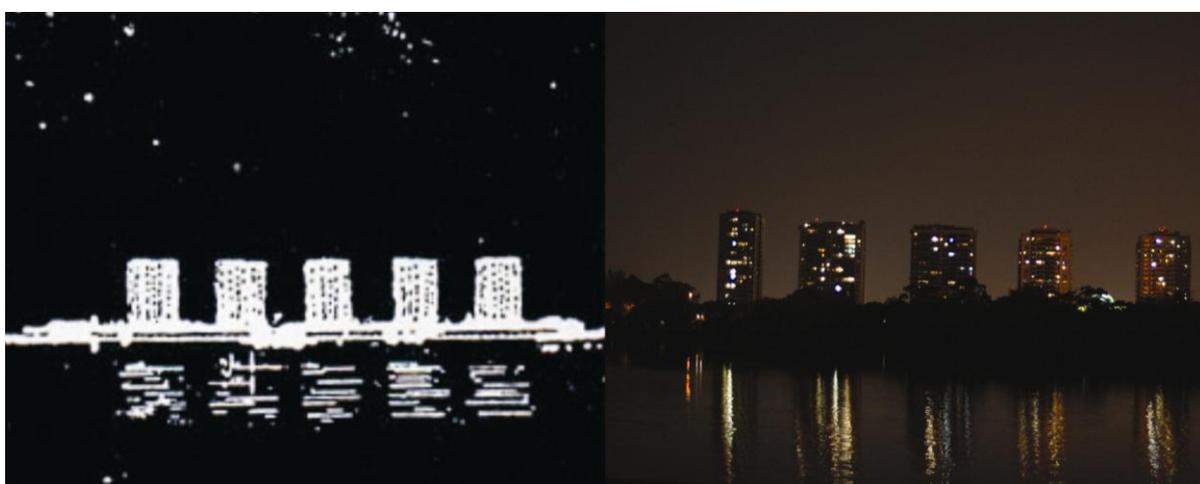
Atualmente, trabalho e habitação alternam-se ao longo da Avenida das Américas. O lazer é praticado principalmente dentro dos condomínios fechados, mas a localização de clubes junto aos elementos de maior beleza natural foi respeitada. O tráfego de veículos não flui com a velocidade preconizada, pois foram colocados sinais de trânsito ao invés de passagens de nível para automóveis.

As **tipologias** também se encontram agrupadas por semelhança nas três propostas. Os arranha-céus corporativos estão localizados no coração da cidade contemporânea para três milhões de habitantes. A rodear o centro de negócios, estão os chamados loteamentos com reentrâncias que formam um losango circunscrito ao grande retângulo dos loteamentos fechados. Em Brasília, as tipologias residenciais se sucedem em faixas paralelas ao Eixão Norte-Sul. Na primeira faixa estão localizadas as superquadras de padrão mais alto. Logo a seguir, aquelas mais concentradas e, por último, os chamados setores de habitação individual geminada. Os arranha-céus e centros comerciais localizam-se no encontro dos eixos enquanto os palácios estão pontuados ao longo do chamado Eixo Monumental (leste-oeste).

No Plano Piloto para a Barra da Tijuca, estava prevista uma alternância de tipos de edificações. Nos quarteirões centrais do Centro Metropolitano, estariam torres corporativas de até 70 andares. Nos quarteirões periféricos, edifícios de 45 andares poderiam ter uso comercial ou residencial. No lado sul da atual Avenida das Américas estaria o comércio local alinhado em edifícios baixos. Atrás destes, se alternariam torres residenciais de 25 a 30 pavimentos e residências unifamiliares de até 2 pavimentos. Para o lado norte, a alternância se daria entre edifícios médios, blocos econômicos e residências unifamiliares, com destaque para as chamadas sinuosas de sua porção oeste.

Estas características semelhantes entre os três planos analisados atestam a filiação – ou poderia se dizer, em termos mais contemporâneos, o DNA - do Plano Piloto para a Barra da Tijuca. E mesmo com as alterações sofridas pelo Plano ao longo dos anos, sua ligação com a visão Corbusiana de cidade contemporânea ainda permanece estruturalmente, com o respeito mantido, ainda que parcialmente, aos quatro princípios fundamentais do urbanismo da *Ville Contemporaine* e às quatro funções básicas da urbanística moderna dos C.I.A.M. Afinal, o caráter híbrido da área de estudo pressupõe esta relação genética com a cidade radiante dos modernistas, tanto quanto sua vinculação com os padrões distintos da dispersão urbana e da cidade genérica.

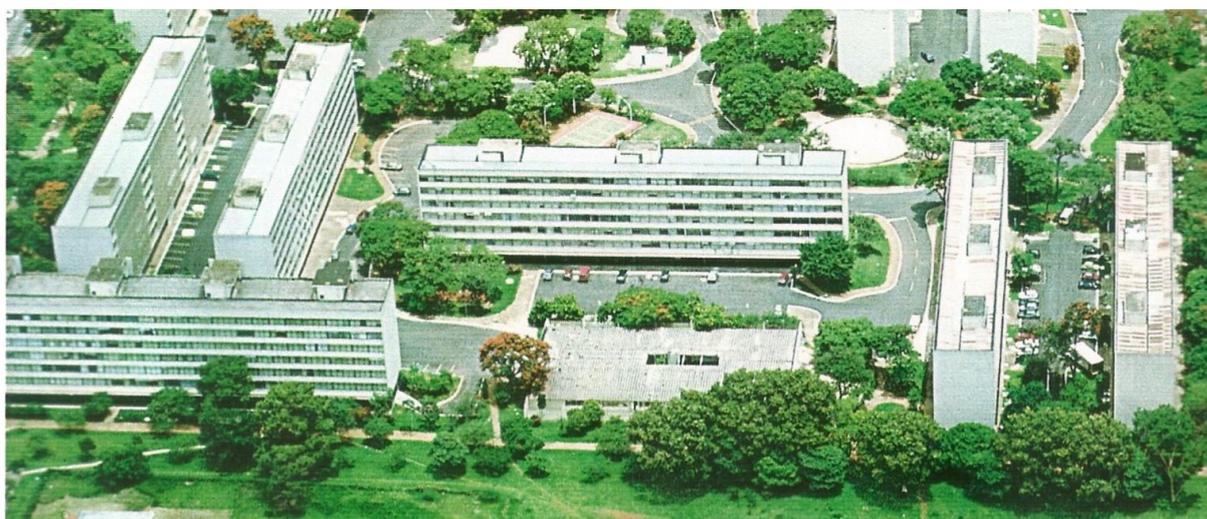
Além desta herança estrutural, ainda se encontram na Barra da Tijuca, a despeito das aparências enganosas, vestígios do pensamento, da visão e, por que não dizer, do sonho de Le Corbusier, de uma arquitetura ativa e imponente que se destacasse em meio à natureza exuberante, saudável e onírica, como ilustram as imagens comparativas apresentadas a seguir.



**Fig. 070. Projeto e destino 1.** A visão de Le Corbusier para o porto de Buenos Aires (esquerda), com torres que ele previa erguer ali, parece ter-se confirmado nesta imagem de um núcleo residencial da Barra da Tijuca (Nova Ipanema) refletido na lagoa de Marapendi (direita). Desenho: Le Corbusier *in* Boesiger, 1967, p.324. Foto: MS.



**Fig. 071. Projeto e destino 2.** Acima, as torres contemporâneas da *Ville Contemporaine* vistas de um café localizado em um terraço escalonado próximo à estação intermodal no coração do centro de negócios. Abaixo, vista das torres residenciais de um núcleo residencial previsto por Lucio Costa, hoje ocupado por dois condomínios (Riviera dei Fiori e Mediterrâneo). Fonte: Boesiger, 1967, p.319. Fotomontagem: MS.



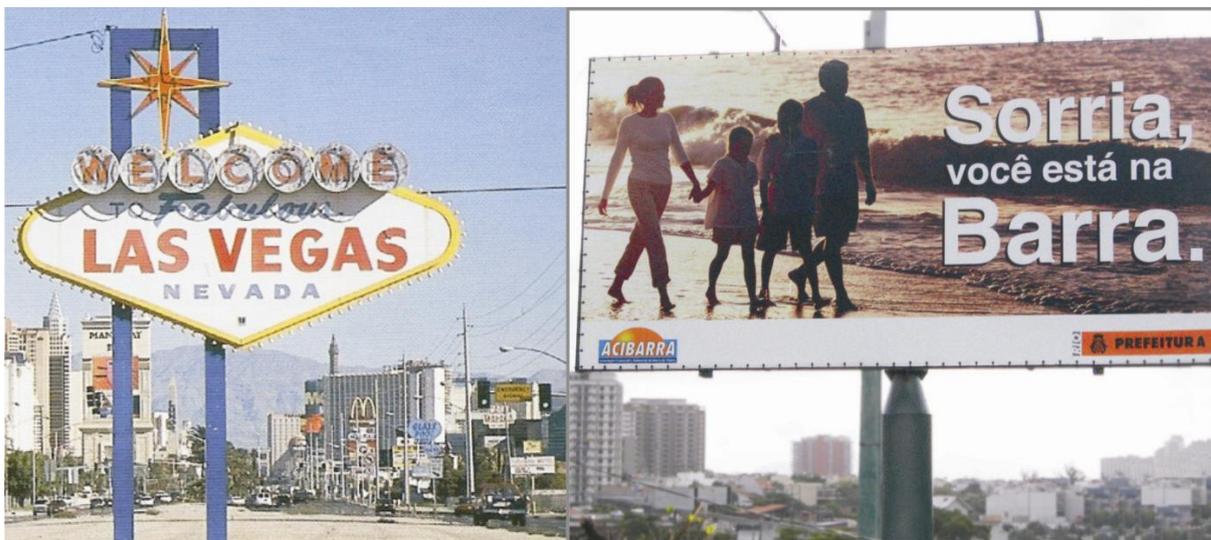
**Fig. 072. Vista parcial de uma superquadra.** A Asa Sul de Brasília tornou-se o modelo de urbanização de Lucio Costa (Ver El-Dahdah, 2005). Foto editada: Nelson Kon in Andreoli, 2004, p.46.



Fig. 073. Aprendendo com a Barra da Tijuca. Fotomontagem e projeto gráfico: LS.

### 3.3 APRENDENDO COM A BARRA DA TIJUCA

Para a análise da arquitetura atual da Barra da Tijuca, utilizaremos as tabelas produzidas por Robert Venturi em seu livro *Aprendendo com Las Vegas*. O livro é resultado de uma pesquisa de campo realizada em 1968 - por um grupo de estudantes da renomada Escola de Arte e Arquitetura de Yale liderado pelo próprio Venturi e sua esposa Denise Scott Brown, além de Steven Izenour - e publicada em 1972. A cidade de Las Vegas, e sua avenida principal repleta de hotéis-cassino, a *Las Vegas Boulevard*, mais conhecida como *strip* - ou faixa - foi escolhida como objeto de análise pela equipe de pesquisa de Robert Venturi por se tratar de um exemplo exagerado de cidade desenvolvida a partir do fenômeno da dispersão ou suburbanização norte-americanas. A arquitetura ali encontrada havia sido produzida pela iniciativa privada, com caráter eminentemente comercial e para ser percebida da perspectiva de quem dirige um automóvel.



**Fig. 074. Billboard on a highway.** Na entrada de Las Vegas, como no acesso à Barra da Tijuca via Zona Sul, o anúncio de um espaço urbano diferente. Fonte: Koolhaas, 2001, p.591 e <<http://anoticiabarra.blogspot.com>>.

Entendemos, então, que características físicas similares a estas encontram-se presentes na arquitetura existente na nossa área de estudo, em particular, e em geral, por todo o bairro da Barra da Tijuca. Aqui também uma via de tráfego automotivo define a paisagem urbana e estrutura todo o bairro enquanto os edifícios, sejam residenciais ou comerciais, disputam com seus pares a atenção do observador, visto neste caso como um motorista-consumidor. Na cidade tradicional do século XIX, ou até Brasília neste aspecto específico, as tipologias residenciais e privadas exerciam um papel secundário em contraste com a arquitetura cívica ou institucional, invariavelmente mais exuberante. Em Las Vegas e na Barra da Tijuca, foi o poder privado quem construiu a arquitetura que domina o espaço urbano. Basta lembrar que o primeiro grande edifício público de caráter cultural da área de estudo tem inauguração prevista para este ano, quase quarenta anos após a elaboração do Plano Piloto <sup>136</sup>.

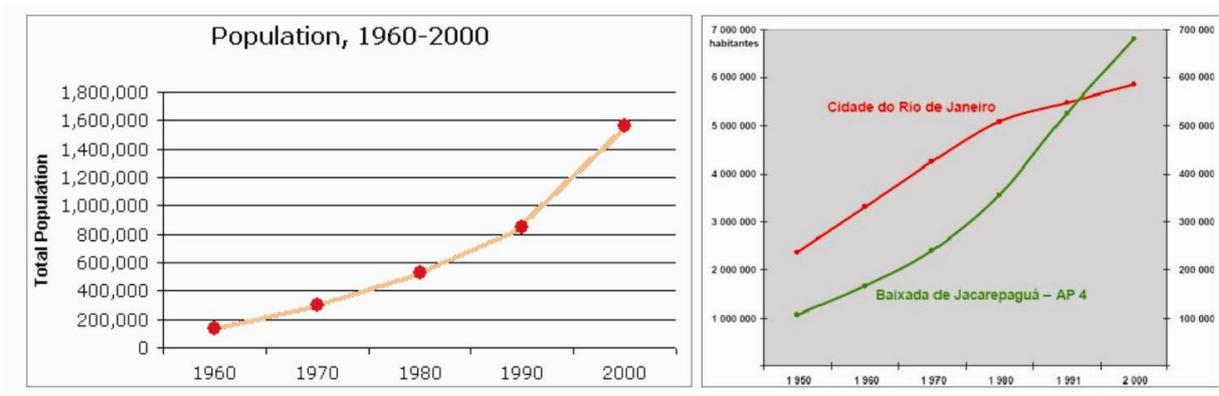


**Fig. 075. Vista noturna de Las Vegas.** A concentração de hotéis-cassinos do *Las Vegas Boulevard* é o símbolo da cidade que mais cresce nos Estados Unidos. Foto: Claudia Fleury.

---

<sup>136</sup> A Cidade da Música Roberto Marinho, obra da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro de autoria do arquiteto francês Christian de Portzamparc.

Mas além das características físicas similares das áreas de estudo, contou também para a escolha de Venturi entre os autores selecionados a idéia central do ensaio do arquiteto norte-americano de que cabe ao urbanista aprender a partir de situações existentes, sem juízos de valor pré-concebidos e sem uma ideologia pré-formulada. Este processo é claramente oposto ao idealismo de Le Corbusier, que o levou a produzir seus famosos planos urbanísticos, como o da *Ville Contemporaine*. Este contraste de posições se torna dramático no nosso caso, por estarmos tratando de uma área cuja ocupação partiu de um plano derivado de uma visão de cidade contemporânea ideal modernista que foi ocupada oportunamente por uma arquitetura de grande apelo comercial, como a descrita no livro de Venturi. Além disso, a escolha de Las Vegas como objeto de análise foi motivada por se tratar de uma cidade cuja arquitetura se produziu à revelia do gosto culto da crítica arquitetônica, como tem acontecido mais recentemente na Barra da Tijuca. Não obstante, as curvas de crescimento populacional dos dois objetos de análise são extremamente semelhantes.



**Fig. 076. Gráficos de crescimento populacional Las Vegas e AP4: 1960-2000.** Tanto Las Vegas quanto a Baixada de Jacarepaguá, Barra da Tijuca inclusive, tiveram grande crescimento populacional na segunda metade do século XX, a despeito da crítica arquitetônica desfavorável em ambos os casos. Fonte: US Census Bureau e IBGE in Castro, 2005, p.30.

Enquanto o chamado modernismo tardio – como ficou conhecida a apropriação do vocabulário formal do Movimento Moderno pelas grandes corporações transnacionais – dominava o cenário arquitetônico oficial norte-americano e mundial, a paisagem do novo subúrbio era produzida seguindo uma linguagem que se consagrou como o vernáculo comercial norte-americano. Segundo Venturi, este contraste entre a teoria e a prática se deveu ao fato de a arquitetura moderna, abstrata, das formas simples e sofisticadas derivadas da apologia do essencial sintetizada e eternizada no *slogan* “Less is more” (Menos é mais)<sup>137</sup> ter se mostrado imprópria para a tarefa de criar uma comunicação eficaz com o público.

A arquitetura depende, para sua percepção e criação, de experiências passadas e associações emocionais, e (...) esses elementos simbólicos podem, com frequência, contradizer-se à forma, à estrutura e ao programa com os quais estão associados no mesmo edifício.<sup>138</sup>

Esta contradição se manifestaria de duas maneiras principais denominadas jocosamente de o pato ou o galpão decorado. “O pato (arquitetura moderna) é a edificação especial que é um símbolo; o galpão decorado é o abrigo convencional a que se *aplicam* símbolos”.<sup>139</sup> E para ilustrar esta oposição, Venturi utilizou uma comparação entre dois edifícios: Crawford Manor (o pato modernista), do arquiteto Paul Rudolph, e Guild House (o galpão decorado pós-moderno), de sua própria autoria. Incluiremos na tabela produzida nesta comparação uma terceira coluna,

---

<sup>137</sup> Este *slogan* é atribuído a Ludwig Maria Mies van der Rohe, o último diretor da Bauhaus, auto-exilado nos Estados Unidos após o fechamento em 1933 pelos nazistas da famosa escola de artes e ofícios alemã e que influenciou toda uma geração de arquitetos norte-americanos.

<sup>138</sup> Venturi, 2003, p. 118.

<sup>139</sup> Idem ibidem. Grifo do autor. No original: *the duck and the decorated shed*.

referente ao panorama atual da arquitetura na Barra da Tijuca.<sup>140</sup> Faremos o mesmo para a outra tabela exposta mais tarde no livro, em que a arquitetura da dispersão urbana é comparada com a arquitetura da megaestrutura e do funcionalismo. Para Venturi, “as manifestações urbanas da arquitetura feia e banal e o galpão decorado estão mais próximos da dispersão urbana do que da megaestrutura”.

(...) Para nós, a arquitetura vernacular comercial foi uma fonte inicial vigorosa do simbolismo na arquitetura. No estudo de Las Vegas descrevemos a vitória de símbolos-no-espaço sobre as formas-no-espaço na paisagem automobilística brutal das grandes distâncias e altas velocidades, onde as sutilezas do espaço arquitetônico puro não podem mais ser saboreadas.<sup>141</sup>



**Fig. 077. O pato e o galpão decorado.** Ilustrações de Venturi para a teoria do pato (*duck*) e o galpão decorado (*decorated shed*). Fonte: Venturi, 1972, pp. 75 e 76.

<sup>140</sup> A tradução dos termos para o português mistura aquela da bibliografia com a deste autor, quando parecer mais conveniente.

<sup>141</sup> Venturi, 2003, p. 154.

## ARQUITETURA

Guild House (arquitetura pós-moderna)	Crawford Manor (arquitetura moderna)	Panorama atual da arquitetura na Barra da Tijuca
Uma arquitetura de significado	Uma arquitetura de expressão	Uma arquitetura de pouco significado
Simbolismo explícito "denotativo"	Simbolismo implícito "conotativo"	Simbolismo ora explícito ora implícito
Ornamento simbólico	Ornamento expressivo	Ornamento ora simbólico ora expressivo
Ornamento aplicado	Expressionismo integral	Ornamento aplicado e expressionismo parcial
Meios mistos	Arquitetura pura	Meios mistos
Decoração pelo acréscimo de elementos superficiais	Decoração não-admitida pela articulação de elementos integrals	Decoração pelo acréscimo de elementos superficiais
Simbolismo	Abstração	Muito simbolismo e pouca abstração
Arte representativa	"Expressionismo abstrato"	Mais representativa e menos abstrata
Arquitetura evocativa	Arquitetura inovadora	Arquitetura evocativa e pouco inovadora
Mensagens sociais	Conteúdo arquitetônico	Mensagens anacrônicas
Propaganda	Articulação arquitetônica	Arquitetura de apelo comercial
Arte elevada e baixa	Arte elevada	Arte baixa
Evolutiva, usando precedentes históricos	Revolucionária, progressiva, antitradicional	Apropria indiscriminadamente referências históricas inclusive o modernismo
Convencional	Críativa, singular e original	Segue as convenções do mercado imobiliário
Palavras antigas com significados novos	Palavras novas	Significados antigos com palavras novas
Comum	Extraordinária	Diversificada porém nada excepcional
Prática	Heródica	Nem prática nem heródica, commodity
Bonita na fachada	Bonita (ou ao menos uniforme) por inteiro	Projetos de fachada, implantação lucrativa, equipamentos de "grife"
Incoerente	Coerente	Incoerente
Tecnologia convencional	Tecnologia avançada	Tecnologia avançada disfarçada de convencional
Tendência à dispersão urbana	Tendência à megastrutura	Tendência à dispersão urbana
Parte do sistema de valores do cliente	Tenta elevar o sistema de valores e/ou o orçamento do cliente pela referência à Arte e à Metafísica	Parte do sistema de valores do mercado imposto ao cliente
Parece barata	Parece cara	Ora parece barata ora parece cara
"Desinteressante"	"interessante"	Chamativa porém desinteressante
Imagens heterogêneas	A imagem da inteligência de classe média	Imagens heterogêneas
A imagem difícil	A imagem fácil	A imagem difícil e fácil ao mesmo tempo
O todo difícil	O todo fácil	O todo fragmentado
Construção para o mercado	Construção para o homem	Construção para o mercado
Problemas do momento	A velha revolução arquitetônica	Tendências do momento

**Fig. 078. Tabela comparativa: arquitetura pós-moderna, moderna e híbrida (Barra da Tijuca).** As colunas da esquerda e do centro são uma adaptação da tabela de Robert Venturi em *Aprendendo com Las Vegas*.  
 Fonte: Venturi, 2003, p.133. Projeto gráfico: LS.

**Fig. 078. Tabela comparativa: arquitetura pós-moderna, moderna e híbrida (Barra da Tijuca).** As colunas da esquerda e do centro são uma adaptação da tabela de Robert Venturi em *Aprendendo com Las Vegas*. Fonte: Venturi, 2003, p.133. Projeto gráfico: LS.

## ARQUITETURA E URBANISMO

DISPERSÃO URBANA	MEGAESTRUTURA	PANORAMA ATUAL DA ARQUITETURA E DA OCUPAÇÃO DA BARRA DA TIJUCA
Feia e banal	Heróica e original	Feia e banal
Depende do simbolismo explícito	Rejeita o simbolismo explícito	Adota o simbolismo ora implícito ora explícito
Simbolos no espaço	Formas no espaço	Formas e símbolos no espaço
Imagem	Forma	Imagem e forma
Meios mistos	Arquitetura pura	Meios mistos
Grandes letreiros criados por artistas comerciais	Placas pequenas (e somente quando absolutamente necessárias) criadas por artistas gráficos	Grandes letreiros criados por artistas comerciais
Ambiente feito para o automóvel	Ambiente pós- e pré-automóvel	Ambiente feito para o automóvel
Carrões	Transporte público	Misto de carrões e transporte público, ineficiente
Leva a sério o estacionamento e "passadizo" o pedestre	Arquitetura "correta" com propósitos sérios porém egocêntricos para os pedestres, ignora de maneira irresponsável o estacionamento ou tenta torná-lo uma piazza	Leva a sério o estacionamento e brinca com o pedestre
Disneylândia	Piazas	Empresas a linguagem do parque temático incluindo referências como a piazza
Promovida por pessoal de vendas	Promovida por experts	Promovida mais por pessoal de vendas do que por arquitetos
Vivável e efetivamente construída	Vivável tecnologicamente talvez, mas inviável social e economicamente	Arquitetura vivável e ocupação "inviável" social e economicamente
Estilo de vida popular	Estilo de vida "correto"	Estilo de vida americanizado ("Miami brasileira")
Estilos históricos	Estilo moderno	Estilos históricos e moderno lado a lado
Utiliza modelos tipológicos	Utiliza criações originais	Utiliza modelos tipológicos reinterpretados
Cidade processo	Cidade instantânea	Projeto de cidade instantânea (Plano Piloto) ocupada difusa e gradualmente
Broadacre City	Ville Radieuse	Híbrido de ville contemporaine e generic city
Aparência terrível	Dá uma bela maquete	Dá uma bela foto de satélite
Arquitetos não gostam	Arquitetos gostam	Arquitetos não gostam
Tecnologia da comunicação do século XX	Visão industrial do século XIX	Híbrido de visão industrial (urbanismo) e tecnologia da comunicação (arquitetura)
Realismo social	Ficção científica	Ficção social
Praticidade	Indulgência tecnológica	Indulgência arquitetônica
Pragmática	Visionária	Híbrido de urbanismo visionário e arquitetura pragmática
Imagem urbana ambígua	Imagem urbana tradicional	Imagem urbana ambígua
Bagunça vital	"Projeto total" (matéria de capa)	Bagunça ordenada

**Fig. 079. Tabela comparativa: dispersão urbana, megaestrutura e Barra da Tijuca.** As colunas da esquerda e do centro são uma adaptação da tabela de Robert Venturi em *Aprendendo com Las Vegas*. Fonte: Venturi, 2003, pp. 156 e 157. Projeto gráfico: LS.

**Fig. 079. Tabela comparativa: dispersão urbana, megaestrutura e Barra da Tijuca.** As colunas da esquerda e do centro são uma adaptação da tabela de Robert Venturi em *Aprendendo com Las Vegas*. Fonte: Venturi, 2003, pp. 156 e 157. Projeto gráfico: LS.

A partir da premissa de que a arquitetura que se encontra hoje na Barra da Tijuca é característica daquela produzida nos subúrbios derivados da dispersão urbana e pela comparação das tabelas originais de Venturi com a inclusão da terceira coluna podemos extrair diversas conclusões.

Ela empresta seu significado de outro contexto geográfico e histórico (expresso na expressão popular “Miami brasileira”) e, por isso, tem seu significado reduzido posto que é uma espécie de ficção social. Por ter sido produzida em um período de transição, em termos de prática corrente arquitetônica, entre o modernismo tardio e o pós-modernismo historicista, ela apresenta variações em relação à aplicação de ornamentos e referências históricas, que oscilam entre a abstração e o simbolismo. É uma arquitetura de alto apelo comercial e baixa relevância artística, uma vez que é cotada menos por seu valor arquitetônico e mais pelo seu valor venal. Por isso mesmo, segue as poucas e superficiais inovações ditadas pelo mercado imobiliário aos clientes que a têm como bem de consumo. A partir do público alvo, adquire aspecto mais barato ou mais caro.

É inevitavelmente incoerente, pois as fases de sua concepção são dissecadas por especialistas. O projeto de implantação é definido pelo empreendedor com base na maior área permitida pelas leis urbanas de ocupação, o projeto de arquitetura é desenvolvido por um escritório – mais técnico – seguindo padrões estabelecidos, o projeto de fachadas por outro – mais “inovador” - e o das áreas comuns por um terceiro – mais midiático. As áreas comuns e serviços de apoio são gerenciados por profissionais famosos em cada área (restaurante *by* fulano, academia *by* beltrano, *spa by* sicrano). O arquiteto não comanda mais o processo, que é definido pelas

estratégias de marketing e venda. Como anunciava um lançamento imobiliário recente, “aqui se valoriza tanto a qualidade de vida quanto o seu investimento”.<sup>142</sup>

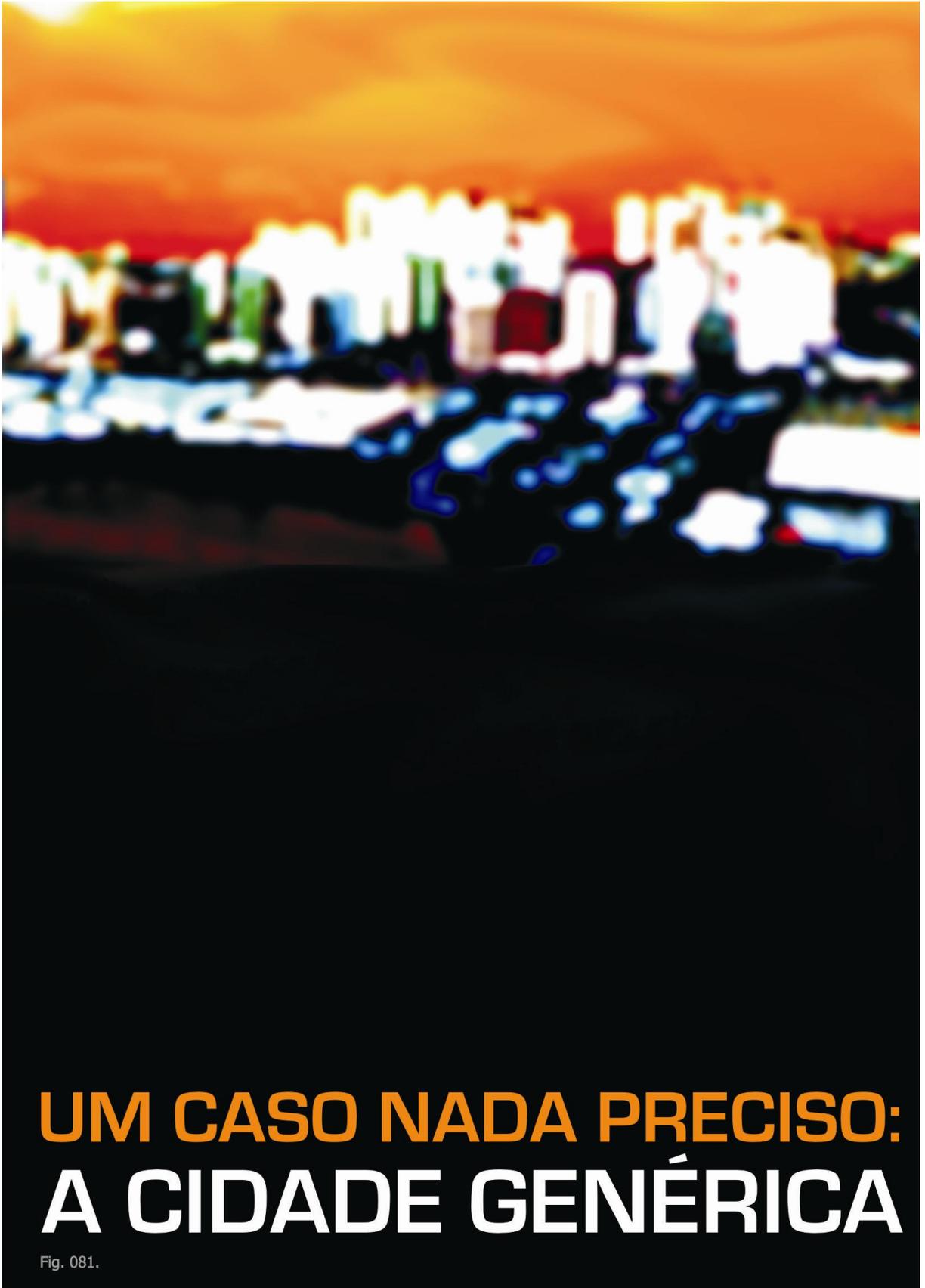
A estrutura urbana é baseada no automóvel em detrimento do pedestre. O estacionamento ganha importância e hostiliza a presença humana no espaço público. Por outro lado, a baixa densidade e a conseqüente necessidade de uma estrutura urbana ociosa geram custos altos que oneram o poder público. E mesmo que os investimentos sejam desviados de outras regiões da cidade, sua manutenção é sempre precária. Isto se agravou ainda mais pela ocupação gradual, porém difusa e não-linear, que gerou uma de suas maiores contradições. O Plano Piloto partia de algumas premissas necessárias ao seu bom funcionamento. Entretanto, os investimentos necessários para sua infra-estrutura completa não existiram. A natureza a ser preservada terminou contaminada por esgoto e poluição de todo tipo. Além disso, a cidade instantânea visionária total foi “comprometida” neste processo de ocupação por uma arquitetura indulgente, de apropriação e reinterpretação exógenas, desqualificada pela grande maioria dos arquitetos e rejeitada pelo próprio autor do Plano. O resíduo do todo coerente se misturou à fragmentação do tecido urbano dentro do que chamamos de urbanismo híbrido.

---

<sup>142</sup> Anúncio do condomínio Península publicado no Globo (23/02/08), p. 5.



**Fig.080. Las Vegas ontem e Barra da Tijuca hoje.** Ilustração do estudo de Venturi com a *Strip* em 1972 (acima) e os letreiros de publicidade da Avenida das Américas hoje (abaixo). Fotos: Venturi, 1972, p.12 (acima) e LS (abaixo).



# UM CASO NADA PRECISO: A CIDADE GENÉRICA

Fig. 081.

Fig. 081. Vista aérea modificada da Barra da Tijuca. Projeto gráfico: LS.

### 3.4 UM CASO NADA PRECISO: A CIDADE GENÉRICA

A Cidade Genérica foi definida, em 1994, pelo arquiteto e escritor holandês Rem Koolhaas em um texto que foi publicado, no ano seguinte, como um dos capítulos do livro *S, M, L, XL, Small, Medium, Large, Extra Large* (1995). No livro, alternam-se escritos de Koolhaas e projetos do escritório que lidera até hoje, o O.M.A. (*Office for Metropolitan Architecture*) em ordem crescente. O interessante é que se trata do último capítulo do livro. Esta posição acaba por indicar a importância do texto como síntese do pensamento do grupo. Koolhaas já havia chamado a atenção da crítica internacional, um ano antes, com o lançamento de seu “manifesto por Manhattan” chamado *Delirious New York* (1994). E o tema da cidade do século XXI permeará sua obra escrita consecutiva, como em *Mutations* (2000), *Great Leap Forward* e *Guide to Shopping* (2001), números 1 e 2 do “Projeto sobre a cidade” da *Harvard Design School*.

O termo, derivado de “gênero” e de “geral”, é usado por Koolhaas para definir aquelas cidades ou áreas de expansão “periféricas” que não possuem “especificidades” – ou uma *trademark*, como se diria em linguagem comercial - em oposição às suas “generalidades”. Em outras palavras, onde se pode encontrar tudo de toda parte do mundo e nada que não se encontre em qualquer outra parte. Logo no início, o autor questiona a prevalência do chamado centro como lugar da identidade urbana e do patrimônio de uma cidade em relação à periferia, pois, “a identidade, quando concebida como uma forma de compartilhar o passado, é uma proposta perdedora”. Afinal, o crescimento das cidades atingiu cifras que suplantam a possibilidade de tantos (população) se identificarem com tão pouco (patrimônio

comum). Progressivamente, “a persistência da presente obsessão concêntrica nos torna[rá], a todos, pessoas ‘além-túnel’, cidadãos de segunda classe” em um “exílio coletivo do centro” por causa desta “insistência em ter o centro como o núcleo de valor e significado e a fonte de toda a significância”, o que “nega ao resto da cidade sua legitimidade”. A partir desta constatação, Rem Koolhaas define:

A Cidade Genérica é a cidade livre da opressão do centro, da camisa-de-força da identidade. (...) É a cidade sem história, um reflexo das habilidades e das necessidades do presente. (...) A [sua] grande originalidade (...) é simplesmente abandonar o que não funciona. (...) A Cidade Genérica é tudo que restou do que era a cidade – é a pós-cidade.<sup>143</sup>

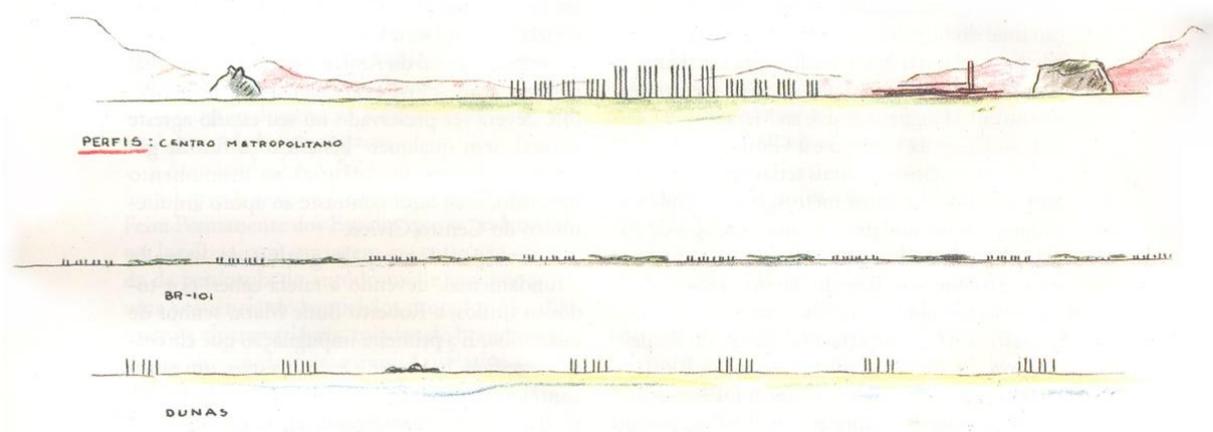
A leitura do texto impressiona, por um lado, pela semelhança de tom de alguns escritos de Le Corbusier, que decretava, em 1922, a obsolescência do pensamento sobre a cidade “contemporânea”. Mas Corbusier ainda acreditava na necessidade de um centro – embora novo – pois o reconstruía em meio ao centro “antigo”, como no *Plan Voisin*, para Paris, e no plano de urbanização do *Vieux-Port* de Marselha, ou o construía em meio ao nada anterior (*Ville Contemporaine* e *Ville Radieuse*). Por outro lado, no nosso caso específico, confirma-se a classificação da área de estudo, e da Barra da Tijuca, como cidade genérica, seja por sua configuração urbana, seja pelas tipologias ali existentes. Ao interpretar a *Ville Contemporaine* Corbusiana, Lucio Costa planejou, sim, um futuro Centro Metropolitano a ser construído um pouco ao norte do encontro dos eixos principais do novo bairro. Entretanto, a confirmar Koolhaas, esta nova centralidade, que é desdenhada na Cidade Genérica, é exatamente a parte do Plano Piloto que não se desenvolveu até o presente. Também na Barra, a identidade urbana é

---

<sup>143</sup> Koolhaas, 1995, pp. 1248 a 1264.

freqüentemente questionada, pois “a escrita da cidade [genérica] talvez seja indecifrável, (...) mas isto não significa que não *haja* escrita; talvez seja apenas porque *nós* tenhamos desenvolvido um novo analfabetismo, uma nova cegueira. Uma observação mais atenta revela os temas, as partículas, os filamentos” desta nova cidade. É a esta “observação mais atenta” que este trabalho pretende se dedicar. Por exemplo, ao afirmar que a Cidade Genérica é “a colisão ou confluência de duas migrações”, Koolhaas confirma a tese de Costa de que a Barra representaria a “terceira fase” de desenvolvimento do Rio de Janeiro em que “o círculo norte-sul se fechará” com a migração de população tanto da Zona Norte quanto da Zona Sul da cidade.

No texto selecionado, Rem Koolhaas reverbera, surpreendentemente, o primeiro princípio do urbanismo de Le Corbusier afirmando que a “a densidade no isolamento é o ideal”, enquanto estabelece o arranha-céu isolado como tipologia definitiva. Também o arranha-céu domina o perfil da Barra da Tijuca, como já definia Lucio Costa nos desenhos de seu Plano Piloto.



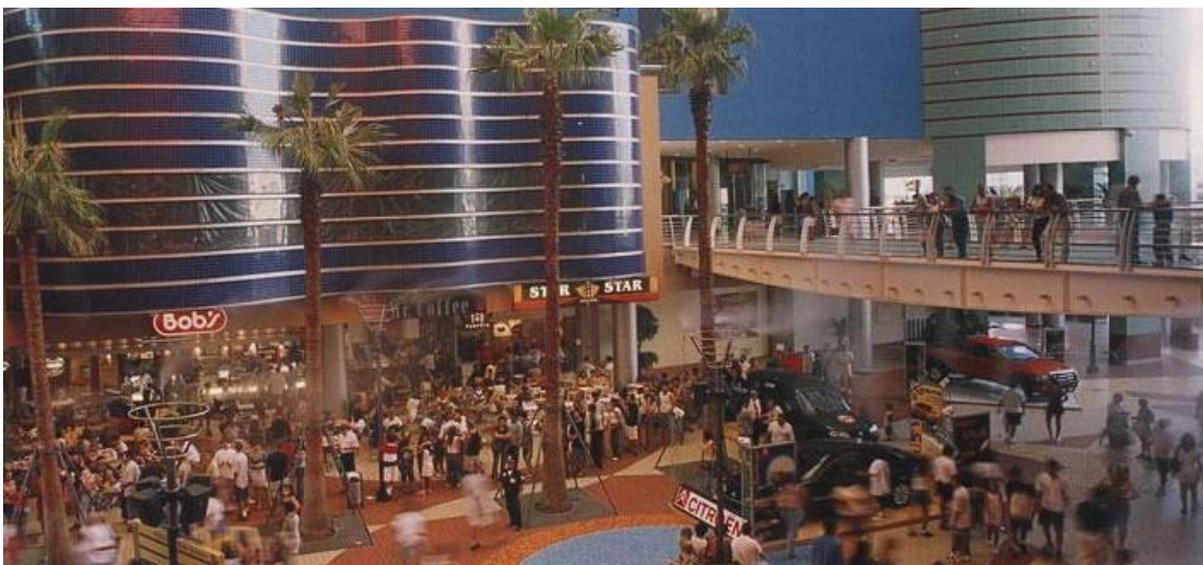
**Fig. 082. Croquis de Lucio Costa para o Plano Piloto.** Perfis da Barra da Tijuca após a implantação do Plano com o Centro Metropolitano em destaque (ao alto) e o distanciamento entre os núcleos residenciais vistos da atual Avenida das Américas (BR-101) e da praia (embaixo). Fonte: Costa, 1995, p.354.

Não obstante, a densidade da Barra da Tijuca está entre as mais baixas da cidade, e não atinge os 50 habitantes por hectare, assim como o número médio de ocupantes por unidade da cidade genérica “diminui perpetuamente”. A velocidade das construções é outra característica comum. A Região Administrativa da Barra da Tijuca, por exemplo, teve mais de 4.000 transações imobiliárias realizadas nos anos 1990. Por isso, a sensação que se tem ao visitá-la é de que os edifícios “florescem sem aviso prévio”. A arquitetura predominantemente populista, que vimos anteriormente, também é característica da cidade genérica, assim como o “estilo livre” e o pós-modernismo que, segundo Koolhaas, qualquer um pode fazer. Nada é verdadeiramente antigo, pois a *tabula rasa* está em sua origem. E a tendência é cada vez maior para uma desregulamentação do espaço urbano, uma vez que o planejamento é inexistente. Por isso, vias, edifícios e a natureza se alternam irregularmente, sem uma seqüência que se possa chamar de lógica.



**Fig. 083. Pontes Lucio Costa e Oscar Niemeyer.** Condomínios de luxo e terrenos vazios alternam-se até hoje na área do primeiro condomínio a ser lançado (Centro da Barra/Athaydeville) e último a ser consolidado. No alto, à direita, o condomínio Atlântico Sul. Foto: MS.

A rua morreu enquanto espaço para o público e se tornou *highway* e avenida, destinadas só para o fluxo de veículos. O shopping center tomou seu lugar como rua principal e espaço de convívio. Rem Koolhaas o classifica – em um texto posterior, de 2001 – como *junkspaces* (ou espaços-porcária)<sup>144</sup>, ou seja, “um triângulo das Bermudas dos conceitos”.<sup>145</sup>



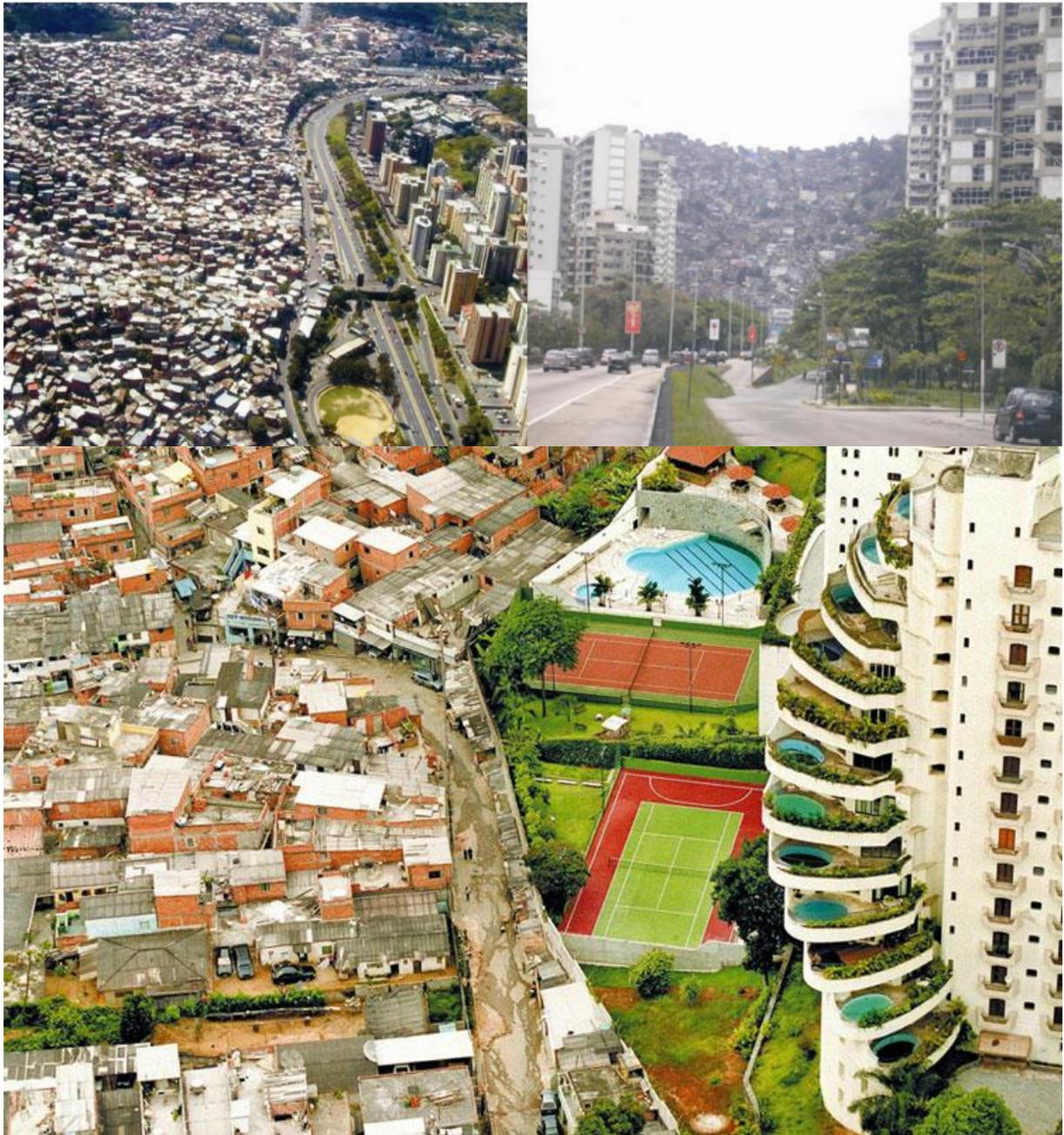
**Fig. 084. Foto promocional do centro de entretenimento New York City Center.** Parte do complexo do Barrashopping, este é o grande espaço de convívio dos jovens adolescentes na área de estudo. Foto: <<http://www.kmdarchitects.com>>

Não foi à toa também que dois entre os primeiros condomínios da Barra da Tijuca se chamavam Nova Ipanema e Novo Leblon. A proposta, na época de seu lançamento, era a de criar uma Zona Sul sem defeitos, assim como a cidade genérica “trata os ‘males’ atribuídos à cidade tradicional”. Neste ambiente artificialmente homogêneo, não há habitação prevista para as classes mais baixas, que, ao contrário de seus pares mais abastados, vivem em abrigos improvisados, porque estão permanentemente excluídos.

---

<sup>144</sup> Koolhaas, 2001, p. 408.

<sup>145</sup> Idem, p. 409.



**Fig. 085. Os contrastes da cidade genérica.** Na cidade genérica, aqueles que têm mais dinheiro ocupam o que é gratuito – o ar – enquanto os pobres ocupam o bem mais caro – a terra. Caracas, Venezuela (esquerda), Rio de Janeiro (direita) e São Paulo (abaixo). Fotos: <<http://ideias-in-completas.blogspot.com>> e LS (acima) e Tuca Vieira *in* Burdett, 2007, p. 190 (abaixo).

Por outro lado, em virtude de não ter especificidades, o imaginário da cidade genérica não é compartilhado apenas pelos habitantes ou visitantes de apenas uma cidade, mas de todas. Por isso, não estranhe se as imagens abaixo lhe parecerem extremamente familiares.



**Fig. 086. A gênese da cidade genérica.** À esquerda, Nova Ipanema (1981) na Barra e Dubai (1991) à direita. Fotos: O Globo, 10 Set. 2006 e <[http://www.overseas propertymall.com](http://www.overseaspropertymall.com)>.



**Fig. 087. A cidade genérica em diferentes contextos.** Fisher Island em Miami, ao alto, e condomínio Espacio Laguna na Barra da Tijuca, abaixo. Fotos: <<http://www.prweb.com>> e <<http://www.imoveisdorio.com>>.

**TABELA COMPARATIVA:  
CIDADE GENÉRICA – BARRA DA TIJUCA HOJE**

CIDADE GENÉRICA	BARRA DA TIJUCA HOJE
O arranha-céu aparece como a tipologia final e definitiva [mas] as torres não se encontram mais coladas; elas são espaçadas de forma a não interferirem. [pois] a densidade no isolamento é o ideal.	"Os núcleos urbanizados ao longo da BR-101 [señam] afastados cerca de 1Km entre si" e "as edificações, em número limitado, seriam exclusivamente torre (...) para unidades de 25 a 30 pisos". Lucio Costa
A questão da habitação é "resolvida" de duas maneiras: a legal, nas torres dos ricos, e a ilegal, nos abrigos improvisados dos pobres. Uma solução ocupa o céu e a outra ocupa a terra. É estranho, pois aqueles que têm menos dinheiro habitam o bem mais caro – a terra; aqueles que pagam, ficam com o que é gratuito – o ar.	Apesar de setores com residências unifamiliares, predomina, na área de estudo, a estruturação em condomínios fechados de classe média e alta com torres multifamiliares. Já a população mais pobre tem ocupado as áreas de domínio público e de proteção ambiental em favelas nas bordas das legoas da região [Rio das Pedras, Gardênia Azul etc.]
O número médio de ocupantes por unidade é a metade [e] a densidade da Cidade Genérica diminui perpetuamente.	Densidade comparativamente menor (<50 hab/ha) que outros bairros com o mesmo perfil econômico e maior número de lançamentos imobiliários do que o aumento da população.
Todas as cidades genéricas advêm da tábula rasa.	A Barra da Tijuca permaneceu praticamente intocada até a data do Plano Piloto.
A arquitetura da cidade genérica [é] construída em uma velocidade incrível.	4.000 transações imobiliárias em 10 anos.
A cidade genérica apresenta a morte final do planejamento [pois] edifícios florescem/ somem sem aviso prévio.	Os projetos aprovados não seguem uma sequência "natural" e há vários esqueletos na Avenida das Américas.
A cidade genérica chega a ser "subversiva", pois "eleva a mediocridade a seu nível mais alto".	Qualidade da arquitetura realizada sempre referida como "mediocre" apesar da vontade de Lucio Costa de que fosse criada uma "comissão especial de aferição arquitetônica, com possibilidade de recurso ao IAB".
O estilo escolhido é o pós-moderno e sempre será, [pois] produz resultados rápidos o suficiente para acompanhar os passos do desenvolvimento da cidade genérica. Qualquer um pode fazê-la.	Projetos como Downtown, Citiá América e Centro Empresarial do Barreshopping, com referências históricas apropriadas aos novos usos.
"A cidade genérica não tem camadas". A cidade genérica perpetua sua própria amnésia [seu único vínculo com a eternidade?]. Sua arqueologia será, portanto, a evidência de seu esquecimento progressivo.	Lucio Costa já previa gabaritos para todo tipo de edificação a fim de que o processo, existente na cidade tradicional, de substituir casas, por pequenos edifícios e depois por edifícios mais altos não se repetisse na Barra da Tijuca.
Um amálgama de seções altamente organizadas – que datam aproximadamente do começo de seu desenvolvimento, quando "o poder" não havia se diluído – e combinações crescentemente livres em todas as outras partes.	Comparação entre a estrutura pública original e os primeiros condomínios em oposição aos condomínios e shopping centers mais recentes.
A rua [street] morreu. As ruas [roads] são só para os carros.	Ausência de esquinas

**Fig. 088. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte I.** Fonte: Koolhaas, 1995, pp. 1248 a 1994. Projeto gráfico: LS.

**Fig. 088. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte I.** Fonte: Koolhaas, 1995, pp. 1248 a 1994. Projeto gráfico: LS.

**TABELA COMPARATIVA:  
CIDADE GENÉRICA – BARRA DA TIJUCA HOJE**

CIDADE GENÉRICA	BARRA DA TIJUCA HOJE
A melhor definição da estética da Cidade Genérica é 'estilo livre'.	Diferentes estilos das edificações – "italiano" (Citéz América), "francês" (Le Monde), "californiano" (Oceanfront) e até "moderno" (CE Mario Henrique Simonsen).
Existem três elementos: estradas (roads), edifícios e a natureza, eles coexistem em relações flexíveis, aparentemente sem explicação, em uma diversidade organizacional espetacular. Qualquer um dos três pode dominar: ora a 'estrada' se perde (...); ora não se vê qualquer edifício, apenas a natureza; e, então, igualmente imprevisível, você está cercado apenas por edifícios.	Vias, edifícios e a natureza se alternam irregularmente sem uma sequência que se possa chamar de lógica, como no trecho de Athaydeville.
O fórum romano está para a água, assim como o shopping center está para a main street (via comercial). A highway é uma versão superior do bulevar (...).	O comércio de rua co-habita a highway com centros comerciais de pequeno, médio e grande portes.
Ninguém sabe onde, como, desde quando o esgoto está instalado, a localização exata das linhas de telefone.	Lucio Costa propõe que os fios sejam subterrâneos e o sistema de saneamento da Barra ainda está em fase de implantação.
A cidade genérica tem uma relação (às vezes distante) com um regime mais ou menos autoritário – local ou nacional. Normalmente, os assessores de um 'líder' – quem quer que tenha sido – decidiram desenvolver uma parte do 'centro da cidade' ou da periferia, ou até começar uma nova cidade no meio do nada, e dispararam o processo que pôs a cidade no mapa. Frequentemente, o regime se tornou surpreendentemente invisível, como se, por sua permissividade, a cidade genérica resistisse ao ditatorial.	O processo de ocupação significativa da Barra da Tijuca se inicia com o Plano Piloto encomendado a Lucio Costa em 1969, período de recrudescimento do regime militar. Com o tempo e o esvaziamento do estado como financiador de obras públicas, as leis, originalmente rígidas, se flexibilizaram de acordo, quase sempre, com o interesse dos grandes incorporadores.
A cidade genérica trata os 'males' atribuídos à cidade tradicional, antes que o nosso amor por ela tenha se tornado incondicional.	Oscar Niemeyer disse, ao projetar o condomínio Centro da Barra, aprovado por Lucio Costa ainda no início dos anos 70: "Copacabana e Ipanema": hoje mais valorizados que a Barra - "são péssimos exemplos que não devem ser repetidos".
"A serenidade da Cidade Genérica é atingida pelo esvaziamento do domínio público."	À exceção da faixa litorânea, os espaços de convívio estão dentro de empreendimentos privados (condomínios, shopping centers etc.)
"Há sempre uma área (...) em que um mínimo de passado é preservado."	Área da chamada Barrinha.
Na cidade genérica, as pessoas são não apenas mais bonitas que seus pares, elas também são conhecidas por serem mais equilibradas, menos ansiosas sobre o trabalho, menos hostis, mais prazerosas - prova, em outras palavras, que existe uma conexão entre a arquitetura e o comportamento, que a cidade pode fazer pessoas melhores por métodos ainda não-identificáveis.	Algumas descrições da chamada nova sociedade emergente da Barra da Tijuca a descrevem como "pessoas felizes, eles têm dinheiro, mas não falam nisso".
A cidade genérica tem números de telefones fáceis com números do meio idênticos.	Meu número de telefone é 24.3333.996.

**Fig. 089. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte II.** Koolhaas, 1995, pp. 1248 a 1994. Projeto gráfico: LS.

**Fig. 089. Tabela comparativa: cidade genérica e Barra da Tijuca hoje – parte II.** Koolhaas, 1995, pp. 1248 a 1994. Projeto gráfico: LS.



### 3.5 O PLANO PILOTO PARA A BARRA DA TIJUCA - ONTEM E HOJE

O Plano Piloto para a Barra da Tijuca foi oficialmente denominado Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. No início da memória descritiva do Plano, Lucio Costa analisou o processo de ocupação da cidade do Rio de Janeiro desde sua fundação pelos portugueses em 1565, na Baía de Guanabara, a leste, até o ano de elaboração do Plano, 1969. A cidade teria se expandido tendo como fator determinante sua configuração natural, entre o mar e as montanhas do maciço da Tijuca. Para o sul, ao longo do litoral e com uma densidade um pouco mais alta, instalaram-se as classes mais altas. Para o norte, ao longo da rede ferroviária e com uma ocupação mais extensiva, deslocaram-se as classes operárias.



**Fig. 091. Montagem de foto de satélite e desenhos de Lucio Costa para a Barra.** A superposição do desenho de Lucio Costa e da imagem de satélite ilustra a análise urbana regional de Lucio Costa, que pretendia estabelecer na Barra da Tijuca um novo Centro Metropolitano. O eixo Norte-Sul do Plano está exatamente onde hoje encontra-se a Avenida Ayrton Senna e sua continuação, a Linha Amarela. Foto de satélite: GE. Desenhos de Lucio Costa: Costa, 1995, p. 347. Projeto gráfico: LS.

Lucio Costa via, então, com a nova fronteira de expansão, a possibilidade de integrar estes dois fluxos na planície desocupada a oeste. Afinal, o grande triângulo que agora se abria à ocupação, estava localizado a meio caminho entre a Baía de Guanabara e a Baía de Sepetiba. Costa estava ciente, entretanto, que as barreiras naturais indicavam que o novo megabairro deveria se estabelecer com uma certa autonomia em relação ao centro histórico, a fim de se evitar grandes deslocamentos diários. Definiu, então, um novo Centro Metropolitano, a cerca de 20 Km de cada baía. E distribuiu, a partir deste ponto, todas as funções urbanísticas necessárias para uma ocupação “racional” que equacionasse a manutenção de suas belezas naturais e as pressões de expansão populacional, em especial, aquelas voltadas ao mercado imobiliário.<sup>146</sup> Estas funções estão enumeradas no lado direito do desenho que consagrou o Plano e que reproduzimos adiante. A fim de comparar objetivamente o que Lucio Costa planejou para a área e o que se encontra hoje efetivamente realizado, construímos uma tabela comparativa por item. Ela poderá demonstrar convergências e divergências bastante evidentes e possibilitará uma análise bastante objetiva a partir da qual poderemos chegar a algumas conclusões.

Antes disso, é importante ressaltar que a tabela, como o desenho do Plano, refere-se a toda a Baixada de Jacarepaguá, enquanto nossa área de estudo foi restrita à porção leste da Avenida das Américas, pois é neste trecho que o urbanismo híbrido pode ser verificado de maneira mais evidente. A Avenida Litorânea foi descartada porque nada sobrou ali das intenções de Lucio Costa, o mesmo ocorrendo em relação ao Centro Metropolitano previsto ao norte da área onde hoje está a Avenida Embaixador Abelardo Bueno, ou “Avenida Do Pan”.

---

<sup>146</sup> Para as fundamentações deste processo, ver Leitão, 1999.



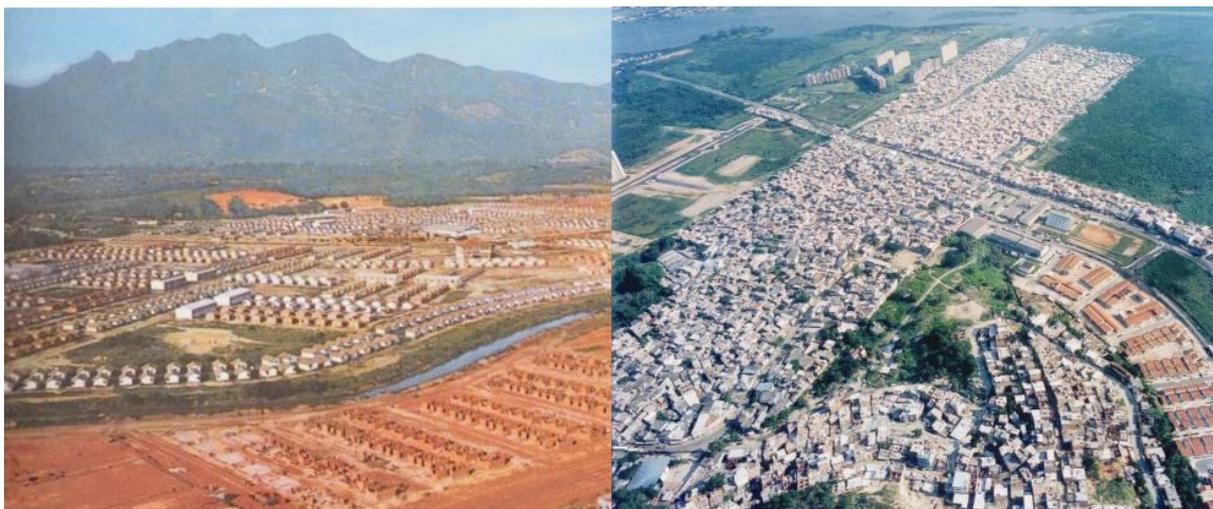
**TABELA COMPARATIVA:**  
**PLANO PILOTO BARRA DA TIJUCA 1969 – BARRA DA TIJUCA HOJE**

PLANO PILOTO da Barra da Tijuca-1969		BARRA DA TIJUCA HOJE	PLANO PILOTO da Barra da Tijuca-1969	BARRA DA TIJUCA HOJE
01	Centro metropolitano da Guanabara	Vazios urbanos	22	Morro do Portela
02	Centro Cívico	Favela Gardênia Azul	23	Área urbanizada e a arborizar
03	Pedra da Panela	Pedra da Panela	24	Área urbanizada e a arborizar
04	Dois Irmãos	Dois Irmãos	25	Estrada dos Bandeirantes
05	Costa de Ficus-Benjamina	_____	26	Uma delas: Favela de Rio das Pedras
06	Área de expansão urbana	Condomínio - Rio 2	27	Área preservada
07	Área reservada	Favela	28	Engenho d' água
08	Renques de palmeiras imperiais	_____	29	Capela de N.S. da Pena
09	Aeroporto executivo	Aeroporto executivo	30	Cidade de Deus
10	Bosque	Bosque da Barra	31	Indústrias não nocivas
11	Expo 72 + Universidade	Terra Encantada + Estácio de Sá	32	Freguesia - Jacarepaguá
12	Museu	New York City Center	33	Largo do Pechincha - Jacarepaguá
13	D.E.R.	Sub-prefeitura	34	Largo do Tanque - Jacarepaguá
14	Centros da Barra e de Semambetiba	"Encolândia" ou Athaydeville	35	Metrô Meier - Estácio - Central
15	Núcleos residenciais - apartamentos	Núcleos residenciais - apartamentos	36	Monotrilho Madureira - Galeão
16	Lotes residenciais	Lotes residenciais	37	Estrada de Jacarepaguá
17	Utilidade pública ou orçada	_____	38	Área agrícola - Chacaras e sítios
18	BR 101	Avenida das Américas	39	Futura orla hoteleira
19	Núcleo de torres residenciais	Núcleo de torres residenciais	40	Reserva biológica
20	Núcleo de casas isoladas	Núcleo de casas isoladas	41	Autódromo existente
21	Pedra de Itauna - área preservada	Pedra de Itauna - área preservada	42	Favela do Autódromo

**Fig. 093. Tabela comparativa entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca hoje.** Fonte para colunas do PP Barra da Tijuca: Costa, 1995, p.345.

**Fig. 093. Tabela comparativa entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca hoje.** Fonte para colunas do PP Barra da Tijuca: Costa, 1995, p.345.

Vemos, por exemplo, que a idéia de atribuir uma nova centralidade à área com a implantação de um novo centro de negócios não se realizou até os nossos dias. Todos os terrenos em que se construiriam torres de 45 a 70 andares, para a instalação de novas empresas, hotéis e até edifícios residenciais, permaneceram desocupados. Já os terrenos designados para o Centro Cívico, a ser localizado a poucos metros dali, estão ocupados hoje pela Favela Gardênia Azul. A ocupação informal também é encontrada em outros pontos para os quais Lucio Costa não determinou qualquer ocupação específica, como a área onde atualmente se encontra a Favela do Rio das Pedras, descrita no Plano como uma das “áreas a estudar”. De modo semelhante, o “bairro proletário a arborizar” da Cidade de Deus, comunidade eternizada pelo filme do diretor Fernando Meireles,<sup>147</sup> sofreu forte degradação nos últimos quarenta anos.



**Fig. 094. Cidade de Deus *circa* 1966 e Rio das Pedras hoje.** A instalação imediata do Centro Metropolitano previsto no Plano Piloto talvez pudesse ter evitado a degradação ou a ocupação informal das áreas ocupadas pelas comunidades mais pobres da Baixada de Jacarepaguá. Fotos: <<http://www.rioquepassou.com.br/2004/09/04/cidade-de-deus-circa-1966>> e <[http://www.jauregui.arq.br/urban\\_design.html](http://www.jauregui.arq.br/urban_design.html)>

<sup>147</sup> Cidade de Deus, filme dirigido por Fernando Meireles e produzido pela O2 Filmes e Vídeo Filmes em 2002.

Este primeiro aspecto já merece algumas considerações. Pode-se especular que esta degradação ou ocupação informal teria sido evitada se a proposta do novo Centro Metropolitano tivesse sido levada a cabo na mesma proporção do desenvolvimento imobiliário da região. Ela traria melhores oportunidades de trabalho com a geração de empregos formais permanentes derivada da instalação de empresas e novos negócios próximo à força de trabalho. Afinal, grande parte da população de tais comunidades foi atraída para lá pelo preço baixo dos terrenos e a relativa proximidade com as oportunidades de trabalho *temporário* na construção de imóveis destinados às classes média e alta localizados na porção mais ao sul e mais próxima da praia. Por outro lado, pode-se atribuir o retardamento da instalação de empresas na Barra da Tijuca à sua inviabilidade como centro de negócios distante da concentração necessária de serviços de apoio e da própria conexão física entre atividades complementares característica dos chamados C.B.D (*central business districts*).

Passaram-se quase quatro décadas para que a iniciativa privada se interessasse por construir ali empreendimentos nos moldes imaginados por Costa. Também a falta de uma função clara para estas áreas pode ter acelerado o processo de favelização. Outro fator relevante nesta equação foi a queda das taxas de crescimento do país ao longo destes mesmos 40 anos. Tivesse o Brasil, e o Rio de Janeiro neste particular, mantido os vetores de crescimento da época do chamado milagre econômico - ao contrário da estagnação econômica dos anos 1980, em especial – poderia estar garantida a viabilidade preconizada por Lucio Costa para este novo “eldorado urbano”.<sup>148</sup>

---

<sup>148</sup> Termo utilizado por Gerônimo Leitão em seu livro, Leitão, 1999.

O poder público também não contribuiu para a implantação do Centro Metropolitano no que se refere à construção das linhas de transporte público de massa que alimentariam o novo centro de negócios e o integrariam ao centro financeiro da cidade. O Plano previa sua ligação tanto com a Central do Brasil, por metrô passando pelos bairros do Méier e Estácio, quanto com o Aeroporto Internacional (Galeão) por monotrilho via Madureira. Cabe lembrar que a Barra da Tijuca não teve sua ocupação original apoiada por um sistema de transporte coletivo sobre trilhos, como os bondes, que deram início à ocupação de tantos bairros cariocas, ou os trens de subúrbio da Zona Norte. Ao contrário, o Plano Piloto fazia parte de uma estratégia do Departamento de Estradas de Rodagem e tinha no complexo de vias expressas, pontes, túneis e elevados do Joá e na BR-101 seu principal vetor de acesso. Por sua vez, a previsão de ancoradouros indica que Lucio Costa teria imaginado algum tipo de transporte aquático que usufruísse do sistema lagunar da região.

Outra diferença notável entre os equipamentos previstos por Lucio Costa para a Barra da Tijuca e a situação atual é a designação para o terreno próximo ao cruzamento das avenidas Ayrton Senna e das Américas de um museu, onde hoje está localizado o centro de entretenimento New York City Center. É verdade, no entanto, que o primeiro grande equipamento cultural do bairro, a Cidade da Música, está sendo construído a poucos metros dali. Mas talvez o ponto mais notadamente dissonante tenha sido a ocupação da Avenida Litorânea. Imaginou o saudoso urbanista que ela permaneceria o mais intocada possível, respeitando, porém regulamentando, o seu potencial turístico. Sobre isto, o autor foi bem claro:

Seja como for, adotado o critério “nuclear” de urbanização e uma vez fixadas as áreas onde é possível construir e o respectivo gabarito, a atividade turística terá livre o campo de escolha e poderá instalar-se onde lha aprouver para atender aos caprichos mutáveis da clientela. Ao plano-piloto cabe apenas dizer onde não o poderá fazer, ou seja, em toda a extensão litorânea fronteira, ou vizinha, à lagoa de Sernambetiba, salvo no seu entroncamento com a Via 11. (...) Aliás a Litorânea *não* se deve transformar em avenida de mão dupla, com canteiro central e retorno; deve pelo contrário, ser mantida rústica para integrar-se no ambiente agreste que importa preservar.<sup>149</sup>

Ironicamente, a avenida que mais sofreu alterações em relação à concepção original leva hoje seu nome: Avenida Lucio Costa. Ela se transformou em “avenida de mão dupla com canteiro central” e está quase que inteiramente ocupada por condomínios de torres residenciais que podem chegar a mais de 20 pavimentos. Restam poucos terrenos não ocupados, enquanto edifícios multifamiliares substituem os clubes térreos e os condomínios de residências unifamiliares que ainda resistem.



**Fig. 095. Avenida Lucio Costa no trecho paralelo à área de estudo.** Foto Riotur *in* <<http://www.feriasbrasil.com.br/rj/riodejaneiro/barradatijuca.cfm>>.

<sup>149</sup> Costa, 1995, p. 352. Grifo do autor.

Não obstante, verifica-se que a grande maioria dos pontos listados foi respeitada ou, ao menos, observada na sua essência. Especialmente em nossa área de estudo, preservou-se o critério nuclear de urbanização e a alternância de gabaritos, como se pode constatar pela comparação da ocupação atual e o trecho a ela correspondente no perfil longitudinal da área desenhado pelo próprio Costa nas pranchas do Plano Piloto.

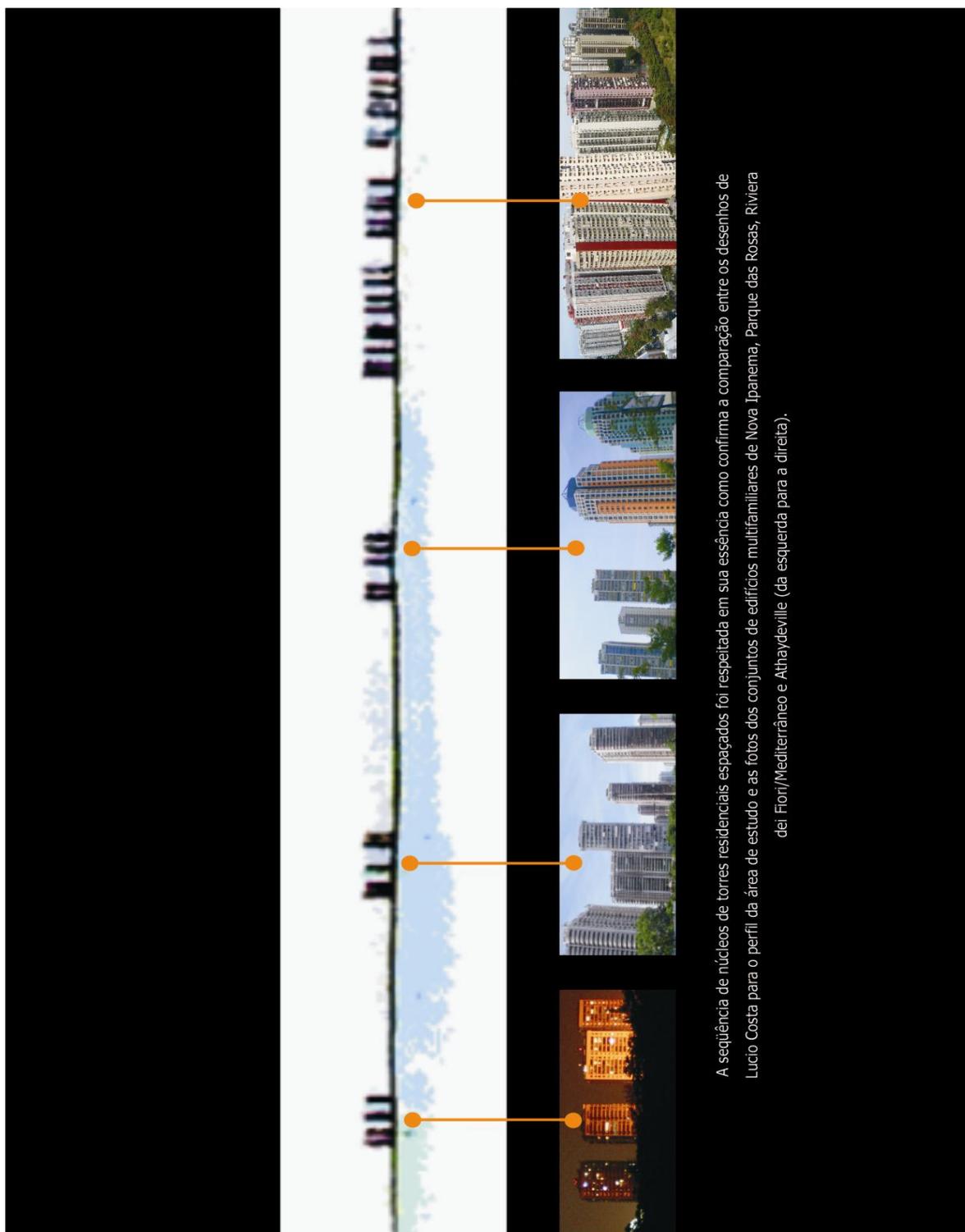
Nota-se, por outro lado, que algumas ligações viárias entre a Avenida das Américas e o Itanhangá ou a praia não foram construídas até o momento. Além disso, novas tipologias foram acrescentadas à configuração prevista originalmente, como os grandes shopping centers e centros empresariais, que transferiram a noção de nova centralidade, do futuro Centro Metropolitano para a área próxima ao cruzamento das avenidas das Américas e Ayrton Senna. Mas se, por um lado, estas subtrações correntes poderão ser sanadas no futuro, poderíamos afirmar que estes acréscimos estavam, de certa maneira, previstos na concepção de Lucio Costa para a Barra da Tijuca, que a queria “urbanisticamente viva e capaz de absorver – sob rigoroso controle – as sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas.”<sup>150</sup>

Estabelecida, portanto, a relação entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca atual, com mais convergências do que desvirtuamentos, ao contrário do que muitos tendem a acreditar, interessaria analisar os motivos da rejeição da crítica especializada e do próprio Lucio Costa por seu projeto, que “nasceu como um belo filho muito elogiado, e sempre querido, depois cresceu e sumiu no mundo”.<sup>151</sup>

---

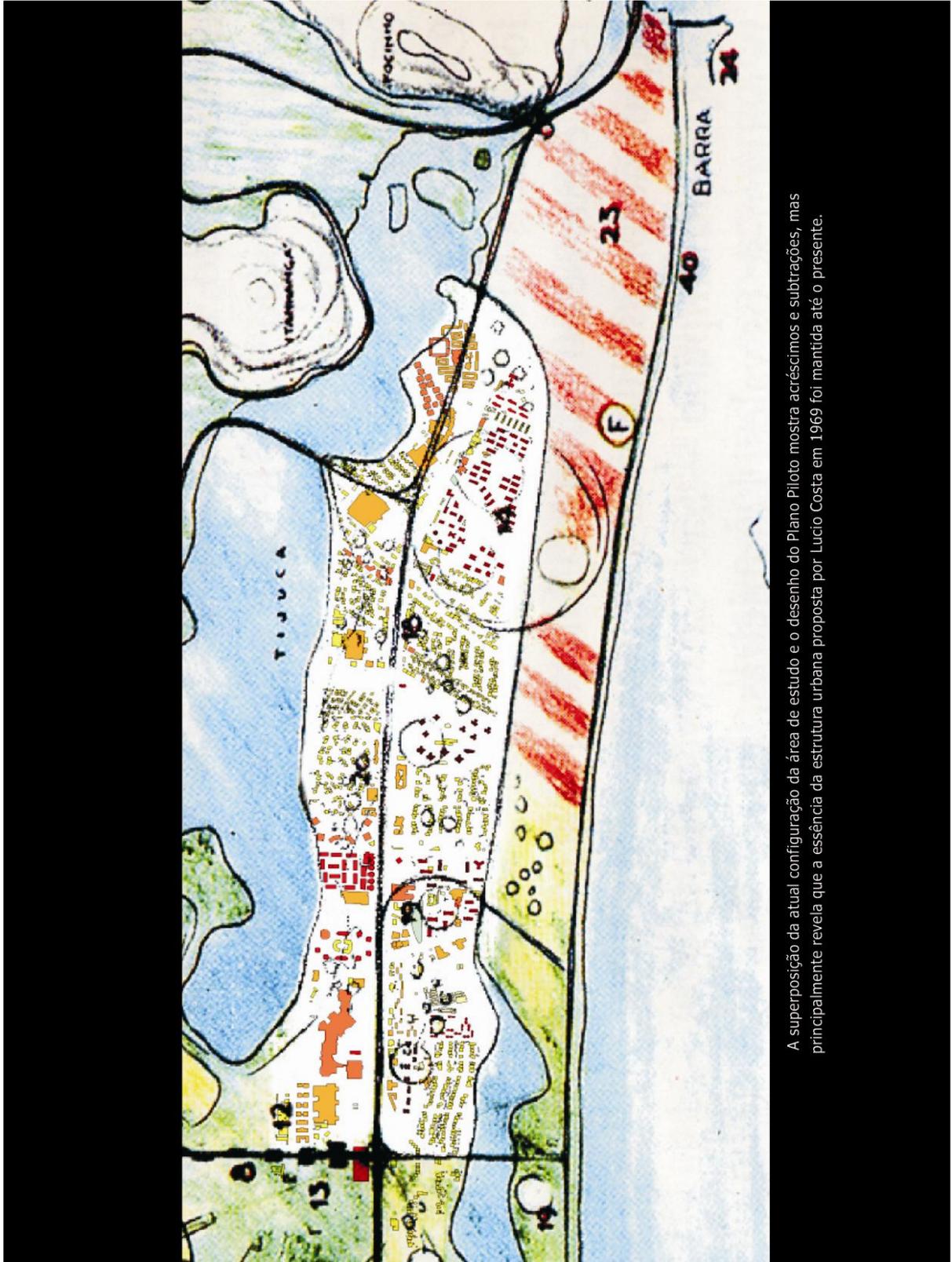
<sup>150</sup> Costa, 1995, p.357.

<sup>151</sup> Costa, in *Jornal do Brasil*, 1994 conforme citado por Pablo Benetti sem sua tese de doutorado “Projetos de avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995)” de 1997.



A sequência de núcleos de torres residenciais espaçados foi respeitada em sua essência como confirma a comparação entre os desenhos de Lucio Costa para o perfil da área de estudo e as fotos dos conjuntos de edifícios multifamiliares de Nova Ipanema, Parque das Rosas, Riviera dei Fiori/Mediterrâneo e Athaydeville (da esquerda para a direita).

**Fig. 096. Montagem comparativa entre o Plano Piloto e a Barra da Tijuca hoje.** A sequência de núcleos de torres residenciais espaçados foi respeitada em sua essência como confirma a comparação entre os desenhos de Lucio Costa para o perfil da área de estudo e as fotos dos conjuntos de edifícios multifamiliares de Nova Ipanema, Parque das Rosas, Riviera dei Fiori/Mediterrâneo e Athaydeville (da esquerda para a direita). Desenho: Costa, 1995, p.354. Fotos: MS. Montagem: LS.



A superposição da atual configuração da área de estudo e o desenho do Plano Piloto mostra acréscimos e subtrações, mas principalmente revela que a essência da estrutura urbana proposta por Lucio Costa em 1969 foi mantida até o presente.

**Fig. 097. Montagem do Plano Piloto e mapa da atual ocupação.** A superposição da atual configuração da área de estudo e o desenho do Plano Piloto mostra acréscimos e subtrações, mas principalmente revela que a essência da estrutura urbana proposta por Lucio Costa em 1969 foi mantida até o presente. Desenho: Costa, 1995, p.345. Mapa e montagem: MS.

Uma primeira hipótese poderia estar no fato de que, no Brasil, a formação do urbanista se confunde com a do arquiteto. E se inclina a julgar o urbanismo pela arquitetura que ele ajuda a produzir. Neste sentido, a Barra da Tijuca, no seu aspecto híbrido, teria traído o doutrinário modernista que consagrou a arquitetura brasileira - e a chamada Escola Carioca - dos anos 1930 a 1960. Para Roberto Segre, por exemplo, a Barra da Tijuca constitui “o exemplo paradigmático do abandono dos valores culturais e icônicos nas construções recentes”.<sup>152</sup>

Cabe lembrar, ainda, que Lucio Costa acompanhou o desenvolvimento do Plano como consultor da SUDEBAR durante dez anos e depois se retirou do órgão por discordar dos rumos da ocupação do bairro. Mas ele próprio, ao ser perguntado, em uma entrevista, sobre: “Que mudanças no mundo atual devem ser ‘pensadas’ ou ‘assimiladas’ pelos arquitetos?” respondeu: “Todas”.<sup>153</sup> Mas, referindo-se às novas construções da Barra da Tijuca declarou, contrariamente, que:

É natural que eu encare toda essa prevista poluição paisagística (...) com certa dose de constrangimento e pesar - para não dizer com sentimento de culpa -, na esperança de que a futura definição dos núcleos devidamente espaçados, as áreas livres e o denso envolvimento arbóreo confirmem ao conjunto coerência urbano-ambiental capaz de compensar, numa certa medida, pelo agreste perdido. É de esperar-se que a Arquitetura, ainda esquiva, dê um ar de sua graça na proporção adequada dos edifícios e na serena naturalidade, resguardada ou acolhedora, das casas entremeadas pelo arvoredos. Só que então, já não estarei mais aqui.<sup>154</sup>

---

<sup>152</sup> Segre, 2003, p. 21.

<sup>153</sup> Lucio Costa em entrevista concedida a Carlos Nascimento no programa Espaço Aberto da TV Globo News [199-?].

<sup>154</sup> Costa, 1995, p. 356.

Para alguns autores, entretanto, os males da cidade modernista independem do contexto em que ela é aplicada e estariam no seu próprio modelo estrutural. Como já lembrava Christopher Alexander em seu ensaio *A cidade não é uma árvore*, publicado originalmente em 1965:

Tem aumentado, cada vez mais, a certeza de que falta algum ingrediente essencial às cidades artificiais. Quando as comparamos às cidades antigas, que adquiriram a pátina da vida, nossas tentativas modernas de criar cidades artificialmente são, de um ponto de vista humano, inteiramente mal sucedidas. (...) Uma esquina da cidade natural com padaria, jornaleiro, sinal de trânsito e ponto de táxi seria um exemplo das relações complexas existentes na cidade semi-treliça. Os elementos fixos permitem conexões superpostas entre os elementos móveis tais como as pessoas, o dinheiro, as trocas entre o sinal verde e o vermelho. (...) Estas superposições (semi-treliça) geram vitalidade, humanidade e riqueza para as cidades, que se tornam mais vivas, (...) (enquanto) a simplificação conceitual (árvore) gera a destruição da cidade.<sup>155</sup>

A crítica de Alexander alinha-se, na verdade, à corrente majoritária do urbanismo da “última década do século XX (que) se caracterizou pelas intervenções realistas na cidade tradicional, (depois de) questionada a dimensão utópica das propostas para Brasília e para a Barra da Tijuca”, como nos lembra novamente Roberto Segre.<sup>156</sup>

Por outro lado, é inegável que o tipo de ocupação da Barra da Tijuca ajudou a preservar boa parte do verde, do ar, da visão do céu, da relação contemplativa com o meio natural circundante, tão carioca quanto a própria vida de rua. Chegamos, então, parafraseando o próprio Lucio Costa, a uma nova contradição. Não se pode descartar uma cidade, ou grande parte dela, como se derrubam edifícios, como os americanos fizeram com o conjunto Pruitt-Igoe, de Minoru Yamasaki – cuja

---

<sup>155</sup> Para a definição de árvore e semi-treliça, ver Thackara, 1988, p.67, tradução e recorte livres.

<sup>156</sup> Segre, 2003, p. 18.

implosão, em 15 de julho de 1972, marcou para alguns autores o falecimento do urbanismo modernista<sup>157</sup> - nem tampouco insistir na reprodução de espaços urbanos evidentemente segregantes. Mas cabe, ainda, proteger o potencial positivo do Plano e salvaguardar as qualidades também evidentes deste vasto espaço urbano. A cidade produz e reproduz, ao mesmo tempo, o que uma sociedade é e também o que ela pretende ser – pode-se lembrar aqui o sentido inglês do verbo, ou seja, fingir – e esta é a grande contradição das cidades da globalização. É verdade que determinadas formas urbanas ajudam a formar ou forjar a qualidade das relações humanas. Sendo assim, se por um lado, os aspectos políticos, sociais, econômicos e culturais “podem perfeitamente se sobrepor a todo tipo de condicionante formal”, como nos alerta Gustavo Remedi, por outro lado, “é difícil imaginar certas práticas (cotidianas, sociais, produtivas, recreativas) independentemente de determinadas formas, mais apropriadas que outras, para tornar possíveis certos usos e significações”.<sup>158</sup> Por tudo isso, a Barra da Tijuca, é, de fato, como previu Lucio Costa, “uma espécie de ‘laboratório urbano’”.<sup>159</sup>

---

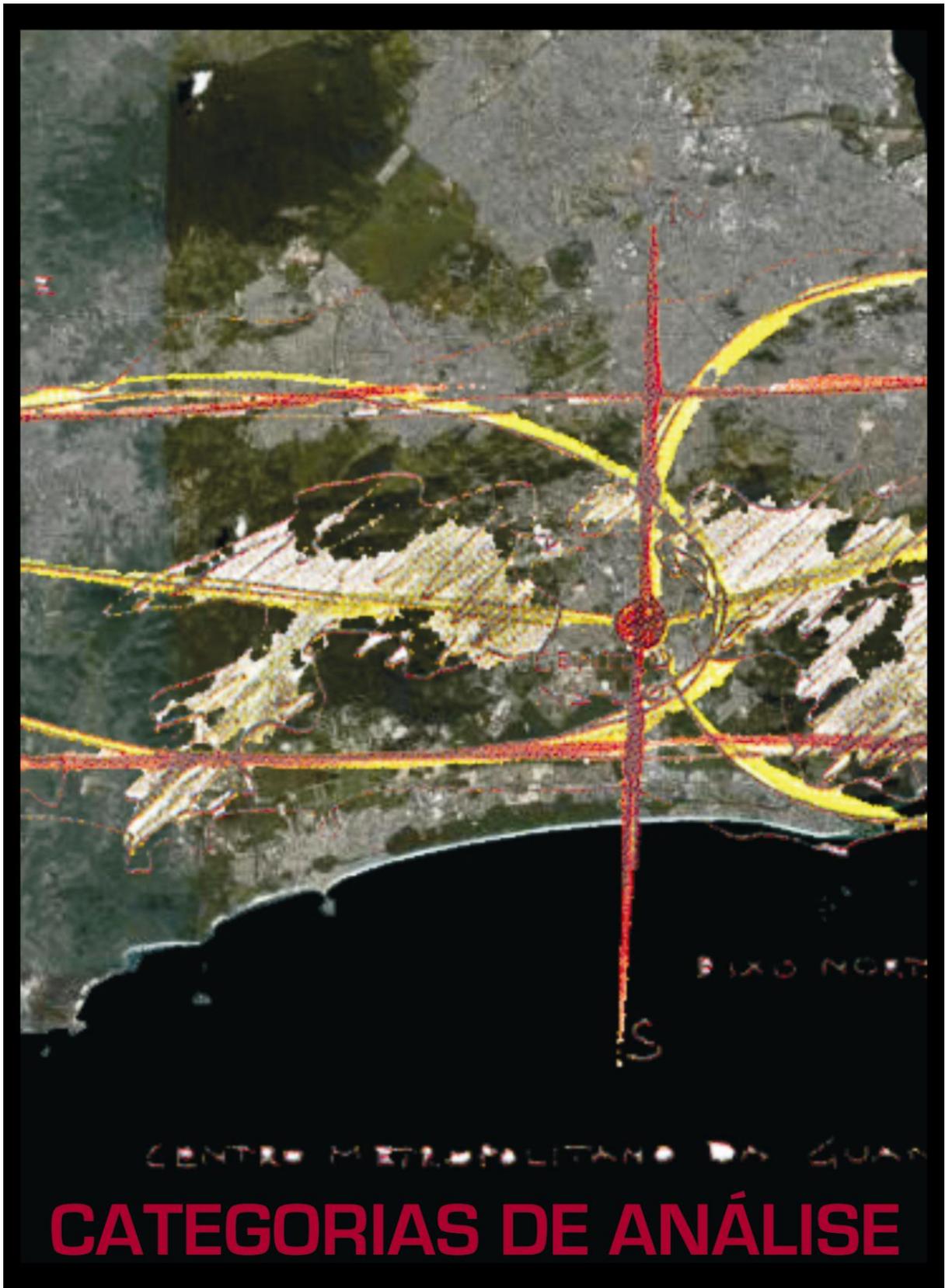
<sup>157</sup> Há controvérsias quanto à data precisa da implosão de Pruitt-Igoe. A data expressa aqui está de acordo com o relato de Tom Wolfe em *Da Bauhaus ao nosso caos* (Wolfe, 1981). Já em *O Arquiteto* de Rui Tavares lê-se: “o modernismo morreu no dia 16 de março de 1971, às 15 horas e 32 minutos” (Tavares, 2008, p.114). E mais adiante, no mesmo livro, “a data certa é 21 de abril de 1971” (idem, p.115).

<sup>158</sup> Remedi, G. 2000.

<sup>159</sup> Costa, 1995, p.357.

# CAPÍTULO 4

CATEGORIAS DE ANÁLISE



**Fig. 098. Montagem de foto de satélite e desenho de Lucio Costa para a Barra.** Foto de satélite: GE. Desenho de Lucio Costa: Costa, 1995, p.347. Projeto gráfico: LS.

## 4.1 SOBRE AS CATEGORIAS DE ANÁLISE UTILIZADAS

As **categorias de análise** utilizadas no presente estudo são uma combinação entre aquelas que Le Corbusier e Rem Koolhaas utilizaram nos textos selecionados. Elas foram consideradas condutoras para a análise do trabalho dos outros dois autores, uma vez que Lucio Costa derivou as suas direta ou indiretamente do mestre suíço-francês, enquanto Robert Venturi tem uma abordagem muito mais semiótica do que a que se pretende no presente estudo. São elas: **terreno, tecido urbano**, características da **população, densidade, rua** – entendida em suas variações: *autoroute*, autopista, eixo, *strip*, *highway* e avenida, uma vez que todos os autores “matam” a rua tradicional como possibilidade na expansão da cidade contemporânea -, **sistema viário** – como regulador de ocupação, já que a popularização do automóvel é fator central em todos os casos -, **estrutura urbana, tipologia e arquitetura** – estas duas subdivididas em: trabalho e repouso.

No texto em que descreve sua *Ville Contemporaine*, Le Corbusier combina características e equipamentos a serem considerados no projeto de sua cidade contemporânea de três milhões de habitantes, a saber: TERRENO, A POPULAÇÃO, AS DENSIDADES, PULMÃO, A RUA, O TRÂNSITO, A ESTAÇÃO para mais tarde descrever o seu PLANO DA CIDADE. Seguem-se os capítulos sobre A HORA DO TRABALHO e A HORA DO REPOUSO. Destes temas, selecionamos aqueles que nos pareceram mais adequados à análise de nossa área de estudo. Eliminamos, portanto, PULMÃO, pois fala especificamente da relação entre a cidade e a natureza já tratada anteriormente, e A ESTAÇÃO, porque apenas descreve o equipamento que Le Corbusier considerava “o eixo da roda” que só poderia “ficar no centro da cidade” de

onde partiriam as linhas de metrô, as estradas de ferro de subúrbio e do interior e a chamada “grande travessia”, além de abrigar o aeroporto para táxis aéreos. Cabe lembrar que Lucio Costa localizou, sim, a estação rodoviária de Brasília no cruzamento dos eixos Norte-Sul e Monumental (leste-oeste). Também na Barra da Tijuca, o Terminal Alvorada de ônibus municipais está localizado hoje no cruzamento de seus eixos principais, as avenidas das Américas e Ayrton Senna. Já para o Aeroporto de Jacarepaguá, pré-existente ao Plano Piloto, Costa designava a função de aeroporto executivo que este cumpre até hoje.

A categoria TERRENO descreve a situação inicial, de que partiram os autores – no caso de Corbusier e Costa -, ou existente nos objetos de análise – no caso de Venturi e Koolhaas. Em TRÂNSITO, Le Corbusier classificou e separou os meios de transporte, o que não nos interessa para a área de estudo, onde esta separação ainda não se efetivou<sup>160</sup>, mas também descreveu de que maneira a articulação destes meios de transporte terminaria por estruturar a cidade. Por isso, este item foi substituído por SISTEMA VIÁRIO e ESTRUTURA URBANA. De forma semelhante, pareceu-nos apropriado subdividir a dimensão TRABALHO em CORPORATIVO e COMERCIAL e, por analogia, da dimensão REPOUSO derivou a categoria RESIDENCIAL, UNIFAMILIAR e MULTIFAMILIAR. Daí surgiu a categoria TIPOLOGIA.

Por sua vez, em *Generic City*, Rem Koolhaas descreve as características da cidade genérica percorrendo os itens: ESTATÍSTICAS, GERAL – em que descreve características gerais comparadas às da cidade tradicional -, AEROPORTO, POPULAÇÃO, URBANISMO, POLÍTICA, SOCIOLOGIA, QUARTEIRÕES – sobre áreas

---

<sup>160</sup> Existem referências no Plano Piloto a uma linha de metrô para a Central do Brasil via Méier e Estácio e a um monotrilho Madureira-Galeão. Há planos governamentais de ligações por metrô à Zona Sul e por veículo leve sobre trilhos (VLT) ao subúrbio, além de corredores expressos para ônibus articulados; mas nenhuma destas idéias foi posta em prática até o momento.

que formam um *pastiche* de centro histórico -, PROGRAMA, ARQUITETURA, GEOGRAFIA, IDENTIDADE, HISTÓRIA, INFRA-ESTRUTURA e CULTURA. Destes, mantivemos, em primeiro lugar, aqueles que coincidiam com a descrição Corbusiana, tais como POPULAÇÃO e URBANISMO – aqui denominado ESTRUTURA URBANA, e incluímos ARQUITETURA, que já estava implícita nas análises de espaços urbanos para o trabalho e o repouso.

Estas são, portanto, as categorias de análise comparativa entre os seis objetos de análise. Já com maior ênfase para a análise específica da área de estudo, foi incluída a categoria TECIDO URBANO. Esta última fará referência às distinções gradativas entre espaço público e espaço privado encontradas naquele trecho da Barra da Tijuca hoje. Cabe lembrar, no entanto, que, neste sentido, uma grande diferença separa os arquitetos modernos de seus equivalentes pós-modernos. Os planos de Le Corbusier e Lucio Costa refletem os ideais que se tornaram consagrados pela Carta de Atenas, em que se preconizava que “o interesse privado será subordinado ao interesse coletivo”. Já na Las Vegas de Venturi, o estado participa com os elementos fixos da auto-estrada enquanto o espaço urbano é dominado pela lógica da publicidade. Na cidade genérica de Koolhaas, tudo o que não funciona dentro da lógica do consumo é abandonado.

Por fim, as categorias de análise nos darão o suporte necessário para aprofundar as relações entre os modelos e padrões urbanísticos selecionados neste trabalho a fim de complementar o capítulo anterior de análises comparativas e fundamentar a hipótese da formação de um urbanismo híbrido na área de estudo. Novamente, ao longo deste capítulo, outros autores serão mencionados sempre que apropriado e conveniente para justificar alguns conceitos apresentados.

TABELA 2: CATEGORIAS DE ANÁLISE

	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	LAS VEGAS	GENERIC CITY	BARRA DA TIJUCA HOJE
AUTOR	Le Corbusier	Lucio Costa	Robert Venturi	Robert Venturi	Rem Koolhaas	Autor da Pesquisa
TERRENO	Ideal	Adaptação secundária	Adaptação primária	Existente	Existente	Existente
TECIDO URBANO		Homogêneo	Heterogêneo	Heterogêneo	Heterogêneo	Heterogêneo
POPULAÇÃO	Urbana, suburbana e mista	Urbana	Suburbana e mista	Suburbana e mista	Suburbana e mista	Suburbana e mista
DENSIDADE	Alta e baixa		Baixa			Baixa
"RUA"	Autoroute	Exão	Avenida	Strip	Highway	Avenida
SISTEMA VIÁRIO		Define estrutura do tipo árvore				Define estrutura do tipo árvore
ESTRUTURA URBANA		Axial norte-sul/ leste-oeste		Urbanização dispersa linear		Axial e dispersa linear
TIPOLOGIA		Definida pelo projeto		Existente		Existente
Trabalho Corporativo	Arranha-céu	Edifício médio	Arranha-céu	Hotel-cassino	Home office	Centro empresarial
Comercial	Terreço escalonado	Núcleo comercial	Comércio em renque	Shopping Center	Shopping Center	Shopping Center
Repouso Residencial multifamiliar	Loteamento "com reentrância"	Superquadra 100 - 200 - 300	Núcleo condominial	Hotel-cassino	Torre residencial	Condomínio fechado com unidades unifamiliares e torres residenciais multifamiliares
Residencial unifamiliar	Loteamento fechado	Superquadra 400	Edifício Médio	Condomínio fechado horizontal gated communities	Barracos Improvisados	
ARQUITETURA	Loteamento alveolar	Casa Geminada (SHlg)	Bloco Econômico			
		Loteamento para casas individuais				
		Moderna				
		Arquitetura elevada - abstrata				
Trabalho Corporativo	Monumentalidade do arranha-céu	Padronização do edifício corporativo	Monumentalidade do arranha-céu	Decorated shed	Arquitetura baixa - populista	Arquitetura baixa - populista
Comercial		Secundária		Vernáculo comercial norte-americano		Eclético
Repouso Residencial multifamiliar	Padronização total do edifício residencial	Padronização parcial do edifício residencial	Monumentalidade do edifício residencial	Decorated shed	Junkspace	Interpretação do vernáculo comercial norte-americano
Residencial unifamiliar		Estilo livre		Vernáculo residencial norte-americano	Estilo livre	Estilo livre
						Interpretação do vernáculo residencial norte-americano

Fig.99. Tabela de categoria de análise. Projeto gráfico:LS

Fig. 99. Tabela de categoria de análise. Projeto gráfico: LS

### 4.1.1 TERRENO

Para Le Corbusier, “o terreno plano é o ideal”<sup>161</sup>. E isto se justifica porque a *Ville Contemporaine* é um projeto da era do maquinismo,<sup>162</sup> que nos deu o automóvel. Quando escreve que “o homem caminha em linha reta porque tem um objetivo: sabe aonde vai, decidiu ir a algum lugar e caminha em linha reta”<sup>163</sup> ele o faz porque “o trânsito exige a linha reta”.<sup>164</sup> Na primeira parte do seu livro *Urbanismo*, há uma comparação entre as cidades medievais cujas “vias principais sempre foram filhas da geografia” e a cidade moderna que “vive praticamente da linha reta: construção dos imóveis, dos esgotos, das canalizações, das ruas, das calçadas, etc.”<sup>165</sup> Ele chamou os caminhos sinuosos que respeitavam a topografia de “caminho das mulas” e acrescentava que “a mula traçou todas as cidades do continente”<sup>166</sup> europeu. Seria necessário, então, descartar as irregularidades da topografia para realizar uma cidade ideal em que o caminho do automóvel estivesse desimpedido, para que pudesse atingir a maior velocidade, uma vez que “a cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso”.<sup>167</sup>

Cabe ressaltar ainda o caráter utópico do projeto de Le Corbusier. A *Ville Contemporaine* não tem uma localização específica, pois é um plano urbanístico idealizado. Pelo mesmo motivo, não segue padrões históricos. Enquanto cidade imaginada, ela não havia começado “em uma encruzilhada de estradas, à beira

---

<sup>161</sup> Le Corbusier, 2000, p. 157.

<sup>162</sup> Expressão utilizada ao longo da Carta de Atenas.

<sup>163</sup> Le Corbusier, 2000 p. 3.

<sup>164</sup> Idem p.10.

<sup>165</sup> Idem ibidem.

<sup>166</sup> Idem. p.6.

<sup>167</sup> Idem, p.167.

d'água" (...) tampouco havia se desenvolvido "ao longo dos caminhos das mulas" <sup>168</sup>. Afinal, mesmo tendo sido resultado de uma "análise técnica", que levava em conta as forças que produziram historicamente a cidade existente, a cidade contemporânea de Le Corbusier não nasce e cresce. Ela surge, com começo, meio e fim totalmente planejados. Ela não é resultado de um processo histórico e, sim, produto da imaginação culta do urbanista.

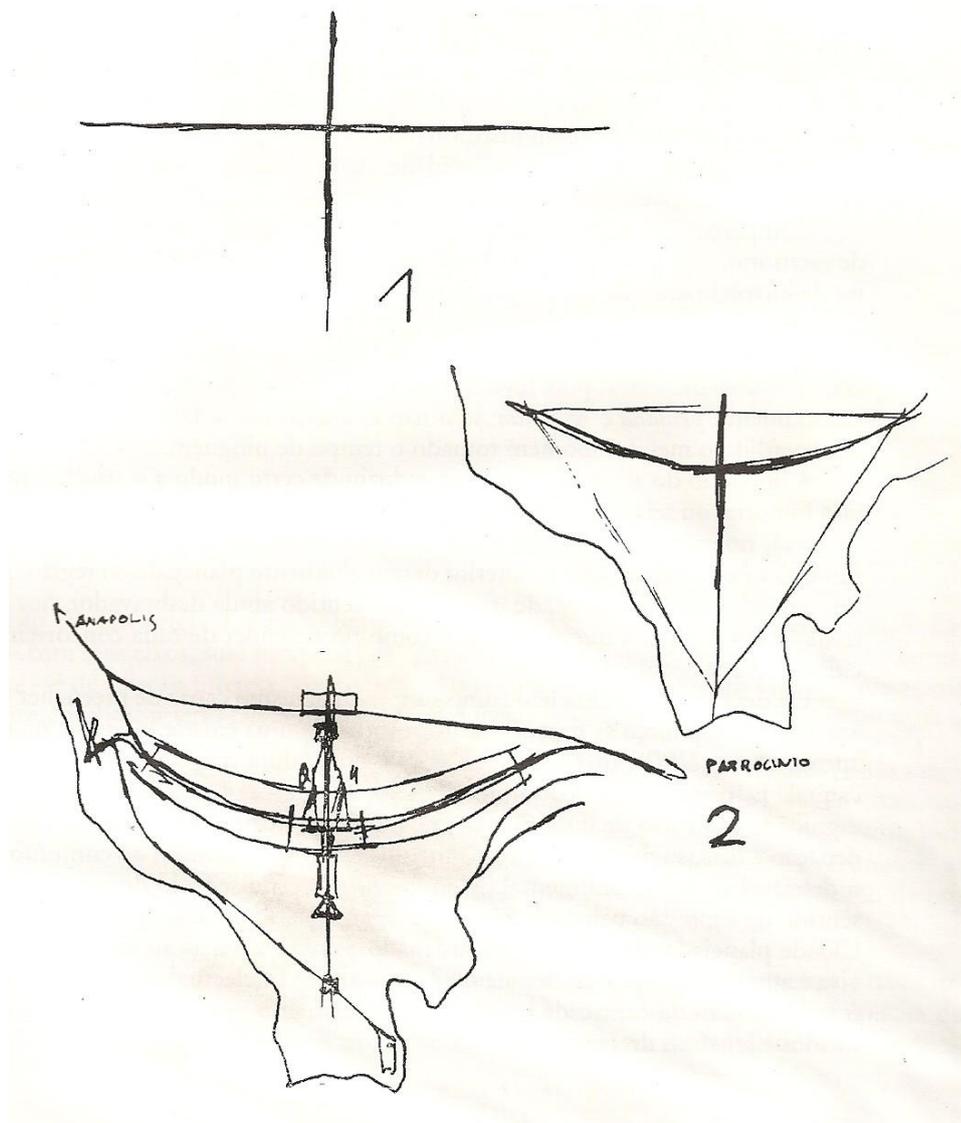
Lucio Costa, por sua vez, aplicou os ideais de Le Corbusier e da Carta de Atenas a terrenos existentes. Coincidentemente ou não, a área designada para a construção de Brasília, no chamado Planalto Central, era um terreno predominantemente plano. Então, "vejamos como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução" <sup>169</sup>:

1. Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz.
2. Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo que define a área urbanizada.
3. E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação dos cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado correspondente às vias naturais de acesso a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispendo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais.

---

<sup>168</sup> Le Corbusier, 2000, p. 6.

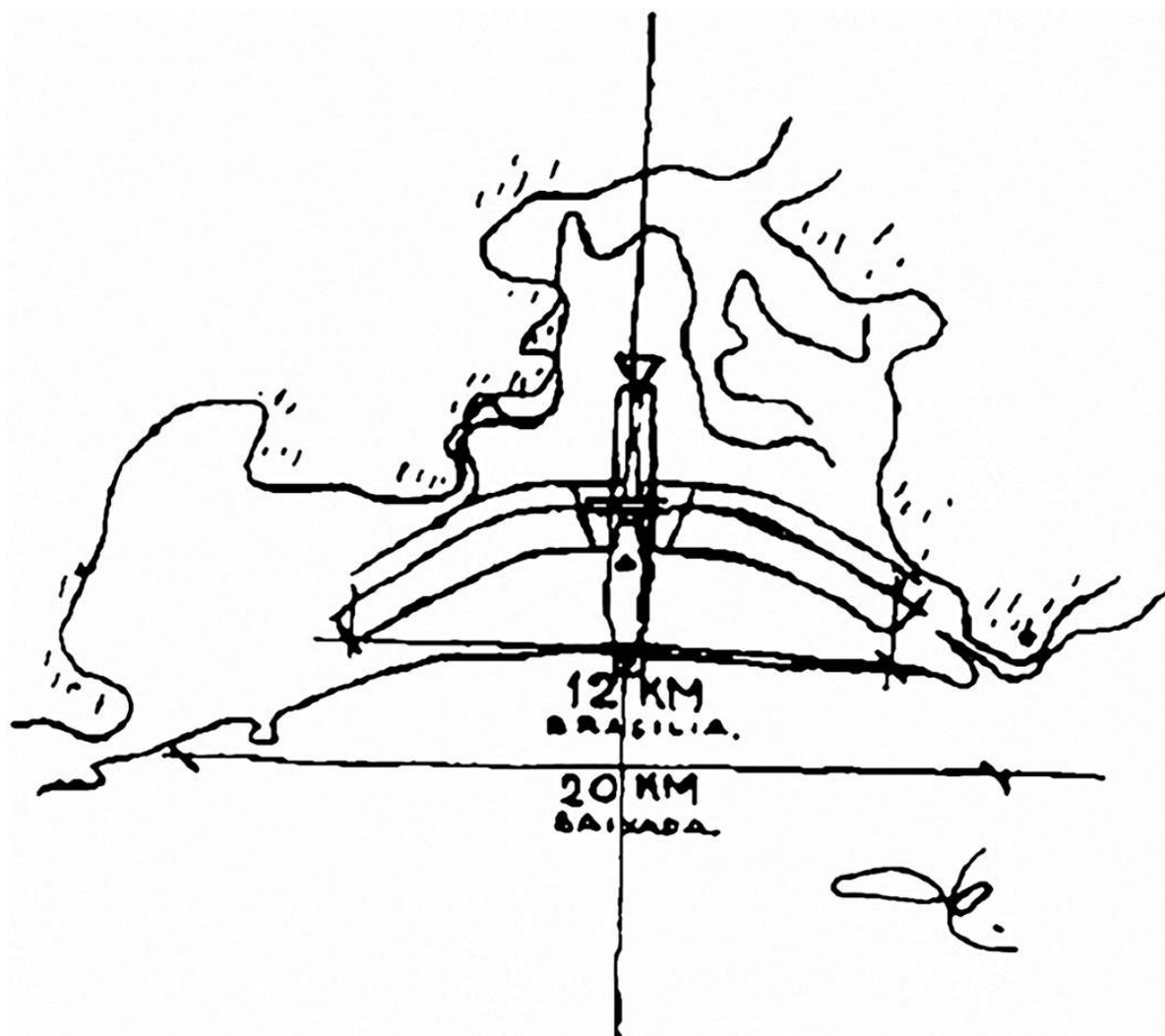
<sup>169</sup> Costa, 1995, p.284.



**Fig. 100. Croqui da memória justificativa do Plano Piloto para Brasília.** Fonte: Costa, 1995, p.284.

Como se pode facilmente aferir, a concepção original de Costa partiu de um terreno ideal, segundo os princípios que procurava aplicar, para tão-somente *depois* adaptar o conceito desejado à topografia local. Só neste segundo momento, o eixo norte-sul é arqueado a fim de se adequar aos acidentes do terreno existente. Brasília

surgiu, igualmente, *no nada e do nada*, fruto do art. 3º da Constituição Republicana de 1891.<sup>170</sup>



**Fig. 101. Croqui comparativo entre os planos pilotos de Brasília e da Barra da Tijuca.** Atribuído a Lucio Costa, e datado de 1980, demonstra a maior extensão do Plano para a Barra em comparação àquele para a nova capital federal. Fonte: Leitão, 2003 *in* <<http://www.docomomo.org.br>>

Já no Plano Piloto para a Barra da Tijuca, “a primeira dificuldade” era ocupar uma área de rara beleza, permeada por lagoas interligadas, cercada de montanhas e definida ao sul por uma extensa costa marítima. Mas até aqui a situação existente

<sup>170</sup> Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil: promulgada em 24 de fevereiro de 1891. Art3º- Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital Federal. Fonte: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Constituicao91.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Constituicao91.htm)>.

foi-lhe favorável. O eixo leste-oeste já estava definido, não por um “caminho de mulas”, mas por uma auto-estrada implantada na mediatriz da maior distância entre uma lagoa (Marapendi) e outra (Tijuca). Já o eixo norte-sul foi determinado pelos vales entre os dois maciços (Tijuca e Pedra Branca) – ao norte - e conseguido pela construção de pontes que venceriam duas lagoas pelo caminho (Jacarepaguá e Marapendi) até o mar – ao sul. Além disso, os poucos proprietários a haviam deixado “intocada” por motivos especulativos. A configuração axial dupla ortogonal, em condições geográficas e históricas favoráveis, que já havia sido aplicada no planalto desértico, iria agora se assentar sobre a planície agreste e úmida.



**Fig. 102. Foto da área de estudo antes de 1969.** Notam-se, ao fundo, as edificações iniciais das áreas conhecidas hoje como Barrinha e Jardim Oceânico em contraste com a vasta planície agreste a ser ocupada pelo bairro modernista. Foto: Carvalho Hosken S.A., 2005.

Não se pode falar em terreno ideal, obviamente, quando se trata de uma análise de cidade existente, como é o caso do objeto de estudo escolhido por Robert Venturi. Casualmente, Las Vegas está localizada em uma planície. Curiosamente, por

outro lado, ela se encontra em uma região semi-árida, como Brasília no inverno, e cresceu ao longo de uma auto-estrada, a antiga *Highway 91*, que, até 1974, ligava o sul da Califórnia à fronteira com o Canadá, ao norte, assim como a BR- 101, que deu origem à Avenida das Américas, é a ligação, pelo litoral, do Rio Grande Sul com o Rio Grande do Norte.

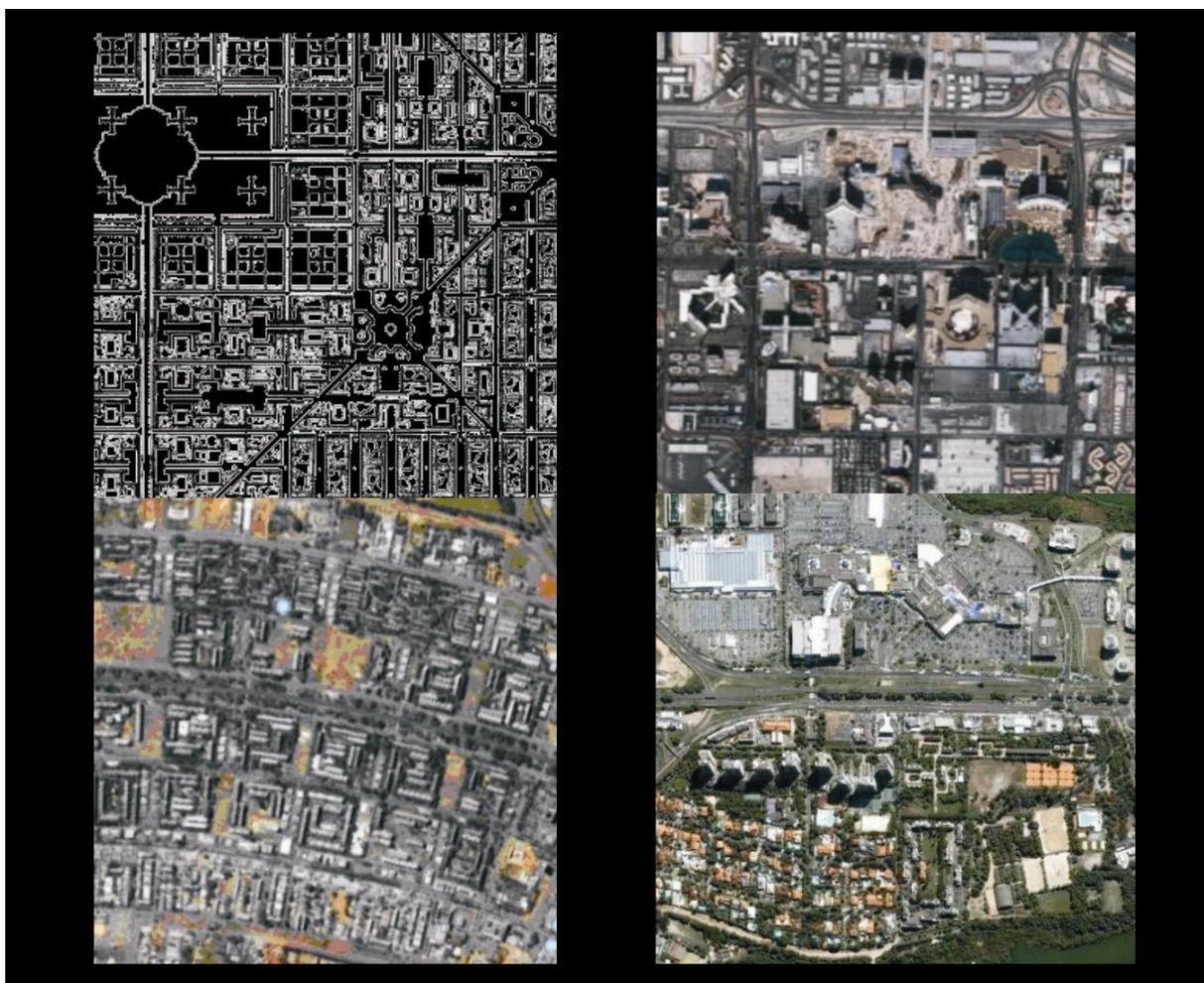
Um caso à parte neste item é a cidade genérica de Rem Koolhaas, uma vez que não se trata de um estudo específico de caso, mas de uma análise de várias situações congruentes. Se isto impede que se tenha um terreno também específico, tampouco se pode falar de um terreno ideal. Afinal, mesmo sendo resultado de uma crítica pragmática, a cidade contemporânea de Koolhaas tem como objeto a descrição de um fenômeno, fruto da visão seletiva daquele autor.

#### **4.1.2 TECIDO URBANO**

Inicialmente, interessaria notar a distinção entre o caráter homogêneo do tecido urbano das áreas projetadas na *Ville Contemporaine* e em Brasília em oposição ao caráter heterogêneo daquele encontrado nas áreas existentes de Las Vegas e da Barra da Tijuca. Em relação à *Generic City*, pode-se apenas deduzir pelas palavras de Rem Koolhaas o que seria este tecido urbano, uma vez que não se trata nem de um plano urbanístico e tampouco de uma cidade específica.

No caso de nossa área de estudo, é importante destacar que ela possui um tecido urbano heterogêneo, mesmo sendo fruto de plano piloto essencialmente moderno, o que contrasta com o plano de Le Corbusier e mesmo aquele do próprio Lucio Costa para Brasília. Utilizaremos, então, a definição de Nestor Goulart Reis para

TECIDO URBANO, entendido como “o modo pelo qual se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados (enquanto propriedade e posse), entre espaços de uso privado e de uso público, sejam estes de propriedade pública ou privada”.<sup>171</sup>



**Fig. 103. Imagens comparativas de tecido urbano.** A *ville contemporaine* e Brasília (esquerda) apresentam tecidos urbanos homogêneos, enquanto Las Vegas e a Barra da Tijuca formam um mosaico irregular de tecidos urbanos heterogêneos. Fotos: Boesiger, 1967, p.317 (alto à esquerda) e GE (demais). Projeto gráfico: LS.

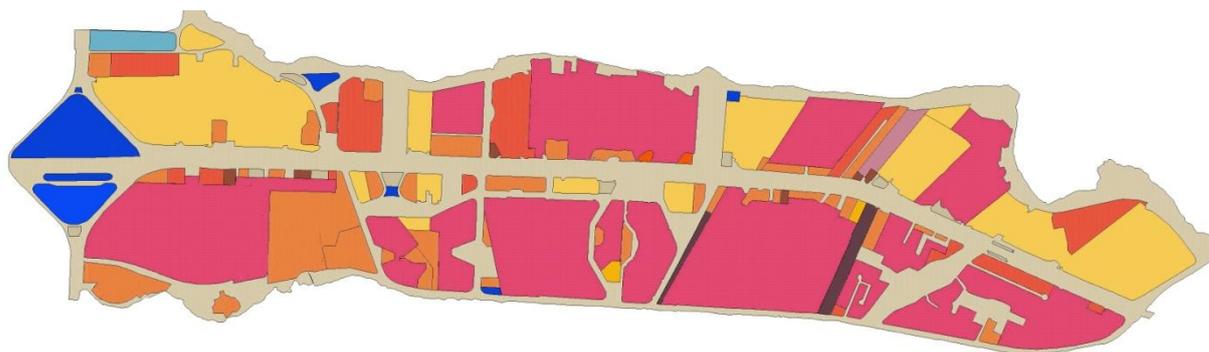
O autor lembra que “nas cidades do início do século XX, (...) o tecido urbano era dividido basicamente entre espaços públicos e espaços privados”. Mas, “ao longo da segunda metade do século XX, (...) as modalidades de habitação e as formas de

<sup>171</sup> Reis, 2006, p.59.

organização empresarial das indústrias, do comércio, do lazer e dos serviços tornaram-se adensadas e complexas”.<sup>172</sup>

E para propiciar acesso de seus usuários à infra-estrutura e aos serviços, os empreendedores passaram a adotar formas coletivas de organização institucional, de caráter condominial ou não: propriedades coletivas, uso coletivo, gestão coletiva. A busca de facilidade de acesso aos serviços urbanos levou à multiplicação das formas condominiais, como vemos hoje. Mas as formas institucionais em que se baseiam essas modalidades cada vez mais complexas de organização condominial não estão claras. Com a intensificação de seu uso, o tecido urbano tende a se transformar numa colcha de retalhos de formas condominiais, isoladas entre si, como as “comunidades” norte-americanas.

Este é um aspecto importante. O esquema condominial se torna a solução padrão, em todos os casos em que a infra-estrutura e os serviços fazem parte dos empreendimentos privados. (...) Com freqüência, tornam-se tênues as diferenças entre espaços públicos e espaços privados de uso coletivo. Como observa Sola-Morales, não se podem compreender os espaços de convivência social, na passagem do milênio, sem que se estude uma grande variedade de espaços de uso coletivo, que são de fato propriedade privada.<sup>173</sup>



**Fig. 104. Tecido urbano da área de estudo.** “Colcha de retalhos de formas condominiais”. Projeto gráfico: MS.

Podemos, então, afirmar que o tecido urbano de nossa área de estudo é composto predominantemente por espaços de uso público ou coletivo de imóveis ou conjuntos urbanísticos de propriedade privada condominial. É o caso dos

<sup>172</sup> Reis, 2006, p.45.

<sup>173</sup> Idem, pp. 45 e 46.

condomínios residenciais fechados que, como Nova Ipanema,<sup>174</sup> inaugurado em 1977, têm na Barra da Tijuca, senão sua origem, o seu campo mais fértil e sua referência em termos nacionais. É também o caso dos shopping centers, que encontram no Barrashopping, aberto ao público em 1981, a primeira aplicação no Rio de Janeiro do modelo norte-americano de centro comercial de varejo e serviços,<sup>175</sup> que é caracterizado pela configuração longitudinal no formato halteres – lojas-âncora nas pontas e lojas pequenas ao longo do chamado *mall* - em área de urbanização difusa.<sup>176</sup> Além destes, os centros empresariais, como o Mário Henrique Simonsen (1999-2003), que passaram a ser erguidos amiúde a partir dos anos 1990, confirmam o padrão de ocupação do bairro, formado por empreendimentos de gestão condominial e acesso público controlado.

Neste ponto, cabe, ao mesmo tempo, fazer uma referência histórica e uma distinção. Da mesma forma que a origem dos grandes espaços intersticiais do tecido urbano fragmentado da Barra da Tijuca pode ser creditada, ainda que parcialmente, ao conceito das “torres no parque” de Le Corbusier, interpretado por Lucio Costa ali e em Brasília como o “jogo de verde (área livre) com branco (massa edificada)”,<sup>177</sup> no Plano Piloto para a nova capital federal o poder público permanece até hoje “responsável pela gestão das áreas verdes entre os prédios, que no caso não seriam partes de condomínios mas espaços públicos”. Como nos lembra Nestor Goulart Reis,

---

<sup>174</sup> O condomínio Nova Ipanema foi o primeiro da área de estudo a se consolidar como modelo, embora seu projeto seja dez anos mais recente do que a primeira proposta deste tipo, projetada por Oscar Niemeyer antes mesmo da elaboração do Plano Piloto, o Centro da Barra.

<sup>175</sup> A ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers) considera o Shopping Iguatemi, em São Paulo, de 1966, o primeiro shopping center do Brasil. Já a administração do Shopping Center do Méier, no Rio de Janeiro, anuncia o empreendimento como o primeiro do país, inaugurado em 1963. O Barrashopping, por sua vez, faz parte de uma rede e tem antecessores em São Paulo (Morumbi), Ribeirão Preto e Belo Horizonte, mas se consagrou como tipo, tendo inclusive uma versão gaúcha: o Barrashopping Sul a ser inaugurado este ano em Porto Alegre.

<sup>176</sup> O termo urbanização difusa refere-se ao processo de ocupação, enquanto urbanização dispersa refere-se à ocupação como forma urbana.

<sup>177</sup> Ver: Rezende, 2005.

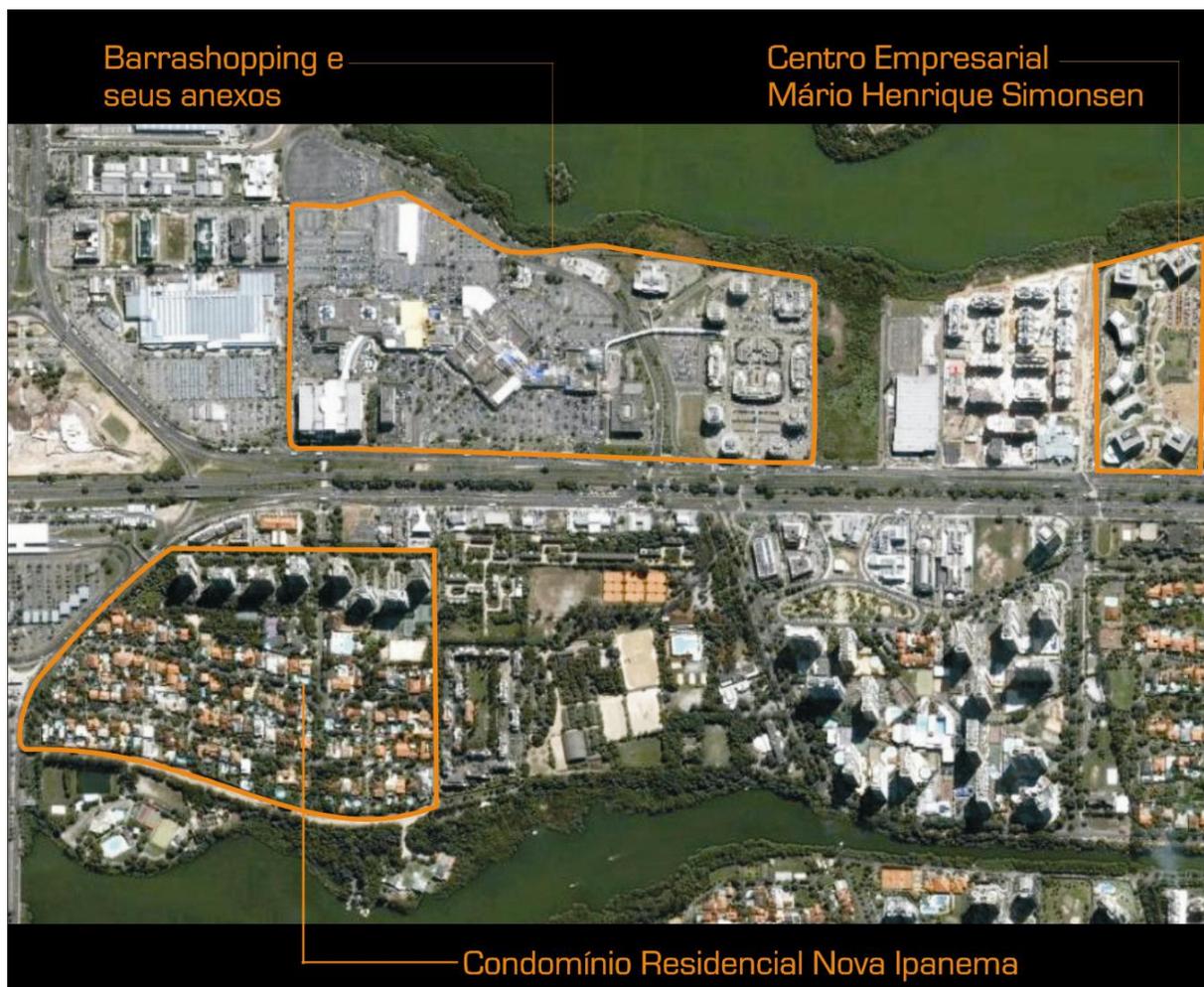
a Novacap<sup>178</sup> vendeu aos incorporadores apenas as projeções dos prédios “nos quais se exige a manutenção dos terreos abertos à passagem pública, ainda que os acessos privativos sejam isolados”.<sup>179</sup> Embora a dinâmica da violência urbana também atue em Brasília, as pressões pela delimitação controlada dos espaços comuns das superquadras ainda encontram resistência na condição de Patrimônio Histórico da Humanidade e nas leis que protegem a configuração original do seu Plano Piloto.

As formas coletivas de organização espacial que encontramos na área de estudo representam, ao contrário, a privatização intensiva do espaço urbano. O que cabe ressaltar é que, neste caso, esta privatização acontece em todos os trechos estudados, restando poucos espaços de domínio e controle de acesso completamente públicos.

---

<sup>178</sup> Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

<sup>179</sup> Reis, 2006, p. 64.



**Fig. 105. O bairro dos condomínios.** Destacam-se na imagem, o condomínio residencial Nova Ipanema (canto inferior esquerdo), o Barrashopping e seus anexos (ao alto, no centro) e o centro empresarial Mário Henrique Simonsen (canto superior direito), formando um tecido urbano composto por empreendimentos de grande porte e acesso público controlado. Foto de satélite: GE. Projeto gráfico: LS.

Este aspecto vem enfatizar a reversão ou a subversão do modelo inicial, o da cidade modernista do C.I.A.M. e da Carta de Atenas, onde o interesse privado deveria estar subordinado ao interesse coletivo, pela lógica da cidade genérica, em que todo espaço deve ser designado ou para a produção – e, no caso das sedes de empresas, para a administração de uma produção que acontece alhures - ou para o consumo. Difícil mesmo é classificar, pelas nuances entre público e privado, os graus

de acesso que se verificam dentro da configuração do tecido urbano analisado, ainda que se utilizem os termos “semi-público” ou “semi-privado”.

Por outro lado, estes graus de acesso não podem ser considerados fixos, uma vez que podem variar de acordo com a percepção e os critérios subjetivos de quem exerce o controle do espaço semi-público ou semi-privado na sua disposição de “interceptar, repelir ou filtrar os usuários potenciais”.<sup>180</sup> O espaço público pleno se restringe quase totalmente aos espaços de circulação de veículos, interstícios entre uma “comunidade da semelhança”<sup>181</sup> e outra. As barreiras que permitem este controle seguem a lógica do medo e seriam, como nos lembra Zygmunt Bauman, “equivalentes tecnicamente atualizados dos fossos, torreões e troneiras das muralhas das cidades (medievais)”.

Mas em vez de defender a cidade e todos os seus habitantes contra o inimigo externo, são erigida(s) para separar os vários tipos de habitantes urbanos e mantê-los distantes entre si (e longe das desordens) – e para defender alguns deles de outros, uma vez que foram lançados à condição de adversários pelo próprio ato do isolamento espacial.

As cidades contemporâneas são (...) campos de batalha em que os poderes globais e os significados e identidades teimosamente locais se encontram, se chocam, lutam e buscam um acordo satisfatório, ou apenas tolerável – um modo de convivência que, se espera, seja uma paz duradoura, mas que a regra mostra ser apenas um armistício; breves intervalos para consertar defesas rompidas e redistribuir unidades de combate. É este confronto, e não qualquer fator isolado, que põe em movimento e orienta a dinâmica da cidade líquido-moderna.<sup>182</sup>

Bauman define a modernidade líquida como uma condição em que as organizações sociais se dissolvem mais rápido que o tempo que leva para que se

---

<sup>180</sup> Bauman, 2007, p.83.

<sup>181</sup> Idem, p. 93.

<sup>182</sup> Idem, pp. 83 e 84.

estabeleçam, incluídas aí todas as instituições coletivas. A globalização divorciou o poder da política, pois esvaziou a noção de Estado. Com isso, a noção de comunidade vai perdendo sua substância, pois a sociedade é vista como uma rede de conexões e desconexões aleatórias. O enfraquecimento das estruturas sociais, por sua vez, acontece em paralelo ao colapso do pensamento e do planejamento a longo prazo, jogando “sobre os ombros dos indivíduos (...) a responsabilidade em resolver os dilemas gerados por circunstâncias voláteis e constantemente instáveis”. Buscam-se, então, “soluções individuais para problemas socialmente produzidos”. A individualização transforma o outro em um *estranho*, uma incógnita, com quem dividimos o espaço urbano e cujas intenções podemos, no máximo, supor. A variedade do ambiente urbano, com “seu charme e poder de sedução quase irresistíveis”, também se torna uma fonte de medo. “A cidade estimula a *mixofilia* da mesma forma que inculca e alimenta a *mixofobia*”.<sup>183</sup> A dinâmica da cidade líquido-moderna, ainda segundo Bauman, acaba por atuar como uma “profecia auto-realizadora”, pois construir comunidades fechadas e condomínios vigiados “é uma receita infalível para a intensificação e o aprofundamento do impulso de excluir e segregar”.<sup>184</sup> “E que não haja equívoco; essa cidade pode ser *qualquer* uma, ainda que não no mesmo grau”.<sup>185</sup>

Outro autor, Gustavo Remedi, destaca os componentes fundamentais constituintes desta nova “espacialidade tardo-capitalista, pós-moderna ou neoliberal”, que vem tornando os novos subúrbios das cidades latino-americanas cada vez mais parecidos a muitas cidades dos Estados Unidos:

---

<sup>183</sup> Mixofobia, segundo Bauman, é uma reação negativa à variedade de tipos humanos e estilos de vida que se encontram nas ruas das cidades contemporâneas, tendo a mixofilia como seu oposto. Bauman, 2007, p.92

<sup>184</sup> Bauman, 2007, p. 96.

<sup>185</sup> Idem, p. 87.

O agravamento da desigualdade, da marginalidade e da polarização espacial; o impacto da marginalidade sobre a cidade; a tendência à fragmentação urbana; a militarização do espaço público ou “intersticial”; a injeção de “intervenções supermodernas” sobre a cidade; a suburbanização como forma de escape e como outra forma de “modernização disfarçada”; o impacto do automóvel e das “vias de circulação rápida”; a consolidação do “bairro-mundo” e da “casa-mundo”, reforçados, respectivamente, por uma concepção classista e individualista do mundo; o esvaziamento, abandono e deterioração da infra-estrutura e dos espaços públicos tradicionais; o surgimento de “pseudo-espaços públicos” em detrimento dos espaços públicos reais (supermercados, templos religiosos, shoppings, etc.); a concentração de um conjunto de atividades sociais e culturais em locais especializados e “purificados”; a formação de novas zonas especializadas (de residência, produção, consumo, recreação); (...) a apropriação da esfera pública por parte de poderosas corporações, tanto nacionais como transnacionais; a reorganização real e simbólica dos espaços da cidade, como resultado de uma maneira diferente de vivê-la, de se relacionar, e de pensá-la; o surgimento de uma nova estética (ou forma de relacionar-se com o mundo); e, de fato, de uma nova tecnologia do corpo.<sup>186</sup>

A nova cidade que Remedi descreve seria assim dividida:

(i) espaços ‘vazios’ (estacionamentos, lugares públicos abandonados, grandes espaços abertos, avenidas) que em realidade são inutilizáveis como espaços públicos (Augé 1995);

(ii) espaços ‘cheios’ que na verdade são públicos e abrigam relações sociais (bibliotecas, teatros públicos, salas de exposições);

(iii) espaços aparentemente públicos (cinemas, ônibus, templos religiosos, instituições de ensino privadas, *shoppings*), onde se congrega ou se forma o público, mas que na verdade não são verdadeiramente públicos.<sup>187</sup>

Ainda segundo o mesmo autor, “o mais preocupante no que se refere ao ‘assalto ao público’” é o “esvaziamento e a deterioração do espaço social, o desaparecimento de um conjunto de formas que favoreçam o relacionamento social

---

<sup>186</sup> Remedi, 2000.

<sup>187</sup> Idem.

e a vida democrática”, além do “aumento de espaços inúteis e formas hostis” onde “a cidadania deixa de ser cidadania (Schiller 1989) e o público deixa de ser público e passa a ser um visitante-consumidor”.<sup>188</sup>

### 4.1.3 POPULAÇÃO

Ao pensar a cidade contemporânea ideal, Le Corbusier se ocupa, na verdade, de criar um sistema rígido de divisão do território baseado na relação capital e trabalho. Para isso, classifica *a priori* três perfis de habitantes, três classes de trabalhadores e três tipos de ocupação complementares. Os **urbanos** moram e trabalham no centro, pois ali “*têm* seus negócios”.<sup>189</sup> Usufruem integralmente de um espaço urbano “denso, rápido, ágil, concentrado”. Os **suburbanos** *trabalham* na zona fabril da periferia e “não vêm à cidade”<sup>190</sup>. Habitam a cidade-jardim “maleável, extensa, elástica”. Já os **mistos** criam suas famílias na periferia como os suburbanos, mas se deslocam para fornecer seu trabalho no centro. Entre a cidade-jardim, a cidade industrial e o centro de negócios, estende-se uma reserva de ar não-edificável com bosques e prados.<sup>191</sup>

Decorre desta divisão que a classe empreendedora – para usar um termo atual - urbana (urbanos) habita “loteamentos fechados com alvéolos” ou “loteamentos com reentrâncias”. Eles são servidos por garagem, campo de futebol, quadras de tênis, clube, salão de festas, bosques e gramados, além de serviços de hotelaria, lavanderia, abastecimento e criadagem. Aos prestadores de serviços

---

<sup>188</sup> Remedi, 2000.

<sup>189</sup> Le Corbusier, 2000, p.157. Grifo nosso.

<sup>190</sup> Idem ibidem. Grifo nosso.

<sup>191</sup> Idem ibidem. Grifo nosso.

(mistos) é imposto o deslocamento diário, enquanto a classe operária (suburbanos) fica restrita ao subúrbio, pois “só podem viver utilmente longe da cidade”.<sup>192</sup> Os dois últimos grupos, que correspondem a 2/3 da população, habitam sobradinhos com áreas comuns para o esporte e o cultivo agrícola.

Esta estratificação está apenas implícita nas descrições e definições de Le Corbusier, ao contrário da defesa da padronização das unidades de cada área, que é defendida explicitamente como a única maneira de se resolver o problema da habitação. A produção em série de unidades residenciais atenderia à lógica da indústria, que passaria a reproduzir a casa-padrão como quem fabrica, por exemplo, automóveis.

A divisão social do espaço urbano de Brasília, por sua vez, adota a ideologia da padronização como instrumento para “dar à *totalidade* das pessoas condições condignas de morar”<sup>193</sup>. Ela se expressa na disposição das superquadras dentro da estrutura urbana definida pelos eixos rodoviários, embora Lucio Costa admitisse em sua memória descritiva que “dentro destas superquadras os blocos residenciais pode(riam) dispor-se da maneira mais variada” desde que obedecessem a princípios gerais de gabarito e separação de veículos e pedestres”.<sup>194</sup>

A moradia do homem comum há de ser o monumento símbolo do nosso tempo, assim como o túmulo, os mosteiros, os castelos e os palácios o foram em outras épocas.<sup>195</sup>

---

<sup>192</sup> Le Corbusier, 2000, p. 192.

<sup>193</sup> Idem ibidem. Grifo do autor.

<sup>194</sup> Idem, p. 293.

<sup>195</sup> Costa, 1995, p. 310.



**Fig. 106. Croqui de uma superquadra por Lucio Costa.** Este desenho constava do material do concurso para Brasília de 1957. Fonte: El-Dahdah, 2005, p.20.

A disposição das superquadras levou em consideração as gradações sociais que, segundo Costa, são “próprias do regime vigente”. Elas seriam “dosadas”<sup>196</sup> tanto pela localização – com as quadras contíguas aos eixos rodoviários sendo mais valorizadas que as quadras internas – quanto pela densidade de ocupação, tamanho das famílias por unidade, material e acabamento. Mas estas diferenças de padrão seriam neutralizadas por seu agrupamento a fim de propiciar “num certo grau a

---

<sup>196</sup> Termo utilizado por Costa.

coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação”.<sup>197</sup> Pela própria configuração de conjunto proposta, com edifícios rodeados por áreas verdes de uso coletivo, as quadras não seriam loteadas. O eventual comprador adquiriria cotas de terreno, cujo valor oscilaria conforme a procura. Grupos de compradores de cotas poderiam ainda sujeitar à Novacap “projeto próprio de urbanização de uma determinada quadra”, fruto de convite a outros arquitetos que não os da própria Companhia Urbanizadora ou de concurso público. Foram construídas duas variações de superquadras. Naquelas de numeração 100, 200 e 300, encontra-se uma média de 11 edifícios com 6 pavimentos mais pilotis. Já nas de numeração 400, o número de edifícios é maior (19 em média) com menos pavimentos em cada um (4 com ou sem pilotis). Os “urbanos” da nova capital que desejassem um pouco mais de individualidade, poderiam optar pelas quadras de habitação individual geminada. Já para aqueles que desejassem viver em loteamentos para casa individuais maiores, foram previstos os setores residenciais no lado oposto do Lago Paranoá.

A gradação social prevista por Costa, ainda que contemplasse as diferenças de padrão próprias do “regime vigente”, não atendeu a todos os estratos sociais da população brasileira. Surgiram, então, as conhecidas cidades-satélite de Brasília. Voltamos, assim, involuntariamente, à divisão estabelecida por Le Corbusier entre urbanos, suburbanos e mistos, embora Brasília não tenha sido construída com base nas mesmas relações de trabalho previstas na *Ville Contemporaine*. Ao contrário, era um projeto singular de cidade eminentemente administrativa.

---

<sup>197</sup> Costa, 1995, p. 293.

No caso do Plano Piloto para a Barra da Tijuca, a proposta de Lucio Costa também não contemplava diretamente os contrastes abissais da sociedade brasileira. Cabe, entretanto, lembrar que dentro da área do plano já se encontrava, ao norte, uma retaguarda de bairros proletários. Eles foram mantidos, inclusive, na descrição do Plano, bem próximo ao futuro Centro Metropolitano da Guanabara, o que aproximaria a força de trabalho dos novos empregos a serem criados. Uma gradação social semelhante ao setor residencial das superquadras, por sua vez, foi replicada nos núcleos residenciais situados ao longo da BR-101. Foram previstos três tipos de unidades multifamiliares: edifícios médios de oito a dez pavimentos com dois apartamentos por andar; um “certo número de blocos econômicos de quatro apartamentos por piso, com (...) três pavimentos e pilotis”; e, na faixa de dunas ao sul da auto-estrada, núcleos de “torres com a altura (...) de 25 a 30 pisos”. Em volta destes últimos, seriam permitidos lotes de 40 a 100 metros de diâmetro, ou mais, “destinados a mansões ou casas menores”. A taxa de ocupação de 10% deveria sempre ser mantida <sup>198</sup> e, deve-se ressaltar, que, para todos os casos, Costa citava a participação de arquiteto autônomo responsável.

Pode-se notar, assim, que, se por um lado, Lucio Costa previu atender a diferentes grupos sociais, tanto com a proximidade dos núcleos proletários ao centro de negócios quanto com a instalação de diferentes tipologias – dos blocos econômicos às mansões –, foi preservada uma certa autonomia e conseqüente setorização por classe dentro do tecido urbano proposto. Além disso, o retardamento da implantação do Centro Metropolitano por mais de quarenta anos contribuiu para que a retaguarda proletária sofresse um processo de favelização que hoje caracteriza

---

<sup>198</sup> Todas as citações em Costa, 1995, pp. 348 e 349.

as comunidades da Cidade de Deus, do Anil e do Rio das Pedras. Se mantivermos a classificação de Le Corbusier, podemos dizer ainda que esta ausência de um centro de negócios transformou a maior parte da população da Barra da Tijuca em mistos, com grandes dificuldades de deslocamento até o trabalho. Já com o processo mais recente de instalação de sedes de empresas e o gradual desenvolvimento do setor de serviços, teríamos, hoje, também os suburbanos, que raramente vão ao centro e, citando Corbusier, vivem “utilmente longe da cidade”. Também são suburbanos e mistos os habitantes da cidade genérica. Não sem restrições, no entanto, poderíamos afirmar o mesmo da população de Las Vegas, cidade permeada pelas chamadas *gated communities*, condomínios fechados de residências unifamiliares.<sup>199</sup>

Em especial, na área de estudo como se apresenta hoje, a estratificação por classes foi ampliada a ponto de criar uma ocupação socialmente homogênea, uma vez que não foram construídos os blocos econômicos próximos aos destinados às classes com maior poder aquisitivo. Tampouco foi respeitada a ocupação de 10% para todo(s) o(s) trecho(s). Isto talvez se deva ao fato de que, por trás da implantação do Plano Lucio Costa, não estava uma companhia urbanizadora estatal, mas as poderosas construtoras, proprietárias de grandes terrenos, que buscavam novas oportunidades de investimento para as classes média e alta para além da congestionada Zona Sul da cidade. A face mais visível do regime vigente pôde demonstrar e exercer ali toda a sua força.

---

<sup>199</sup> Os padrões populacionais de Las Vegas são bastante específicos, com grande população flutuante (mistos) ligada ao setor de serviços e turismo, tanto de lazer quanto de negócios. Consideramos, ainda, menos a localização e mais o estilo de vida dos habitantes como tipicamente suburbano (ligado a *urban sprawl*).

#### 4.1.4 DENSIDADE

A densidade era um dado central para Le Corbusier, que a incluiu entre os dois primeiros de seus “quatro postulados brutais” com que formulou “as bases do urbanismo moderno”:<sup>200</sup>

1º Descongestionar o centro das cidades *para fazer frente às exigências do trânsito.*

2º Aumentar a densidade do centro das cidades *para realizar o contato exigido pelos negócios.*<sup>201</sup>

Descreveu, assim, a densidade prevista para as diferentes tipologias da *Ville Contemporaine*:

- a) Arranha-céu: 3.000 habitantes por hectare.
- b) Loteamentos com reentrâncias: 300 habitantes por hectare.
- c) Loteamentos fechados: 305 habitantes por hectare.<sup>202</sup>

Os 24 arranha-céus do centro de negócios teriam 60 pavimentos e ocupariam lotes de 400 x 400m e uma área total de 6.400.000 metros quadrados, com 5% de taxa de ocupação do terreno. A população prevista para cada arranha-céu variava de 10.000 até 50.000 funcionários. Le Corbusier imaginava que um total de 400.000 a 600.000 pessoas trabalhariam ali. Elas seriam servidas por lojas, magazines e cafés localizados em terraços de três pavimentos escalonados, próximos a equipamentos culturais espalhados pela grande área verde restante. Os dois tipos de habitação multifamiliar do centro, os loteamentos com reentrâncias e os loteamentos fechados, teriam 12 pavimentos, sempre com apartamentos dúplex de cerca de 200m<sup>2</sup> e

---

<sup>200</sup> Le Corbusier, 2000, p. 91.

<sup>201</sup> Idem Ibidem.

<sup>202</sup> Idem, p. 163.

serviços no térreo. A população prevista para habitar o centro era de 600.000 habitantes. Já os cerca de 2 milhões de habitantes da cidade-jardim periférica ocupariam pequenos “sobrados” contíguos em linha de 6 pavimentos e 100 m<sup>2</sup> cada, em loteamentos chamados alveolares.<sup>203</sup>

No caso de Brasília, Lucio Costa partiu da superquadra para desenvolver toda a área residencial multifamiliar do Plano Piloto. Elas teriam dimensionamento relativamente fixo em torno de 280x280m, com 15% de taxa de ocupação. Cada superquadra abrigaria 11 blocos de apartamentos com 6 pavimentos sobre pilotis e uma média de 2.970 pessoas, pois o número de apartamentos por bloco poderia variar entre 6 (178m<sup>2</sup>), 8 (134m<sup>2</sup>), 10 (107m<sup>2</sup>) e 12 (89m<sup>2</sup>) unidades.<sup>204</sup> A densidade da superquadra, em média, se aproximaria dos 300hab/ha previstos por Le Corbusier para as áreas centrais da *Ville Contemporaine*. Elas seriam servidas por um comércio local e instituições públicas como escolas primárias e secundárias. Já a área comercial central ocuparia centros de comércio, serviços e diversões de 5 pavimentos com área de ocupação de 150x200m e arquitetura nada imponente.

Para nossa área de estudo dentro do Plano Piloto para a Barra da Tijuca, foram previstos, como já vimos anteriormente, quatro tipos de ocupação residencial:

- torres residenciais de 25 a 30 pavimentos.
- blocos médios, de 8 a 10 pavimentos com 2 apartamentos por piso;
- blocos econômicos de 3 pavimentos com 4 apartamentos por piso;
- residências unifamiliares com 2 pavimentos;

Em pontos de articulação entre os núcleos residenciais, estariam conjuntos baixos de edifícios comerciais ou de utilidade pública. Já para o Centro

---

<sup>203</sup> Fonte: Le Corbusier, 2000.

<sup>204</sup> El-Dahdah, 2005.

Metropolitano, eram previstas torres de 70 pavimentos para os quarteirões centrais e 45 pavimentos para os demais. Estas torres, no entanto, não deveriam “destinar-se apenas a escritórios e empresas, mas também a hotéis, apart-hotéis e residências urbanas garantindo-se assim vida permanente na área”. O comércio se concentraria em construções térreas com terraços e sobrelojas. A população do bairro era, em 2000, de 92.233 habitantes para 4.815,06 hectares,<sup>205</sup> o que nos dá uma densidade inferior a 20hab/ha. Já para Venturi e Koolhaas, a densidade não é um ponto tão importante. Cabe aqui apenas ressaltar que Las Vegas, como exemplo de cidade dispersa, apresenta baixa densidade, nos mesmos patamares que a Barra da Tijuca hoje.

#### 4.1.5 RUA

Todos os autores selecionados preconizaram a morte da rua tradicional, em que pedestres e veículos motorizados convivem proximamente e os diversos usos da cidade se alinham na quadra compacta. Como já anunciava Le Corbusier em 1922, “a *rua corredor* deve deixar de ser tolerada já que envenena as casas que a ladeiam e provoca a construção de pátios fechados”. Mas se o prenúncio desta morte ganhou forma na proposta da *Ville Contemporaine*, ele também pode ser ilustrado pelo relato de um episódio posterior feito por Le Corbusier no prefácio de *Urbanismo*.

O ano passado, estava eu trabalhando neste livro no vazio do verão parisiense. Aquela carência momentânea da vida da grande cidade, aquela calma, acabaram por me sugerir que eu me deixava levar pela grandeza do tema, deixava-me levar para além das realidades.

---

<sup>205</sup> Fonte: Instituto Pereira Passos.

Chega 1º de outubro. No crepúsculo das seis horas nos Champs-Élysées, foi a loucura, de repente. Depois do vazio, a retomada furiosa do trânsito. Depois cada dia acentuou mais a agitação. Saímos de casa e, passado o umbral, sem transição, eis-nos tributários da morte: os carros passam. Vinte anos atrás levam-me de volta à minha juventude; o meio da rua nos pertencia: lá cantávamos, lá conversávamos... o ônibus a cavalo circulava vagarosamente.

Nesse 1º de outubro de 1924, nos Champs-Élysées, assiste-se ao acontecimento, ao renascimento titânico dessa coisa nova, cujo ímpeto fora quebrado por três meses de férias: o trânsito. Carros e mais carros, rápido, muito rápido! Recebemos energia, seríamos tomados pelo entusiasmo, pela alegria. Não o entusiasmo de ver luzir, sob os fochos dos faróis, as carrocerias brilhantes. Mas a alegria da força. O cândido e ingênuo gozo de estar no meio da força, do poder. Participamos desse poder, fazemos parte dessa sociedade cuja aurora está nascendo. Temos confiança nessa sociedade nova; ela encontrará a magnífica expressão de sua força. Cremos nela.

Sua força é como uma torrente engrossada pelas tempestades: uma fúria destrutiva. A cidade se esmigalha, a cidade já não pode subsistir, a cidade já não convém. A cidade está velha demais. A torrente não tem leite. Então é uma espécie de cataclismo. É uma coisa absolutamente anormal: o desequilíbrio se acentua dia a dia.

O perigo agora é sentido por todos. Notemos de passagem que, em poucos anos, já esquecemos a alegria de viver (a boa alegria secular de se deixar levar tranquilamente pelas pernas); mergulhamos numa atitude de animal acuado, do salve-se quem puder cotidiano (É exatamente verdadeiro; arrisca-se a vida a cada passo. Suponha que seu pé escorregue, que uma fraqueza o faça cair...); mudou o sinal; o normal da existência está arrasado, está afetado pelo sinal negativo.

Propõem-se remédios tímidos... Vocês conhecem aquele ardor pueril que os habitantes da aldeia empregam para erguer barragens improvisadas na pressa e no afobamento, para represar a torrente que engrossou sob a tempestade e já roda a destruição em seus redemoinhos furiosos... <sup>206</sup>

O perigo descrito por Le Corbusier não é apenas sermos atropelados pelo turbilhão do trânsito. Como nos lembra Marshall Berman, em seu livro *Tudo o que é sólido desmancha no ar*:

---

<sup>206</sup> Le Corbusier, 2000. pp. VIII e IX.

Nas ruas da cidade pós-haussmanniana,<sup>207</sup> as contradições sociais e psíquicas fundamentais da vida moderna continuam atuantes, em permanente ameaça de erupção. Contudo, se essas ruas puderem simplesmente serem riscadas do mapa – Le Corbusier o disse bastante claro, em 1929: “Precisamos matar a rua!” -, talvez estas contradições nunca venham a nos molestar. Assim, a arquitetura e o planejamento modernistas criaram (...) um mundo espacialmente e socialmente segmentado – pessoas aqui, tráfego ali; trabalho aqui, moradias acolá; ricos aqui, pobres lá adiante; no meio, barreiras de grama e concreto (...).<sup>208</sup>

A segmentação entre pessoas e o tráfego iria gerar no modelo modernista grandes eixos rodoviários – lineares ou cruciformes - e a diminuição ou eliminação da quadrícula tradicional, pois “o cruzamento de ruas é o inimigo do trânsito”.<sup>209</sup> Mas na *autoroute* utópica de Le Corbusier, os diferentes tipos de tráfego também são separados por níveis. Sendo assim:

a) No subsolo, os caminhões de carga. Como o andar das casas que ocupam esse nível formado de pilotis deixa entre eles espaços livres muito grandes, os caminhões descarregam ou carregam mercadorias nesse andar que constitui na verdade os armazéns da casa.

b) No nível do térreo dos imóveis, o sistema múltiplo e sensível das ruas normais que conduz o trânsito até suas destinações mais desafogadas.

c) Como Norte-Sul e Leste-Oeste constituem os dois eixos da cidade, *as vias de travessia para circulação rápida em mão única* são estabelecidas sobre vastas passarelas de concreto de 40 ou 60 metros de largura ligadas a todos os 800 ou 1.200 metros por rampas ao nível das ruas normais. Atingem-se as vias de travessia num ponto qualquer de seu curso e pode-se alcançar o subúrbio, nas velocidades mais rápidas, sem ter de agüentar nenhum cruzamento. Nos dois eixos da cidade, dois andares abaixo da via de travessia, encontra-se o metrô de penetração que chega aos quatro pontos extremos dos subúrbios das cidades-jardins e constitui o coletor da rede de metrôs. As duas grandes ruas de travessia contêm também, no segundo subsolo, os trens de subúrbio com tráfego em mão única (em anel), tráfego ininterrupto; no terceiro subsolo as quatro grandes linhas dos quatro setores cardeais do interior, grandes linhas que terminam

---

<sup>207</sup> O Barão Haussmann realizou uma grande reforma de Paris entre 1850 e 1870.

<sup>208</sup> Berman, 1988, p. 162.

<sup>209</sup> Le Corbusier, 2000, p. 159.

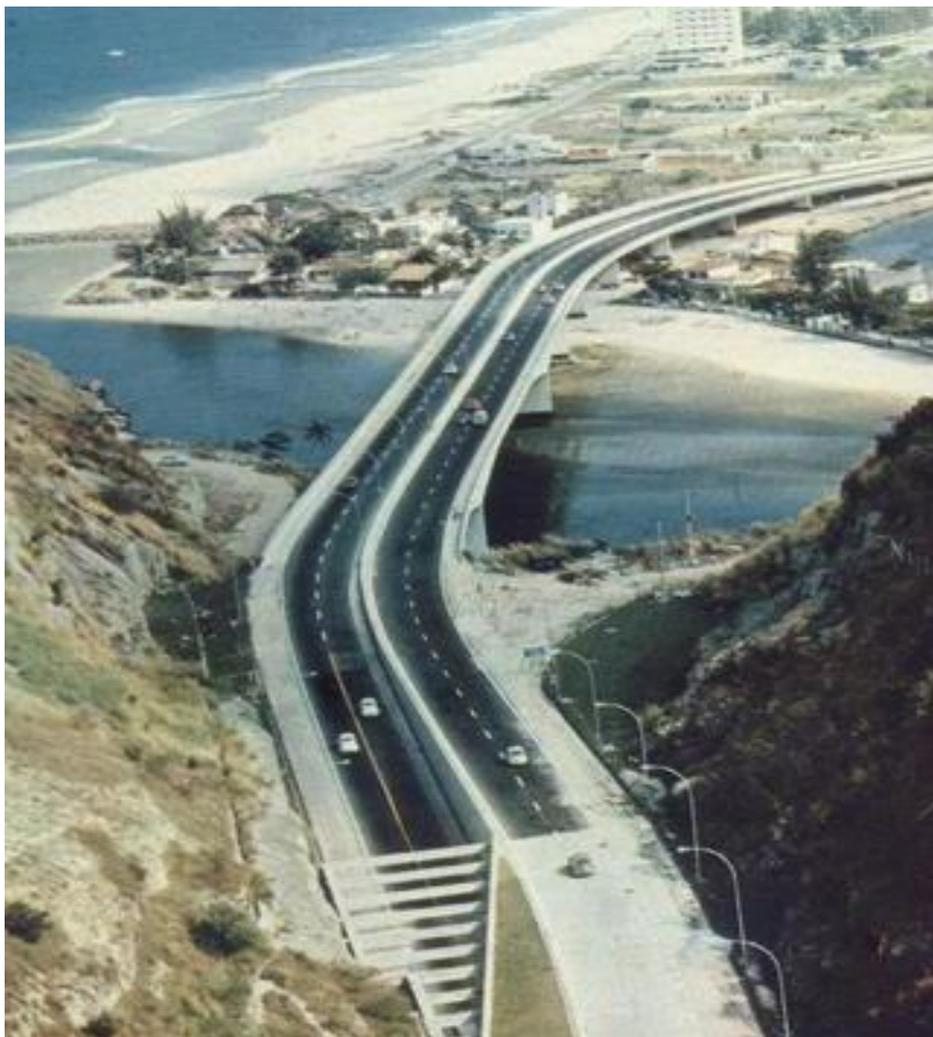
aí, ou melhor, com travessia direta mediante conexão com órgão de cinturão.

Nos bairros residenciais previstos para o centro da cidade, haveria um quadriculado de grande circulação com 400 x 400 metros, distância equivalente à das estações de metrô de Paris, e outro de 400 x 600 metros, ambos cortados por ruas de circulação média a cada 200 metros, quando fosse conveniente. Invariavelmente, o trânsito mais pesado ficaria restrito a uma pista de rolamento em andar inferior ao de trânsito leve.

A solução adotada por Lucio Costa em Brasília também era baseada em dois eixos cardiais norte-sul e leste-oeste. Na verdade, Costa dividiu as funções da cidade nestes dois eixos lineares ortogonais: o Eixo Monumental, dominado pelo Congresso Nacional a leste, e a cidade propriamente dita - com seus setores comercial e residencial duplicados - a norte e a sul. Esta cidade linear <sup>210</sup> ou eixo rodoviário-residencial também funcionava, embora de maneira bem mais modesta, em níveis. Para evitar os cruzamentos, foram previstos pequenos – e onipresentes - trevos rodoviários. À época de sua inauguração, ela era conhecida como a cidade sem esquinas e sem sinais de trânsito. Em Brasília, a grande travessia da *Ville Contemporaine* transformou-se em Eixão, com pista central de alta velocidade e pistas laterais de acesso entre as superquadras. O metrô só foi inaugurado em 2001 e liga a rodoviária a algumas cidades-satélite passando pela Asa Sul.

---

<sup>210</sup> Diferentemente do conceito apresentado por Arturo Soria de cidade linear – com sua largura limitada e comprimento indefinido com passeios, rodovia e ferrovia-, mas igualmente distinta do modelo de cidade concêntrica. Já Le Corbusier dividiu a cidade em radio-concêntrica e linear industrial em seus Três Estabelecimentos Humanos. Rem Koolhaas considera a *Ville Radieuse* de Le Corbusier o “protótipo de uma cidade linear setorizada”.



**Fig. 107. Foto da ponte sobre o Canal da Joatinga em 1974.** O acesso rodoviário expresso à Barra da Tijuca desde a Zona Sul após o alargamento da BR-101, antiga Rio-Santos, foi o fator principal de ocupação da área. Foto: <<http://www.skyscrapercity.com>>.

O Plano Piloto para a Barra da Tijuca tinha uma pré-condição: a manutenção do eixo leste-oeste da BR-101, ou Rio-Santos, que deu origem à atual Avenida das Américas. Mas ao invés de um obstáculo, ela era um endosso ao modelo maquinista a ser adotado. Lucio Costa já previa sua duplicação, com uma pista central de alta velocidade e pistas laterais de velocidade média. Para garantir a eficácia da autopista prevista, travessias em nível inferior deveriam cruzar a avenida em pontos de comunicação entre os lados norte e sul, ora para veículos, ora para pedestres. Destas só foram construídas duas passagens para pedestres, em frente aos primeiros

condomínios da avenida, Nova Ipanema e Novo Leblon e nenhuma para veículos. Os altos índices de atropelamento verificados até os anos 1990 levaram a prefeitura a uma re-estruturação do plano original com a colocação de sinais de trânsito nos cruzamentos e retornos de maior fluxo. Esta solução se impôs em virtude do alto custo da construção de passagens subterrâneas. No mundo real da Barra da Tijuca, a *autoroute* visionária de Le Corbusier, separada em camadas por tipo de transporte e tráfego desimpedido, voltou à condição de avenida, com renques de árvores, ciclovia central, passeios e interrupções por cruzamentos a intervalos variáveis. Diversos planos de implantação de transporte sobre trilhos, de metrô a V.L.T. (veículos leves sobre trilhos) ressurgem a cada nova administração ou evento de grande porte, como os Jogos Pan-Americanos ou as sucessivas candidaturas da cidade aos Jogos Olímpicos, mas sempre se frustram pela falta de viabilidade econômica. A dispersão urbana, e a baixa densidade resultante, quando combinada ao hábito disseminado do veículo particular e o forte *lobby* das empresas de ônibus são fatores que contribuem para o insucesso destas iniciativas.

Um processo similar aconteceu com a *strip* de Las Vegas. Ela teve sua origem como rodovia federal, a *Highway 91*. Após a construção da primeira geração de hotéis-cassino, foi criada, nos anos 1970, uma alternativa paralela para o tráfego rápido, a *Interstate 15*. A antiga *highway* passou então a se chamar *Las Vegas Boulevard*. Desde então, houve uma intensificação da densidade e uma maior circulação de pedestres, o que lhe conferiu características de avenida ou bulevar, como o nome pretende revelar.

Ao contrário da atual *strip*, mas à semelhança da *autoroute* e do Eixão, na cidade genérica, “as ruas (*roads*) são só para os carros”.<sup>211</sup> Pedestres eventuais caminham em passarelas expostas a todo tipo de intempérie. E qualquer tentativa de valorizar o pedestre se mostra apenas parcial e ineficaz. O urbanismo é produzido para acomodar fundamentalmente o automóvel. Para Rem Koolhaas, *highways* são uma versão superior dos bulevares e ganham cada vez mais espaço. O espaço público não comporta mais as pessoas e sim o movimento.

#### 4.1.6 SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA URBANA

De certa forma, o advento prático da *highway* norte-americana era equivalente à proposta teórica da *autoroute* Corbusiana. Ambas permitiam o “aumento dos meios de circulação”, ao “modificar completamente a concepção atual da rua que se encontra sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos”<sup>212</sup>. Se a *highway* era o escoadouro necessário para o aumento da produção da indústria automobilística no pós-II Guerra e conseqüência natural da popularização, entre os norte-americanos, do veículo particular, além de tornar possível o acesso veloz desta grande quantidade de automóveis dos antigos centros aos novos subúrbios, para Le Corbusier, já em 1922, “a cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso”.<sup>213</sup>

Cinquenta anos de maquinismo nos deram a tração automóvel. A velocidade aumentou na proporção de um para trinta. As fábricas entregam carros;

---

<sup>211</sup> Koolhaas, 1995, p. 1254.

<sup>212</sup> Le Corbusier, 2000, p.91.

<sup>213</sup> Idem, p.167.

cada qual quer ter seu carro para fazer as coisas depressa, pois é preciso fazer depressa.

A rua de quarenta ou quatrocentos anos atrás subsiste, mas já não tem significado para nós.<sup>214</sup>

Na proposta de Le Corbusier, encontramos “vias de travessia para circulação rápida em mão única (...) de 40 ou 60 metros de largura” em que se pode “alcançar o *subúrbio*, nas velocidades mais rápidas, sem ter de agüentar nenhum cruzamento”<sup>215</sup>. Cabe lembrar, ainda, que, se a nova malha de auto-estradas interessava à pujante indústria norte-americana de veículos particulares, Le Corbusier propôs, em 1925, toda uma re-ocupação via *tabula rasa* do centro de Paris sob os auspícios de um famoso construtor de automóveis e aviões, Gabriel Voisin.<sup>216</sup>



**Fig. 108. Plan Voisin.** Cartaz da empresa Voisin (esquerda) e comparação entre o *Plan Voisin* para o centro de Paris e o centro compacto da cidade de Nova York (direita). Fontes: <http://pshg.net> e <http://www.nyu.edu>

Nos planos de Le Corbusier, dos anos 1920, a estrutura urbana é estabelecida a partir da proposta de um eixo elevado “norte-sul, leste-oeste, a GRANDE TRAVESSIA para veículos rápidos”. Na América dos anos 1950, as *highways*

<sup>214</sup> Le Corbusier, 2000, p.118.

<sup>215</sup> Grifo nosso.

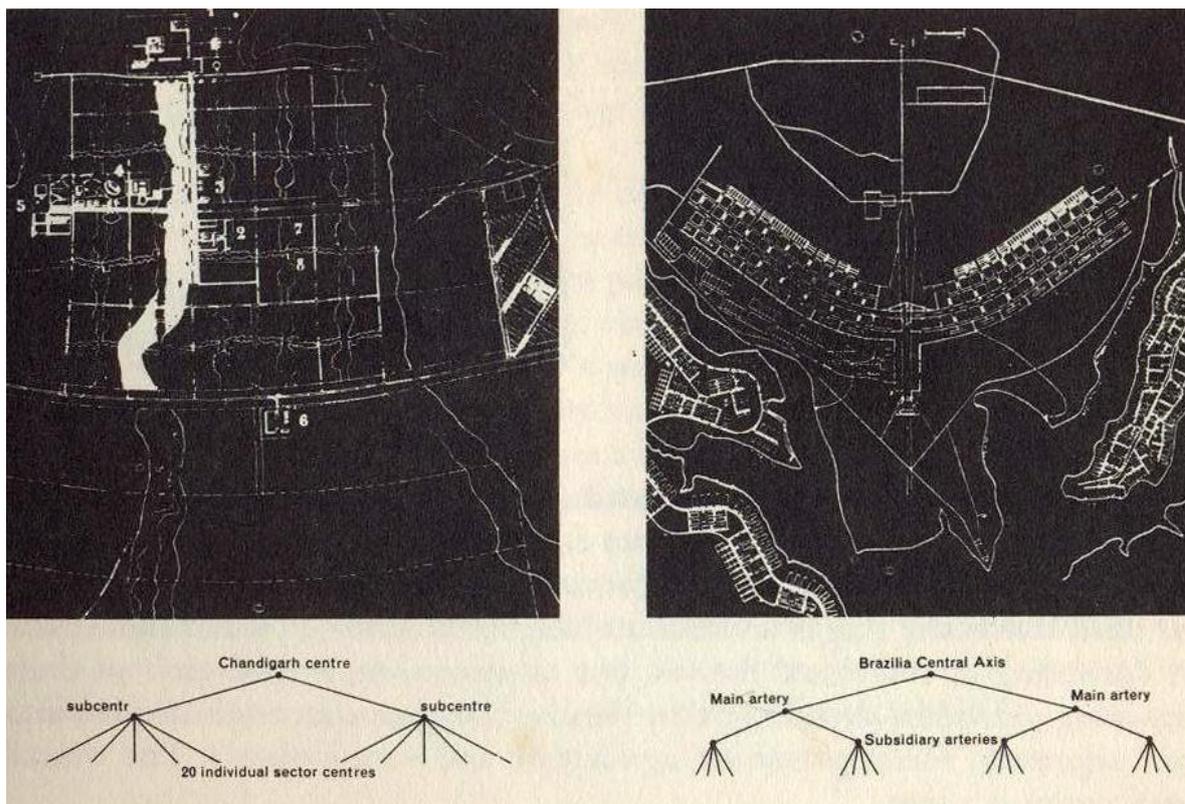
<sup>216</sup> O *Plan Voisin*.

direcionaram efetivamente a ocupação das áreas suburbanas, segundo uma hierarquia rígida em que estas se tornariam as únicas vias arteriais de grande circulação e único acesso às vias secundárias de entrada para os grandes empreendimentos privados, residenciais ou comerciais. As vias secundárias brotavam desta via primária central como galhos formando uma estrutura similar à de uma árvore. Nos planos de Lucio Costa, no Brasil dos anos 1960, esta estruturação da ordem urbana deu origem ao Eixão <sup>217</sup> das asas norte e sul de Brasília e à Avenida das Américas, na Barra da Tijuca. Cabe lembrar que a analogia entre a cidade modernista e a estrutura de uma árvore, não no sentido literal, mas como figura abstrata, foi desenvolvida, como citamos anteriormente, em um artigo, de 1965, do arquiteto austro-americano Christopher Alexander em que este faz uma crítica contundente às “tentativas modernas de se criarem cidades artificialmente” que “são, de um ponto de vista humano, inteiramente malsucedidas”. Tanto a Brasília, de Lucio Costa – em que “a forma deriva inteiramente do eixo central e cada metade é servida por uma única artéria central” – quanto a Chandigarh, de Le Corbusier – com suas “vias arteriais norte-sul” – ilustram o artigo de Alexander como exemplos de malsucedidas cidades artificiais.<sup>218</sup>

---

<sup>217</sup> Eixão é o nome popular do grande eixo de circulação rápida que percorre o Plano Piloto de Brasília ligando e estruturando as asas Norte e Sul.

<sup>218</sup> Citações do artigo de Christopher Alexander (1965) traduzidas por este autor.



**Fig. 109. A cidade modernista é uma árvore.** Ilustrações do artigo de Christopher Alexander em que Chandigarh, de Le Corbusier e Brasília, de Lucio Costa são apresentadas como exemplos de cidades estruturadas como a figura abstrata de uma árvore, em que há uma rígida hierarquia entre as vias de circulação. Fonte: Thackara, 1998, p.73.

Esta estruturação é comum a todos os objetos de análise. No entanto, as cidades propostas pelos arquitetos e urbanistas modernos diferem daquelas dos autores que consideramos pós-modernos e a própria área de estudo pelo fato da *Ville Contemporaine*, Brasília e o Plano Piloto para a Barra da Tijuca terem um centro estabelecido, a partir do qual toda sua estrutura urbana se desenvolve. No caso de Las Vegas, da cidade genérica de Rem Koolhaas e da própria área de estudo, esta centralidade se dissolve. O caráter disperso e fragmentado de sua ocupação termina por criar uma centralidade múltipla, definida pelos investimentos também "erráticos" do capital que seguem a lógica da especulação e não do interesse público. Sendo assim, o *Las Vegas Boulevard*, que já se estende por mais de um município, poderá se prolongar indefinidamente até onde algum investidor entender de construir um

novo hotel-cassino ou comunidade controlada. Foi assim também que as conurbações asiáticas a que nos referimos no início deste trabalho se formaram. Por processo similar, a ocupação da Barra da Tijuca não é fruto de um planejamento global e, sim, da disposição deste ou daquele empreendedor privado de investir neste ou naquele terreno, em um momento ou outro.<sup>219</sup> Os primeiros condomínios, por exemplo, não foram construídos como prolongamento das áreas já parcialmente habitadas, a leste, o que facilitaria ao Estado a oferta de infra-estrutura urbana compatível, mas próximo ao primeiro hipermercado e ao primeiro shopping center da região, em uma parceria de interesses privados.

#### 4.1.7 TIPOLOGIA E ARQUITETURA

A fim de analisar o desenvolvimento das tipologias arquitetônicas que culminaram com a configuração atual da área de estudo, foram comparadas em tabela as tipologias previstas no plano para a *Ville Contemporaine* e nos planos pilotos de Lucio Costa, com naturais semelhanças entre si pelos motivos já expostos, e as tipologias ali desenvolvidas de fato. A grande maioria dos dados foi extraída dos textos selecionados. Por esta mesma razão, não foram incluídos os dados referentes à Las Vegas de Venturi nem à cidade genérica de Koolhaas, uma vez que há poucas informações nos textos equivalentes que pudessem ter maior utilidade neste ponto. Sobre elas poderemos, mais tarde, estabelecer apenas características gerais.

Alguns dados, assinalados com um asterisco (\*) foram calculados com base nas informações dadas pelos autores, embora não sejam citados textualmente. Outros, assinalados com dois asteriscos (\*\*), foram estimados, levando em

---

<sup>219</sup> Ver mapas de análise urbanística por intervalo de tempo no capítulo 5.

consideração análises de dados similares. As informações sobre a *Ville Contemporaine* foram extraídas de diversos trechos de sua descrição no livro *Urbanismo*, inclusive ilustrações com plantas baixas, cortes, fachadas e perspectivas. Os dados sobre Brasília combinaram a memória descritiva do Plano Piloto, como aparece no livro *Registro de uma vivência* do próprio Lucio Costa, informações contidas na consistente compilação de Farès El-Dahdah, *Lucio Costa, Brasília's superquadras*, fotos de satélite e pesquisas de campo. Para o Plano Piloto da Barra da Tijuca, também foi usado o *Registro* de Costa. Já para a situação atual da área de estudo, foram considerados dados do levantamento de campo, publicações especializadas, como a revista da Associação Comercial da Barra da Tijuca (Acibarra) e informações de venda dos empreendimentos considerados característicos, como o Centro Empresarial do Barrashopping (corporativo), a área de lojas do mesmo shopping center (comercial) e o condomínio Nova Ipanema. Este último foi considerado característico das tipologias residenciais, tanto multifamiliar (torres) quanto unifamiliar (casas em centro de terreno). Quando não há informação em relação a algum item, deve-se à ausência de dados precisos ou mesmo de referências que permitam qualquer dedução adequada ou possibilidade de levantamento de campo.

Cabem, ainda, outros esclarecimentos. Os dados do item corporativo referentes a Brasília se baseiam no chamado Setor Comercial Sul – duplicado ao norte – onde estão localizadas diversas sedes de empresas e órgãos públicos menores, se comparados às sedes próprias da Caixa Econômica Federal, Banco Central, Correios e Telégrafos etc. Pode haver alguma variação entre superquadras, por isso, em alguns itens foi considerada a média entre elas. O número de edifícios

por superquadra do segundo tipo, por exemplo, baseou-se no levantamento da SQS409.

Já aqueles dados referentes, no mesmo item, ao Plano Piloto da Barra da Tijuca se baseiam na descrição do Centro Metropolitano da Guanabara, que seria um novo CBD, mas estaria situado além da área de estudo. Ele está desocupado até hoje, embora já tenham sido anunciados planos da atual Secretaria Municipal de Urbanismo de iniciar sua ocupação nos próximos anos, com gabaritos e tipologias alterados em relação ao Plano.<sup>220</sup> O número de edifícios que Lucio Costa desejaria ver ali não é especificado no Plano, portanto foram estimados com base nos croquis do arquiteto em comparação com os planos mais recentes da Prefeitura.

Até o momento, o uso corporativo tem ocupado os centros empresariais ao longo da Avenida das Américas, como aquele anexo ao Barrashopping, escolhido como característico e onde se encontram sedes de renomadas empresas como Shell e Amil. Os blocos têm áreas diferentes, sendo a primeira definida e as outras presumidas. Já o gabarito “projetado” dos setores comerciais foi deduzido das construções ali existentes. Ainda sobre a Barra da Tijuca, a distinção entre BR-101 e Avenida das Américas se deve em respeito ao texto original de Lucio Costa, uma vez que estaremos nos referindo à mesma via. Por último, cabe esclarecer que a proporção de 10 habitantes por quilômetro quadrado das áreas corporativas foi inspirada na razão de ocupação da torre corporativa de Le Corbusier. No caso do Centro Metropolitano, esta proporção aumenta para 15%, pois Costa imaginou que ali deveriam ser construídos, junto às torres de negócios, hotéis e edifícios residenciais.

---

<sup>220</sup> Pontes, 2006. O Globo, 27/05/2006: “Uma cidade no meio da Barra”

Por esta análise comparativa, pode-se notar inicialmente que todos os autores privilegiaram o arranha-céu como tipologia ativa que dominaria a composição da cidade contemporânea – “o cérebro da cidade, o cérebro do país inteiro”<sup>221</sup>, como escreveu Le Corbusier. Sobre o fascínio que esta tipologia exercia sobre o mestre franco-suíço, e certamente sobre Costa e Koolhaas, vale a pena reproduzir o trecho abaixo:

Se escalo as plataformas da torre Eiffel, adquire ao subir um sentimento de júbilo; o instante fica alegre – sério também; à medida que o horizonte se vai elevando, parece que o pensamento é arrojado para trajetórias mais extensas: se, fisicamente, tudo se alarga, se o pulmão se enche mais violentamente, se os olhos descortinam horizontes amplos, o espírito se anima com um vigor ágil; sopra o otimismo. O olhar horizontal conduz longe: é em suma um grande resultado sem trabalho penoso. Lembre-se de que até agora os horizontes nos foram revelados apenas por olhos erguidos muito pouco acima do solo; não se conheciam outrora essas verticalidades impressionantes; somente os alpinistas haviam tido essa sensação inebriante. Da torre Eiffel (...) o olhar horizontal possui imensidão e isso nos comove, nos influencia.<sup>222</sup>

A monumentalidade do arranha-céu confere este “vigor ágil” aos projetos do centro de negócios da *Ville Contemporaine* e do Centro Metropolitano da Barra da Tijuca e só não é tão representativo em Brasília, porque na maioria dos edifícios cívicos (palácios) predomina a horizontalidade. Mesmo assim, dominam o Eixo Monumental as duas torres do Congresso Nacional com 28 pavimentos. Por esta posição privilegiada, todos os outros edifícios verticais lhe são complementares. Já para o mundo corporativo, Costa reservou lotes laterais ao Eixo com edifícios de 15 pavimentos. No Setor Comercial Sul, a padronização pode ser sentida fortemente. Como a cidade se desenvolveu da Asa Sul em direção à Asa Norte, e este

---

<sup>221</sup> Le Corbusier, 2000, p. 175.

<sup>222</sup> Idem, p. 174.

desenvolvimento corresponde a uma flexibilidade crescente de tipos e formas, encontra-se no Setor Comercial Norte uma arquitetura um pouco mais variada.

Como o Centro Metropolitano da Guanabara ainda não foi executado, as empresas que se instalaram nos últimos anos na Barra da Tijuca tiveram como opção os chamados centros empresariais, com menos de 10 pavimentos, estacionamento e jardins privativos (condominiais). Então, a monumentalidade da torre corporativa Corbusiana acabou transferida para os núcleos residenciais de Costa. A tipologia residencial, que na *Ville Contemporaine* tinha papel secundário, assume, na área de estudo, o papel de referência principal no espaço urbano.

Ainda em termos de tipologia residencial, é interessante verificar que, já em 1922, Le Corbusier anunciava as vantagens da vida condominial que mais tarde seriam o mote de marketing dos atuais condomínios da Barra: os serviços e equipamentos comuns. Nos "loteamentos fechados com alvéolos", por exemplo, deveria haver um grande parque com "um campo de futebol, duas quadras de tênis, três grandes locais de jogos; um pavilhão para clube de esportes, bosques livres, gramados". Além disso:

Há sobre o telhado do prédio uma pista de 1.000 metros onde se corre ao ar puro. Lá em cima também, encontram-se os ginásios onde professores de ginástica todos os dias farão tanto os pais como as crianças trabalharem utilmente; há solários. (...) Há ainda salões de festas que permitem a todos receber alegre e fartamente algumas vezes por ano. (...) O térreo dos prédios-sobrados é uma vasta fábrica de exploração doméstica: abastecimento, conserto, serviço de criadagem, lavanderia. <sup>223</sup>

Algumas cozinhas estão prontas para fornecer as refeições a qualquer hora, como nos hotéis de luxo da Côte d'Azur ou como nas modestas pensões familiares. Você traz amigos para cear à meia-noite, depois do teatro: um telefonema; ao chegar em casa, a mesa está posta, um empregado o serve

---

<sup>223</sup> Le Corbusier, 2000, p. 205.

sem resmungar; ele acaba precisamente de entrar no serviço à meia-noite, para trabalhar até as oito horas da manhã. Um gerente de grande hotel, um especialista, com um estado-maior de especialistas, organiza e realiza a exploração doméstica do prédio. Suas limpezas são feitas por limpadores profissionais e você não terá mais as caras feias da empregadinha bretã ante o assoalho por encerar.<sup>224</sup>

Também é significativa a gradação formal e social que se verifica entre as três tipologias multifamiliares propostas para a *Ville Contemporaine*, Brasília e a Barra da Tijuca. Assim, o loteamento com reentrâncias, mais luxuoso, equivaleria às superquadras 100, 200 e 300, e às torres dos núcleos condominiais – ou dos condomínios fechados de hoje como Nova Ipanema e Riviera dei Fiori. O loteamento fechado com alvéolos, por sua vez, teria seu equivalente nas superquadras 400 e nos blocos médios – não encontrados na área de estudo. E, por último, o loteamento alveolar da cidade-jardim corresponderia às casas contíguas dos setores de habitação individual geminada (SHIG) e aos blocos econômicos de Brasília – também inexistentes nos trechos analisados -, com a ressalva de se tratar de uma tipologia “suburbana” em oposição a duas outras “urbanas”.

Não há tipologia residencial unifamiliar na *Ville Contemporaine*, pois Le Corbusier buscava equacionar a ordenação e a otimização dos apartamentos à individualidade e liberdade das antigas casas. Para isso, seus sobrados apresentam alvéolos e reentrâncias, além de serem dotados de jardins suspensos particulares. Já Lucio Costa optou por duas soluções diferentes para casas isoladas em centro de terreno. Em Brasília, elas foram localizadas além do Lago Paranoá, enquanto na Barra da Tijuca elas se alternam com as torres residenciais, garantindo a distância entre cada núcleo previsto.

---

<sup>224</sup> Le Corbusier, 2000, p. 210.

É significativo que as tipologias comerciais, incluídos aí os setores de serviços e entretenimento, tenham adquirido importância desde a época de Le Corbusier até os dias de hoje. Se, inicialmente, elas formavam apenas uma moldura para os arranha-céus centrais da *Ville Contemporaine*, assumiram o papel de espaço de convívio principal – ainda que apenas *semi*-público - na Barra da Tijuca atual, com a instalação de diversos shopping centers e o Barrashopping como sua maior referência de “centralidade”. Em relação ao comércio de abrangência local ou de vizinhança, Lucio Costa reproduziu ali a solução das lojas em renque, ou fileira, já utilizada em Brasília, nas vias secundárias entre as superquadras. Foi mais flexível na Barra também neste ponto, pois indicou que se deveria criar:

“um sistema térreo autônomo de lojas e todo tipo de utilidades, com passeio coberto de seguimento contínuo, como nas ruas tradicionais, embora quebrado por sucessivas mudanças de rumo, criando-se assim pátios, pracinhas e áreas de recreio para crianças, tudo com o objetivo de propiciar a confluência em vez da dispersão”.<sup>225</sup>

No caso de Las Vegas, a tipologia a que denominamos de trabalho corporativo incluiu, ainda que com pouca precisão, os hotéis-cassino como parte de grandes redes do negócio de entretenimento. Os hotéis-cassino também cumprem a função técnica de tipologia residencial multifamiliar, mesmo que de uma população flutuante. Já a população permanente habita, em sua grande maioria, condomínios fechados com residências unifamiliares, conhecidos como *gated communities* e consome nos shopping centers espalhados pelas *highways* marginais à *strip*.

Rem Koolhaas preconiza o fim das grandes sedes de empresas e proclama o advento do escritório domiciliar ou *home office* como principal espaço do trabalho

---

<sup>225</sup> Costa, 2005, p.349.

em um futuro próximo, embora não desconsidere a existência ainda necessária de conjuntos de escritórios. O shopping center, por sua vez, é a tipologia comercial característica da cidade genérica. Nela, por outro lado, os habitantes se dividem entre os que habitam o espaço do ar, nas altas torres residenciais multifamiliares – a tipologia final e definitiva -, e aqueles que vivem à margem da emergente sociedade globalizada e que ocupam, ainda que precariamente sob barracos improvisados, o espaço da terra.

TABELA 3a: ANÁLISE COMPARATIVA DE TIPOLOGIA

OBJETO	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	BARRA DA TIJUCA HOJE
<b>TRABALHO CORPORATIVO</b>				
Tipo	Arranha-céu	Edifício Médio	Arranha-céu	Centro Empresarial (Barra Shopping)
Localização	Centro	Setor Comercial	Centro Metropolitano	Avenida das Américas
Densidade	3.000 hab/ha.	1.600 hab/ha.	1.900 hab/ha.*	2.100 hab/ha.*
Gabarito	60 pavimentos 200m ou mais	15 pavimentos Limite 55m	45 a 70 pavimentos 200m ou mais	7 pavimentos
Área do pavimento	8.000m <sup>2</sup>	500m <sup>2</sup> aprox. **	1.400m <sup>2</sup> aprox. *	2.400m <sup>2</sup> 1 3.000m <sup>2</sup> * 5.700m <sup>2</sup> *
Área do lote (quadra)	160.000m <sup>2</sup>	60.000m <sup>2</sup>	21.000m <sup>2</sup>	67.000m <sup>2</sup>
Área do setor	2.400 x 1.500m = 3.600.000m <sup>2</sup>	400.000m <sup>2</sup>	2.000 x 1.500m = 3.000.000m <sup>2</sup>	283.700m <sup>2</sup> (área de estudo)
Arranha-céus por setor	24	13 (quadra)	84*	10 (quadra)
Ocupação	10.000 a 50.000 hab/edifício	750 hab/edifício *	1.800 hab/edifício *	900 a 1.710 hab/edifício *
Área construída/hab.	10m <sup>2</sup> / hab	10m <sup>2</sup> / hab*	15m <sup>2</sup> / hab *	10m <sup>2</sup> / hab
Taxa de ocupação	5%	10%	10%	20%
População por tipo	400.000 a 600.000 habitantes	9.750 habitantes (quadra)	—————	14.500 habitantes (quadra) *
<b>TRABALHO COMERCIAL</b>				
Tipo 1	Terraço escalonado	Núcleo comercial	—————	Shopping Center
Localização	Próximo à estação	Próximo à estação	—————	Ao longo da Avenida das Américas
Gabarito	3 pavimentos	5 pavimentos	—————	3 pavimentos
Área	—————	30.000m <sup>2</sup> (Conjunto Nacional) 78.000m <sup>2</sup> (total dos setores centrais)	—————	117.000m <sup>2</sup> (Barra Shopping) 450.000m <sup>2</sup> (total da área de estudo)
Tipo 2	—————	Comércio em renque	Comércio em renque	Comércio em renque
Localização	—————	Entre as superquadras	Entre os núcleos residenciais	Entre os núcleos residenciais
Gabarito	—————	5 pavimentos	3 pavimentos *	3 pavimentos
Área	—————	—————	—————	—————

Fig. 110. Tabela 3a: Análise comparativa de tipologia – TRABALHO. Projeto gráfico: LS

Fig. 110. Tabela 3a: Análise comparativa de tipologia – TRABALHO. Projeto gráfico: LS

TABELA 3b: ANÁLISE COMPARATIVA DE TIPOLOGIA

OBJETO	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	BARRA DA TIJUCA HOJE
<b>REPOUSO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR</b>				
<b>Tipo 1</b>	Loteamento com reentrâncias	Superquadra 100 - 200 - 300	Núcleo condominial (Torres)	Condomínio fechado (Torres)
Localização	Centro	Asas	Margem Sul BR 101	Margem Sul da Avenida das Américas
Densidade	300 hab/ha.	375 hab/ha. (média)	—————	75 hab/ha
Gabarito	12 pavimentos 50m	6 pavimentos + 1 (pilotis)	25 a 30 pavimentos	25 a 30 pavimentos
Área da unidade	920m <sup>2</sup> - 1600m <sup>2</sup> - 2800m <sup>2</sup> área do pavimento	178m <sup>2</sup> - 134m <sup>2</sup> - 107m <sup>2</sup> - 89m <sup>2</sup> área do apartamento	Variado	Variado
Área do lote	400m x 600m=240.000m <sup>2</sup> (fechados por grade)	280m x 280m=78.400m <sup>2</sup> (abertos ao público)	Variado	450.000m <sup>2</sup> (acesso controlado Nova Ipanema)
Unidades por lote	792 apartamentos	594 apartamentos (média)	Variado	540 apartamentos
Total de unidades por setor	61.776	71.280	—————	—————
Ocupação	18 edifícios	11 edifícios	—————	18 edifícios
Taxa de ocupação	15%	15%	10%	10%
População	4.000	3.000	—————	3.330
<b>Tipo 2</b>	Loteamento fechado com alvéolos	Superquadra 400	Blocos Médios	—————
Localização	Centro	Asas	Margem Norte BR 101	—————
Densidade	305 hab/ha.	—————	—————	—————
Gabarito	12 pavimentos (5 apart. duplex + 2 pav. serviço) 36m	4 pavimentos + 1 (pilotis)	8 a 10 pavimentos com 2 apartamentos por andar	—————
Área da unidade	240m <sup>2</sup>	Variado	—————	—————
Área do lote	400m x 200m=80.000m <sup>2</sup>	280m x 280m=78.400m <sup>2</sup> (abertos ao público)	—————	—————
Unidades por lote	100 a 150	19	—————	—————
Total de unidades por setor	660 apartamentos	Variado	—————	—————
Taxa de ocupação	15%	15%	—————	—————
População por lote	3.000 a 4.000 hab.	Variado	—————	—————
População residencial no centro	600.000 hab.	—————	—————	—————

Fig. 111. Tabela 3b: Análise comparativa de tipologia – REPOUSO. Projeto gráfico: LS

Fig. 111. Tabela 3b: Análise comparativa de tipologia – REPOUSO. Projeto gráfico: LS

**TABELA 3c: ANÁLISE COMPARATIVA DE TIPOLOGIA**

OBJETO	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	BARRA DA TIJUCA HOJE
<b>REPOUSO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR</b>				
<b>Tipo 3</b>	Loteamento alveolar (sobradinho) (dúplex)	Casas geminadas	Blocos econômicos	—————
Localização	Cidade Jardim	Setor de habitação individual geminada	Margem Norte BR 101	—————
Gabarito	6 pavimentos	2 pavimentos	3 pav. e pilotis com 4 apart. por andar	—————
Área da unidade	2m x 50m = 100m <sup>2</sup>	2m x 56m = 112m <sup>2</sup>	—————	—————
Jardim privado	50m <sup>2</sup>	64m <sup>2</sup>	—————	—————
Cota compartilhada	300m <sup>2</sup>	—————	—————	—————
População parcial	2.000.000 hab. ou +	—————	—————	—————
<b>REPOUSO RESIDENCIAL UNIFAMILIAR</b>				
<b>Tipo</b>	—————	Casa em centro de terreno	Núcleo residencial (casa em centro de terreno)	Condomínio fechado (casa em centro de terreno)
Localização	—————	Lago	BR 101	Avenida das Américas
Gabarito	—————	2 pavimentos	2 pavimentos	2 pavimentos
Área do lote	—————	—————	40 e 100m diâmetro	Variados
Taxa de ocupação	—————	15%	10%	10% *
População por tipo	—————	—————	—————	15.372 hab *
<b>POPULAÇÃO TOTAL</b>	2.600.000 a 3.000.000 hab *	500.000 hab. (plano) 2.500.000 hab. (2007)	—————	92.233 hab. (Bairro: 2000)
<b>ÁREA DO SETOR</b>	19.200.000m <sup>2</sup> (centro)	9.400.000m <sup>2</sup> (superquadras)	1.530.100m <sup>2</sup> **	1.530.100m <sup>2</sup> (área de estudo)

**Fig. 112. Tabela 3c: Análise comparativa de tipologia – REPOUSO (cont.).** Projeto gráfico: LS

**Fig. 112. Tabela 3c: Análise comparativa de tipologia – REPOUSO (cont.).** Projeto gráfico: LS

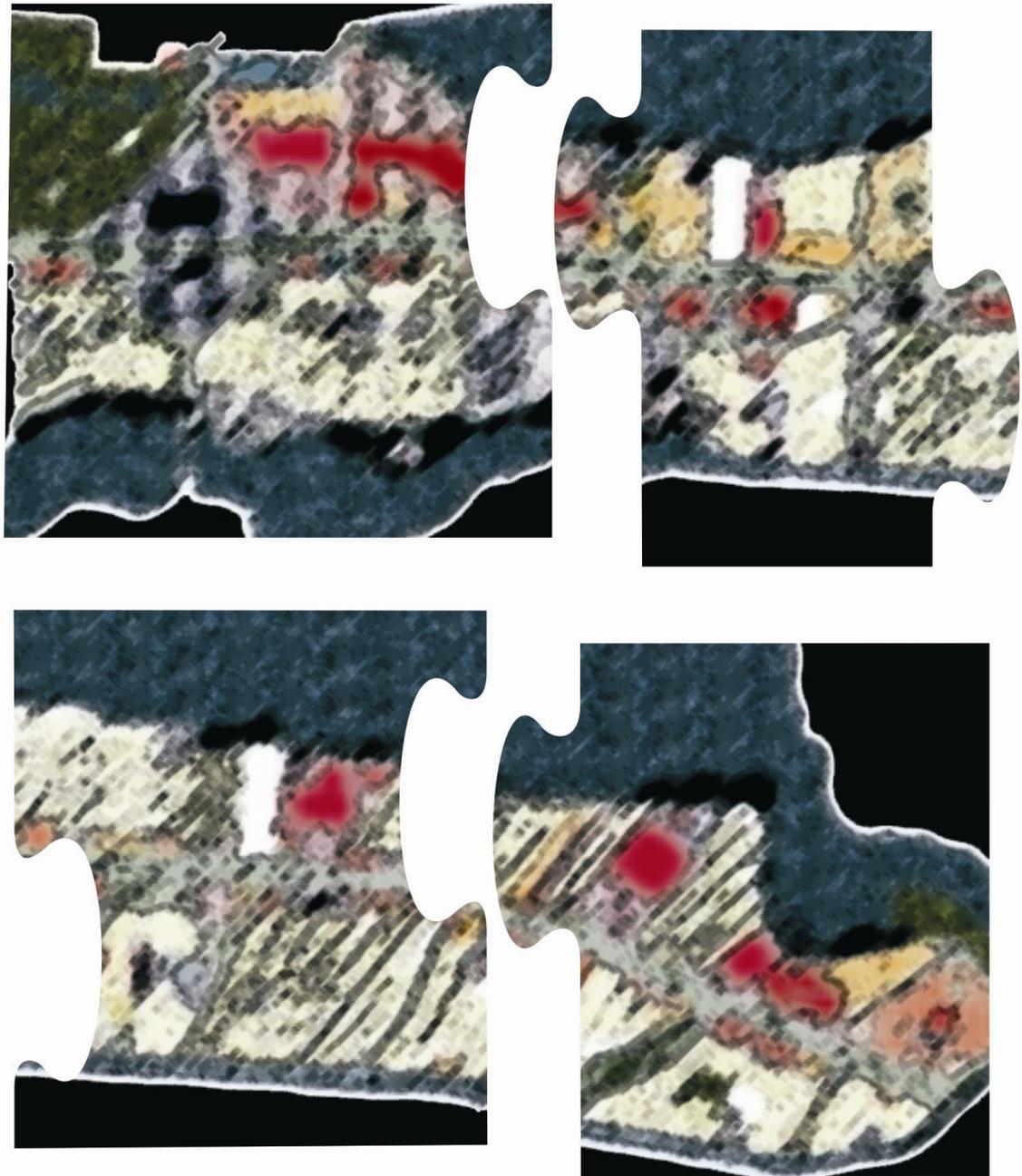
TABELA 3d: ANÁLISE COMPARATIVA DE TIPOLOGIA				
OBJETO	VILLE CONTEMPORAINE	PLANO PILOTO BRASÍLIA	PLANO PILOTO BARRA	BARRA DA TIJUCA HOJE
TRABALHO				
Corporativo Tipo	 Arranha-céu	 Edifício médio	 Arranha-céu	 Centro empresarial
Comercial Tipo 1	 Terraco escalonado	 Núcleo comercial		 Shopping center
Tipo 2		 Comércio em ranque	 Condomínio em ranque	 Comércio em ranque
REPOUSO				
Residencial Multifamiliar Tipo 1	 Loteamento com reentrâncias	 Superquadra 100 - 200 - 300	 Núcleo gerador (torres)	 Condomínio fechado (torres)
Residencial Multifamiliar Tipo 2	 Loteamento fechado com alvéolos	 Superquadra 400		
Residencial Multifamiliar Tipo 3	 Loteamento alveolar	 SHIG		
REPOUSO				
Residencial Unifamiliar Tipo		 Casas em centro de terreno	 Casas em centro de terreno	 Condomínio fechado (casas em centro de terreno)

Fig. 113. Tabela 3d: Análise comparativa de tipologia – SÍNTESE. Projeto gráfico: LS

Fig. 113. Tabela 3d: Análise comparativa de tipologia – SÍNTESE. Projeto gráfico: LS

# CAPÍTULO 5

ANÁLISE URBANÍSTICA DA ÁREA DE ESTUDO



# PARTIDO URBANÍSTICO

Fig. 114.

**Fig. 114. Partido urbanístico.** Os quatro núcleos de torres residenciais são as peças-chave para a compreensão da área de estudo. Projeto gráfico: LS

## 5.1 PARTIDO URBANÍSTICO

O objetivo central do Plano Piloto era encontrar a “fórmula” que permitisse conciliar a urbanização na escala que se impunha, com a salvaguarda, embora parcial, das peculiaridades que importava preservar.<sup>225</sup> O partido urbanístico adotado por Lucio Costa foi criar núcleos de torres residenciais distanciados por cerca de um quilômetro e alternados com grupos de residências unifamiliares:

Esses conjuntos de torres, muito afastados, além de favorecer os moradores com o desafogo e a vista, teriam o dom de balizar e dar ritmo espacial à paisagem, compensando ainda, por outro lado, o uso rarefeito do chão mantido agreste.<sup>226</sup>

A adoção deste partido urbanístico implicava, como “primeiro passo”<sup>227</sup>, revogar o Plano de Diretrizes de Vias Arteriais<sup>228</sup> que previa arruamentos paralelos em quase toda a extensão da Baixada de Jacarepaguá. Lucio Costa queria evitar, assim, a “tendência natural” de “edificar ao longo de todas essas vias”<sup>229</sup>, o que, de acordo com o autor, “implicaria na destruição sem remédio de tudo aquilo”<sup>230</sup> que caracterizava a região. A comparação entre o desenho de Costa para a área de estudo e o mapa da situação existente confirma que o partido foi efetivamente aplicado e o objetivo de “dar ritmo espacial à paisagem”<sup>231</sup> foi atingido.

---

<sup>225</sup> Adaptação de trecho da memória justificativa do Plano Piloto. Costa, 1995, p.348.

<sup>226</sup> Idem, p.349.

<sup>227</sup> Idem ibidem.

<sup>228</sup> Ver capítulo 1.2 - Breve Histórico da Barra da Tijuca.

<sup>229</sup> Costa, 1995, p.348.

<sup>230</sup> Idem, ibidem.

<sup>231</sup> Idem, ibidem.



**Fig. 115. Montagem do mapa da situação atual sobre desenho de Lucio Costa.** A essência do partido urbanístico foi mantida, embora vários pontos tenham sido alterados. Fonte: Costa, 1995, p. 345. Projeto gráfico: MS.

Os quatro círculos maiores desenhados por Costa sob a legenda “núcleo de torres residenciais” (19) correspondiam à localização atual das torres dos seguintes condomínios (da direita para a esquerda): Athaydeville – que recebeu no Plano uma legenda específica com seu nome original “Centro(s) da Barra (e de Sernambetiba)” (14)<sup>232</sup> -, Riviera-Mediterrâneo<sup>233</sup>, Parque das Rosas e Nova Ipanema. Os “núcleos de casas isoladas” eram marcados com círculos menores (e a legenda 20) enquanto a Avenida das Américas ainda estava descrita como “BR-101” (18).<sup>234</sup>

O distanciamento entre os núcleos terminou por gerar, além de ritmo, módulos – ou trechos - de padrão urbanístico similar, formados por componentes cuja combinação se repete ao longo de toda a área de estudo:

- (a) núcleo de torres residenciais,
- (b) núcleo de casas isoladas,
- (c) comércio “local” de pequeno porte,
- (d) comércio regional de grande porte.

<sup>232</sup> O termo “centro” está no plural porque Lucio Costa previu outro núcleo de torres (Centro de Sernambetiba) para a área da atual Praia da Macumba.

<sup>233</sup> Na verdade, são dois condomínios vizinhos, embora separados. Riviera dei Fiori faz parte da primeira geração, erguida nos anos 1970, enquanto Mediterrâneo foi construído nos anos 2000.

<sup>234</sup> Costa, 1995, p. 345. Os números entre parênteses referem-se à legenda do desenho original do Plano Piloto. O número 12 indica um Museu não construído onde hoje está o Hospital Municipal Lourenço Jorge.

Os quatro trechos refletem, assim, cada um à sua maneira, o mesmo urbanismo híbrido que temos analisado desde o primeiro capítulo deste trabalho. Pois (a) e (b) estavam previstos integralmente no desenho original do Plano; (c) foi imaginado por Costa como comércio de conveniência e caráter local, mas terminou por abrigar, em sua maioria, atividades mais específicas e de abrangência mais ampla, como concessionárias de automóveis e instituições de ensino; e (d) são tipologias características da urbanização dispersa tais como hipermercados e shopping centers.

Em cada trecho há, também, outra combinação, desta vez, entre um núcleo de torres residenciais (“privado”) e algum “ponto nodal”<sup>235</sup> de uso comercial com atividades de caráter “público”<sup>236</sup>, que chamaremos de referência de centralidade. Tanto os **núcleos de torres residenciais** quanto as **referências de centralidade** são elementos urbanos que impulsionaram a ocupação de cada trecho ou que são percebidos hoje pelos moradores – e, muitas vezes, pelos visitantes mais atentos – como pontos de localização dentro de uma área com características gerais relativamente homogêneas. Poderíamos, então, dividir a área de estudo em quatro trechos, no sentido leste-oeste:

1. Athaydeville – Downtown.
2. Riviera – Freeway.
3. Parque das Rosas – Praça General Santander.
4. Nova Ipanema – Barrashopping.

---

<sup>235</sup> Lynch, 1997. A referência a Lynch é utilizada aqui pela sua ampla divulgação.

<sup>236</sup> O termo público é relativizado pela natureza privada da propriedade da grande maioria dos equipamentos urbanos, característica da área de estudo.



Fig. 116. Mapa de divisão da área de estudo em trechos no sentido leste-oeste, com destaque para os núcleos de torres residenciais e as referências de centralidade

**Fig. 116. Mapa de divisão da área de estudo.** Os quatro trechos são definidos pelo seu núcleo de torres residenciais e sua referência de centralidade. Projeto gráfico: MS.

### 5.1.1 TRECHO 1: ATHAYDEVILLE – DOWNTOWN



**Fig. 117. Mapa do trecho 1.** Projeto gráfico: MS

O primeiro trecho selecionado corresponde ao início da Avenida das Américas,<sup>237</sup> a partir da curva do Canal de Marapendi em direção à lagoa da Tijuca. O núcleo residencial dominante é o conjunto de edifícios conhecido por Athaydeville. A referência de centralidade aqui é o shopping center Downtown. O núcleo Athaydeville é, na verdade, o que restou do espólio de um núcleo de torres que foi idealizado pelo empresário Múcio Athayde e projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer mesmo antes do Plano Piloto ser concebido, como ressaltou Lucio Costa, em 1969:

Para o Centro da Barra já existe um projeto de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, concepção que contribuiu decisivamente para a adoção aqui, na

<sup>237</sup> Para efeito de análise, o trecho foi limitado, a oeste, pela Avenida Luther King e seu prolongamento.

faixa das dunas, do partido que transformará a praia da Barra na futura praia das Torres.<sup>238</sup>

Além de pioneiro, o projeto era precoce, em termos de viabilidade, e audacioso, em termos formais. Previa a construção de 78 torres cilíndricas, com 36 andares, a serem construídas pela firma Desenvolvimento Engenharia, de propriedade de Athayde. Mas a empresa sofreu problemas financeiros desde sua fundação e teve finalmente sua falência decretada em 2005. Conseqüentemente, apenas três destas torres foram erguidas e continuam sendo, até o momento, os edifícios mais altos de toda a Barra da Tijuca. A torre Ernest Hemingway, na beira-mar, é a única que manteve integralmente o projeto original, com a fachada em vidro - como outra obra de Niemeyer, o Hotel Nacional, hoje desativado. As outras duas estão localizadas no nº 1.245 da Avenida das Américas, mas tiveram a fachada alterada. Uma delas, a torre Abraham Lincoln, encontra-se inacabada porque é objeto de uma disputa judicial. Este trecho também ficou conhecido pelo apelido de Encolândia, pois foi a Encol Engenharia, hoje extinta,<sup>239</sup> a empresa que construiu grande parte dos edifícios que lá se encontram atualmente, ocupando o vazio deixado pela Desenvolvimento. Este mau começo fez com que o trecho se tornasse o local onde o Plano Piloto foi mais alterado formalmente e abrigasse várias contradições.

---

<sup>238</sup> Costa, 1995, p. 350.

<sup>239</sup> A Encol Engenharia faliu em 1999, quando era a maior construtora de imóveis residenciais do Brasil, tendo deixado 30 edifícios inacabados em todo o país.



**Fig. 118. Maquete do empreendimento inicialmente denominado Centro da Barra.** Desta iniciativa ousada do empresário Múcio Athayde, proprietário da Desenvolvimento Engenharia, restaram edifícios isolados, condomínios menores e terrenos ainda vazios. Do projeto de Oscar Niemeyer, apenas uma torre de planta circular permaneceu fiel ao projeto original e se encontra na Avenida Lucio Costa. Fonte: <<http://wouterelke.nl>>.



**Fig. 119. Vista área do trecho 1.** Pode-se notar o contraste entre as torres cilíndricas de Niemeyer, à direita (com projeto alterado) e ao fundo da foto (com a fachada em vidro), em oposição às torres mais recentes construídas, em sua maioria, pela construtora Encol que, após ter sido a maior construtora do Brasil, faliu nos anos 1990. Foto: Márcio Machado *in* <<http://www.pbbase.com>>.

A primeira contradição é conceitual. O projeto contribuiu decisivamente para a adoção do partido urbanístico de toda a região, foi incluído no Plano Piloto, mas terminou por ser alterado a ponto de tornar-se irreconhecível. Cabe lembrar, aqui, que Lucio Costa havia sido parceiro de Oscar Niemeyer nos projetos do Ministério da Educação e Saúde Pública (1937-1945) e de Brasília (1957-1960). A segunda contradição é formal. Reside na estratégia frustrada do arquiteto de optar pela forma cilíndrica das torres, ao que se pode presumir, a fim de suavizar a *skyline* do conjunto. O que acabou acontecendo foi a construção de edifícios de planta retangular tradicional que hoje formam visualmente um bloco contínuo na entrada leste da área de estudo. Na apresentação do projeto, Niemeyer fez questão de desenhar um perfil de edifícios cerrados, riscá-la e escrever ao lado: "Copacabana e Ipanema são péssimos exemplos que não se devem repetir".<sup>240</sup> Some-se a isso a ironia de outro pioneirismo frustrado: estavam previstos, para o terreno central do empreendimento, um clube e um shopping center, tipologias que mais tarde passaram a caracterizar o bairro. Entretanto, as pendências judiciais do projeto mantiveram o terreno como seu vazio urbano mais abandonado. Não obstante, Lucio Costa e Oscar Niemeyer dão nome às duas pontes que ligam as partes norte e sul do conjunto, homenagem curiosa ao urbanista e ao arquiteto cujos projetos foram, exatamente neste trecho, tão desfigurados.

---

<sup>240</sup> Revista Realidade, 1973, p.33



**Fig. 120. Fotos das torres de Oscar Niemeyer.** Da esquerda para a direita: o início das obras; a marca da empresa Desenvolvimento e o nome original do núcleo residencial; a torre Hemingway, construída segundo o projeto original na avenida da praia; e as duas torres da Avenida das Américas em seu aspecto atual. Fotos (na mesma ordem): Realidade, 1973, p.33; Wouter Osterholt in <<http://wouterelke.nl>>, LS (duas à direita).

Se o projeto de Oscar Niemeyer tivesse sido levado adiante, teríamos neste trecho a maior colisão de visões urbanísticas de toda a área de estudo. Suas torres de cristal reproduzidas à exaustão, visão de um admirável mundo moderno, não poderiam ser imagens mais contrastantes se comparadas à diversidade familiar da arquitetura da referência de centralidade do trecho, do outro lado da semi-*highway*. Enquanto Niemeyer pretendia criar um Centro da Barra oposto aos bairros em que o carioca se habituou a morar, no shopping Center Downtown, “a idéia central que norteou o projeto (coordenado pelo arquiteto Mauro Neves Nogueira) foi tentar recuperar a atmosfera cosmopolita de um centro de bairro, com ruas de pedestres, praças, esquinas, marcos e limites, bem definidos e conformados pela arquitetura dos edifícios”.<sup>241</sup> Mas ainda que não tão dramática, a justaposição que configura o

<sup>241</sup> Revista Projeto Design, Fevereiro de 1997, pp. 71 e 72.

urbanismo híbrido da área de estudo pode ser encontrada neste trecho, seja pelas formas arquitetônicas antagônicas, seja pelos diferentes padrões urbanísticos.



**Fig. 121. Projeto e destino 3.** O shopping center Downtown e o projeto de Oscar Niemeyer para Athaydeville. O contraste de estilos arquitetônicos revela a distância no tempo e o abismo estético entre o projeto original e o destino do bairro. Fotos: LS e Realidade, 1973, p.33.

Na margem sul da Avenida das Américas, torres residenciais e comércio “local” de arquitetura despojada. Ao norte, temos os espaços cenográficos dos shopping centers pós-modernos típicos da urbanização dispersa e da cidade genérica.



**Fig. 122. Vista aérea da Avenida das Américas no trecho 1.** Os shopping centers Città America e Downtown (esquerda) em frente às lojas de rua e torres multifamiliares do outro lado da avenida confirmam o urbanismo híbrido neste trecho. Foto: MS.

## 5.1.2 TRECHO 2: RIVIERA - FREEWAY

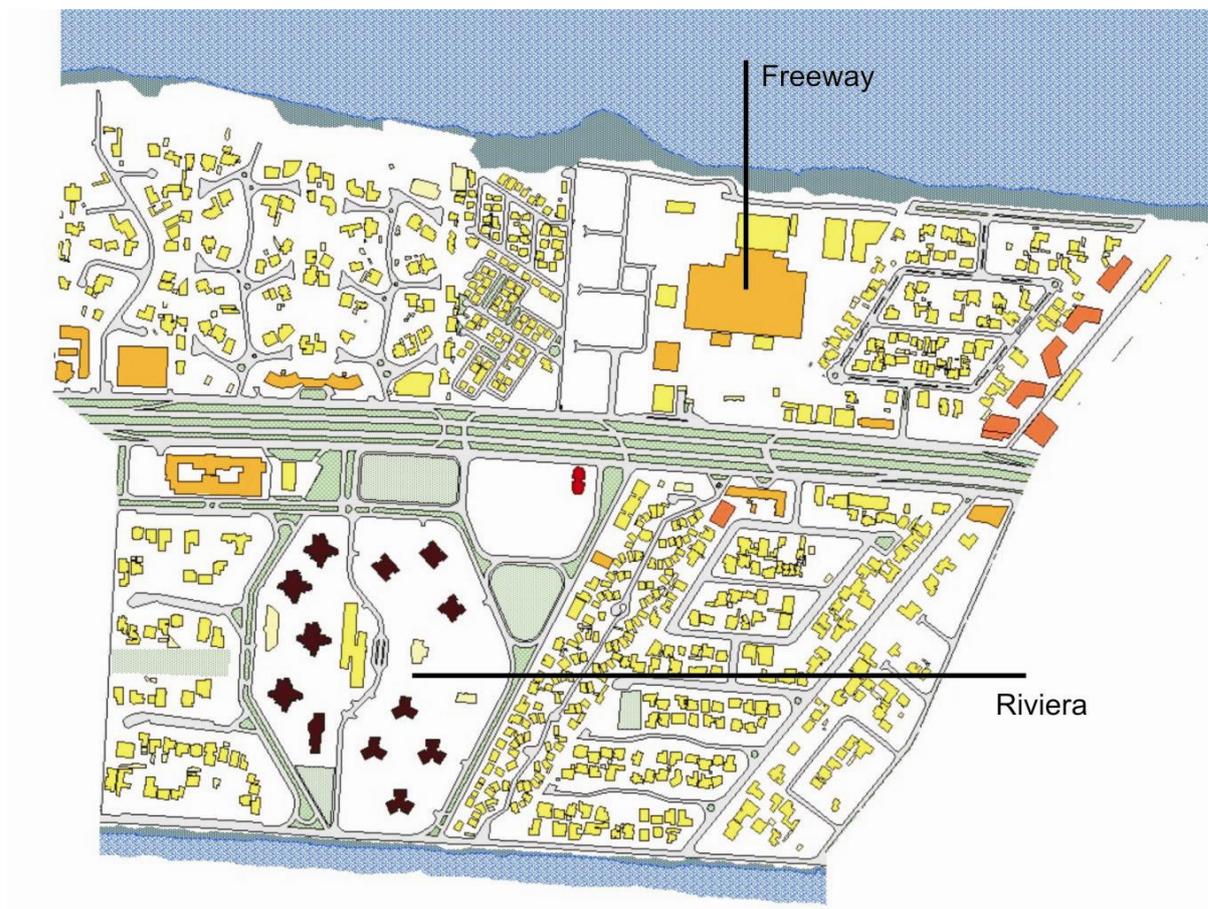


Fig. 123. Mapa do trecho 2. Projeto gráfico: MS.

O segundo trecho tem como núcleo de torres residenciais o condomínio Riviera dei Fiori e como referência de centralidade o conjunto comercial Freeway. Mais conhecido simplesmente por Riviera, o projeto do arquiteto Slomo Wenkert data de 1976, podendo, assim, ser considerado da primeira geração de ocupação condominial da Barra da Tijuca. Uma de suas características mais fortes é a inovação das plantas dos edifícios, que são variadas, em virtude das configurações dos apartamentos, e tiram partido do afastamento entre as torres, valorizando todas as fachadas.



**Fig. 124. Condomínio Riviera dei Fiori – antes e depois.** Vista aérea do condomínio Riviera dei Fiori ainda em construção nos anos 1970 e foto de seu parque central hoje. Fotos: Ronaldo Theobald (Arquivo JB) e MS.

O núcleo é formado ainda por um conjunto vizinho, bem mais recente, chamado Mediterrâneo, com quatro torres, gêmeas duas a duas, que se destacam na paisagem pelo colorido e os elementos decorativos das fachadas. Sua imagem é tão marcante que se tornou símbolo da classe média carioca em recente *sitcom* da Rede Globo.<sup>242</sup> Apesar das diferenças estilísticas, ambos seguem as diretrizes de Lucio Costa ao se diferenciarem das formas tradicionais da cidade compacta. Como determina a diretriz geral do Plano Piloto, são cercados por condomínios de habitação unifamiliar e têm pequenos centros de comércio na ligação com a Avenida das Américas.



**Fig. 125. As torres gêmeas do condomínio Mediterrâneo.** Por sua arquitetura exuberante, ganharam destaque na abertura do programa de televisão *Toma lá, dá cá*, que retratava com humor a vida da classe média brasileira no início do século XXI. Foto: LS.

<sup>242</sup> O seriado – ou comédia de situação, *sitcom* – “Toma lá, dá cá” exibido na Tv Globo.

Do outro lado da avenida, está localizado o Freeway, centro comercial de grande porte que abriga uma série de serviços como: um supermercado (Pão de Açúcar), uma loja de mobiliário e equipamentos para casa (Casashow), oficinas, drogarias, lanchonetes etc. É a referência de centralidade do trecho devido a esta variedade de equipamentos. Todavia, como estas atividades comerciais estão concentradas praticamente em um único ponto e os núcleos de casas isoladas são todos murados, é o trecho da área de estudo em que o isolamento dos condomínios e a ausência de espaços públicos de permanência são percebidos mais fortemente.

Este segundo trecho se diferencia dos demais pela predominância do uso residencial unifamiliar (b) em ambas as margens da Avenida das Américas, o que o torna o menos denso entre os trechos selecionados. Entretanto, contém todos os outros itens gerais: (a) núcleo de torres residenciais (Riviera dei Fiori e Mediterrâneo); (c) comércio "local" de pequeno porte (Barra Garden, entre outros) e (d) comércio regional de grande porte (Freeway). Conta ainda com o Hotel Transamérica, o Colégio Anglo-Americano, um Núcleo de Pós-graduação da PUC, uma sede da Igreja Universal, a Clínica São Bernardo e pequenos edifícios de escritórios. Por sua vez, o hibridismo é notado tanto nos estilos arquitetônicos quanto nas formas de ocupação. Na margem sul da Avenida das Américas, as "torres no parque" de Le Corbusier adquiriram liberdade formal e de implantação. O espaçamento entre os edifícios é o mais generoso da área de estudo, o que torna este trecho o mais fiel aos princípios originais do Plano Lucio Costa. Já na margem norte, as *gated communities* com casas isoladas se assemelham às suas equivalentes norte-americanas.



**Fig. 126. Vista aérea do núcleo residencial do trecho 2.** Na margem sul do trecho, as torres no parque ganharam liberdade de forma e de implantação. Foto: <<http://www.grupoteruszkin.com.br>>



**Fig. 127. Vista aérea do núcleo de casas isoladas do trecho 2.** A baixa densidade e o alto padrão dos condomínios residenciais unifamiliares são características marcantes da margem norte do trecho 2. Foto de satélite: GE.

### 5.1.3 TRECHO 3: PARQUE DAS ROSAS - PRAÇA GENERAL SANTANDER

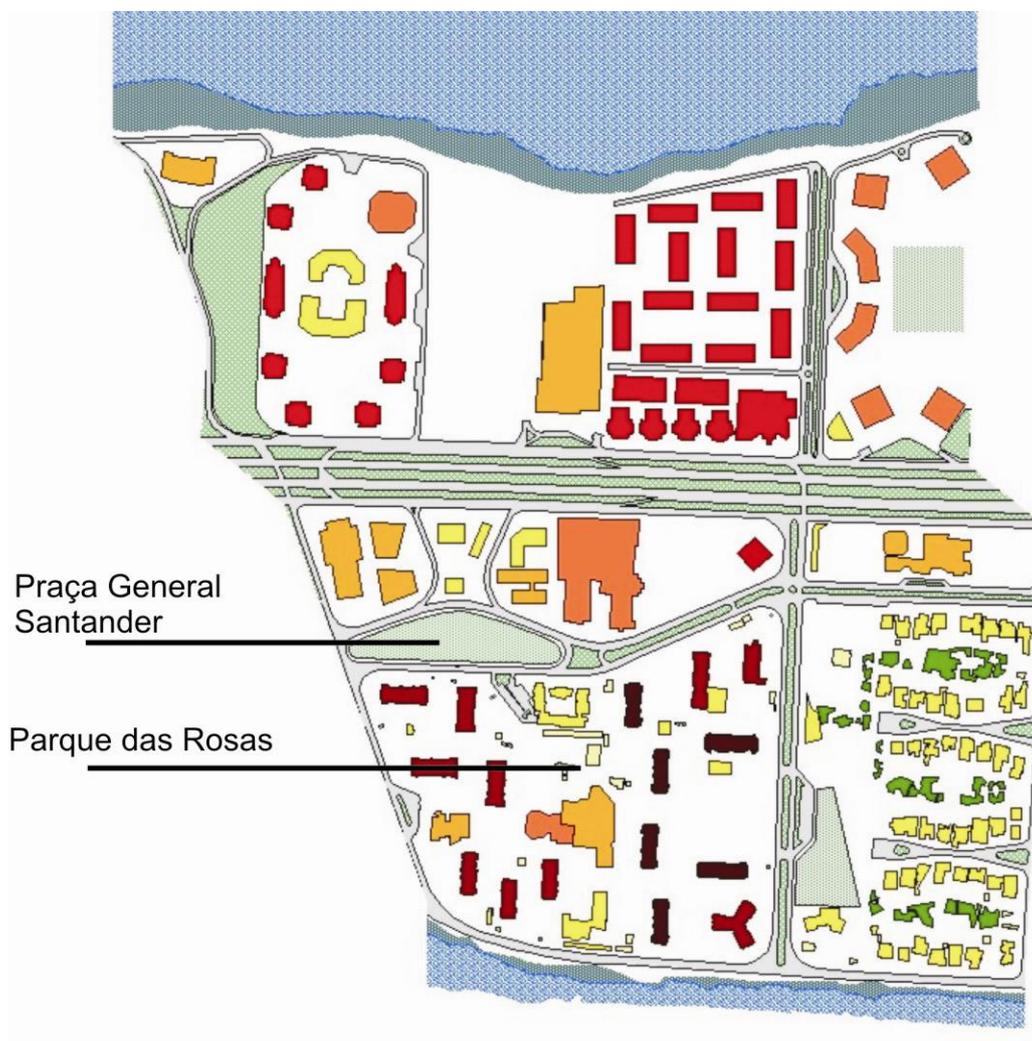


Fig. 128. Mapa do trecho 3. Projeto gráfico: MS.

O núcleo residencial do terceiro trecho selecionado é o Parque das Rosas e a referência de centralidade é a Praça General Santander. O Parque das Rosas é uma variação interessante em relação ao condomínio residencial convencional. Ele funciona como um loteamento de unidades multifamiliares que partilham serviços coletivos, como clube e ônibus exclusivo de traslado ao centro da cidade. É chamado assim porque vários edifícios do conjunto têm nomes como Rosa dos Ventos, Rosa

dos Mares, Rosa da Praia, Rosa Maior, Rosa do Sol ou Rosa Viva e foram erguidos, principalmente, durante os anos 1980.

Entretanto, o que mais distingue este trecho é a existência de um espaço público, no sentido estrito: a Praça General Santander. Ela funciona como referência de centralidade, não tanto por seu uso específico, mas pelo que está à sua volta. De um lado, há um tipo diferente de centro comercial, o Rosa Shopping <sup>243</sup>, cuja atração principal é um conjunto de restaurantes. Ele é aberto e tem uma configuração peculiar que simula, discretamente, uma praça de cidade do interior, com padaria, um modesto chafariz central e piso em paralelepípedo. O movimento de pessoas, ali, é invariavelmente intenso e especialmente agitado em noites de transmissão de clássicos do futebol. Do outro lado da praça, há mais restaurantes voltados para a rua e até um supermercado nos moldes tradicionais que, não por coincidência, faz parte da rede carioca Zona Sul.



**Fig. 129. Praça General Santander e Rosa Shopping (canto inferior direito).** A referência de centralidade do trecho 3 é a que mais se assemelha à de bairros tradicionais, se comparada aos demais trechos da área de estudo. Foto de satélite: GE.

---

<sup>243</sup> Muitos moradores se referem ao trecho e ao shopping também como “Rosas”.

A alternância entre (a) edifícios altos e (b) casas, (c) comércio local e (d) regional também está presente, mas há uma proporção diferente em relação às tipologias, tanto as residenciais quanto as comerciais. Ao contrário do trecho 2, o uso residencial é predominantemente multifamiliar. Por outro lado, tornou-se um trecho caracterizado, na margem norte da Avenida das Américas, pelo uso corporativo, que também predomina sobre o uso comercial tradicional. Desde os anos 1990, foram construídos, em uma distância de menos de um quilômetro, três grandes centros empresariais: C. E. Barrashopping, C. E. Mário Henrique Simonsen e C. E. Le Monde, além de uma torre de negócios (Blue Chip).



**Fig. 130. Centros empresariais do trecho 3.** O uso corporativo é predominante neste trecho da Avenida das Américas. Da esquerda para a direita: C. E. Barrashopping, C. E. Mário Henrique Simonsen, C. E. Le Monde e torre de negócios Blue Chip. Fotos: LS.

O maior equipamento de caráter regional, o hipermercado Walmart, não representou até o momento uma referência forte. Há apenas dois pequenos centros comerciais interligados (Barra Square I e II). Não faltam a concessionária da Chevrolet, a loja do Pizza Hut, nem a filial da Blockbuster, como lembranças do mundo globalizado. Mas dos trechos da área de estudo, o Parque das Rosas é o que mais se assemelha a um bairro tradicional.

#### 5.1.4 TRECHO 4: NOVA IPANEMA – BARRASHOPPING

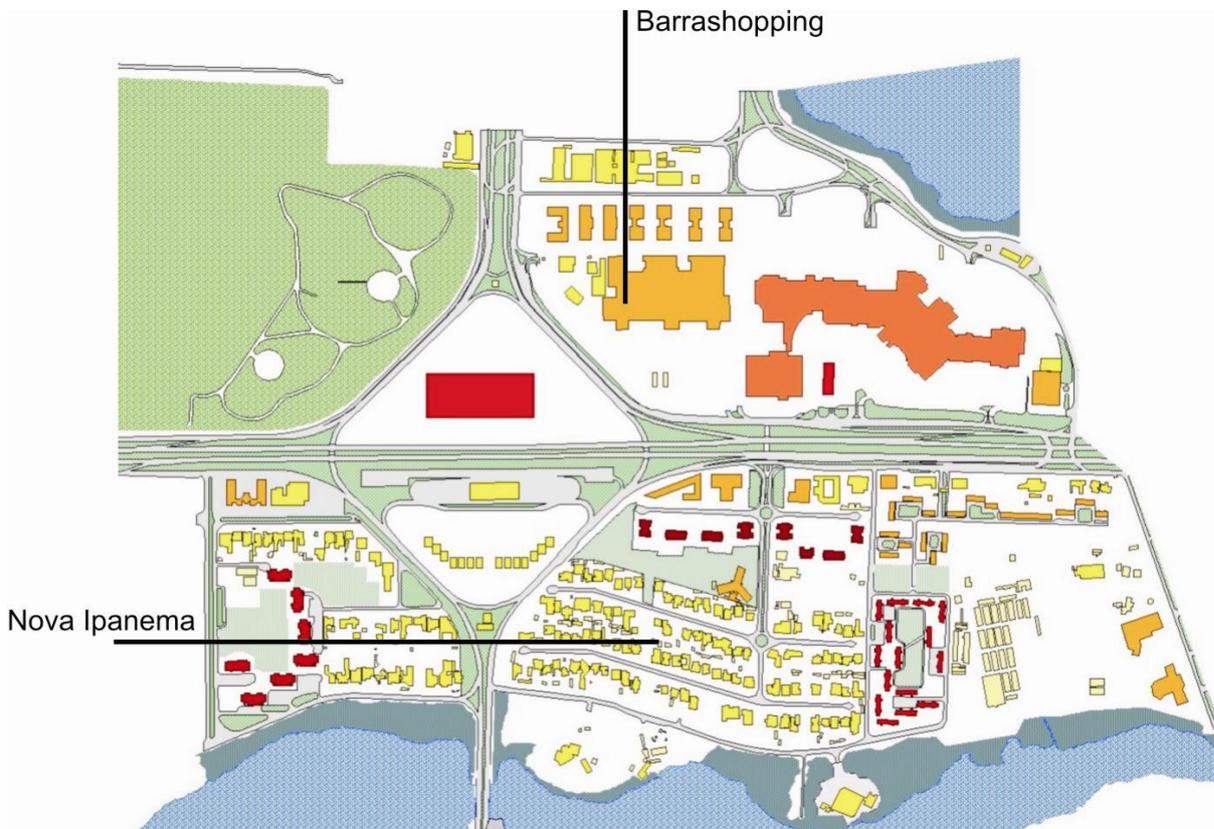


Fig. 131. Mapa do trecho 4. Projeto gráfico: MS.

O núcleo residencial que deu origem à ocupação do quarto trecho da área de estudo é o condomínio Nova Ipanema. A referência de centralidade é o Barrashopping. O trecho sintetiza a imagem da Barra da Tijuca, especialmente para o público externo. Esta imagem vem sendo consolidada desde os anos 1970, uma vez que estão neste trecho os equipamentos urbanos cujas tipologias foram pioneiras na cidade: o primeiro hipermercado (Carrefour – 1976), o primeiro condomínio-parque (Nova Ipanema – 1976) e o primeiro shopping center horizontal do Rio de Janeiro (Barrashopping - 1981).



**Fig. 132. Vista aérea do trecho 4 no início dos anos 1980.** Foto da configuração original do Barrashopping, inaugurado em 25 de outubro de 1981, em frente ao primeiro condomínio residencial consolidado da área de estudo, Nova Ipanema, e próximo ao primeiro hipermercado a se instalar na região, o Carrefour, no cruzamento dos eixos norte-sul e leste-oeste. Foto: O Globo Barra, 4 out. 2006, p.21. Projeto gráfico: LS.

Ao contrário de Athaydeville, Nova Ipanema foi um lançamento imobiliário com grande sucesso de vendas, impulsionado pelo curioso slogan “a nova antiga maneira de morar”.<sup>244</sup> Pode ser considerado, em si, uma síntese do urbanismo híbrido. Afinal, seu projeto está de acordo com as premissas da urbanística moderna

<sup>244</sup> Expressão lembrada na edição comemorativa de 25 anos do condomínio residencial Nova Ipanema.

– descongestionar, verticalizar, ampliar vias e áreas verdes -, obedece às diretrizes do Plano Lucio Costa – distanciamento entre as torres, alternância de gabaritos e diversidade relativa por tipologia, preservação parcial do “ar lavado e agreste” etc. – e, ao mesmo tempo, tem clara filiação ao modo de vida dos subúrbios norte-americanos do pós-II Guerra. Como revela Edison Musa, um dos autores do projeto:

Visitando a Califórnia, tomamos conhecimento de grupos da sociedade que já haviam despertado para um novo modo de vida e suas soluções. No Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca oferecia uma oportunidade ideal para aplicar esse modelo. A abertura do elevador do Joá, em 1968, e o Plano Lucio Costa, no ano seguinte, davam as condições para o sonho se concretizar. O Plano deu chance a vários arquitetos trabalharem em projetos arrojados, reunindo coisas fundamentais: desenvolvimento com liberdade e preservação da paisagem.<sup>245</sup>

O “novo modo de vida” a que Nova Ipanema procurava atender ficou fortemente associado à Barra da Tijuca, assim como o Barrashopping<sup>246</sup> tornou-se o símbolo de um equipamento onde “a dupla consumo e lazer configura uma nova forma de apropriação do espaço urbano e novos hábitos”<sup>247</sup>. Ambos foram inspirados em modelos estrangeiros como imagem de inovação, mas transformaram-se em modelos nacionais, por estarem associados a uma estrutura urbana inteiramente nova, moderna e difusa, dispersa e fragmentada, que foi criada e se desenvolveu em um período em que a economia brasileira foi marcada por um processo de concentração de renda. Foi neste contexto que a Barra da Tijuca

---

<sup>245</sup> Revista Acibarra, Ano 15, p. 22.

<sup>246</sup> O Barrashopping é referência nacional, mesmo não tendo sido o primeiro estabelecimento do gênero a ser inaugurado no país. O primeiro shopping center instalou-se em São Paulo em 1966 (Padilha, 2006, p. 69). O público anual estimado do Barrashopping é de cerca de 26 milhões de pessoas (Fonte: Multiplan), quase cem vezes maior que a população da Barra da Tijuca e ocupa um terreno de 165.000 m<sup>2</sup>.

<sup>247</sup> Padilha, 2006, p. 188.

“oferecia uma oportunidade ideal para aplicar esse modelo” e “as condições para o *sonho* se concretizar”.

Em torno das torres residenciais de Nova Ipanema (a), estão casas isoladas (b) de alto padrão. Já na margem da Avenida das Américas, no lado oposto ao Barrashopping (d), encontra-se algum (c) “comércio de rua” como agências bancárias, concessionárias de automóveis, clínicas etc. Mas se, por um lado, os equipamentos principais deste trecho nos remetem às questões da privatização do espaço urbano, nenhum outro está tão próximo a equipamentos públicos: um parque (Bosque da Barra), um hospital municipal (Lourenço Jorge) e uma sala de concertos (Cidade da Música Roberto Marinho) com previsão de abertura para este ano. Além disso, é a porta de entrada principal do bairro pela Zona Norte, Centro, Baixada Fluminense, Aeroporto Internacional Tom Jobim e principais rodovias, seja por automóvel particular, seja por transporte público até o Terminal Rodoviário Alvorada. Representa o encontro dos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste preconizado por Lucio Costa no Plano Piloto e, portanto, tem razões tão geográficas quanto simbólicas para permanecer como síntese do bairro no imaginário do público geral.



**Fig. 133. Análise urbanística. Capa de 5.2.** Mapa Noll da área de estudo em comparação a demais tecidos urbanos: Cidade do México, Berlim, Londres, Xangai e Nova York. Fonte: Burdett, 2007. Projeto gráfico: LS.

## 5.2 ANÁLISE URBANÍSTICA

A análise urbanística da área de estudo - que foi feita por meio de diversos mapas produzidos durante a pesquisa - tem o poder revelador de uma radiografia das características atuais, oriundas do processo de superposição de modelos e padrões urbanísticos descrito nos capítulos anteriores. O urbanismo híbrido é confirmado pela revelação de uma ocupação complexa, incoerente e irregular realizada ao longo do tempo sobre uma moldura simples, coerente e regular. Confirmou-se, no seu aspecto geral, o partido urbanístico adotado por Lucio Costa: o espaçamento entre núcleos urbanizados de torres residenciais. Nota-se, em especial, a existência de um eixo rodoviário estruturante, de onde partem os diversos setores, como se pode encontrar nos planos das cidades modernistas de Brasília (Lucio Costa) e Chandigarh (Le Corbusier). Mas esta estrutura inicial encontra-se hoje combinada a um tecido urbano fragmentado pela privatização do espaço urbano, que permitiu que cada proprietário condominial estabelecesse seu próprio padrão de ocupação do solo. Além disso, verifica-se, na análise total da área de estudo, uma contradição conceitual estabelecida com a ocupação consolidada nos últimos quarenta anos: um conjunto relativamente compacto com características da urbanização dispersa.<sup>248</sup>

---

<sup>248</sup> A observação dos diversos traçados urbanos traz à memória também o programa francês de urbanização dispersa conhecido por *Villes Nouvelles*, realizado entre 1965 e 2000 nos arredores de Paris. Foram nove subúrbios (Cergy-Pontoise, Etang de Berre, Evry, Isle d'Abeau, Marne la Vallée, Sénart, St. Quentin en Yvelines, Val-de Reuil e Villeneuve d'Ascq) desenvolvidos segundo princípios autônomos e inovadores para a época. A se concluir pela situação atual, a Barra da Tijuca parece menos um plano piloto de um único arquiteto e urbanista do que uma série de pequenas *villes nouvelles* espremidas lado a lado.

# USO DO SOLO

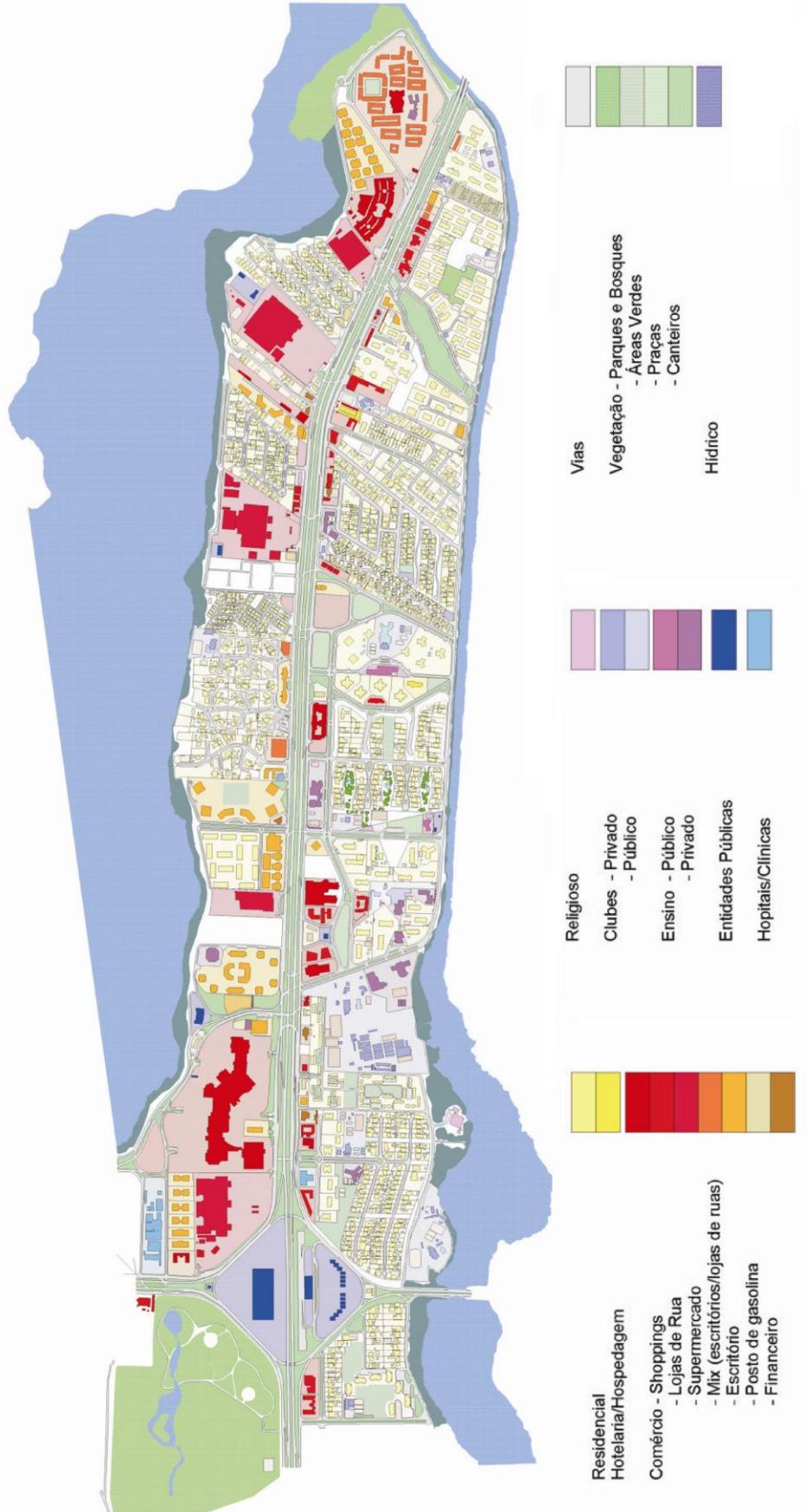


Fig. 134. Mapa de uso do solo.

Fig. 134. Mapa de uso do solo da área de estudo. Projeto gráfico: MS.

### 5.2.1 TERRENO: USO DO SOLO E OCUPAÇÃO

A justaposição de padrões urbanísticos também se verifica no uso do solo: confirma-se o relativo zoneamento do modelo urbanístico modernista implantado pelo Plano Lucio Costa, com a separação entre os usos residencial (habitar) e comercial (trabalhar), mas foram incorporadas as tipologias características da dispersão urbana e da cidade genérica nestas duas dimensões.

No uso residencial, a transformação aconteceu da seguinte maneira. O próprio Lucio Costa optou por verticalizar as superquadras de Brasília e criou, para o uso residencial multifamiliar, os núcleos de torres residenciais. O uso residencial unifamiliar tomou a forma das *gated communities* e, quando combinado ao uso multifamiliar, gerou os condomínios-parque (oportunamente) fechados.

O uso comercial opera em duas escalas. Edifícios comerciais de pequeno porte estão localizados ao longo da Avenida das Américas, ao sul, próximo aos núcleos de torres residenciais, conforme previsto originalmente por Costa. Já os grandes equipamentos que o Plano Piloto não contemplava (hipermercados, shopping centers e centros empresariais) predominam na margem norte da avenida em alternância com condomínios menores de uso residencial unifamiliar.<sup>249</sup>

O uso institucional de caráter eminentemente público é escasso, com destaque apenas para o Terminal Rodoviário Alvorada e a Cidade da Música Roberto Marinho no encontro das grandes vias. Deve-se lembrar que, embora de custo vultoso – algumas cifras divulgadas pela Prefeitura indicam somas próximas aos

---

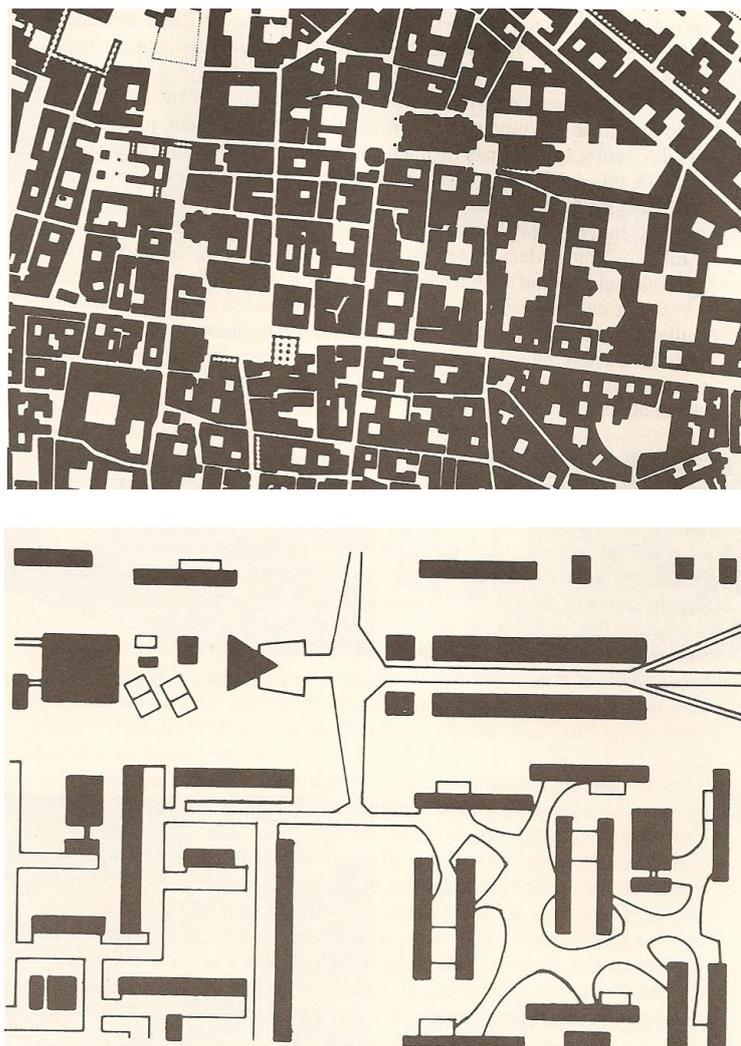
<sup>249</sup> Recentemente, surgiu em um dos poucos terrenos remanescentes desta margem uma exceção a este padrão: o condomínio residencial multifamiliar denso, porém de poucos pavimentos, denominado Le Parc,

quinhentos milhões de reais -, a Cidade da Música é o único investimento público recente de grande porte localizado na área de estudo.

A complexidade da ocupação resultante do urbanismo híbrido pode ser notada de maneira ainda mais evidente, se aplicarmos à área de estudo uma versão simplificada do mapa Nolli. O modelo Nolli,<sup>250</sup> ou figura e fundo, tem sido utilizado por urbanistas para aferir qualidades de modelos urbanísticos ao longo da História. Foi resgatado e usado em profusão a partir dos anos 1970 para explicar o aparente insucesso das cidades modernistas em criar relações mais humanas de apropriação do espaço urbano. Para tanto, ressaltava-se a qualidade da cidade tradicional, em que as edificações formavam uma moldura para o espaço urbano, em geral, público. Isto criava limites que permitiam o controle visual e social das áreas comuns e a esta delimitação foi creditada a vitalidade das praças, largos e afins. Por outro lado, era questionada a idéia modernista de um contínuo e fluido espaço urbano público, como encontrado em Brasília, que teria tornado a cidade uma terra de ninguém, a despeito e ao contrário da idéia e intenção de se criar um parque público interminável para usufruto de todos, em que os edifícios surgem como objetos arquitetônicos isolados.

---

<sup>250</sup> Giambattista Nolli (1701-1756) elaborou em 1748 *La Pianta Grande di Roma* e inaugurou a representação cartográfica também conhecida como figura e fundo.



**Fig. 135. Mapa Nolli de Parma (1830) e Brasília (1960) na mesma escala.** A comparação revela concepções opostas de continuidade e fluidez do espaço urbano. Fonte: Holston, 1993, p. 131.



**Fig. 136. Mapa Nolli da Barra da Tijuca.** As formas complexas e fragmentadas da ocupação privada do solo tornam-se evidentes. Projeto gráfico: MS.

No caso específico da área de estudo, ocorre, na verdade, uma multiplicidade de configurações. As fortes manchas negras com grandes contornos brancos correspondem aos equipamentos comerciais de grande porte. O espaço público, aqui, é intersticial e corresponde às áreas de transição entre um padrão e outro.

Já nas variadas áreas condominiais, podem ser encontradas ocupações de dois tipos: edificações em centro de terreno, de acordo com a proposta de Costa e revisões do modelo modernista, mais semelhantes à cidade tradicional. Estas últimas aparecem em número bem menor, mas são as ocupações mais recentes. Isto indica uma tendência a resgatar e reproduzir qualidades da cidade compacta, mesmo que dentro de uma moldura de cidade Corbusiana.



**Fig. 137. Evidências do urbanismo híbrido.** Da esquerda para a direita: Ed. Blue Chip, Ed. Barra Business, shopping Downtown e condomínio Le Parc. O conceito das “torres no parque” e o resgate mais recente da “rua-corredor”. Fotos: LS.

Os condomínios mais antigos apresentam o maior espaçamento entre as edificações e o desenho urbano mais próximo dos ideais modernistas. Os empreendimentos mais recentes são os mais adensados em termos de ocupação do solo e tentam resgatar a noção tradicional de rua e alinhamento. Nota-se aqui uma inversão interessante do que ocorreu em outro sítio da mesma cidade do Rio de Janeiro. No final dos anos 1930, a proposta de implantação do Ministério da Educação e Saúde Pública, desde a primeira versão de Le Corbusier para o edifício, destacava-se do alinhamento com as vias públicas existente nos terrenos limítrofes.

O projeto anunciava a nova cidade, com torres em centro de terreno em meio a um parque urbano.<sup>251</sup> Já no final dos anos 1980, o projeto para o centro comercial Downtown, localizado bem no início do Plano Piloto modernista, fazia uma releitura da quadra fechada, com edifícios contíguos e pátio interno, resgatando parcialmente a rua corredor que Le Corbusier propunha extinguir. Assim, mais uma vez, o hibridismo se faz presente na crítica a um modelo anterior, realizada no próprio espaço urbano.



**Fig. 138. Fotos de satélite do centro da cidade e do shopping Downtown.** Implantação moderna em meio ao contexto da cidade compacta do centro (Edifício do MEC) *vis-à-vis* implantação compacta em meio ao conceito moderno da Barra da Tijuca (Downtown). Fotos de satélite: GE.

A ocupação da área de estudo seguiu o princípio do projeto total tirando proveito da herança histórica que: pelo isolamento geográfico, manteve intacta por séculos uma vasta área; e pela dimensão dos terrenos, demandou grandes investimentos privados que pudessem gerar lucros equivalentes. Estes terrenos foram sendo ocupados, então, de acordo com o interesse especulativo e a capacidade momentânea de realização de cada empreendedor. A partir disto, a

<sup>251</sup> Isto só foi possível por uma alteração na legislação urbana específica para aquele quarteirão.

ocupação não seguiu um planejamento estatal, que levasse em conta a capacidade das diversas camadas de governo de prover a infra-estrutura necessária e que certamente induziria a uma ocupação linear da região no sentido leste-oeste. Constituídos ao longo de quatro décadas em pontos distantes da Avenida das Américas, os condomínios que ali se instalaram seguiram diferentes diretrizes que se apresentam de forma alternada no espaço urbano.

Os mapas de análise urbanística por intervalos de tempo demonstram claramente este processo de ocupação alternada ao longo do território. A cidade modernista foi sendo ocupada de maneira difusa e fragmentada. O reflexo deste modo irracional de ocupação se nota na baixa proporção de domicílios ligados às redes de água e esgoto. Afinal, os investimentos públicos não puderam acompanhar a descontinuidade dos investimentos privados.

Curiosamente, a localização dos grandes centros comerciais nas áreas limítrofes metaforiza a própria estrutura do tipo halteres dos shopping centers horizontais, em que lojas-âncora atraem o público consumidor para as lojas menores do chamado *mall* central. Na área de estudo, os grandes equipamentos comerciais como Barrashopping e Downtown terminam por operar como âncoras dos centros comerciais de menor porte ao longo da avenida.

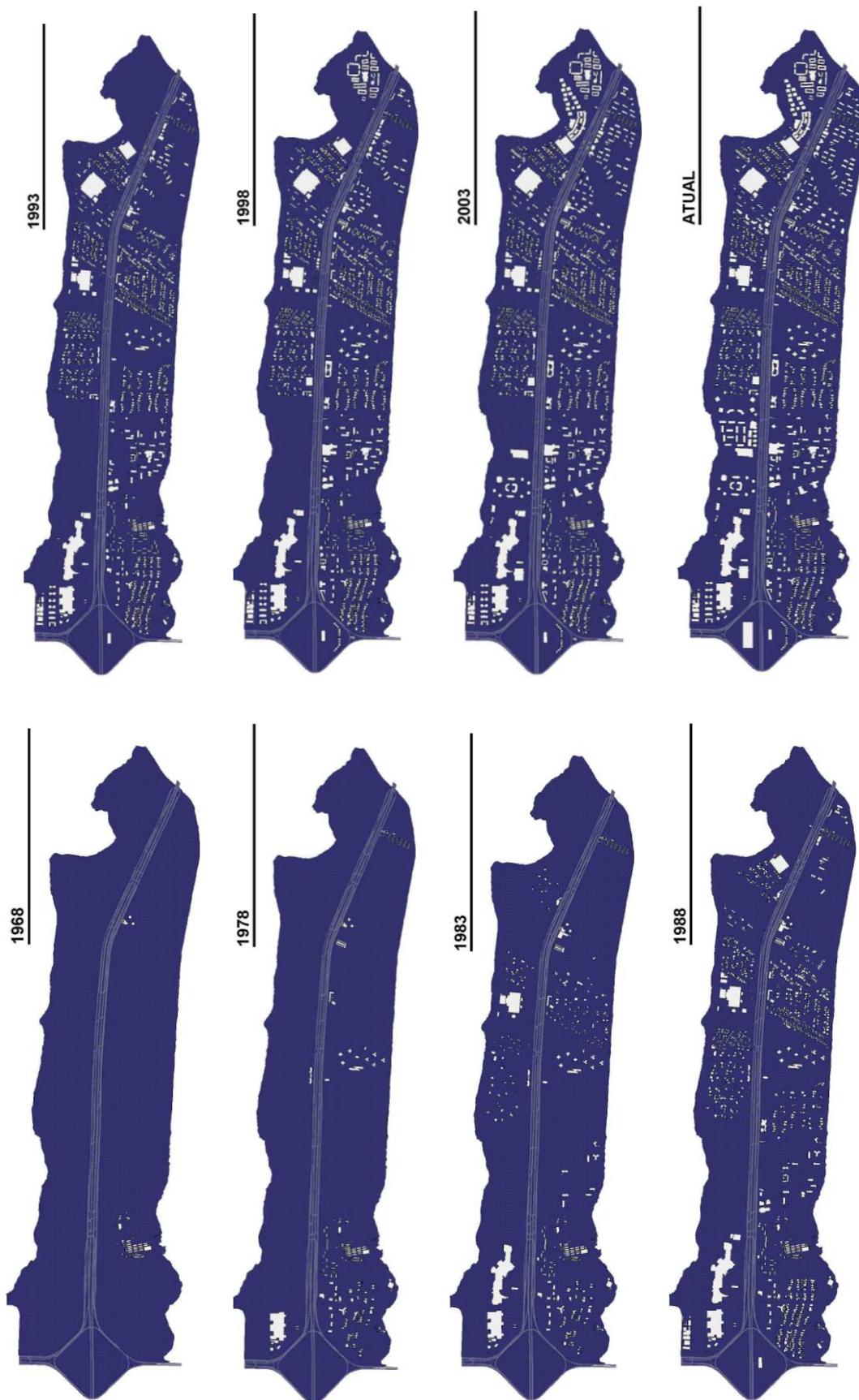


Fig. 139. Mapas de análise urbanística por intervalo de tempo. Projeto gráfico: MS.

## 5.2.2 TECIDO URBANO

A transformação do tecido urbano da área de estudo em uma colcha de retalhos deve-se a diversos fatores, cuja análise faz-se necessária para que se possa compreender a lógica de formação do urbanismo híbrido atual. Desde a concepção do Plano Piloto e a abertura da ligação rodoviária com a Zona Sul da cidade, mudaram os ditames da legislação vigente, que variou ao longo do período de ocupação;<sup>252</sup> assim como mudaram as correntes predominantes do urbanismo contemporâneo; o poder aquisitivo, as necessidades e os desejos das classes média e média alta a que eles pretendiam atender; as estratégias de venda e marketing das administradoras de imóveis etc. E todos estes fatores tiveram papel determinante na constituição da forma urbana de cada parcela isolada da área de estudo, que foi ocupada alternadamente. Por sua vez, a propriedade privada condominial de grandes áreas combinada à escalada vertiginosa da violência urbana tornou indesejável qualquer tentativa de integração entre os variados modos de ocupação. A estrutura em árvore acabou reforçada, pois cada condomínio estabeleceu uma única ligação com o “tronco” central – a Avenida das Américas – e também porque a estratégia corrente da vigilância permanente preconiza o menor número possível de acessos a cada conjunto determinado. Em suma: para cada comunidade, um único portão.

Falta analisar ainda o papel do Plano Piloto para esta diversificação de ocupação do solo. Lucio Costa, por convicção e crença na habilidade dos arquitetos e urbanistas de produzirem edificações e espaços urbanos de qualidade, optou por

---

<sup>252</sup> Para as mudanças na legislação, ver Leitão, 1999.

estabelecer princípios de ocupação algo flexíveis ao invés de definir um código de obras mais rígido. Seja no consagrado desenho original do Plano, seja nos pareceres que produziu enquanto permanecia como consultor da SUDEBAR, Costa não impôs um desenho homogêneo para todos os núcleos de ocupação, como revela este depoimento:

Na qualidade de autor do Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e de Consultor Especial da Superintendência criada para desenvolver a sua concepção geral e dar corpo às idéias nele contidas, solicito sejam encaminhadas à Secretaria de Planejamento estas considerações:

1 – O objetivo do plano-piloto, e conseqüentemente da SUDEBAR, é propiciar o desenvolvimento, tanto quanto possível harmônico, da Baixada de Jacarepaguá, e os projetos e proposições apresentados pelas partes interessadas são analisados levando em conta este propósito fundamental.

2 – Tratando-se de uma região de extraordinária amplitude, com grandes áreas de difícil conceituação urbanística, a previsão a priori dos requisitos de ocupação deve ser cautelosa a fim de não tolher a futura manifestação de sua legítima vocação, não passando assim as “instruções normativas”, em muitos casos, de simples balisamento suscetível de certa margem de tolerância na sua aplicação, senão mesmo de reajuste de critério e conseqüente reformulação, tendo em vista o referido objetivo primordial.

3 – Cabe pois à Superintendência sopesar a importância de tais restrições, por vezes mínimas, no seu confronto com as vantagens da proposição em causa para o desenvolvimento global e acelerado do plano, a fim de evitar que exigências secundárias cheguem a ponto de invalidar numa penada empreendimentos merecedores de aprovação.

4 – A região abrangida pelo plano deve continuar a ser considerada como área experimental, uma espécie de “laboratório urbano” – razão de ser, aliás da criação da SUDEBAR – para que, com o assessoramento do autor do PP, ela se mantenha urbanisticamente viva e capaz de absorver – sob rigoroso controle – as sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas.<sup>253</sup>

Paradoxalmente, este respeito ao espírito empreendedor e o desejo de que as inovações fossem absorvidas no seio do Plano Piloto podem ter gerado as pré-condições do futuro desapego do autor (Lucio Costa) pela obra (Barra da Tijuca),

---

<sup>253</sup> Costa, 1995, p. 356 e 357.

menos por suas características urbanas e mais pela qualidade da arquitetura ali produzida, como demonstra um depoimento seu em 1974:

As glebas, bem ou mal, têm dono; os empreendimentos avultam e o lucro se impõe, como é natural, já que é a mola propulsora do sistema; apesar da imensidão, todos se apegam a um artificioso valor do metro quadrado de chão; oneram-se assim os projetos e a qualidade arquitetônica se abstém.<sup>254</sup>

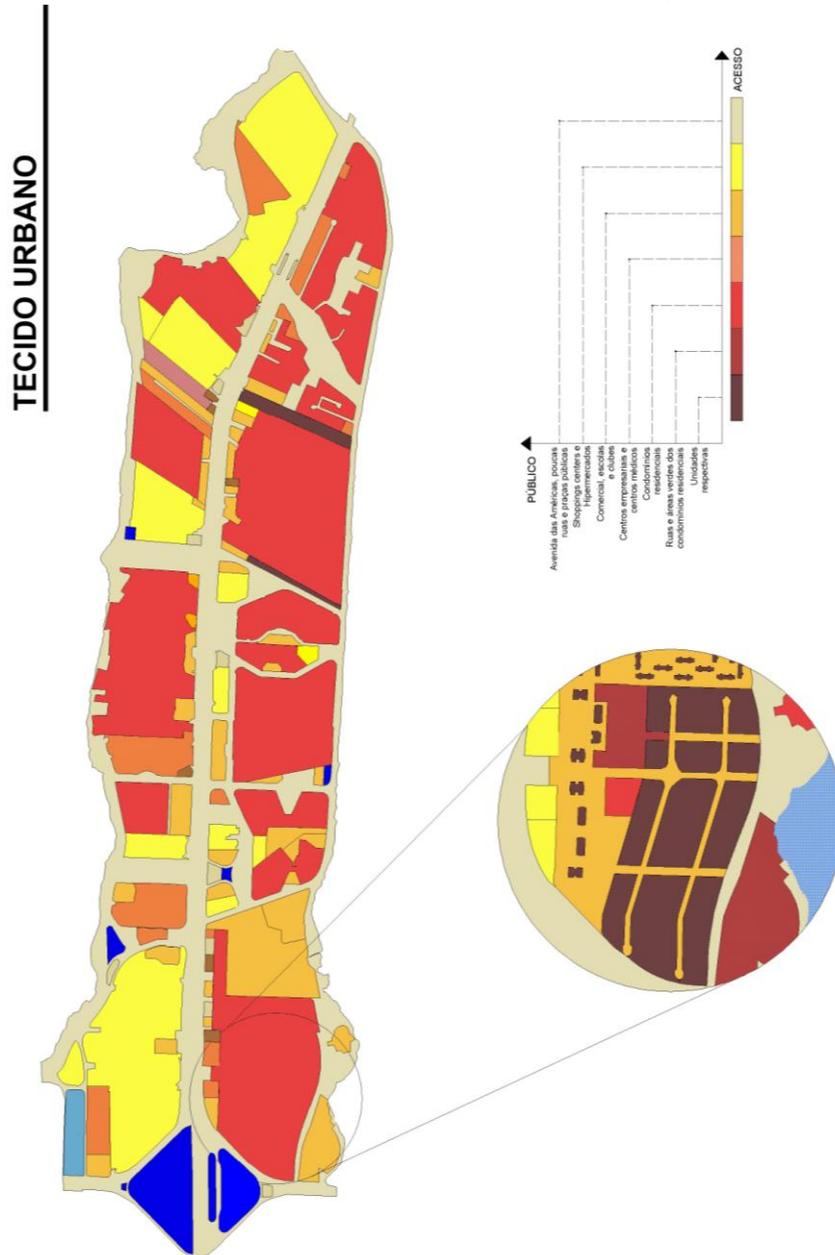


Fig. 140. Mapa de tecido urbano. Projeto gráfico: MS.

<sup>254</sup> Costa, 1995, p. 356.

O mapa das relações de propriedade e controle do espaço urbano que alinhavam o tecido urbano da área de estudo confirma o caráter intersticial do espaço público e a predominância do caráter condominial das áreas de habitação e trabalho, que raramente se mesclam. Percebe-se, aqui, uma gradação de acesso que é fruto, parte de uma estratégia de planejamento de Lucio Costa, parte de uma lógica capitalista de ocupação. Do ponto de vista do autor do Plano Piloto, interessava aproximar as áreas residenciais das áreas de natureza mais exuberante, à beira das lagoas, seguindo o princípio Corbusiano de integrar o homem moderno ao verde, para a melhor saúde da cidade e de seus habitantes. Ao comércio regional, de alcance metropolitano, interessa estar próximo às vias de circulação mais intensa e de conexão com outros bairros, neste caso, a Avenida das Américas e a Avenida Ayrton Senna. Não por acaso, o Barrashopping e o hipermercado Carrefour foram plantados desde os anos 1970 no encontro destas duas vias. Ao comércio local, interessa estar entre os núcleos habitacionais e as vias de acesso a estes. Este objetivo duplo, de bem-estar e sucesso comercial – em que o acesso é facilitado para os equipamentos de caráter mais coletivo e restrito às áreas desejavelmente mais privadas - parece estar contemplada perfeitamente na área de estudo.

Pode-se verificar que os condomínios residenciais estão localizados na retaguarda da grande avenida e próximo às lagoas; uma bainha de edificações de menor porte e acesso semi-público localiza-se nas duas margens da via principal; além dos acessos intermitentes que ligam os condomínios ao tráfego mais intenso. Destacam-se, neste aspecto, os grandes equipamentos nas extremidades leste e oeste da área de estudo, que fazem divisa, respectivamente, com a Avenida

Armando Lombardi – principal acesso à Zona Sul da cidade - e com a Avenida Ayrton Senna – principal acesso à Zona Norte.

Mas esta estratégia também teve “efeitos colaterais” indesejáveis: os transeuntes da via principal foram privados da vista das lagoas, o que dificultou o controle público para sua preservação. Como, até hoje, não se concluiu a chamada Via Parque, que se estenderia por toda a beira da lagoa da Tijuca, pode-se dizer que sua contemplação, onde o “ar agreste” ainda é mais preservado, também foi privatizada. Além disso, vários aterramentos foram feitos para aumentar as áreas dos condomínios, reduzindo o espelho d’água original, pois “apesar da imensidão, todos se apegam a um artificioso valor do metro quadrado de chão”.

Quanto às áreas comerciais, duas alterações - ou inovações - também contribuíram para a maior fragmentação do espaço e os problemas crescentes de mobilidade, tráfego e estacionamento. Lucio Costa projetou os pequenos estabelecimentos comerciais “em renque”, com o propósito de abrigarem o comércio local ou de conveniência, como se habituou denominar popularmente aquelas compras de consumo diário como pão, jornal, remédios etc. Também deveriam abrigar as chamadas “lojas de rua” de consumo específico, de roupas a material de construção. Elas poderiam ser atingidas a pé pelos moradores dos núcleos residenciais, como acontece parcialmente nos setores comerciais entre-quadras de Brasília. Entretanto, muitos destes edifícios foram adquiridos por uma única empresa, em sua maioria revendedoras de automóvel, mas também clínicas, colégios particulares etc.



**Fig. 141. Comércio de pequeno porte em Brasília e na Barra.** No projeto de Brasília, Lucio Costa situou as lojas menores em renque nas vias entre as superquadras (esquerda). Já na Barra da Tijuca, ele as previu ao lado e à frente dos núcleos de torres residenciais ao longo da Avenida das Américas (direita). Fotos: Iphan (Brasília) e LS (Barra).

Em uma pesquisa acadêmica de 1998, o professor de urbanismo, Hélio Vianna Jr., da Universidade Estácio de Sá, constatou, por meio de questionários preenchidos por moradores da região, que boa parte deste consumo diário, que é feito nas padarias, jornaleiros e farmácias das esquinas dos bairros tradicionais, é realizado, na Barra da Tijuca, nos postos de gasolina.<sup>255</sup> Por último, a instalação de grandes estabelecimentos comerciais de comércio regional, como Barrashopping e Downtown, nas duas extremidades da área de estudo, é hoje causa dos maiores gargalos de trânsito da região, uma vez que se localizam nas suas duas entradas principais e seus serviços atraem público de outros bairros da cidade.



**Fig. 142. O importante papel dos postos de gasolina.** Mapa de localização, acompanhado de foto, dos diversos postos de gasolina, que terminaram por abrigar serviços encontrados nas esquinas dos bairros tradicionais como: padaria, lanchonete, jornaleiro, drogaria, locadora de vídeo etc. Mapa – projeto gráfico: MS. Foto: LS.

<sup>255</sup> A pesquisa recebeu o título: *Lojas de conveniência, as esquinas da Barra*. Vianna Júnior, 2002.

### 5.2.3 POPULAÇÃO

A área de estudo foi selecionada por se tratar do espaço urbano mais consolidado de todo o Plano Lucio Costa e, portanto, é a área em que o urbanismo híbrido é mais evidente. Neste sentido, podemos dizer também que, em termos demográficos, será a área que menos crescerá nos próximos anos. Há poucos terrenos desocupados e o maior deles já está destinado ao uso comercial, com mais uma ampliação de serviços ligados ao Barrashopping. Por incluir condomínios de primeira geração, nela se encontra aquela população que se orgulha de seu pioneirismo e vê com desconfiança, mas como confirmação de sua visão de futuro, a chegada de novos moradores nas outras áreas da Barra da Tijuca. Lamenta a perda gradual da chamada qualidade de vida que foi, em primeiro lugar, o motivo de sua escolha por um bairro ainda em fase de ocupação, embora celebre a oferta de novos serviços. É, de certa maneira, ufanista como revelam as expressões “a evolução caminha para o oeste”, “a Ipanema que mudou de bairro” e “a Califórnia que fala português”,<sup>256</sup> além da já conhecida “Sorria! Você está na Barra”.<sup>257</sup>

Todos os índices analisados anteriormente<sup>258</sup> aplicam-se proporcionalmente à população da área de estudo, em especial, no que se refere à formação acadêmica e profissional de seus habitantes. Não é à toa que ali, em um percurso de cerca de 5 quilômetros, encontram-se diversas sedes de grandes empresas, além de 8 unidades de instituições de nível superior, 32 salas de cinema, 2 teatros e, em breve, a Cidade da Música Roberto Marinho. Por outro lado, a área não conta com nenhum museu.

---

<sup>256</sup> Expressões encontradas em trechos diversos da edição comemorativa de 25 anos do condomínio residencial Nova Ipanema.

<sup>257</sup> Texto de outdoor localizado na entrada do bairro no acesso pela Zona Sul.

<sup>258</sup> Ver capítulo 1– Barra da Tijuca: Dados, Fatos e Versões.

## 5.2.4 DENSIDADE

A análise do mapa de gabarito da área de estudo revela claramente que a lógica inicial do Plano Piloto, no que se refere à densidade, foi respeitada, embora algumas alterações observadas possam indicar, a princípio, o contrário. A ocupação está distribuída ao longo do território de forma intermitente. Mas esta intermitência segue o padrão original em que o afastamento entre cada núcleo de torres seria “da ordem de um quilômetro”<sup>259</sup>. Lucio Costa pretendia, assim, diversificar a paisagem, impedir o excessivo adensamento em bloco – como em Copacabana, por exemplo – e evitar a edificação em camadas da cidade tradicional.

Contribui para o primeiro objetivo, a alternância de gabaritos em várias direções. De leste a oeste: na margem sul da Avenida das Américas, alternam-se torres altas (20 a 35 pavimentos) e casas (2 pavimentos); na margem norte, as casas dividem espaço com estabelecimentos comerciais horizontais de grande porte (2 pavimentos) e, mais recentemente, com os centros empresariais (cerca de 10 pavimentos). Já se seccionarmos a área de estudo na direção norte-sul, em diferentes trechos, encontraríamos as seguintes alternâncias:

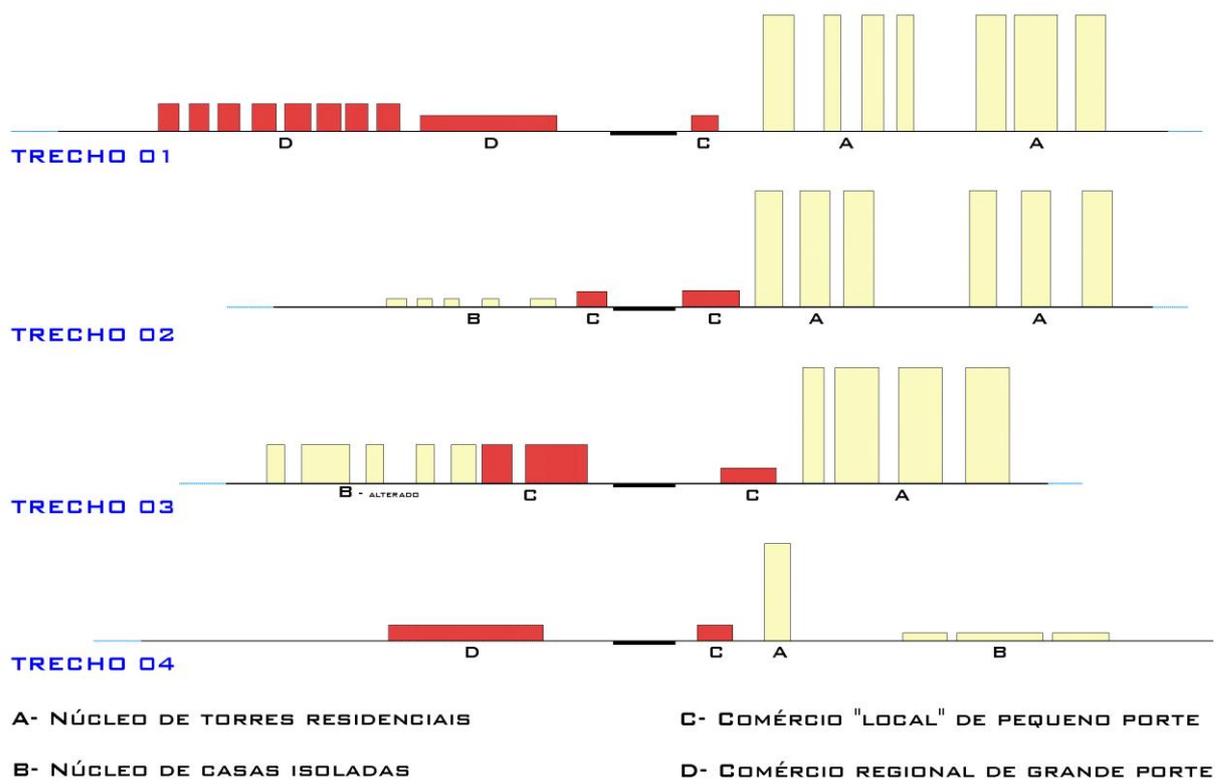
- i) No trecho 1 (eixo Città America – Athaydeville): um grande shopping center (2 pavimentos), o comércio local (4 pavimentos) e torres residenciais (25 pavimentos);
  
- ii) No trecho 2 (eixo Jardim Nova Barra – Riviera): casas (2 pavimentos), edifícios de escritórios e comércio local (2 pavimentos) e torres residenciais (25 pavimentos);

---

<sup>259</sup> Costa, 1995, p. 349.

iii) No eixo Le Parc - Parque das Rosas: um condomínio vertical residencial (8 pavimentos), um centro empresarial (10 pavimentos), um shopping center local (2 pavimentos) e torres residenciais (20 pavimentos).

iv) No trecho 4 (eixo Barrashopping – Nova Ipanema): um shopping center (2 pavimentos), o comércio "local" (4 pavimentos), uma torre residencial (23 pavimentos) e um loteamento de casas.



**Fig. 143. Cortes transversais esquemáticos.** Projeto gráfico: MS.

Entretanto, o ponto mais interessante desta setorização por gabarito reside na idéia de planejar áreas específicas para cada tipologia, uma vez que existe uma

estreia relação entre uso, gabarito e densidade. Por trás desta estratégia, estava a idéia de projeto total, em que a configuração final já é prevista no plano global da área, a despeito da flexibilidade defendida por Lucio Costa em termos da arquitetura das edificações. Neste projeto da paisagem urbana, o urbanista agiu como um paisagista que define as espécies de seu jardim pensando no futuro crescimento de cada conjunto de plantas. Esta foi uma tentativa de reversão daquilo que se observou na grande maioria dos bairros da cidade de crescimento dito espontâneo, em que, por pressões do valor da terra e das mudanças de uso, uma geração de construções substituiu a anterior, passando de casas a edifícios baixos a edifícios altos no espaço de décadas - como ocorreu em Ipanema, por exemplo – deixando poucos vestígios do que cada época produziu.

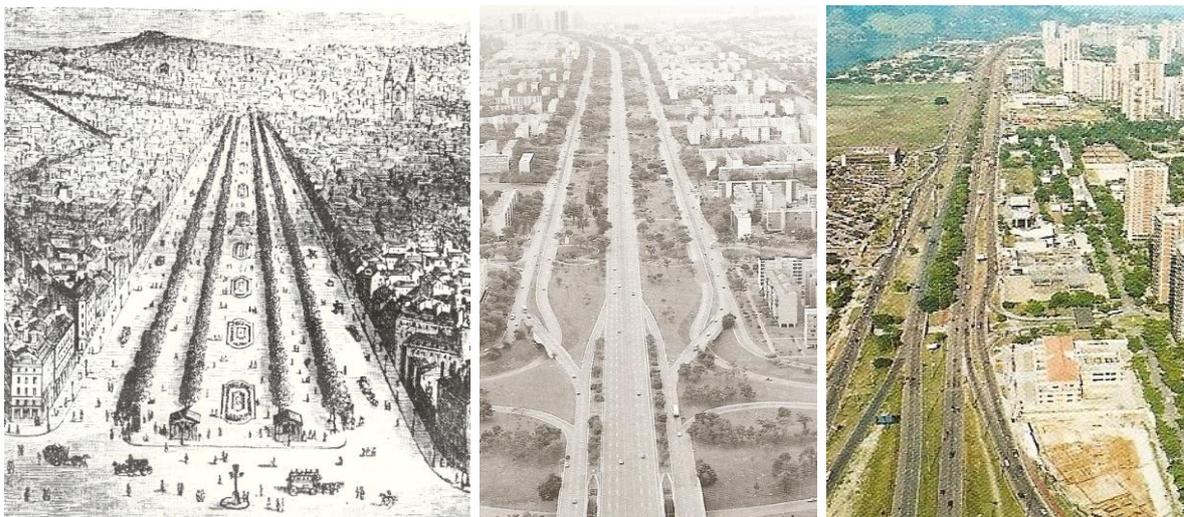


Fig. 144. Mapa de gabarito. Projeto gráfico: MS.

## 5.2.5 RUA

Rem Koolhaas considera a rodovia “uma versão superior do bulevar”. Marshall Berman parece pensar o contrário quando afirma que:

O signo distintivo do urbanismo oitocentista foi o bulevar, uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas (enquanto) o traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas estas mesmas forças.<sup>260</sup>



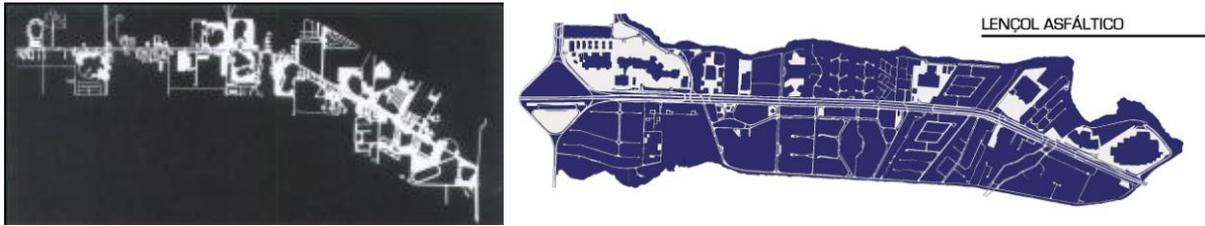
**Fig. 145. Bulevar em Paris, Eixão em Brasília e a Avenida das Américas na Barra da Tijuca.** Entre avenida e rodovia, uma escala híbrida de difícil apropriação pelo público. Ilustração: Paris (1863) - Bulevar Richard Lenoir *in* Benevolo, 1983, p. 592 e Fotos: Brasília (2002) - Buchman, 2002, p. 205 e Barra (2000) – Thor, Foto Aérea Ltda. Edição: LS.

A via principal de nossa área de estudo é, na verdade, uma versão híbrida e precária de bulevar e rodovia. Planejada por Lucio Costa segundo os princípios de Le Corbusier, que afirmava já em 1922 que “o cruzamento de ruas é o inimigo do trânsito”, a Avenida das Américas adquiriu características mais próximas ao bulevar por causa de uma alteração do plano original.

<sup>260</sup> Berman, 1988, p. 159.

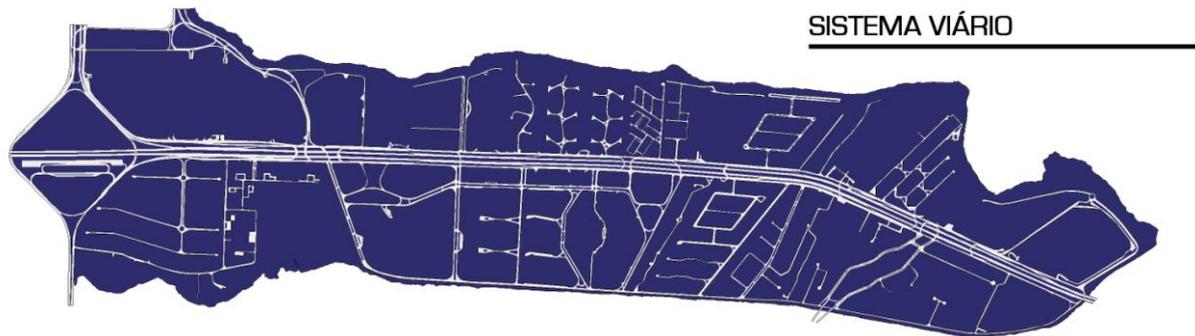
Além de alargada, a antiga Rio-Santos deveria ter sido provida de passagens de nível, tanto para automóveis quanto para pedestres, o que a teria caracterizado como via expressa servida por pistas laterais locais. Isto permitiria uma maior separação entre as modalidades de trânsito e uma fluidez maior do tráfego rápido de veículos. As passagens não foram construídas, à exceção de um acesso de pedestres. E nos anos 1990, devido ao alto índice de atropelamentos, a Prefeitura optou por criar retornos utilizando sinais de trânsito. Como resultado, nem a velocidade promissora do automóvel, nem o passeio agradável do *flâneur*. Nem a reunião, nem a separação de forças materiais e humanas explosivas. Existe, todavia, uma hierarquia bem marcada em que a via principal, uma das poucas verdadeiramente públicas, funciona como alimentadora dos subsistemas viários privativos dos condomínios fechados. Por sua vez, intramuros, surge todo tipo de rua, desde aquelas com terminação em *cul-de-sac*, característica dos loteamentos norte-americanos, até tentativas, surpreendentes, de se recriar a rua corredor.

No aspecto geral, existem semelhanças com a Las Vegas analisada por Venturi: a transformação de uma autoestrada em avenida como eixo organizador do espaço urbano, característica dos processos de urbanização dispersa, e as grandes áreas de asfalto dos estacionamentos de veículos para atender aos grandes equipamentos – centros comerciais, na Barra da Tijuca, e hotéis-cassino no caso de Las Vegas – devido à predominância do uso de transporte automotivo particular.



**Fig. 146. Mapas Nolli de Las Vegas e da Barra da Tijuca.** A comparação entre as superfícies asfaltadas na análise de Venturi e na área de estudo mostra a importância do automóvel em ambas as formas de ocupação. Ilustração: Venturi, 1972, p.24. Mapa - projeto gráfico: MS.

## 5.2.6. SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA URBANA



**Fig. 147. Mapa de sistema viário da área de estudo.** Projeto gráfico: MS.

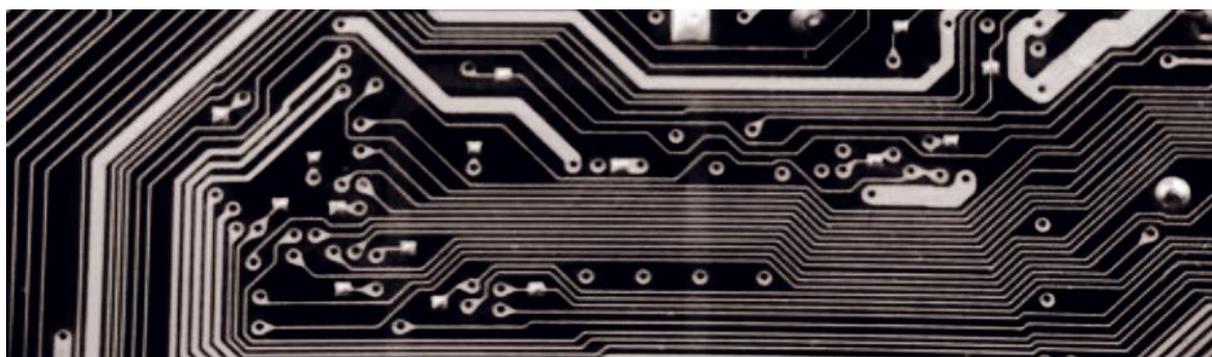
O mapa de sistema viário da área de estudo confirma e sintetiza as características já observadas e apreendidas nos mapas de uso do solo e tecido urbano. Nota-se claramente a estruturação urbana por um eixo central (Avenida das Américas). A razão histórica para isso é que o primeiro eixo de ocupação da região foi uma rodovia federal, a BR-101 no seu trecho entre o Rio de Janeiro e Santos. A manutenção de seu traçado foi uma das poucas condições impostas a Lucio Costa. Afinal, de certo modo, o Plano Piloto derivou da criação de um sistema de pontes e túneis que possibilitou o acesso mais rápido de veículos vindos da Zona Sul. Neste sentido, a Barra da Tijuca se diferenciou dos demais bairros da cidade, cuja

ocupação se originou predominantemente com o transporte sobre trilhos. Do ponto de vista conceitual, este eixo central reflete os princípios de estruturação urbana da cidade moderna, proposta por Le Corbusier na primeira metade do século XX - já aplicados por Costa anteriormente em Brasília. A autoestrada ou *highway* foi também o elemento principal da urbanização dispersa, iniciada na segunda metade daquele século, e é citada por Rem Koolhaas como eixo principal da cidade genérica.

No caso da área de estudo, a autoestrada foi prejudicada pela instalação de sinais de trânsito e o sistema viário não foi executado plenamente. Não foram construídas duas pontes previstas por Lucio Costa. A primeira criaria uma ligação entre o primeiro núcleo de torres, hoje Athaydeville, e o Itanhangá. A segunda seria uma terceira ligação com a Avenida Litorânea, e estaria localizada próximo ao Parque das Rosas, no final do Canal de Marapendi. Mais importante ainda, a Via Parque, que ligaria o início ao final da área de estudo beirando a lagoa da Tijuca e criando uma opção paralela à Avenida das Américas também não foi concluída até o momento. Estas alterações terminaram por comprometer o sistema viário descaracterizando-o e demandando novas soluções, pois a situação atual é crítica. O tráfego está concentrado demais em uma única via, sem alternativas de escape em horários de pico.

Contudo, a característica que mais se destaca, aqui, é a variedade dos desenhos produzidos nos diversos condomínios, sejam eles residenciais ou comerciais. Também a privatização de vastas porções de terra; os altos índices de violência urbana; a concessão do controle social e policial destas propriedades semi-públicas do Estado para os proprietários privados destes condomínios; e, até, a relativa flexibilidade original do Plano Piloto contribuíram para o quadro atual de

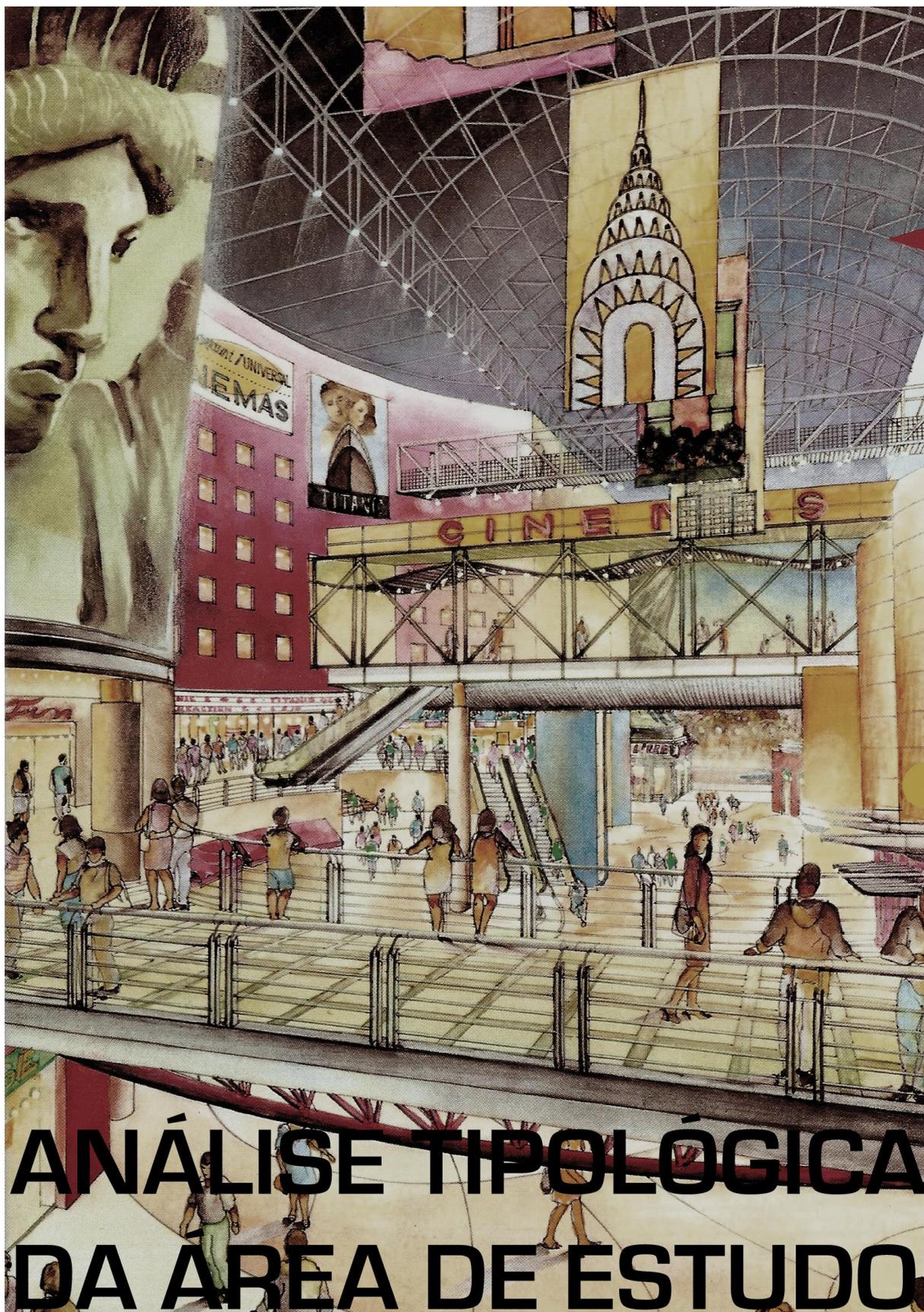
desconexão entre estes diversos pedaços de tecido, dentro do tecido urbano maior, formando uma colcha de retalhos. Neste aspecto específico, salta aos olhos, ao mesmo tempo, a confirmação e a subversão do modelo tipo árvore da cidade modernista como descrito por Christopher Alexander. Existe, sim, como em Brasília, um eixo central que estrutura todo o espaço urbano e que impede a superposição de unidades do sistema, de modo que este eixo central é, quase sempre, a única ligação e passagem obrigatória entre dois pontos. Mas, se nas cidades artificiais do século XX citadas por Alexander, do eixo viário estruturante tem-se acesso a unidades semelhantes, como as superquadras da Asa Sul do distrito federal, no caso específico da área de estudo, tem-se uma profusão de unidades distintas, no que se refere ao sistema viário e, conseqüentemente, ao seu desenho urbano. Para utilizar novamente a analogia com a hibridação botânica, é como se de um mesmo tronco saíssem galhos de espécies diferentes. Talvez não seja mesmo coincidência que a cidade moderna do século XX, fundamentada na produção industrial como foi, tenha produzido blocos e quadras em série, enquanto a cidade híbrida do século XXI, mais complexa na sua raiz eletrônica e cibernética, produza uma ocupação que mais se assemelha a um circuito de computador em que os componentes são fortemente autônomos, na forma e na função, mas se comunicam por meio de um canal central.



**Fig. 148. Sistema de computador visto por dentro.** Fonte: <http://www.shutterstock.com>

# CAPÍTULO 6

ANÁLISE TIPOLOGICA DA ÁREA DE ESTUDO

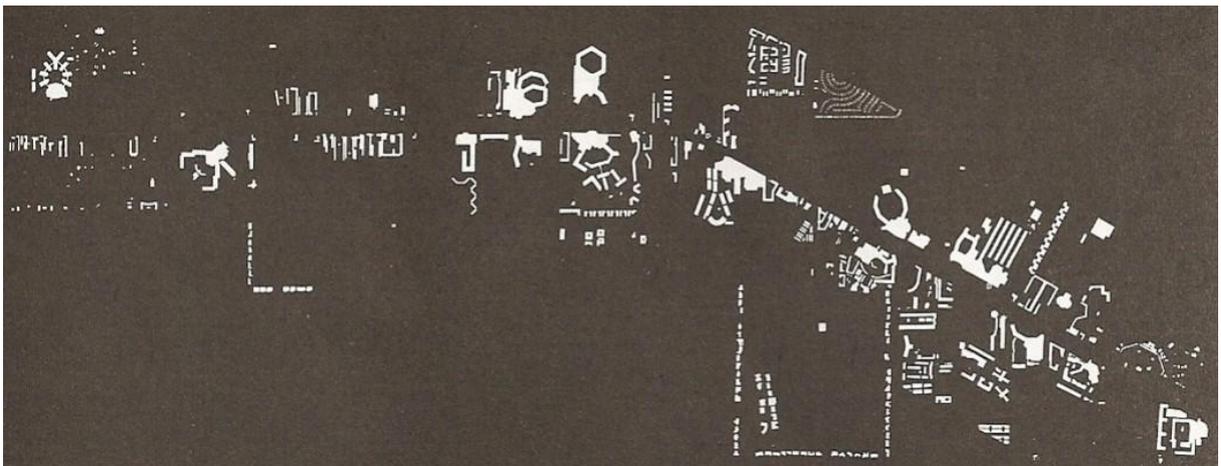


# ANÁLISE TIPOLOGICA DA AREA DE ESTUDO

Fig. 149. Desenho promocional do centro de entretenimento New York City. Fonte: Material de lançamento, Multiplan, 1998.

## 6.1. TIPOLOGIA E ARQUITETURA

O mapa da área de estudos por uso<sup>261</sup> deu origem a diversos mapas em que cada tipologia - no sentido da relação entre uso e forma arquitetônica – foi localizada e destacada. Este procedimento permitiu que se verificasse o papel de cada uma na formação do espaço urbano e sua relação com as questões já levantadas nas análises precedentes. Os mapas também estão definidos de acordo com as categorias de análise comparativa entre os modelos ou padrões urbanísticos que formaram a área de estudo e que estão descritos no capítulo 4. O modelo de mapa utilizado é análogo à adaptação do mapa Nolli empregada pela equipe de Venturi em *Aprendendo com Las Vegas*.



**Fig. 150. Mapa Nolli de edifícios da *strip* de Las Vegas.** Esta representação inspirou a série de mapas produzida para compreender as diversas tipologias encontradas na área de estudo e sua relação com o espaço urbano circundante. Fonte: Venturi, 1972, p.25.

---

<sup>261</sup> Ver capítulo 5.2 – Análise Urbanística

## 6.1.1 TRABALHO



Fig. 151 Mapa de localização de usos ligados ao trabalho. Projeto gráfico: MS.

O **trabalho** aqui assinalado refere-se a todas as edificações que abrigam atividades comerciais, corporativas e de prestação de serviços. A própria natureza destas atividades recomenda que estejam localizadas em vias de circulação intensa a fim de atingir o maior público possível. Por isso, nota-se que tais edificações estão invariavelmente localizadas em uma única via, a Avenida das Américas. Há, ainda, uma relação direta entre as dimensões de cada mancha branca e o caráter local ou regional de cada equipamento urbano, correspondendo as manchas menores ao comércio de rua ou pequenos centros comerciais contíguos aos condomínios residenciais, enquanto as manchas maiores equivalem aos supermercados, shopping centers e centros empresariais.

A divisão proposta deste uso entre trabalho corporativo e trabalho comercial deve-se mais a uma questão de tipologia do que à função no sentido estrito. Foram definidas como de trabalho corporativo aquelas edificações ou conjuntos com controle de acesso mais seletivo, de arquitetura mais sóbria, algo vertical e com predominância de escritórios e consultórios ao invés de lojas. Já o trabalho comercial está mais ligado ao comércio varejista e reúne também supermercados e shopping

centers. É verdade, no entanto, que alguns centros empresariais são setores diferenciados anexos aos shoppings. Por outro lado, não é incomum encontrar andares inteiros de escritórios e consultórios dentro dos grandes centros comerciais.

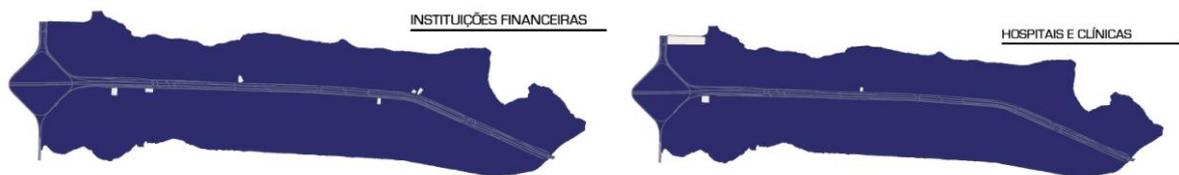


**Fig. 152. Mapa de localização de usos ligados ao trabalho corporativo.** Projeto gráfico: MS.

Ao se destacar o trabalho chamado corporativo, ou seja, de corporações ou sedes de empresas privadas mais ligadas à administração e à prestação de serviços especializados do que ao comércio varejista, nota-se que ele ainda representa uma parcela relativamente pequena de ocupação – se comparado aos usos residencial e comercial. Entretanto, esta é uma tendência crescente em toda a Barra da Tijuca, que hoje se apresenta como opção ao centro da cidade para este uso. Entre 2003 e 2007, o cadastro de empresas instaladas na Barra da Tijuca cresceu 240%, pulando de 1.500 para cerca de 5.000, segundo dados da Associação Comercial e Industrial da Barra da Tijuca (Acibarra). Entre elas: Esso, Shell, Siemens, Brascan e Vivo. Os fatores apontados para este crescimento são: empreendimentos que adotam alta tecnologia, serviços, segurança, facilidade de estacionamento, além da proximidade com shoppings, áreas residenciais de alto padrão e os novos hotéis que se instalaram no bairro.<sup>262</sup>

<sup>262</sup> Fonte: Guia Aqui Imóvel, Edição 14, Janeiro de 2008.

Curiosamente, a maioria destas empresas não se instalou na área prevista no Plano Piloto para este fim. Lucio Costa projetou em 1969 um Centro Metropolitano, mais ao norte, onde hoje se encontra a "Avenida do Pan" (Embaixador Abelardo Bueno). Entretanto, a consolidação da área de estudo atraiu o trabalho corporativo, pelas facilidades acima descritas. Podem ser encontradas sedes de empresas, bancos e clínicas particulares em edifícios próprios isolados, mas são exceções. Entre elas, um banco que oferece serviços *drive-thru*, em que o cliente pode realizar operações bancárias sem sair do carro. A área de estudo tem ainda duas grandes clínicas particulares isoladas e um hospital público: o Hospital Municipal Lourenço Jorge (no lado superior esquerdo do mapa). Mas os grandes centros médicos estão localizados dentro dos centros comerciais.



**Fig. 153. Mapas de localização de instituições financeiras e de hospitais e clínicas.** Projeto gráfico: MS.

A tipologia predominante para o trabalho corporativo é a dos centros empresariais de caráter condominial, que oferecem entre seus atrativos: segurança privada, serviços de apoio como restaurantes e pequenos centros de convenções, além de áreas verdes para contemplação.

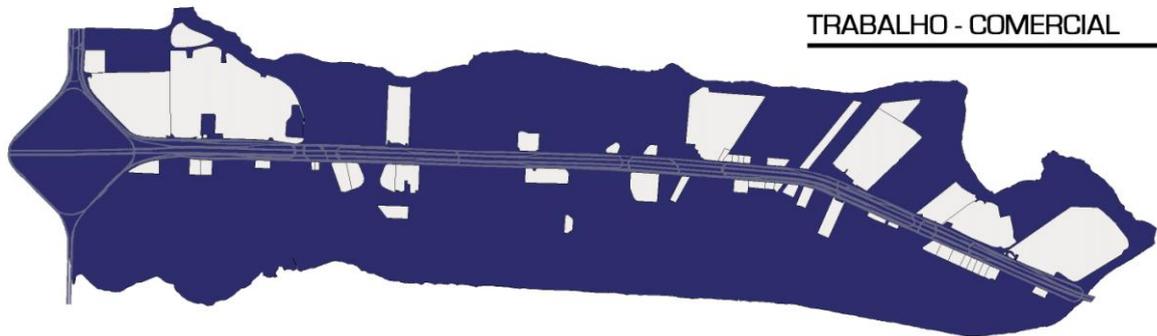


**Fig. 154. Centro Empresarial Mário Henrique Simonsen.** Os atrativos promocionais dos condomínios residenciais têm cada vez mais sido aplicados às estratégias de comercialização dos centros empresariais da Barra da Tijuca: segurança privada, serviços de apoio e áreas verdes extensas. Fotos: <<http://www.staarquitetura.com.br>>.

O exemplo paradigmático desta tipologia, em termos de programa, é o Centro Empresarial Mário Henrique Simonsen (2001), da STA Arquitetura. Quanto à arquitetura, os centros empresariais da área de estudo seguem estratégias específicas de marketing e se diferenciam pelo simbolismo. Distante poucos metros do C.E. Mário Henrique Simonsen, que tem na inovação de forma e material sua marca, o Centro Empresarial do Barrashopping utiliza a ambigüidade entre *curtain wall* (modernidade) e elementos classicizantes (estabilidade). A meia distância, o C. E. Le Monde se vangloria tanto pela fachada “inspirada no estilo neoclássico francês” quanto pela “automação predial” e “os sensores de presença ligados 24h à central de monitoramento”. Seu *slogan* é: “Mundo Barra – este é o lugar onde tudo acontece”.



**Fig. 155. Sequência de centros empresariais.** Barrashopping, Le Monde e Mario Henrique Simonsen: imagens heterogêneas e incongruentes, similares na tecnologia, diversos no simbolismo. Fotos: LS (direita e centro) e (esquerda). <<http://www.staarquitetura.com.br>>



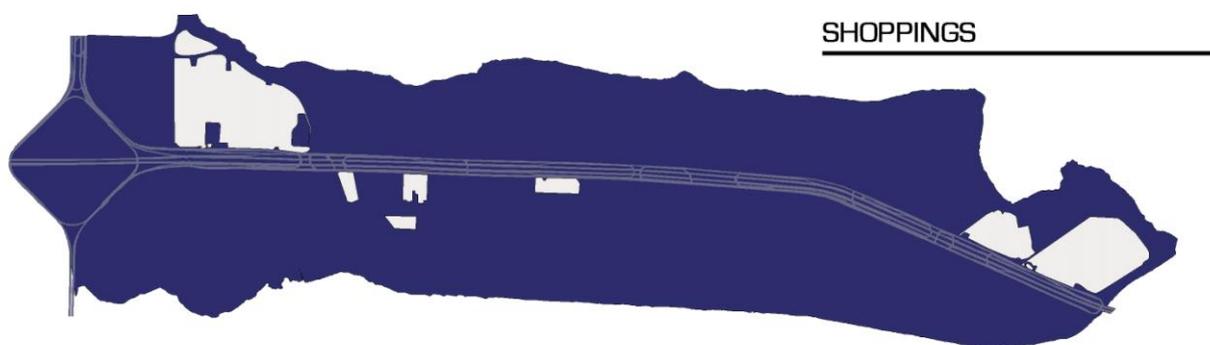
**Fig. 156. Mapa de localização de usos ligados ao trabalho comercial.** Projeto gráfico: MS

O uso comercial está presente na área de estudo desde o início da ocupação. O hipermercado Carrefour foi inaugurado em 1976, um ano antes de Nova Ipanema, e fez parte da estratégia de lançamento daquele condomínio. São duas escalas de equipamentos: na margem norte da Avenida das Américas, estão os grandes shopping centers e supermercados, que hoje se assemelham. Devido à forte concorrência, estes últimos também passaram a abrigar lojas comerciais de marcas variadas.<sup>263</sup> Já na margem sul, predomina o comércio "em renque", com lojas de rua e pequenos centros comerciais. Embora Lucio Costa desejasse instalar ali um

<sup>263</sup> O próprio Carrefour tem-se anunciado como shopping center em sua publicidade mais recente.

comércio local diversificado de apoio aos núcleos residenciais, a maioria das lojas negocia automóveis.

No outro sentido, é interessante notar que os grandes shopping centers estão localizados nas duas extremidades da área de estudo. Esta posição reafirma seu caráter regional, pois estes equipamentos estão situados nos pontos de ligação com as vias que dão acesso às zonas norte (Avenida Ayrton Senna) e sul (Avenida Armando Lombardi, parte do sistema Lagoa-Barra). Já os pequenos centros comerciais atendem parcialmente à população local, enquanto usufruem da ancoragem dos grandes.



**Fig. 157. Mapa de localização de shopping centers.** Os shoppings regionais localizam-se ao norte da Avenida das Américas, enquanto os centros comerciais locais estão ao sul, próximo aos núcleos de torres residenciais. Projeto gráfico: MS.

Como tipologia relativamente recente, as definições correntes e as conseqüentes classificações de shopping center variam quanto a área, abrangência do público-alvo e forma de gerenciamento.<sup>264</sup> De acordo com a situação existente na área de estudo, foram considerados dois tipos predominantes: regional e local. Esta

<sup>264</sup> A ABRASCE, Associação Brasileira de Shopping Center considera apenas aqueles conjuntos comerciais de propriedade condominial e gerenciamento estratégico comum, em que os comerciantes são locatários. Classifica-os em: a) regional, b) comunitário, c) de vizinhança, d) especializado, e) outlet center e f) festival center. (Padilha, 2006).

classificação leva em conta a área, mas principalmente refere-se à percepção e afluência do público.

O exemplo paradigmático desta tipologia é o Barrashopping, pois incorpora todas as características dos primeiros centros comerciais regionais de varejo que se desenvolveram nos Estados Unidos após a II Guerra Mundial. O primeiro shopping center norte-americano foi o Northgate, inaugurado em maio de 1950 em um subúrbio de Seattle. Trata-se de uma construção isolada, com lojas que abrem para uma calçada interna, rodeada por um estacionamento para quatro mil carros, que ocupa cerca de três quartos de um terreno de 242 mil metros quadrados.<sup>265</sup> De forma similar, o Barrashopping é quase totalmente isolado por uma moldura de asfalto.



**Fig. 158. Fotos de satélite do shopping Northgate (1950) e Barrashopping (1981).** A estratégia norte-americana de oferecer, em um único estabelecimento, os serviços da cidade tradicional para os novos moradores das áreas de expansão distantes dos centros históricos foi utilizada também aqui com a mesma tipologia. Fotos de satélite: GE.

<sup>265</sup> Padilha, 2006 p. 58. Já Rem Koolhaas cita como precursores: o Country Club Plaza (1939) da cidade de Kansas e o Linda Vista Shopping Center (1944) de San Diego. Koolhaas, 2001, p.461.

Ele segue o conceito de ancoragem, em que grandes lojas de departamento garantem a vinda de público consumidor para os demais lojistas. Foi inaugurado em 25 de outubro de 1981 e reunia, “pela primeira vez”, as lojas de departamento C&A, Lojas Americanas, Mesbla e Sears, além de três cinemas e 15 restaurantes. Na campanha de lançamento prometia se tornar “uma minicidade maravilhosa”, um “shopping show”, pois “o mistério da vida é procurar, tudo o que se imagina no mesmo lugar!”.<sup>266</sup> Ganhou diversas expansões nos últimos anos, inclusive o centro de entretenimento New York City Center, que ostenta uma réplica reduzida da Estátua da Liberdade na fachada principal. No final dos anos 1990, passou a incluir um centro médico e, em 2001, foi construído um centro empresarial em um terreno vizinho.

O Barrashopping manteve até o presente seu papel como referência de centralidade da área de estudo e do bairro da Barra da Tijuca. Representa o começo da formação do urbanismo híbrido, por se tratar de uma tipologia característica da urbanização dispersa que se instalou no coração do projeto da cidade modernista. Além disso, tornou-se uma das tipologias mais marcantes da cidade genérica de Rem Koolhaas, para quem, o começo do século XXI talvez venha a ser lembrado como “o ponto em que o urbano não pôde mais ser entendido sem o consumo”.<sup>267</sup>

Os dois outros grandes shopping centers da área de estudo se diferenciam do modelo fechado, de fraca identidade arquitetônica, e ancorado por grandes lojas de departamento. No *Downtown*, as lojas estão localizadas em alamedas abertas e descobertas, a arquitetura é variada e simula a escala humana e os quarteirões fechados da cidade compacta. As grandes atrações são as salas de cinema e os

---

<sup>266</sup> Trechos do jingle de lançamento do Barrashopping interpretado pelas Frenéticas.

<sup>267</sup> Koolhaas, 2001, contra-capá.

restaurantes. Já o *Città America*, que teve Sophia Loren como garota propaganda, tem corredores abertos e cobertos como balcões de uma “villa romana”. Apesar do nome italiano, suas âncoras são as filiais da rede de restaurantes *Hard Rock Café* e da academia de ginástica *A! Body Tech*. Ainda assim, o maior contraste acontece entre a fachada pitoresca do setor comercial e a arquitetura moderno-tardia, em estrutura metálica e vidro, de um centro empresarial anexo. Como na Las Vegas de Venturi, a arquitetura envia “mensagens anacrônicas” porquanto se “apropriam indiscriminadamente referências históricas, inclusive o modernismo”. E como na cidade genérica de Koolhaas, a melhor definição da estética da Barra da Tijuca é o “estilo livre”.



**Fig. 159. O setor empresarial e o setor comercial do Città America.** O contraste de estilos arquitetônicos em um mesmo empreendimento acontece em vários exemplos ao longo da área de estudo. Fotos: LS.

Os centros comerciais de pequeno porte da área de estudo têm pequenas variações em seu escopo. Poderiam ser considerados shoppings comunitários (pequena variedade de varejo) ou de vizinhança (conveniência). São utilizados predominantemente pela população local para o consumo mais rápido em oposição a compras de maior duração ou para a diversão familiar encontrada nos shoppings maiores. Exercem parcialmente uma espécie de apoio logístico para os moradores

dos núcleos residenciais mais próximos. Apresentam “uma arquitetura de pouco significado”, “diversificada, porém nada excepcional”.<sup>268</sup>



**Fig. 160. Centros comerciais de pequeno porte.** O Barra Square e o Barra Garden são bons exemplos desta tipologia, utilizada pelo público local como alternativa aos grandes shopping centers. Fotos de satélite: GE.



**Fig. 161. Mapa de localização de conjuntos de lojas de rua.** Projeto gráfico: MS

Os conjuntos de lojas de rua apresentam características arquitetônicas semelhantes às dos centros comerciais de pequeno porte e, de certa maneira, se confundem com os “shoppings de vizinhança”. A diferença principal está na ausência de uma circulação interna comum. O acesso é feito diretamente pela fachada principal, que é servida por um pequeno estacionamento. Os tipos de comércio mais comuns são drogarias, lojas de tintas ou móveis e imobiliárias.

<sup>268</sup> Ver a tabela de Venturi no capítulo 3.3.- Aprendendo com a Barra da Tijuca



**Fig. 162. Edifícios comerciais de pequeno porte.** Shoppings de vizinhança, conjuntos de lojas de rua, concessionárias de automóvel, instituições de ensino e órgãos federais onde Lucio Costa previa comércio “em renque” para atender à população dos núcleos de torres residenciais. Fotos: LS.

Há ainda edifícios de poucos pavimentos que abrigam um único uso. Neste caso, predominam as revendedoras de automóveis (Mercedes, BMW, Jaguar, Land Rover, Mitsubishi, Honda, Hyundai, Fiat, Chevrolet, entre outras), mas podem ser encontradas também instituições de ensino (Colégio Anglo-Americano, PUC, Colégio Veiga de Almeida), clínicas e laboratórios, além de órgãos específicos como o Comitê Olímpico Brasileiro e uma sede da Igreja Universal.

Em geral, o comércio de rua é pouco notado pelo observador comum, pois a escala das edificações não consegue competir com aquela dos grandes equipamentos, em especial, quando percebidas na velocidade do automóvel.



**Fig. 163. Mapa de localização dos grandes supermercados.** Projeto gráfico: MS

Junto com os condomínios residenciais e os shopping centers, os grandes supermercados têm notável participação na construção da paisagem urbana da Barra da Tijuca. A rede pioneira a se instalar no bairro foi a multinacional francesa Carrefour, localizada desde 1976 no encontro das avenidas das Américas e Ayrton Senna (à esquerda no mapa). Os três supermercados à direita pertencem à rede paulista Pão de Açúcar e foram adquiridos de outras redes como Sendas e Paes Mendonça. Mais ao centro, está a filial da americana Wal-Mart, que se instalou na

área de estudo em 2004. Devido a suas grandes dimensões, nunca inferiores a 10.000m<sup>2</sup> de área construída, são denominados hipermercados.

Os hipermercados, em geral, são conhecidos por oferecem preços mais baratos ao consumidor por causa de sua capacidade de negociar melhor com grandes fornecedores. Eles tiveram um papel de destaque nos períodos de hiperinflação, nos anos 1980 e início dos anos 1990, quando a população costumava estocar alimentos. Com a transformação dos hábitos de consumo, passaram a diversificar mais sua oferta de produtos e serviços. Hoje contam com butiques, lanchonetes, lava-carros, oficinas, churrascarias e lojas de decoração.

De maneira similar aos shopping centers, os hipermercados estão ligados diretamente à relativa popularização do automóvel para a classe média e demandam grandes áreas de estacionamento. Por isso contribuem fortemente para a descontinuidade já característica da forma urbana modernista, além de criarem um ambiente ainda mais hostil ao pedestre em todos os trechos da Avenida das Américas em que estão presentes. Comprometem, por outro lado, a continuidade das superfícies verdes da área de estudo. Ao contrário dos shopping centers, os hipermercados não incorporaram formalmente mudanças consideráveis em sua tipologia e se mantêm como galpões industriais fechados, "feios e banais".<sup>269</sup>

---

<sup>269</sup> Ver tabela de Venturi no capítulo 3.3.- Aprendendo com a Barra da Tijuca



**Fig. 164. Grandes supermercados.** O hipermercado Extra interrompe a superfície verde da área de estudo (acima). Entre a instalação no Brasil do hipermercado francês Carrefour em 1976 e a inauguração do norte-americano Wal-Mart Supercenter em 2004, a oferta de produtos e serviços aumentou, mas as inovações tipológicas foram muito poucas se comparadas às transformações dos shopping centers da região. Fotos: Extra - MS, Carrefour - Globo.com e Wal-Mart - LS.



**Fig. 165. Mapa de comparação entre as áreas ocupadas pelo trabalho e pelo repouso.** Os usos ligados ao trabalho aparecem em vermelho, o uso residencial em amarelo, lazer e circulação em azul. Projeto gráfico: MS

O mapa acima demonstra, mais uma vez, a origem modernista do Plano Piloto. A ocupação segue claramente um zoneamento, de acordo com as quatro

funções básicas da vida moderna descritas na Carta de Atenas: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Também fica clara a predominância do uso residencial – denominado aqui “repouso” - sobre os demais.

O zoneamento é a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ela tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, cada uma das quais reclama seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer.<sup>270</sup>

Interessante notar também a estratégia projetual adotada por Lucio Costa de localizar o uso comercial exposto ao tráfego mais intenso e resguardar o uso residencial nas áreas mais próximas às lagoas.<sup>271</sup>

A Carta de Atenas foi o documento conclusivo do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933.<sup>272</sup> De certo modo, representou a consagração oficial e mundial dos princípios defendidos por Le Corbusier desde a publicação de sua proposta para a *Ville Contemporaine* em 1922.<sup>273</sup> No item habitação, por exemplo, a Carta recomendava que construções elevadas fossem erguidas, a grandes distâncias umas das outras, a fim de liberar o solo para amplas superfícies verdes.<sup>274</sup>

---

<sup>270</sup> Carta de Atenas, p. 7, como reproduzida pelo IPHAN em documento eletrônico.

<sup>271</sup> “As construções edificadas ao longo das vias (...) são prejudiciais à habitação: barulhos, poeiras e gases nocivos”. Carta de Atenas, p. 8.

<sup>272</sup> Embora tenha sido publicada dez anos mais tarde.

<sup>273</sup> Segundo Kenneth Frampton, “o segundo estágio dos CIAM, de 1933 a 1947, foi dominado pela personalidade de Le Corbusier, que deliberadamente alterou a ênfase predominante, fazendo-a incidir sobre o planejamento urbano. (Frampton, 1997)

<sup>274</sup> Carta de Atenas, p. 14, IPHAN.

Há, no entanto, um caráter inovador ou progressivo, em termos práticos, na proposta de Lucio Costa para a área de estudo, no que diz respeito à verticalização da tipologia residencial multifamiliar. Os núcleos residenciais multifamiliares da *Ville Contemporaine* tinham 12 pavimentos e formavam uma moldura para as torres corporativas de 60 pavimentos localizadas no centro da cidade. Em Brasília, o gabarito da maioria das superquadras limita-se a 6 pavimentos sobre pilotis. Já os núcleos de torres residenciais propostos para a margem sul da Avenida das Américas por Lucio Costa chegam a 30 pavimentos. Cabe lembrar, entretanto, que vinte anos antes, Le Corbusier havia projetado e construído sua obra paradigmática em termos de uso residencial, a *Unité d'Habitation* de Marselha (1947-1952). Mas mesmo a *Unité* se limitou a 17 pavimentos sobre pilotis. A maximização do gabarito e das distâncias entre os núcleos proposta por Costa para a Barra da Tijuca, somada à postergação da realização do Centro Metropolitano, trouxe o uso residencial para a posição de maior destaque dentro da composição da paisagem urbana do bairro.<sup>275</sup>

### 6.1.2 REPOUSO

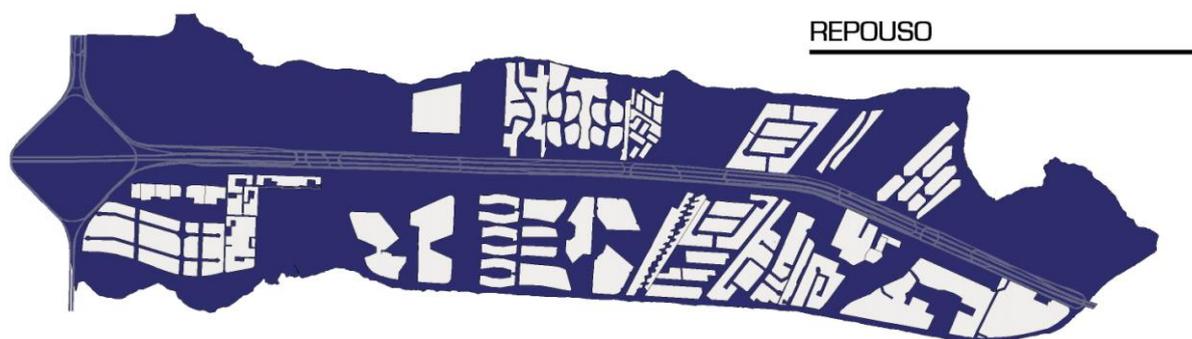


Fig. 166. Mapa de localização de uso residencial ou "repouso". Projeto gráfico: MS

<sup>275</sup> Desta feita, "o problema da habitação prevalece sobre todos". Carta de Atenas, p. 11. IPHAN.

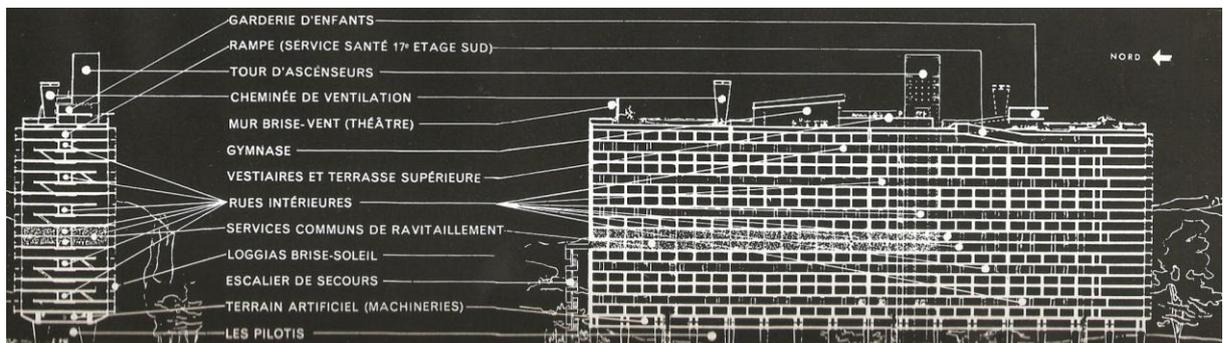
Se a verticalização do uso residencial multifamiliar proposta por Lucio Costa representou uma progressão do conceito de Le Corbusier e da Carta de Atenas das “torres no parque”, a previsão de habitação do tipo unifamiliar se apresentou como uma distinção. Le Corbusier não incluiu a tipologia da casa isolada em seus planos urbanísticos, porque acreditava na racionalidade, economia e sociabilidade da habitação coletiva como expressão de uma sociedade industrial mais justa. Como aponta Kenneth Frampton, “Le Corbusier compartilhava da fé da vanguarda soviética no cultivo do ‘homem novo’ que viria a transcender os limites da sociedade burguesa”.<sup>276</sup> Contrariando sua matriz modernista e anti-burguesa, os setores destinados ao repouso na Barra da Tijuca acabaram por sedimentar um estilo de vida elitista e altamente segregado. Em especial, em nossa área de estudo, há uma notável homogeneização de ocupação pelas classes A e B, para quem foram destinados os lançamentos imobiliários desde Nova Ipanema, em 1977, até o recém-lançado Le Parc. Os condomínios fechados da Barra da Tijuca, em especial no que concerne à habitação unifamiliar, tornaram-se símbolo e versão nacional das *gated communities* norte-americanas, em que a segurança e os serviços de apoio e lazer condominial são os maiores atrativos e a arquitetura mais recente remete a modelos importados. Nas palavras de um proeminente corretor, “a tendência é se criar bairros em que se corrijam os erros que se encontram na cidade (...). As pessoas querem viver num lugar de sonho”.<sup>277</sup> O sonho da cidade moderna sem classes transformou-se no sonho da cidade pós-moderna de uma classe só. A diversidade da cidade tradicional seria um erro a ser corrigido em uma *Nova Ipanema* ou um *Novo Leblon*.

---

<sup>276</sup> Frampton, 2001, p. 161.

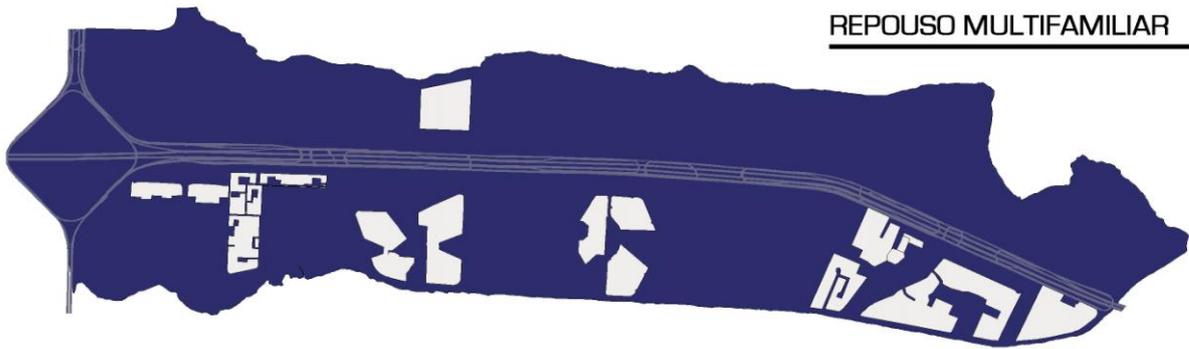
<sup>277</sup> Rubem Vasconcelos, presidente da Patrimóvel Consultoria Imobiliária. O Globo Morar Bem, 4/06/2006, p. 1.

Como nos lembra Gerônimo Leitão, “esses empreendimentos, de acordo com os informes publicitários, se propunham a resgatar a qualidade de vida, comprometida pelo ‘crescimento urbano desordenado’, criando um ‘novo modo de viver’.”<sup>278</sup> Paradoxalmente, esta era a mesma proposta da Carta de Atenas.



**Fig. 167.** Dois modelos de habitação encontram-se na Barra da Tijuca: *Seaside* e *Unité d'Habitation*. Os paradigmas da habitação unifamiliar condominial “pós-moderno” e da habitação multifamiliar Corbusiana estão presentes em todos os trechos da área de estudo. Fonte: *Seaside* - Papadakis, 1989, p. 64 e *Unité d'Habitation* Boesiger, 1967, p. 139.

<sup>278</sup> Leitão, 1999, p.85.



**Fig.168. Mapa de localização de uso residencial – repouso - multifamiliar** Projeto gráfico:MS.

A concentração do uso residencial multifamiliar em torres de 25 a 30 pavimentos representou, com já vimos, uma inovação do Plano Piloto em relação aos seus antecessores modernistas, elevando esta categoria à posição de destaque dentro da área de estudo, onde o uso comercial e corporativo têm papel secundário quantitativa e simbolicamente. Em termos arquitetônicos, o que se destaca é, novamente, a variedade “estilística” encontrada. De caráter puramente comercial, a arquitetura residencial multifamiliar da Barra da Tijuca reproduz invariavelmente o sistema de valores do mercado imobiliário, imposto ao cliente, que adquire o imóvel menos pelo seu valor arquitetônico, mas como *commodity*, pelo seu valor venal.



**Fig. 169. Vista de Nova Ipanema (1977) e Le Parc (2008).** A transformação do condomínio residencial em 30 anos resultou na variedade arquitetônica encontrada na área de estudo. Fotos: Acibarra em revista, 2 out. 2005, p.18 (esquerda) e LS (direita).



**Fig. 170.** Mapa de localização do uso residencial – repouso – unifamiliar. Projeto gráfico: MS

Nos “núcleos de casas isoladas” da proposta de Lucio Costa, onde se encontra o uso residencial unifamiliar, a transformação da linguagem arquitetônica talvez tenha sido mais aguda. Ao contrário do uso corporativo, por exemplo, em que a mudança foi no sentido da pluralidade, a arquitetura residencial unifamiliar da Barra da Tijuca sofreu um processo de substituição de referências brasileiras por um padrão americanizado, que inclui espaços mais apropriados ao clima temperado ou frio, tais como sótão com mansarda e *bay window*. Em termos de material, as telhas cerâmicas dão lugar até a placas de ardósia. O branco das fachadas, que nos remetia ao colonial português, foi substituído pela paleta pastel do pós-moderno norte-americano. Persistem, no entanto, o conjunto de lazer contíguo à casa com piscina e a churrasqueira.



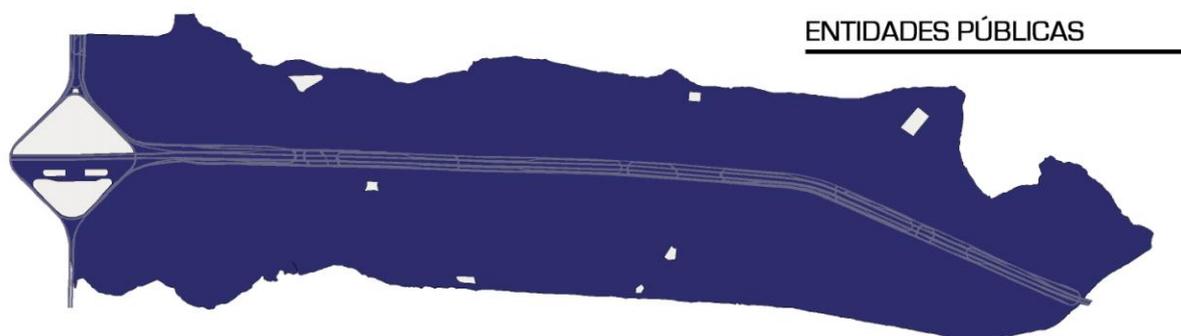
**Fig. 171. Fotos de residências unifamiliares – anos 1970/2000.** Casas isoladas dos anos 1970 (acima) e exemplar da arquitetura residencial mais comum hoje (abaixo). Fotos: MS e <<http://www.realestate.com.br/santa-monica-jardins-2a-fase-casas-condominio-fechado-barra-da-tijuca.html>>.

<b>Repouso</b>	Torres Residenciais	474.713,73 m <sup>2</sup>	31,02 %	<b>1.530.395,07 m<sup>2</sup></b>	<b>39,42 %</b>
	Residencial de Baixo Gabarito	1.055.581,34 m <sup>2</sup>	68,98 %		
<b>Trabalho</b>	Centros Empresariais	205.611,43 m <sup>2</sup>	16,28 %	<b>1.262.786,92 m<sup>2</sup></b>	<b>32,53 %</b>
	Escritórios	78.084,38 m <sup>2</sup>	6,18 %		
	Comércio	136.985,99 m <sup>2</sup>	10,85 %		
	Comércio + Escritórios	34.785,54 m <sup>2</sup>	2,75 %		
	Financeiro	15.150,93 m <sup>2</sup>	1,20 %		
	Hipermercados	342.312,17 m <sup>2</sup>	27,11 %		
	Shopping	449.856,48 m <sup>2</sup>	35,62 %		
<b>Sistema Viário</b>	Avenida (Autopista)	674.292,47 m <sup>2</sup>	61,93 %	<b>1.088.714,94 m<sup>2</sup></b>	<b>38,07 %</b>
	Ruas de Acesso Secundário	414.422,47 m <sup>2</sup>	38,07 %		

**Fig. 172. Tabela de área e percentual de ocupação do solo por uso.** Áreas de lazer e de estacionamento foram computadas no uso a que estão diretamente relacionadas. Projeto gráfico: MS.

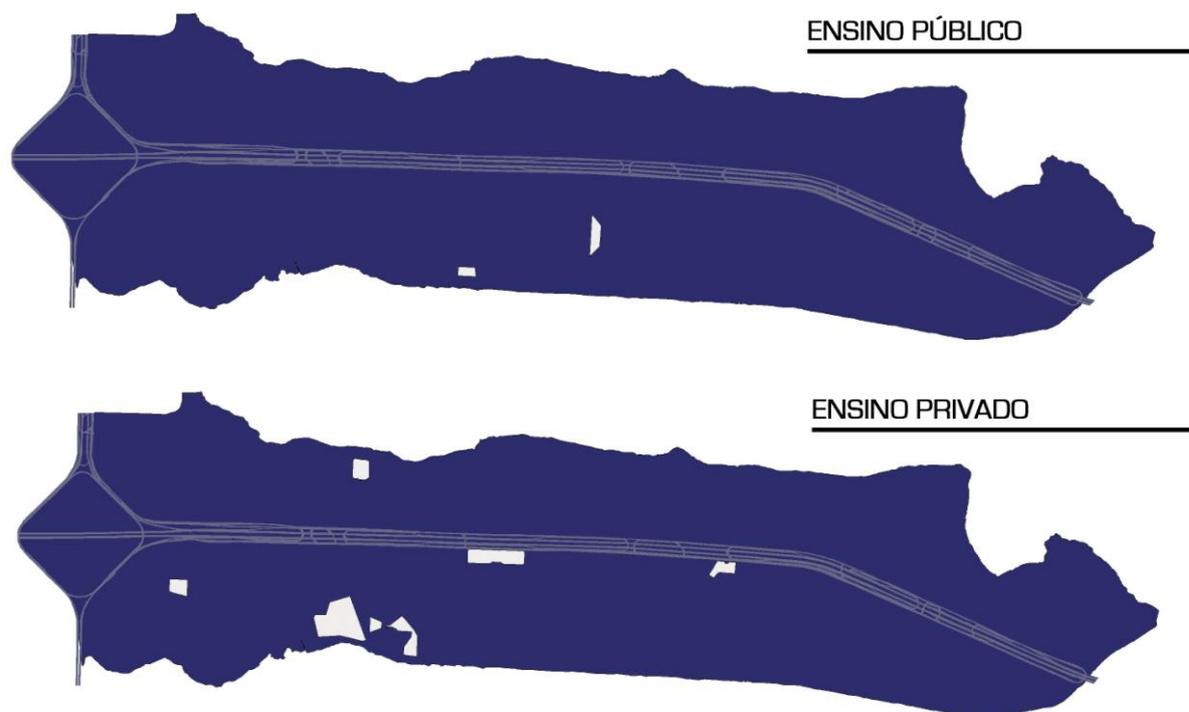
O uso residencial (repouso) corresponde a quase 40% do uso do solo da área de estudo. Já os usos ligados ao trabalho equivalem a 30% da área ocupada. Mas, além dessas categorias, surgiram outras durante a análise dos mapas produzidos

nesta pesquisa. Embora elas não façam parte da análise central deste trabalho – a formação de um urbanismo híbrido na parcela mais consolidada da Barra da Tijuca – são ilustrativas para o tema. A participação mínima de entidades públicas e equipamentos construídos pelas administrações dos diversos níveis de governo demonstra, por exemplo, o esvaziamento do Estado e a privatização do espaço público. A predominância de instituições de ensino privado em detrimento do ensino público é outro sinal relevante. Mas talvez o dado mais revelador seja a comparação entre os mapas de espaços de lazer semi-público, de controle coletivo, porém privado, como os diversos clubes da área de estudo, em oposição à mínima porção de praças públicas, de livre acesso a todas as camadas da população. Mais uma vez, confirma-se a combinação, neste caso, perversa, entre a autonomia dos espaços urbanos da cidade modernista e o advento das *gated communities* da urbanização dispersa.



**Fig. 173. Mapa de localização de entidades públicas.** Projeto gráfico: MS

Os dois grandes equipamentos públicos são o Terminal Rodoviário Alvorada e a Cidade da Música Roberto Marinho (à esquerda). De resto, há apenas um fórum e pequenas filiais de órgãos públicos. Instalou-se na área de estudo também, desde 2007, o Comitê Olímpico Brasileiro.



**Fig. 174. Mapas de instituições de ensino público e de ensino privado.** Projeto gráfico: MS

Há grande disparidade entre o número de instituições de ensino público e privado, seja fundamental, médio ou superior. Colégios de grande reputação na Zona Sul, como Santo Agostinho e Anglo-Americano, foram os primeiros a se instalarem dentro ou próximo aos condomínios residenciais. Já nos últimos dez anos, surgiram, dentro dos limites da área de estudo, unidades de diversas universidades tais como: Estácio, Gama Filho e Veiga de Almeida, além da Fundação Getúlio Vargas. Após a confecção deste mapa, foi inaugurada, também, uma unidade de pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica.



**Fig. 175. Mapas de praças de acesso inteiramente público e clubes.** Projeto gráfico: MS

Estes dois mapas comparados nos demonstram o caráter privativo do lazer coletivo dentro da área de estudo. Foram incluídos os clubes que pertencem aos condomínios residenciais, embora a grande mancha branca se refira ao Clube Marapendi, instalado na área de estudo antes da implantação do Plano Piloto e que abriga, hoje, também um campus universitário. A mancha branca maior do mapa de cima refere-se à Praça General Santander, que é cercada com grades metálicas e está localizada próximo ao conjunto de edifícios Parque das Rosas.

# CAPÍTULO 7

CONCLUSÃO

## 7.1. CONFIRMAÇÃO DA HIPÓTESE

Compreender a morfologia urbana existente. Decifrar o processo de estruturação do espaço urbano. Relacionar o projeto urbano e seu desenvolvimento com as transformações da cidade contemporânea. Mensurar a abrangência e a relevância do papel do urbanista e sua responsabilidade na definição do modo de ocupação da cidade. Estes foram os objetivos gerais deste trabalho. A fim de atingir, ainda que parcialmente, estes objetivos foram definidos: como objeto de estudo, o bairro que mais cresceu demograficamente no Rio de Janeiro nas últimas décadas; como urbanista, o autor dos maiores projetos urbanos realizados no país no século XX.

Foram selecionados, também, outros autores, que pudessem apoiar a construção de um pensamento sobre o processo de desenvolvimento do objeto de estudo e as questões relevantes a cerca da cidade contemporânea refletidas neste objeto. Delimitou-se uma área de estudo, onde os componentes do processo de formação da morfologia urbana apresentavam-se mais consolidados. A partir destas escolhas, foram fixados os objetivos específicos da pesquisa. Realizar uma análise detalhada da morfologia urbana da área mais consolidada do bairro. Compilar dados e fatos que contribuíssem significativamente para esta análise morfológica. Mensurar a contribuição do urbanista e do Plano Piloto "Lucio Costa" para a formação da situação existente na área de estudo. Verificar as pré-condições para a concepção do Plano. Identificar a "filiação" ideológica do urbanista e sua obra. Por conseguinte, foram estabelecidas categorias de análise derivadas do fundamento teórico em que se baseou o autor do projeto. Era preciso, ainda, relacionar o papel das

transformações sociais ocorridas ao longo do processo de ocupação da área de estudo e aferir o grau de influência destas transformações para a situação atual. Por último, o trabalho foi inspirado pela tentativa de dissipar alguns mitos que cercavam o desenvolvimento da Barra da Tijuca.

Considerou-se, a princípio, a hipótese de que a Barra da Tijuca é um exemplo híbrido de cidade contemporânea. Para tanto, foi necessária a definição de urbanismo híbrido e a análise das diferentes visões de cidade contemporânea realizadas na composição urbanística da área de estudo, de sua estrutura formal e das tipologias ali encontradas. Definiu-se urbanismo híbrido como o resultado da superposição de camadas anacrônicas e contraditórias no espaço urbano, fruto da aplicação de visões de cidade distantes entre si no tempo e distintas em sua ideologia. Para confirmar esta hipótese, foi necessário, também, um duplo questionamento: A cidade contemporânea não seria toda ela permeada por exemplos de urbanismo híbrido? Talvez. Então, o que torna a Barra da Tijuca um exemplo de urbanismo híbrido tão especial?

O que distingue a área de estudo é que esta superposição e simultaneidade de modelos e padrões urbanísticos disparatados, do ponto de vista teórico, gerou, na prática, um novo padrão, formado por elementos derivados de linguagens espaciais diversas – do urbanismo moderno, da dispersão urbana e da cidade genérica – que coabitam em um sistema de “cooperação” entre diferentes “espécies”. Este novo padrão adquiriu uma lógica própria e conformou uma nova cidade.

Diversos fatores contribuíram para isto. Uma vasta área “intocada” da cidade do Rio de Janeiro estava à disposição do arquiteto e urbanista para a aplicação quase que irrestrita de seus princípios urbanísticos. A encomenda do Plano Piloto

aconteceu em virtude da expansão demográfica da cidade e do crescimento econômico do país, mesmo que ambos tenham desacelerado mais tarde. Lucio Costa era filiado aos princípios do urbanismo moderno de Le Corbusier, autor do projeto utópico da *Ville Contemporaine*, mentor e redator da carta de Atenas. O urbanismo moderno preconizava um projeto total de cidade, cujo terreno ideal era plano, desocupado, “novo”, sobre o qual se pudesse criar um sistema completo, uma estrutura unívoca, coerente e rígida, além de intolerante a concessões. O projeto foi aplicado. A moldura modernista se cristalizou. Mas mudaram os modos de vida, as finalidades e as significações do espaço urbano. Os novos modos de vida geraram novas tipologias, que se conformaram adequadamente naquela moldura cristalizada.

Este processo também se diferenciou da dinâmica de outros setores da cidade contínua, do Rio de Janeiro como o conhecíamos até o final do século XX, porque, em nosso caso específico, a superposição de modelos urbanísticos não implicou na prevalência do modelo mais recente, na destruição da essência do modelo precedente, na formação de cicatrizes urbanas. Não foram necessários desmontes, aterros, remoções, nem renovações. Tampouco foi preciso demolir, pilhar, rasgar ou cerzir o tecido urbano. A cidade fragmentada ocupou a cidade descontínua, a cidade dispersa se adequou-se aos não-lugares da cidade moderna, a cidade genérica instalou-se na cidade radiante e elas coabitam e convivem em relativa harmonia.

Neste sentido, o Plano Piloto foi bem sucedido na real medida em que o partido urbanístico adotado por Lucio Costa foi, como ele queria, “capaz de absorver as sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas”, pois, afinal, “a vida é mais rica do que a nossa imaginação”.

## REFERÊNCIAS

ABREU, M. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

ACIBARRA: ANO 15. Edição oficial comemorativa do 15º aniversário da Associação Comercial e Industrial da Barra da Tijuca. Rio de Janeiro: Acibarra, 2000.

ACIBARRA em revista. **O mundo da construção**. Rio de Janeiro: Acibarra, n. 2, out. 2005.

AGUIAR, D. **O céu... é para os anjos**: a história das 3 fazendas Camorim, Vargem Pequena e Grande. Rio de Janeiro: MSSG, [2005?].

ALEXANDER, C. A City is not a tree. **Architectural Forum**, Londres, v. 122, n. 1, abr. 1965 (parte I) e v. 122, n. 2, mai. 1965 (parte II).

ALSAYYAD, N. **Hybrid urbanism**: on the identity discourse and the built environment. Westport, CT: Praeger, 2001.

ANDREOLI, E.; FORTY, A. **Arquitetura moderna brasileira**. Londres: Phaidon, 2004.

ARGAN, G. C. **Projeto e destino**. São Paulo: Ática, 2000.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1999.

BAUMAN, Z. **Tempos líquidos**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

BARRASHOPPING Shopping Show. Criação: Rogério Steinberg. Direção: Aluizio Legey. Rio de Janeiro: Agência Estrutural/Globotec, 1981. Peça publicitária para televisão.

BENETTI, P. C. **Projetos de avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995)**. 1997. Tese (Doutorado) FAU-USP, 1997.

BENEVOLO, L. **A cidade e o arquiteto**. São Paulo: Perspectiva, 1984.

\_\_\_\_\_. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

\_\_\_\_\_. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

\_\_\_\_\_. **Projetar a cidade moderna**. Lisboa: Presença, 1987.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

BOESIGER, W. **Le Corbusier**. 3. ed. Zurique: Artemis, 1972.

BOESIGER, W.; GIRSBERGER, H. **Le Corbusier 1910-1965**. Zurique: Artemis, 1967.

BORDE, A. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo) – PROURB, UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

BRAGA, A. C.; FALCÃO, F. **Brasília em 300 questões**. Brasília: Dédalo, 2002.

\_\_\_\_\_. **Guia de urbanismo, arquitetura e arte de Brasília**. Brasília: Fundação Athos Bulcão, 1997.

BRAKE, P. **Form follows fiasco: why modern architecture hasn't worked**. 3<sup>rd</sup> ed. Boston: Little Brown and Company, 1977.

BRASIL. Constituição (1891). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**: promulgada em 24 de fevereiro de 1891. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Constituicao91.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Constituicao91.htm)>.

BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1981.

BUCHMAN, A. J. **Arquiteto Lucio Costa, o inventor da cidade de Brasília: centenário de nascimento**. Brasília: Thesaurus, 2002.

BURDETT, R.; SUDJIC, D. **The endless city: the urban age project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society**. Londres: Phaidon, 2007.

CANCLINI, Nestor García. **Culturas híbridas: estratégias para entrar y salir de la modernidad**. 2. ed. México: Grijalbo, 1990.

CARVALHO HOSKEN S. A. **Engenharia e Construções**. Barra da Tijuca ano 2000: trajetória para o terceiro milênio. Rio de Janeiro: Carvalho Hosken S. A., 1996.

CASÉ, P. **A cidade desvendada: reflexões e polêmicas sobre o espaço urbano, seus mistérios e fascínios**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2000.

CASTELLS, M. Public space in the information society. **Public Space**, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. Disponível em: <<http://www.publicspace.org/en/text-library/eng/1-espacios-publicos-en-la-sociedad-informacional>>.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CASTRO, V.; CUSTÓDIO, D. **Barra da Tijuca 2000-2020**: consolidação do desenvolvimento. Rio de Janeiro: Holística, 2005.

CAVALCANTI, L. **Moderno e brasileiro**: a história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-1960). Rio de Janeiro: Zahar, 2006

\_\_\_\_\_. **As preocupações do belo**. Rio de Janeiro: Taurus, 1995.

CEJKA, J. **Tendencias de la arquitectura contemporanea**. México: Gustavo Gili, 1995.

CERQUEIRA, S. Sorria, o futuro está na Barra. **Jornal do Brasil**: Domingo, Especial Barra, Rio de Janeiro, ano 19, n. 952, p. 33-68, 31 jul. 1994.

CHOAY, F. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CIDADE DE DEUS. Direção: Fernando Meirelles. Rio de Janeiro: O<sup>2</sup> Filmes/Vídeo Filmes, 2002.

CONDOMÍNIO ATLÂNTICO SUL: 25 ANOS. Revista comemorativa dos 25 anos do Parque Atlântico Sul. Rio de Janeiro: Livrobela, dez. 2005.

CONSIGLIERI, V. **As significações da arquitectura (1920-1990)**. Lisboa: Estampa, 2000.

COSTA, L. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

\_\_\_\_\_. **Plano-Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Rio de Janeiro: Bloch, 1976.

\_\_\_\_\_. **Lucio Costa: sobre Arquitetura**. Porto Alegre, Centro de Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

COSTA, L. Entrevista concedida a Carlos Nascimento no programa Espaço Aberto da TV Globo News [199-?].

COUTINHO, E. **O espaço da arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1977.

DAVIS, M. **Cidade de quartzo**: escavando o futuro em Los Angeles. São Paulo: Mir, 1993.

DEBORD, G. **La société du spectacle**. Paris: Gallimard, 1992.

DEMPSEY, A. **Estilos, escolas e movimentos**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

DOXIADIS, Associates, Consultants on Development and Ekistic. **Guanabara, urban development plan**. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965.

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E. **The lexicon of the New Urbanism**. Miami: Duany Plater Zyberk & Company, 1999. Disponível em <[http://www.dpz.com/pdf/LEXICON\\_.PDF](http://www.dpz.com/pdf/LEXICON_.PDF)>

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E.; SPECK, J. **Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream**. Nova York: North Point Press, 2000.

DUTTON, J. **New American urbanism: re-forming the suburban metropolis**. Milão: Skira Architecture Library, 2000.

EL-DAHDAH, F. **Brasília's superquadra**. Nova York: Prestel, 2005.

FÉRIAS BRASIL. Disponível em: <<http://www.feriasbrasil.com.br>>.

FERRARI, C. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

FERREIRA, A. **Novo Aurélio século XXI: o dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FISHMAN, R. **Urban utopias in the twentieth century**. Nova York: Basic Books, 1977.

FOTO AÉREA. Disponível em: <<http://www.fotoaerea.com.br>>.

FRAIHA, S.; LOBO, T. **Barra da Tijuca e Recreio**. (Bairros do Rio) Rio de Janeiro: Fraiha, [200-]

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

\_\_\_\_\_. **Le Corbusier**. Londres: Thames and Hudson, 2001.

FRIEDEN, B.; SAGALYN, L. B. **Downtown, Inc: how America rebuilds cities**. Cambridge: Mit Press, 1989.

GAFISA. Blue: Condomínio das Américas (Folheto publicitário do material de lançamento). Rio de Janeiro: Gafisa, 2004.

GARDNER, S. **Le Corbusier**. São Paulo: Cultrix, 1974.

GAUSA, M. et. al. **Metapolis dictionary of advanced architecture: city, technology and society in the information age**. Barcelona: Actar, 2003.

GIEDION, S. **Espaço, tempo e arquitetura**: o futuro de uma nova tradição. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

O GLOBO. Morar Bem. Erguido no ritmo da Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, 10 set. 2006.

O GLOBO. Península (Informe publicitário), Rio de Janeiro, 23 fev. 2008.

O GLOBO. Suplemento especial: Barra, o futuro é aqui, Rio de Janeiro, 30 nov. 2006.

GOMES, C. **Lo Schiavo**. São Paulo: Secretaria Estadual de Cultura/Sonopress Rimo, 1997. 2 CD.

GONÇALVES, A. **Barra da Tijuca, o lugar**. Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá/TheX, 1999.

\_\_\_\_\_. **Barra da Tijuca, de rua em rua**. Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá/Rio, 2005.

\_\_\_\_\_. **Sorria, você está na Barra**. Rio de Janeiro: SENAI/RJ – CETEC, 2003.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <<http://www.earth.google.com>>.

GRADUATE SCHOOL OF DESIGN-HARVARD. Disponível em: <<http://www.gsd.harvard.edu>>.

GRATZ, R. B. **The living city**. Nova York: Simon and Schuster, 1989.

GRUPO MULTIPLAN. Centro Empresarial Barrashopping (Folheto publicitário do material de lançamento). Rio de Janeiro: Grupo Multiplan, 1998.

GRUPO MULTIPLAN. New York City Center (Folheto publicitário do material de lançamento). Rio de Janeiro: Grupo Multiplan, 1998.

GRUPO MULTIPLAN. Royal Green Península (Folheto publicitário do material de lançamento). Rio de Janeiro: Grupo Multiplan, 2005.

GRUPO TERUSKIN. Disponível em: <<http://www.grupoteruszkina.com.br>>.

GUANABARA (Estado). Decreto - Lei 42 de 23 de junho de 1969. Secretaria Municipal de Urbanismo, PCRJ. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/DL42E.PDF>>.

GUEDES, C. Barralândia: a Orlando brasileira. **Jornal do Brasil**: Domingo, Especial Barra, Rio de Janeiro, ano 21, n. 1.091, p. 25-46, 30 mar. 1997.

GUIA DE BRASÍLIA. Disponível em: <[www.guiadebrasil.com.br](http://www.guiadebrasil.com.br)>.

GUIMARÃES, C. **Lucio Costa**: um certo arquiteto em incerto e secular roteiro. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1996.

\_\_\_\_\_. **Paradoxos entrelaçados**: as torres para o futuro e a tradição nacional. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

HALL, P. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 16 ed. São Paulo: Loyola, 2007.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HERON, K. From Bauhaus to Koolhaas. **Wired**. no. 4.07, jul. 1996. Disponível em: <[http://www.wired.com/wired/archive/4.07/koolhaas\\_pr.html](http://www.wired.com/wired/archive/4.07/koolhaas_pr.html)>. Acesso em: 9 jan. 2006.

HIERNAUX, D. Repensar a cidade: a dimensão ontológica do urbano. **Espaço e tempo: São Paulo**, n. 20, p. 197-205. São Paulo: GEOUSP, 2006.

HOLSTON, J. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IAB: 80 anos no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IAB-RJ, 2001.

IBELINGS, H. **Supermodernismo**: arquitectura en la era de la globalización. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

IBGE. Censo demográfico 2000. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000>>.

IDEIAS [in]completas. Disponível em: <<http://ideias-in-completas.blogspot.com>>.

IMÓVEIS DO RIO. Disponível em: <<http://www.imoveisdorio.com>>.

INGERSOLL, R. **Sprawl town**: looking for the city on its edges. Princeton: Princeton Architectural Press, 2006.

IPHAN. Carta de Atenas de novembro de 1933, Assembléia CIAM. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br>>.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

\_\_\_\_\_. **The death and life of great American cities**. Nova York: Random House, 1961.

JAGUARIBE, B. **Fins de século**: cidade e cultura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

JAMESON, F. **Pós-modernismo**: a lógica cultural do capitalismo tardio. São Paulo: Ática, 1996.

JAULINO, D. Barra da Tijuca e o custo do urbanismo moderno. **Vitruvius**, n.66, ano 6, jan. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.066/1955>>. Acesso em: 28 maio 2007.

JAUREGUI, J. Jorge Mario Jauregui. Disponível em: <[http://www.jauregui.arq.br/urban\\_design.html](http://www.jauregui.arq.br/urban_design.html)>.

JORNAL DO BRASIL. JB Barra, Viagem no tempo, Rio de Janeiro, 24 abr. 2005.

KATODRYTI, G. Hybrid Urbanism. In: Designing for the 21st Century III: An International Conference on Universal Design, Rio de Janeiro, 2004. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro: Adaptive Environments/CVI-Rio/Rio Sofitel, 2004. Disponível em: <<http://www.designfor21st.com>>.

KATS, P. **The New Urbanism**. Nova York: McGraw Hill, 1993.

KMD Architects. Disponível em: <<http://www.kmdarchitects.com>>.

KON, N. Panorama de São Paulo final do séc. XX. São Paulo: Pinacoteca,[199-]. Cartão postal, color. 60 cm x 13 cm.

KOOLHAAS, R. **Content**. Colônia: Taschen, 2004.

\_\_\_\_\_. **Delirious New York**: a retroactive manifest for Manhattan. 2<sup>nd</sup> ed. Nova York: Monacelli Press, 1994.

\_\_\_\_\_. Delirious no more. **Wired**, Nova York, no. 11.06, p. 166-168, jun. 2003.

\_\_\_\_\_. El espacio basura: de la modernización y sus secuelas. **Arquitectura Viva**, Madri, no. 74, p. 23-31, set./out. 2000.

KOOLHAAS, R. et. al. **Great Leap Forward**: Harvard Design School Project on the City 1. Colônia: Taschen, 2001.

KOOLHAAS, R. et al. **The Harvard Design School guide to shopping**: Harvard Design School Project on the City 2. Colônia: Taschen, 2001.

KOOLHAAS, R. et. al. **Mutaciones**. Barcelona: Actar, 2000.

KOOLHAAS, R. et al. **Small, medium, large, extra-large**: Office for Metropolitan Architecture. 2<sup>nd</sup> ed. Colônia: Taschen, 1995.

KOSTOF, S. **The city shaped**: urban patterns and meanings through history. Londres: Thames and Hudson, 1991.

LE CORBUSIER. **Essential Le Corbusier**: l'esprit nouveau articles. Londres: Architectural Press, 1998.

\_\_\_\_\_. **Por uma arquitetura**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1981.

\_\_\_\_\_. **Urbanismo**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFÈBVRE, H. **La pensée marxiste et la ville**. Bruxelas: Casterman, 1972.

LEGATES, R. **The city reader**. 3<sup>rd</sup> ed. Londres: Routledge, 2003.

LEITÃO, G. **A construção do eldorado urbano**: o plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988. Niterói: EdUFF, 1999.

LEITÃO, G.; MARGARIDO, A. Habitação social e o Movimento Moderno: o caso do Plano Piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá, na cidade do Rio de Janeiro. In: VI SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. Niterói-RJ, UFF, 2005. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br>>

LEITÃO, G.; REZENDE, V. Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: a avaliação dos ideais modernistas após três décadas. In: V SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. São Carlos-SP, USP, 2003. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br>>

LEITÃO, G.; REZENDE, V. **O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá**: intenções e realizações após três décadas. Rio de Janeiro: CREA-RJ, 2004.

LEITE, O. 20 anos do plebiscito da Barra. **O Globo**, 2008. Rio de Janeiro: O Globo, 6 jul. 2008.

LEMOS, F. Veja Rio, Rio de Janeiro, 19 jun. 1996. Fotografia.

LISSOVSKY, M.; SÁ, P. S. Moraes de. **Colunas da educação**: a construção do Ministério da Educação e Saúde (1935-1945). Rio de Janeiro: MinC/Iphan, Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1996.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1999.

\_\_\_\_\_. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, M. Fotografia. Disponível em:  
<<http://www.flickr.com/photos/cesarmaia/3112211385>>.

MAZZA, F. Em defesa da Barra. **Jornal do Brasil**, Cidade, Rio de Janeiro, p. A21, 23 nov. 2003.

MELLO JÚNIOR, D. **Rio de Janeiro**: planos, plantas e aparências. Rio de Janeiro: João Fortes, 1988.

MOOS, S. **Venturi, Rauch & Scott Brown**: buildings and projects. Nova York: Rizzoli, 1987.

MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

MUNDO EM DADOS 2003: Indicadores econômicos e sociais de 160 países. Revista Exame/Almanaque Abril. São Paulo: Abril, 2003.

NATIONAL GEOGRAPHIC en español. La expansión urbana, jul. 2001, p. 92-93.

NESBITT, K. (org.) **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NETO, L. 25 anos de história: Barrashopping. **O Globo Barra**, p. 20-23, 1 out. 2006.

NETTO, J. **A construção do sentido na arquitetura**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

NEW YORK UNIVERSITY. Disponível em: <<http://www.nyu.edu>>.

A NOTÍCIA BARRA. Disponível em: <<http://anoticiabarra.blogspot.com>>.

NOVO LEBLON: ANO 20. Edição oficial comemorativa do 20º aniversário do Condomínio Novo Leblon. Rio de Janeiro: Rainer, 1999.

ORSINI, E.; CEZIMBRA, M. **Os emergentes da Barra**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1996.

OSTERHOLT, W. **Paraíso ocupado**: constructing a virtual monument dedicated to the development of Athaydeville, Rio de Janeiro. Disponível em:  
< <http://wouterelke.nl/rio>>

OVERSEAS Property Mall. Disponível em:  
<<http://www.overseaspropertymall.com>>.

PADILHA, V. **Shopping center**: a catedral das mercadorias. São Paulo: Boitempo, 2006.

PANERAI, P. et. al. **Formes urbaines**: de l'îlot a la barre. Marselha: Parentheses, 1997.

PANORAMA de São Paulo final do século XX (cartão postal). São Paulo: Pinacoteca. Col. 60 x 13 cm.

PAPADAKIS, A (org.) Reconstruction/Deconstruction. **Architectural Design**, 1989. Londres: Academy Editions, 1989.

PBASE Disponível em: <<http://www.pbase.com>>.

PEREIRA, M. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, L. C. Q.; PECHMAN, R. (org.). **Cidade, povo e nação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

PÉRGOLIS, J. C. **Ciudad fragmentada**. Buenos Aires: Nobuko, 2005.

PESSÔA, J. et. al. **Moderno e nacional**. Niterói: EdUFF, 2006.

PETER, J. **The oral history of modern architecture**: interviews with the greatest architects of the twentieth century. Nova York: Harry N. Abrams, 1994.

PINHEIRO, A.; PINHEIRO, E. **Barra da Tijuca**: a construção do lugar. Rio de Janeiro: Sextante, 2001.

PINKNEY, D. **Napoleon III and the rebuilding of Paris**. 2<sup>nd</sup> ed. Princeton: Princeton University Press, 1972.

PLANO PILOTO 50 ANOS: cartilha de preservação. Brasília: IPHAN, 2007.

PONTES, F.; Uma cidade no meio da Barra. **O Globo**, Rio de Janeiro, 27 maio 2006, Rio, p. 15.

PORTOGHESI, P. **Depois da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

PORTZAMPARC, C. Disponível em: <<http://www.chdeportzamparc.com>>.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO/Instituto Pereira Passos. Armazém de dados. Disponível em: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>>.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro**: as cidades da cidade. Rio de Janeiro: PCRJ, 2004.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. **Plano-Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Rio de Janeiro: PMRJ, 1976.

PR Web. Disponível em: <<http://www.prweb.com>>.

RANGEL, R. L.; SEGRE, R. **Tendencias arquitectónicas y caos urbano en América Latina**. México: Gustavo Gili, 1986.

REAL Nobile Consultoria Imobiliária Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.realnobile.com>>.

REMEDI, G. **La Ciudad Latinoamericana S.A.**: o el asalto al espacio público. mar. 2000. Disponível em: <<http://www.henciclopedia.org.uy/autores/Remedi/CiudadLatinoamSA.htm>>

REIS, N. G. **Brasil: estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU-USP, 2007.

\_\_\_\_\_. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)**. 2. ed. São Paulo: Pini, 2000.

\_\_\_\_\_. **Dispersão urbana**: diálogo sobre pesquisas Brasil-Europa. São Paulo: FAU-USP, 2007.

\_\_\_\_\_. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

\_\_\_\_\_. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

REVISTA NOVA IPANEMA. Rio de Janeiro: Artplan/BB Infra, out. 1997.

REVISTA PROJETO DESIGN. Escritórios: grandes projetos. LPC Arquitetura: centro de comércio e serviços Downtown, p. 71-79. São Paulo: Arco Editorial, fev. 1997.

REVISTA REALIDADE. As torres circulares: o sonho em construção, p. 32-33. São Paulo: Abril, fev. 1973.

REZENDE, V. O jogo de verde com branco: Lucio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. In: VI SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. Niterói, UFF, 2005. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br>>

RIBEIRO, A.; VIEIRA, M. Onde mora o dinheiro. **Veja Rio**: Emergência máxima – como vive e se comporta a sociedade que nasceu no berço milionário da Barra, Rio de Janeiro, p. 10-16, ano 4, n. 47, 21/27 nov. 1994.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981. **Legislação Municipal do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, p. 17-266, jan./abr. 1981.

O RISCO: Lucio Costa e a utopia moderna. Direção: Geraldo Motta. Produção: Juliana de Carvalho. Rio de Janeiro: IPHAN/Bang Filmes, 2003. 1 DVD.

RISSELADA, M.; HEUVEL, D. **Team X: In search of a utopia of the present.** Rotterdam: NAI, 2005.

ROSSI, A. **The architecture of the city.** 4<sup>th</sup> ed. Cambridge: Mit Press, 1988.

SANTOS, C. **A cidade como um jogo de cartas.** Niterói, EdUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** 2. ed. São Paulo: Nobel, 1993.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, P. **Quatro séculos de Arquitetura no Brasil.** São Paulo: Projeto/IAB, 1981.

SCHEIN, A. Miami Beach. Miami: Scenic Florida Distributors, [200-]. Cartão postal, color. 18 cm x 13 cm.

SCULLY JR., V. **Arquitetura moderna.** 3. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2002.

\_\_\_\_\_. **American Architecture and urbanism.** 2<sup>nd</sup> ed. Nova York: Henry Holt and Company, 1988.

SCWARZER, M. The contemporary city in four movements. *Journal of Urban Design*, Londres, vol. 5, no. 2, p. 127-144, 2000.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990.** 2. ed. São Paulo: EdUSP, 1999.

SEGAWA, H. et. al. **Arquiteturas no Brasil anos 80.** São Paulo: Projeto, 1988.

SEGRE, R. **América Latina, fim do milênio:** raízes e perspectivas de sua arquitetura. São Paulo: Studio Nobel, 1991.

\_\_\_\_\_. **Arquitectura y urbanismo modernos:** capitalismo y socialismo. Havana: Editorial Arte e Literatura, 1988.

\_\_\_\_\_. **Arquitetura Brasileira Contemporânea.** Petrópolis: Viana & Mosley, 2003.

\_\_\_\_\_. **Las estructuras ambientales de América Latina.** México: Siglo Veintiuno, 1977.

\_\_\_\_\_. **Historia de la arquitectura y del urbanismo.** Madri: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985.

\_\_\_\_\_. Humanismo, técnica e estética: Lucio Costa pensador. **Arcoweb**. Disponível em: <<http://www.arcoweb.com.br/artigos/roberto-segre-humanismo-tecnica-22-03-2002.html>>. Acesso em: 22 abr. 2005.

\_\_\_\_\_. Um modernista nostálgico. **Arcoweb**. Disponível em: <<http://www.arcoweb.com.br/artigos/roberto-segre-um-modernista-20-07-2006.html>>. São Paulo: Arco Editorial, 2006.

SILVA, L. Barra da Tijuca: o concebido e o realizado. In: **Revista Geo-paisagem (on line)**, ano 3, n. 6, jul./dez. 2004. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/Barra.htm>>. Acesso em: 27 ago. 2005.

SILVA, L.; LOBO, V. **Desvendando a Barra da Tijuca e Jacarepaguá**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2006.

SITTE, C. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SKYSCRAPER CITY. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com>>.

SOLÀ-MORALES, I.; COSTA, X. **Present and futures: architecture in cities**. Barcelona: Actar, 1996.

STA Arquitetura. Disponível em: <<http://www.staarquitetura.com.br>>.

TAVARES, R. **O arquiteto**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

THACKARA, J. **Design after modernism**. Nova York: Thames and Hudson, 1988.

THEOBALD, R. Jornal do Brasil (Arquivo JB), Rio de Janeiro, 23 Nov. 2003, p. A21. Fotografia.

TOLEDO, B. L. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TOMA LÁ dá cá. Roteiro: Miguel Falabella e Maria Carmem Barbosa. Rio de Janeiro: Rede Globo, 2009.

U.S. CENSUS BUREAU. Disponível em: <<http://www.census.gov>>.

VASCONCELOS, E. Brasília e as utopias modernas. In: III FÓRUM BRASÍLIA DE ARTES VISUAIS, 1994, Brasília. **Anais...** Brasília: Fundação Athos Bulcão, 1994.

VASCONCELOS, R. [Opinião sobre o mercado imobiliário da Barra da Tijuca] **O Globo**, Rio de Janeiro, 4 jun. 2006, Morar Bem, p.1.

VELHO, G. **A utopia urbana**: um estudo de antropologia social. 5. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1989.

VENTURA, Z. **Cidade partida**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

VENTURI, R. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

\_\_\_\_\_. **Complexidade e contradição em arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. **Learning from Las Vegas**. Cambridge: M.I.T. Press, 1972.

VIANA, F. **Brasília, a capital do século XXI**: uma biografia poética. São Paulo: Editora Três, 2000.

VIANNA JÚNIOR, H. **Lojas de conveniência: as esquinas da Barra**. Rio de Janeiro: Curso de Arquitetura e Urbanismo-Universidade Estácio de Sá, 2002.

VIANNA, F. Três projetos de Lucio Costa enfrentam dificuldades. **Folha Online Ilustrada**, 10 ago. 2004, Disponível em:  
<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/ilustrada/ult90u46573.shtml>> .

VIEIRA, M.; TONICO, P. Passaporte para o primeiro mundo. **Veja Rio**: Um jeito Miami de ser – a Barra da Tijuca se moderniza e reserva um lugar no 1º mundo, Rio de Janeiro, p. 12-25, ano 2, n. 48, 23/29 nov. 1992.

WALLOCK, E. **New York: culture capital of the world 1940–1965**. Nova York: Rizzoli, 1988.

WOLFE, T. **From Bauhaus to our house**. Nova York: Bantam, 1981.

XAVIER, A. (org.) **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac Naify, 2003.