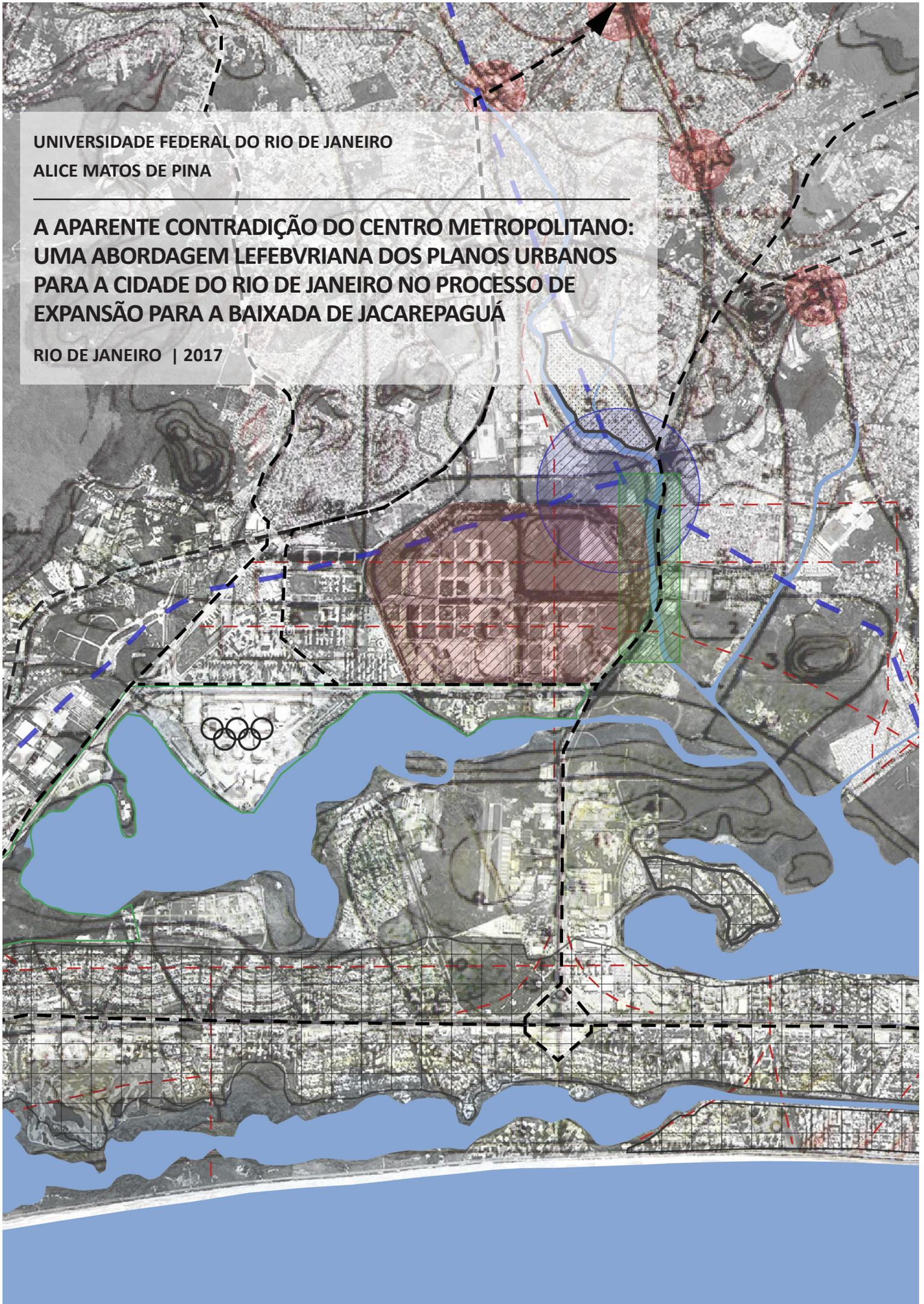


UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ALICE MATOS DE PINA

**A APARENTE CONTRADIÇÃO DO CENTRO METROPOLITANO:
UMA ABORDAGEM LEFEBVRIANA DOS PLANOS URBANOS
PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO PROCESSO DE
EXPANSÃO PARA A BAIXADA DE JACAREPAGUÁ**

RIO DE JANEIRO | 2017



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

ALICE MATOS DE PINA

A APARENTE CONTRADIÇÃO DO CENTRO METROPOLITANO:

uma abordagem lefebvriana dos planos urbanos para a

Cidade do Rio de Janeiro no processo de expansão

para a Baixada de Jacarepaguá

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Orientador: Cláudio Rezende Ribeiro

Rio de Janeiro

2017

CIP - Catalogação na Publicação

MP645a Matos de Pina, Alice
A aparente contradição do Centro Metropolitano:
uma abordagem lefebvriana dos planos urbanos para a
Cidade do Rio de Janeiro no processo de expansão
para a Baixada de Jacarepaguá / Alice Matos de
Pina. -- Rio de Janeiro, 2017.
190 f.

Orientador: Cláudio Rezende Ribeiro.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
2017.

1. Centralidade. 2. Expansão urbana. 3. Planos
urbanísticos. 4. Produção do espaço. 5. Baixada de
Jacarepaguá. I. Rezende Ribeiro, Cláudio, orient.
II. Título.

Alice Matos de Pina

A APARENTE CONTRADIÇÃO DO CENTRO METROPOLITANO:

**Uma abordagem lefebvriana dos planos urbanos para a
Cidade do Rio de Janeiro no processo de expansão
para a Baixada de Jacarepaguá**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

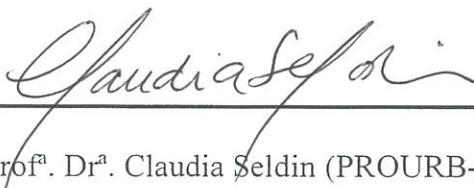
Aprovada em: 21 de agosto de 2017.



Prof. Dr. Cláudio Rezende Ribeiro – Orientador (PROURB-UFRJ)



Prof^a. Dr^a. Rosângela Lunardelli Cavallazzi (PROURB-UFRJ)



Prof^a. Dr^a. Claudia Seldin (PROURB-UFRJ)

AGRADECIMENTOS

Diz-se que a elaboração de uma dissertação de mestrado é um processo solitário, mas na verdade ele só é possível com apoio de uma rede de pessoas, que com ele também se envolveram de alguma maneira, fazendo desse trabalho uma produção coletiva. Meus sinceros agradecimentos a todas(os) que me acompanharam no intenso processo de escrita desse trabalho, com todas as mudanças e superações vividas durante o curso do mestrado.

Ao corpo docente e técnico do PROURB-UFRJ, por todo aprendizado e apoio durante esse processo de formação. A Maria Cristina Cabral, por acompanhar meu amadurecimento teórico desde a graduação na FAU-UFRJ, pelas primeiras orientações, quando ainda tateava o projeto de pesquisa. A Rosângela Cavallazzi e Wagner Rufino, que tanto contribuíram nos debates sobre urbanismo e a produção científica, que determinaram os rumos desse trabalho.

Agradeço especialmente meu orientador, Cláudio Rezende Ribeiro, por quem tenho enorme reconhecimento e admiração. Por ter me acolhido como orientanda, pela abertura a formulação das perguntas dessa dissertação e pelo respeito às escolhas que ela demandou. Pela seriedade e dedicação na condução desse trabalho, pelas revisões cuidadosas e pelo debate fraterno e sempre crítico. Devo a ele a certeza da escolha de um caminho profissional, de luta e militância, que muda e dá sentido à vida e, assim, à produção científica. Sigamos.

A todos os colegas, professores e alunos que integram o LADU (Laboratório de Direito e Urbanismo) e o PERIFAU (Coletivo de estudos sobre Urbanismo e Periferia), pelo enorme amadurecimento teórico-crítico e pelos debates que nos ajudam a superar barreiras.

A todas(os) da APG-UFRJ, pelo companheirismo, amizade e aprendizado de organização e luta política, dentro e fora da Universidade. Por toda a experiência da construção coletiva e autogestionada, pelos enfrentamentos e lutas travadas e pela confiança na representação estudantil. Aos colegas de turma do mestrado 2015, por toda a solidariedade nos momentos difíceis e pelas alegrias compartilhadas.

A minha família, todos os dias. Pelo apoio às minhas escolhas e pelo incentivo a seguir lutando por aquilo que acredito. Por entender minhas ausências durante esse período. A Julia e a pequena Olivia, por tantas conversas e momentos de alegria e fraternidade em meio ao turbilhão. À Lídice e Pina, pelas revisões criteriosas e, claro, por todo amor e apoio que me trouxeram até aqui e que me encorajam a seguir adiante.

A todas(os) os amigos pelas conversas e pelo crescimento cotidianos, especialmente a Natasha, “mitinha”, pelo convívio e pela parceria durante esse período e pra vida inteira.

Ao Vitor, os dias todos. Pelo companheirismo, carinho e amizade durante esse tempo. Por me lembrar sempre da leveza das coisas, de que a vida é mais que a produção científica.

“Mais que a de um objeto dado à reflexão, a realidade do fenômeno urbano seria a de um objeto virtual. Se existe conceito sociológico, esse conceito é o da “sociedade urbana”. E, no entanto, ele não depende somente da sociologia. A sociedade urbana, com sua ordem e desordem específicas, se forma. Tal realidade envolve um conjunto de problemas: a problemática urbana. Aonde vai esse fenômeno? Para onde o processo de urbanização arrasta a vida social? Qual a nova prática global, ou quais as práticas parciais que ele implica? Como dominar o processo teoricamente e orientá-lo praticamente? Em direção a quê?” (LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999 [1970]).

RESUMO

O vazio urbano correspondente ao Centro Metropolitano da Barra da Tijuca, localização privilegiada e de elevado desenvolvimento econômico da cidade do Rio de Janeiro, ainda desocupado quase 50 anos após sua idealização pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa, indica a existência de contradições no processo de produção do espaço daquele território. Segundo uma abordagem lefebvriana, há *campos cegos* que se formam no decorrer da emergência do *urbano*, com transições contraditórias e agressivas, desenvolvimento desigual, interferências e sobreposições. A aprovação de um plano-piloto para urbanização da Baixada de Jacarepaguá legitimou a ocupação do bairro, junto a grandes investimentos do Estado em infraestrutura viária e subsídios para financiamento imobiliário, consolidando-o como nova frente de expansão do capital incorporador. Busca-se investigar de que maneira as diretrizes modernas de urbanização da Barra da Tijuca contribuíram para a reprodução de uma lógica espacial que aprofunda e naturaliza as desigualdades socioespaciais. A pesquisa percorre os planos de urbanização que estabeleceram diretrizes de ocupação para a Baixada de Jacarepaguá, desde o Plano Agache, primeiro plano diretor a abordar a cidade em sua *totalidade*, até o Plano Estratégico, concepção de planejamento pautado no empreendedorismo urbano e que possui estreita relação com a preparação da cidade para as Olimpíadas de 2016, conferindo uma nova centralidade a Barra da Tijuca. A interlocução dos discursos que orientaram os planos urbanos e a sobreposição dos mapas elaborados para o território em questão revelam um processo de continuidades na orientação político-ideológica do urbanismo. O território em questão é paradigmático para compreender o modelo de cidade empresarial em vigor, que visa atender as exigências do mercado global de cidades, e sua relação com a *virtualidade* vislumbrada da cidade moderna.

Palavras-chave: Centralidade; Expansão urbana; Planos urbanísticos; Produção do espaço; Baixada de Jacarepaguá.

ABSTRACT

The urban empty space of the Metropolitan Center of Barra da Tijuca, privileged and high economic development location of the city of Rio de Janeiro, still unoccupied almost 50 years after its idealization by the architect and urbanist Lúcio Costa, indicates the existence of contradictions in the process of production of space of that territory. According to a lefebvrian approach, there are *blind fields* that are formed during the emergence of the *urban*, with contradictory and aggressive transitions, uneven development, interferences, and overlaps. The approval of a pilot plan for the urbanization of the Baixada de Jacarepaguá legitimized the occupation of the neighborhood, together with large investments by the State in road infrastructure and subsidies for real estate financing, consolidating it as a new front for the expansion of the incorporating capital. It seeks to investigate how the modern urbanization guidelines of Barra da Tijuca contributed to the reproduction of a spatial logic that deepens and naturalizes the socio-spatial inequalities. The research covers the urbanization plans that established occupation guidelines for the Baixada de Jacarepaguá, from the Agache Plan, the first master plan to deal with the city in its *totality*, to the Strategic Plan, a planning concept based on urban entrepreneurship and that narrows with the preparation of the city for the 2016 Olympics, giving a new centrality to Barra da Tijuca. The interlocution of the discourses that guided the urban plans and the overlapping of the maps elaborated for the territory in question reveal a process of continuities in the political-ideological orientation of urbanism. The territory in question is paradigmatic to understand the model of a business city in force, which aims to meet the requirements of the global market of cities, and its relation with the glimpsed *virtuality* of the modern city.

Key-words: Centrality; Urban expansion; Urban plans; Production of space; Baixada de Jacarepaguá.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Croquis da narrativa de pensamento de Lucio Costa e a proposta de “reestruturação urbana” baseada na centralidade geométrica da Baixada de Jacarepaguá	61
Figura 2 - Perfis esquemáticos diferenciando a centralidade do Centro Metropolitano	61
Figura 3 - Plano-piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o portal de Sernambetiba e Jacarepaguá	62
Figura 4 e 5 - Comparação entre croquis dos planos de Brasília e Baixada de Jacarepaguá.....	64-65
Figura 6 - Imagem do local onde seria construído o parque da Expo-72 na Barra da Tijuca.....	70
Figura 7 - Monotrilho ligaria Galeão à Barra; expectativa do setor de turismo para a Expo-72	71
Figura 8 - Mapa da Baixada de Jacarepaguá indicando o contexto geográfico, Centro Metropolitano e alguns elementos urbanos relevantes.....	76
Figura 9 - Os quatro principais proprietários de terras da Barra da Tijuca em 1981	81
Figura 10 - Esquema comparando a área do Centro Metropolitano às do centro da cidade; Copacabana ,Tijuca e a Ilha do Fundão	87
Figura 11 - Imagem aérea do Centro Metropolitano com as divisões dos lotes	88
Figura 12 - Principais empreendimentos da Barra da Tijuca entre 2010 e 2016	90
Figura 13 - Proprietários do lotes do Centro Metropolitano	91
Figura 14 - Vista aérea do Centro Metropolitano em 2016.....	92
Figura 15 - “O centro da cidade...na Barra”. Perspectiva da ocupação dos terrenos da C. Hosken ..	94
Figura 16 - Empreendimentos projetados pelo Grupo Teruskin para seus lotes no Centro Metropolitano: Soho Residence e Union Square	94
Figura 17 - Planta informativa do Rio de Janeiro indicando as regiões mais urbanizadas, 1929	100
Figura 18 - Proposta de zoneamento feita por Alfred Agache, 1930.....	101
Figura 19 - Esquema das regiões servidas por sistema de bondes em 1930.....	103
Figura 20 - Mapa com esquema dos futuros transportes rápidos.....	106
Figura 21 - Núcleos urbanos previstos no Plano Agache para a Baixada de Jacarepaguá sobrepostos ao tecido urbano atual. Comparação com croquis de Lucio Costa	107
Figura 22 - Mapa indicando a formação da megalópole Rio-São Paulo, por Doxiadis.....	112
Figura 23 e 24 - Plano Doxiadis: propostas para Copacabana e Mangue	114-115
Figura 25 - Terras disponíveis para expansão urbana, Doxiadis.....	116
Figura 26 - Mapa indicando as fases da expansão urbana, Doxiadis.....	117
Figura 27 - Mapa com o zoneamento previsto pelo Plano Doxiadis para a Baixada de Jacarepaguá sobreposto ao tecido urbano atual da Barra da Tijuca	118
Figura 28 - Plano de Diretrizes para Vias Arteriais na Planície de Jacarepaguá, PA 5596/50.....	126
Figura 29 - Mapa com o Plano de Diretrizes, Plano-piloto e tecido urbano atual sobrepostos	127
Figura 30 - Projeto de Alinhamento Básico das Vias Diretrizes da Baixada de Jacarepaguá	129
Figura 31 - Mapa indicando a infraestrutura viária da Barra da Tijuca	132
Figura 32 - Plano-piloto de Lucio Costa sobreposto ao tecido urbano atual	135
Figura 33 - Levantamento de favelas na Baixada de Jacarepaguá até 1971, após 71 e após 77.....	138
Figura 34 - Croquis comparando Brasília a Barra da Tijuca.....	140
Figura 35 - Mapa indicando as 46 subzonas da Barra da Tijuca.....	143
Figura 36 - “Divisões Administrativas Setoriais”, a AP-4 e as RAs e bairros que a compõem	146
Figura 37 - Empreendimentos já implantados e projetados para Barra da Tijuca em 1980	150
Figura 38 - Mapa de macrozoneamento do Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011	161
Figura 39 - Mapa com as áreas do PEU Vargens que incidem sobre a Barra da Tijuca.....	168
Figura 40 - Capas do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro de 2009 e 2012.....	170
Figura 41 - Principais obras de mobilidade para as Olimpíadas e as regiões dos Jogos.....	171
Figura 42 - Mapa com a sobreposição das centralidades previstas nos planos Agache, Doxiadis e Lucio Costa para a Baixada de Jacarepaguá	179

LISTA DE SIGLAS

ADEMI – Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário

AP – Área de Planejamento

ATE – Área Total Edificada

BNH – Banco Nacional de Habitação

BRT – *Bus Rapid Transit*

CBD – *Central Business District* (bairro central de negócios)

CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara Municipal

DER – Departamento de Estradas e Rodagens

DOV – Departamento de Obras e Viação

GTBJ – Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá

INOCOOP – Instituto de Orientação de Cooperativas Habitacionais

IPP – Instituto Pereira Passos

IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

PECRJ – Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro

PEU – Projeto de Estruturação Urbana

PUB-Rio – Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro

SPCG-RJ – Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral da Cidade do Rio de Janeiro

SUDEBAR – Superintendência do Desenvolvimento da Barra da Tijuca

UDN – União Democrática Nacional

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

ZE – Zonas Especiais

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO.....	12
1. PROBLEMÁTICA URBANA – CENTRO E CENTRALIDADE	21
1.1 – Sobre o <i>fenômeno urbano</i>	21
1.2 – Centros urbanos: dialética da centralidade.....	30
2. EXPANSÃO URBANA EM DIREÇÃO À BAIXADA DE JACAREPAGUÁ: O NOVO CENTRO METROPOLITANO	40
2.1 – Rio de Janeiro – centro hipertrofiado	40
2.2 – A “volta ao centro” e abordagem culturalista da cidade-negócio	48
2.3 – O Plano-piloto de Lucio Costa: “um novo polo estadual de convergência”...58	
2.4 – A Barra da Tijuca dos megaeventos: centralidade do capital	73
2.5 – O Centro Metropolitano e os <i>campos cegos</i> urbanos.....	86
3. METODOLOGIA DE PESQUISA.....	95
3.1 – Sobre o método de transdução	95
3.2 – Espacialização da crítica: o mapa como instrumento de pesquisa.....	97
4. CAMPOS CEGOS DA BARRA DA TIJUCA ENTRE OS DISCURSOS, PLANOS URBANOS, LEIS E DECRETOS.....	100
4.1 – O Plano Agache, primeiro plano de extensão da cidade do Rio de Janeiro ..	100
4.2 – O Plano Doxiadis e sua estreita relação com o Plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá	109
4.3 – O Plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá e os sucessivos planos e decretos	120
4.4 – Plano Diretor x Planejamento Estratégico	155
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	175
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	185

INTRODUÇÃO

Partiremos de uma aparente contradição: a permanência da condição de vazio, quase 50 anos depois, daquele que foi idealizado para ser a nova centralidade da cidade do Rio de Janeiro, o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca. Objeto de um plano de urbanização de orientação moderna, a Baixada de Jacarepaguá – região da zona oeste compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, que permaneceu majoritariamente desocupada até meados da década de 1960 – se desenvolveu sob o forte argumento de que ali se implantaria o novo centro administrativo da cidade, pólo de atratividade comercial e de negócios do então Estado da Guanabara, segundo os prognósticos do arquiteto e urbanista Lucio Costa. A partir da publicação do plano-piloto, em 1969, a região se urbanizaria rapidamente dentro dos moldes de um bairro elitizado, se apresentando como alternativa de moradia para as classes média e alta. O intensivo processo de ocupação é fortemente induzido pelo Estado, por um lado através de maciços investimentos em infraestrutura viária e, por outro, criando condições de financiamento para o capital imobiliário que ali se instalaria. O bairro da Barra da Tijuca, apresenta um elevado desenvolvimento urbano e se consolidou nos moldes previstos pelo plano-piloto, ou seja, de fato constitui uma “solução urbanística adequada a um programa de caráter recreativo, residencial e turístico” (COSTA, 1969) para determinada classe social. No entanto, a desocupação do Centro Metropolitano, *predestinado* pelo plano a ser o “futuro core da metrópole”, não parece provocar grandes questionamentos.

O discurso urbanístico que legitimou a ocupação da Baixada de Jacarepaguá e a racionalidade que o orienta, apresenta a urbanização daquele território como algo *natural* e *irreversível*. Nas palavras de Lucio Costa:

Verifica-se assim que essa planície central, providencialmente preservada, além de possibilitar novamente a união das metades Norte e Sul da cidade, separadas quando a unidade urbana original se rompeu, está igualmente em posição de articular-se, por esses dois eixos paralelos, àquela área destinada à indústria pesada, no extremo oeste do Estado, com foco *natural* em Santa Cruz, o que lhe confere então condições para ser já não apenas o futuro Centro Metropolitano norte-sul, assinalado anteriormente, mas também leste-oeste, ou seja, com o correr do tempo, o *verdadeiro* coração da Guanabara (COSTA, 1969).

O fato desse processo ser descrito através de uma narrativa linear e de forma fragmentada sugere uma política e uma ideologia determinada a “eliminar o pensamento dialético e a análise das contradições em favor do pensamento lógico, ou seja, da constatação das coerências” (LEFEBVRE, 1999, p.26). Pois ainda que a história busque ser objetiva, permanece como o resultado de escolhas e interpretações do sujeito que a constrói no

contexto determinado. A *contradição* – condição que inspira esse trabalho – é, portanto, uma dimensão essencial para a concepção dialética da história. Ela diz respeito a uma “oposição inerente, existente dentro de um domínio, uma força unificada ou objeto”, de modo que “essas forças (antagônicas) não se cancelam mutuamente, mas, na verdade, definem a existência uma da outra” (MARX, 1971). Ora, se é intrínseco ao urbano a existência de conflitos, as contradições que se dão ao longo do processo de produção desse espaço revelam o conteúdo interno (implícito) do processo de desenvolvimento (inclusive político-ideológico) a que estão submetidas as cidades. O modo de produção capitalista (do espaço) é em si estruturado por contradições (HARVEY, 2005), de modo que o fenômeno urbano não decorre de um processo de desenvolvimento harmônico, mas se define por um processo de luta entre tendências opostas, que atuam sobre a base daquelas contradições.

Parece importante caracterizar o sentido de contradição para o método dialético do pensamento para explorarmos a hipótese de como o Centro Metropolitano pode ser uma expressão espacial das contradições próprias do modo de produção capitalista do espaço urbano. A presente pesquisa, orientada por essa contradição fundamental, utiliza o conceito de *campo cego* empregado por Lefebvre para fundamentar teoricamente a investigação científica. Conceito esse que é em si uma síntese da contradição (dialética) a qual nos referimos anteriormente: enquanto a ideia de “campo” remete objetivamente a um amplo espaço iluminado, o termo “cego” qualifica de modo subjetivo alguém que não enxerga, uma zona obscura, que permanece invisível ao olhar. Um paradoxo inerente, pois apesar do *campo* estar no centro da visão permanece em negação, em constante contradição, “que se estende ao pensamento e ao conhecimento de determinada sociedade” (LEFEBVRE, 1999).

Lefebvre argumenta que existem 3 “campos”, correspondentes a 3 épocas, conformando assim 3 camadas da sociedade urbana, que se referem não apenas a fenômenos sociais mas também a tipos de percepções, de espaços e de tempos, de imagens e de conceitos: o rural; o industrial; e finalmente, o *urbano*; com transições contraditórias e agressivas, desenvolvimento desigual, interferências e sobreposições. Na transição entre duas épocas (de modo mais evidente nas grandes metrópoles, entre o industrial e o urbano) permanecem “significantes soltos”, cujo conteúdo a racionalidade industrial não mais consegue explicar plenamente. E entre esses campos de forças e conflitos, existem *campos cegos*, indefinidos e mal explorados (LEFEBVRE, 1999, p. 37).

Para o autor, os centros urbanos são um bom exemplo da contradição concreta e

dialética do que irá denominar de *fenômeno urbano*: preenchidos até a saturação, os centros urbanos explodem ou desaparecem, organizando em torno de si o vazio, ou a raridade. Concentração de todos os elementos do mundo, qualquer lugar pode se tornar o foco, a convergência, o lugar privilegiado da centralidade urbana, de modo que “todo espaço urbano carrega consigo esse possível-impossível, sua própria negação” (LEFEBVRE, 1999, p.46). Sendo assim, o que pensar do vazio daquele local destinado por um plano de urbanização a ser o novo centro não só urbano, como *metropolitano*? Segundo Lefebvre, o urbanismo atua de modo a ocultar a realidade urbana, substituindo sua problemática e sua prática por representações – institucionais e ideológicas – de si próprio. À dinâmica do urbano pertencem as contradições, a concentração e a dispersão simultâneas, o encontro e a perda, retirando do foco as desigualdades fundamentais que ele mesmo produz e gerando, inclusive, “situações imprevisíveis”. A *virtualidade* do urbano está sempre presente enquanto direção possível e, no entanto, ausente da realidade em sua concretude (SANTOS, 2014, p. 128).

A região da Barra da Tijuca – bairro que compõe a Baixada de Jacarepaguá – está inserida no contexto dos megaeventos e foi objeto de um processo de reestruturação urbana implementado pelo poder público em parceria com os agentes imobiliários com o objetivo de adequar a cidade à realização dos Jogos Olímpicos de 2016. A implementação de uma agenda urbana que prioriza a mobilidade e eficiência urbanas, ao mesmo tempo em que se inauguram um sem número de dispositivos culturais e esportivos, revela, desde já, a estreita relação que se pretende fazer entre cultura urbana e imagem da cidade em um contexto de competição internacional das “regiões ganhadoras” (MARICATO, 2011, p.9).

Região próxima ao litoral e à um excepcional complexo de lagoas – lagoa de Jacarepaguá, Tijuca e Marapendi – a Barra se consolidou como um bairro de condomínios fechados e de um estilo de vida voltado para a parcela da população de maior poder aquisitivo, diferente do bairro de Jacarepaguá, que permaneceu com um perfil de moradores mais próximo à média do restante da cidade,¹ com tipos de moradia e de ocupação do território diversificadas e contrastantes, caracterizando uma situação notoriamente desigual. A Barra, hoje considerada a “Miami do Rio”², faz parte da enorme região de baixada que, até meados do século XX, era chamada de "Sertão carioca", assim descrita pelo escritor Armando Corrêa, em crônicas publicadas no Jornal *Correio da Manhã*, na década de 1930:

¹ Dados censitários relativos a renda por domicílio extraído no banco de dados da Prefeitura. Disponível em: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>>. Acesso em: 25 maio 17.

² “Barra da Tijuca: o sertão que virou a Miami brasileira” Disponível em: <<http://multirio.rio.rj.gov.br/reportagens-artigos/barra-da-tijuca-o-sertao-que-virou-a-miami-brasileira>>. Acesso em: 3 jun. 17.

Sim, embora o carioca da Avenida, do Posto 4, dos chás e cinemas chics fique espantado, existe, nesta sua maravilhosa terra, um "sertão", como na Amazônia, em Matto Grosso, em Goyaz, em Minas, na Bahia. Embora menos bravo... (Ricardo Palma, prefácio do livro "O Sertão Carioca", de Armando Magalhães Corrêa, 1936).

O que era subúrbio para parte da elite da cidade foi progressivamente tornando-se centro: o Parque Olímpico se instalou no núcleo do sertão carioca. E nesse processo de consolidação acelerada de um novo bairro, surgem campos cegos também simbólicos, de disputas pelas transformações territoriais. Cabe mencionar as diversas variações que se tem hoje sobre o nome "Barra da Tijuca" e elucidar a qual nos referimos nesse trabalho. Enquanto há, por um lado, diferentes elementos derivados de "Tijuca" – lagoa da Tijuca, bairro da Barra da Tijuca, Região Administrativa da Barra da Tijuca, etc. – por outro há disputas em torno da denominação da franja entre Barra da Tijuca e Jacarepaguá: ter o endereço registrado como "Barra da Tijuca" incorpora valor aos empreendimentos, considerando o conteúdo simbólico que o nome de um bairro pode aferir com relação a privilégios de localização. O Centro Metropolitano, por exemplo, se localiza administrativamente em Jacarepaguá e, no entanto, a ideia (virtualidade) que se criou desse (objeto virtual) pólo de negócios é de um centro metropolitano *da* Barra da Tijuca. Desse modo, quando mencionamos o termo Barra da Tijuca, nos referimos ao bairro levando em conta seu caráter de valorização nas proximidades da faixa litorânea, ou melhor, à espacialidade que resulta da distinção criada através da produção de um espaço urbano elitizado e da imagem que dele se vende. Já quando utilizamos o termo Baixada de Jacarepaguá nos referimos à região determinada geograficamente pelos maciços da Pedra Branca e da Tijuca e delimitado ao sul pela orla da praia³.

Apesar do senso comum criado a respeito da Barra da Tijuca, de que ela é o que é hoje pois o plano de Lucio Costa não foi respeitado, vemos que o plano-piloto é muito reivindicado: por um lado para legitimar intervenções – além de conferir mais valor e "autenticidade" aos empreendimentos a ele associados – e por outro para justificar que determinadas alterações no espaço não sejam feitas, pois contrariariam as diretrizes estabelecidas no plano. Sem dúvida, a urbanização planejada da Barra da Tijuca através da contratação do renomado urbanista Lucio Costa para elaboração de um plano nos moldes dos *masterplans* modernos, contribuiu na criação dessa distinção, garantindo uma valorização não só simbólica como material, dado o caráter excepcional do padrão imobiliário no bairro e

³ Poderíamos considerar que a região da Baixada de Jacarepaguá corresponde ao que hoje é a Área de Planejamento 4, que abarca as Regiões Administrativas da Barra da Tijuca (XXIV), de Jacarepaguá (XVI) e a Cidade de Deus (XXXIV).

o elevado preço do solo. As diversas análises acerca dos planos-discurso dentro do âmbito do planejamento urbano demonstram que o campo profissional e de conhecimento que denominamos *urbanismo* “não foge a um conhecido traço da sociedade brasileira: a capacidade de elaborar um mundo de ideias avançadas que servem como suporte a, e dominação de, uma realidade oposta” (RIBEIRO, 2009, p.23). Processo esse que impõe uma cegueira, que consiste em não vermos, muitas vezes, os campos de tensão e conflitos que o urbanismo oculta.

A pertinência do recorte territorial da pesquisa reside, portanto, na possibilidade de estudo empírico de um caso emblemático, onde é latente a relação entre a virtualidade do desenho (plano) urbano e a concretização espacial de um projeto de cidade. A região da Baixada de Jacarepaguá é exemplar por ter sido objeto de uma urbanização planejada e notadamente orientada pelo discurso da centralidade urbana. Interessa, portanto, investigar a relação que a espacialidade da Barra da Tijuca adquiriu, ao longo de um processo de ocupação acelerada e que se adaptou ao contexto atual dos megaeventos esportivos, com a *virtualidade* vislumbrada da cidade moderna. Território de expansão urbana do Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca se apresenta como modelo paradigmático para o estudo da atual fase do urbanismo, de intervenções fragmentadas e ao mesmo tempo em larga escala, impulsionado pelas diretrizes do capital financeiro e pela consequente emergência dos espaços da globalização. A Barra, por motivos diversos que iremos investigar, apresentou as condições ideais para a expansão das relações capitalista na produção do espaço urbano, onde foi possível realizar os ajustes necessários para o aprimoramento de um urbanismo de orientação neoliberal que conferiu ao bairro uma nova centralidade – e que conduziu para a implementação do “Projeto Olímpico”.

Desse modo, abordaremos a questão da *dialética da centralidade*, utilizando o conceito de *campo cego* como metáfora (e ferramenta metodológica) da contradição da condição de vazio desse que foi imaginado para ser o Centro Metropolitano (objeto virtual). O presente estudo pretende, pois, a partir dessa premissa teórico-metodológica, investigar o processo de ocupação da Baixada de Jacarepaguá, problematizando a virtualidade que se vislumbrou para a região através dos planos urbanísticos e a maneira como esse objeto virtual se desenhou, confrontando-o com a concretude da realidade urbana de hoje. O objeto possui, portanto, uma dimensão de *processo*, que demanda a transversalidade dos campos de pensamento e de métodos de pesquisa que relacionem os projetos, os fatos e os discursos que

influenciam a produção do espaço urbano de forma dialética. Entende-se que o processo de formação e consolidação de centralidades é dinâmico e histórico e requer a periodização como ferramenta metodológica. O recorte histórico-temporal parte da publicação do primeiro *Plano Diretor* para a cidade do Rio de Janeiro, o Plano Agache de 1930, primeiro plano a abordar a totalidade do (futuro) território metropolitano, traçando metas de médio e longo prazo. A pesquisa de campo percorre os demais planos urbanísticos e as legislações competentes desde a década de 30 até o período que antecede os Jogos Olímpicos, em 2016. A pesquisa atribui o devido destaque ao plano-piloto de urbanização da Baixada e Jacarepaguá, elaborado por Lucio Costa em 1969, pois foi o responsável por determinar as diretrizes fundamentais da urbanização, que legitimou e de fato deu início ao processo de ocupação daquele território.

A amplitude do recorte temporal (1930-2016) tem por objetivo investigar o modo de ocupação desse território (sua forma e seu conteúdo) confrontando-o com as diretrizes presentes no plano-piloto de 1969 e nos demais planos que o antecederam, e de que modo essas diretrizes influenciaram ou se adaptaram aos planos que se seguiram. Ademais, a reconstrução histórica também visa permitir considerar os antecedentes fundiários da região nas décadas anteriores à aprovação do plano-piloto, buscando entender a relação entre a ocupação do território, o seu processo de loteamento e os vínculos com a propriedade privada da terra, fator determinante para a produção de espaço urbano. A Barra da Tijuca apresenta um quadro oligopólico de propriedade da terra, onde os poucos proprietários das imensas dimensões dos terrenos da região detêm também os meios de produção imobiliária (CARDOSO, 1989) mantendo, assim, significativa influência nos rumos da urbanização.

A dissertação estará estruturada em quatro capítulos. O primeiro capítulo da dissertação visa estabelecer o marco e as ferramentas teórico-conceituais da pesquisa, a partir do qual serão discutidas as questões relativas ao fenômeno urbano e à dialética da centralidade e problematizada a questão da “volta ao centro” do urbanismo recente. Esse capítulo articula conceitos de dois autores que subsidiam a perspectiva crítica do tema de pesquisa: Henri Lefebvre e Milton Santos.

Através da leitura de “A Revolução Urbana”, de Henri Lefebvre (1970), são apresentados alguns conceitos chave para o projeto de dissertação, tais como o da *dialética da centralidade* e o de *sociedade urbana*, decorrência do entendimento do *urbano* enquanto substantivo. Lefebvre parte da hipótese teórica da urbanização completa da sociedade para

elaborar seu pensamento acerca das possibilidades de transformação da fase crítica que alcançaram as sociedades urbanas. Levando em consideração que as modalidades de urbanização de cada sociedade urbana diferem o caráter de estudo dessa hipótese, o termo se refere à sociedade que sucede a industrialização. O termo *sociedade urbana* difere do conceito de *cidade* pois não pretende aludir a um objeto definido e definitivo, mas sim a uma tendência, uma orientação, à virtualidade de algo que ainda não é real mas sim possível. Há no pensamento de Lefebvre um movimento sempre dialético, de modo que aqui o objeto se inclui na hipótese e, ao mesmo tempo, a hipótese se refere ao objeto, que “conduzirá a uma prática, a prática urbana” (LEFEBVRE, 1999, p.16-18).

Contribui para a caracterização do *fenômeno urbano* o pensamento de Milton Santos (1996) acerca da “Natureza do Espaço”, ao abordar “o espaço e a noção de totalidade”. O desenvolvimento das noções de totalidade e totalização, apresentadas pelo autor como um processo histórico e social que se manifesta no espaço provocando cisões, “o processo pelo qual o todo se torna um outro todo é um processo de desmanche, de fragmentação e de recomposição, um processo de análise e síntese ao mesmo tempo” (SANTOS, 2002, p.120) contribui conceitualmente para a discussão do objeto de pesquisa, também apresentado enquanto um processo em constante movimento de totalização. A preocupação de Santos com as questões referentes ao espaço (geográfico, social, histórico, etc.) traz importantes reflexões para o campo do urbanismo e para a necessária convergência de disciplinas na busca da problematização do *urbano*. A intrínseca relação entre forma e conteúdo formulada pelo autor nos serve como importante ferramenta para a espacialização da pesquisa. Demais autores são abordados no primeiro capítulo como interlocução na temática do centro *versus* centralidade, como Angelo Serpa (2011), que traz à tona a questão dos lugares diferenciais da cidade e da cultura popular como fator de convergência e de centralidade no espaço urbano. Na contramão da proposição de Serpa, a questão da apropriação da cultura e da mercantilização generalizada da cidade é tratada através da ótica crítica de David Harvey (1989), Otilia Arantes (2000) e Carlos Vainer (2000, 2012) apontando para as tendências do urbanismo contemporâneo, no contexto de promoção de imagens e de especulação dos lugares urbanos para circularem no mercado de cidades. Essas leituras podem contribuir no entendimento de como a temática da centralidade (do capital) é tratada no âmbito do planejamento estratégico e das políticas urbanas de cunho neoliberal.

No segundo capítulo, fazemos uma abordagem histórica e teórico-crítica do objeto de pesquisa, utilizando como embasamento teórico o debate aprofundado no primeiro capítulo e

partindo de sua caracterização atual para depois problematizar alguns dos fatores históricos que o antecederam: questões fundiárias e de propriedade do solo e o plano-piloto elaborado em 1969. Antes de abordar a expansão urbana para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá fazemos uma breve consideração acerca do “centro da cidade” do Rio de Janeiro, o processo histórico de ocupação da região e o atrofamento dele decorrente. A “inevitável expansão” urbana para a zona oeste da cidade, como aponta Lucio Costa, é então apreendida a partir de sua atualidade. Se, como argumenta Lefebvre, é a totalidade do presente que melhor explica o processo histórico de desmanche e de fragmentações do passado, então o recorte de um objeto de estudo e a problematização de seu contexto atual é estratégico para revelar as implicações, no caso do tema dessa pesquisa, da noção de centro e centralidade no fenômeno urbano. Alguns autores subsidiam a caracterização da região no seu contexto atual bem como dos fatores, agentes e processos históricos que o antecederam, como Renato Guimarães (2014), Pedro Novais (2014), através de sua abordagem dos modelos de planejamento implementados no Rio de Janeiro e que se aplicam hoje à Barra da Tijuca, Adauto Cardoso (1988) sobre o processo de promoção imobiliária à que a região esteve sujeita, dentre outros.

No capítulo 3, apresentamos a metodologia utilizada para a pesquisa de campo propriamente dita (capítulo 4), onde debatemos o conceito de *transdução* apresentado também por Lefebvre como método científico de pesquisa. O método de pesquisa que se refere à elaboração desse objeto virtual são os “procedimentos e operações clássicas, a *dedução* e a *indução*”, aos quais se soma a prática da *transdução* (reflexão sobre o objeto possível) (LEFEBVRE, 1999, p. 18). A transdução caracteriza, pois, o real e o possível contido nele, ou ainda, os diversos “futuros possíveis” que o real anuncia. Esse método nos é fundamental pois dialoga com a intenção do plano-piloto (ou da planificação urbana) de projetar e antever algo que ainda não existe. Questiona o pensamento linear e determinista que apresenta uma única forma de realização de determinado projeto em vez de abordá-lo através dos diversos projetos, ou futuros, contidos no presente.

No capítulo 4, nos debruçamos sobre a pesquisa de campo, que percorre os arquivos da cidade com o objetivo de fazer o levantamento dos planos urbanísticos elaborados para a cidade do Rio de Janeiro, através do recorte territorial da Baixada de Jacarepaguá. Como já mencionado, partimos do Plano Agache, elaborado em 1930, pois confirmamos ter sido esse o primeiro plano a abordar o território prevendo o seu crescimento a longo prazo para uma cidade de escala metropolitana e a indicar diretrizes (ainda que esquemáticas) para a

urbanização da zona oeste, ainda conhecida como “sertão carioca”. Em seguida estudamos os demais planos que continham diretrizes de ocupação para a Baixada de Jacarepaguá: o Plano de Diretrizes Viárias (1950), o Plano Doxiadis (1965), o Plano Urbanístico Básico (1977), o Plano Diretor Decenal (1992), o Projeto de Estruturação Urbana das Vargens (2009), os diversos Planos Estratégicos (1995-2001-2012), e com destaque, o plano-piloto de Lucio Costa (1969). Através do esforço por estabelecer relações dialéticas, progressivas e regressivas no tempo, desses diversos desenhos urbanos contidos nos planos e orientações de uso e ocupação do solo, o método da transdução nos permitirá observar a interlocução das diversas virtualidades previstas para a Barra da Tijuca. Se é o espaço que permite à sociedade urbana realizar-se como fenômeno, onde se travam os conflitos e interações entre os fragmentos de uma totalidade cindida, é através dele que será possível encontrar as interseções dos diversos objetos virtuais projetados e se aproximar do *campo cego* que se forma entre o já dado e a virtualidade do que está por vir. Nesse sentido, propõem-se espacializar tais contradições através da construção de mapas que confrontem e sobreponham os planos e discursos ao espaço urbano como esse se apresenta hoje.

A partir do levantamento e estudo dos diversos planos urbanos elaborados para a cidade do Rio de Janeiro, parece-nos de fato que a prática do *urbanismo* se desenvolveu através do “excesso de planos em relação à sua execução, ou melhor, excesso de crença nas ideias em detrimento das intervenções espaciais propriamente ditas” (RIBEIRO, 2009, p.23). Por outro lado, é flagrante que os planos urbanísticos possuem um papel fundamental na legitimação das intervenções públicas (e privadas) no espaço urbano, vide sua progressiva valoração não só no campo profissional como no campo das disputas políticas, funcionando como instrumento de manutenção de poder por parte dos agentes hegemônicos e ora também como método de resistência daqueles que desejam permanecer no território onde vivem e lutam por melhores condições de vida urbana, ou outras palavras, pelo direito à cidade.

1. PROBLEMÁTICA URBANA – CENTRO E CENTRALIDADE

1.1. SOBRE O FENÔMENO URBANO

Estudar o *fenômeno urbano*, percorrer sua problemática com o intuito de descrever sua forma e seu conteúdo e, ao mesmo tempo, apontar suas contradições e seus horizontes possíveis requer, em um primeiro momento, assumir as limitações dos métodos – das teorias e das práticas – de que dispomos para descrevê-lo e analisá-lo. O *urbano* se apresenta como um fenômeno complexo e inapreensível em sua totalidade; sua complexidade ultrapassa os meios do conhecimento e os instrumentos da ação prática. Há uma desordem própria do urbano que não pode ser sistematizada e reduzida a categorias de análise e, no entanto, tão pouco pode ser negligenciada. Segundo Lefebvre, o fenômeno urbano:

torna quase evidente a teoria da *complexificação*, segundo a qual os fenômenos sociais vão de uma certa complexidade (relativa) a uma complexidade maior. (...) Os elementos encontrados pela análise em toda realidade, e que constituem sua ordem interna (sua consistência, sua coerência), apresentam-se em outros lugares numa desordem que fornece uma informação no que concerne à redundância (repetição da ordem, do agrupamento já constituído e constatado das unidades discretas ou elementos inventariados) (LEFEBVRE, 1999, p. 51).

O processo ininterrupto de urbanização da sociedade apresenta aspectos ao mesmo tempo universais e particulares, que se reconfiguram mutuamente em um movimento dialético. “O particular se origina no universal e dele depende” (SANTOS, 2014, p.121) – nele está contida a complexidade do todo, que se transforma constantemente na direção de uma nova totalidade. Ou seja, para estudar o fenômeno urbano a partir de um recorte territorial que permita um objeto de pesquisa, é indispensável observá-lo como parte de um processo de urbanização que se dá em escala global e cujas exigências produzem, nos diferentes lugares geográficos, formas e conteúdos particulares, embora cada vez mais “universais, ou que tendem à homogeneização”, de acordo com Santos (2002, p.114), “não há como deixar de reconhecer a emergência dos espaços da globalização”. Se cada território representa parte do todo, uma fração da unidade ou um fragmento do fenômeno urbano global, a “totalidade não é uma simples soma das partes, as partes que formam a totalidade não bastam para explicá-la”. O autor afirma que:

Quando a sociedade muda, o conjunto de suas funções muda em quantidade e em qualidade. Tais funções se realizam onde as condições de instalação se apresentam como melhores. Mas essas áreas geográficas de realização concreta da totalidade social têm papel exclusivamente funcional, enquanto as mudanças são globais e estruturais e abrangem a sociedade total, isto é, o Mundo, ou a Formação Socioeconômica. O aumento da população total, da população urbana e da produção industrial não se deve à influência do movimento próprio das parcelas localizadas nas

diferentes regiões, mas ao movimento global decorrente das forças mais gerais responsáveis pela distribuição geográfica das diversas variáveis sobre o conjunto. Isto pode ser expresso em outros termos. (SANTOS, 2002, p. 116).

Os diferentes métodos descritivos existentes, a ecologia, morfologia, fenomenologia, etc., evidenciam traços do fenômeno urbano, de sua enormidade e de sua dimensão “imediate”, mas não alcançam determinadas relações sociais, que permanecem abstratas frente à concretude do fato urbano. No que concerne ao urbanismo, Lefebvre aponta duas questões que delimitam o pensamento e a prática. A primeira seria a ausência de uma epistemologia nesse campo, fato frequentemente revelado pela realidade urbana, que não reflete uma prática social amparada na ciência e possível de confirmar no nível dos conceitos. Prevalece o caráter ideológico e institucional na prática do urbanismo, denunciando a ausência de vínculo com a ciência e a realidade social. A segunda é decorrente do caráter político dessa ausência e consiste na existência de críticas adversas entre si, uma que visa a dar legitimidade às políticas de caráter hegemônico, de manutenção da lógica capitalista de produção do espaço urbano, e outra que pretende superá-las ao buscar abrir a “via do possível”. Para o autor, a primeira é aceita com facilidade, pois possui um certo aspecto humanista que “oculta e justifica, direta ou indiretamente, uma ideologia neoliberal, ou seja, a livre empresa”, abrindo o caminho à iniciativa privada do capital sobre o espaço urbano. Já a crítica contra-hegemônica permanece ignorada e se caracteriza por buscar construir e dar forma àquilo que ainda não existe, “explorar e balizar um terreno que ainda não seja aquele do real”, expresso pelas forças políticas, econômicas e sociais existentes. Portanto ela se apresenta como utópica, sem no entanto, perder o real de vista (LEFEBVRE, 1999, p.19-20).

Há de se levar em conta, portanto, as interpretações ideológicas que podem surgir a medida em que se avança na abordagem da problemática urbana, a reduzindo a questões espaciais pontuais e sempre parciais. Diversas ciências denunciam essa tendência totalizante, segundo a qual pretende impor seus modelos e sua lógica às demais disciplinas, na ambição de que seus métodos são mais válidos ou aplicáveis à realidade, as diminuindo ou as reduzindo a sua lógica interna. O *fenômeno urbano*, no entanto, permanece irreduzível. Sua amplitude e complexidade não permitem que se encaixe em nenhuma ciência especializada e desafiam a superação do conhecimento parcial e fragmentado, reclamando pelo esforço da convergência. A subordinação da realidade urbana à racionalidade industrial e planificação geral – fruto da hegemonia ideológica que assim a concebe e a determina como fato consumado – a reduz a um espaço homogêneo e vazio, preenchido de coisas, objetos, pessoas e fluxos, eliminando assim os *espaços diferenciais* do urbano (LEFEBVRE, 1999, p.53).

O urbanismo, à medida em que formulou teorias acerca da evolução das cidades e determinou o caminho correta para o seu desenvolvimento, fixou conceitos e teses para sustentar determinada visão sobre o urbano. Dentre as diversas interpretações parciais e redutoras do fenômeno urbano, a tese que comumente explica, por exemplo, como o espaço do campo teria se transformado na realidade urbana é igualmente fruto de um discurso ideológico. Com a inversão da relação cidade-campo o conceito de *natureza* também se distorce, colocando a natureza no primeiro plano dos problemas da fase crítica, devastada pela industrialização e urbanização, essas associadas e concorrentes. Essa tese apresenta a passagem de uma fase da cidade para outra como uma sucessão natural e evolutiva dos modos de produção e acumulação capitalistas, eliminando o pensamento dialético, escondendo suas contradições e abrindo “campos cegos” ou “caixas pretas” de entendimento da realidade urbana (LEFEBVRE, 1999, p. 37-36). Tal cegueira consiste em não vermos os campos que se formam na passagem de um “período” de formação social para outro – segundo Lefebvre, do rural para o industrial e, finalmente, para o *urbano* –, esses verdadeiros campos de tensões e conflitos. A ideologia dominante (que impõe a estrutura da sociedade e determina sua superestrutura – ela é tijolo e é cimento) limita e iguala a realidade urbana àquela que deriva da racionalidade industrial, reduzindo-a, impondo uma cegueira. A realidade urbana anuncia, assim, uma *fase crítica*. (LEFEBVRE, 1999).

O texto intitulado “Rio de Janeiro” (1989) de Lucio Costa, exemplifica o exposto acima, apresentando uma narrativa bastante parcial do processo de urbanização e de evolução da “volumetria urbana” da cidade do Rio de Janeiro, suspostamente descrita por três fases:

- 1a. A do predomínio do verde com as construções tradicionais de pouca altura.
- 2a. A da brusca interferência e logo predomínio dos prédios altos mas ainda contidos pelo critério dos “gabaritos” impostos pelo Plano Agache, e, como decorrência, a continuidade horizontal das massas “brancas edificadas, valorizando-se, pelo contraste, o fundo dinâmico da paisagem.
- 3a. A da ruptura desta contenção e da explosão dessas massas brancas edificadas: primeiro passando a se entrosar no espaço verde, depois a disputa-lo, e, finalmente a absorvê-lo quase que totalmente, contrapondo-se assim à paisagem nativa (1995, p.372).

Para o urbanista moderno a contradição e os conflitos da cidade se expressam exclusivamente no confronto formal entre o construído e o natural, de acordo com Costa essa seria “a característica urbana do Rio atual”. A parcialidade da narrativa se impõe também ao discurso sempre hegemônico da mobilidade, que decorre da imperativa racionalidade industrial. De acordo com Lucio Costa, não há disputas a serem travadas com relação aos

rumos do *urbano*, os eventuais desacordos não de ser fruto da indisposição da população em aceitar o destino da cidade. De igual maneira, as desigualdades sociais se apaziguam através da contemplação de uma cidade de belezas naturais. Costa afirma de maneira categórica:

Queiram ou não, a cidade agora é isto, e com ela temos que conviver. Só que, justificável embora o seu cotidiano desagradado, o carioca é também, no fundo, um mal-agrado. Que seria da cidade sem os viadutos e os túneis? Qual a metrópole do mundo que permite a você em cinco minutos passar do tráfego mais denso e ruidoso ao total silêncio em plena mata?” (...)

Dantes, na volta do Leme ao Leblon, à tarde, era preciso andar até a praça Mauá, enfrentar longas filas para, afinal conseguir lugar num ônibus (...). Foi preciso que eu elaborasse um plano separando os dois fluxos de tráfego que se cruzavam no centro da cidade – adotado por Menezes Cortes e que durou vários anos –, para que o nó se rompesse. (...)

Bem sei que o transporte suburbano é difícil, e que morar na favela perto, é muitas vezes preferível a morar longe, melhor; que as praias estão poluídas, e as mazelas são muitas. Mas, quando pego o ônibus aqui no Leblon num dia claro como este de céu azul de ponta a ponta, e vou pela praia, pela lagoa, pelo aterro, esqueço tudo – é uma beleza!” (1995, p.373).

Como defendeu Le Goff⁴, a história é sempre fruto de determinada interpretação, que a constrói no contexto em que o faz, pois “cada época fabrica mentalmente a sua representação de passado histórico”. E nesse processo, permeado de ideologias e de relações de poder, alguns episódios se destacam, assim como personalidades são enaltecidas e outras discriminadas e sujeitas ao esquecimento. A ideologia permeia tudo, inclusive a técnica e, notadamente, as práticas urbanísticas e discursos historiográficos.

Milton Santos, por outro lado, aponta que toda análise de conhecimento pressupõe um divisão e, portanto, para abordar a totalidade prescinde considerar a sua *cisão*. Para não “esvaziar a totalidade de movimento” é necessário trabalhar com a realidade concreta, esta um “processo de cissiparidade, subdivisão, esfacelamento” (SANTOS, 2002, p.118). Sendo totalidade um processo em movimento, ela é sempre incompleta, o que se expressa de forma latente no fenômeno urbano ou em qualquer recorte territorial na cidade ou no campo. É o espaço que permite à sociedade urbana realizar-se como fenômeno, nele residem os conflitos e interações entre os fragmentos da totalidade cindida, nele é possível ver a transição entre o já dado e a virtualidade do que está por vir. Há, portanto, a despeito da linearidade do pensamento industrial, um movimento dialético fundamental na formação do espaço urbano. Se a cidade industrial já anunciava o urbano da mesma maneira que a concretude da realidade urbana revela a ideologia e aspectos do período industrial, entre uma coisa e outra, no

⁴ LE GOFF, Jacques. “História e memória”. 1990, p.26.

processo de totalização desses campos, há cortes, desencontros, desvios, campos cegos. A totalidade não é estática, está sempre em movimento, em processo de totalização, incorporando complexidade. A fugacidade do todo leva ao risco de encerrar e de se trabalhar com uma totalidade difusa, onde a representação dos elementos e relações se anulam mutuamente, configurando um todo vazio (SANTOS, 2002).

A noção de *totalidade* como categoria analítica é debatida por Milton Santos afim de construir uma teoria e uma epistemologia da natureza do espaço, conceito central para a geografia. Cada campo do saber precisa partir de seu próprio domínio para assim apreender um aspecto da realidade global. A partir da “província do saber” o autor busca um sistema de conceitos capaz de abordar a uma *universalidade empírica* tornada cada vez mais latente com os avanços conjuntos da ciência, da técnica e da informação, intimamente relacionados à tendência ainda virtual da urbanização completa da sociedade. A flagrante “emergência de espaços da globalização” fazem do debate sobre a totalidade cada vez mais premente, uma vez que o estudo da urbanização enquanto fenômeno global é imprescindível para a apreensão dos processos localizados em um território, do *urbano* que em cada lugar se manifesta. Para Santos, “a totalidade como latência é dada pelas suas possibilidades reais, mas histórica e geograficamente irrealizadas. Disponíveis até então, elas se tornam realizadas (historicizadas, geografizadas) através da ação. É a ação que une o universal ao particular. Levando o universal ao *lugar*, cria uma particularidade” (SANTOS, 2002, p.124).

Cada elaboração no âmbito das ciências parcelares ilumina certos aspectos ou elementos da totalidade do fenômeno urbano. Se por um lado cada ciência tem o compromisso de avançar em seus métodos até o limite para se aproximar da problemática global, essas não podem pretender esgotá-la por si só. A universalidade do fenômeno urbano demonstra que, à medida que as ciências aprofundam sua análise, se destaca a permanência de algo não resolvido: um resíduo que lhe escapa e que, paradoxalmente, é colocado em evidência (LEFEBVRE, 1999). Esse resíduo depende de outras práticas e campos do saber para ser elucidado, revelando que o urbano, além de fenômeno irreduzível, também se manifesta como conjunto residual. E se o espaço é, “antes do mais, especificação do todo social, um aspecto particular da sociedade global” (SANTOS, 2002, p.120) essa dinâmica residual também se expressa espacialmente. Espaços ocultos e residuais surgem nos centros formais da cidade e nas periferias e, segundo Serpa (2011, p.104) eles “se compõem como um “sistema” nas periferias metropolitanas e têm funcionamento similar e integrado à lógica do circuito inferior da economia nas áreas populares das metrópoles.” A exemplo do

pensamento de Lefebvre sobre os *campos cegos*, “é a lógica da invisibilidade e do não reconhecimento pelos agentes hegemônicos da produção do espaço urbano que vai determinar, em última instância, a possibilidade de surgimento de centralidades nessas áreas”, o que implica em buscar um novo sentido para o conceito de centralidade. A complexidade do estudo do fenômeno urbano não pode, portanto, ser encarado como a de um “objeto”, que se define por ter fortes vínculos com o “real” e de ser dentro dele delimitável.

Deve se atentar para que a delimitação do objeto de estudo não implique em um movimento simplificador, um desejo de fragmentação que pode facilmente levar à elaboração de um modelo sintético que o corresponda a determinismos autoritários. O objeto, como aponta Lefebvre, por mais que contextualizado em sistemas de relações e redes de trocas, tende a isolar-se. “O sistema procurado constitui seu objeto ao se constituir. Em seguida, o objeto constituído legitima o sistema” (LEFEBVRE, 1999, p.61). A intenção de definir um objeto é preocupante principalmente quando o sistema é tomado enquanto *prática*, encerrando a realidade e determinando a produção do espaço urbano a partir de sua lógica oculta, aquela da mercadoria. Esse círculo de interdependência entre sistema-objeto precisa ser rompido para se aproximar do todo caótico do fenômeno urbano, que possui, apesar do caos aparente, uma ordem interna. Busca-se partir de conceitos e métodos que conduzam para o estudo de sua lógica interna, do processo de totalização e esfacelamento que o gerou e das tendências de consolidação de um *objeto possível*. O estudo de um objeto virtual através da elaboração de uma hipótese teórica e o método empregado para tal visa contornar as práticas redutoras e as determinações ideológicas, a evitar o “empirismo que constata” e o contentamento com a “produção de conhecimento fragmentado” (LEFEBVRE, 1999, p.18).

Se por um lado a ciência tem reclamado tradicionalmente pela existência de um objeto e vice-versa, por outro não se pode afirmar que os campos da sociologia, da economia política ou da história, por exemplo, se debruçam sobre, ou constroem objetos isolados. O “objeto” cidade só pode ser analisado considerando-se sua dimensão histórica fundamental, o que sublinha que o estudo de sua complexidade requer a convergência das diversas disciplinas. E se o objeto cidade só tem existência histórica, ele também é essencialmente político. Enquanto a cidade se modifica incessantemente ao longo do tempo, a sua imagem ou representação se estende no decorrer desse processo, pautando projetos urbanísticos, alimentando determinada cultura, instigando certo tipo de turismo, enfim, constituindo uma prática e um discurso ideológicos. O objeto “real”, aquele que é síntese dos processos que dão corpo ao fenômeno urbano só poderia ser, nesse caso, a própria imagem da cidade, ou,

em outras palavras, sua ideologia. Por isso, ao ter como objeto de estudo determinado recorte territorial, o entendimento dos processos que motivaram a produção daquele espaço urbano implica na pesquisa e na crítica ao discurso urbanístico (esta político-ideológico) que o sustentou. A ocupação urbana da Barra da Tijuca se pautou na construção da imagem de um bairro que conciliaria paisagem e beleza natural à funcionalidade do Centro Metropolitano, argumento que consolidou a região como destino das classes de maior renda na cidade e como uma centralidade para investimentos imobiliários e de infraestrutura.

Construiu-se, com a elaboração do plano-piloto Lucio Costa em 1969, uma ideia do que deveria ser aquele bairro (até então majoritariamente desocupado), uma orientação premeditada que influenciou (e interessa pesquisar o tamanho de sua influência) os rumos da urbanização. O estudo desse objeto-processo contribui, assim, para a análise do fenômeno urbano na medida em que demonstra, ele também, ser um conjunto ou uma ordem regida por uma *virtualidade*, algo que está e, no entanto, não se vê. O *urbano* como o apresenta Lefebvre, é um objeto virtual, que nasce da hipótese teórica da urbanização completa da sociedade, uma tendência real que emerge de forma mais nítida na fase crítica que alcançaram as cidades, ou melhor, as sociedades urbanas. O termo sociedade urbana difere do conceito de cidade pois não pretende aludir à um objeto definido e definitivo – como não o era a região da Barra da Tijuca e continua não sendo – mas à um rumo, uma orientação, à virtualidade de algo que ainda não é real mas sim, possível. A hipótese teórica anuncia um objeto possível, cuja existência e desenvolvimento devem estar associados à um processo e à uma práxis (ação prática). Lucio Costa, por outro lado, projetou um objeto definitivo, mas havia na virtualidade do urbano que ali se desenvolveria vários objetos possíveis, inclusive a realidade urbana (a totalidade) que vemos hoje. Há, no pensamento de Lefebvre, um movimento sempre dialético, de modo que aqui o objeto se inclui na hipótese e, ao mesmo tempo, a hipótese se refere ao objeto, que “conduzirá a uma prática, a prática urbana” (LEFEBVRE, 1999, p.18).

Ora, a hipótese a que se refere Lefebvre, essa que aponta para um horizonte do possível, daquilo que ainda não existe mas que se origina no real, também reside na totalidade a que alude Milton Santos. O todo é formado de essências ainda não realizadas, de objeto plenos – por objeto entende-se qualquer realidade tanto do mundo concreto como da representação e do imaginário, tais como indivíduo, conceito, instituição, coisa, etc. – plenos porque carregam a potência de se transformar através da ação prática e da criação de condições propícias, ambas dimensões essencialmente políticas. Desse modo, as condições,

ou circunstâncias, ou seja, o meio histórico e geográfico, deve ser igualmente considerado, pois não podem ser reduzidos à lógica universal. Se a *realidade* é tudo quanto existe objetivamente (a possibilidade realizada), “a *possibilidade* representa uma tendência real, oculta nos objetos e fenômenos, que caracteriza as diversas direções de desenvolvimento do sistema” (MELIJJIN, 1963, p.226 apud SANTOS, 2002, p.123). Pode-se dizer, portanto, que dentre os inúmeros objetos possíveis contidos na *realidade* daquele território quando do início de sua ocupação na década de 1970, o prenunciado pelo plano-piloto era um deles? Esse plano considerou o objeto virtual já contido no presente ou se apenas definiu um objeto específico segundo determinada orientação econômica, política e ideológica, reduzindo-o à um pensamento racional e linear (industrial) e à uma lógica “universal”?

Lefebvre aponta que o urbanismo lida com uma dupla cegueira: seu vazio e sua virtualidade são invisibilizados pelo preenchimento. Situação que evidencia uma “ironia objetiva” própria da prática urbana, que acaba por produzir uma realidade oposta àquela defendida pelo discurso. Segundo Otilia Arantes (2013, p.11), um processo que converte as “melhores intenções no seu avesso”, subvertendo suas motivações originais, “não por desvio, mas por finalidade interna”. E esse preenchimento é resultante direto da industrialização, de suas técnicas, seus produtos e operações, cuja lógica cega a iminência da realidade urbana. Pode-se dizer que o conceito hegemônico de urbanismo é resultante do entendimento (reducionista) de que o urbano é mera consequência do industrial, que à este se subordina.

As exigências imperativas da industrialização – acumulação de capital, esgotamento de recursos, planificação de tipo empresarial que se estende a tudo – impõe um tipo de pensamento analítico e fragmentado, redutor da realidade em formação. Maricato aponta que a reestruturação produtiva do capitalismo, que apresenta seus primeiros indícios a partir dos anos 1970, provoca mudanças nos processos de produção do ambiente construído: “Metropolização expandida, fragmentação, dispersão, cidades regiões, corredores urbanos, urbanização do arquipélago, espaços “pós-urbanos” são conceitos que tentam definir a ampliação da ocupação urbana no território” (2011, p.9). Para Lefebvre, que escreve “A Revolução Urbana” precisamente em 1970, a cidade da conurbação explode e dá lugar à “duvidosas excrescências: subúrbios, conjuntos residências ou complexos industriais, pequenos aglomerados satélites” (1999, p.17). Através desse processo, as antigas formas urbanas são destruídas e vencidas por novas formas, essas mais homogêneas, em um processo dialético de continuidade e ruptura simultâneas. A realidade urbana, estimulada pelo

progresso da industrialização, antecede e evidencia a zona crítica da sociedade urbana, com a “implosão-explosão da cidade e todas as suas consequências” (LEFEBVRE, 1999).

Maricato alerta que, seguindo tradição histórica de subordinação cultural, as teorias produzidas acerca das cidades do capitalismo central influem na produção teórica sobre as cidades na periferia do capitalismo mas “não resistem à observação empírica e exigem maior precaução em sua aplicação”. A autora argumenta que a urbanização da humanidade, prevista por Henri Lefebvre “não admite mais ver o urbano como um ‘lugar relativamente limitado e distinto’, pois, diante das circunstâncias, trata-se de uma ‘condição planetária generalizada’, que está a exigir uma revisão teórica (BRENNER, 2010, p.26 apud MARICATO, 2011). Afirmo ainda que “embora haja evidências de mudanças nas cidades e metrópoles da periferia do capitalismo, também não se pode dizer que elas são estruturais ou profundas, ainda que o capitalismo global e brasileiro apresente mudanças significativas” (p.9). As transformações decorrentes do processo simultâneo de expansão e concentração urbanas – como veremos ao longo do trabalho no caso da Barra da Tijuca – ou do que Diniz (2001 apud MARICATO, 2011) vai chamar de “desconcentração concentrada”, não alteraram o constante processo de acumulação capitalista ou reverteram o aprofundamento das desigualdades socioespaciais e das disparidades regionais.

As relações de produção e de troca, por exemplo, dimensão pulsante do espaço urbano, não são apreendidas através de métodos descritivos: para compreendê-las é preciso transpor da descrição para a análise, da lógica linear das coerências à dialética (elas se materializam em determinados elementos, como na praça do mercado, a bolsa de valores, etc.) permitindo assim referenciá-las, mas em diversos níveis essas relações se mantêm invisíveis. A realidade urbana se estabelece na interação dinâmica das múltiplas redes de mercado, de modo que o fenômeno urbano não deve ser entendido apenas como resultado ou o lugar onde essas relações se expressam, mas também como seu ativador, uma vez que intervém na produção e nas relações de produção. Nessa dinâmica, os centros urbanos detêm um papel fundamental no que diz respeito ao três aspectos ou “momentos” da mais-valia – formação, realização e distribuição – o que coloca o urbano não apenas como superestrutura que reflete as forças produtivas e modo de produção, mas agente, razão e causa, dessa lógica (LEFEBVRE, 1999, p.52-53).

Desse modo, a *dialética da centralidade* se manifesta como um aspecto primordial da realidade urbana e pode servir como via de estudo de sua problemática. Se, segundo

Lefebvre, a enormidade do fenômeno urbano coloca em evidência a teoria da *complexificação*, que se origina nas ciências ditas “da natureza” e na teoria geral da informação, essa que remete às ideias de “variedade crescente, desordem da qual nasce uma nova inteligibilidade, uma nova redundância, uma nova ordem momentânea e mais complexa” (LEFEBVRE, 1999, p.51), os centros urbanos também são expressão dessa complexidade. É possível afirmar que eles se caracterizam pela enorme concentração de todas as coisas – pessoas, objetos, fluxos, trabalho, capital –, pela “simultaneidade dos elementos do inventário urbano fixados e separados na periferia segundo uma ordem (redundante) encontro desses elementos, portanto desordem e informação máxima” e que a predominância dessas relações e afluxos em relação à periferia produz certos riscos. Se, por um lado, a descentralização leva à repetição desses elementos e à redundância, por outro a tendência à saturação da centro urbano torna esse lugar impossível. “Nenhum centro se basta e pode bastar-se” (SERPA, 2013, p.99). A concentração própria da centralidade urbana depende da existência de uma periferia, desse modo, de um outro centro, estabelecendo uma relação fundamentalmente dialética.

1.2 – CENTROS URBANOS: DIALÉTICA DA CENTRALIDADE

Em um contexto de metropolização, fragmentação e homogeneização das sociedades urbanas (SANTOS, 2002, 2012), os espaços diferenciais⁵ da cidade, ou, por assim dizer, os *lugares*⁶, são negados e sistematicamente invisibilizados, através de uma lógica que é externa à própria cidade e que a impõe valores e conteúdos hegemônicos. O sistema capitalista opera na contradição fundamental entre fragmentar e homogeneizar simultaneamente, ao apagar as distinções qualitativas transformando-as em diferenças quantitativas. A máquina anárquica

⁵ O conceito de “espaço diferencial” é trabalhado por diversos autores, em Lefebvre: “A política do espaço apenas o concebe como meio homogêneo e vazio, no qual se estabelecem objetos, pessoas, máquinas, locais industriais, redes e fluxos. Tal representação fundamenta-se numa logística de uma racionalidade limitada, e motiva uma estratégia que destrói, reduzindo-os, os espaços diferenciais do urbano e do “habitar”(1999, p.53).

⁶ No pensamento sobre o espaço urbano em Milton Santos estão presentes os conceitos de espaço diferencial e de lugar: “A Transformação do todo, que é uma integral, em suas partes – que são as suas diferenciais, dá-se, também, por uma distinção ordenada, no espaço, dos impactos do Todo, por meio de suas variáveis. As ações não se localizam de forma cega. Os homens também não. O mesmo se dá com as instituições e infraestruturas. É esse o próprio princípio da diferenciação entre lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular” (2002, p.125).

Em Serpa: “no campo fenomenológico, o lugar é entendido como um fenômeno da experiência humana. (...) é no lugar que as diversas experiências de espaços podem relacionar-se de um modo particular(...). O lugar pode ser identificado a partir de três componentes que se inter-relacionam: traços físicos, atividades e funções observáveis, bem como os significados e símbolos.(...) São essas experiências que vão definir o lugar como histórico, relacional e identitário: um espaço que não se pode definir de tal modo deve ser encarado então como um não lugar. Porém, o não lugar nunca existe sob uma forma pura: lugares se recompõem nele e relações nele se reconstituem. O lugar e o não lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente” (2013, p.100).

do sistema se mantém destruindo as formas e relações que não se inserem na lógica da mercadoria universalizada, combatendo uns e absorvendo os demais (MARX, 1971). A homogeneização imposta pelo capitalismo se vale da lei de um desenvolvimento desigual e combinado do modo de produção e dos instrumentos tanto culturais como econômicos para exacerbar as desigualdades sociais. Nesse contexto de externalidades ao mesmo tempo impostas e hegemônicas, os lugares das cidades, ou melhor, suas centralidades, se organizam de modo a entrar no jogo da competição dos lugares, em busca de “inserção no mercado de vantagens comparativas e de produção de mais valias relativas” (SERPA, 2013, p. 98).

No entanto, os espaços da cidade permanecem como lugares da “experiência e da ação”, onde as relações e os conflitos se travam, terrenos das práticas espaciais, se mantendo em constante movimento e transformando a si mesmos. As “brechas” contra-hegemônicas persistem e os lugares nos bairros, ao manifestarem sua transversalidade cultural, expressam certa resistência à lógica da metropolização (SERPA, 2013). Nesse contexto, Lia Osório Machado afirma que se pode partir do pressuposto de que todos os lugares são centros em potencial. Há, no entanto, que se considerar a existência de uma hierarquia que se nota à primeira vista espacialmente, que faz com que alguns lugares sejam mais centrais que outros (SERPA, 2013). A distinção dialética entre centro e periferia revela, dessa forma, que a assimetria entre os lugares parte de uma determinação política, econômica e de localização, que implica numa relação de dependência dos territórios periféricos com a localidades centrais e vice-versa. Distante das simples oposições centro/periferia, urbano/rural, a ampliação dos pares de conceito é importante pois, como apresenta Sposito, “temos que olhar para esses espaços mais por seus conteúdos e papéis do que por suas posições geográficas nas estruturas urbanas, regionais e internacionais”, uma vez que o desafio consiste em “compreender como novos centros e periferias não apenas se relacionam mas se sobrepõem” (SPOSITO apud SERPA, 2007, p.243).

No caso da Barra da Tijuca, a questão da assimetria entre os lugares – a desigualdade socioespacial – à qual a distinção centro-periferia faz alusão é intensificada em virtude do estímulo a centralidades distantes: a urbanização planejada do bairro reforça não apenas o distanciamento geométrico da periferia, “mas a distância medida em termos de custo e de tempo para locomoção, elementos que colaboram para a armação da distância social” (NOVAIS, 2014, p.29). De acordo com Novais, a desigualdade também é reforçada pela concentração de investimento em lugares já nobres ou pela ocupação de áreas vazias, que impõe novas demandas de infraestrutura e, em consequência, reduz a capacidade de ação do

Estado para combater as razões desses mesmas desigualdades. A rápida urbanização da imensa região desocupada da Baixada de Jacarepaguá, através de investimentos massivos na abertura de estradas denuncia essa estratégia, a princípio contraditória, segundo a qual se expande o tecido urbano para área geograficamente periférica (com relação ao centro histórico e aos demais núcleos urbanos consolidados) criando uma centralidade que aprofunda as desigualdades e distancia ainda mais o “centro” do subúrbio. Harvey em “A produção capitalista do espaço” (2005) vai demonstrar que a concentração urbana e a expansão geográfica caminham paralelamente no processo contínuo de acumulação do modo de produção capitalista, podendo inclusive ocorrer simultaneamente no mesmo território. Se o espaço é inerente ao processo de acumulação do capital, a urbanização se apresentará como saída frente aos sistemáticos bloqueios que o capital enfrenta para manter o necessário e progressivo processo de acumulação. A Barra da Tijuca pode ser entendida como expressão espacial desse processo simultâneo de expansão e concentração urbanas.

O par centro-periferia não deve se restringir a análises de hierarquizações espaciais mas a noção de centralidade deve ser ampliada para a forma e o conteúdo dessa forma entendendo que esse conceito se refere não só às estruturas metropolitanas mas também à rede global de cidades, uma vez que rege a lógica capitalista de aprofundamento das contradições e desigualdades ao redor do mundo. De igual maneira, essa hierarquia também se expressa no espaço intraurbano e metropolitano em menor escala, definido um sistema de centros e subcentros que se multiplicam através do surgimento de comércios e serviços nos bairros. Essa rede hierarquizada de centros possui uma matriz pré-capitalista que se origina nos núcleos da cidade-mercantil, que irão com o passar do tempo, consolidar as localidades centrais do “futuro-presente capitalista oligopólico e monopolista” (SERPA, 2013, p.101). Essa rede constitui, portanto, “uma forma de organização de espaço vinculado ao capitalismo”, expressando de maneira evidente seu conteúdo político, ideológico e, nesse caso, histórico. Há, por outro lado, a formação de centros “sem história”, centralidades que a dinâmica espacial das cidades “globais” vai fomentar, como é o caso da Barra da Tijuca.

Como já debatemos anteriormente, a tese de Lefebvre acerca do fenômeno urbano apresenta a *centralidade* como uma formulação essencial para o seu entendimento. O movimento dialético que a determina se mostra como uma força que atua em sentidos opostos, contraditória, pois ao mesmo tempo que cria, destrói. A lógica do desenvolvimento que busca sempre a expansão, produção e multiplicação ilimitada de coisas, pessoas, objetos e fluxos (ou seja, formas), também instaura o vazio em seu interior (LEFEBVRE, 1999,

p.29). O conteúdo dessa centralidade é, para o autor, “vulgar”. Assim, o urbano, ou os centros urbanos, expressam em sua forma o “caráter cumulativo” de conteúdos diversos, formas que refletem e ao mesmo engendram a lógica da acumulação capitalista. Tais conteúdos e situações se excluem mutuamente na diversidade e, por outro lado, se fundem e se sobrepõem conformando “centralidades” variadas. Os centros urbanos são, portanto, a um só tempo, forma e receptáculo, vazio e plenitude, superobjeto e não-objeto.

Tal caracterização implica, pois, na existência – ou melhor, na resistência – de lugares onde se reproduz a vida urbana à revelia dos centros urbanos hierarquizados em rede controlados pelas estratégias hegemônicas do sistema capitalista baseado no valor de troca e na universalização da mercadoria. Resistem centralidades baseadas no valor de uso e na apropriação, de qualidades e conteúdos diversos, em geral nos lugares intersticiais e residuais, que permanecem – em alguns níveis – à margem da dinâmica do mercado, as periferias sociais e geográficas da metrópole capitalista. De modo que revela, corroborando com a proposição de Corrêa⁷, que a rede hierarquizada de centros urbanos funciona também como uma “estrutura territorial por meio da qual o processo de reprodução das classes sociais se verifica” (CORREA apud SERPA, 1997, p.21). Nesse contexto, a expansão urbana para a região da Barra da Tijuca, orientada e planejada através do instrumento do plano piloto, ocorre de modo a garantir que, apesar da distância geográfica ao centro histórico da cidade – que a incluiria, à princípio, na zona “suburbana” da cidade – se consolidasse ali um novo centro de negócios, impondo àquele território a lógica do mercado, garantindo a concentração da propriedade privada e a valorização exponencial do uso do solo, expulsando e restringindo a população mais pobre de habitar naquele lugar.

O que leva à importância da “Teoria dos Dois Circuitos” de Milton Santos, que desnuda o modo distinto segundo o qual as localidades centrais se relacionam com as diferentes classes sociais, estimulando determinadas atividades e modos de vida e sendo por elas transformadas. A diferença da influência territorial das localidades centrais nas distintas classes sociais se expressa com maior nitidez nos países periféricos e vem a reforçar a distância entre elas: ao contrário do circuito superior, a área de influência do circuito inferior tende a aumentar do centro para a periferia. Não que o circuito inferior da economia esteja à margem da lógica hegemônica de funcionamento das cidades. O mundo que é acessível ao consumo das camadas mais pobres da população precisa se manter para que sobre ele

⁷ CORREA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

prevaleça formalmente a cidade do empresariado. Esse primeiro circuito, que caracteriza por ser não moderno, é um mundo bem original, como aponta Santos, pois se movimenta a partir do reaproveitamento e de reutilização, da pequena produção manufatureira e das técnicas artesanais, dos equipamentos precários e da falta de dinheiro (SERPA, 2013, p.102).

Se por um lado, o conceito de centralidade está vinculado às questões de mobilidade, fácil acesso e circulação e também ao papel histórico que determinado lugar possui ao longo do processo de formação das cidades, por outro as localidades centrais são os lugares onde de concentram os serviços e atividades terciárias (que também podem ser identificadas como atividades intermediárias, ou apenas serviços). Da mesma maneira como a influência do circuito inferior aumenta à medida em que se insere na periferia, também se pode observar nesses lugares a predominância do setor terciário primitivo, relação que pode ser observada nos diferentes escalas de centralidade: regional, metropolitana e intraurbana. Vale aqui uma reflexão acerca das diferenças dos processos de urbanização nos países centrais e periféricos – e para tanto das diferenças de seus processos de industrialização – para entender a inserção e a importância das atividades terciárias para a noção de uma dialética da centralidade.

No modelo de industrialização ocidental, o setor secundário (de produção manufaturada e industrial das matérias primas) cresceu às expensas do setor primário e do terciário *primitivo*⁸. Enquanto nos países industrializados – desenvolvidos – não se pode referir a um setor terciário primitivo, uma vez que o setor secundário impulsionou o surgimento de um terciário evoluído que se desdobrou em terciário superior ou quaternário (atividades de pesquisa, de alto direção e de criação, encarregados de garantir a aceleração do progresso e o crescimento industrial), não havendo muito espaço para atividades do setor terciário *não-evoluído*, o mesmo não ocorre nos países “subdesenvolvidos”, ou melhor, de capitalismo dependente e periférico⁹. Nesses, qualquer que seja a evolução econômica do setor primário, há liberação de mão de obra, ao passo em que o crescimento da produção industrial não é seguido pelo aumento de emprego da mão de obra. Como Milton Santos (2012) aponta, o emprego industrial nos países periféricos, como no Brasil, representa um contingente bastante reduzido se comparado ao existente na Europa no século XIX.

⁸ A realidade dos países “subdesenvolvidos” aponta para um desenvolvimento econômico com características específicas. Isso permitiu alguns autores, a exemplo de Quijano, Jacqueline Beaujeu-Garnier e Denis Lambert designarem o setor terciário, respectivamente, de “pólo marginal da economia”, “terciário primitivo” e “terciário refúgio” (SANTOS, Milton. A Urbanização Desigual. p. 86).

⁹ SANTOS, Milton. A Urbanização Desigual.

Segundo o autor, o setor quaternário está diretamente relacionado ao nível de industrialização do país, enquanto que o terciário evoluído (setores da economia ou da administração que necessitam de uma produtividade elevada ou apresentam altos níveis de salários) interessam apenas a uma pequena parcela da população. Ambos são setores locais que tendem a emigrar, causando assim um “inchaço” do setor terciário primitivo frente aos progressos da urbanização contemporânea – progresso que não possui vínculo algum com a evolução da economia industrial, mas sim, como dito anteriormente, com o seu perfil. Vê-se então dois esquemas de evolução que apresentam formas diferentes: enquanto que nos países centrais a industrialização, devido ao seu predomínio sobre a urbanização, se antecedeu ao “inchaço” do setor terciário evoluído, nos países periféricos a urbanização se manifesta, antes de mais nada, por um crescimento do terciário primitivo, que ultrapassa a industrialização.

Essa distinção está diretamente relacionada à forma e ao conteúdo da urbanização brasileira. Por setor terciário entende-se também mercado informal, ou seja, trabalhadores que prestam serviços sem possuir ou registrar formalmente o exercício do trabalho. O forte laço que o crescimento desse setor possui com o processo de urbanização brasileira e de sua industrialização atropelada explicam, por exemplo, em grande parte, como a economia brasileira sempre continuou a crescer apesar (ou até especialmente) em períodos chamados de crise ou recessão econômica. Enquanto o mercado e o sistema produtivo formais encontram obstáculos para manter seu crescimento nos índices estipulados pelo sistema capitalista, o setor terciário primitivo promove um “inchaço” e se incumbem de ocupar os lugares produtivos e de absorção de capital que os setores primário e secundário, “enxugados”, se inibem a fazer. Essa lógica prevaiente da informalidade se expressa de maneira bastante concreta nas formas e conteúdos da cidade brasileira: a reduzida produção de novas edificações e infraestruturas públicas; ausência de manutenção de equipamentos públicos duráveis; o crescimento exponencial das favelas e de construção de moradia informal; a multiplicação do comércio de rua, que cria estruturas efêmeras e improvisadas no espaço público; a permanência de edificações abandonadas e resquícios de espaços informais e sem uma definição clara nas localidades centrais, frequentemente apropriados e/ou ocupados para atender as reais demandas das populações locais; etc.

Milton Santos argumenta que, se nos países centrais a cidade era, de início, uma entidade econômica bem inserida em sua região, que se distinguia por suas atividades manufatureiras que tendiam à especialização do trabalho, o que pôde garantir importantes exportações e cujo crescimento urbano tornou possível o aumento da demanda de alimentos

ao qual se juntavam os excedentes urbanos rurais, o mesmo não ocorreu com os países “subdesenvolvidos”, onde a situação inicial foi inteiramente diversa. Em primeiro lugar, as cidades não eram caracterizadas pela produção manufatureira (que permanece pequena), pelo contrário, a função essencial da cidade era a exportação de matérias-primas, tipo de comércio que não poderia beneficiar a cidade a se desenvolver autonomamente, mas sim contribuir para o seu empobrecimento. A cidade cresceu, portanto, sendo um elo intermediário entre os países dominantes e as áreas rurais duplamente dominadas, se consolidando como um instrumento de penetração e exploração de riquezas e não como o lugar da produção voltada para atender as suas próprias demandas, sempre renegadas. Essa diferença de trajeto e relação de dependência aponta para aspectos essenciais da urbanização nos dois modelos de países: enquanto no primeiro o processo de urbanização é econômica e tecnológica, nos países periféricos esse é, como sugere Santos, predominantemente demográfico (SANTOS, 2012).

Enquanto nos países centrais a industrialização foi possível através da acumulação total de capital, nos países periféricos, uma vez que o comércio não almejava apenas a acumulação de capital mas também da sua evasão, esse não teve o papel de estimular a industrialização que foi, ao contrário, implantada com base num modelo de *substituição*¹⁰. O processo de industrialização nos países “desenvolvidos” se deu a partir da incorporação gradativa e autônoma de novas tecnologias, motivo de sua evolução independente. Já nos países “subdesenvolvidos” este se deu através de uma imposição brutal das técnicas modernas já existentes, devendo a atividade industrial se adaptar às condições exigidas no âmbito de uma economia global. Isso faz com que a cidade pareça como um corpo estranho, alógeno, inserido em um meio com o qual estabelece relações descontínuas no espaço e no tempo. Nessa passagem agressiva de uma fase da cidade para outra, surgem campos cegos ou “caixas pretas” de entendimento do espaço urbano, como aponta Lefebvre.

O fenômeno urbano do presente pode ser observado a partir da noção de *atualidade* apresentada por Milton Santos, como a unidade do universal e do particular que, apesar de parecer um fenômeno separado está contido no todo e, assim, no fenômeno universal, e dele depende. O processo histórico é um processo de totalização e de fragmentação simultâneos, no qual o desenvolvimento e interações dos fatos ao longo do tempo conduzem à totalidade que é deles resultante, mas sobretudo, é a totalidade do presente que melhor explica os

¹⁰ O “atraso” dos países periféricos no processo de industrialização fez com que essa fosse, antes de tudo, uma industrialização substitutiva, cujas oportunidades estão ligadas tanto à capacidade de importação do país (limitadas) como ao volume de sua população.

fenômenos do passado (LEFEBVRE, 1999, p.72). O processo pelo qual o todo se modifica e se torna um novo todo é um “processo de desmanche, de fragmentação de recomposição, um processo de análise e de síntese ao mesmo tempo” (SANTOS, 2012, p. 120). Entender as exigências históricas, políticas e econômicas que impulsionaram o processo de industrialização das cidades brasileiras e determinarem as formas de sua urbanização (e o conteúdo dessas formas) é primordial. A partir de recorte do objeto de estudo pretende-se compreender como tal processo se manifesta em um espaço urbano específico.

O processo histórico é também um processo de complexificação, de modo que a totalidade vai ganhando um corpo cada vez mais carregado, incorporando novos elementos e ficando mais densa. Apesar disso, a totalidade, ou melhor, o fenômeno urbano, não é um todo completamente desordenado, ele possui uma ordem e estruturas internas. É a totalidade concreta, com seus fragmentos, suas cisões, contradições e seu movimento dialético. Forma e conteúdo são, portanto, indissociáveis e para o entender a totalidade dos processos históricos e geográficos que levam à sua formação é necessário aludi-la e ao mesmo tempo assinalar suas subdivisões, pois a essência da totalidade também está presente em seus fragmentos. Se é a ação que une o universal ao particular, ao levar o universal ao *lugar*, cria-se uma particularidade, em um movimento interativo no qual essas duas dimensões do fenômeno urbano fertilizam-se mutuamente. “A particularidade resultante combina algumas das possibilidades atualmente oferecidas pelo Todo e mais o que resta da particularidade ultrapassada. Daí essa resistência do espaço quando do impacto das novos eventos, esse papel de *inércia dinâmica* das formas-conteúdo” (SANTOS, 2002, p.124). Daí o recorte territorial da presente pesquisa.

As formas são a expressão individualizada do movimento que transforma a totalidade em multiplicidade. Os fragmentos resultantes desse movimento continuam a compor a totalidade, mas revelam sua dimensão objetiva. A totalidade possui, assim, uma dimensão abstrata, aquela que a garante um contorno integral e outra que a atribui contornos de diferencial, a partir da qual se apreende suas qualidades particulares de forma, de função, de valor e de relação entre os demais fragmentos. Sua dimensão *concreta*. Em sua dimensão real-abstrata, a totalidade permanece *potência* de transformação, projeção e virtualidade, como aponta Lefebvre ao teorizar acerca da tendência à urbanização completa da sociedade.

Não se pode adotar uma dialética que hierarquize o processo de totalização – a estrutura do sistema, função e forma segundo uma lógica linear – pois a estrutura necessita da

forma para se reproduzir e, ao mesmo tempo, a forma é agente do movimento do todo social. O espaço urbano não é mero receptáculo dos fatos históricos, se não a própria condição para a sua concretização, que se dá também através de símbolos e da ideologia. Dessa maneira, a manifestação espacial da *centralidade* expressa determinada estrutura ideológica de funções, formas e símbolos do fenômeno urbano, ao passo em que se enraíza como condição de sua reprodução (SANTOS, 2002). Isso revela que a ideologia não é apenas um elemento subjetivo, mas está presente na realidade concreta: ela produz símbolos que frequentemente tomam a forma de objetos. Ela não apenas deixa de ser abstrata, como passa a ser criadora do real. A partir do objeto de estudo desse trabalho – uma particularidade concreta da totalidade, fragmento que se origina no fenômeno total e, assim, o contém em sua lógica interna – a noção de centralidade, pretende-se elucidar sua dimensão concreta, seus aspectos diferenciais, para, a partir daí, buscar alcançar a *virtualidade* de seu movimento.

A noção dualista de centro-periferia dá conta de identificar as desigualdades nela presentes mas não transmite as diferenças. A distinção entre os termos é fundamental pois a primeira demanda a existência de um parâmetro comum, através do qual é possível fazer uma comparação universal; mas é a sua dimensão diferencial que permite superar a simples classificação e a prática da hierarquização (SERPA, 2013). Segundo Novais (2014, p.12):

Diferenças servem de fundamento para a noção de desigualdades, porém, “diferença” e “desigualdade” são noções diversas. A primeira refere-se à distinção socialmente estabelecida entre pessoas e grupos. Com base em categorias consideradas legítimas, demarcam-se grupos e estabelecem-se divisões. A segunda indica o processo suplementar de construção social que envolve o reconhecimento do que é desejável (LAHIRE, 2008). O grau de importância atribuído a objetos, ações, características individuais ou coletivas ajuda a fazer do conjunto de diferenças uma formação estratificada, isto é, a situar indivíduos e grupos em lugares distintos de uma hierarquia. Desigualdade é, portanto, diferença percebida segundo uma escala de valores. Equivale a uma medida da estrutura social, pela qual se identifica a posição de um indivíduo ou grupo em relação a outro e, com isso, as vantagens e desvantagens comparativas que acompanham cada posição ocupada. Desigualdade diz respeito à distribuição desequilibrada de recursos coletivos e à exposição desproporcional aos problemas decorrentes das práticas sociais. Tomada como fenômeno social, e não como medida, evidencia um caráter sistêmico: tende a se perpetuar graças à superposição de formas variadas de desigualdade que contribuem para renovar os obstáculos associados às posições da hierarquia social.

A visão rígida do par centro-periferia oculta igualmente a existência de situações diversas, como a importância dos núcleos urbanos formados pelos bairros, responsáveis também por estruturar morfológica e simbolicamente o espaço urbano e configurar um sistema de relações particular. Se entendemos que a centralidade é impulsionadora de ações e que carrega consigo a potência de gerar experiências urbanas, então existem diversas

centralidades vividas que se estabelecem em diversos recortes territoriais, sejam eles “centrais” ou “periféricos”. A reprodução do cotidiano e das relações socioespaciais é também subjetivo e relacional, não apenas econômico e funcional. É justamente a construção de um outro olhar e de um outro viés de pensamento – aquela que apreende o *urbano* em toda a sua latência, e não o que está condicionada às limitações da lógica industrial, como aponta Lefebvre – que vão possibilitar o surgimento de centralidades não vinculadas à lógica de produção do espaço pautada pelos agentes hegemônicos e pela coerção da mercadoria. As centralidades das chamadas periferias metropolitanas vão se estabelecer nos espaços públicos dos bairros populares a exemplo da integração do circuito inferior da economia, que se desenvolve a partir da lógica da invisibilidade e negação desses circuitos.

As centralidades podem estar presentes, a partir dessa análise, também nos espaços ocultos e (aparentemente) residuais, já que “esses espaços já complexos podem ser articulados, acentuando-se diferenças e contrastes, impulsionando na direção da qualidade que sobredetermina as quantidades” (LEFEBVRE apud SERPA, 1991, p.133). Enquanto os centros urbanos se consolidam a partir da centralidade do trabalho e da lógica do consumo ascendente, as *centralidades* dos espaços urbanos intersticiais, aqueles “restos” de cidade não aproveitados pelas estratégias dos agentes hegemônicos de produção do espaço urbano, apresentam grande densidade de ocorrência de manifestações culturais “não mapeadas.” No limite em que se resiste à lógica dominante do consumo desenfreado, que banaliza e aliena a realidade urbana de toda a sua dimensão heterotópica, as “populações desenraizadas terminam por reconstruir uma nova cultura popular, que é ao mesmo tempo filosofia e, por isso, um caminho para a libertação” (SANTOS apud SERPA, 1992, p. 66).

O que pretende-se evitar é justamente a consolidação de uma visão hierárquica, restrita e funcional que, como aponta Serpa (2013, p.103), se reproduz em muitas análises espaciais. É preciso primeiro reconhecer como centrais para o cotidiano da realidade urbana os lugares fora do sistema hierarquizado de centros e desfazer a noção estritamente classificatória dos lugares. “Todos os lugares são centralidades potenciais” (SERPA, 2013). Se são nos centros urbanos que emergem com maior intensidade as manifestações políticas, pois são espaços privilegiados dos conflitos urbanos, a metrópole contemporânea comporta um aglomerado de muitos lugares, uma multiplicidade de centros e centralidades. O olhar para a nova realidade urbana deve buscar restabelecer a dialética entre centro e centralidade, reconhecendo o urbano enquanto espaço diferencial e como lugares de formas-conteúdos diversas.

2. EXPANSÃO URBANA EM DIREÇÃO À BAIXADA DE JACAREPAGUÁ: O NOVO CENTRO METROPOLITANO

2.1. RIO DE JANEIRO – CENTRO HIPERTROFIADO

A produção do espaço é entendida a partir dos termos de uma produção ao mesmo tempo material e simbólica, como aponta Lefebvre, através da inter-relação entre agentes, escalas e conflitos (SERPA, 2013). A região histórica do centro da cidade acumula em seu tecido urbano e social mostras de diferentes momentos de sua evolução urbana, camadas que se sobrepõem e se ressignificam em um todo complexo e inapreensível. Os significados históricos, visíveis na arquitetura e no traçado urbano e nas adaptações feitas ao longo do tempo – prolongamentos, ampliações, recortes, demolições – e os significados simbólicos, estes invisíveis, mas tão reais quanto os fatos urbanos concretos, se multiplicam produzindo uma infinidade de espaços diferenciais, a própria cidade. Para Mauricio de Abreu, quando se pretende estudar a evolução urbana da sociedade não somente no tempo, mas também em uma área geográfica específica e em um espaço de tempo determinado e relativamente curto, se faz necessário usar uma categoria de análise mais precisa que somente o modo de produção. A categoria teórica capaz de se aplicar à “realidade concreta, impura, caracterizada pela existência de vários tipos de relação de produção” (ABREU, 2008) é a formação social. Partiremos do estudo de Maurício de Abreu acerca da “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”¹¹ para buscar caracterizar a expansão urbana para a Baixada de Jacarepaguá a partir do movimento centrífugo com origem no núcleo histórico da cidade – ou da problematização daquilo que Abreu vai chamar de um “modelo metropolitano de núcleo hipertrofiado” (p.17).

Enquanto o modo de produção escreve a história no tempo as formações sociais escrevem-na no espaço, sendo ambas as categorias compostas por uma estrutura econômica, uma estrutura político-jurídica e uma estrutura ideológica. Essas estruturas tem um caráter bem mais complexo dentro da categoria da formação social – uma vez que esta se refere à realidade concreta e não à realidade pura e abstrata do modo de produção – e se caracterizam por um desenvolvimento que não se dá de maneira sincronizada, podendo cada uma de suas estruturas evoluírem em direções e velocidades distintas. Essa defasagem produz contradições que, ao se acumularem com o tempo, exigem transformações mais profundas na organização e na divisão social do trabalho, sendo ele então responsável pela passagem de

¹¹ ABREU, Maurício. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 2008 [1987].

um momento de organização social para outro. É nesse lugar em que surgem novos agentes e novas funções e em que formas antigas são transformadas, abrindo *campos cegos* de entendimento da realidade urbana em questão. Segundo Milton Santos, a formação social se exprime “através de processos que, por sua vez, se desdobram através de funções, enquanto estas se realizam mediante formas” (ABREU, 2008). A categoria formação social é, portanto, fundamentalmente empírica e por isso importante ferramenta para se compreender os processos que levaram à transformação do bairro central do Rio de Janeiro, em regiões de moradia, de interesse da produção econômica, de superconcentração de coisas, pessoas, objetos, redes e fluxos e também de esvaziamento. Importante também para compreender o processo de expansão da malha urbana através de planos urbanísticos que buscaram fundar uma nova centralidade na zona oeste da cidade, dada a dita “saturação” do centro histórico.

Os espaços metropolitanos são a franca expressão da formação social de determinada sociedade, onde se pode ver suas coerências, contradições e as prioridades dadas para atender determinado tipo de desenvolvimento. O Rio de Janeiro desempenhou um papel significativo ao servir de modelo para a evolução do espaço das demais cidades brasileiras, uma vez que foi aí que se localizou a capital de 1763 a 1960, sendo também a cidade mais populosa durante quase todo esse período (ABREU, 1988). Dentro desse quadro, a região central acompanhou todos os momentos de transformação da organização social da cidade, pois foi nas suas redondezas que se instalou a Corte portuguesa, na Quinta da Boa Vista, se afirmando enquanto bairro nobre onde se instalariam inicialmente as famílias de maior influência na cidade, passando a ser um bairro fabril e de residência da classe operária e finalmente o bairro popular e região de passagem para os subúrbios da cidade, onde atravessam as grandes infraestruturas de trânsito rodoviário típicas da cidade moderna.

Segundo Abreu, o desenvolvimento do bairro se inscreve dentro da lógica de consolidação dos espaços urbanos brasileiros: o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado onde se concentram a maioria dos recursos urbanísticos disponíveis, enquanto os estratos periféricos da cidade carecem de serviços e de infraestrutura à medida que se afastam do núcleo, servindo de moradia à população de baixa renda (2008, p.17). Considera-se “núcleo” a área comercial e financeira central da cidade, constituído pelo antigo centro histórico e todos os bairros pericentrais, área onde se deu a expansão inicial do tecido urbano, indo na direção sul até o bairro do Leblon e na direção norte até a faixa formada pelos bairros da Tijuca, Méier e Caju. Na segunda metade da década de 1980 os habitantes do núcleo já detinham mais de 50% da renda total da região metropolitana, ao passo em que ocupa menos

de 20% de sua superfície. Já a região da Baixada de Jacarepaguá (bairros da Barra da Tijuca e parte de Jacarepaguá) é considerada no estudo de Abreu como parte da faixa de “periferia imediata” ao núcleo (há ainda duas zonas de periferia na região metropolitana: a periferia intermediária e a periferia distante) onde, menciona o autor, será implementado “o novo centro administrativo do Rio”. A Barra da Tijuca – que na década de 1980 já enfrentava seu segundo pico de crescimento, como veremos mais adiante – correspondia, sozinha, a 10% da superfície do Rio de Janeiro ou ainda a 20% de toda a área urbanizável da cidade, ou seja, mais da metade da superfície de toda a área do núcleo, que por sua vez comporta um total de 25 bairros. O perfil da população da Barra, já na década de 1980 também era bastante distinto: 40% dos habitantes apresentava rendimento mensal acima de 20 salários mínimos, ao passo em que no restante da cidade essa faixa de renda corresponde a 9% da população total (CARDOSO, 1989, p.162).

A desproporção da renda total do núcleo com relação ao restante da metrópole só não é maior porque no núcleo do Rio de Janeiro estão igualmente presentes muitas famílias pobres que habitam nas favelas. As favelas se desenvolveram inicialmente nos morros e terrenos de declive e difícil acesso próximos ao centro, que se consolidou como alternativa de moradia próxima às oportunidades de trabalho para pessoas de baixa renda, minorias sociais e classes marginalizadas, principalmente após a demolição dos numerosos cortiços com as reformas urbanas de cunho “higienista”. Elas se formaram nas áreas que permaneciam à margem do sistema altamente lucrativo da construção civil – que através do faturamento e arrendamento da propriedade privada se consolidou como um mercado “seguro” e rentável para as classes mais abastadas da sociedade a partir do final do século XIX e início do século XX – mas, ao contrário do que se pensa, não surge através de um processo de ocupação ilegal e indiscriminado dos morros, mas sim por meio de autorização dos proprietários de terra, que cobravam aluguel pelo uso do terreno¹² (VALLADARES, Lícia). Apesar disso, as favelas se caracterizam historicamente pela precariedade fundiária e de propriedade e, na grande maioria das vezes, precariedade das condições de vida. Lugar onde os direitos não são exercidos, sinônimo de depreciação para as classes dominantes e para o poder público.

Com a emergência da “cidade capitalista” e, conseqüentemente, das políticas urbanas modernas da primeira metade do século XX de caráter excludente, como as reformas da

¹² Como é o caso do morro da Providência (inicialmente conhecida como morro da favela) uma das primeiras favelas que se tem registro no Rio de Janeiro, que se desenvolveu em terreno público do exército, com o seu consentimento.

gestão Pereira Passos (1902 – 1906) e o Plano Agache (1930), as parcelas mais pobres da população passam a ser progressivamente “empurradas” para o subúrbio e “obrigadas” a migrar de forma desordenada e sem qualquer planejamento ou infraestrutura. A reforma Passos marcaria o novo papel do Estado na adequação da forma urbana frente às necessidades crescentes de “criação, concentração e acumulação de capital” (ABREU, 2008, p.59), no contexto de integração cada vez maior do país no circuito capitalista internacional e de crescimento acelerado da economia, que impunha uma nova organização do espaço. A reforma Passos visava, portanto, resolver as contradições próprias da forma urbana, de modo que representou “o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade” (2008, p.63). Esse processo já demonstrava de forma clara a progressiva segregação socioespacial que iria caracterizar a metrópole carioca, onde só o núcleo atraía obras de infraestrutura e urbanismo – que além de dar uma roupagem mais moderna à cidade, expulsava os mais carentes para áreas mais longínquas. Em uma ponta da cidade, as classes mais pobres se fixavam cada vez mais longe do centro, enquanto na outra ponta, na Zona Sul, a classe alta se espremia entre o oceano e o Maciço da Tijuca – fenômeno ao qual Abreu chamou de “Explosão Metropolitana” (p. 118).

A primitiva função residencial da área formal do centro da cidade foi gradativamente sendo substituída, dando lugar às principais zonas financeiras e comerciais da metrópole. Os bairros pericentrais ao norte do núcleo se caracterizariam por ser zona de residência da baixa classe média, onde estão os prolongamentos das zonas industriais, sendo, portanto, área bem dotada de infraestrutura e onde também se localizam alguns centros de prestação de serviços. As regiões pericentrais (São Cristóvão, Benfica, Mangueira, etc.) atenderam às demandas urbanas necessárias à implantação de uma zona industrial, permanecendo, entretanto, como local de moradia de grande parte das famílias tradicionalmente ali instaladas. Uma parcela dos habitantes, no entanto, procuraria outros locais de moradia e se mudariam para o bairro das famílias dos operários, algumas delas para as novas vilas operárias (sua construção seria incentivada pelo governo municipal através de benefícios cedidos às empresas, como a isenção de impostos, etc.), outras ocupariam as casas agora vazias e outras, de menores condições financeiras, migrariam também para as favelas, expandindo a ocupação dos territórios “informais” da cidade. O Estado, à revelia do crescente déficit habitacional e da sintomática expansão das favelas, continuou a investir no núcleo urbano organizado para a

produção e o comércio, enquanto as habitações da população mais pobre permanece sem infraestrutura básica e sem acesso aos bens comuns da cidade. Abreu adiciona que:

O crescimento tentacular da cidade, em parte determinado por condicionantes físicos, havia resultado no aumento das distâncias entre local de trabalho e residência, exigindo deslocamentos cada vez maiores da força de trabalho. Tal crescimento não foi acompanhado, entretanto, da melhoria do transporte coletivo de massa, principalmente do transporte ferroviário (2008, p.143).

A reforma Passos marca justamente o momento em que as regiões centrais iniciam sua decadência como área residencial, se consolidando como centro empresarial e de negócios. As áreas pericentrais passam a ser cada vez mais procuradas para a instalação de indústrias, dando início ao processo de industrialização que, embora ainda incipiente, já anunciava alguns dos problemas a ser enfrentados pelos bairros nas décadas subsequentes, tais como o rebaixamento da qualidade de vida e a deterioração do patrimônio histórico edificado. Em busca de áreas mais apropriadas e mais baratas, os novos empreendimentos industriais, bem como as antigas indústrias tradicionalmente instaladas no núcleo, começam a se mudar para os subúrbios, especialmente, aqueles servidos pelos ramais ferroviários então existentes. Ao longo das décadas de 1950 e 1960 assiste-se a um redimensionamento operado pelo mercado das atividades industriais nos bairros. A Avenida Brasil, que serviu como calha por onde se deu a transferência das grandes indústrias para a periferia urbana, em função da valorização dos terrenos e da densificação dos espaços vazios, com a construção de instalações industriais ao longo da via expressa. Dessa forma, o parque industrial próximo ao centro se dissolve e se restringe a empresas de pequeno e médio porte.

A esse processo de transformação das áreas centrais e pericentrais das cidades brasileiras seguiu um longo período de abandono de investimentos do Estado, produzindo um quadro de esvaziamento econômico com graves consequências sobre o tecido urbano e social. Dentre os fatores que contribuíram de forma decisiva para o esvaziamento da área central no Rio de Janeiro, destacam-se: inicialmente a expansão urbana em direção aos bairros da zona sul (praias litorâneas) e norte (subúrbios servidos pelos ramais ferroviários) e, mais recentemente, em direção à zona oeste, como é o caso da Barra da Tijuca; a especialização funcional da área central como centro de comércio e serviços da cidade; a mudança da capital federal para Brasília em 1960 e a fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro em 1975, acarretando a perda relativa do capital político e econômico da cidade; a promulgação do decreto nº322, em 1976, que consolidava o zoneamento funcional da cidade através da regulamentação do uso do solo urbano e proibia a função residencial na área central da

cidade; e, concomitantemente, a opção pelo transporte motorizado com ênfase no automóvel particular, que permitiu o espraiamento acelerado da cidade e induzindo, por um lado, a expansão do tecido urbano através de interesses imobiliários em direção à zona oeste e, por outro, induzindo a dispersão desse tecido em direção à baixada fluminense, sem que houvesse um planejamento que visasse à integração urbana (ABREU, 2008).

Os efeitos deste processo estenderam-se para além dos limites oficiais do bairro central, atingindo áreas pericentrais que interagem e dependiam diretamente das dinâmicas socioeconômicas verificadas no interior do núcleo urbano. É o caso dos bairros que circundam a área central da cidade do Rio de Janeiro e que foram sendo pouco a pouco transformados num cinturão de pobreza a volta do núcleo histórico. Os efeitos negativos do longo processo de esvaziamento da função residencial da área central, estenderam-se sobre os bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo, Cidade Nova e Lapa, todos situados no entorno do centro de comércio e negócios da cidade. Imersos, por assim dizer, numa “zona cinza”, esses bairros vivenciaram um grave processo de estagnação urbana, desprovidos de investimentos públicos e à margem da dinâmica imobiliária da cidade.

No que se refere ao planejamento urbano também predomina a precariedade e omissão da legislação: a expansão do tecido urbano foi consentida e mesmo induzida seguindo um modelo de urbanização que aprofundou as desigualdades socioespaciais. A urbanização avançou sobre a antiga área rural do município sem, até hoje, fornecer a infraestrutura urbana adequada, como ocorreu na Baixada de Jacarepaguá, na Zona Oeste e também na Baixada Fluminense. O perímetro urbano do município do Rio de Janeiro ocupa totalmente o seu território, isto é, desde 1970 que não se considera a existência de uma zona rural, apenas “área de interesse agrícola”, admitindo-se que todo o município é urbano. Não há mais produção rural significativa, mas sim função social dominante com características de bairros dormitórios, com grandes vazios urbanos à espera de valorização (“pousio social”) para futura especulação imobiliária. Segundo o pensamento urbanístico dominante das cidades brasileiras, procura-se ampliar a função de metrópole do centro da cidade, por um lado com pesados investimentos em áreas já dotadas de infraestrutura (a exemplo da revitalização da área do Porto), em prejuízo do desenvolvimento social das Unidades Espaciais de Planejamento – UEP (um bairro ou conjunto de bairros)¹³ e, por outro através do

¹³ Informações extraídas da página Direitos Urbanos|Rio de Janeiro. Disponível em: <www.facebook.com/groups/direitosurbanos.rj>. Acesso em: 16 nov. 15.

incentivo à criação de uma nova centralidade na Baixada de Jacarepaguá, orientando a urbanização para aquela região de modo a reforçar as discrepâncias entre centro e periferia.

A respeito da expansão urbana para a Baixada de Jacarepaguá, Abreu repara que “apesar de constituir bairro periférico, a Barra da Tijuca está, entretanto, sendo ocupada por classes de alta renda, o que leva a crer que, em futuro próximo, será parte integrante do núcleo metropolitano” (ABREU, 2008, p.18). O plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá é aprovado em 1969, pouco depois do golpe civil-militar de 1964, cuja política econômica deu início a um “processo de concentração de renda sem precedentes nas mãos das classes mais privilegiadas” (2008, p.118). Processo esse que se manifestaria rapidamente no espaço urbano, uma vez que esse é o lugar por excelência da acumulação e que a separação das classes no espaço da cidade já era um fato concreto. Adota-se políticas urbanas mais repressivas, com remoções violentas e incêndios criminosos, abrindo lugar para a construção de habitações de alto padrão, ao passo em que se investe maciçamente no surgimento de um novo bairro de estrutura espacial extremamente elitizada, na nova beira litorânea ainda intocada, a Barra da Tijuca – ou a “novíssima zona sul”, como conclui Abreu (2008, p.135).

A região onde se implantaria o novo bairro já havia sido em parte “consumido” pelo mercado imobiliário na década de 1930. No entanto, a maneira com que o mercado incorporou as terras do “Sertão Carioca” era diferente daquele que ajudou a incorporar os distritos de Méier, Irajá e Inhaúma, por exemplo, demais áreas pericentrais, à zona urbana da cidade. Santos afirma que naqueles lugares a incorporação foi sendo feita a passos lentos, de lote em lote, enquanto que a expansão urbana que começou a se consolidar na década de 1940 na Baixada de Jacarepaguá deu-se “através da constituição de loteamentos, alguns deles verdadeiros bairros, o que se dá paralelamente à estocagem de enormes terras para fins especulativos” (SANTOS, 2011). O que contribuiu para que a região permanecesse majoritariamente desocupada até a elaboração de um plano urbanístico destinado a *disciplinar* o território, junto à forte presença do Estado que, associado ao capital privado, investiu sem escrúpulos na implantação de infraestrutura viária ligando a longínqua Baixada aos bairros nobres e já “consolidados” da zona sul da cidade, em detrimento de investimentos mais necessários nos subúrbios metropolitanos. De fato a Barra da Tijuca será o exemplo da intervenção do Estado no sentido de solucionar o que Abreu vai chamar do “problema viário” (que decorria do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da zona sul): era necessário “adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel em por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo” (ABREU, 2008, p.133). Segundo dados do Censo de 2010,

a Barra é o subdistrito com a maior taxa de automóveis por domicílio – 1,18¹⁴. O processo intenso de especulação imobiliária que induziu a expansão urbana para a Baixada de Jacarepaguá contou também com uma nova fonte de financiamento, associada a uma legislação de uso e ocupação do solo permissiva (Decreto nº 991/62). A estruturação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) com a criação do BNH (1964) durante os primeiros anos da ditadura acalmou os ânimos do setor imobiliário, tornando-se responsável por grande parte dos financiamentos das habitações da cidade, que através dos fundos da caderneta de poupança financiaram a ação dos incorporadores imobiliários no provimento de habitações para as faixas da população de renda mais alta, viabilizando a oferta de um novo produto: os condomínios fechados da Barra da Tijuca (RIBEIRO, 1988).

De fato essa tendência se consolidou ao longo de tempo: de acordo com dados do Censo 2010, no período de 2000 a 2010, os bairros da zona oeste do Rio de Janeiro cresceram até 150% enquanto áreas da zona sul da capital perderam moradores. Principal foco de obras de infraestrutura de transportes para a Olimpíada de 2016, a região oeste concentra os nove bairros com maior crescimento absoluto de 2000 a 2010: juntos, receberam 278 mil moradores. Os bairros de Camorim, Vargem Pequena e Recreio dos Bandeirantes, todos vizinhos à Barra da Tijuca, “mais que dobraram a população neste período, com aumentos de 150%, 136% e 118%, respectivamente”, ao passo em que a taxa de crescimento da cidade foi de apenas 7,9% na década. Dados fornecidos pela Ademi confirmam o movimento de expansão e afirmam que 68,5% de todas as unidades habitacionais lançadas na cidade entre 2005 e 2010 estavam concentradas em quatro bairros da zona oeste: Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Recreio e Campo Grande¹⁵. Em documento do Conselho Estratégico de Informações da Cidade apresentado pelo Instituto Pereira Passos acerca dos resultados do Censo de 2010, ressaltou-se que “as políticas de transporte reforçam a centralidade da Barra da Tijuca”, ainda mais se considerarmos que o “bairro possui apenas cerca de 7% do emprego formal da cidade”¹⁶. O bairro é o segundo do município no ranking de quantidade de banheiros por domicílio (2,09); 8º no ranking de IDHM – índice de desenvolvimento humano municipal – (0,959); e apresenta rendimento mensal (no valor de R\$ 4.822,77) de 3,41 vezes maior que a média do município que, de acordo com matéria publicada no

¹⁴ Disponível em: <www.cps.fgv.br/cps/MapaFimFomeII/TABELAS/Ranking%20geral/ESM2RJ_Rankings_Subdistritos>. Acesso em: 16 jun. 2017.

¹⁵ Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/271027/ibge-bairros-na-zona-oeste-do-rio-crescem-ate-150->>. Acesso em: 16 jun. 2017.

¹⁶ Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/documents/91329/0c746c53-660b-49e6-8da6-85834c220cff>>. Acesso em: 16 jun. 2017.

*Globo*¹⁷, fica atrás apenas dos bairros da Lagoa, Joá e Leblon. Um estudo publicado pelo Observatório de Favelas¹⁸ indica ainda que há um “predomínio de população branca na Barra, Zona Sul e Tijuca – existe uma área intermediária na Zona Norte e o predomínio de pardos e negros na periferia. Se compararmos o mapa de cor da pele com o de renda podemos concluir que negros e pardos são os mais pobres”.

2.2. – A “VOLTA AO CENTRO” E A ABORDAGEM CULTURALISTA DA CIDADE-NEGÓCIO

Se por um lado, do ponto de vista teórico, a oposição centro-periferia dá conta de aludir as desigualdades presentes nessa hierarquização espacial, deixando de lado sua dimensão diferencial, do ponto de vista do discurso e da prática urbanísticas o tema da desigualdade não é sequer considerado. De acordo com Novais (2014, p.20), “Apesar dos princípios comuns, as práticas aqui discutidas diferem no que diz respeito ao tratamento da questão da “desigualdade”. Se, no “urbanismo de fragmentos”, desigualdade é tema desconhecido – seu lugar é ocupado pelas noções de diferença e pluralidade –, nos “grandes projetos urbanos” ela é tomada como natural. Além disso, [...] as condições de reprodução da desigualdade são muitas vezes estimuladas.” A naturalização da temática da desigualdade é algo que vem sendo construído no campo do urbanismo desde que esse se afirmou como disciplina no Brasil, trazendo consigo a bagagem dos discursos das transformações urbanas na Europa. Após uma fase de grandes operações urbanas nas principais cidades brasileiras, como se viu no Rio de Janeiro com as reformas Pereira Passos, o Plano Agache e Doxiadis, a segunda metade do século XX foi marcada por projetos urbanos de grande repercussão.

A mercantilização da cultura e a consequente intenção de tornar o sujeito urbano alienado e passivo é um fenômeno que encontra suas raízes no *projeto* da modernidade, revelado e “denunciado” na obra de diversos autores de meados do século XIX até meados do século XX, principalmente. A modernidade é marcada pela dualidade ou tensão entre as ideias de “tempo e espaço; efêmero e fugidio; eterno e imutável” (HARVEY, 2014, p.21). Tais características, sintomáticas da vida contemporânea, indicam que a virada pós-moderna aprofundou as qualidades iniciadas na modernidade. Harvey, em sua obra *Condição Pós-moderna*, aponta que pensadores modernos como Marx, Benjamin, Baudelaire, Simmel, enfrentaram as sensações de fragmentação, efemeridade e mudança caótica próprias da vida

¹⁷ “Censo revela abismo entre bairros ricos e pobres”. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/censo-revela-abismos-entre-bairros-ricos-pobres-3256083>>. Acesso em: 16 jun. 2017.

¹⁸ Disponível em: <<http://observatoriodefavelas.org.br/noticias-analise/atlas-das-condicoes-de-vida-na-regiao-metropolitana-do-rio-de-janeiro-um-convite-a-reflexao>>. Acesso em: 16 jun. 2017.

moderna, quando se experimentou uma noção distinta do tempo, espaço e causalidade das coisas arbitrárias. Pode-se dizer que há uma convergência na obra desses autores no reconhecimento de que a única coisa segura na modernidade é a insegurança, pois se mantém através de um interminável processo de rupturas internas e inerentes com “o seu próprio passado, para não falar do de qualquer ordem social pré-moderna” (HARVEY, 2014, p.22).

O *projeto* da modernidade entrou em foco no século XVIII, acompanhando o pensamento iluminista, que buscava desenvolver uma ciência objetiva e de leis universais, que impulsionasse a ideia de progresso (e que caracterizaria a busca pelo eterno e imutável), um movimento secular que pretendia dessacralizar e desmistificar o conhecimento de uma razão humana universal. O eterno e imutável, substantivos do pensamento utópico, estavam presentes na figura mítica de *Dionísio*, como o vir-a-ser que requer a destruição do que antes existia. Afinal, como “poderia um novo mundo ser criado sem se destruir boa parte do que antes viera?”. Fundamental para compreender a modernidade, como reafirma Harvey, são as imagens da “destruição criativa”, a exemplo das reformas higienistas de Pereira Passos no início do século XX, que demoliu o tecido da cidade histórica e popular, impulsionando um processo de destruição da unidade (em bases coletivas) para a formação temporal da individualização; e de “criatividade destrutiva”, que poderia ser exemplificado pela planificação de cidades, algo totalmente “novo” onde antes não havia nada (como é o caso da Barra da Tijuca) em um movimento aparentemente oposto do anterior, mas que lhe é complementar, de devorar o universo ilusório da individualização, em um processo de reação da unidade. Ambas as imagens surgem como o caminho de ação para a afirmação do eu, no decorrer do processo devastador de um alegado “progresso”, que ao transformar o espaço vazio em um mundo pulsante, “recria o vazio e o deserto no interior do agente do desenvolvimento” (HARVEY, 2014, p.26-27).

O sujeito que se forma com o projeto da modernidade – um sujeito urbano – e dá vida à cidade moderna é retratado por Benjamin¹⁹ como um sujeito alienado com relação às questões da época e das emergentes contradições urbanas. Choay (1979) distingue o urbanismo em formação, ao qual intitula “pré-urbanismo”, de sua fase já consolidada. No primeiro momento, quando ficou evidente a desestruturação da organização espacial, um conjunto diversificado de atores sociais veio a se interessar pelas questões urbanas emergentes: as multidões nas ruas, a pobreza, a insegurança. Segundo a autora, “o urbanismo

¹⁹ *A Paris do Segundo Império* em Baudelaire, no qual ilustra uma cultura própria do meio urbano retratando a Paris de meados do século XIX como cenário político, social e cultural do surgimento de um sujeito alienado.

busca intervir sobre características formais ou estruturais da cidade, considerada esta por sua materialidade. Distingue-se de intervenções urbanas anteriores por sua pretensão científica”. Disciplinas diversas, inclusive ramos do conhecimento surgidos com as transformações da Revolução Industrial, concorrem no *urbanismo* com o propósito de ordenar o espaço físico e, assim, impactar a sociedade e garantir bem-estar e desenvolvimento (MERLIN, 2009 apud CHOAY, 1979). Depois que o urbanismo se consolidou como prática legítima de intervenção na cidade industrial, mudaram os participantes e os termos do debate. Os generalistas foram substituídos pelos especialistas; “as questões urbanas, de início tratadas em sua dimensão política, passaram a ser encaradas como desafios para a técnica”.

Dentro os elementos essenciais da visão modernista, que dominou o debate durante parte do século XX, são conhecidos aqueles que recorrem à racionalidade, de valorização do pensamento técnico e centralização de decisões. Embora em seu discurso aluda sistematicamente a intervenção em espaços coletivos, a unidade de análise é o indivíduo, atomizado em relação à sociedade (NOVAIS, 2014, p.15). Nessa contradição entre discurso e prática urbana, evidencia-se a negação da experiência coletiva: na ontologia social do urbanismo modernista não se reconhece a diversidade, o que existe é um homem-tipo ao qual corresponde um habitat-tipo (CHOAY, 1979). Diante da recusa à cidade existente, esta encarada como desordenada e conflituosa, no modernismo idealiza-se a cidade salubre e eficaz, instrumentalizada e reordenada segundo a produção industrial e capitalista, razão pela qual o espaço urbano passará a espacializar a separação funcional taylorista. Por outro lado, o projeto é tratado como um “exercício de composição estética pela qual se posicionam no espaço vazio peças independentes e consideradas aprazíveis. O espaço é, assim, o fundo contra o qual se podem apreciar os objetos edificadas” (NOVAIS, 2014, p.16)

Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja – como mostrou à exaustão Lefebvre depois todo a geografia humana recente – uma relação direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital, como estamos vendo, há algo de novo a registrar nessa fase do capitalismo em que as cidades passaram elas mesmas a ser geridas e consumidas como mercadorias (ARANTES, 2012, p.26).

O termo pós-modernismo indica a inauguração de um período que se caracteriza pela revisão crítica de aspectos do período que o antecederam e que para tanto rupturas com o que seria o “modernismo” foram feitas. Indica também a permanência do “moderno” como referência, não afirmando uma ruptura total se não um período que sucede o ponto alto ou “mais puro” desse movimento. É importante, portanto, frisar as mudanças que ocorreram a

partir dessa inflexão para depois considerar que aspectos e de que modo o modernismo permanece vigente e que novas relações ele estabelece com a cidade.

A ruptura mais notável do ponto de vista de sua relação com a cidade é a recusa à ideia modernista de que as transformações urbanas devem partir de *planos* de larga escala e de alcance metropolitano. Rompe-se com a ideia da arquitetura total, que estava intimamente relacionada às intervenções urbanas de grande porte, os “masterplans” que garantiriam a racionalidade e a eficiência que uma arquitetura totalmente nova exigia. Ao contrário, o pós-modernismo introduz a ideia de um tecido urbano, que deve ser transformado tendo o *projeto* como ferramenta: busca-se intervir nas formas passadas do “palimpsesto” que é a cidade através de ações pontuais, inclusive efêmeras. A noção de “tábula rasa” dá lugar a estratégia da “colagem”, que entende a cidade como um todo de fragmentos cuja transformação em pedaços parte de um desejo de incorporar sua dimensão histórica e vernácula, as necessidades e fantasias individuais, produzindo, assim, “formas arquitetônicas especializadas, e até altamente sob medida, que podem variar dos espaços íntimos e personalizados ao esplendor do espetáculo, passando pela monumentalidade tradicional” (HARVEY, 1989, p.69).

Há, portanto, uma consideração diferenciada no que diz respeito ao *espaço*, e de como esse deve ser abordado formalmente. Harvey considera que o espaço era tratado pelos modernos a partir de sua dimensão social, enquanto os pós-modernistas o veem como algo autônomo, expressão objetiva de princípios estéticos não necessariamente vinculados a um fenômeno social mais amplo. Projeto social esse que, como apontado anteriormente, nunca abordou o tema das desigualdades, apostando que a uniformização e padronização formal da cidade carregaria consigo uma suposta igualdade social, vislumbrada a visão teórica e abstrata. Observa-se que há uma nítida ruptura na pós-modernidade que remete diretamente a esse ideal de uma arquitetura despojada, de superfícies funcionalista e austeras, desencadeado uma reação igualmente formal, cujas mudanças permanecem no campo das “superfícies”. Otilia Arantes alerta para a tendência à continuidade nos processos de mudança históricos, apesar das indicações de subversão – um processo de ironia objetiva. A autora reafirma a tese de que houve uma falsa ruptura promovida pelos pós-modernos – cuja superficialidade da oposição não escondeu seu vínculo com o formalismo do ciclo anterior –, o que comprova o esgotamento do movimento moderno enquanto promessa de transformação social.

Se na modernidade a ideia de espaço foi construída como uma contingência, tratado como algo fixo, morto, não-dialético, resultado banal de alguma ordem preexistente, o tempo

foi, ao contrário, a riqueza, a vida, a dialética – fator gerador de lucro (HARVEY, 2014). A sensação acelerada de tempo característica da cidade contemporânea, descrita por Harvey como própria das mudanças culturais e político-econômicas observadas a partir da década de 1970 com a emergência de uma *condição pós-moderna*, não, é, no entanto, um fato novo. É, de fato, um aprofundamento de características já latentes na modernidade e que, na cidade contemporânea, se sustentam em novos sistemas de acumulação flexível, em novas experiências do tempo e do espaço e na dominação sistemática da cultura de massas. O crescente incentivo à cultura é uma estratégia que ganha força dentro do modelo de cidade e de planejamento urbano hoje hegemônico, que não só relançou como manteve o foco na dimensão cultural do impulso contextualista e também dito historicista da fase de reação ao paradigma do urbanismo total do movimento moderno.

É o caso do contextualismo europeu – geração que tomou o caminho de volta à cidade –, cujo discurso do “lugar” logo evidenciou a falsa ruptura e defesa de um desenvolvimento alternativo. Segundo Arantes, pôde-se observar que as correntes à princípio opostas da arquitetura se colocaram lado a lado, a partir do final dos anos 1970 e principalmente nos anos 1980 em um certo convívio promíscuo. O “espetáculo urbano” alinhou em torno do mesmo projeto, de um lado, os canteiros midiáticos e do outro, a alegada resistência de pequenas intervenções, articulada com a integridade morfológica do entorno. Os donos do dinheiro e a cultura do dissenso passam, assim, a atuar em prol do mesmo projeto de cidade, o que, para Arantes, estaria intimamente relacionado ao “rebaixamento de horizonte” político após a queda do muro de Berlim, que traz para além da decadência do que se imaginou ser um projeto socialista, a dissolução de outros projetos “progressistas” como o Estado do Bem-Estar-Social e as “industrializações periféricas” (ARANTES, 2000).

Otília Arantes em seu texto *Uma Estratégia Fatal*, traça um quadro histórico do urbanismo dos anos 1970 até o final do século, focando no papel central desempenhado pela cultura na produção das cidades – fenômeno até então desconhecido para os modernos. No cenário brasileiro, o novo planejamento urbano passa ainda por um novo momento de inflexão a partir dos anos 1990, resultando em “experiências teoricamente inovadoras e politicamente conservadoras”. O planejamento dito estratégico se pretende “novo” com relação às intervenções pontuais dos paradigmas contextualista e historicista pós-modernos através da retomada da ideia de “plano”, essa característica do período moderno, mas agora com outras derivações e significados. Como argumenta Pedro Novais, se passou de uma prática de “urbanismo de fragmentos” para uma outra baseada em “grandes projetos

urbanos”, que mantém o desconhecimento ou a naturalização da temática da desigualdade, o que impede o urbanismo contemporâneo de dar respostas às questões sociais.

Diferente agentes envolvidos na produção do espaço urbano se aliam em torno dos bem sucedidos “grande projetos” e da consolidação de uma nova configuração urbana, a cidade-empresa-cultural. Nesse modelo, convergem gerações urbanísticas que se imaginavam inicialmente opostas e que hoje se tornou de difícil distinção: os contextualistas e os empreendedores. Dissidentes e integrados convergem para uma cidade de “pensamento único” e o que se chamou de terceira geração urbanística (segundo uma periodização europeia), mais uma vez não representa qualquer ruptura com a anterior (ARANTES, 2000). Por terceira geração Arantes se refere às iniciativas que se pretendiam de oposição ao urbanismo expansionista e quantitativo dos anos 1970 que, a pretexto do Estado de Bem Estar Social na Europa e do desenvolvimentismo da ditadura civil-militar no Brasil promovia a especulação imobiliária de sempre. Ou seja, um urbanismo reformista, que voltava sua atenção para áreas intersticiais, vazias ou degradadas, no sentido de promover o adensamento urbano, definição de prioridades, intervenções acupunturais – corrigindo assim o centralismo do período anterior. O elemento novo está na ideia de “gerenciamento” – jargão assumidamente empresarial – da cidade e no retorno do termo “planejamento”, descartado pela geração contextualista do “urbanismo de fragmentos”. Ambas as gerações se moviam em torno de uma “animação urbana”, que tem se intensificado cada vez mais a medida que os caminhos alternativos se estreitam. Animação visível no alinhamento entre governantes, burocratas empresários e urbanistas em direção à promoção em lugar privilegiado da cidade na “Era da Informação” através de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas às exigências do mercado Global e de renovação urbana na forma de uma possível vantagem comparativa *a ser criada* – sempre na linguagem dos negócios.

A dimensão cultural da cidade passou a atuar assim, simultaneamente, como isca para o capital financeiro e como importante instrumento apaziguador de conflitos e gerador de consensos (VAINER, 2000). Vainer argumenta que, para atender as exigências desse projeto, a cidade contemporânea se articula de acordo com três analogias constitutivas: a cidade é uma mercadoria e para tanto deve oferecer vantagens competitivas para ser vendida como um produto no mercado de cidades; a cidade é uma empresa e deve funcionar como uma unidade de gestão de modo a responder às exigências de eficiência e lucratividade de um negócio empresarial; e a cidade é uma marca, ou seja, um estilo com o qual devem se identificar seus usuários e, para tanto deve representar conceitos e imagens a serem compradas e vestidas

como etiquetas (VAINER, 2000, p.78). Do “tudo é cultura” dos anos 1960 ao atual culturalismo de mercado, essa tem se constituído cada vez mais enquanto imagem (significando representação e sua respectiva interpretação) de modo a formar indivíduos (ou coletividades imaginadas) que se identificam pelo consumo de estilos e marcas. A cultura (que no princípio da era industrial se consolidara como uma dimensão autônoma dos valores antimercado) mercantilizada formou, de um lado, um sistema de criadores de produtos intangíveis e de outro, uma ampla gama de consumidores acrílicos das ideias dominantes.

Há uma outra ironia presente da incompatibilidade entre as ideias de estratégia – e o seu caráter essencialmente sistêmico e funcional – e o caráter igualmente essencialmente fragmentado das manifestações culturais urbanas. A partir do momento em que a cultura se afirma enquanto expressão refratária ou de resistência ao *status quo*, ela, por definição, deve valorizar a diferença em sua heterogeneidade inerente. Há uma visível contradição na ideia de se planejar políticas urbanas de natureza identitária. São, portanto, afirma Arantes (2000, p.18), políticas de *image-making*, de orientação claramente empresarial, que se utilizam, pois, da publicidade e de marketing massivos para vender seus produtos, no caso, a cidade. Fala-se cada vez mais em “renovação” e “requalificação”, termos que encontram na promoção da cultura e sua crescente mercantilização meios de implementar projetos urbanos que, além de não terem compromisso com as demandas sociais ou qualquer engajamento com a garantia do direito à cidade, também não se comprometem com a ordem técnica do plano e se sustentam unicamente na abstração da abordagem cultural, que passa a ser “assimilada” com uma naturalidade espantosa. O desejo estetizante do termo “requalificação”, “a pretexto de respeitar os valores locais e sua morfologia, tenha servido de maquiagem para a entropia galopante das metrópoles”. Se trata, como afirma Arantes, de mais uma etapa do movimento culturalista da cidade dominada pela verdade de nosso tempo de “negociação generalizada”, de integração social total do valor-de-troca.

Com o fim da era do crescimento nos anos 1970 (“grande reversão” após os “30 anos de expansão” do pós-guerra na Europa e nos EUA e que pode-se dizer perdurou até os anos 80 no Brasil) o planejamento urbano, destinado a disciplinar tal crescimento, perdeu seu caráter de evidência na ideologia moderna e passou a ser alvo da ofensiva liberal-conservadora, que culpavam as políticas desenvolvimentistas pela inibição das “localizações empresariais ótimas” e pela conseqüente degradação dos centros urbanos, naturalmente pra eles muito rentáveis, uma vez que já dotadas de infraestrutura. O primeiro caso de “revitalização urbana”, onde está presente também a ideia da “parceria” entre público e

privado, encarregada de *alavancar* (que, como pontua Arantes, vem do verbo em inglês – *to leverage*) investimentos privados com fundos públicos, foi no porto de Baltimore, na virada para os anos 1970 nos EUA e depois em esquemas similares como o Boston Waterfront e o Quincy Market. Segundo Harvey, evidências do espetáculo urbano: a substituição da resistência pelo espetáculo como forma de controle social. Não à toa, após as manifestações pelos direitos civis, contra a guerra do Vietnã e motins nos bairros negros – em reação ao assassinato de Martin Luther King em 1968 – toda essa movimentação é “capturada” a partir da década de 1970 pelas iniciativas de renovação urbana, que apaziguam o sentimento de revolta. A arquitetura do espetáculo, com sua “impressão participativa transitória, efemeridade e *jouissance*”, não promoveram qualquer tipo de mudança sobre os índices sociais e de pobreza para além de produzir uma estetização de fachada. Através da criação da ideia de uma “cidade como comunidade”, o urbanismo celebrou a vizinhança e a diversidade étnica, garantindo assim um terreno seguro para os investidores. (os próprios grupos étnicos viriam a lucrar com a “venda da etnicidade”, na falta de mercado para a sua força de trabalho, em detrimento de sua qualidade de vida e emprego e, ironicamente, favorecendo um modelo de cidade extremamente excludente) (ARANTES, 2013, p.21-22).

O caso de Baltimore mostra como uma elite financeira tomou posse da cidade e liderou uma coalizão em favor do crescimento urbano, que forjou o apoio da opinião pública e combinou fundos públicos e investimentos privados em torno de uma “urbanização comercial em grande escala” (HALL apud ARANTES, 2013, p.24). A fórmula da “parceria criativa” nada mais é do que apelido para a apropriação privada de fundos públicos, que, vale ressaltar, apresentam índices de mudanças sociais nulos. Para Arantes, esse fato marcou o início da dita terceira geração urbanística, na década de 80, quando se articulam os agentes promotores de uma urbanização empresarial e o seu correspondente ramo “cultural” dentro do “novo espírito” gerencial do capitalismo.

Os centros urbanos históricos e seu patrimônio arquitetônico, – lugares de memória da cidade e de acúmulo de valores simbólicos e de representação política e sociocultural de determinada sociedade – passam a ser alvo dessas políticas de renovação que, se por um lado contribuem na preservação de sua materialidade e de suas condições físicas, por outro se apropriam de seu conteúdo simbólico e o convertem em item a ser vendido e explorado pelas normas da cidade-empresa-cultural. Em um processo cada vez mais comandado pelo capital, os centros urbanos, bem como as novas centralidades escolhidas por ele, a exemplo da Barra da Tijuca, têm se transformado em terreno (infértil) para a reprodução de uma organização

social excludente e perversa, que expulsa a população de seu território, silencia e pulveriza sua expressão cultural e, assim, neutraliza qualquer possibilidade de resistência e de surgimento de formas alternativas de arte e cultura. O processo de expulsão dos moradores do Morro da Providência no centro do Rio de Janeiro e da Vila Autódromo na Barra da Tijuca, no contexto de preparação da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016, é um exemplo emblemático de como os projetos urbanos lidam com os bairros populares em regiões de interesse imobiliário mesmo períodos históricos distintos, removendo-os.

O modelo atual de cidade que se problematiza, a cidade-empresa-cultural, apesar de se apresentar sob um termo próprio ao debate da cidade contemporânea, evidencia um aprofundamento de aspectos já anunciados durante a modernidade, como já foi apontado anteriormente. O conceito de *Indústria Cultural* estava presente na tese amplamente difundida já na década de 1940 pelos teóricos da Escola de Frankfurt, dentre eles Theodor Adorno, Max Horkheimer, Walter Benjamin e Herbert Marcuse. Esse conceito apontava para a existência de uma “cultura industrializada”, que produzia uma arte dirigida à manutenção de um sistema político, econômico e social hegemônico. Adorno identifica no fenômeno da indústria cultural uma forma “enrustida” de dominação, que se articula através do entretenimento e da comunicação de massas e acaba por “desviar” os olhares da população aos problemas sociais vigentes. Ela engendra um processo de recusa ao pensamento crítico, pois se pauta na semiformação, esse o verdadeiro antagonista da cultura como “experiência agregadora e civilizatória” (MATOS, 2009, p. 81). Segundo ele, na Indústria Cultural tudo se torna negócio e, “enquanto negócios, seus fins comerciais são realizados por meio de sistemática e programada exploração de bens considerados culturais” (ADORNO, 1999).

Vê-se assim, a força e a importância que a imagem desempenhava já no projeto moderno, papel esse que ganhará centralidade no processo de urbanização da cidade contemporânea, convertendo-a em marca a ser vendida no mercado global de cidades. A arquitetura e o urbanismo pós-modernos dissociam-se de qualquer projeto social (e funcional), centrando-se no sentido de *jouissance*, ou seja, de desfrute estético. Este lado do pós-modernismo, que se utiliza frequentemente da retórica dos críticos radicais, se mostra na verdade como uma faceta dissimulada de um projeto neoconservador e de manutenção dos interesses de classe (ARANTES, 2013). As transformações culturais que ocorrem numa sociedade junto com o mascaramento do capital quando esse assume a forma de fetichismo da mercadoria, nichos de mercado e consumismo cultural urbano, tendem a pacificar a necessária resistência urbana. As manifestações culturais tornam-se individualistas (mesmo

se desenvolvem formas radicais), politicamente apáticas, quando não antagônicas ao debate de um modelo mais justo de cidade e a políticas coletivistas (HARVEY, 2012, p. 23).

Se, para Adorno, “a luta contra a cultura de massas só pode ser levada adiante se mostrada a conexão entre a cultura massificada e a persistência da injustiça social” (ADORNO; HORKHEIMER, 1997), esse esclarecimento deve também estar aliado a formas de atuação política que se pautem na realidade urbana e no seu potencial de transformação. Harvey afirma, em seu livro “Cidades Rebeldes”, que é preciso observar o papel desempenhado pela sensibilidade que surge das ruas, pelos inevitáveis sentimentos de perda provocados pelo projeto da modernidade, pela esperança que surge quando um grupo revitaliza um bairro com pequenas ações, para buscar formas alternativas de organização urbana. Sua teoria se situa na existência desses espaços heterotópicos, onde uma “confluência espontânea pode levar a um momento de irrupção, onde surgem as possibilidades de ação coletiva para criar algo radicalmente novo” (HARVEY, 2012). Essa confluência é simbolizada, para ele, na busca por *centralidade* – a centralidade destruída da cidade tradicional – que, contudo, deve se restaurar pelo impulso dos movimentos urbanos. Ele afirma que esses momentos são passageiros e deve-se saber aproveitá-los: os espaços de heterotopia são entendidos como em estado de tensão com a isotopia (ordem espacial consumada do capitalismo e consolidada pelo Estado) e não como uma alternativa.

Dentro desse quadro, algumas hipóteses e indagações surgem e motivam a pesquisa do presente trabalho: teria o projeto moderno para a Barra da Tijuca alguma relação com a ideia de uma “obra de ficção” assim como o são orientados os projetos de arquitetura pós-modernos? Poderíamos chamá-lo de teatralização urbana, um objeto que se distancia do contexto social e da realidade urbana existente? Enquanto o modernismo parte da centralidade atribuída à função espacial (zoneamento funcional), o pós-modernismo incorpora a estratégia da ficção, da busca por um mundo de fantasia. Pode-se observar a eficiência dessa estratégia na proliferação dos *shoppings-centers*, que na Barra da Tijuca encontraram um tipo de cidade ideal. Nos *shoppings* se encontra frequentemente uma certa nostalgia pelas características do passado e seria equivocado interpretá-los em termos unicamente formais e superficiais: no espaço “pedestrianizado” e climatizado do shopping, não se tem só a evocação de uma imagem, mas também a preocupação com o desempenho do espaço urbano, com a organização de um conjunto de atores e de um setor complexo de atividades. Buscando simular as qualidades do espaço urbano – a mescla, a diversidade, passagens e jardins – os *shoppings* erguem muros e viram suas costas para a cidade,

transferindo atividades e serviços urbanos para dentro de um “espaço bolha” supostamente público que, na verdade, é explicitamente privado e repleto de restrições de acesso e regulações de comportamento. De fato, esses novos equipamentos urbanos não encontram espaço dentro da cidade existente e em seu sistema hierarquizado de compatibilidade e incompatibilidade. De que maneira, portanto, o plano-piloto desenvolvido por Lucio Costa articula o formalismo do urbanismo moderno com as estratégias pós-modernas de produção do espaço através das lógicas do consumo e das exigências do mercado?

2.3. O PLANO PILOTO DE LUCIO COSTA: “UM NOVO POLO ESTADUAL DE CONVERGÊNCIA”

Assim, o primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir que se faça lá seja o que for. Mas, por outro lado, parece evidente que um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar indefinidamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde, urbanizado. A sua intensa ocupação é, já agora, *irreversível* (COSTA, 1969).

Por diversas razões, algumas “naturais” outras “históricas”, a região de 105km² da Baixada de Jacarepaguá, permaneceu desocupada e à margem do desenvolvimento urbano até meados da década de 60. Sem dúvida, o isolamento da área é compreensível devido às suas particulares geográficas, por se situar numa região alagadiça composta por enorme complexo de lagoas entre o litoral e os maciços da Pedra Branca e da Tijuca, que dificultam o seu acesso. A região é comumente descrita através da imagem de um imenso triângulo, cujas laterais são delimitadas pelos maciços e pela orla e os vértices definem os três pontos de acesso: o principal se dava pelo vértice norte, através da Estrada de Jacarepaguá e a ligação à zona sul da cidade era feita pelas encostas, através das estradas do Joá e da Tijuca (CARDOSO, 1989, p.159). A impressão que se tinha de uma natureza distante, bela e idealizada é visível no relato de Lucio Costa: “O que atrai na região é o ar lavado e agreste, o tamanho – as praias e dunas parecem não ter fim – e aquela sensação inusitada de estar num mundo intocado, primitivo” (COSTA, 1968).

As primeiras ocupações da região se inserem dentro dessa lógica espacial. Os primeiros loteamentos populares, o de Curicica e Gardênia Azul, se desenvolvem na fronteira com o bairro de Jacarepaguá; além de dois loteamentos de grande porte com projetos aprovados desde a década de 40 nos vértices leste e oeste do triângulo, o do Jardim Oceânico, no limite com a zona sul e o do Recreio dos Bandeirantes, na outra extremidade, com construções dispersas e caráter de segunda residência; enquanto que nas bases da encosta aparecem ocupações pontuais menos expressivas. Pouco antes da elaboração do plano piloto, em 1966, o Governo do Estado determina o local do loteamento do conjunto habitacional

denominado “Cidade de Deus”, parte do programa de remoção de favelas da COHAB-GB, constituindo uma região administrativa própria, distinta daquela da Barra e de Jacarepaguá. O território restante era composto por grandes glebas, algumas com sítios e chácaras com produção agrícola de subsistência. Ademais, o local era tido pela população e pelos administradores da cidade como uma região turística e de veraneio, até a encomenda, em 1968 pelo então governador do estado Negrão de Lima, do plano de ocupação da Baixada de Jacarepaguá, pelo renomado arquiteto e urbanista Lucio Costa.

As obras de infraestrutura que ligariam a região com as áreas urbanizadas da cidade já estavam previstas para serem concluídas, pela iniciativa do Estado, em 1970, através da construção de grandes vias de acesso, como a sequência de túneis que atravessam o Parque Nacional formando o Elevado das Bandeiras e a ampliação da conexão com o bairro de Jacarepaguá, através da pavimentação das Avenidas da Alvorada e das Américas. Uma reportagem publicada no Jornal do Brasil em 1968 expõe os riscos da expansão da malha urbana para aquela região sem um plano que regulamente a ocupação, antecipando que “conjuntos residenciais e favelas invadiriam a Baixada de Jacarepaguá, alguns deles poluindo as lagoas existentes”²⁰. A expectativa era consolidar a Barra como um zona turística e planejada, não apenas um centro relativamente autônomo como Copacabana e Tijuca, tidos como bairros formados por um “aglomerado de edifícios”. Negrão de Lima respondeu ao debate público que se deu após a reportagem com a aprovação do Decreto “E” nº 1144 de 1968, que “suspende a concessão de licenças para construção, arruamentos, loteamentos e desmembramentos até ser aprovado o Plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá” (CASTRO apud GUIMARÃES, 1977).

Autor do plano piloto para a nova capital em Brasília e já consagrado urbanista, Lucio Costa atende a encomenda à altura de suas expectativas. Já estando determinada como objetivo de governo, a ocupação da Barra deveria se dar através de um plano capaz de “dar solução urbanística adequada a um programa de caráter recreativo, residencial e turístico”. O urbanista se propõe, no entanto, a elaborar um projeto muito mais audacioso, cuja contribuição não se limite a atender a “simples” tarefa de disciplinar a ocupação do território, mas que crie as bases para o “Rio do futuro”, “arejado, medido e calculado” (note-se a semelhança com o discurso higienista), “imposição e consequência do anel rodoviário”. Estava em jogo, segundo Costa, a “própria estruturação urbana definitiva da cidade-estado”,

²⁰ “Falta de Planos ameaça futuro da Barra da Tijuca”. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 1o set. 1968. Primeiro Caderno, p. 22.

alegando, a partir de uma visão e de um diagnóstico pessoal, que a cidade teria perdido sua “unidade e organicidade originais”, a partir do momento em que o tecido urbano cresceu em direções opostas, com a ocupação Norte e Sul a partir do Centro. Costa recorre a uma retrospectiva histórica da expansão da malha urbana da cidade, que ele subdivide em duas fases: a primeira caracterizada como “um todo harmônico”, consolida a ocupação das áreas pericentrais, os bairros da zona sul que não margeiam a orla e os bairros mais próximos da zona norte, São Cristóvão e Tijuca; já a segunda fase se inicia, segundo Costa, com o advento da República e é marcada pela divisão dada pela expansão, possível a partir de grandes obras de infraestrutura, para a metade Norte “espraiada e difusa” e a metade sul, “concentrada e densa”, rompendo assim a “primitiva unidade”. Unidade que existira, segundo Costa, o nível formal, do ponto de vista da massa edificada, outros aspectos do urbano são deliberadamente ignorados nessa análise. Observa-se uma defesa aberta do “espaço cordial”: aquele que “será produzido onde e quando houver a convivência de discursos inconciliáveis que não se evidenciem como tal em forma de conflito”, relação que sempre se “dará de forma opressiva e extremamente individualizante” (RIBEIRO, 2009, p.183).

Tal unidade deveria, a partir dessa lógica, ser resgatada com a consolidação de uma nova centralidade geométrica da região, que redefiniria o espaço total da cidade empreendida com a proposta do Centro Metropolitano, o futuro “core” da metrópole. Pensamento lógico e linear, que descarta a possibilidade de movimento dialético e da existência de conflitos e contradições próprias ao meio urbano. Ou ainda, “uma quase mágica conciliação entre o progresso técnico-social e a preservação de espaços “retrógrados”. Aliás, não apenas a preservação, mas uma ligação, continuidade” (RIBEIRO, 2009, p. 76). A partir de um retrospecto histórico pessoal, surge para o urbanista “o futuro provável dessa área no quadro geral do destino urbanístico da Guanabara”, que “cede o passo à intuição premonitória”. A intuição, de fato, já antevia a cidade que se anunciava no final da década de 1960 e início de 1970. Bastava olhar para a expansão metropolitana que se anunciava, viabilizada pela aliança entre poder municipal e as incorporadoras. De um lado, a concentração de moradias das classes média e alta ao longo do litoral e, de outro, o isolamento dos conjuntos habitacionais populares em áreas distantes e sem infraestrutura ao passo em que cresciam as favelas nos morros mais próximos ao centro, onde a dinâmica do mercado ainda não incidia.

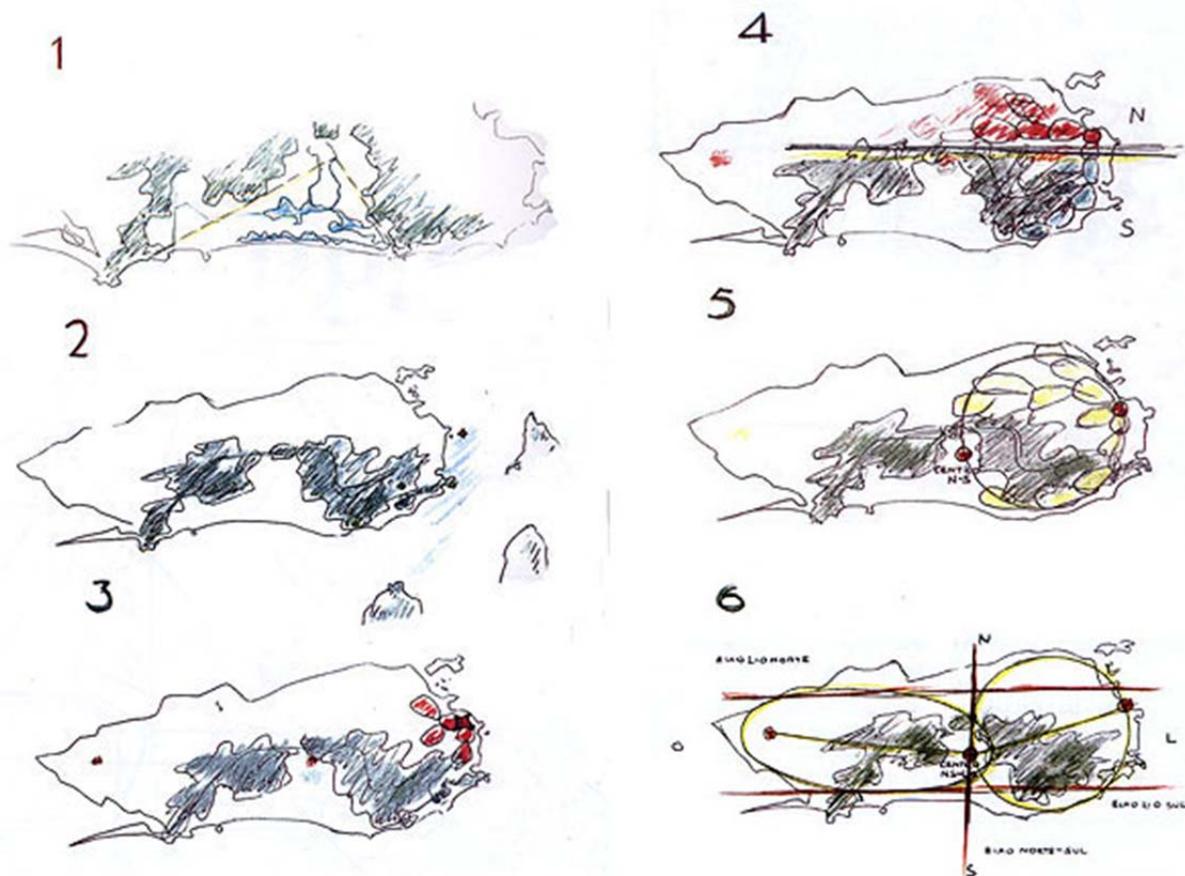


Figura 1 – Croquis da narrativa de pensamento de Lucio Costa e a proposta de “reestruturação urbana” baseada na centralidade geométrica da Baixada de Jacarepaguá. Fonte: Costa, 1969.

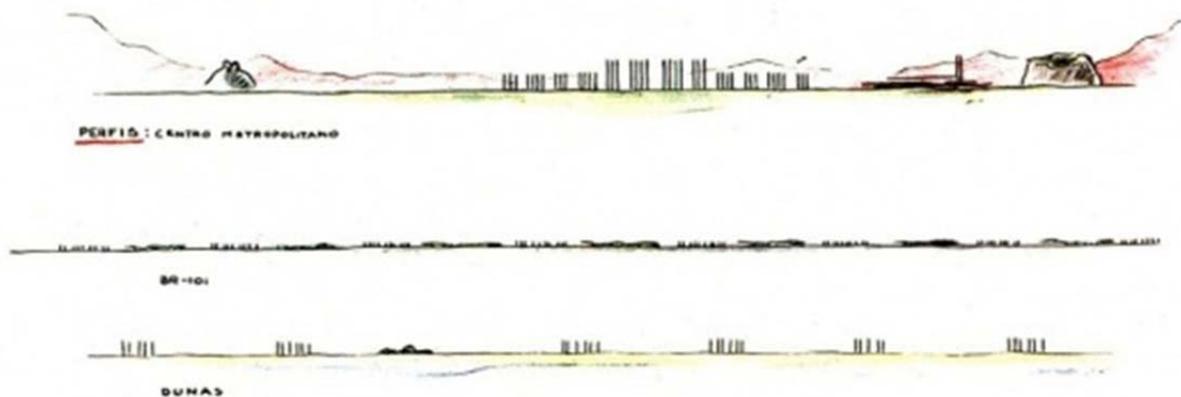


Figura 2 – Perfis esquemáticos diferenciando a centralidade (também em altura) do Centro Metropolitano o perfil da região das dunas, com centralidades dispersas. Fonte: Costa, 1969.

A Barra da Tijuca, região litorânea marcada por “praias então agrestes e saturadas de maresia”, possui, portanto, os privilégios de localização para se tornar uma área predominantemente elitizada, a exemplo dos bairros da Zona Sul carioca e, para “preservar” a natureza peculiar do lugar, de modo a corrigir o que eram vistos como erros da ocupação da

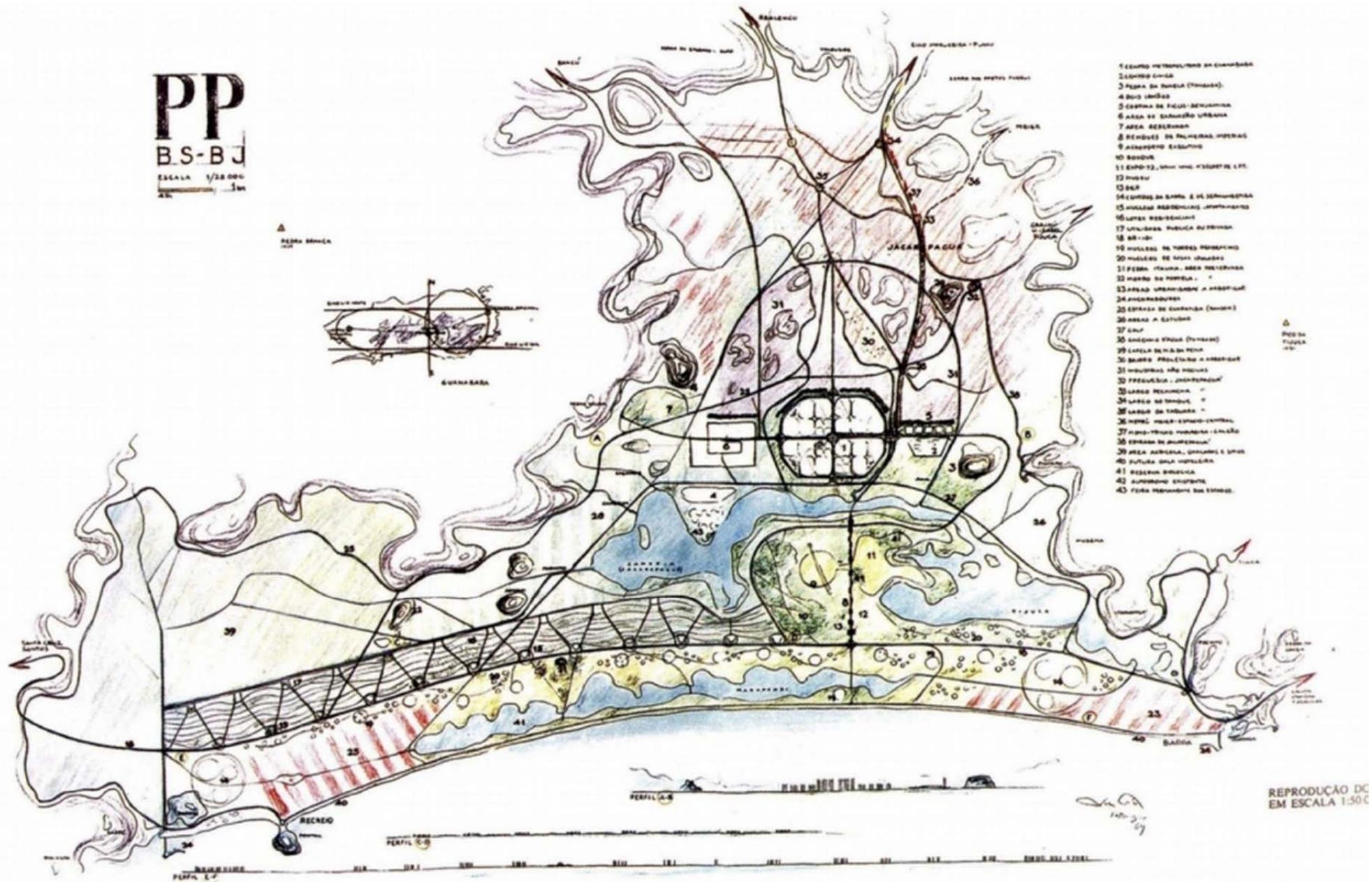


Figura 3 – Plano-piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o portal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Fonte: COSTA, 1969.

Zona Sul, como a proliferação de favelas, seria necessário um plano-piloto que disciplinasse tal ocupação, que ora já se impõe como “irreversível”. Como afirma Ribeiro:

A transição natural, sem rompimentos, de um espaço, o da memória, para o outro, o do futuro, através da técnica e da estética direciona uma leitura das práticas sociais voltadas para um progresso inevitável que se torna a justificativa de um passado. É para dar razão à nova arquitetura que se deve realizar a documentação necessária dos espaços da velha arquitetura. Isto denota uma forma peculiar de apropriação histórica (RIBEIRO, 2009, p.76).

Lucio Costa, em entrevista 25 anos após a elaboração do plano-piloto, revela:

O plano foi uma concepção pessoal para a ocupação racional daquela área. Eu não contemplava, por exemplo, essa ideia da falta de convivência entre os moradores de cada condomínio...Nem tenho lembrança de ter sido o criador deste projeto. Ele nasceu como um belo filho, muito elogiado e sempre querido. Depois cresceu e sumiu no mundo. A única certeza urbanística é a de que as coisas nunca ocorrem como planejadas (Costa, 1994).²¹

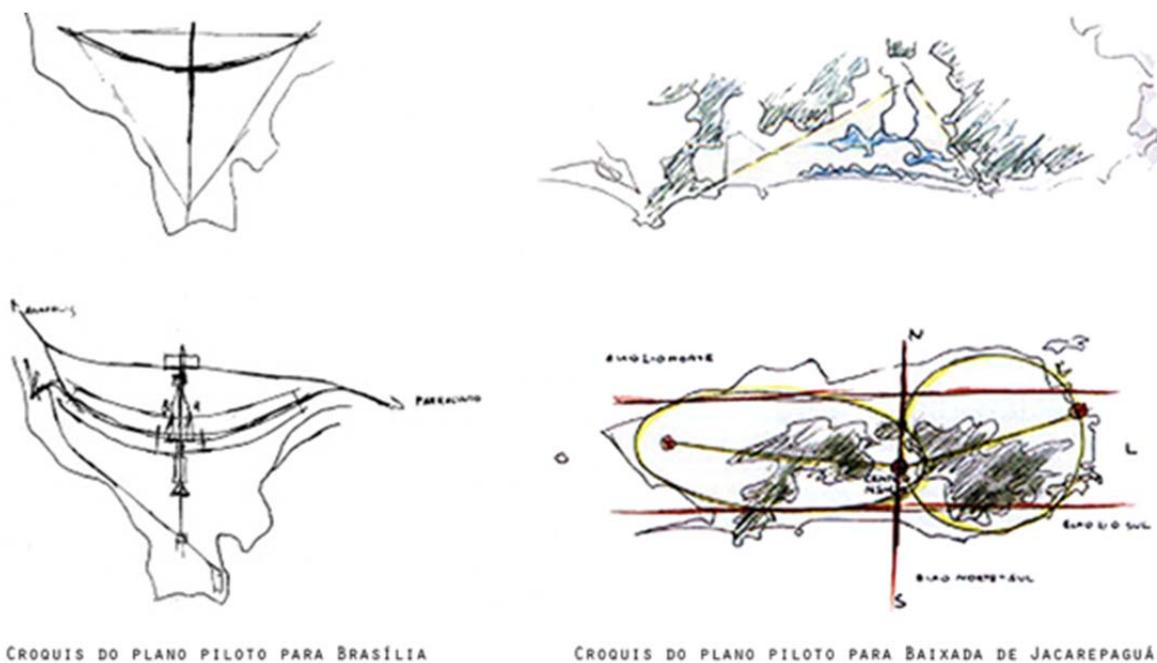
Impressiona a maneira unilateral e, em certa medida, arbitrária, como o urbanista descreve a evolução da forma urbana da cidade, apresentando uma narrativa fechada e inquestionável. O profissional, entendido como aquele que domina determinado campo do saber, aparenta ter a autoridade para apresentar o processo histórico de acordo com seu ponto de vista – a de um europeu erradicado no Brasil – diagnosticar o problema e decidir, a partir de uma “concepção pessoal para a ocupação racional”, os rumos das soluções a serem adotadas. Tratava-se claramente, para Lucio Costa, de anunciar o problema como se fosse uma questão primordialmente formal, hierarquizada em termos de uma questão “menor”, a “urbanização da imensa área” da Baixada de Jacarepaguá, definida pela oposição urbanização versus meio ambiente e de uma questão de maior escala, a da reestruturação da cidade, que pode ser resumida em termos da redefinição dos fluxos e da aparente ausência, simbólica e funcional, de um novo centro urbano, uma centralidade para os negócios. A “contradição fundamental” a ser enfrentada residia, portanto, em encontrar uma fórmula que permitisse a conciliação da “urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importa preservar”, sendo estas as características “naturais” daquela região. Vemos que a “natureza” no discurso que fundamenta o plano-piloto, visível na intenção abstrata de se “preservar o ambiente agreste” (COSTA, 1969), é incorporado através de uma dimensão estética e como um fator de valorização do objeto virtual projetado.

Lefebvre aponta para a distorção do conceito de natureza frente à imperante racionalidade industrial: resquício da urbanização e da industrialização, o fetiche “natureza”

²¹ Jornal do Brasil, 19/06/1994, p. 25.

busca sentido onde já não há e se associa a toda forma que lhe é externa. Não existe cidade sem evocação de uma natureza artificial, simulada, como parques, jardins, labirintos. O problema teria sido renegado ou ainda invisibilizado pela neutralização do espaço não edificado, através da alusão à uma natureza fictícia, o “espaço verde”, transformado em elemento neutro do espaço urbano, mera representação de algo distante. À medida que a natureza se distancia se multiplicam os signos que a evocam, reproduzidos e vendidos em massa. Segundo o autor, a prática do urbanista se reduziu a reprodução de simulacros medíocres de natureza, à concepção de uma suposta funcionalidade urbana que nada mais é que a “ausência de funções reais”, de uma função puramente retiniana (LEFEBVRE, 1999, p. 37). Esse aspecto da problemática urbana é parte essencial da fase crítica, que comporta um “vazio”, “um momento sombrio ou, ainda, que ela designa um campo cego” e oculta, igualmente, as desigualdades que o modo de produção capitalista do espaço promove.

É flagrante a ausência da temática das desigualdades – sociais, econômicas, culturais – no discurso do urbanismo moderno. O diagnóstico aponta para uma desigualdade formal da massa edificada entre “duas porções” da cidade, mas toda forma carrega consigo um conteúdo e o fato desse conteúdo permanecer “invisível” no discurso revela uma ideologia perversa. Os elementos formais resultantes desse discurso urbanístico transformam-se nos argumentos de embasamento teórico-conceitual do plano. Exemplo disso pode ser visto nas semelhanças do desenho que justifica os planos da Baixada de Jacarepaguá e de Brasília:



CROQUIS DO PLANO PILOTO PARA BRASÍLIA

CROQUIS DO PLANO PILOTO PARA BAIXADA DE JACAREPAGUÁ

Figura 4 – Comparação entre os esquemas/croquis para os plano-pilotos de Brasília e da Baixada de Jacarepaguá: triangulação e planta cruciforme. Fonte: Costa, 1995.

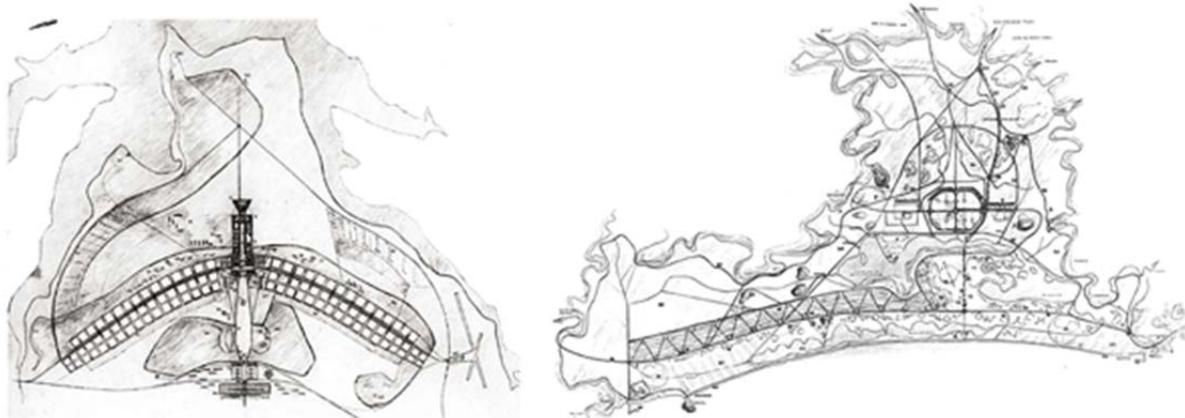


Figura 5 – Comparação dos planos-piloto de Brasília e da Baixada de Jacarepaguá. A semelhança se evidencia ainda mais ao inverter a orientação ‘norte’ do plano de Brasília, como na imagem acima. Fonte: Costa, 1995.

Inaugurada em 1960 e calcada nos princípios do urbanismo moderno, a construção de Brasília foi referência para a contratação de Lucio Costa na elaboração do plano de ocupação da Baixada de Jacarepaguá, sinalizando que os novos espaços criados na Barra da Tijuca teriam como características principais o ordenamento e a racionalidade (LEITÃO, REZENDE, 2014, p.3). Segundo Leitão, “os princípios espaciais do ideário moderno estão presentes em ambos os planos: a ausência de lotes ou quadras tradicionais e a verticalização utilizada como estratégia para a concentração de áreas edificadas com a criação de áreas vazias (2014, p.3). Tratava-se, nas palavras do urbanista, de estabelecer as regras do “jogo do verde com o branco”²², de orientar o embate “natural” entre a massa edificada e as áreas verdes a preservar, jogo esse que “precede toda a construção urbanística” e que orienta a problemática urbana em torno de questões estritamente de composição formal. Tal como em Brasília, o plano-piloto dividiu o território em zonas onde os habitantes pudessem exercer as diversas tarefas de um homem-tipo (um homem padrão, branco e de classe média) de forma seriada: circular, morar, trabalhar, “cultivar o corpo e a mente”, como previa a Carta de Atenas, de 1933. Visão funcionalista de cidade e que a concebia já na sua virtualidade como um bloco estanque, cuja forma deveria nascer já em sua “escala definitiva”²³. Visível na antecipação do urbanista ao afirmar, referindo-se à Baixada de Jacarepaguá, onde “ao largo deste descampado um dia afinal surgirá, definitiva, a metrópole”. A virtualidade do plano moderno é expressa pelo urbanista, em entrevista 10 anos após a inauguração de Brasília:

Acho extraordinário que essa cidade, há tão pouco tempo simples ideia mentalmente

²² Costa, Termos de declarações da Comissão Especial de Inquérito, Resolução nº 264/84, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 24/08/1984, p. 6.

²³ Expressão utilizada também por Maria Elisa Costa, em estudo publicado em 1985 sobre Brasília, que de modo similar afirma: “quando a nova capital era ainda pouco mais que uma semente urbana plantada na vastidão vazia do Planalto Central, sua presença já se impunha em “escala definitiva” (1995, p. 325).

visualizada, já se tenha materializado numa realidade viva e atuante... Acho extraordinário que, hostilizada como tem sido, tenha podido resistir, apenas nascida a tantas mutações (Costa, 1970)²⁴.

A virtualidade do plano modernista se limita aos aspectos formais do espaço, que decorrem de um diagnóstico pessoal do autor acerca do processo da transformação da cidade e a uma dinâmica de vida urbana que corresponde a virtualidade imaginada, que não parte do real ou da concretude urbana, ao contrário, a subjuga, sobrepondo-se a ela. Fato que é mais visível no plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, por ser esse território parte de uma cidade histórica onde as contradições já não podiam ser evitadas. Brasília, objeto virtual projetada no planalto vazio do centro-oeste do país, pôde, com mais facilidade, partir de um “ponto zero” de uma sociedade utópica, sem classes e, portanto, sem conflitos. Note-se, entretanto, intenção semelhante de afastar o centro administrativo e, portanto, lugar das decisões políticas, dos centros históricos da cidade: primeiro a construção da nova capital, (antes o Rio de Janeiro) no interior do país, longe das aglomerações urbanas já consolidadas, onde manifestações tomavam lugar; depois a transferência do centro administrativas do Rio de Janeiro para a Baixada de Jacarepaguá, área ainda desocupada e de acessibilidade restrita. Independente dessa motivação não constar nos discurso públicos ou de não ter sido de fato o principal motivo para o deslocamento das centralidades políticas no território, serviu muito bem, no caso de Brasília, para a consolidação do governo militar após o golpe de 1964, que muito se beneficiou desse isolamento e inclusive apressou a transferência da capital; e no caso da Barra da Tijuca, para a legitimação dos investimentos públicos e privados em infraestrutura (viária, de luz e água, principalmente) ao longo de pelo menos duas décadas.

Apesar de tratar da organização espacial de forma similar, o Plano de Brasília aborda a questão fundiária de forma diversa: o lote urbano é tratado como algo separado da construção, os apartamentos vendidos no plano de Brasília não foram de lotes, mas sim de “espaços destinados à construção, de projeções de edifícios com altura pré-determinada, do direito de construção de uma determinada habitação” (FILHO, 1978, p.101). O fato dos prédios terem andar térreo livre e continuidade espacial ao entorno permitiu que o nível do solo permanecesse de domínio público, o que não ocorreu na Barra da Tijuca. A prevalência dos espaços públicos nos moldes do urbanismo modernista como ocorreu dentro do plano-piloto de Brasília, no entanto, não alterou o quadro de impedimento do acesso à terra pelas parcelas mais pobres da população, que permaneceram à margem dos limites pré-estabelecidos pelo plano. A visível segregação espacial na ocupação do território de Brasília

²⁴ Brasília 10 anos depois segundo Lucio Costa. 1970 e Costa, Maria E. (org.), 2001, p.109.

e arredores – com o surgimento das cidades satélites formadas por assentamentos urbanos precários – já revela que, apesar do estatuto público do solo, a aprovação do plano-piloto e suas diretrizes gerais promoveram uma brutal valorização do solo, impondo um corte de classe àqueles que teriam condições de morar dentro da área delimitada no plano. Não cabe aqui aprofundar a questão do estatuto público da terra em Brasília e suas consequências socioespaciais, apenas apontar que, apesar dessa diferença, ambos os planos induziram o desenvolvimento de um espaço urbano voltado para as classes de maior poder aquisitivo, reproduzindo e consolidando as desigualdades sociais já tão características das grandes cidades brasileiras. Como exposto no capítulo 2, a Barra da Tijuca apresenta um quadro oligopólico de propriedade privada da terra que antecedia a elaboração do plano. Não obstante, esse previa a desapropriação da área de aproximadamente 4km², onde seria implantado o Centro Metropolitano, o que não ocorreu.

A ausência do tema da desigualdade na elaboração da problemática urbana é especialmente alarmante considerando que no Brasil vigorava a ditadura civil-militar, ou ainda, empresarial-militar e é necessário mencioná-la para situar o contexto político e econômico em que se deu o plano-piloto para a Barra da Tijuca. O projeto coincide e, mesmo antecede, o período em que a ditadura atingiu o auge de sua popularidade na década de 1970, com o "milagre econômico", no mesmo momento em que o regime censurava todos os meios de comunicação do país, torturava e exilava dissidentes. O regime ditatorial, como aponta o historiador Pedro Campos, recebeu amplo apoio de empresários, sobretudo do ramo da construção civil, contribuindo inclusive de forma ativa mesmo antes do golpe em 1964, divulgando em materiais publicitários e cinematográficos os valores defendidos pelo regime²⁵. Ao longo da ditadura, os empreiteiros, em particular, ganharam reserva de mercado, com a redução na participação de empreiteiros estrangeiros em obras públicas no Brasil a partir de 1969. Um decreto aprovado na época facilitava uma prática que ainda é muito comum no setor: a prática do cartel (quando as empresas, embora conservando a autonomia, estabelecem monopólio, distribuindo entre si os mercados e determinando os preços). Segundo Pedro, outro aspecto bastante perverso da ditadura foi a não fiscalização das denúncias dos trabalhadores. “No período da ditadura, o Brasil foi recordista em acidentes de trabalho e a construção civil tinha uma participação expressiva nisso. Para se ter uma ideia, na década de 1970, morriam, em média, em acidentes de trabalho, 5 mil trabalhadores por

²⁵ CAMPOS, Pedro. “A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, de 1964-1985”. Tese de doutorado defendida na UFF em 2012.

ano”²⁶. O setor da construção civil cresceu muito, porque houve uma grande transferência de recursos para o setor. Ele ainda acrescenta que:

Não dá para dizer que esses empresários estavam apenas numa relação de favorecimento com a ditadura. Eles compuseram a ditadura. Ocuparam papéis de destaque. Isso faz com que a gente defina a ditadura não apenas como regime militar tão somente. Ele foi também civil e, predominantemente empresarial. Então, acho que o ideal seria chamar ditadura civil-militar, empregando como sinônimo ditadura empresarial-militar.

Fica evidente, assim, a necessidade de se consolidar o alinhamento político do discurso urbanístico com o sistema político-ideológico que se realizava economicamente em grande parte através da construção civil (e empresarial). Se por um lado Lucio Costa afirmava timidamente que o plano-piloto deveria controlar a especulação imobiliária na Barra da Tijuca, ao salientar que “a decisiva ação do DER” (Departamento de Estradas de Rodagens – órgão responsável, a partir da década de 60, pela desapropriação de moradores, além de obras de infraestrutura rodoviária), “criando-lhe via livre de acesso graças a um sistema conjugado de túneis e viadutos a meia encosta, expõe a região a uma ocupação imobiliária indiscriminada e predatória”, logo em seguida o urbanista, ao especificar o tipo de edificação que deveria se desenvolver nos diferentes setores do bairro, defende que “esses núcleos de urbanização diversa e autônoma” devam ser “projetados e pormenorizados sob a responsabilidade pessoal de arquitetos independentes de firma construtora ou imobiliária”.

Vemos a crítica de Lefebvre – que escreve *A Revolução Urbana* na mesma época em que Lucio Costa elabora o plano-piloto, em 1970 – encontrar ressonância no discurso moderno que antevê a urbanização da Barra da Tijuca e, sobretudo, na consolidação desse projeto com o desenvolvimento de sua ocupação até os dias de hoje. Podemos observar esse processo sob a ótica da implosão-explosão da cidade, ou seja, a enorme concentração de pessoas, coisas, riquezas, etc. aliada à dispersão de “fragmentos múltiplos e disjuntos” (periferias, subúrbios, segundas residências) que destrói os traços e as formas das cidades anteriores impondo uma “realidade urbana ao mesmo tempo ampliada e estilhaçada”. A não-cidade, decorrência da lógica industrial de produção do espaço – tão intimamente ligada ao racionalismo do urbanismo moderno – e que depois será reforçada pela lógica empresarial, penetra na cidade a ponto de explodir seu tecido urbano até alcançar a urbanização completa da sociedade. O fato desse processo passar despercebido indica uma política e uma ideologia determinada a impor sua linearidade: ela “produz signos da dissolução da urbanidade, ordem

²⁶ Disponível em: <<http://nucleopiratininga.org.br/empresarial-militar-civil-militar-ou-somente-militar-tres-conceitos-para-definir-o-mesmo-golpe>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

repressiva, códigos”, e se apresenta ao mesmo tempo “ora como um rascunho, ora como uma mensagem autoritária” (LEFEBVRE, 1999, p.25-26).

Vê-se ainda que o projeto de ideal modernista se enquadra com eficácia no discurso da tendência do urbanismo de “grandes projetos”, estabelecendo as bases para a sua aplicação: a regulamentação da ocupação de um território com o objetivo de reestruturar toda a metrópole, de influenciar, como pretende essa vertente urbanística, regiões para além da área de projeto. O tipo e a escala da ocupação urbana determinada pelo plano-piloto, com a delimitação de grandes glebas e imensos espaços vazios entre as edificações, por exemplo, favoreceram a implantação dos grandes equipamentos e da rede de infraestrutura e comunicações exigidas pelos megaeventos. Não por mera coincidência. O projeto de Lucio Costa para a Barra da Tijuca contemplava a intenção de promover na região um grande evento de repercussão internacional: a Exposição de 1972, que comemoraria os 150 anos de independência do Brasil, 50 anos após a Exposição Internacional do centenário da Independência em 1922, também no Rio de Janeiro. O evento seria uma oportunidade e mais um argumento para infraestruturar a Barra da Tijuca e fazer com que os olhos do mundo conhecessem a região. O plano-piloto previu o espaço a ser ocupado pela “Expo”: um terreno de 600 mil metros quadrados na “área denominada Saco Grande e Saquinho, que segundo o *Jornal do Brasil*²⁷ teria sido doada ao governo mas que fazia parte de uma Reserva Biológica demarcada em 1960 e que foi excluída em decreto de 1969 para esse fim” (CASTRO, 1977 apud GUIMARAES, 2015)²⁸. Além da Feira Permanente dos Estados e das diversas centralidades “formais” previstas no plano, também são propostos como equipamentos complementares: um novo Estádio, um novo Prado, um nova hípica, novos campos de golfe e clubes esportivos, e um aeroporto executivo (COSTA, 1969).

O êxito do evento estaria garantido devido à participação de profissionais que colaborariam com a implantação física da exposição, como os arquitetos Sérgio Bernardes, Oscar Niemeyer, Lúcio Costa e Henrique Mindley. O objetivo era projetar o Brasil interna e externamente como uma nação em pleno desenvolvimento²⁹, e fazer do evento um marco na história urbana do Rio de Janeiro. No entanto, esse projeto rapidamente se mostrou de difícil realização – uma vez que no fim da década de 60 a Barra da Tijuca ainda era distante e pouco

²⁷ Contagem regressiva. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 22 jul. 1969. Caderno B, Zóximo, p. 3. □

²⁸ “...essa área, porém, continua sujeita inteiramente ao Plano Piloto Lúcio Costa, destinando-se parte à □ construção da Exposição Mundial Comemorativa do Sesquicentenário de Independência do Brasil (EXPO-□ 72)”. Decreto No E – 3.001 de 8 de agosto de 1969. (CASTRO, 1977, anexo DOC.6). □

²⁹ Delegado do MIC: Êxito da Expo-72 já está assegurado. *O Globo*, Rio de Janeiro, 5 set. 1969. p.13.

povoada e sem nenhum serviço básico instalado – e, já em 1969, o *Jornal do Brasil* publica uma matéria mencionando a possibilidade do evento não ocorrer³⁰. O texto dizia que área influentes do governo demonstravam que, num momento de contenções financeiras impostas em todo o país, não haveria de imediato recursos suficientes para a Exposição Mundial na Barra da Tijuca (GUIMARÃES, 2015, p.34). Após uma série de episódios e tentativas de concretização do evento, o então presidente, general Médici, decidiu vetar a realização da feira em dezembro daquele ano, alegando a inviabilidade econômico-financeira do projeto. Os recursos disponíveis seriam então aplicados para a conclusão do primeiro estágio da Cidade Universitária da Ilha do Fundão, que assumiria o lugar de projeto símbolo da comemoração do sesquicentenário da Independência do Brasil³¹. Outro motivo para o cancelamento do evento seria o efeito que a imagem da cidade causaria sobre o Brasil no exterior, uma vez que o evento teria uma repercussão muito mais promocional do que comercial.



Figura 6 – Imagem do local onde seria construído o parque da Expo-72 na Barra da Tijuca. Fonte: Revista Veja, 17 dez. 1969.

De fato, a realidade dos moradores da cidade não refletia exatamente a imagem que o governo militar gostaria de consolidar, a reportagem do *O Globo* de 1969 deixa isso claro:

A remoção da favela da Rocinha estava prevista no projeto Centro Comunitário do Sul, apresentado em 1967, mas não faz parte do plano global do Governo do Estado. Seus 18 mil barracos servirão de moldura ao túnel dos Dois Irmãos e os visitantes da Expo-72, que será instalada na

³⁰ Expo-72. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 29 jul. 1969. 1o Caderno, Informe JB, p. 10. □

³¹ Governo veta Expo e aplica verbas nas obras do Fundão. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 12 dez. 1969. 1o Caderno, Cidade, p. 5.

Barra da Tijuca, poderão assistir, do próprio monotrilho que os conduzirá, ao espetáculo da miséria em que vivem mais de 60 mil pessoas.³²



Figura 7 – Monotrilho que ligaria o Galeão à Barra para a Expo-72; Expectativa do setor de turismo para o grande evento no Rio de Janeiro. Fonte: Jornal do Brasil, 8 e 21 out. 1969.

O local onde seria construída a Exposição de 72 é conhecida hoje como “Península da Barra”: terreno de propriedade privada da construtora Carvalho Hosken, a Península é o segundo condomínio do tipo “minibairro” lançado pela empresa na região em 2013. Os minibairros planejados ou “megacondomínios” são a “nova geração de empreendimentos”³³ da Barra, conjuntos com dezenas de edifícios em espaço totalmente privado, que inclui a oferta de todos os tipos de serviço e lazer, como padaria, cabelereiro, praça de alimentação, lojas diversas, escolas de música e dança, enormes equipamentos de esportes como campos de golfe, quadras de tênis e campos de futebol e inclusive igrejas. A administração das imensas áreas desses condomínios cabe, portanto, à associação de moradores, mais uma forma de gestão privada de territórios urbanos que deveriam ser regulados pelo poder público. Esse tipo de ocupação orienta uma tendência de urbanização que se consolida como

³² “Rocinha com seus 18 mil barracos não será removida”. O Globo, Rio de Janeiro, 1 dez.1969, p.19

³³ Disponível em: <http://revista.zapimoveis.com.br/barra-cria-se-para-seu-interior-com-minibairros-com-completa-estrutura-de-lazer-e-servicos/>. Acesso em 06 junho 2016

uma nova centralidade urbana e tem na Barra da Tijuca o canteiro de experimentações. Podemos entender o surgimento do modelo dos “megacondomínios” como um desdobramento dos primeiros empreendimentos habitacionais tipo “condomínio fechado” que vingaram na Barra, como o chamado “Nova Ipanema”, no entroncamento da Avenida Alvorada com a Avenida das Américas, área destinada pelo Plano de Lucio Costa aos núcleos de torres residenciais a serem erguidos na 1ª fase de ocupação.

Pode-se destacar como empreendimento pioneiro e responsável pela divulgação do conceito – more onde gostaria de passar férias – o núcleo de Nova Ipanema (...) em 1974, e que deflagrou a efetiva ocupação do bairro, servindo de modelo para os próximos empreendimentos na Barra da Tijuca. (AULER, 2004, apud PEREIRA, 2014).

O empreendimento Nova Ipanema (da construtora e incorporadora Gafisa) foi pioneiro desse novo estilo de vida: condomínios ou núcleos urbanos que associam segurança, privacidade, lazer e serviços em um só lugar, sem a necessidade de grandes deslocamentos. Com sucesso de vendas desse “novo conceito de moradia” foram construídos, logo em seguida, diversos outros núcleos, como o Barramares, Novo Leblon, Riviera Del Fiori, Atlântico Sul, Coral Park, Village Oceanique, seguindo o conceito dos “núcleos residenciais isolados” idealizados por Lucio Costa. São “enclaves urbanos” (CALDEIRA, 2000) que, por um lado rejeitam a esfera pública e, por outro, buscam recriá-la de acordo com interesses privados, transformando o espaço público em mero simulacro. A reprodução da dimensão pública da cidade na instância do privado é parte de um processo mais amplo de subordinação do espaço e do tempo às necessidades do mercado, conferindo-lhes valor de mercadoria e reduzindo a urbanidade às determinações de consumo. Esses enclaves podem ser instalados e criar novas centralidades onde o mercado julgar necessário, agindo como ferramenta de aprofundamento da segregação socioespacial. A rua, apontada por Lefebvre como “o local do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis” ao ser rejeitada, elimina-se também “o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana” (LEFEBVRE, 1999, p. 29). Esse modelo de moradia é apontado por muitos autores³⁴ como uma das razões da consolidação da Barra como um bairro de caráter segregador e elitista, que em decorrência da “negligência do Plano-piloto e a posse das terras nas mãos do capital privado”, induziu uma ocupação onde a maioria de seus habitantes são das classes A e B, impedindo as classes de renda mais baixa de ter acesso ao bairro (PEREIRA, 2014). Segundo Maricato, são expressão do “impacto da globalização nas cidades de todo o mundo – em

³⁴ Ver também BORGES, 2007, p. 174 – 180; LEITÃO, 1999.

decorrência da “nova pobreza e, por que não, da nova riqueza – foi responsável por algumas mudanças no caráter da segregação com a ocorrência das *gated communities*, guetos, cidadelas, condomínios fechados” (2011, p.8). Na prática, os condomínios fechados funcionam como loteamentos privados, anunciados em publicidade como um diferencial no modo de morar e vendidos como um valor de troca.

Não concretizado e transformado em um minibairro ou condomínio fechado de luxo, o evento da Exposição de 72 encontrou no Projeto Olímpico a sua atualização dentro da atual lógica neoliberal de promoção de cidades. Alguns elementos centrais para a elaboração de um grande evento de repercussão internacional já estavam presentes no debate da Expo-72 já no início da década de 60, como a projeção da imagem da cidade e do país no exterior; o incentivo à reestruturação urbana através do investimento em uma área específica, a Barra da Tijuca; os benefícios do crescimento do turismo; a expectativa de atração de investimentos externos para a economia nacional; a competição intercidades (uma vez que São Paulo demonstrou estar disponível para receber o evento caso o Rio de Janeiro recusasse e o Uruguai também se dispôs a ser sede da Expo em 1973). A intenção de sediar um grande evento no Brasil permaneceu latente, à época mesmo já estava praticamente acertada com a FIFA a realização da Copa do Mundo de Futebol, que só ocorreria em 2014, dentro da lógica de planejamento de cidades dito estratégico. Para os Jogos Olímpicos de 2016, a maior parte das atividades foi mantida na mesma região, denominada “coração dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016”. Impossível não reparar a menção à pretensão do plano-piloto de Lucio Costa de ali implantar o futuro Centro Metropolitano, que com o correr do tempo se transformaria no “verdadeiro coração da Guanabara”.

2.4. A BARRA DA TIJUCA DOS MEGAEVENTOS: CENTRALIDADE DO CAPITAL

[Os consultores catalães] tiveram um conceito completamente equivocado de que as Olimpíadas serviriam à Cidade. Na verdade o Esporte é um grande negócio. Se o Comitê Olímpico Internacional olhar para uma cidade e não achar que será possível realizar um grande evento, que mobilize muitos recursos, muitos patrocínios e potencialize as diversas atividades, eles não vão para aquela cidade (Prefeito Cesar Maia, em entrevista)³⁵.

O quadro em que se encontra hoje a região que denominaremos Barra da Tijuca, expõe o modelo de cidade que direcionou o seu processo de urbanização. No seio das profundas transformações por que passa hoje a cidade do Rio de Janeiro, sob a justificava de

³⁵ Em entrevista a Pedro Novais em 17 de fevereiro de 2003. In: NOVAIS, Pedro. “Urbanismo na cidade desigual: o Rio de Janeiro e os megaeventos”, 2014, p. 27.

sediar megaeventos esportivos – a Copa do mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016 – a Barra da Tijuca se encontra no eixo principal de tais investimentos. Esse projeto é forjado por uma coalizão de atores com origem no bairro (como veremos mais adiante) mas que assume outra escala com o direcionamento de maciços investimentos públicos na região, determinando assim o sentido e a prioridade do desenvolvimento metropolitano (e global) a partir do que é pautado pelo Projeto Olímpico. Tais investimentos se articulam através das parcerias público-privadas, principal instrumento de gestão do território dentro da lógica neoliberal de reestruturação urbana (GUIMARÃES, 2015), que coloca o Rio de Janeiro como lugar privilegiado no mercado de cidades e a Barra da Tijuca como o seu paradigma de desenvolvimento. A intenção de Lucio Costa de retomar a “unidade original” da cidade consolidando a região como “um novo polo estadual de convergência e irradiação” segue seu curso com o Projeto Olímpico, agora de forma ainda mais explícita. Nos interessa pesquisar se o objetivo de criar as bases para transformar a Barra da Tijuca de principal centro das Olimpíadas em uma nova centralidade da cidade, foi facilitado pelas condições fundiárias e urbanísticas garantidas no projeto de expansão da cidade para aquela região e pelo Plano Piloto de 1969 elaborado na ocasião. A hipótese de que a Barra da Tijuca se consolida hoje como território de uma nova centralidade do capital orienta os rumos do presente trabalho.

O movimento dialético sempre presente no pensamento de Lefebvre nos mostra que, ao mesmo tempo em que a dinâmica do processo histórico oferece subsídios para o entendimento do mundo hoje, é sobretudo a partir do apreensão do presente que se pode entender criticamente o passado. O fenômeno urbano deve ser observado a partir de sua *atualidade* – a unidade do universal e do particular – uma parte contida no todo, parte que compõe o fenômeno universal e ao mesmo tempo dele depende.

Da visão modernista do plano piloto, que antevia uma cidade homogênea e contínua – que apesar de orientada para o espaço coletivo, o idealizava a partir da unidade de análise do indivíduo – até a crítica pós-moderna e a transição para um “urbanismo de fragmentos”, que ao buscar romper com o racionalismo do plano, fabrica a ideia de “projeto urbano”, de intervenções pontuais na cidade; emerge, a partir dos anos 1990, o urbanismo de “grandes projetos urbanos”, como classifica Novais (2014). Uma fusão dos preceitos aparentemente opostos dos dois modelos anteriores e, certamente, mais um aprofundamento de ambos.

Enquanto a ontologia social do modernismo pensa o espaço do homem-tipo, indivíduo atomizado em relação à sociedade que vive uma cidade onde o espaço coletivo é na

prática negado e a diversidade inexistente, a “renovação doutrinária do urbanismo de fragmentos”, ao enfatizar a indeterminação do objeto difuso que é a cidade, ignora as desigualdades inerentes à sociedade urbana e passa a defender a diversidade como um patrimônio cidadão (VAINER, 2000). Ora, a ausência da temática da desigualdade no pensamento urbanístico durante todo o século XX e a escalada do neoliberalismo como ideologia dominante conduz à uma prática urbana na qual a desigualdade passa a ser absolutamente naturalizada e, dessa forma, estimulada.

O urbanismo de “grandes projetos” se consolida como desdobramento das intervenções pontuais dos anos 90 e se caracteriza também por buscar romper (em discurso) o racionalismo e partir de uma análise e do reconhecimento da cidade existente. Não para questioná-la e construir caminhos para sua transformação, mas com vias a manter e, assim, reforçar, sua lógica estrutural de desigualdades, a despeito de seu discurso amparado em diagnósticos. O projeto deve “responder de maneira oportunista” (NOVAIS, 2014, p.21-22) às mudanças exigidas pela reestruturação urbana em curso e, da mesma maneira que no modelo anterior, intervir pontualmente com a ambição que produzir efeitos para além de seu local de atuação. Há, no entanto, uma nítida diferença de escala entre os dois modelos, na medida em que os *grandes* projetos invocam uma repercussão a nível metropolitano (e não na escala do bairro como no caso do Programa Rio-Cidade iniciado nos anos 90) com o objetivo de angariar recursos públicos em montantes compatíveis com obras de infraestrutura de grande porte. O “novo polo de convergência e irradiação” pretendido com o plano-piloto de Lucio Costa parece ganhar peso com o Projeto Olímpico.

A proposta inicial para a implementação dos Jogos Olímpicos em 2007 era para que se situassem na Ilha do Fundão, uma estratégia para requalificar parte da Zona Norte da cidade e que, por diversos motivos não se viabilizou. A solução de concentrar as principais atividades olímpicas na Barra da Tijuca veio à reboque da possibilidade de monitorar e controlar com facilidade o eventos, por ser uma área plana, delimitada geograficamente por dois maciços e pela acessibilidade ser restritas, pois se faz por poucas vias. Como aponta Novais, argumentou-se, também, que a Barra permitiria uma maior mobilidade interna durante o evento, pois “sendo área de ocupação recente, tem largas avenidas e ruas que facilitam o deslocamento, ao contrário da região próxima à Ilha do Fundão, densamente ocupada” (2014, p.27). Outra justificativa para o deslocamento dos megaeventos foi a titularidade da terra: o fato da Ilha do Fundão pertencer ao Governo Federal colocaria uma



Figura 8 – Mapa do tecido urbano atual da Baixada de Jacarepaguá indicando o contexto geográfico, o Centro Metropolitano e alguns elementos urbanos relevantes. Fonte: base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

série de entraves institucionais e inibir investimentos privados, ao passo em que os terrenos na Barra pertenciam a poucos proprietários privados e com enormes interesses na valorização da área, o que facilitaria a negociação. Além do mais, a mudança da área base para a Barra da Tijuca, atendia aos interesses da Organização Desportiva Pan-Americana (ODEPA). Apesar das citadas características excepcionais da Barra – segregação espacial, restrição de acesso, possibilidade de controle – terem motivado a mudança de local, as propostas de reestruturação da cidade para atender aos megaeventos esportivos irão se concentrar, contraditoriamente, na eficácia de uma cidade articulada.

Um estudo feito pelo Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), que compara o grau de desenvolvimento social de áreas urbanas no município, denuncia situações bastante distintas entre os bairros do Rio de Janeiro e uma desigualdade crescente. (CAVALLIERI; LOPES, 2008 apud NOVAIS, 2014). Concentram-se na Zona Sul dezesseis dos vinte bairros mais prestigiados da cidade; na Zona Oeste, vetor da principal expansão urbana desde a década de 70, encontra-se “grande contraste entre os bairros”; na Zona Norte se encontram o grande maioria dos bairros com Índices de Desenvolvimento Social baixo e médio. Estudo mais recente do IPP indica que a renda média domiciliar per capita da Zona Sul é 7,6 vezes maior que a da Região de Santa Cruz, na Zona Oeste (PCRJ/ IPP apud NOVAIS, 2013, p. 9). Esses dados revelam que, apesar dos enormes investimentos na Zona Oeste com vistas a aprimorar os serviços de transportes e infraestrutura necessários à implementação do Projeto Olímpico, esses “benefícios” não alcançam todos os bairros da região, tão pouco “irradiam” seus efeitos para o entorno urbano. Vale notar que a escolha das áreas para as instalações olímpicas se fundamentou na possibilidade de se obter o que os consultores catalães chamaram de “efeito de irradiação”, ou seja, buscou-se, em tese, criar um “efeito de transmissão de centralidade” pelo qual se faria a mediação entre as áreas centrais e periféricas (NOVAIS, 2014, p.23), o que não se verificou.

Tais grandes projetos movem uma parcela considerável de recursos públicos e privados sob a justificativa de desencadear processos de desenvolvimento econômico capazes de alcançar a escala metropolitana e impactar no seu entorno imediato de modo a “reestruturar a cidade”. No entanto, tais investimentos, ao se darem através das parcerias público-privadas são orientados pelos interesses específicos dos agentes que participam e lucram diretamente com os grandes empreendimentos. O modelo de desenvolvimento pregado, para além de produzir grandes equipamentos que representam verdadeiras “caixas pretas”, privilegia os fluxos espaciais e suscita o tipo de planejamento que se diz “estratégico,

pragmático e oportunista” e impõe a revisão das categorias espaciais, como centralidades, vazios, áreas de planejamento, etc. direcionado aos interesses imobiliários. Se no urbanismo de fragmentos o espaço era tido como heterogêneo, para que os grandes projetos que atendem aos critérios do mercado de cidades sejam viabilizados o espaço, ao contrário, precisa ser encarado como fluido. E para gerenciar o território com fluidez é necessário agentes que encarem o projeto como um processo decisório dinâmico e manipulem o capital de forma igualmente fluida (NOVAIS, 2014, p.21).

Desse modo, se no urbanismo que atuava na escala do bairro, os principais interlocutores – ao menos no discurso que sustentava essa prática – eram as comunidades mediada pela ação do poder público, nos grandes projetos urbanos negocia-se entre diferentes esferas de governo com o objetivo de privilegiar a atuação do setor privado. Tais projetos constituem oportunidades para acordos políticos e transferência de recursos de uma instância de governo para outra e, finalmente, para o setor imobiliário, facilitando relações entre agentes hegemônicos, governos e atores econômicos privilegiados. Os argumentos utilizados para justificar a hegemonia do setor privado na tomada de decisões e no gerenciamento dos projetos e recursos vai desde a “sensibilidade no trato de assuntos comerciais a garantia da qualidade necessária para promover resultados apropriáveis pelos atores envolvidos”, como aponta Novais (2014, p. 22). De acordo com Carvalho Hosken, dono de uma das empresas (construtora e incorporadora) que atua predominantemente na Barra da Tijuca:

Os Jogos Olímpicos de 2016 serão aqui, em nossa casa, por isso, ao ser homenageado com essa taça como empresário do ano da Barra da Tijuca, vejo nela a síntese do esforço que todos nós fizemos para eleger o Rio a sede desse evento mundial. Sem sombra de dúvida, fomos nós – empresários, políticos, líderes comunitários e moradores – que ao transformarmos essa região na mais bela da cidade, fizemos da Barra a verdadeira base dessa difícil e memorável vitória. Nossas lutas nos levaram à convicção que ao desenvolver um trabalho firme, consciente, mostramos que somos capazes de comandar nosso próprio destino e sediar tão importante evento mundial. Dessa forma, asseguramos o fortalecimento das nossas lideranças e a solução dos problemas que nos atingiram por tanto tempo. Nossa luta tem sido árdua e muito competente. Não poderia deixar de registrar também o competente trabalho da delegação brasileira e toda a estrutura política na luta por essa conquista. A Barra da Tijuca já vem se transformando rapidamente nos últimos anos e vai melhorar ainda mais para receber, junto com toda a cidade, o merecido legado dos Jogos de 2016 (Discurso de Carvalho Hosken ao receber o Troféu Líder Empresarial em 2009).³⁶

Fato é que as parcerias público-privadas (PPP) são instrumento para sobrelevar as restrições da ação do Estado e driblar os constrangimentos que ele impõe no que diz respeito ao ganho econômico que as incorporadoras e grandes construtoras podem ter com o

³⁶ Carlos de Carvalho eleito Líder Empresarial de 2009. Acibarra em Revista. Rio de Janeiro, abr. 2010. Acibarra no 15, p. 10-11.

desenvolvimento urbano. As iniciativas governamentais impõem determinado tempo de decisão e ação e, com isso, dificuldades para realizar gastos, o que limita as possibilidades de lucro com o investimento realizado. Se é através do interesse e da ação das esferas públicas de governo que se pode garantir um desenvolvimento urbano que atenda ao interesse do que é público e, portanto, das demandas da sociedade por superação das desigualdades e pelo acesso à cidade, esse é também um obstáculo para a reprodução do capital no meio urbano.

É visível que o Rio de Janeiro atravessa um período de ajuste de princípios neoliberais que orientam as mudanças de reestruturação urbana através do planejamento estratégico de cidades, legitimado pela retórica dos grandes eventos esportivos. Esse modelo de gestão de cidade encontra no papel do Estado – e não na ausência dele, como se costuma preconizar – um de seus agentes indispensáveis, responsável por determinar políticas pró-mercado e por regular de forma rigorosa, as condições de investimento e de gerenciamento dos recursos a serem investidos, agindo de forma repressiva e autoritária quando necessário. No plano local, esse projeto ganha força e se torna viável com a aplicação do Rio de Janeiro em se tornar um centro de eventos de grande visibilidade, sendo o Projeto Olímpico o seu maior expoente. Se desde os anos 1990 o empreendedorismo urbano é acionado para determinar os rumos do desenvolvimento da cidade, é no fim dos anos 2000, com a sua indicação vitoriosa para sediar as Olimpíadas em 2016 que esse projeto ganha uma nova dimensão no cenário competitivo de cidades, viabilizada pela “aliança entre as três esferas de governo com o empresariado nacional e local” (GUIMARÃES, 2015, p.84-85).

Nesse sentido, as intervenções urbanas em larga escala se apresentam como um canal de flexibilização e aceleração de tomada de decisões e de transferência de recursos, o que também explica “abordagem culturalista” do planejamento dito estratégico, a preferência em se voltar para grandes eventos culturais (e esportivos), como apontado no capítulo anterior. Os megaeventos consistem na elaboração de inúmeros projetos dispersos no território, como os grandes equipamentos esportivos, alojamentos e hospedagens, transporte e mobilidade, sistemas de telecomunicações, redes e polos de controle e seguranças, que devem estar articulados em uma eficiente rede de infraestrutura (VAINER; OLIVEIRA; NOVAIS, 2012). Configuram, portanto, oportunidade para grandes obras de reconfiguração do espaço urbano e gestão do território que movimentam volumosos fluxos de capital.

Não é apenas o porte e o tipo de implantação dos projetos que difere essa fase do urbanismo das anteriores e que facilita a flexibilidade e a velocidade dos investimentos e,

assim, da produção do espaço. A forma de gestão entre as construtoras que dominam o cenário de promoção desse modelo de cidade e a origem do capital que aí circula também são elementos indispensáveis para entender a dinâmica neoliberal de produção do espaço urbano. “Nesse novo momento de acumulação, os capitais de incorporação buscarão um novo padrão de organização e de práticas: um grupo reduzido de grandes empresas se associam ao pequena grupo de proprietários da terra para orquestrarem a abertura desta nova frente de expansão” (RIBEIRO, 1997, p.314).

Uma pesquisa realizada no IPPUR–UFRJ sobre as especificidades de atuação das grandes empresas do setor imobiliário no Rio de Janeiro, com foco na região da Barra da Tijuca, mostra que são 4 o número de grandes empresas responsáveis por quase 50% da construção no local, durante o período de 1979 a 1985 (CARDOSO, 1989). Dentre elas, duas podem ser caracterizadas como “construtoras”, pois alternam suas atividades entre a incorporação e a construção por encomenda, dependendo da conjuntura do mercado, dominando quase todo o processo de produção, sendo a construção inteiramente subordinada à atuação como incorporadora; uma se encaixa na categoria “agência-promotora”, pois atua e é oriunda da atividade de corretagem; e uma é classificada como filial de grupo financeiro, vinculada ao capital internacional. À exceção desta última, as demais empresas “muito grandes” ligadas à atividade de construção apresentam uma forma de gestão que se assemelha à de uma “empresa-familiar”: sua estrutura organizacional reproduz uma divisão de poder inspirada no patriarcado, cujas atividades oriundas da fundação de um ou mais sócios garantem que as tarefas de gestão de primeiro e segundo escalão serão assumidas pelos seus herdeiros (1989, p.166). Essa característica permite uma maior flexibilidade na tomada de decisões – pois não necessita respaldar decisões em diversas instâncias de poder, como ocorre em empresas de padrões mais “modernos” de gerenciamento e vinculados ao capital internacional – e, assim, mais eficiência, em relação ao cenário local, no aproveitamento de circunstâncias favoráveis do mercado.

Tal pesquisa revela ainda que as 4 empresas que atuavam com predominância no mercado imobiliário na Barra da Tijuca durante os anos estudados (79-85) – período de maior expansão em direção ao bairro – correspondem aos quatro grandes proprietários aos quais as terras da Baixada de Jacarepaguá foram repartidas através da promoção de loteamentos. Por volta da metade da década de 70, quando se inicia a ocupação das terras da região (então desocupadas, à exceção de pequenos loteamentos nas fronteiras com demais bairros) esses

quatro proprietários concentravam em suas mãos todas as terras disponíveis cujos índices de aproveitamento e construtibilidade, dados pelo Plano Lucio Costa, eram bastante elevados – como será visto adiante. São elas a ESTA S.A., o Grupo Desenvolvimento, o Sr. Pasquale Mauro e a Carvalho Hosken S.A.³⁷. Ao final da década de 80, já se podia afirmar que qualquer grande empreendimento na Barra da Tijuca, para ser realizado, dependia da liberação de terras por parte de um dos grandes proprietários (CARDOSO, 1989, p.163).

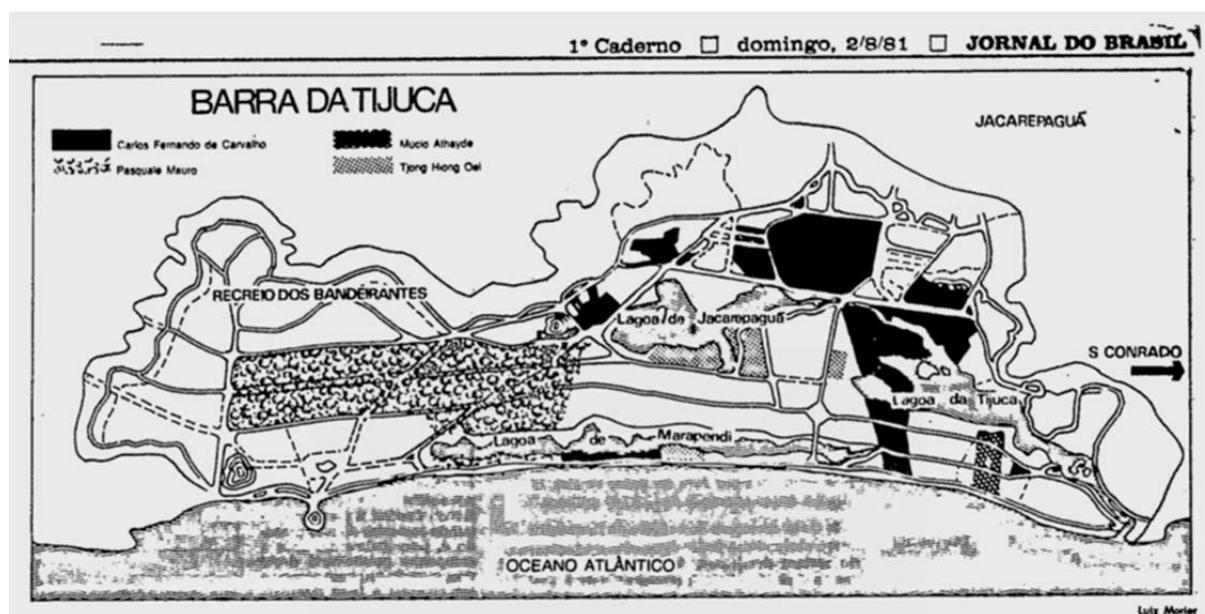


Figura 9 – Os quatro principais proprietários de terras da Barra da Tijuca. Fonte: Jornal do Brasil, 2 ago. 1981.

Quase 40 anos depois, Carlos Carvalho e Pasquale Mauro ainda mantêm grandes propriedades em atividade especulativa na região. A concentração fundiária no início da ocupação da Barra da Tijuca facilitou a dinâmica de ocupação induzida pelas empresas imobiliárias, que promoveram uma valorização do solo e “criaram”, assim uma demanda específica, ao construírem tipos de moradia voltados para as faixas de renda mais elevadas. Esse quadro oligopólico induz a elevação do preço da terra e facilita o acesso pelo mercado a grandes áreas, selecionando previamente as empresas que poderão atuar na região e garantindo o perfil elitizado do bairro. Se por um lado a ampliação da coalizão de poder na região permitiu a entrada em cena de novos atores políticos influentes, como Eduardo Paes, (prefeito do Rio de Janeiro durante a implementação do “projeto olímpico”, foi também subprefeito da Zona Oeste I região correspondente ao bairro da Barra da Tijuca, entre 1993 e 1996) por outro o quadro oligopólico da propriedade fundiária se manteve praticamente

³⁷ A construtora Carvalho Hosken S/A, além dos terrenos adquiridos na Barra da Tijuca assinou contratos de urbanização em áreas de favelas removidas da Zona Sul (muitas de forma criminosa) e, portanto, muito valiosas para o capital imobiliário, favorecida pelo fato de ter uma empresária da construtora como integrante do governo, no cargo de chefe do BNH, assumindo o projeto piloto do Programa de Cooperativa Habitacional do Estado da Guanabara (CAMPOS, 2012, p.83).

inalterado e o bairro continue a ser ocupado pela população de maior poder aquisitivo da cidade (GUIMARÃES, 2015, p.106). De fato, a cidade é a expressão espacial das relações de poder que aí se travam e o poder na política brasileira parece ser encarado como uma extensão dos interesses privados – o privado se apropria do que é público, de modo que não há distância clara e visível entre eles. Como afirma Maricato, de forma contundente:

O patrimonialismo, a privatização da esfera pública, o clientelismo e a política de favor, além da herança escravocrata, do desprestígio do trabalho e da incorporação de avanços sem o abandono das formas atrasadas, ainda estão na base da metrópole brasileira que passa por transformações significativas – a partir das mudanças que lavaram o país a se tornar um *player* de importância internacional –, mas sem modificar suas características de desigualdade profunda (MARICATO, 2011, p.8)

Acerca da presença de interesses empresariais – principalmente da construção civil – dentro das estruturas de poder do Estado, e da influência, até os dias de hoje, dos negócios e das relações estabelecidas durante o período da ditadura, Pedro Campos (2012) comenta:

Se a ditadura abrigou no aparelho de Estado uma grande quantidade de empresários da construção e seus representantes nas agências estaduais e municipais, a transição política não representou a decadência desses agentes ou seu deslocamento do poder. O que houve foi um rearranjo de forças, com a ascensão de frações políticas dos empreiteiros que se viam alijadas nos governos da Arena, ou mesmo a manutenção dos mesmos grupos empresariais representados no aparelho de Estado. (...) O que se pode notar nos governos estaduais e municipais é que os aparelhos privados da sociedade civil, fortalecidos na ditadura, eram locais de formadores de secretários de governos e chefes de autarquias estatais e continuaram a ser ambientes para alistamento de quadros para cargos públicos, o que redundou na manutenção da presença dos interesses privados organizados nessas associações dentro do aparelho de Estado após 1985 (CAMPOS, p.408).

A característica predominantemente mercantil do setor imobiliário, aliada à possibilidade de lucratividades elevadas via o aproveitamento de sobrelucros de localização ou de inovação comercial são elementos que permitem compreender a atratividade deste setor pelo capital. É um mercado que permite uma valorização imódica do capital e a Barra da Tijuca se consolidou como lugar adequado para a atuação dessas grandes empresas, uma vez que a região mostrou permitir estratégias de programação empresarial mais flexíveis, que adaptem ao caráter especulativo do mercado e também a um planejamento de longo prazo com a garantia de liquidez e de um padrão de rentabilidade mínimos (CARDOSO, 1989, p.167-168). Para atrair as classe de renda mais alta para a região, de modo a consolidar os lucros exigidos pelo capital a esse tipo de ocupação urbana, era necessário garantir os privilégios de localização do bairro. O plano de Lucio Costa, como veremos mais adiante, incentivou a expansão para a Baixada de Jacarepaguá de modo a assegurar tais padrões de ocupação e de rentabilidade, estabelecendo as bases para a atuação cada vez mais “avançada”

do setor imobiliário. Já em 1974, quando se inicia o processo de crescimento acelerado da região, a população residente no local já apresentava um perfil de renda peculiar, com cerca de 40% situando-se na faixa de rendimento acima de 20 salários mínimos (SM). Perfil esse bastante diferente do restante da cidade, onde esta faixa se situava em torno de 9% do total da população, confirmando que a Barra representava um projeto de expansão urbana para os setores da população de maior poder aquisitivo (CARDOSO, 1989, p.162).

Em entrevista a agência de jornalismo BBC em 2015, Carlos Carvalho, que se diz ser “o dono da Barra”, responde à pergunta se “acredita que a Barra deva ser um bairro somente para a elite”, após receber críticas sobre o destino dos 3.604 apartamentos da Vila dos Atletas serem alugados após as Olimpíadas como parte de empreendimento de alto padrão ao invés do espaço ser dividido, contemplando também a necessidade de moradia popular na cidade:

Nós já temos aqui o Conjunto Habitacional Bandeirantes, onde mora uma população de apoio, que depende muito desse centro de negócios, de gente que tem dinheiro para gastar. Aqueles que tiverem a chance de poder morar nessa região serão privilegiados. Se não puderem morar ali, vão para o Bandeirantes, senão vão mais para frente, pegando o BRT. A cidade está aberta para eles. Nós dependemos muito do jardineiro, do pedreiro, e mantemos escolas para formação desse pessoal.

Para botar tubulação de água e de luz há um custo alto, e quem mora paga. Como é que você vai botar o pobre ali? Ele tem que morar perto porque presta serviço e ganha dinheiro com quem pode, mas você só deve botar ali quem pode, senão você estraga tudo, joga o dinheiro fora. Há muitos bairros que agasalham pessoas com poder aquisitivo mais modesto.³⁸

O empresário Carlos Carvalho parece defender, sem constrangimentos, a manutenção da estratificação social como uma “política habitacional”, segundo a qual os bairros devem ser ocupados de acordo com as classes sociais – as quais ele identifica claramente, considerando a desigualdade social algo “natural” e lógico –, submetendo identidade e cultura à lógica do mercado. De fato, a permanência de áreas de renda alta em localizações privilegiadas depende da existência de regiões de moradia das classes menos abastadas, não tão perto mas também não tão longe dali. Moradias muitas vezes fruto de autoconstrução comunitária em áreas não regulamentadas pelo Estado, lugares onde (ainda) não interessa à atuação do mercado. Maricato (1997) mostra que a ilegalidade na provisão de moradia é funcional para a manutenção do baixo custo da reprodução da força de trabalho, como também para um mercado imobiliário especulativo que se sustenta sobre uma estrutura fundiária arcaica. O direito à cidade não consta como uma orientação pública e, nesse

³⁸ Carlos Carvalho Hosken, em entrevista à BBC Brasil em 10 de agosto de 2015. Disponível em http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150809_construtora_olimpiada_jp. Acesso em 27 maio 2016.

sentido, os governantes não estão preocupados em prover acesso à terra urbanizada à população de baixa renda, operando assim de modo a garantir a concentração fundiária. Os pobres são condicionados a morar em lugares de vulnerabilidade onde a lucratividade imobiliária não incide, como áreas sujeitas a inundações, encostas ou de proteção ambiental, regiões que não estão servidas de redes básicas de infraestrutura, como as de água e esgoto.

No Brasil, a manutenção de parte da cidade na ilegalidade é funcional para as elites econômicas que, quando necessário, se utilizam da retórica da legalidade para intervir com violência no sentido de remover comunidades inteiras. A violência econômica própria do sistema capitalista, que impõe que a maioria dos trabalhadores vivam na pobreza, enquanto uma minoria goza de privilégios através da acumulação exponencial de capital e de propriedades fundiárias, institui a utilização da violência extra-econômica para manutenção de sua hegemonia. Enquanto isso, o modelo de desenvolvimento urbano em vigor, que estaria sendo corrigido com base na legalidade, permanece intacto; uma lógica que tem como pilar a segregação social, pois a proximidade física de moradias pobres e de moradores pobres é fator de desvalorização de imóveis (MARICATO, 1997), principalmente os que tem caráter especulativo em frentes de expansão imobiliária, como é o caso da Barra da Tijuca.

O caso da Vila Autódromo é emblemático desse processo: a comunidade enfrentou ameaças de remoção durante mais de 20 anos, até ser quase totalmente removida com o Projeto Olímpico. Das três comunidades marcadas para serem retiradas no início da década de 1990 (Via Parque e Vila Marapendi) a Vila Autódromo foi a única que logrou resistência e obteve, em 1993, o título de posse dos lotes emitido pelo Governo do Estado para as famílias que ali residiam. A comunidade está no centro dos interesses que envolvem a construção do Centro Metropolitano da Barra e das instalações Olímpicas. As famílias ocupam uma área ao lado do antigo Autódromo de Jacarepaguá, onde foi erguido o Parque Olímpico. Apesar de o projeto vencedor do concurso Internacional “Parque Olímpico Rio-2016” reconhecer a legitimidade da Vila Autódromo e considerar a permanência e a urbanização da comunidade um “legado” para a cidade, a prefeitura do Rio de Janeiro insistiu na remoção, à revelia da opção dos moradores de permanecerem ali. Vimos ao longo do último ano a arbitrariedade do poder público que, utilizando da força policial, expulsou moradores e demoliu casas durante a madrugada, atentando contra a vida das pessoas que ali residiam.

Depois que apresentaram esta última versão do plano, as negociações foram rompidas e o governo municipal passou a negociar individualmente com os moradores. Começou, a partir de então, um assédio cotidiano dos funcionários da

Prefeitura, segundo relatam os moradores. "O prefeito mente. Os moradores estão sendo coagidos a aceitar a indenização", diz uma pichação logo na entrada da vila. Bienenstein explica: "Esses funcionários dizem que a família deve sair senão vão perder tudo. Fazem pressão, dentro da comunidade e dentro das famílias". (...) Os que ficam passam a viver em um insuportável cenário de guerra, ao mesmo tempo que são pressionados a fazer o mesmo. Os moradores vão ficando uns contra os outros e a favela acaba dividida. E assim, pouco a pouco, vai sendo removida. As remoções na Vila Autódromo começaram em fevereiro de 2014 e, desde então, cerca de dois terços de sua população deixou a comunidade – os moradores calculam 390 famílias, enquanto que a Prefeitura fala em 590. (...) Os moradores têm certeza que o objetivo é a remoção completa das famílias para que, finalmente, algum tipo de empreendimento imobiliário seja realizado.³⁹

O prefeito Eduardo Paes – que em seu mandato removeu uma quantidade de pessoas superior a soma dos prefeitos Pereira Passos (1902 - 1906) e Carlos Lacerda (1961 - 1965), frequentemente lembrados pela violência de suas políticas de remoção de favelas (AZEVEDO, FAULHABER, apud GUIMARÃES, 2015, p. 36), chegou a declarar que a Vila Autódromo seria a única comunidade retirada por causa das Olimpíadas. No entanto, nem as indenizações nem a compra do terreno constam em nenhum dos três orçamentos olímpicos (2015, p.122). A Prefeitura do Rio de Janeiro utiliza, assim, a máquina pública municipal para representar os interesses dos proprietários e promotores imobiliários da Barra da Tijuca, facilitando a obtenção da mais-valia urbana através da apropriação privada de fundos públicos. Para tanto é necessário invisibilizar os pobres e a pobreza e consolidar a imagem e a marca da *cidade maravilhosa*. Nesse sentido, a Barra da Tijuca se apresenta hoje no mercado de cidades agregando uma nova marca: a do *Rio Cidade Olímpica*.

O processo histórico é um processo de totalização e de fragmentação simultâneos, de cissiparidade e esfacelamento, e a totalidade resultante desse processo revela suas cisões. “Pensar a totalidade, sem pensar a sua cisão é como se a esvaziássemos de movimento”, escreve Milton Santos (2014, p.118), “essa é a história do mundo, de um país, de uma cidade...”. As cisões que se evidenciam no processo de urbanização do território em questão expõem os conflitos inerentes ao espaço urbano, e a tomada de conhecimento da totalidade cindida pode orientar caminhos para a sua superação. No entanto, as cisões latentes desse processo foram aludidas para justificar a necessidade de se criar falsos consensos, silenciar os conflitos e, assim, facilitar a promoção de uma cidade brutalmente desigual, de hegemonia neoliberal. Seja pela concentração da propriedade (do solo), seja pela concentração da produção (do espaço), a Barra aparece hoje, dentro dos circuitos de valorização imobiliária na cidade do Rio de Janeiro, sem dúvida alguma, como o espaço da centralidade do capital.

³⁹“Remoções na Vila Autódromo expõem o lado B das Olimpíadas do Rio”. Reportagem da Revista “El País” publicada em 15 agosto 2015. Acesso em: 10 jul. 2016.

2.5. O CENTRO METROPOLITANO E OS CAMPOS CEGOS URBANOS

É evidente que a *ocupação dela não será para tão cedo*. Na vida das cidades as dezenas são frações, a unidade é a centena, ou a sua metade. Durante muito tempo ainda, deixe-se a várzea tal como está, com o gado solto pastando. E *só quando a urbanização da parte restante, da Barra a Sernambetiba, se adensar; quando a infraestrutura, organizada nas bases civilizadas e generosas que se impõem, existir, e a força viva da expansão o impuser*, – aí então sim, terá chegado o momento de implantar o novo centro que, *parceladamente embora, já deverá nascer na sua escala definitiva* (COSTA, 1969, grifo nosso).

O trecho acima da memória descritiva do plano-piloto para a urbanização da Baixada de Jacarepaguá indica claramente a intenção do urbanista de que a ocupação do Centro Metropolitano ocorresse a longo prazo, no momento em que o entorno já contasse com alguma infraestrutura e sua urbanização nos moldes *civilizados* já estivesse “consolidada”. Nesse contexto, não parece ser assim tão contraditório o fato do local permanecer, até os dias de hoje, quase totalmente desocupado. Mais adiante no texto, o autor reafirma que “é preciso dar tempo ao tempo, e não antecipar a ocupação da área”. O Centro Metropolitano norte-sul/leste-oeste que, de acordo com a narrativa apresentada, fará desta baixada a “futura capital do estado” (COSTA, 1969), não seria, portanto, um elemento fundamental para o desenvolvimento urbano – mas se concretizaria numa segunda fase de “colonização” do território, quando a urbanização nas bases *generosas que se impõe* existir. De fato, o modelo de cidade preconizado iria atingir seu ápice muito tempo depois: a intenção de projetar internacionalmente o bairro como uma centralidade, local ideal para megaeventos, se concretizará com o advento das Olimpíadas em 2016 – invés da frustrada Exposição de 1972.

Não é preciso muito rigor crítico na análise para entrever a política impregnada no discurso urbanístico: política da produção do espaço que, através da criação de imagens bucólicas e até mesmo idílicas, se busca *cegar*. A imagem de um *gado solto pastando* na várzea enquanto o adensamento urbano segue seu processo *natural*, sem conflitos, remete a uma tese de conciliação de um processo que, ao contrário do que se pretende parecer ser, se impõe de maneira agressiva, desigual e muitas vezes por meio de mensagens autoritárias. O espaço social, como aponta Lefebvre, é constituído através da relação entre o percebido (as práticas sociais), o concebido (as representações do espaço) e o vivido (os espaços de representação). A transição natural, sem rompimentos, do espaço rural para o urbano descrita por Costa, interfere diretamente “na construção do espaço social concebido através das representações deste espaço” (RIBEIRO, 2009, p. 76), e ademais, indica uma ideologia determinada a – cordialmente – impor a racionalidade dominante e assim, o modelo de cidade

hegemônico. E nesse processo, o urbanista moderno – que à época ainda gozava de considerável prestígio profissional – exerce um papel fundamental, de consagrar a visão promissora do futuro da cidade. Nas palavras de Lucio Costa (1969):

E como a função do urbanista é ver com antecipação, veja-se então o que esta campina comporta. Nela se inscreve um octógono alongado que se articula às Vias 5 e 11 (...). Desse esquema geométrico resulta a necessidade de uma ampla via de contorno da qual se desprenderiam sucessivamente vias de acesso(...). Aos quarteirões centrais teriam gabarito mais alto, cerca de duzentos metros, correspondendo assim a 70 andares e à cota da Pedra da Panela (196m); os demais, de 40 e 50 pisos (...).

A partir da centralidade geométrica da região, a redefinição do espaço total da cidade é empreendida com a proposta do Centro Metropolitano, que formaria, com as definições de zoneamento propostas pelo plano-piloto, uma espécie de rede de centros hierarquizados, junto com a “criação de um conjunto de torres no início da praia da Barra, denominado Centro da Barra, e ao qual se acrescenta um outro semelhante e simétrico, o Centro de Sernambetiba”. Além desse triângulo formado por três centros, estava prevista a “criação de núcleos de urbanização concentrada, com conjuntos de torres distanciadas cerca de 1km, ao longo da Av. das Américas (...) lotes residenciais amplos e clubes em grandes áreas e, ainda, talvez, um centro de comércio de gabarito baixo” e “um possível núcleo de torres no entroncamento com a Av. Alvorada”. Já as “áreas próximas ao Centro Metropolitano deveriam ter o uso definido em uma segunda etapa de desenvolvimento do plano” (COSTA, 1969). Nas propostas básicas do plano é possível reparar que o problema principal identificado por Costa consiste na definição dos diversos centros de produção imobiliária e de comércio e na implementação de “novos” equipamentos que atendam às demandas de uma classe de renda elevada. Note-se também que a área destinada ao Centro Metropolitano – uma esplanada de quase 4 km² de extensão – e seus arredores não é definida no plano, apesar de ser anunciado como o principal elemento estruturador do “futuro core da metrópole”.



Figura 10 – Esquema comparando a área do Centro Metropolitano às de outros bairros do Rio de Janeiro: Fonte: planta cadastral do Rio de Janeiro.

Lucio Costa apresenta alguns parâmetros de ocupação para o Centro Metropolitano em outro documento publicado posteriormente (entre 1970 e 1979), intitulado “Futuro Centro Metropolitano – esquema de implantação das quadras”, um curto texto de 2 páginas republicado no livro “Registros de uma Vivência”, de 1995. Como já se podia prever, inicia-se descrevendo o traçado viário da enorme área destinada o novo centro, indicando, mais uma vez, a centralidade do desenho formal e da questão da circulação viária no plano:

a área destinada ao futuro polo urbano é definida pelo cruzamento ortogonal do eixo leste-oeste (2km) com o eixo norte-sul (1,5km), decompondo-se assim em quatro lóbulos afastados 100m entre si e constituído cada um por quatro quarteirões com 50m de permeio, que por sua vez se subdividem em quatro quadras a 25m uma da outra. (...) Nas vias com gabarito de 100 ou 50m o tráfego se processa no sistema de mão dupla e no de mão única nas vias delimitadoras das quadras (COSTA, 1995).

O texto prossegue com a descrição dos eixos principais de tráfego e do fluxo de automóveis e com a retomada a figura da *esplanada*, concretizada no plano-piloto de Brasília. Ademais o urbanista propõe como padrão de implantação o partido denominado *Arcadas Verdes*, um sistema de pórticos arqueados. Ao final há uma breve menção à mistura de usos no Centro Metropolitano, que tem como objetivo garantir “vida permanente na área” – os prédios não devem ter “apenas escritórios e empresas, mas também hotéis, apart-hotéis e residências”.



Figura 11 – Imagem aérea do Centro Metropolitano com as divisões dos lotes destinados aos empreendimentos futuros. Fonte: www.skyscrapercity.com.

Segundo Lefebvre (1999), a centralidade constitui o essencial do fenômeno urbano, considerada aqui a partir do movimento dialético que a constitui e a destrói e que, ao mesmo

tempo, a cria e a extingue – e cujo conteúdo é, como já mencionado, “vulgar”. Condição paradoxal, uma vez que, de acordo com Serpa (2013, p.100) “a cidade não cria nada, não centraliza as criações e, contraditoriamente, cria tudo”. A visão hierarquizada de centros e subcentros, no interior das cidades, ocorrendo igualmente a partir da noção de centro-periferia e dos fatores que conferem centralidade a esses centros (e subcentros) decorre de um projeto orientado por uma ordem econômica e política, como enfatizado anteriormente.

Magalhães (2005) aponta que o deslocamento de centralidades em direção ao oeste foi justificado pelo poder público, sobretudo, pela mística de que ali estaria sendo construído o futuro da cidade, ou como diria Lucio Costa, o “coração da Guanabara”. Segundo o autor:

Não foi necessário que o projetado Centro Metropolitano até hoje não se tivesse materializado; o próprio autor considerava que ele seria construído muitas décadas à frente. A mística, assim, adquire valores que transcendem as possibilidades reais e alcançam o beneplácito das certezas – porque, no futuro, todos poderemos comprovar... Trata-se, pois, do mesmo arcabouço ético que promoveu, e continua a promover, a ruptura com a cidade existente e permitiu que grandes trechos pudessem ser descaracterizados ou demolidos na perspectiva de que o futuro já estava previamente definido (MAGALHÃES, 2005, p. 117).

Como vimos no capítulo anterior, despontam hoje 4 principais proprietários de terra na Baixada de Jacarepaguá, alguns deles donos das incorporadoras que atuam no local e que detém, portanto, também os meios de produção da construção imobiliária. Segundo Cardoso (1988, p.163), a legitimidade do direito de propriedade na região é até os dias de hoje motivo de contestação judicial, “sendo constantes as denúncias relativas à “grilagem” de terras ou à ilegalidade de títulos de propriedade”. Com a iminente ocupação da Barra ainda em 1964, é efetivada a liquidação do Banco de Crédito Móvel⁴⁰, com a entrada de novos agentes promotores do espaço urbano e a região é objeto de um processo de parcelamento que promove grandes glebas loteadas. Segundo Guimarães (2015), o empresário local que mais se beneficiou do atual momento de expansão da construção civil da Barra é Carlos Carvalho, dono da Carvalho Hosken S/A (que inclusive integrou a delegação brasileira pela candidatura do Rio de Janeiro a sediar os Jogos Olímpicos). “Suas terras e seus empreendimentos se concentram principalmente na zona da Avenida Abelardo Bueno – também chamada de eixo Olímpico – e nas avenidas que a cortam, limite entre a Barra da Tijuca e Jacarepaguá, onde se concentram as intervenções urbanas e se pretende erguer o Centro Metropolitano” (GUIMARÃES, 2015, p.105-106). Cabe mencionar que a Carvalho Hosken foi fundada em

⁴⁰ “Empresa fantasma cuja liquidação extrajudicial foi solicitada pela primeira vez em 1901, e pela terceira vez em 1964, permanecendo durante todo esse período como uma das grandes proprietárias de terras na região, a partir de títulos cuja origem é, no mínimo, obscura” (CARDOSO, 1988, p.175).

1951 e chegou a participar da construção de Brasília e que, a partir de 1970, quando Carlos Carvalho adquiriu cerca de 10 milhões de metros quadrados na região planejada pelo amigo Lúcio Costa, a empresa – que se autodenomina como uma empresa de “desenvolvimento urbano” – passou a se dedicar exclusivamente a projetos na Barra da Tijuca. Hoje estima-se que Carvalho ainda tenha 6 milhões de metros quadrados de terrenos na região⁴¹.



Figura 12 – Principais empreendimentos da Barra da Tijuca entre 2010 e 2016, em amarelo (centro metropolitano em vermelho). Fonte: Revista Veja Rio Online. Acesso em: 25 jun 2016.

É no entorno do Centro Metropolitano onde estão previstos o maior número de lançamentos imobiliários na Barra da Tijuca, onde o mercado direciona seus investimentos. A escala monumental vislumbrada pelo urbanista para o Centro Metropolitano foi revista: dos originais 70 pavimentos que lhe conferiam posição de marco da Baixada de Jacarepaguá, são previstos hoje no máximo 35 pavimentos, devido a aproximação do aeroporto de Jacarepaguá. Foram previstos para serem construídos, ainda no período entre 2010 e 2016, novos minibairros e outros shopping centers. Para Carlos Carvalho, a região será “o centro mais elitizado do mundo, com avenidas de até cem metros de largura, enquanto a Rio Branco tem trinta metros” e o Centro tradicional da cidade será apenas o centro histórico⁴². A agência “Rio Negócios” criada pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 2010 para atrair e facilitar a implantação de novas empresas e negócios na cidade, defendia que “o Centro Metropolitano tem como características ser o *New Central Business District* da cidade, ocupando uma área de 3,2 km², superior ao bairro do Leblon”⁴³. Destaca ainda a localização no centro da região metropolitana, a nova infraestrutura de transporte e a proximidade com as áreas olímpicas.

⁴¹ “Carlos Carvalho, o dono da Barra da Tijuca”. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/995/noticias/carlos-carvalho-o-dono-da-barra-da-tijuca>>. Acesso em: 26 jun. 2016. □

⁴² “O bairro é o centro do Rio”. O Globo Barra, 7 mar. 2013. Disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/o-bairro-o-centro-do-rio-7761823>. Acessado em 25 junho 2016. □

⁴³ Apresentação da Rio Negócios. Disponível em: <<http://rionegocios.com/en/uploads/2011/06/DataCenter>>. Acesso em: 26 jun. 2016. □

Na mesma linha de exaltação do bairro como a nova centralidade da cidade dos negócios, o caderno “Cidade Barra”, publicado no *O Globo* em setembro de 2013, divulga uma série de matérias indicando a região como o local de um novo ciclo de crescimento. Uma das reportagens tem como título “Londres inspira modelo carioca – perfil da Avenida Abelardo Bueno se assemelha ao da região que reúne empresas globais na capital inglesa”, revelando de forma inequívoca o objetivo dos agentes imobiliários.

Como afirma Maricato (2011), é notória a centralidade absoluta da renda da terra no capitalismo periférico. A Carvalho Hosken possui, atualmente, mais da metade dos lotes do Centro Metropolitano, sendo os demais repartidos entre o Grupo Teruskin/Brascan e a Perugia. Dos poucos empreendimentos construídos no local, estão o Shopping Metropolitano Barra, lançado pela Carvalho Hosken em 2013, utilizando apenas quatro dos lotes de sua propriedade, em um terreno de aproximadamente 78.000 m², com 210 lojas e estacionamento para 2.600 carros. As classes A e B são o público-alvo do empreendimento, que custou 350 milhões de reais⁴⁴. Ainda na área de Carlos Carvalho foi construído o Universe Empresarial, empreendimento com sete torres, 642 salas comerciais, escritórios de vila duplex e o primeiro hotel da cadeia Hilton no Rio de Janeiro, com toda a estrutura luxuosa do padrão cinco estrelas (todos construídos em parceria com a Cyrela Commercial Properties).

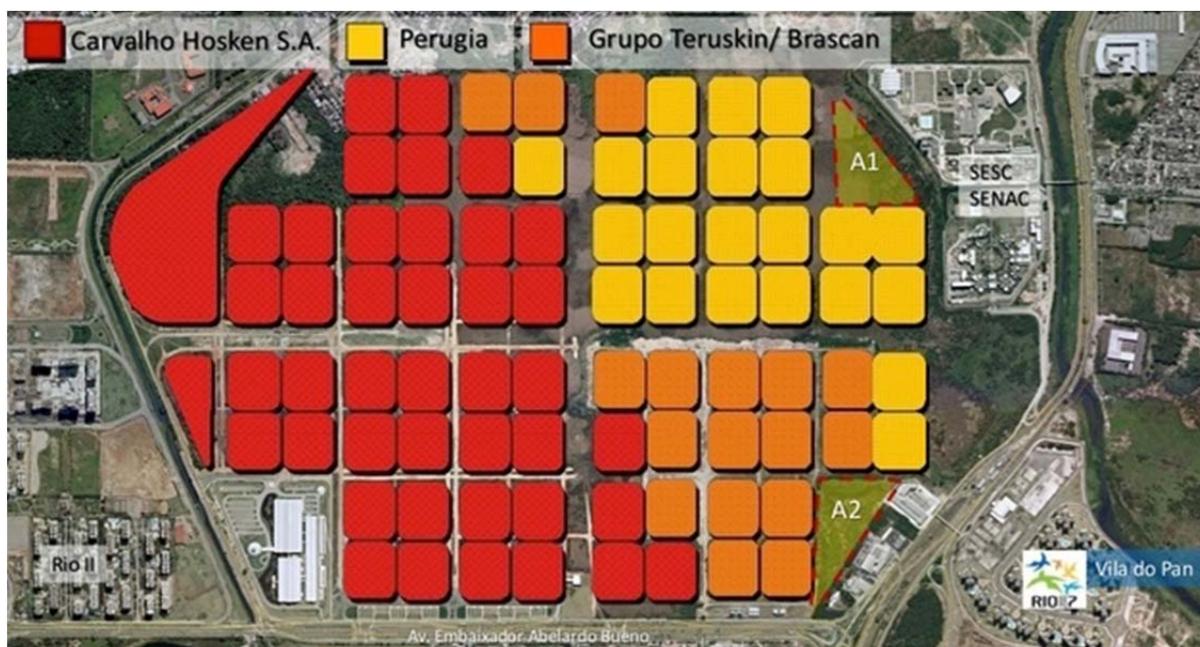


Figura 13 – Proprietários dos lotes do Centro Metropolitano. Fonte: Rio Negócios, jun 2011, p.8.

⁴⁴ “O Centro da cidade...na Barra. Shopping Metropolitano, na Abelardo Bueno, se prepara para abrir as portas no início de dezembro e marca o início do Centro Metropolitano, um grande espaço empresarial planejado por Lucio Costa em 1969”. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/o-centro-da-cidade-na-barra>>. Acesso em: 9 jul. 2017.

O hotel, cujo projeto foi financiado pelo BNDES, reúne um complexo multiuso e áreas de lazer⁴⁵. A racionalidade visível na divisão dos lotes do Centro Metropolitano, como mostrado no mapa acima, reflete como é tratado o espaço urbano dentro da lógica privada de produção de cidades: objeto calculável para fins de obtenção do lucros máximos. O território é mera superfície inerte, um plano fatiado para a venda no mercado e objeto para especulação financeira. Qualidade de espaço que, mesmo quando repleto de coisas, permanece vazio de significado (da urbanidade) e cego aos *diferenciais* qualitativos do *urbano*. Note-se que o plano-piloto teve um papel importante na legitimidade do processo de ocupação adotado para a Baixada de Jacarepaguá, prevendo as fases de urbanização do território. Em outra passagem do texto descritivo Costa reafirma, em outras palavras, a intenção de manter o Centro Metropolitano como reserva de mercado para o capital imobiliário, utilizando, novamente, de imagens lúdicas e apaziguadoras:

Mas, como já se acentuou, é preciso dar tempo ao tempo, e não antecipar a ocupação da área. A princípio poderia parecer conveniente a implantação prévia do sistema viário preconizado para o local, a fim de assim garantir-lhe o futuro já nos moldes concebidos. Este método teria o risco de provocar uma primeira e segunda fases de construções certamente impróprias e numa escala indevida, o que só serviria para aviltar a área, dificultando-lhe a ocupação quando a maturidade urbana a impusesse. Ao passo que a manutenção da campina verde com o seu ar bucólico atual infunde respeito e dignidade à paisagem (COSTA, 1969).



Figura 14 – Vista aérea do Centro Metropolitano em 2016. Fonte: www.carvalhohosken.com.br.

⁴⁵ Idem. “O Centro Metropolitano reúne lazer e diversão em um só lugar.” Carvalho Hosken. □

A imagem da enorme campina praticamente vazia do Centro Metropolitano não remete à “um ar bucólico” como sugeriu Lucio Costa, pelo contrário, antecipa o ocupação imobiliária predatória iminente e já induz ao cenário futuro de torres empresariais e shoppings centers. Como preconizado pelo plano, o sistema de vias está implantado e o empresariado local almeja sua ocupação, como é possível ver nas imagens publicitárias de alguns dos empreendimentos projetados⁴⁶. Ademais, expressa em certa medida o paradoxo inerente que o conceito de *Campo Cego* possui: de um lado o “campo”, noção espacial concreta que remete objetivamente a uma amplitude iluminada, de outro a subjetividade de ideia de “cego”, que remete à escuridão. Apesar da visibilidade do “campo” ele permanece em negação, em constante contradição, recusa o *urbano* existente, rejeição que se estende ao pensamento e ao conhecimento de determinada sociedade (LEFEBVRE, 1999). Como aponta Lefebvre, essa cegueira se deve ao fato de olharmos a nova realidade – a urbana – com os conceitos e ferramentas elaboradas pela prática e racionalidade industriais (capitalistas), um tipo de pensamento analítico e fragmentado, redutor da realidade em formação, que faz com que a combatamos e a impeçamos de se desenvolver plenamente.

⁴⁶ Em vídeo comercial divulga-se o recém lançado “City Business District Rio”: “Quando coisas especiais acontecem na hora e no lugar certo surge algo realmente extraordinário (...). Quando a Barra da Tijuca, uma região que se desenvolveu e se transformou e que hoje é uma realidade, se une a um projeto grandioso, diferenciado e completo, surge o novo lançamento da PDG e Ager. O primeiro distrito comercial e corporativo do Rio de Janeiro, uma referência definitiva para a cidade”. Disponível em: <http://imoveismaisrio.com.br/imoveis-a-venda/rj/the-city-business-district-barra-da-tijuca-pdg-abelardo-bueno>. Acesso em: 20 jun. 2017.



Figura 15 – Perspectiva da futura ocupação dos terrenos da Carvalho Hosken. Fonte: O Globo online, “O centro da cidade...na Barra”.



Figura 16 – Empreendimentos do Grupo Teruskin no Centro Metropolitano: Soho Residence e Union Square. Fonte: <http://www.grupoteruskin.com.br/pt-br/land-bank/centro-metropolitano>. Acesso em: 10 jun 2017.

3. METODOLOGIA DE PESQUISA

3.1 – SOBRE O MÉTODO DE TRANSDUÇÃO

Abordar a problemática urbana coloca um desafio de percurso metodológico difícil, como aponta Lefebvre, uma vez que “a cada tateamento, a cada avanço, surge uma interpretação ideológica que imediatamente se converte em prática redutora e parcial”. Enquanto a prática do planejamento e das representações do espaço econômico restringem a realidade urbana a dados quantitativos e a terrenos passíveis de projeto e, principalmente à instalação de empreendimentos, o “espaço urbano específico”⁴⁷ desaparece. O movimento dialético presente no pensamento de Lefebvre nos mostra que, ao mesmo tempo em que a dinâmica do processo histórico oferece subsídios para o entendimento do mundo hoje, é sobretudo a partir da apreensão do presente que se pode entender criticamente o passado.

O presente projeto de pesquisa pretende explorar as ferramentas metodológicas descritas por Lefebvre, adotando o conceito de *transdução* como método científico de pesquisa. Para o autor, esse é um processo científico que busca evitar “o empirismo que constata”: é contra a livre associação que se arrisca e contra a produção de conhecimento fragmentado que se pretende facilmente “comestível”. A teoria se “anuncia a partir de uma hipótese teórica”. O método de pesquisa que se refere à elaboração desse objeto virtual são os “procedimentos e operações clássicas, a dedução e a indução”, aos quais se soma a prática da transdução (reflexão sobre o objeto possível) (LEFEBVRE, 1999, p.18). A transdução caracteriza, pois, o real e o possível contido nele, ou ainda, os diversos “futuros possíveis” que o real anuncia. Tal método nos é fundamental pois dialoga com a intenção dos planos urbanísticos de projetar algo que ainda não existe. Questiona o pensamento linear e determinista que apresenta uma única forma de realização de determinado projeto ao invés de abordá-lo através dos diversos projetos contidos no presente. Ignora o pensamento dialético que releva que, tanto o(s) futuro(s) já está potencialmente contido(s) no presente como, na via inversa, o atual também contém traços dos diversos passados que a ele se referem.

Pretende-se assim reconstruir historicamente, através da elaboração de mapas e outros materiais gráficos, o processo de ocupação da região da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, confrontando o discurso e a intenção anunciada nos planos urbanísticos que

⁴⁷ Lefebvre associa a cada uma das eras da periodização geral do tempo histórico proposta em *A Revolução Urbana* (1970) a constituição de um “espaço específico”. Temos assim, respectivamente, o espaço absoluto (era agrária), o espaço abstrato (era industrial) e o espaço diferencial (era urbana).

previram diretrizes para a urbanização do território em questão – principalmente o plano-piloto de Lucio Costa, de 1969, por ter sido esse o plano decisivo para a sua ocupação, a partir do qual foram estabelecidos os parâmetros e instrumentos urbanísticos até hoje em vigor – e suas as implicações ideológico-formais com a concretude urbana atual. Pretende-se espacializar a pesquisa desse processo de urbanização, ao comparar o futuro desenhado pelo projeto com o presente da época e com os diferentes momentos concretos de ocupação, visando aludir e, se possível, demonstrar, os diversos futuros que já estavam contidos no presente da realidade urbana daquele bairro, este em constante movimento de formação e totalização. Para isso faremos uso de mapas históricos existentes nos sites de armazenamento de dados da prefeitura do Rio de Janeiro e outros e os diversos projetos elaborados para a região, bem como publicações em jornais e periódicos com informações a esse respeito. Serão elaborados mapas a partir de uma base comum, uma foto aérea da região de 2016, extraída do banco de dados da ferramenta *Google Earth*, utilizada para comparar a realidade urbana com os planos e projetos desenvolvidos para tal, com foco no Centro Metropolitano.

O estudo do objeto de pesquisa, entendido enquanto um *processo*, e a espacialização da(s) virtualidade(s) projetada(s) para a Barra da Tijuca – que se refletem no processo de continuidade e ruptura entre os planos urbanos levantados – implica na análise da relação dos desenhos e projetos urbanísticos sobre a base do tecido da cidade presente. Implica também na investigação do discurso que orientou a urbanização do território; as linhas de pensamento do urbanismo que o influenciaram; os modelos de cidade apresentados ou ocultos pelos planos-discurso; o que se entende por projeto urbano e sua forma de representação, etc.

Cabe ressaltar pois, a dimensão *conjectural* de mapas que pretendem reconstruir situações espaciais que não mais existem, como afirma Mauricio de Abreu sobre o método de transdução ao introduzir o trabalho de pesquisa que buscava reconstituir a sítio original da cidade do Rio de Janeiro (a “Cidade Alta, ou o morro do Castelo da então cidade de São Sebastião), que é válido para nossa reflexão acerca desse processo, apesar dos motivos de dificuldade ou de inacessibilidade a documentos históricos sobre a produção do espaço “urbano” sejam distintos (2010, p.213):

É importante enfatizar, desde já, que esses mapas são exatamente o que seu qualificativo indica: conjecturais. Devido à exiguidade das fontes e à dificuldade mesmo de interpretá-las, nada nos pode garantir que a cidade tenha sido *exatamente* como ela será aqui apresentada. Conjecturas, entretanto, só podem ser consideradas sérias se conseguirmos ter acesso a seu processo de produção, isto é, se formos capazes de acompanhar os passos que levaram o autor às conclusões a que chegou. Por essa razão, a construção de mapas conjecturais precisa ser precedida de uma

discussão individualizada das fontes que permitiram sua elaboração. É isso que faremos a seguir. Tentaremos, com essa explanação, justificar nossa conclusão de que a cidade de São Sebastião pode até não ter sido *exatamente* como os mapas irão apresentar, mas também não terá sido *muito diferente* dessa caracterização.

3.2 – ESPACIALIZAÇÃO DA CRÍTICA: O MAPA COMO INSTRUMENTO DE PESQUISA

A pesquisa de campo apresentada nesse trabalho é resultado da tentativa de pôr em prática o movimento dialético descrito por Lefebvre através do confronto entre alguns dos principais planos urbanos desenvolvidos para a cidade do Rio de Janeiro, mediados pelo recorte territorial da Baixada de Jacarepaguá, problematizando os discursos que embasaram suas formulações. Consiste em um processo de avanços e retornos temporais e de sobreposições espaciais dos mapas e das diretrizes de ocupação do território em questão – a região que, através de uma urbanização intensiva seria socialmente reconhecida como Barra da Tijuca. Como afirma Lefebvre, não há continuidade sem crises, sem o surgimento de novos elementos e relações e, inversamente, não há ruptura que não guarde o vínculo de um processo contínuo e cumulativo, que se expressa nas formas da cidade (de conhecimentos, técnicas, capital, etc.), sendo ela o lugar mesmo da acumulação. “Sem os procedimentos progressivos e regressivos (no tempo e no espaço) da análise, sem esses múltiplos recortes e fragmentações, é impossível conceber a ciência do *fenômeno urbano*. Entretanto, os fragmentos não constituem um conhecimento” (LEFEBVRE, 1999, p. 54).

Analisaremos, portanto, conjuntamente com os mapas, as diretrizes de ocupação urbana previstas nesses planos para a região da Baixada de Jacarepaguá, desde que essa região começa a figurar no planejamento da cidade através do entendimento de uma escala metropolitana⁴⁸, com o objetivo de levantar as orientações urbanísticas elaboradas por iniciativa do poder público para consolidá-la como uma nova frente de expansão urbana e induzir sua ocupação. Para esse levantamento, considera-se as diversas acepções de *Planos urbanos*: os Planos Diretores; Planos de Desenvolvimento Urbano; Planos de diretrizes viárias; Planos Urbanísticos; Planos Estratégicos. Nesse processo, relacionaremos também a legislação urbanísticas que têm relação direta com o uso e ocupação do solo da Baixada de Jacarepaguá e que dialogam com as diretrizes presentes nos planos abordados.

Vale mencionar os diferentes entendimentos acerca do papel desses instrumentos

⁴⁸ O termo metropolitano é empregado aqui como manifestação espacial de um fenômeno urbano, um fato social – diferente do termo região metropolitana, que se refere a uma instância administrativa, à qual pertencem um número definido de municípios. Os municípios que comportam uma região metropolitana não necessariamente correspondem ao fenômeno urbano da metrópole.

urbanísticos, a exemplo da ideia de plano diretor e zoneamento e das disputas que giram em torno dos seus significados. Villaça aponta que, enquanto por um lado a ideia de plano diretor frequentemente se confunde com a de zoneamento no Brasil, por outro há uma generalizada convicção “de que ambos são diferentes e essa distinção está longe de ser mera e inconsequente formalidade” (VILLAÇA, 2005, p.8). O Plano Diretor – instrumento que integra a seção mais ampla de política econômica – é geralmente apresentado como um “instrumento muito mais poderoso e abrangente que o zoneamento”, uma vez que esse último, mesmo tendo objetivos de natureza social e econômica, só se refere ao controle do uso do solo e que vem sendo executado, na maioria das grandes cidades, através de leis autoaplicáveis (2005). O zoneamento adquiriu progressiva importância na construção edilícia da cidade ao longo do século XX pois, sendo esse um instrumento político-jurídico regulador da produção do espaço urbano, tende a se sobrepor a uma abordagem mais abrangente do planejamento urbano. Utilizado como um mecanismo de controle ideológico da produção do espaço urbano, o zoneamento é defendido como um instrumento capaz de promover o “equilíbrio” dos diversos interesses existentes, regulando e acomodando as contradições geradas (BORGES, 2007, p.14) e, principalmente, garantindo uma participação favorável aos agentes imobiliários. O Plano Diretor, ao contrário, seria uma ferramenta de integração das políticas setoriais e urbanas, ligadas às questões ao desenvolvimento econômico e social do município. Difundiu-se, portanto, a ideia de que o Plano Diretor é um poderoso instrumento para a solução dos “problemas fundamentais da cidade”, e que, em grande parte, se tais problemas persistem é porque as cidades brasileiras não tem conseguido aplicar esse instrumento “indispensável” (VILLAÇA, 2005, p.9). Para Maricato, a teoria da urbanização na periferia do capitalismo está longe de apresentar resultados consistentes, tanto que se importa “indefectíveis e onipresentes modelos de projetos urbanísticos e arquitetônicos” do exterior, fortemente submetidos ao “mimetismo cultural” (2011, p.8).

Buscando defrontar cientificamente a hipótese teórica que motivou esse trabalho – a aparente contradição do Centro Metropolitano – e os questionamentos suscitados ao longo da fundamentação teórica, realizou-se um levantamento empírico das diretrizes presentes nos planos urbanos para o Rio de Janeiro que influenciaram a urbanização da Baixada de Jacarepaguá, dentro de um recorte temporal que se inicia com a publicação do Plano Agache, em 1930 – primeiro *Plano Diretor* elaborado com a intenção de compreender o território da futura metrópole carioca de forma integrada, através de um processo de planejamento expresso em metas e objetivos para curto e médio prazos – até o período da realização da

Olímpiadas no Rio de Janeiro, em 2016, momento em que a presente estudo se realizou. O levantamento empírico nas fontes primárias dos planos urbanísticos foi realizado em diferentes arquivos da cidade, principalmente no Instituto Pereira Passos, na zona sul do Rio de Janeiro, e nos bancos de dados online da prefeitura da cidade. O próximo capítulo desenvolve uma análise do processo de urbanização descrito nos capítulos anteriores a partir da espacialização das diretrizes presentes nos planos levantados, adotando o uso dos mapas como um instrumento crítico capaz de revelar aspectos do *campos cegos* que se formam entre os discursos urbanísticos e projetos e planos urbanos. A elaboração de mapas que converjam e sobreponham as questões enunciadas poderão oferecer dados e interpretações sobre realidade atual do território em foco e, quiçá, contribuir para estudo do papel dos planos urbanos no contexto da urbanização periférica.

O levantamento a partir do recorte temporal já anunciado (1930 – 2016) identificou os planos e legislações urbanísticas que constam na lista a seguir. A seleção dos conteúdos a serem investigados foi feita em função daqueles planos que influenciaram de maneira mais determinante o processo concreto de urbanização da Baixada de Jacarepaguá ⁴⁹.

1. Plano Agache – 1930
2. Plano Doxiadis – 1965
3. Plano do Metropolitano – 1968
4. Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá – 1969
5. Decreto nº 322 e nº 324 (após a fusão do Estado da Guanabara) – 1976
6. Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro - PUB-RIO – 1977
7. Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro – 1992 (*revogado pela lei nº111*)
8. Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro I e II (PECRJ) – 1995 / 2001
9. Projeto de Estruturação Urbana – PEU Vargens – 2009
10. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro (LC nº111) – 2011
11. Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (PECRJ) III – 2012 / 2016

⁴⁹ A discussão feita no próximo capítulo se deteve nos itens destacados acima, mas a produção de planos e de legislação urbanística não se limitou àqueles a que fazemos referência nesse trabalho (há de ter, inclusive, alguns não listados aqui). Cabe mencionar também o Plano Dodsworth (Programa Geral de Realizações), de 1940 -1943; Plano Integrado de Transportes do Metrô (PIT), de 1977; Plano de Transporte de Massa (PTM), de 1995;o Plano Diretor de Transporte de Massas (PDTU), de 2003-2014.

4. CAMPOS CEGOS DA BARRA DA TIJUCA ENTRE OS DISCURSOS, PLANOS URBANOS, LEIS E DECRETOS

Entretanto, construí na minha mente um modelo de cidade do qual extraí todas as cidades possíveis – disse Kublai. – Ele contém tudo o que vai de acordo com as normas. Uma vez que as cidades que existem se afastam da norma em diferentes graus, basta prever as exceções à regra e calcular as combinações mais prováveis (CALVINO, 1990, p. 67).!

4.1 – PLANO AGACHE: PRIMEIRO PLANO DE EXTENSÃO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

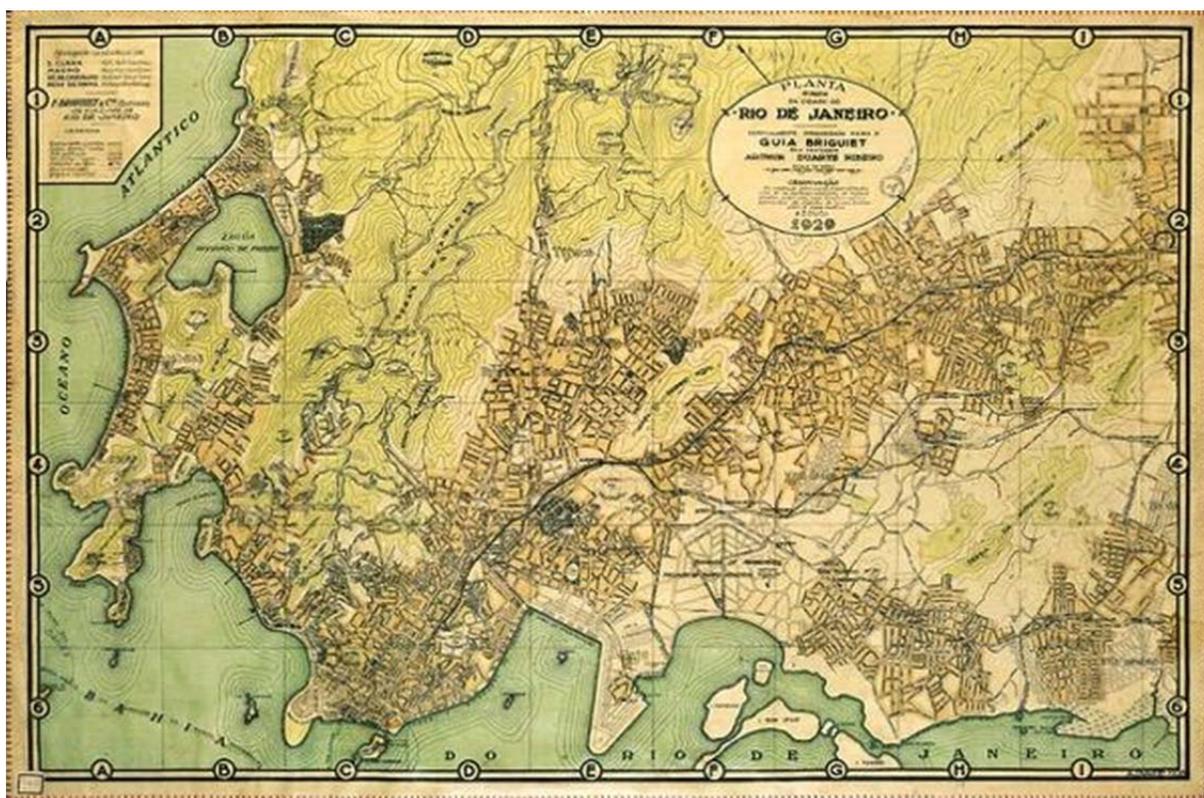


Figura 17 – Planta informativa da cidade do Rio de Janeiro indicando as regiões mais urbanizadas em 1929.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

O primeiro plano diretor⁵⁰ elaborado para o então Distrito Federal foi encomendado pelo prefeito Antônio Prado Júnior (1926 – 1930) ao urbanista francês Alfred Agache, em acordo com o então presidente Washington Luís. O *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro* abordaria pela primeira vez a cidade a partir de uma concepção da *totalidade* de seu território. Ao propor a contratação do francês, o prefeito a justificou, afirmando julgar “escusado esclarecer a necessidade urgente da organização do

⁵⁰ A ideia de plano diretor estava vinculada ao planejamento racional ou “compreensivo” e, portanto, pressupões um conhecimento completo do objeto de estudo e a implementação perfeita por parte dos órgãos executantes. O plano diretor tenta fazer crer que a cidade seja um conjunto de construções e usos do solo que podem rearranjados, através de planejamento, sem levar em conta os determinantes políticos, sociais e econômicos. Sua utopia é evidenciada na proposta de desenho físico, capaz de ordenar padrões de relações sociais e até de subverter a estrutura de classes ou, ainda como modelo de sociedade sem classes (REZENDE, 1982. p. 31).

plano de remodelação do Rio de Janeiro, segundo os princípios desta ciência moderna que é o urbanismo”. Elaborado em um período de definição e questionamento acerca do *urbanismo* como um novo campo de pensamento da prática profissional, o Plano Agache refletiu em seu conteúdo (ideológico) os debates políticos das primeiras décadas do século XX.

De acordo com o CAU⁵¹, a abrangência da ambição do plano seria a de “organizar o crescimento do Rio, determinando áreas de expansão, prevendo a criação de redes de serviço e tratando da instalação da infraestrutura urbana”. Metodologicamente, o plano propõe uma planificação urbana dividindo a área de estudo em seis zonas distintas: residencial, comercial, negócios, industrial, suburbana e rural (Mapa 2) – já indicando a influência do instrumento do zoneamento na prática e no planejamento urbano brasileiro. O mapa indica o rigoroso zoneamento proposto pelo urbanista: a destacada centralidade das atividades comerciais e do negócios no núcleo histórico da cidade; a implantação da zona industrial contígua a este, delimitando a região portuária; e o espraiamento das áreas residenciais e mais adiante os subúrbios, que se estendem até o limite das áreas rurais.

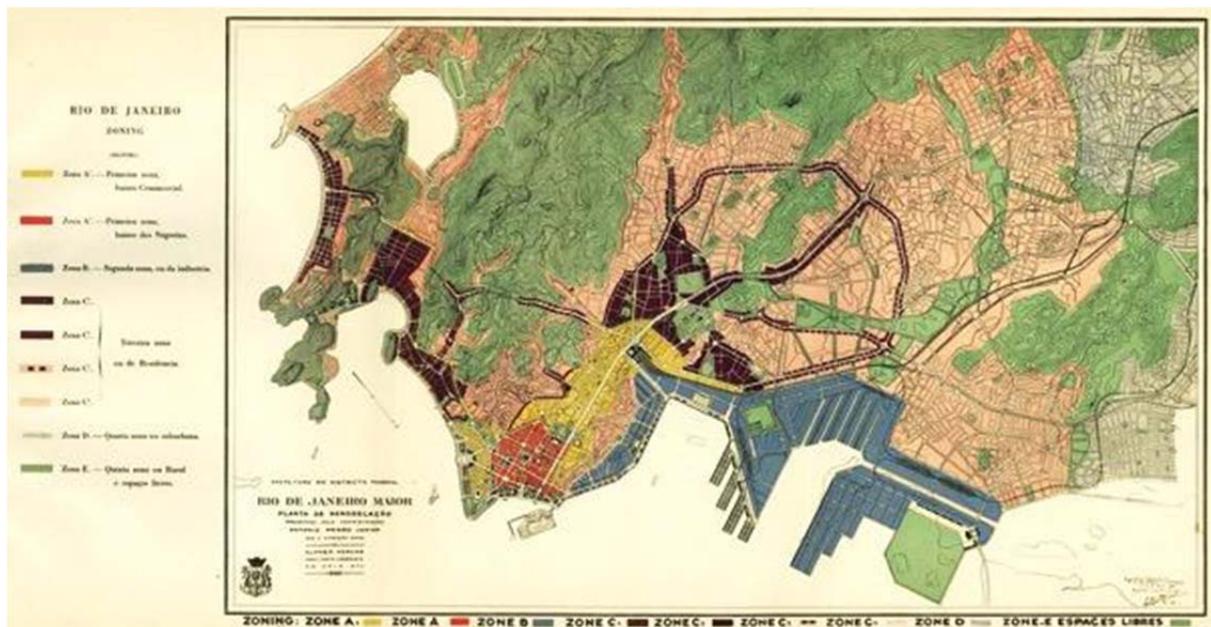


Figura 18 – Proposta de zoneamento feita por Agache. Fonte: Agache, 1930. Na legenda: amarelo – 1ª zona - bairro comercial; vermelho – 1ª zona - negócios; azul – 2ª zona - industrial; marrom e rosa – 3ª zona - residencial; verde claro – 4ª zona - subúrbios; verde escuro – 5ª zona – rural espaços livres.

Apenas fragmentos do Plano Agache foram de fato implementados, mas as diretrizes gerais do plano geral serviram de base para outros planos diretores – incluindo o plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, como veremos mais adiante – influenciando de forma relevante o planejamento e as intervenções futuras na cidade. Analisar o Plano Agache a

⁵¹ CAU/RJ – <http://arquiteturaurbanismotodos.org.br/plano-agache>

partir da crítica ao modelo de cidade que vivemos atualmente permite identificar o presente já contido nas intenções de futuro do plano, ou melhor, na sua virtualidade, mesmo aquelas não realizadas. O texto e os mapas apresentados no plano revelam semelhanças discursivas e diversas aproximações aos planos elaborados posteriormente, assim como aos projetos recentes e às práticas urbanísticas atuais – e confrontá-las nos permite compreender melhor o passado e, por sua vez, a realidade (e as virtualidades) urbana de hoje.

No capítulo “Ossatura do Plano Diretor – o Metropolitano e sua extensão”, Agache apresenta as principais diretrizes para a reestruturação e expansão da metrópole do Rio de Janeiro partindo de um princípio “perfeitamente reconhecido por todos os urbanistas” e que fundamenta toda a problemática abordada subsequentemente no plano:

as distâncias numa aglomeração urbana não devem ser calculadas como distâncias geográficas, mas como distâncias práticas, que não exprimem os quilômetros, mas a *duração* de deslocamento; medidas de acordo com o tempo, dependem, pois e antes de tudo, da organização e da velocidade dos meios de transportes (AGACHE, 1930).

A futura urbanização das áreas de expansão da cidade ocorrerá, assim, naquelas regiões determinadas pela provisão de um sistema de transportes que garantirá o deslocamento das distâncias com uma velocidade compatível, cujo projeto técnico caberia às repartições competentes, partindo-se do entendimento de que o plano diretor não deve ter a “pretensão de estudar detalhadamente as soluções técnicas do problema”, cabendo ao arquiteto e urbanista apenas sugerir as “diretrizes” do plano com base na sua experiência profissional (e orientação ideológica que, além de ser pessoal, é *sistemática*, ou seja, hegemônica). Parte-se de um “ideia grandiosa” – um “plano de futuro de grande envergadura” – para a elaboração dos transportes comuns: uma rede metropolitana muito rápida que deverá estender-se a: (1) para o distrito do Rio de Janeiro permitindo a valorização de novas praias e de aglomerações satélites; (2) para uma parte da região de Niterói, que encontra-se geograficamente muito mais próxima do centro do Rio de Janeiro do que alguns dos seus próprios subúrbios (1930).

A região urbanizada do Rio contava com uma ampla malha de bondes sobre trilhos (que ia até Ipanema e Gávea, na zona Sul, e até Cascadura e Ramos, na zona Norte – Fig. 3). O primeiro ponto abordado por Agache nesse capítulo que trata do projeto geral é o problema do tráfego de bondes que, na sua avaliação “encontra-se absolutamente engarrafado” e para o qual o “único meio de remediar a situação está em suprimir, em grande parte, a circulação dos mesmos cuja velocidade é, aliás, extremamente diminuída pelo atravancamento que os

próprios ocasionam, de modo que o serviço que devem prestar torna-se ilusório”. Tal conclusão é apresentada de forma simplória, a partir da apresentação de dados estatísticos que supostamente vinculam de maneira “inquestionável” o diagnóstico à solução desejada. Apesar do quadro de estatística apresentado no plano indicar “claramente que existe, no Rio de Janeiro, um grande tráfego de passageiros em todas as linhas de bonde”, a funcionalidade dos bondes é desconsiderada e transformada em um obstáculo para o desenvolvimento de uma rede de transportes de alta velocidade, a qual não se considera uma possível integração da rede de bondes. Nos interessa apontar a centralidade do tema da mobilidade no Plano Agache, pois esta terá um papel importante na expansão urbana para a zona oeste da cidade, que será induzida a partir de maciços investimentos em infraestrutura de transportes.

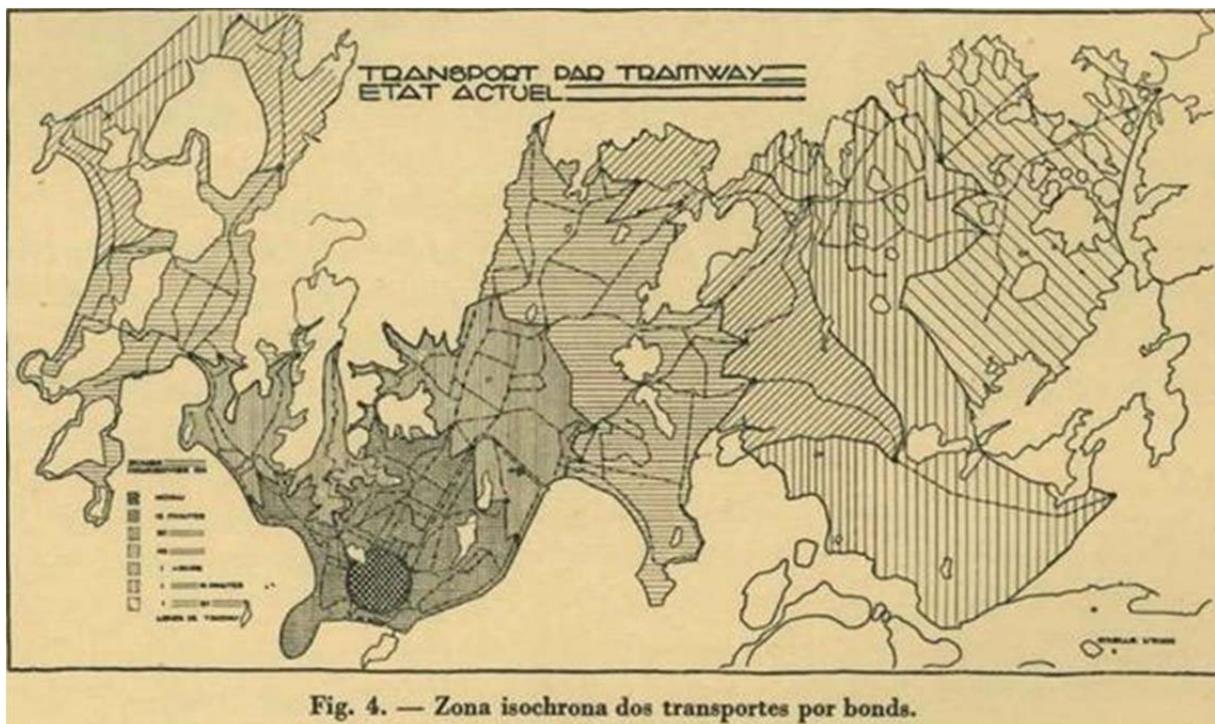


Figura 19 – Esquema das regiões servidas por sistema de bondes em 1930. Fonte: Agache, 1930.

Agache apresenta o diagnóstico de que a circulação de carros e de bondes se faz com grande dificuldade no interior da cidade (p.147), principalmente na Avenida Rio Branco. Interessante notar que nessa avenida, onde devido a sua importância para o trânsito de automóveis não coexistiam bondes à época da elaboração do Plano Agache, hoje, após recente projeto⁵² de reestruturação urbana implementado pela prefeitura do Rio de Janeiro, de forma igualmente arbitrária e sem consulta popular, teve parte de sua extensão (40%) fechada

⁵² “VLT é inaugurado com área de lazer na Avenida Rio Branco, Centro do Rio”. Na matéria o prefeito Eduardo Paes afirma ser um “esforço de mobilidade inspirado pela Olimpíada”. Disponível em: <g1.globo.com/ rio-de-janeiro/2016/vlt-e-inaugurado-com-area-de-lazer-na-avenida-rio-branco-centro-do-rio>. Acesso em: 2 jan. 17

para a circulação de automóveis e a outra parte (60%) reduzida à metade do número de faixas de rolamento para que fosse implementado o trânsito de veículos leves sobre trilhos – VLT – versão moderna dos antigos bondes, sob justificativa similar de “racionalização” de transportes públicos no centro da cidade. Percebe-se, pois, que o discurso que orienta a urbanização se adapta às técnicas que a racionalidade industrial impõe como “melhores” no determinado estágio de evolução e de aprimoramento técnico. para justificar esse ou aquele projeto, dependendo do interesse da empresa envolvida. Na época do Plano Agache, era imperativo a expansão do modo de transporte automobilístico, setor que recebia grandes investimentos de empresas internacionais, que impulsionava o alargamento e extensão de vias para automóveis e a abertura de grandes rodovias. Nesse contexto, a Companhia *Light and Power* – empresa privada de fornecimento de energia elétrica responsável por estabelecer a rede de trens e bondes elétricos no Rio de Janeiro, que favorecia o assentamento de uma pequena classe média e de prédios destinados a fins comerciais, tratou de apresentar um projeto integrado de transportes urbanos para a cidade de modo a manter o monopólio no setor e assim definir as prioridades e as técnicas adotadas.

Agache recomenda como solução “indispensável” para a questão do tráfego a implementação do projeto apresentado pela Companhia *Light*: construir uma linha subterrânea de bondes no centro da cidade a fim de suprimir as passagens de nível somadas a duas passagens subterrâneas propostas para carros. Afirma que cabe à prefeitura aceitar as

propostas da Companhia para realizar, com a municipalidade, um conjunto de disposições que permitam chegar a uma *exploração coerente* das linhas de ônibus, de bondes e linhas com plataforma independente (monopólio absoluto dos transportes públicos, supressão das viagens gratuitas, aumento das tarifas, prolongamento da concessão, taxa sobre os automóveis particulares); contentamo-nos em salientar que a Companhia propõe executar - com despesas custeadas pela municipalidade - como obras de infraestrutura, uma linha de transportes rápidos de 12.500km (AGACHE, 1930).

A promiscuidade entre a iniciativa privada – dentre elas alguns serviços como as construtoras e fornecedoras de infraestrutura urbana de todo o tipo – e o poder público, sobretudo na esfera da municipalidade é notável e histórica, como mostra a estreita relação de interesses expressa no Plano Agache. (Vale destacar que a *Light* hoje está entre uma das empresas que devem ao Estado mais de 500 milhões de reais e que foram beneficiadas com isenções fiscais, entre 2008 e 2013, de quase 1 bilhão de reais)⁵³.

⁵³ De acordo com documento de representação de improbidade administrativa apresentado na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro em 10 de novembro de 2016.

Ao traçar argumentos para o *Programa para o Futuro*, Agache afirma que “sem querer criticar os projetos apresentados pela Companhia de Bondes”, ele representa apenas o *mínimo indispensável* para a manutenção do transporte de acordo com a demanda, ao passo em que se almeja uma “remodelação que preveja as condições de vida num futuro longínquo”. Destacam-se, pois, dois problemas principais a resolver. O primeiro refere-se à necessidade de “impedir o atravancamento do centro” durante os momentos de maior fluxo e de conectar o centro aos bairros circundantes e suburbanos (a proposta inclui a duplicação das vias existentes e a criação de avenidas radiais e bulevares anulares que ligariam os novos bairros excêntricos entre si). O segundo problema, também da ordem dos transportes urbanos, exigiria a “criação de uma estrada de ferro metropolitana de grande velocidade cujas linhas seriam aéreas nos bairros onde a disposição das avenidas o permitirem e subterrâneas nas partes atravancadas da cidade”. A questão central a ser resolvida, para a urbanização da futura metrópole anunciada no plano se restringe ao tema dos transportes. O plano não faz menção às questões sociais, culturais e territoriais que delas decorrem, ou mesmo das questões socioeconômicas próprias do urbano. A expansão urbana para as regiões mais distantes do núcleo consolidado da cidade se dará a partir dessas mesmas premissas, seguindo o pensamento linear característico da racionalidade industrial que orienta (ideologicamente) o planejamento urbano. De modo que

o estabelecimento, porém, de transportes rápidos não deve ser limitado a aglomeração atual propriamente dita. Ele deve, a nosso ver, irradiar-se para todo o distrito federal; é por meio desta linha-extensão que será preciso urbanizar – de um modo lógico e harmonioso, e por estações bem repartidas – um certo número de *núcleos satélites nos lugares mais belos e mais favoráveis à habitação*, lugares que é fácil estabelecer desde já, mas que ainda não possuem comunicações cômodas, o que *impede a sua valorização* (AGACHE, 1930, p.151).

O plano descreve algumas iniciativas de remodelação e reestruturação de vias, a partir do eixo do sistema de circulação baseado na transformação da estrada de ferro Central do Brasil em uma linha de transportes rápidos. A intenção principal de redesenho das atuais vias de trânsito seria desviá-las, de um lado, em direção à antiga linha do subúrbio e, de outro, para o litoral marítimo, de modo a atravessar as aglomerações da zona Sul e servir a outros territórios do distrito do Rio. Ademais, Agache calcula que “loteamentos e pequenas cidades satélites serão abertas ao longo da nova linha (...) a partir da extensão do *metropolitano* para todo o Distrito Federal” (p.151).

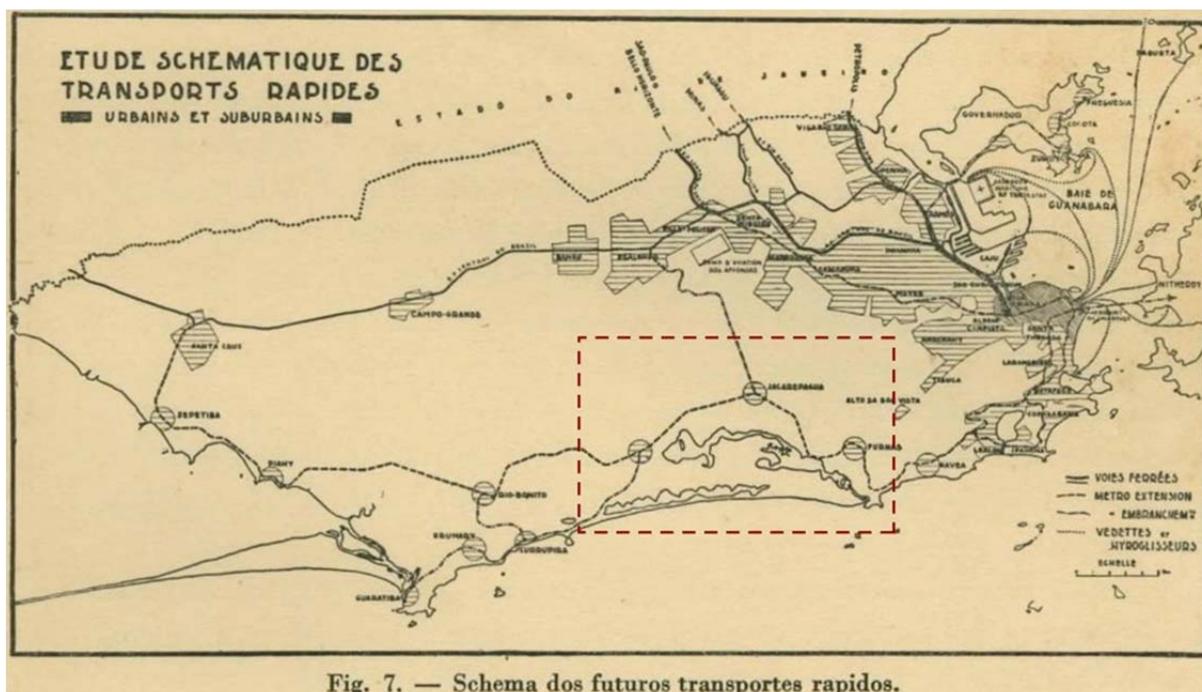


Fig. 7. — Schema dos futuros transportes rápidos. Fonte: Agache, p. 152

O mapa esquemático que conclui e sintetiza a discussão feita no capítulo “Ossatura do Plano Diretor” apresenta a intenção futura de implementação de uma rede de transportes rápidos na região metropolitana, indicando a desejada extensão das linhas do metrô para o território então desocupado ao sul da zona oeste, hoje compreendido pela Barra da Tijuca, Recreio e Guaratiba. O esquema prevê três núcleos iniciais de ocupação urbana na Barra da Tijuca que, de acordo com a narrativa descrita no plano de Agache, se formariam a partir da implementação das linhas de metrô e, conseqüentemente, da possibilidade de deslocamento rápido dessa zona até o centro histórico da cidade. Tais núcleos formam um triângulo muito similar àquele apresentado no plano-piloto por Lucio Costa, em seus esquemas de estratégia de ocupação do território: os dois vértices inferiores do triângulo⁵⁴ – um deles corresponde ao núcleo urbano que se formaria com a futura instalação de uma sede da empresa Furnas – indicam a formação de dois núcleos urbanos próximos à orla da praia e ao sul dos maciços da Pedra Branca e da Tijuca; enquanto o núcleo urbano referido no vértice superior já anuncia a localização e a escala (aproximadas) do Centro Metropolitano que seria projetado por Lucio Costa, denominado por Agache como núcleo urbano de “Jacarepaguá”.

⁵⁴ Que não coincidem com os pequenos loteamentos existentes no local antes da elaboração do plano piloto.

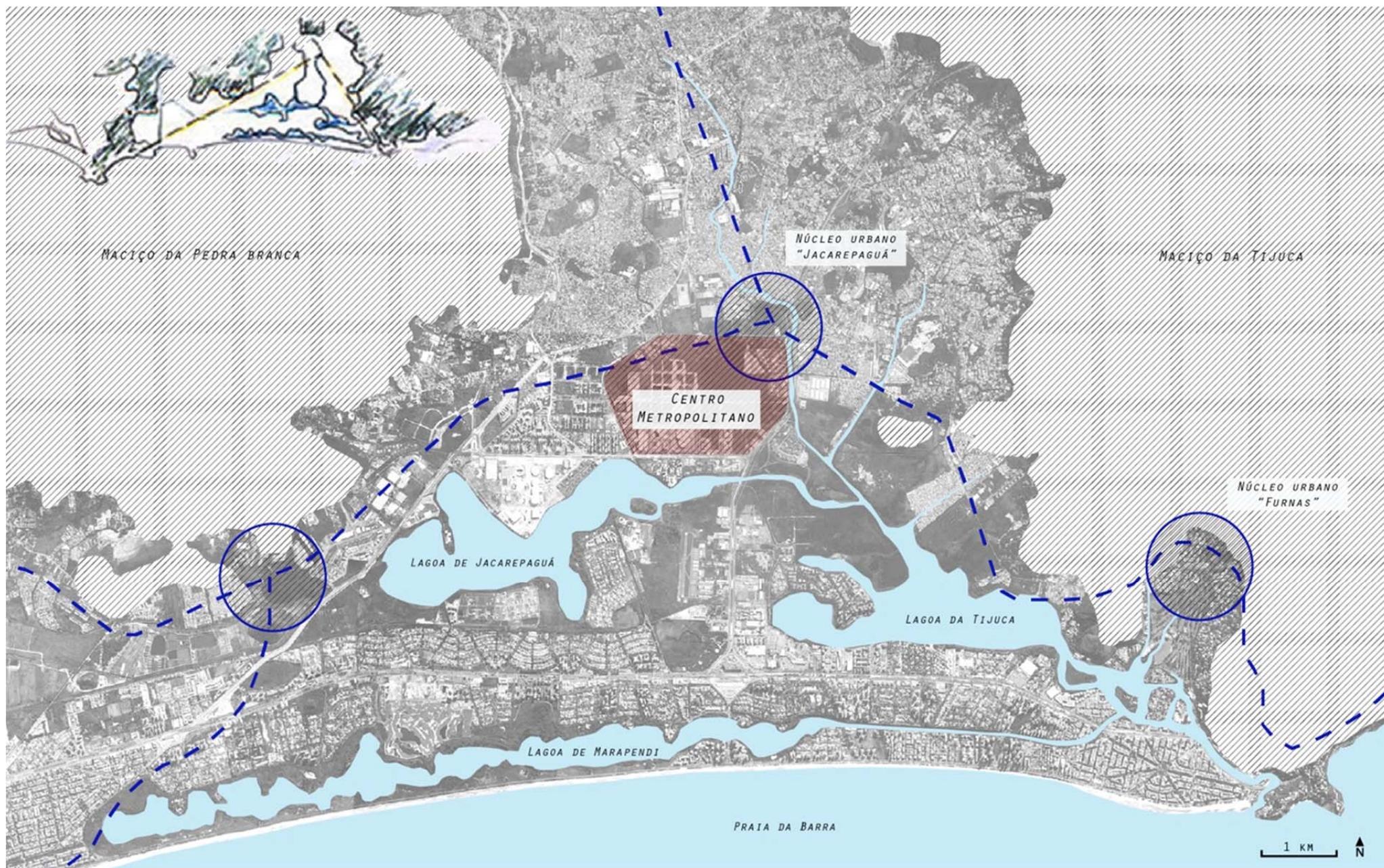


Figura 21 – Mapa com os núcleos urbanos previstos no Plano Agache para a Baixada de Jacarepaguá (azul escuro) sobrepostos ao tecido urbano atual. Croquis de Lucio Costa com proposta similar de estruturação triangular do espaço, através da formação de três centros. Fonte: Agache (1930); Costa (1969); Base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

Lucio Costa, no plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, referenda as diretrizes presentes no Plano Agache com relação à expansão para a zona oeste (COSTA, 1969):

O plano Agache, primeira abordagem urbanística consistente e de conjunto, depois das obras do extraordinário Pereira Passos, concentrou-se principalmente na ordenação acadêmica das áreas então existentes ou recuperadas. Apenas no estudo esquemático dos transportes rápidos já prevê a ligação com Sepetiba e Santa Cruz através da Baixada de Jacarepaguá.

As propostas presentes no plano para os sistemas de circulação viária, bem como a determinação de novos regulamentos de construção da cidade, incluindo os gabaritos, influenciou uma série de regulamentações estabelecidas nas décadas seguintes à sua elaboração, que vieram também a determinar as diretrizes de uso e ocupação do solo presentes no plano-piloto de Lucio Costa. A publicação do Decreto no 6.000, em 1937, que estabeleceu o primeiro Código de Obras do Rio de Janeiro, concretizou diversos aspectos da proposta de Agache. A gestão da cidade passou a adotar esse código (“Posturas Urbanas”), que determinou os tipos de ocupação e normas de comportamento específicas para as distintas áreas da cidade, prática que se estende até os dias de hoje⁵⁵ (NAME; CARDEMAN, 2014, p.65). O Decreto foi publicado no primeiro ano da gestão de Henrique Dodsworth (interventor de 1937 – 1945) no então Distrito Federal que, ao instituir a Comissão do Plano da Cidade, resgatou e implementou algumas das ideias do Plano Agache. O Código de Obras sofreu inúmeras alterações nos parâmetros urbanísticos ao longo do tempo, tornando-se cada vez mais extenso e imbuindo a gestão urbana de um caráter cada vez mais fragmentado e localmente orientado, como veremos ao longo do capítulo com a aprovação dos planos e decretos que se seguiram.

Na elaboração do Plano as vias principais de acesso à região, pela zona norte, ainda eram de barro e começavam a ser alargadas e regularizadas, recebendo pontes, aterros, calçamento de paralelepípedo. A partir dos anos 30, intensificaram-se as ações das companhias imobiliárias, que loteavam e revendiam as terras pertencentes às grandes propriedades dos séculos anteriores. De 1935 a 1950, já se formariam a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes, graças às melhorias nas estradas do Joá e da Floresta da Tijuca e à criação da Avenida Edson Passos, além de outras obras de infraestrutura que viabilizaram a fixação de novos moradores: Praça Seca, o Largo do Tanque, o Largo da Taquara, o Largo do Pechincha, o Largo da Freguesia, a Restinga de Jacarepaguá, hoje Barra da Tijuca (RIO DE

⁵⁵ Como ocorreu, por exemplo, em Copacabana na década de 1940, onde foram estabelecidos novos parâmetros através de um decreto específico, que determinava uma planta de zoneamento onde constavam projeções e gabaritos para as novas edificações (NAME; CARDEMAN, 2014, p.64).

JANEIRO, 1998). Todas as propostas de mudanças estruturais para a metrópole, principalmente as de cunho viário implementadas na primeira metade do século XX, tinham como máxima uma circulação mais eficiente de pessoas e de mercadorias, para modernizar e preparar os grandes centros para um novo período de desenvolvimento econômico e de industrialização acelerada. É neste contexto de modernização acelerada que a ideia de planejamento urbano no Brasil passa a ter a economia como eixo dos projetos urbanos.

Borges aponta que, a partir da década de 1940 e após a publicação do Plano Agache, “o modelo seguido pelos planejadores brasileiros seria aquele desenvolvido nos Estados Unidos” nas décadas anteriores, no qual o zoneamento seguia um padrão habitacional racial segregador, de proteção das vizinhanças de classe média e alta de contágios com outras classes sociais, categorias socioeconômicas ou grupos étnicos menos nobres (CINTRA, apud BORGES, 2007, p.145). Os planos que sucederam o de Agache retomariam o padrão identificado por Cintra, incluindo o plano Lucio Costa para a ocupação da Baixada de Jacarepaguá. Segundo Abreu (2008), os princípios e as diretrizes adotados pelo arquiteto representaram a etapa mais recente de um processo contínuo de produção de espaços residenciais seletivos, iniciado, na cidade do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX e que se acelerou em 1870 com a implantação do bonde de burro e do trem a vapor. Para o autor, a construção da segregação social na apropriação do espaço urbano, expressa na separação geográfica de usos e de classes sociais, foi produto da interação dos investimentos do Estado com os interesses e privilégios dos grupos mais poderosos, traduzidos pela adoção de políticas, controles e mecanismos reguladores elitistas. Abreu (2008) aponta como marco inicial dessa intervenção: o conjunto de obras realizadas pelo prefeito Pereira Passos (1906) – como as estradas do Alto da Tijuca até Jacarepaguá, permitindo mais uma opção de acesso à Baixada, até então só possível através da zona norte, (Cascadura e Madureira) –; o Plano Agache; a abertura da Avenida Presidente Vargas (1944); o projeto da Cidade Nova do Plano Doxiadis (1965), dentre outros.

4.2 – O PLANO DOXIADIS E SUA ESTREITA RELAÇÃO COM O PLANO-PILOTO DA BAIXADA DE JACAREPAGUÁ

Vale ressaltar os aspectos históricos e políticos que antecederam e que se seguiram à elaboração do Plano de Doxiadis, pois foi no mesmo cenário que se desenvolveram as condições para a contratação de Lucio Costa para o desenvolvimento do plano-piloto da nova Capital Federal em Brasília, em 1955, e que, 14 anos depois, viabilizariam também a

elaboração pelo mesmo arquiteto do plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá. O planejamento urbano é orientado, em parte, pelos interesses de Estado em determinado contexto político-econômico, bem como pelas diretrizes teórico-conceituais do campo profissional discutidas em sua época (dentro dos limites impostos pelos interesses do poder público, aliados aos da iniciativa privada, agente importante dentro do modelo de produção do espaço urbano brasileiro). Desde a década de 1950, o Brasil experienciava um processo de modernização política, econômica e cultural que pode ser entendido como uma “encruzilhada histórica”, momento chave em que o país transformaria uma realidade predominantemente rural e caminharia em direção a um futuro industrial (MELLO, 2012). O projeto desenvolvimentista tinha como meta ampliar o processo de industrialização iniciado durante o período Vargas, encarado como um instrumento fundamental para a superação do atraso, dentro do modo de produção capitalista – “a criação do novo, do moderno fundaria um processo de mudança na sociedade brasileira capaz de fazer o país deixar de ser subdesenvolvido” (OLIVEIRA, 2002 apud MELLO, 2012). Por subdesenvolvimento entende-se, de acordo com Celso Furtado, “um processo histórico particular, resultante da penetração das empresas capitalistas modernas em estruturas arcaicas, constitutivo da expansão desigual do capitalismo” (FURTADO apud TAVARES, 2000). Processo esse que mantém uma estreita relação com a produção do espaço urbano periférico, que por sua vez encontra legitimação nos discursos que sustentam os planos e projetos urbanísticos.

Símbolo de um novo Brasil, a nova capital federal idealizada pelo urbanista Lucio Costa, inaugurada em 1960 e construída no curto período de 3 anos, expressaria o pretendido desenvolvimento econômico e pujança cultural da época. Brasília, reflexo dos ideais do urbanismo modernista, aliava a concepção de uma ruptura histórica radical da era industrial ao projeto político-econômico desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek⁵⁶. A transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília e a conseqüente criação de uma cidade-estado, Estado da Guanabara, produz uma nova realidade política e econômica que, em parte, impulsiona a criação de um plano urbanístico com o objetivo de *preparar* a cidade para essa nova condição. O Rio de Janeiro exigia, portanto, um projeto de remodelação urbana à altura

⁵⁶ Juscelino Kubitschek assumiu a presidência da República em 1956, e seu governo pode ser considerado como um ponto de inflexão na mudança do modelo de desenvolvimento econômico que se consolidara no período de Getúlio Vargas, marcado pela ênfase dada à industrialização promovida e orientada pelo Estado. Apropriando-se do legado varguista, JK estabelece como meta nacional o desenvolvimento industrial aliado ao capital internacional, dando início à um processo de privatização de empresas estatais, de abertura da economia e transformação do papel do Estado. O programa de governo de JK se fundamentou pela política econômica desenvolvida na década de 1940, com base nos estudos realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE) e pela Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) (MELLO, 2012).

de sua importância no quadro econômico, político e cultural do país: a *Belacap* não poderia perder o prestígio e privilégios históricos frente à perda do *status* de capital para a *Novacap*.

O Plano de Desenvolvimento Urbano a longo prazo para o Estado da Guanabara, mais conhecido como Plano Doxiadis, elaborado pelo urbanista grego Constantinos Doxiadis, foi publicado em 1965 em um contexto político excepcional e determinante para a história da cidade do Rio de Janeiro – e para todo o país – e não pode ser dele dissociado. O Plano Doxiadis apresentou diversas propostas de reordenação urbana para *todos* os problemas do Estado e de sua área Metropolitana – um plano de desenvolvimento baseado em uma ciência própria, a equística⁵⁷ –, situado entre o referencial do urbanismo modernista e sua crítica (MELLO, 2012). O Plano também indicou os problemas e as estratégias para sua execução, destacando-se: carência de terrenos, falta de profissionais de planejamento urbano, estrutura administrativa inadequada, a inexistência de estudos de materiais e de métodos construtivos econômicos, ausência de levantamentos e dados ordenados e legislação arcaica. O plano recomendou a criação de um órgão responsável pela gerência e coordenação política da proposta, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (BORGES, 2007, p.114).

O Plano Doxiadis, “um instrumento técnico e, portanto, eficaz”, pretende consolidar uma posição de destaque da Guanabara no quadro político nacional, uma cidade que havia se constituído como *síntese do Brasil*⁵⁸ e que, portanto, não podia ser abandonada com a perda da atribuição de capital que possuía há mais de um século. O discurso da eficácia do saber técnico também amparava a “filosofia” administrativa de Lacerda à frente do primeiro governo da Guanabara, cuja competência estaria assegurada por “critérios de impessoalidade, neutralidade e racionalidade”, apontando para uma estratégia de suposta “despolitização da administração pública” (MELLO, 2012, p.16). Esse discurso permanece presente na política brasileira atual, que, ao ocultar seu conteúdo ideológico, revela sua perversidade.

A necessidade de se “garantir uma posição de liderança da cidade” (DOXIADIS, 1965), permeia todo o plano. Para tanto o governador precisaria forjar para si uma imagem nacional de grande administrador público, de modo a deixar na cidade sua marca:

⁵⁷ A teoria equística entendia o urbanismo como uma ciência dos agrupamentos humanos, capaz de fundamentar as propostas urbanísticas e assegurar o desenvolvimento racional das cidades. A palavra Equística é tradução livre da palavra grega *oikistikh* – *ekos*, (habitat) + *eko* (assentar) – termo que abordaria o assentamento humano em todas as escalas de desenvolvimento da vida do homem. O equilíbrio entre homem e seu habitat seria, portanto, resultado da integração dos cinco elementos constituintes de um assentamento: natureza, homem, sociedade, estruturas e redes. Para Doxiadis, a equística apontava a importância da criação de uma teoria global sobre assentamentos humanos, retomando o pensamento da cidade como um todo (MELLO, 2012, p.25-26).

⁵⁸ Referência ao discurso de lançamento da candidatura de Lacerda na convenção da UDN em 17 julho de 1960.

Não somos uma capital decaída, mas uma cidade liberada. (...) Pensaram que nos abandonando interiorizavam a civilização, mas foi aqui que a deixaram. Porque somos a síntese do Brasil, por que somos a porta do Brasil com o mundo, e somos a verdadeira imagem que ele faz de nós (Discurso de Lacerda na convenção da UDN em 17 de julho de 1960. Motta apud MELLO, p. 16).

Não à toa o plano tinha como referência o ano 2000, data simbólica de uma nova era, momento em que emergiriam assentamentos urbanos tão grandes e complexos que se transformariam em conurbações regionais, até formar uma cidade mundial, a *Ecumenópolis*. Tal cidade cobriria todo o planeta com uma rede contínua e totalmente urbanizada de cidades, de concentrações urbanas variadas, e um dos centros se localizaria, segundo estudos de Doxiadis, na costa leste do Brasil, mais precisamente na megalópole Rio-São Paulo.



Figura 22 – Mapa indicando a formação da megalópole Rio-São Paulo. Fonte: Doxiadis Assoc., 1965.

A urbanização do Rio de Janeiro em direção à São Paulo, induzindo essa frente de expansão através da ocupação *disciplinada* da Baixada de Jacarepaguá é, portanto, estratégica. Coincidentemente ou não, na primeira metade da década de 1960 é construída a estrada Rio-Santos, ligando através do litoral os dois principais centros urbanos – e potências econômicas – do país. A previsão da formação de um futuro centro global no eixo Rio-São Paulo, ao longo do litoral sudeste como aponta o mapa acima, – eixo de transporte que se tornaria a espinha dorsal da expansão *megalopolitana*, vetor do nascimento da *Ecumenópolis* da América do Sul – justifica maciços investimentos para o desenvolvimento de um grande plano urbanístico para cidade do Rio de Janeiro, numa clara afronta à iniciativa de interiorização dos núcleos urbanos e à recente construção de Brasília, no centro-oeste do país.

Observa-se que a noção de centralidade está presente no Plano Doxiadis no nível intraurbano (como veremos a seguir) e principalmente no nível regional (e até mesmo global), uma vez que o planejamento a longo prazo desenvolvido pelo urbanista para a região metropolitana visava preparar a cidade para um cenário de liderança na futura rede (mercado) global de cidades. Os centros urbanos previstos no Plano pretendem garantir uma posição de influência no contexto futuro da globalização, pré-determinando as localizações privilegiadas para tal.

Por volta do ano 2000, a área metropolitana será uma conurbação, formando uma linha importante de conexão no desenvolvimento megapolitano. Diferentes forças (regional, estadual, metropolitana) combinadas e projetadas, darão lugar a um padrão de desenvolvimento inquestionavelmente correto (Guanabara, 1965, prgf. 1743).

Apesar de crítico ao urbanismo modernista – e conhecido opositor aos ideais de cidade que levaram à construção de Brasília⁵⁹ – Doxiadis apresenta um plano que idealiza a cidade em sua totalidade. Em oposição aos preceitos do modernismo corbusiano que pautou o modelo de urbanismo de Brasília, Doxiadis projeta uma cidade nos moldes do desenvolvimentismo norte-americano que, apesar da recusa (formal) ao movimento que o antecederia, reforça e reproduz muitas das suas diretrizes. A racionalidade industrial que orienta o planejamento urbano privilegia determinados aspectos da cidade, dentre eles a velocidade (em oposição à noção de mobilidade) e o livre deslocamento dos veículos urbanos – que igualmente propiciam maior velocidade das trocas de mercadorias, da produção de valor e da circulação do capital. A equística defendida por Doxiadis não apresenta uma ruptura com o modelo rodoviarista de cidade já presente no Plano de Brasília, privilegia-se o automóvel a todo custo: no lugar da quadra ou superquadra projetada por Lucio Costa para a nova capital, a rua passa a ser o elemento organizador do espaço urbano.

Em oposição à concepção de cidade funcional do urbanismo modernista, propunha-se uma concepção por escalas, através da qual a ênfase dada ao “problema de identidade social” (DOXIADIS, 1965) resultaria em uma comunidade construída a partir de uma hierarquia, de modo que “a coesão social nunca fosse perdida em um ambiente de grandes proporções” (MELLO, 2012, p.25). O urbanismo desenvolvimentista norte-americano “reconhece” as classes sociais e as desigualdades territoriais resultantes da estratificação social, mas o faz com o intuito de “valorizar” as diferenças, quando assim convir. A temática das desigualdades permanece secundária e desimportante, sendo abordada no projeto apenas

⁵⁹ Doxiadis era crítico à prática do urbanismo moderno de partir de modelos ideais de cidade, como o projeto de Frank Lloyd Wright para Broadacre City e o Plan Voisin de Le Corbusier, ou ainda de urbanistas do século XIX como Ebenezer Howard e a sua Cidade Jardim.

quando representa um entrave ao desenvolvimento urbano pretendido, e as regiões pobres da cidade são tratadas como algo indesejável a ser removido e relocado.

O urbanismo moderno, desde a década de 1920, consolidara uma visão global da cidade e a prática da sua divisão em zonas funcionais específicas, destacadas pelo uso do solo e conectadas por um sistema viário, superestimando as economias de escala e a infraestrutura para a implantação da cidade eficiente. Vê-se, portanto, muitas semelhanças entre as diretrizes e o caráter geral dos planos em larga escala de Doxiadis para o Rio de Janeiro e de Lucio Costa para Brasília e, posteriormente, para a Barra da Tijuca, tais como o zoneamento racional, separação e hierarquização de funções e de taxas de ocupação, incentivo às vias expressas, etc. No Plano Doxiadis, a natureza das intervenções propostas para as diferentes escalas e zonas da cidade são distintas, como nas propostas de intervenção na “microescala” para regiões já urbanizadas – Copacabana e Mangue – e nas indicações de zoneamento apresentadas no plano na mesoescala para as regiões de expansão urbana, como Jacarepaguá e a futura Barra da Tijuca. Para Copacabana (problema de inchamento urbano) zona residencial dos grupos de renda alta e média e ponto focal de inúmeras atividades comerciais, sociais, culturais e recreativas, Doxiadis apresenta uma “solução radical”: a construção de um piso elevado para circulação e atividades de pedestres, separando verticalmente o homem e o carro e reservando o nível do solo somente à circulação e ao estacionamento de veículos.

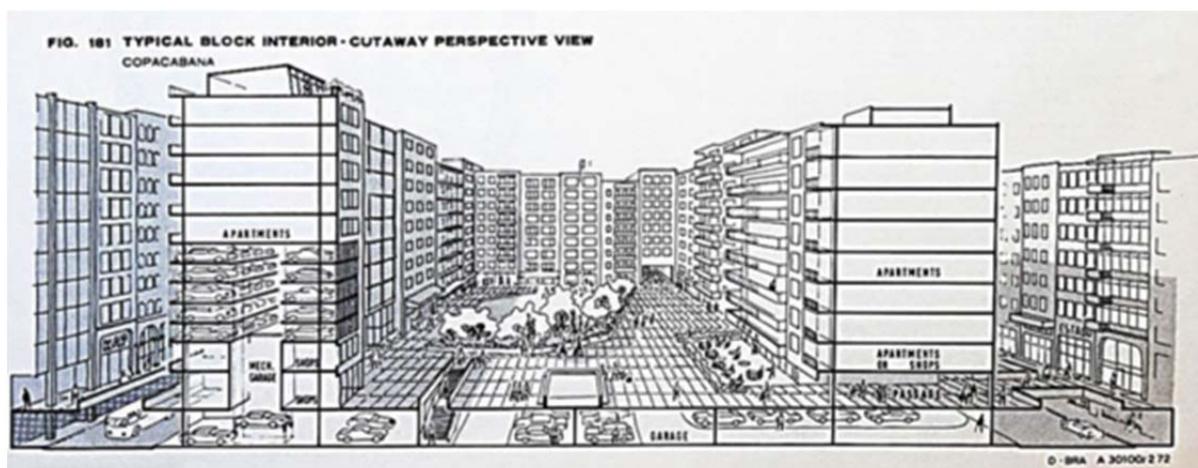


Figura 23 – Proposta para Copacabana: corte esquemático de um quarteirão. Fonte: Doxiadis, 1965

Já o bairro do Mangue (atual Cidade Nova) – exemplo do fenômeno de esvaziamento urbano – vinha empobrecendo e conformando residências superlotadas de famílias de baixa renda, combinadas com indústrias domésticas, algumas indústrias pesadas e instituições públicas (MELLO, 2012, p. 76). Para Doxiadis parecia “estranho o fato da área do Mangue, tão próxima do verdadeiro centro do Rio, caracterizar-se por um perfil tão baixo”, situação

que precisava ser revertida pois previa-se para aquela região a expansão da área central. A remodelação urbana é “indicada como processo de cura para os problemas do Mangue” que “deveria criar um novo e saudável bairro, compatível com o crescimento futuro previsto”:

Desta forma, o plano para o Mangue não seria uma mera operação física, mas uma “operação socioeconômica de vulto, envolvendo a população existente e seu modus vivendi e abrangendo as aspirações políticas, sociais e econômicas do bairro e da cidade como um todo” (Guanabara, 1967, prgf. 2104).



Figura 24 –Proposta para o Mangue: demolição e abertura de *freeways*. Fonte: Doxiadis,1965.

A proposta consistia na demolição das edificações históricas do bairro e na renovação completa do desenho das quadras, permitindo a construção de duas *freeways* e de vias arteriais de ligação entre os recém construídos túneis (Rebouças e Santa Bárbara) e os bairros vizinhos. A “operação socioeconômica” significava a remoção da população oriunda daquele lugar para outros bairros da cidade, destinados às “habitações para população de favelas”⁶⁰. Um dos locais previstos no Plano Doxiadis para a “população de favelas” foi justamente a Cidade de Deus, localizada na zona oeste, ao norte da Barra da Tijuca e construído logo após a publicação do Plano, em 1966. De modo semelhante, o Plano de Lucio Costa considerava a existência desse bairro de habitação popular como “mão de obra” local para a implementação

⁶⁰ Tais estratégias de renovação urbana permanecem atuais, na antiga área do Mangue vemos hoje intervenções de grande vulto emplacadas pelo poder municipal através das parcerias público-privadas (Operação Urbana Porto Maravilha) – sempre acompanhadas da remoção de comunidades originárias de classe baixa. Vide o caso da violenta remoção do Morro da Providência na região portuária e da Vila Autódromo na Barra da Tijuca, a despeito do adquirido direito à moradia por parte dos habitantes e da resistência popular.

de futuras áreas industriais, projetada nas proximidades devido à referida “conveniência”.

Finalmente, o plano estabelecia igualmente diretrizes para a ocupação das áreas de expansão urbana, como a Baixada de Jacarepaguá. A urbanização dessas áreas estava prevista nos programas quinquenais, uma vez que o plano se organizava em etapas de duração de cinco anos, até o ano 2000 – preparando a cidade para o cenário da urbanização total.

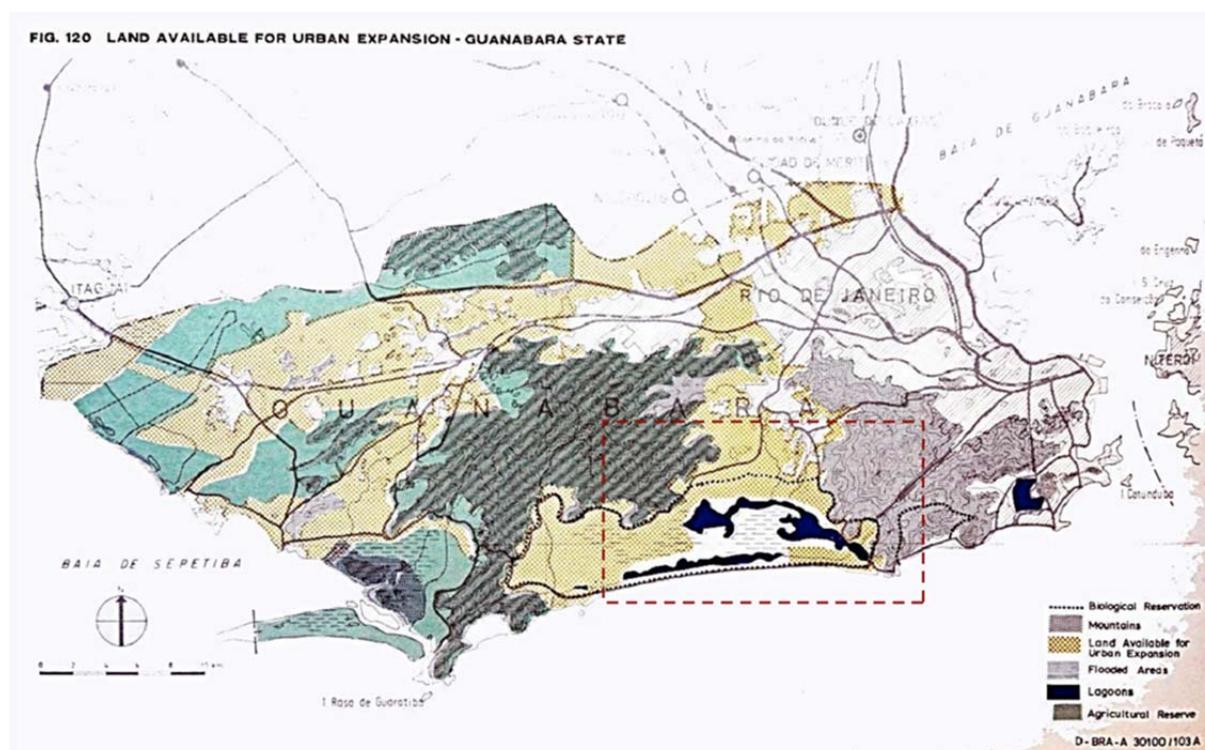


Figura 25 – Terras disponíveis para expansão urbana, em amarelo. A Barra da Tijuca também aparece como área de reserva biológica, destacada por linha pontilhada. Fonte: Doxiadis, 1965

A Baixada de Jacarepaguá figura no mapa elaborado no plano como “território disponível para expansão urbana” (Figura a). Note-se que, apesar de estar indicada no mapa como “terra disponível”, a região da Baixada mais próxima ao litoral – hoje a Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes – também aparece, de forma aparentemente contraditória, como área de “reserva biológica”. O mapa a seguir mostra as fases da expansão urbana e indica que região estava prevista para ser totalmente ocupada já nas primeiras fases do plano: a região mais ao norte, hoje correspondente à RA de Jacarepaguá seria ocupada durante a década de 1970; a Barra da Tijuca, a região mais próxima ao litoral, se insere no planejamento de ocupação subsequente, devendo ser urbanizada ao longo da década de 1980; enquanto que a região mais à oeste, compreendendo o Recreio dos Bandeirantes e parte da Barra deveria ser ocupada na década de 1990 (Figura b). Vemos que a aprovação do Plano Lucio Costa poucos anos depois, em 1969, viabilizou o planejamento de ocupação previsto por Doxiadis.

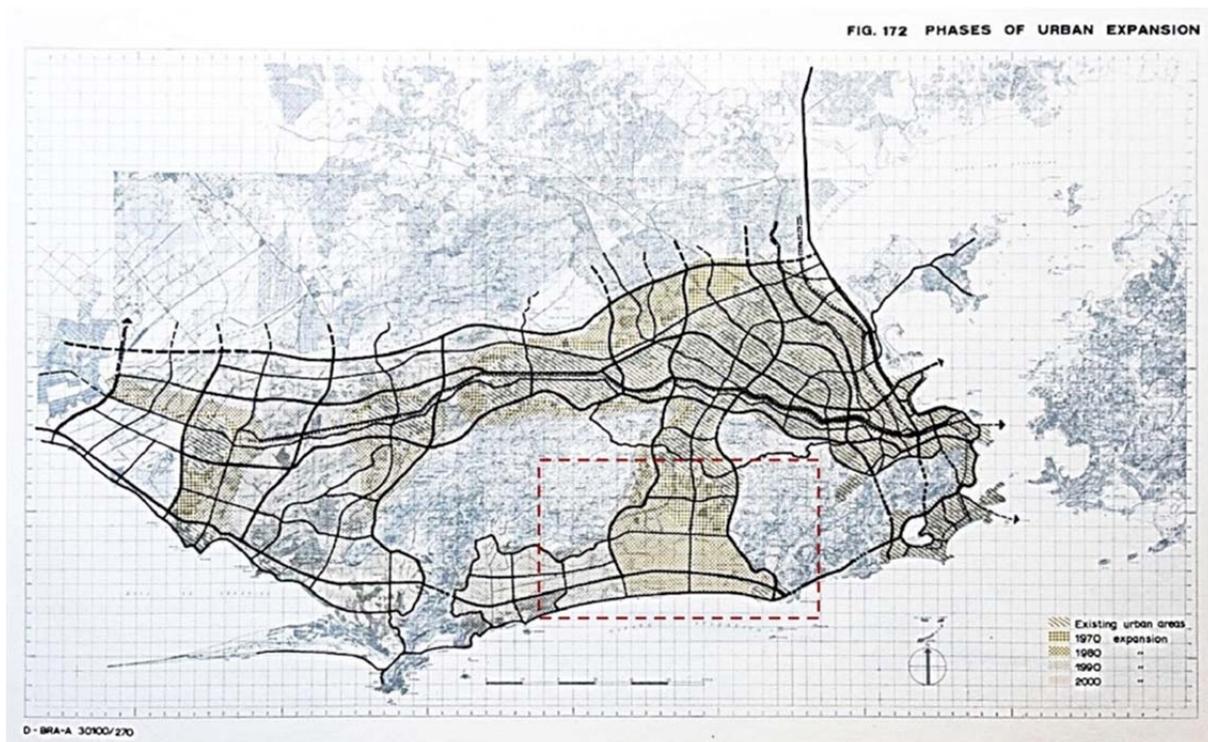


Figura 26 – Mapa indicando as fases da expansão urbana. Fonte: Doxiadis, 1965.

É possível notar que o zoneamento proposto para a região da Baixada de Jacarepaguá segue a estrutura da malha rodoviária projetada para a totalidade da região metropolitana: uma rede intercalada de *freeways*, vias expressas e vias arteriais, que em alguns eixos se sobrepõem a linhas de transporte ferroviário e de metrô, conformando grandes quadrantes ocupados por atividades distintas. O mapa a seguir sintetiza as propostas de uso e ocupação do solo do Plano Doxiadis para a Baixada de Jacarepaguá. O projeto para a região comporta grades áreas destinadas à ocupação residencial e, em segundo lugar áreas destinadas à função “recreativa”, nos locais de beira de encosta e no entorno do complexo de lagoas próximas ao litoral e ao longo da via expressa central, hoje coincidente com o trajeto da *linha amarela*. Seguindo o desenho das encostas dos maciços da Pedra Branca e da Tijuca e acompanhando a malha de vias rodoviárias, se instalariam as indústrias leves e de serviços, como indica o mapa abaixo. No local destinado no plano à “habitações para população de favelas” foi construída a comunidade da Cidade de Deus, seguindo projeto de loteamento e de edificações propostos por Doxiadis, esse porém com uma área próxima à metade sugerida pelo plano. O urbanista prevê, ainda, no ponto central de convergência das vias expressas e igualmente distante da orla e da baixada, um Centro cívico, comercial e de negócios – em acordo com a intenção presente já no Plano Agache e posteriormente concretizada segundo as diretrizes do plano piloto de Lucio Costa, o Centro Metropolitano.

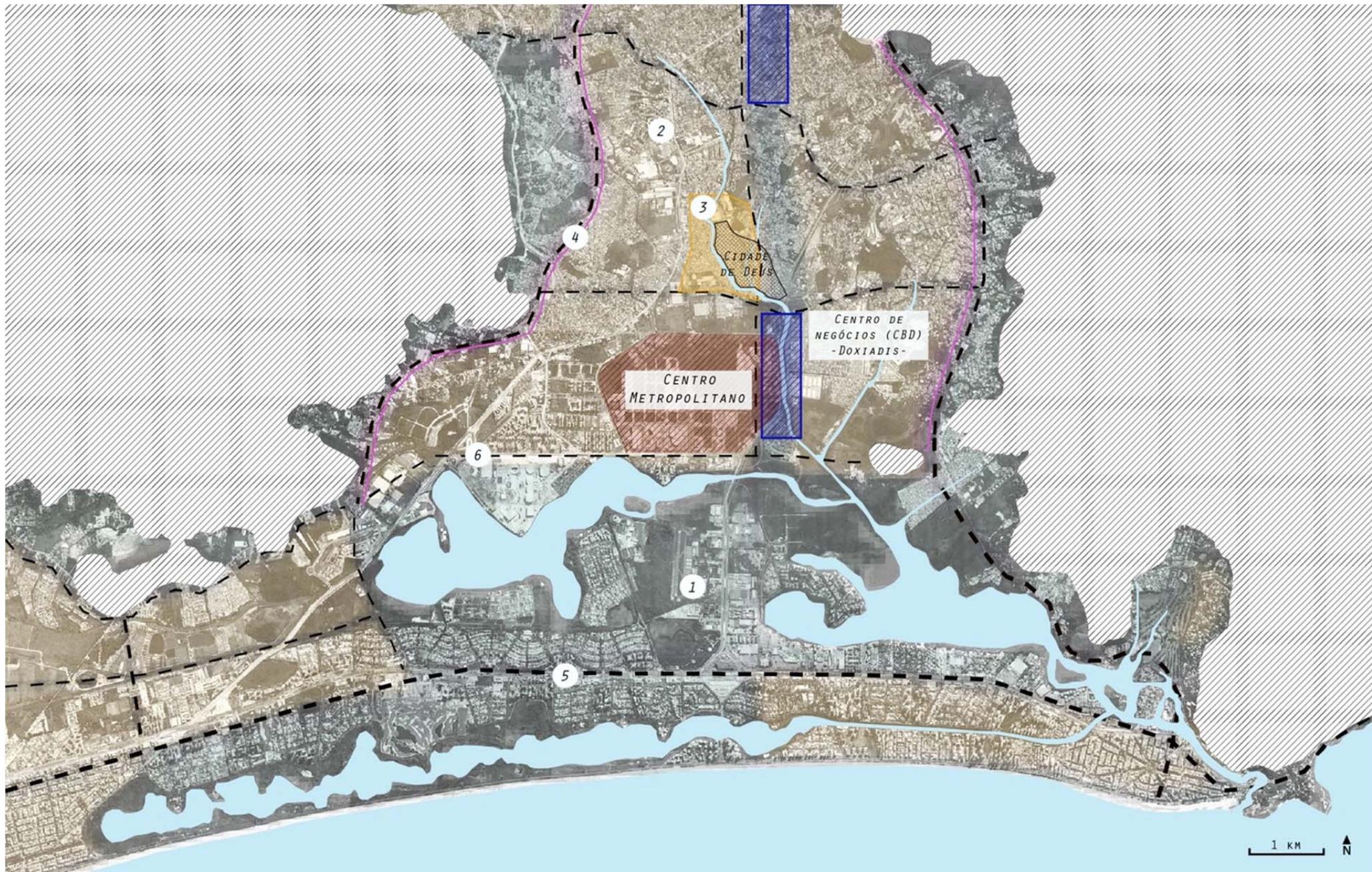


Figura 27 – Mapa com o zoneamento previsto pelo Plano Doxiadis para a Baixada de Jacarepaguá sobreposto ao tecido urbano atual; base de imagem retirada via satélite. Legenda: 1 - área de uso recreativo (verde) | 2 - área de uso residencial (amarelo) | 3 - Habitação para população de favelas | 4 - Indústria leve e de serviços (rosa) | 5 - Vias expressas | 6 - Vias secundárias | Em azul, o Central Business District (centro de negócios). Montagem: Alice Pina.

Fundamental notar a reafirmação, nos referidos planos que se sucederam, da suposta *vocação* da área hoje conhecida como Centro Metropolitano para uma centralidade territorial para o comércio e os negócios, projeto que se consolidou com a delimitação no plano-piloto de 1969 de uma área bastante generosa de 3,8 km². Vemos que apesar da formalização do Centro Metropolitano como tal ter se dado através do Plano de Lucio Costa, a indicação e o interesse de que ali se implantasse uma nova centralidade da cidade naquele local já estava presente nos planos anteriores. Note-se também que as áreas destinadas no Plano Doxiadis para atividades recreativas, com exceção das pequenas áreas reservadas aos bosques próximos às lagoas, foram ocupadas com funções distintas: a faixa contígua à Lagoa de Marapendi, bem como o entorno das Lagoas de Jacarepaguá e da Tijuca foram extensamente ocupadas por condomínios para as classes média e alta; a região alagável ao norte da Lagoa da Tijuca e ao pé do Maciço da Tijuca (área onde não há qualquer definição no Plano Lucio Costa) foi ocupada por habitações populares das classe mais pobres, hoje o bairro de Rio das Pedras; enquanto outros terrenos da zona “recreativa” foram destinados aos equipamentos do megaevento dos Jogos Olímpicos de 2016. A alusão a um uso abstrato como o “recreativo” em um contexto da iminente de consolidação de uma nova frente de expansão imobiliária, colocou os terrenos à disposição para usos capaz de gerar as maiores taxas de lucro.

Há muitas divergências quanto à abrangência e efetividade do Plano Doxiadis: alguns autores afirmam ser esse “o plano que mais teve suas propostas consolidadas no território fluminense (NAME; CARDEMAN, 2014, p.65); outros argumentam que ele “teve sua importância real reduzida”, pois, por ter sido “entregue em 1965, ao final do governo (Lacerda), não dispôs de tempo nem de recursos para que fosse aplicado” (MELLO, 2012, p.89). O conteúdo do plano foi esquecido e confundido com outros projetos”, dos quais destacam-se, por exemplo, as conhecidas linhas rodoviárias policrômicas que cortam a malha da cidade em diversas direções (dentre elas a Linha Amarela, um dos principais acessos à Baixada de Jacarepaguá e à Barra da Tijuca). A autora afirma que “não consta no volume de apresentação do Plano indicação destas vias, tampouco suas cores (Linha Vermelha, Linha Amarela) (...), as linhas policromáticas [teriam sido] projeto do antigo DERs, incluídas por Doxiadis no projeto, sem qualquer posição de destaque” (MELLO, 2012, p. 90). Apesar do urbanista acreditar que “o homem havia perdido o controle dos espaços públicos” – crítica que ele adereçava tanto à prioridade dada pelo urbanismo moderno à máquina, quanto pelo rompimento da estrutura das comunidades pelas autoestradas – o principal “legado” construído de seu plano foram os elementos rodoviários: túneis, elevados, autoestradas, vias

expressas (cujo êxito implicou na “eliminação” de comunidades inteiras de seus bairros originários). Não por acaso, ao se observar o Plano diretor para a Guanabara percebe-se como a rede de transportes funciona como suporte de todo o plano, em torno do qual se desenvolveriam as demais atividades e funções de cada *Classe* da cidade – denominação utilizada por Doxiadis para se referir à estrutura hierárquica das comunidades urbanas. Oliveira elencou quatro das principais proposições do plano, dos quais a maioria seria retomada como justificativa na elaboração do plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá:

1. a ênfase na criação de um novo pólo urbano na região oeste do Estado da Guanabara; 2. a necessidade de construção de mais uma via de penetração ao território, aliviando a saturada Avenida Brasil; 3. a expansão do centro urbano (construção da Cidade Nova); 4. a malha rodoviária proposta com base nos dois eixos ortogonais (Norte-sul, Leste-oeste) (OLIVEIRA, p.61 apud BORGES, p.114).

Assim como o Plano Doxiadis, o plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá foi desenvolvido sob a influência dos masterplans ou planos diretores, instrumentos de planejamento que partiam de conceitos como o de estrutura territorial, articulação do espaço e padrões de ocupação estruturados por uma rede arterial viária para impulsionar o crescimento urbano e valorização de áreas periféricas (BORGES, 2007, p.119). Dentre todos os elementos da estrutura viária proposta por Doxiadis, destaca-se a proposta de execução de um anel rodoviário que seria retomado como base para o plano de Lucio Costa. Esse anel seria o elemento indispensável para a mudança do conceito de centralidade no Rio de Janeiro, pois qualquer ponto conectado seria potencialmente central. Vinculado a um ponto estratégico do anel rodoviário, Lucio Costa proporia a criação de um centro metropolitano autônomo, destinado aos usos comerciais e administrativos, recreativos e turísticos.

4.3 – O PLANO-PILOTO PARA A BAIXADA DE JACAREPAGUÁ E OS SUCESSIVOS PLANOS E DECRETOS

Poucos anos depois, tem início processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, instituído através do Decreto-Lei n. 42 sancionado pelo governador do então Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima (1965-71). Em seu 1º artigo o decreto determina que a elaboração e apresentação do Plano Piloto ficaria a cargo do arquiteto e urbanista Lúcio Costa, que à época era diretor da Divisão de Estudos e Tombamentos (DET) do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), onde trabalhou desde o ano de sua fundação, em 1937, até 1972, quando se aposenta. Pretendia-se, com a contratação do urbanista “conferir a esse processo as marcas da modernidade e, ao mesmo tempo, da preservação da natureza” (LEITÃO,1999, p. 59). Num

momento em que se forjava a crítica ao ideário modernista, à planificação total do espaço urbano e o consequente adensamento e verticalização da cidade moderna – particularmente com relação à “uma paisagem de belezas naturais”, como sistematicamente caracteriza-se o Rio de Janeiro (NAME, CARDEMAN, 2014) – a proposta de Costa privilegiava os eixos viários, mantendo quantidade significativa de espaços livres com a ocupação do solo marcada por núcleos residenciais de torres altas, zonas residenciais de gabarito baixo e alguns núcleos de casas isoladas – e o Centro Metropolitano de gabarito elevadíssimo – (COSTA, 1969), um manifestado contraponto formal ao adensamento que ocorrera no bairro de Copacabana.

Tratava-se, portanto, de acordo com o discurso urbanístico, de impedir um processo de “copacabanização” da privilegiada localização da Barra da Tijuca, região que se mantinha até então preservada devido à aprovação da lei nº 894, de 22 de agosto de 1957, que, dentre outros mecanismo, no artigo 9º determinou a “preservação da Baixada de Jacarepaguá contra os loteamentos indiscriminados”⁶¹. Criou-se assim uma reserva de mercado para a futura expansão urbana e promoção imobiliária, eximindo o poder público de grandes gastos com indenizações e remoções. A antecipação por parte da administração pública em “preservar” a região de 105km², que já dispunha inclusive de um Projeto de Diretrizes para Vias Arteriais, aprovado anos antes, em 1950, revela o planejamento no sentido de induzir determinado tipo de ocupação naquele território. A intensa verticalização de Copacabana que ocorrera entre os anos 1940 e 1960, que levou muitos autores a designá-lo como um “crescimento desordenado”, foi possível devido às constantes mudanças de legislação que permitiram uma extraordinária acumulação de capital imobiliário. Os promotores, com o arrefecimento do dinamismo imobiliário nos anos 1950, aproveitaram uma brecha na legislação, que não estabelecia limite mínimo de área por unidade habitacional ou limite de compartimentos e passaram a construir apartamentos pequenos tipo “quarto e sala”, ou as chamadas “quitinetes” (BORGES, 2007, p.172), levando a uma ocupação intensiva do solo e um processo de “pilhagem urbana” (VELHO, 2006, p. 244). Dessa maneira, Abreu analisa que “o aumento da oferta de apartamentos possibilitaria a venda dos mesmos a preços baixos por unidade, mas altíssimos se considerar o lucro que a empresa imobiliária obteria com a venda de todas as unidades” (ABREU, 1987, p. 129).

⁶¹ Além da obrigatoriedade da reserva de áreas, a lei nº 894/57 estabeleceu a construção de abrigos destinados ao estacionamento de veículos em dependências de edifícios em bairros novos, relacionando o nº de unidades em cada prédio, com o nº de vagas de veículos exigido de acordo com o tipo de uso da edificação, constituindo primeira tentativa de controle da densidade da população de forma indireta (BORGES, 2007).

A nova tipologia habitacional promoveu uma mudança na composição social do bairro, que passou a ser ocupado também pela classe média baixa – em contraposição à classe alta, que inicialmente ocupara a região –, que viu nos novos empreendimentos a “possibilidade de sua inserção naquele bairro, em busca de status, da proximidade com as fontes de emprego e de meios de consumo coletivo” (BORGES, 2007). Para investir nesta “oportunidade”: não apenas as grandes empresas que já atuavam na área, como novas companhias foram abertas diante das possibilidades altas de lucros, o que levou muitas obras a serem paralisadas e apenas depois de mais de dez anos concluídas. O mesmo não poderia ocorrer na Barra da Tijuca, onde se vislumbrava “uma forma espacial produzida pela incorporação capitalista de ponta”, capaz de consolidar “uma frente de expansão [urbana] para os setores da população de maior poder aquisitivo” (CARDOSO, 1989, p. 157 e 162).

Apesar da manifestada intenção de se diferenciar do bairro da zona sul (como vimos tanto em termos de morfologia urbana como de ocupação socioeconômica), a Barra da Tijuca surge como palco de uma estratégia mercadológica que se assemelha àquela de criação de Copacabana. Assim como ocorreu com o lançamento do novo produto “Copacabana-apartamento”, que correspondeu à aspiração de modernidade das camadas médias recém-surgidas e depois com a invenção de “Ipanema” como um espaço da diferenciação social, correspondendo a uma nova classe média internacionalizada no seu estilo de vida, a “Barra da Tijuca-Condôminio Fechado” surge como novo produto que impulsionará a expansão da incorporação imobiliária (RIBEIRO, 1997, p.333). De acordo com Ribeiro, a incorporação imobiliária surge na década de 1940 como forma de promover a construção para a apropriação de sobrelucros de localização que, em função de uma conjuntura econômica específica (ver capítulo 2) e impulsionada, principalmente, pela invenção desse novo produto, tem na urbanização de Copacabana uma primeira fase de desenvolvimento. No entanto, a ausência de instituições financeiras e de um sistema de financiamento imobiliário que ofereça condições mais vantajosas, impedem que o capital de incorporação se consolide nessa época e leva os empresários a pressionarem o Estado ao longo da década de 50 para “a criação de uma política habitacional que transfira para o setor os recursos financeiros necessários” (RIBEIRO, 1997) para o seu desenvolvimento. A abertura da frente de expansão da Barra da Tijuca expressa, pois, a repetição dessa lógica de acumulação, que encontra ali as condições para a consolidação de um padrão oligopolizado de incorporação: uma nova relação de grandes empresas imobiliárias, grandes proprietários de terra e o Estado.

Um estudo de viabilidade técnica e econômica elaborado pelo Metropolitano do Rio

de Janeiro em 1968 – um ano antes do plano-piloto de Lucio Costa – define alternativas de desenvolvimento urbano e econômico visando elaborar um “instrumento hábil” a partir dos prognósticos sobre o futuro da cidade para os anos 1990. Descartou-se a possibilidade de adotar as propostas contidas no Plano Doxiadis, pois estas, “apesar de apresentarem levantamentos estatísticos de boa qualidade, seguiam de forma bastante rígida os princípios “ekísticos” dos consultores, resultando assim na transferência de um modelo estático para uma realidade extremamente dinâmica, faltando conseqüentemente a *flexibilidade* desejável” (RIO DE JANEIRO, 1977, p.129). O plano do Metropolitano adota, primeiro uma estratégia de desenvolvimento urbano para o período de 1968 a 1975, e depois outra para o período de 1975 a 1990. No primeiro período, “o aglomerado urbano observaria as regras de um crescimento *natural ou espontâneo*, onde a ação governamental incidiria apenas em setores específicos, mediante programas a curto prazo, de construção rodoviária, habitacional ou semelhantes”; enquanto no período subsequente, o desenvolvimento seria “determinado pela ação conjunta dos governos dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, bem como do Governo Federal”. Essa alternativa resultaria, segundo previsto pelo plano, na expansão da cidade em dois sentidos: na direção do eixo Leste-Oeste, através da implantação da área industrial e portuária em Santa Cruz e Sepetiba, pois “paralelamente ao desenvolvimento natural previsto [na etapa anterior], o governo concentraria no período de 1975 a 1990 seus esforços no sentido de deslocar o eixo de expansão da cidade” (...) para a implantação de um importante centro industrial no país”; e na direção norte-sul, através do crescimento “condicionado pela expansão do complexo petroquímico de Duque de Caxias (...). Vemos que esse estudo⁶² se comporta como um planejamento integrado da cidade, apresentando uma estrutura urbanística que visa não apenas a implantação de um sistema de mobilidade urbana mas também de desenvolvimento econômico e industrial, indicando inclusive a direção dos investimentos estatais. É notável a semelhança entre as alternativas de desenvolvimento urbano apresentadas pelo estudo técnico do Metrô Rio e os prognósticos de igual teor que sustentam as diretrizes do plano-piloto de Lucio Costa, no que diz respeito à consolidação dos eixos norte-sul e leste-oeste, conduzindo à futura centralidade da Barra da Tijuca.

O plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, como já mencionado no capítulo 2, objetivava “disciplinar” a expansão urbana para uma área da cidade com cerca de 160 km² de características geológicas e naturais peculiares – região de macrobacia hidrográfica com

⁶² Produzido em parceria pelos grupos Companhia Construtora Nacional S.A. e pelas firmas alemãs Hochtief e Deutsch Eisenbahn Consulting.

formação de 3 lagoas, dunas e locais de terreno pantanoso –, determinando diretrizes de urbanização de modo a preservar parte do meio ambiente na sua forma “agreste”. Tratava-se, de acordo com Cardoso (1988), não apenas de regular a ocupação do solo da Barra, mas de também criar o “Rio de Janeiro do futuro”. O plano indicava usos, taxas de ocupação e perfis edilícios específicos para as áreas discriminadas no mapa, embora algumas regiões permanecessem com indicações mais genéricas como “áreas a estudar”, “área de expansão urbana” ou “área reservada”⁶³. Apesar de mencionar que “a reserva biológica aspirava à preservação de toda essa área como parque nacional”, o urbanista confessa que, “por outro lado, parece evidente que um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar definitivamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde, urbanizado” (COSTA, 1995, p.348). Parecia urgente, pois, resolver o “problema do aproveitamento da enorme área” da Baixada de Jacarepaguá, uma vez que a cidade “derramava-se como um líquido pela Zona Norte e se comprimia contida entre vales e as praias da Zona Sul” (1995, p.344). O urbanista moderno, em comum acordo com a intenção do poder público em promover a *necessária* expansão da cidade para uma área pouco habitada e ainda preservada, apresenta uma “fórmula que permita conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, *embora parcial*, dessas peculiaridades que importa preservar” (p.348).

Apesar das ponderações com relação à “contradição fundamental” de urbanizar e ao mesmo tempo preservar o território em questão, a ocupação foi conduzida com o intuito de dar continuidade ao padrão de urbanização existente na orla da Zona Sul e, portanto, de expandir a área residencial mais valorizada do Rio de Janeiro (FERNANDES, 2013, p.2). Se por um lado, Costa projetou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas com o objetivo de que os prédios não bloqueassem a vista e a circulação da brisa marítima, como ocorre em Copacabana, garantiu nas diretrizes do plano a reprodução de um modelo de cidade voltado para os privilégios das classes de maior poder aquisitivo, que se expressa tanto no que diz respeito à aparente elitização do espaço urbano, como no padrão da produção imobiliária. Na Barra da Tijuca, contraditoriamente esta elitização se dá em larga escala e, portanto, se manifesta espacialmente de forma heterogênea nas diversas subáreas, mesmo dentro de uma totalidade espacial consideravelmente padronizada (considerando as áreas “formais” do bairro, induzidas pela iniciativa pública e/ou privada). Mesmo considerando as diferenciações socioeconômicas e espaciais que a urbanização da extensa região da Baixada de Jacarepaguá possa ter promovido, esta se deu dentro de um quadro mais amplo de oligopolização do

⁶³ Cf. itens 6, 7 e 26 no mapa do plano-piloto de Lucio Costa, página 137.

mercado imobiliário que, através da associação entre grandes empresas e proprietários de terra, foram capazes de obter “um outro tipo de sobrelucro, fundado na urbanização de extensas áreas e na produção em grande escala” (RIBEIRO, 1997, p.326).

Privilégio que se reflete também na prevalência do automóvel como principal meio de transporte, (a exemplo do modelo rodoviarista implementado na nova capital federal) – uma cidade projetada para que os carros possam trafegar livremente, sem trânsito. Apesar de mencionar em seu plano uma possível futura conexão a uma linha de metrô que alcançaria o Centro Metropolitano através de Jacarepaguá⁶⁴, a distribuição das zonas, a rede viária e, principalmente, a espacialidade urbana projetadas, não partem de uma lógica de transportes públicos ou de transportes de massa, de modo que o bairro se desenvolveu plenamente (e de acordo com as diretrizes gerais do plano) sem que estes fossem necessários.

A ocupação da Baixada de Jacarepaguá foi, portanto, viabilizada pela abertura das diversas vias que permitiram acesso à região, de modo que o seu desenvolvimento urbano se originou e seguiu sendo pautado pela presença e importância do elemento/vetor rodoviário. Até a década de 1930 o acesso à Baixada de Jacarepaguá ocorria exclusivamente pela zona Norte (com exceção da via marítima, utilizada para o escoamento da produção agrícola), onde a ocupação urbana começava a se consolidar, principalmente devido à linha de trem que servia a região norte da cidade⁶⁵. A primeira via asfaltada de acesso à região, a sinuosa Estrada do Joá, é aberta em 1929, na gestão de Prado Junior, permitindo a conexão através de São Conrado, na zona sul, vindo da Gávea ou da Lagoa Rodrigo de Freitas. É notável a antecipação da expansão da malha urbana em direção à Barra da Tijuca através da orla litorânea da Zona Sul, cuja urbanização ainda era incipiente à época – apenas por volta de 1930 que o bairro de Copacabana estaria totalmente loteado⁶⁶ e o mercado imobiliário do bairro esgotado durante as décadas de 1940 e 1950, enquanto Ipanema e Leblon somente estariam completamente urbanizados no início da década de 1960 – a despeito da já existente ocupação urbana da zona norte, que permaneceu servida por estradas de terra por ainda mais de 20 anos. A estrada Grajaú-Jacarepaguá, apesar de iniciada ainda na gestão Dodsworth (1937-45), é concluída em 1950 e duplicada nas décadas seguintes (concluída em 1982).

⁶⁴ Cf. itens 36, 37 no mapa do plano-piloto de Lucio Costa, página 137.

⁶⁵ O acesso à Baixada de Jacarepaguá pela zona norte havia sido facilitado com a inauguração, em 1858, da estação de trem de Cascadura e posteriormente, em 1875, pelo bonde puxado a burro, que ligava Cascadura, Freguesia e Taquara, incentivando a ocupação do norte da Baixada, ainda de caráter majoritariamente rural.

⁶⁶ ABREU, Mauricio. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1987, p. 47,48.

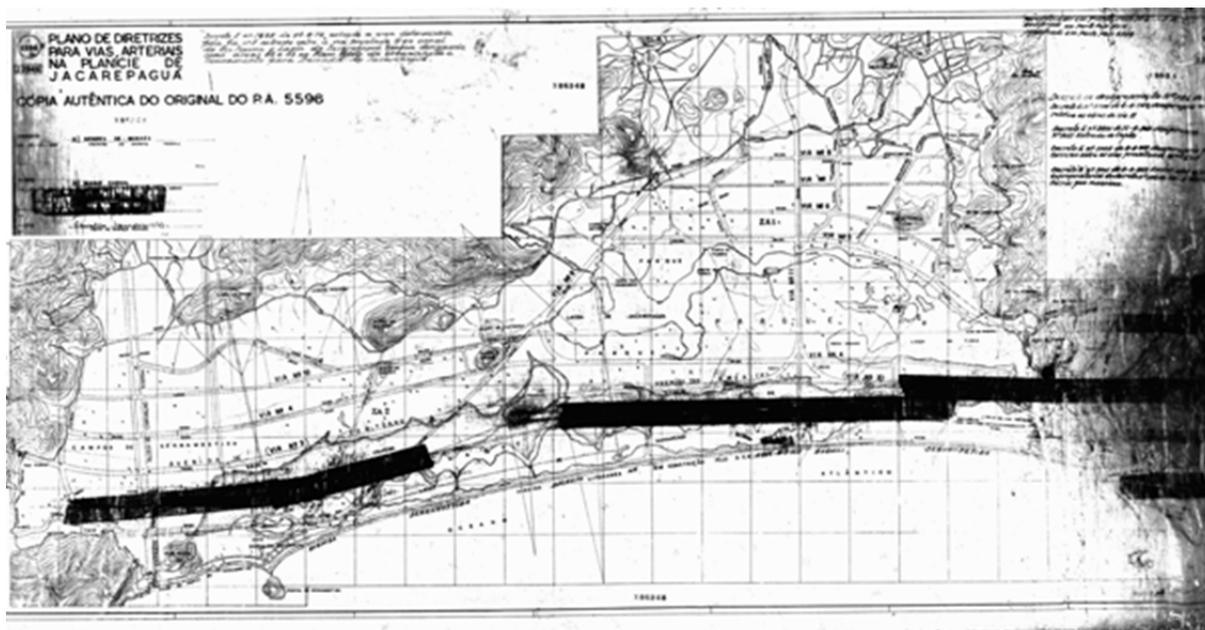


Figura 28 – Plano de Diretrizes para Vias Arteriais, PA 5596/50. Fonte: SMU - Rio de Janeiro.

Em 1950 o DER elabora o Plano de Diretrizes para Vias Arteriais, o primeiro projeto de planejamento urbano para a Baixada de Jacarepaguá, aprovado pelo PA 5596/50, na gestão do prefeito Mendes de Moraes. Este projeto abrange toda a região da Baixada, estabelecendo arruamentos paralelos ao longo de toda sua extensão, desviando-os apenas do complexo lagunar, de modo a preservá-lo como parque. O sistema de vias numeradas de 1 a 11 que organizam a rede viária no plano-piloto de Lucio Costa já haviam, portanto, sido previstas pelo Plano de Diretrizes. Diversos textos indicam que o Plano foi aprovado tendo em vista o subsequente desenvolvimento de um plano de zoneamento e urbanização, ao mencionar a intenção do arquiteto por ele responsável, Hermínio de Andrade e Silva, de “preservar a área de Jacarepaguá para o futuro Plano Piloto” (PEREIRA, 2014)⁶⁷. Apesar da incerteza acerca do futuro planejamento urbano da Baixada de Jacarepaguá, a prioridade do estabelecimento de uma malha rodoviária já estava definida. As vias propostas são aproveitadas pelo plano Doxiadis e grande parte mantida no plano-piloto de Lucio Costa, que o revoga apenas parcialmente, mantendo grande parte das vias principais. Lucio Costa faz menção ao Plano de Diretrizes no memorial do plano-piloto:

Como que a se antecipar à tarefa, o DER, numa feliz intuição de sentido urbanístico, fez desviar a via 11 ao longo do canal, evitando desse modo que, no encontro, de topo, com a bela planície abraçada pelos arroios Fundo e Pavuna, no coração da baixada, o prosseguimento do seu eixo a cortasse. Preservou-se assim esta área predestinada à urbanização (COSTA, 1969).

⁶⁷ “Este projeto é elaborado pelo arquiteto Hermínio de Andrade e Silva, que preserva a área de Jacarepaguá para o futuro planejamento organizado pelo arquiteto Lúcio Costa com o seu Plano Piloto.” Disponível em: <<http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=3925>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

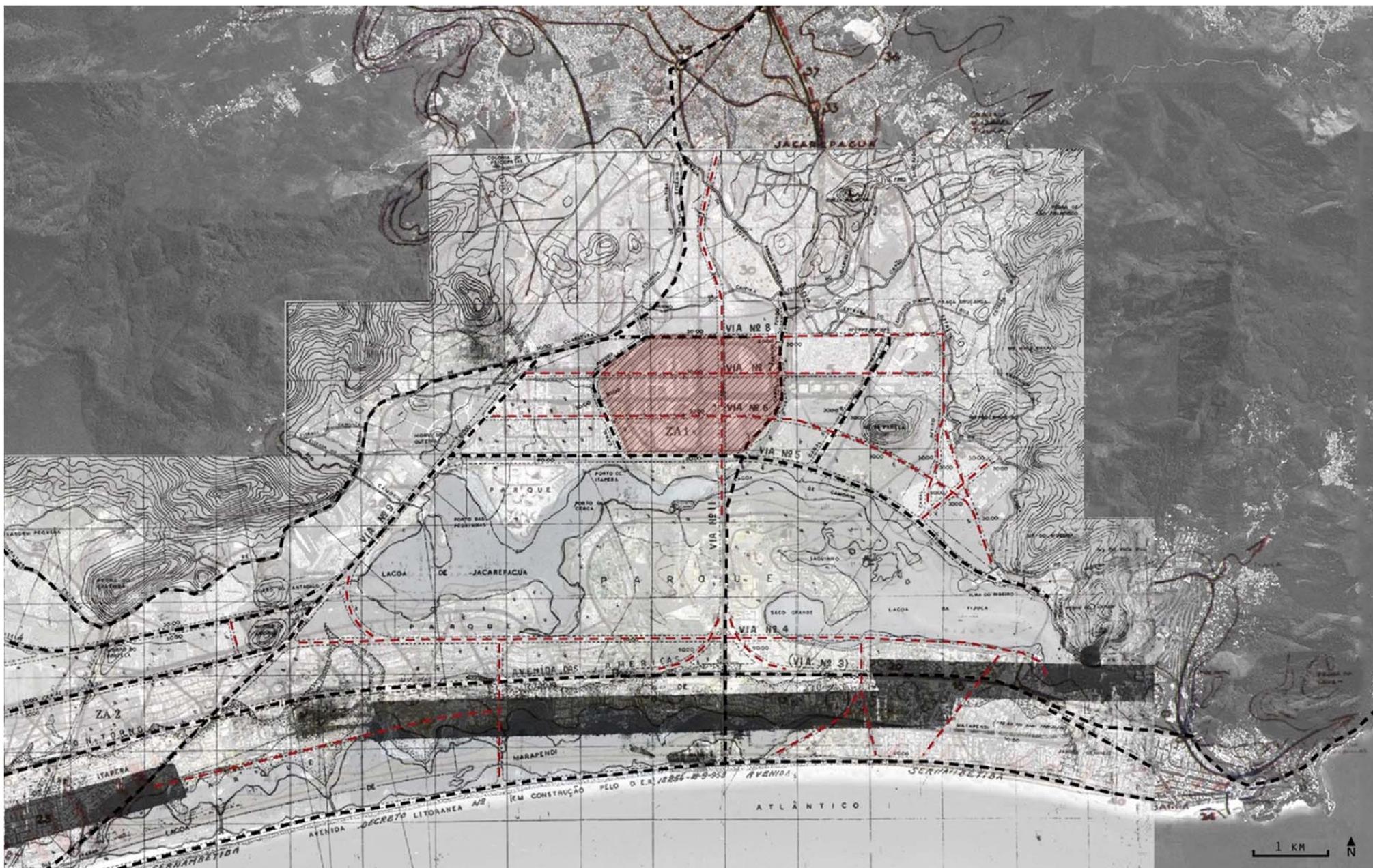


Figura 29 – Mapa com o Plano de Diretrizes, Plano-piloto e mapa atual da Barra da Tijuca sobrepostos. Em vermelho, as vias do Plano de Diretrizes revogadas pelo plano-piloto e em preto as que foram mantidas. Fonte: SMU-RJ; base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

Percebe-se que, diferentemente da descrição de Costa, no projeto original do Plano de Diretrizes, a via 11 (atual Avenida Ayrton Senna) não desvia da planície formada entre os canais da Pavuna e Arroio Fundo – que margeiam, respectivamente, a lateral esquerda e direita da área onde hoje se localiza o Centro Metropolitano – mas segue em linha reta cortando a planície em direção à Jacarepaguá. É o plano-piloto, nas alterações ao Plano de Diretrizes, que elimina a parte norte da via 11 (a partir do cruzamento com a via 5, hoje a Avenida Abelardo Bueno), projetada para ser o principal acesso à Baixada pela zona Norte, fazendo-a desviar ao longo do canal Arroio Fundo para *preservar* a área de 3,8 km² livre para a futura implementação do novo CBD. O plano-piloto elimina também as vias transversais que cruzam a referida planície – vias 6 e 7 – de modo a garantir que a área “predestinada” ao centro metropolitano permanecesse inacessível e desocupada e que a sua urbanização ocorresse em momento oportuno. Também são eliminadas vias no sentido norte-sul desenhadas na base do maciço da Tijuca e identificada pelo plano-piloto como “área a estudar”, posteriormente ocupada como moradia informal por parte da população de baixa renda, local onde hoje é o bairro de Rio das Pedras.

Dessa maneira, é criado também em 23 de junho de 1969, através do Decreto “E” nº 2.913, o Grupo de Trabalho para a Baixada de Jacarepaguá (GTBJ), encarregado de coordenar e dirigir as atividades de desenvolvimento e implantação do plano-piloto, uma vez que esse traçava apenas diretrizes gerais de ocupação. O grupo de trabalho teve como consultor o autor do plano, Lucio Costa, e era chefiado pelo diretor do DER, que tinha um papel notável e protagonista no desenvolvimento executivo e na concretização do plano, inclusive denunciando o entendimento de mobilidade que orientaria a expansão urbana para a zona oeste da cidade, o modelo rodoviarista. O quadro profissional do GTBJ também indica que as preocupações principais com a execução do plano seriam de ordem técnicas e econômico-financeiras, como veremos ao longo do capítulo. Em documento⁶⁸ com parecer crítico sobre o plano-piloto e o posterior processo de ocupação, um novo Grupo de Trabalho criado por iniciativa do poder municipal comenta o seguinte sobre a composição do GTBJ:

Primeiro, achamos que um Plano Diretor para uma área do tamanho da Barra não poderia ser traçado por uma só pessoa; segundo, a equipe formada para o desenvolvimento do plano era composta por dois engenheiros e cinco arquitetos, o chefe do GTBJ (um engenheiro) e o orientador (um arquiteto – Lucio Costa); o que

⁶⁸ “Barra da Tijuca: 11 na Av. Sernambetida”, parecer, (s.d.) 1984-1988. (mimeo). Documento originalmente datilografado sobre o qual Lucio Costa fez diversas anotações, em resposta às opiniões e críticas emitidas pelo grupo de trabalho. O documento foi posteriormente digitalizado e os comentários de Lucio Costa transcritos pelo *Acervo Casa de Lucio Costa*. Apenas a parte final do documento está disponível, das págs. 27 a 47. Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/handle/2010.3/2649>>. Acesso em: 12 fev. 2017

demonstra bem que não havia diversidade de profissionais. Não concordamos com esse tipo de equipe e com a existência de um coordenador e criador do plano, porque o seu universo fica muito restrito e as opiniões divergentes, que são muito importantes num trabalho como esse, são inexistentes – porque os profissionais são da mesma área e muitas vezes já se conheciam e tinham as mesmas opiniões (1984, p.48)⁶⁹.

Em 1970, o grupo divide a área abrangida pelo plano em 40 subzonas de acordo com a homogeneidade, com a delimitação determinada por estradas ou fisicamente, criando postas para cada subzona, pois não sabiam qual seria ocupada inicialmente⁷⁰. Logo em seguida, uma das primeiras ações do GTBJ foi revogar o Plano de Diretrizes de 1950 e aprovar um novo Projeto de Alinhamento, o PA8997 de 1971, com as alterações já mencionadas (com modificações parciais mas ainda em vigor). Durante seu funcionamento, o grupo de trabalho aprovou 853 projetos, alguns com área superior a 50.000m², implementados por 16 empresas.

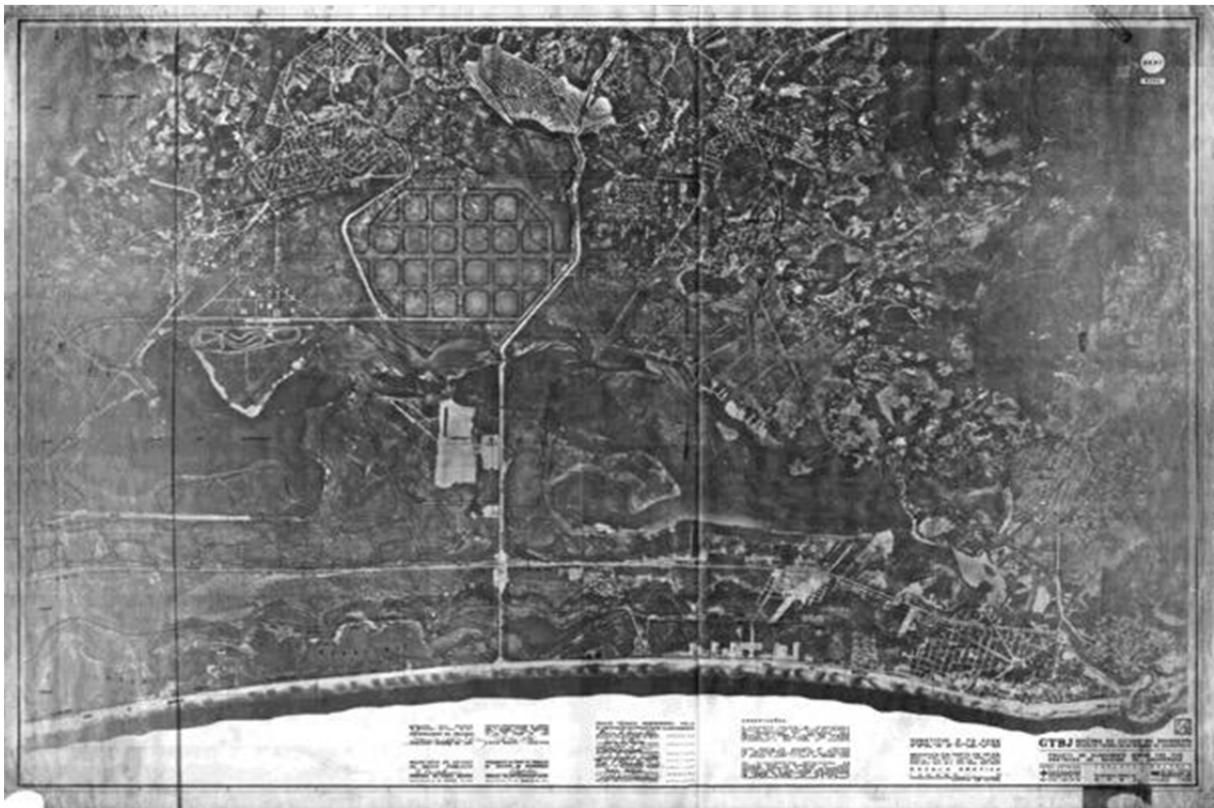


Figura 30 – Projeto de Alinhamento Básico das Vias Diretrizes da Baixada de Jacarepaguá – PA 8997/71, que substituiu o PA 5596/50 – elaborado pelo GTBJ. Fonte: Site da SMU.

É importante notar que as características do Plano, dentre elas a verticalização com gabaritos de até 30 pavimentos, contribuíram para que as pequenas e médias empresas ficassem impedidas de atuar na região (FRIDMAN, 1999), o que favoreceu a consolidação do capital de incorporação, que se expandiu significativamente com a possibilidade de atuação

⁶⁹ “Barra da Tijuca: 11 na Av. Sernambetida”, parecer, 1984. (mimeo).

⁷⁰ Idem.

concentrada na Barra da Tijuca, como vimos no capítulo 2.

Em 1974 é publicado o Decreto “E” nº7118 que extingue o GTBJ e o transforma na Superintendência para o Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR). As atribuições da SUDEBAR eram as de desenvolver o plano-piloto e fixar normas para a ocupação urbanística da região. Após a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro em 1975⁷¹, passa a ser subordinada à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, assume contornos institucionais, tornando-se um órgão muito importante na estrutura governamental, com participação direta no processo de transformação do bairro. A “autonomia” do Grupo de Trabalho fica mais restrita: os empreendimentos, que antes eram aprovados em fase de anteprojeto (e cujos projetos eram aprovados e publicados em Diário Oficial 90 dias após a consulta prévia ao Grupo), precisam então apresentar maiores definições à Secretaria de Planejamento para sua aprovação. De acordo com Lucio Costa, em texto intitulado “Registro Pessoal”, coube à SUDEBAR (1995, p.356):

(...) a complexa e por vezes ingrata tarefa de, conscientemente, violentar a ecologia a fim de criar facilidades de acesso, de providenciar infraestrutura, e de estimular as empresas, no louvável propósito de acelerar a ocupação dessa área da cidade que é o elo da sua zona norte com a sul, e de oferecer aos futuros usuários uma vida comunitária melhor e maior desafogo, marcado pela presença constante próxima ou distante, do mar e da montanha.

Nota-se que, diferentemente do processo de expansão urbana dos demais bairros do Rio de Janeiro até então, que tiveram sua urbanização induzida pela instalação de infraestruturas de trens e bondes – com o vetor de proximidade ao centro –, a ocupação da Barra da Tijuca foi “acelerada” pela implantação de estradas, fato que determinou o modelo de cidade desenvolvido. Dentre o conjunto mencionado de vias abertas que induziram a dita “marcha ao Oeste”, destacam-se a malha viária e rodoviária (plano de diretrizes) projetada e parcialmente executada pelo Estado da Guanabara [DER]; a finalização da construção da autoestrada Lagoa-Barra, cuja primeira etapa foi inaugurada ainda em 68, a partir de desenho do Plano Doxiadis, expandindo a área residencial mais privilegiada paralela à praia; e a idealização de um anel rodoviário para cidade, que constava igualmente no Plano Doxiadis e reforçada no plano-piloto de Lucio Costa, justificando a formação da nova centralidade na Baixada de Jacarepaguá. Outro importante vetor rodoviário que impulsionou a urbanização da região e a transformação de seu caráter – até pelo menos 1950 predominantemente

⁷¹ A fusão dos Estados, até então unidades isoladas da Federação, ocorre junto da criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com a promulgação da Lei Complementar nº20, em 1974.

agropecuário – foi a abertura da Estrada Rio-Santos⁷² na primeira metade da década de 1960, o que facilitou o deslocamento pelo litoral até a metrópole paulista, e incentivou a ocupação da Baixada como local de segunda moradia. Destaca-se também a abertura da Linha Amarela posteriormente na década de 1990, projeto original do DER e incluída no Plano Doxiadis, a via foi incorporada ao planejamento do GTBJ, substituindo a via de transporte sobre trilhos previsto no plano-piloto de Lucio Costa. Quanto à construção da Autoestrada Lagoa-Barra⁷³, o DER divulgava o seguinte em tom de propaganda:

A Autoestrada Lagoa-Barra, integrante do trecho Rio-Santos da BR-101, é o principal investimento do Departamento de Estradas de Rodagem nos últimos anos. Com pistas inteiramente bloqueadas, possibilitando uma velocidade diretriz de 80km horários, a distância entre a Lagoa Rodrigo de Freitas e a Barra da Tijuca será percorrida em apenas 7 minutos, fator determinante da futura ocupação da Baixada de Jacarepaguá, como verdadeiro pulmão da Zona Sul do Estado. Com a construção do elevado da Av. Paulo de Frontin e conclusão do túnel Rebouças, aquela região ficará a apenas 20 minutos do centro da cidade (Cartão Postal do DER-GB).

É a partir da segunda metade da década de 1960 que se inicia um período de maciços investimentos em infraestrutura viária na região. O montante de investimentos incentivou inclusive a construção de uma usina de asfalto em Jacarepaguá em 1970, suprimindo o aumento da demanda (CAMPOS, 2012, p.132). Outra consequência desses investimentos foi o notável crescimento da circulação de carros (em meados de 1970, o número de carros na Avenida das Américas já era cerca de 19 mil, sendo 40 mil aos domingos). Hoje esse número supera 135 mil carros por dia. Evidencia-se, como aponta Cardoso, a importância da Barra como frente de expansão urbana, responsável pelos maiores índices de crescimento populacional do município na década de 1970: em 1960 existiam apenas 542 domicílios, com 2.417 habitantes; já em 1980 esse número passou para 45.906 residentes (CARDOSO, 1989, p.162). O boom habitacional se comprova ao comparar o crescimento da Barra com o restante da cidade: segundo dados do Censo de 1980, entre 1970 e 1980, quando a população da cidade cresceu 21%, a da Barra aumentou 65% (de 31.057 para 51.299)⁷⁴.

⁷² A criação do Fundo Rodoviário Nacional, em 1945, deu vigor a projetos rodoviários que cortavam quase todo o país, como a BR-4 (Rio-Bahia), maior rodovia da América Latina e a BR-2, ou Rio-Porto Alegre, que incluía a construção da Rio-São Paulo e que foi totalmente concluída no governo JK (CAMPOS, 2012).

⁷³ As obras da Autoestrada foram realizadas por uma companhia estrangeira (Canadá) que atuava na incorporação imobiliária e em obras públicas de peso em todo o país, a Brascan, braço de engenharia do grupo Light. O investimento, sob orientação do DER, atendia a interesses voltados para o comércio e a exploração de terrenos na Barra da Tijuca, área de atuação da companhia (CAMPOS, 2012, p.74). A Brascan-Light foi uma das empresas locais que começaram a ser beneficiadas durante a gestão de Carlos Lacerda (1960-65) e que seguiram tendo prioridade nas obras de infraestrutura durante o período da ditadura empresarial-militar, com participação generosa no processo de urbanização da Barra da Tijuca.

⁷⁴ “Plano Lucio Costa: os descaminhos da ocupação da Barra”. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/plano-lucio-costa-os-descaminhos-da-ocupacao-da-barra-8231929>>. Acesso em: 10/03/2017.



Figura 31 – Mapa indicando a infraestrutura viária da Barra da Tijuca; base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

De fato, o automóvel foi um dos principais setores de crescimento do capitalismo do século XX, envolvendo uma complexa rede de forças na “proliferação da produção, da propriedade e do uso em massa do automóvel” com enormes decorrências em termos de “significados sociais, psicológicos, políticos, bem como mais propriamente econômicos” (HARVEY, 1989, p.118). A aparente irracionalidade pela opção em um tipo de mobilidade que sacrifica a população, principalmente a pobre e periférica, se sustenta na imperante racionalidade (também industrial) do mercado, que orienta os rumos do planejamento urbano a partir de suas diretrizes econômicas. A prioridade indiscutível que é dada ao deslocamento rodoviário na matriz urbana, apesar de não constar explicitamente em nenhum documento ou discurso, está afirmada nos planos urbanos elaborados para disciplinar a ocupação do espaço, como vemos no plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá e nos planos que o antecederam.

Seguindo essa prerrogativa, o plano piloto é estruturado espacialmente através de um desenho viário cruciforme – a exemplo do plano-piloto de Brasília – onde o cruzamento das vias 11 e BR-101 (atual Av. das Américas) seria a “espinha dorsal” do projeto e viabilizaria, de forma ordenada, a ocupação e a criação do futuro CBD (Central Business District), no ponto de encontro do eixo Norte-Sul e Leste-Oeste (industrial), formando um pólo de atração dos fluxos desses eixos. Lucio Costa, em seu memorial descritivo do plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, reitera os estudos feitos pelo Plano Doxiadis e as tendências da

urbanização da zona oeste apontadas por ele, mas corrige a conclusão do diagnóstico descrevendo onde deveria se localizar o *verdadeiro* centro de negócios:

O plano diretor Doxiadis Associados – valiosa compilação e coordenação de dados visando o estabelecimento de um arcabouço de infraestrutura capaz de permitir o crescimento harmônico da cidade – plano elaborado com a cooperação de técnicos locais –, dá a devida ênfase à dupla penetração no sentido da base industrial e portuária de Sepetiba e reconhece a fatalidade da criação de um novo pólo CBD para contrabalançar o CBD original, isto é, o atual centro da cidade, mas propõe a sua localização em algum ponto desse eixo, de preferência na altura de Santa Cruz. É que, na ânsia de atapetar o estado de fora a fora para o ano 2000, ou seja, para amanhã, com uma trama esquemática uniformemente urbanizada, talvez subestimasse a carga propulsora representada pela implantação da BR-101, escapando-lhes então que – sem embargo do acerto da previsão de um centro complementar em Santa Cruz, vinculado à área industrial e portuária de Sepetiba – a baixada de Jacarepaguá é o ponto natural de confluência dos dois eixos leste-oeste, o do norte, rododiferroviário, e o rodoviário do sul, através das brechas existentes entre as serras do Engenho Velho, dos Pretos Forros e o tampão do Valqueire, e que portanto é aí que o novo CBD deverá surgir (COSTA, 1969).

Nesse trecho, percebe-se mais uma vez a importância que a malha rodoviária exerce na determinação das diretrizes de urbanização tanto no plano de Doxiadis, como para Lucio Costa: para esse último, o urbanista grego “errou” na localização do novo pólo de negócios pois previa uma malha de vias que se estenderia uniformemente ao longo de todo território metropolitano, não reconhecendo assim a papel propulsor e de destaque que o cruzamento da BR-101 (hoje Av. Niemeyer) com a Via 11 teria na ocupação da Baixada de Jacarepaguá. Costa reconhece o acerto de Doxiadis em indicar a formação de um pólo industrial em Santa Cruz, no extremo oeste do município, “em algum ponto desse eixo”, se referindo ao arco metropolitano presente em ambos os planos, indicando, no entanto, que esse deveria ser um centro complementar. O local ideal para o novo CBD seria próximo ao local de confluência das duas vias expressas que, integradas à hipotética linha de metrô, mon trilhos e ao terminal rodoviário próximos, determinariam “o *ponto natural* de confluência” dos eixos de transporte. Ponto natural pois, a “planície central, providencialmente preservada, está em posição de articular-se (...) àquela área destinada à indústria pesada, no extremo oeste do Estado, com *foco natural* em Santa Cruz, o que lhe confere então condições para ser já não apenas o futuro Centro Metropolitano norte-sul, mas também (...) o verdadeiro coração da Guanabara” (COSTA, 1969). Fica claro que a *naturalidade* a que se refere o urbanista no “surgimento” do novo CBD é resultado de um efetivo processo de indução de determinado tipo de produção do espaço, orientado para atender as exigências do setor empresarial e de incorporação imobiliária, amparados pelos interesses do Estado.

Lucio Costa ao aceitar o convite para desenvolver o plano-piloto confirma que ele

pretendia ser “mais uma orientação geral e não uma coisa rígida, e que seria então desenvolvido depois por um organismo criado pelo DER” (Sá, s/d, p.3, apud LEITÃO, 2014, p.3). O plano, portanto, objetivava traçar linhas gerais sobre a ocupação da Baixada, mantendo a flexibilidade necessária ao futuro desenvolvimento imobiliário, de modo que os critérios de zoneamento e uso do solo seriam detalhados a posteriori. De acordo com Cardoso (1989), as suas diretrizes básicas foram:

- 1 - Aproveitamento do projeto já existente para criação de um conjunto de torres no início da praia da Barra (Centro da Barra), ao qual se acrescenta um outro conjunto semelhante e simétrico – o Centro de Sernambetiba. □
- 2 - Criação de “núcleos” de urbanização concentrada, com conjuntos de torres distanciadas cerca de 1 km, ao longo da Av. das Américas. □
- 3 - Limitação de gabarito para os loteamentos existentes – o Tijucamar/Jardim Oceânico e o do Recreio – em dois pavimentos. □
- 4 - Definição de um traçado viário específico para a área ao norte da Av. das Américas – as chamadas “sinuosas” –, para habitação unifamiliar, com prédios nos entroncamentos das vias transversais. □
- 5 - Lotes residenciais amplos, clubes em grandes áreas, e talvez um centro de comércio de gabarito baixo para a faixa entre a estrada e a Lagoa da Tijuca. □
- 6 - A faixa litorânea, com exceção das áreas já ocupadas dos Centros da Barra e de Sernambetiba e de um possível núcleo de torres no entroncamento com a Av. Alvorada, deveria ser conservada em seu estado natural. □
- 7 - As áreas próximas ao Centro Metropolitano [CBD] deveriam ter seu uso definido em uma segunda etapa de desenvolvimento do plano. □
- 8 - As áreas ao norte do Centro Metropolitano seriam tratadas como zona industrial “por serem acessíveis aos subúrbios e porque comportavam já comportam sólido lastro proletário e eram acessíveis aos subúrbios.
- 9 - As áreas de Vargem Grande e Pequena e os campos de Sernambetiba são mantidas como áreas de cultura, com sítios, granjas e chácaras. □
- 10 - Os hotéis ficariam restritos aos Centros (da Barra e de Sernambetiba), nos loteamentos já definidos, e no entroncamento com a Av. Alvorada. □
- 11 - São propostos como equipamentos complementares: uma Feira Permanente dos Estados, um novo Estádio, um novo Prado, uma nova hípica, novos campos de golfe e clubes esportivos, e um “bosque rústico no parque junto ao Aeroporto.

O mapa a seguir indica algumas das diretrizes principais de ocupação do solo presentes no plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, sobrepondo o desenho do plano à uma imagem recente do território urbanizado, com vistas a confrontar as intenções do plano, suas virtualidades idealizadas e concretude urbana.

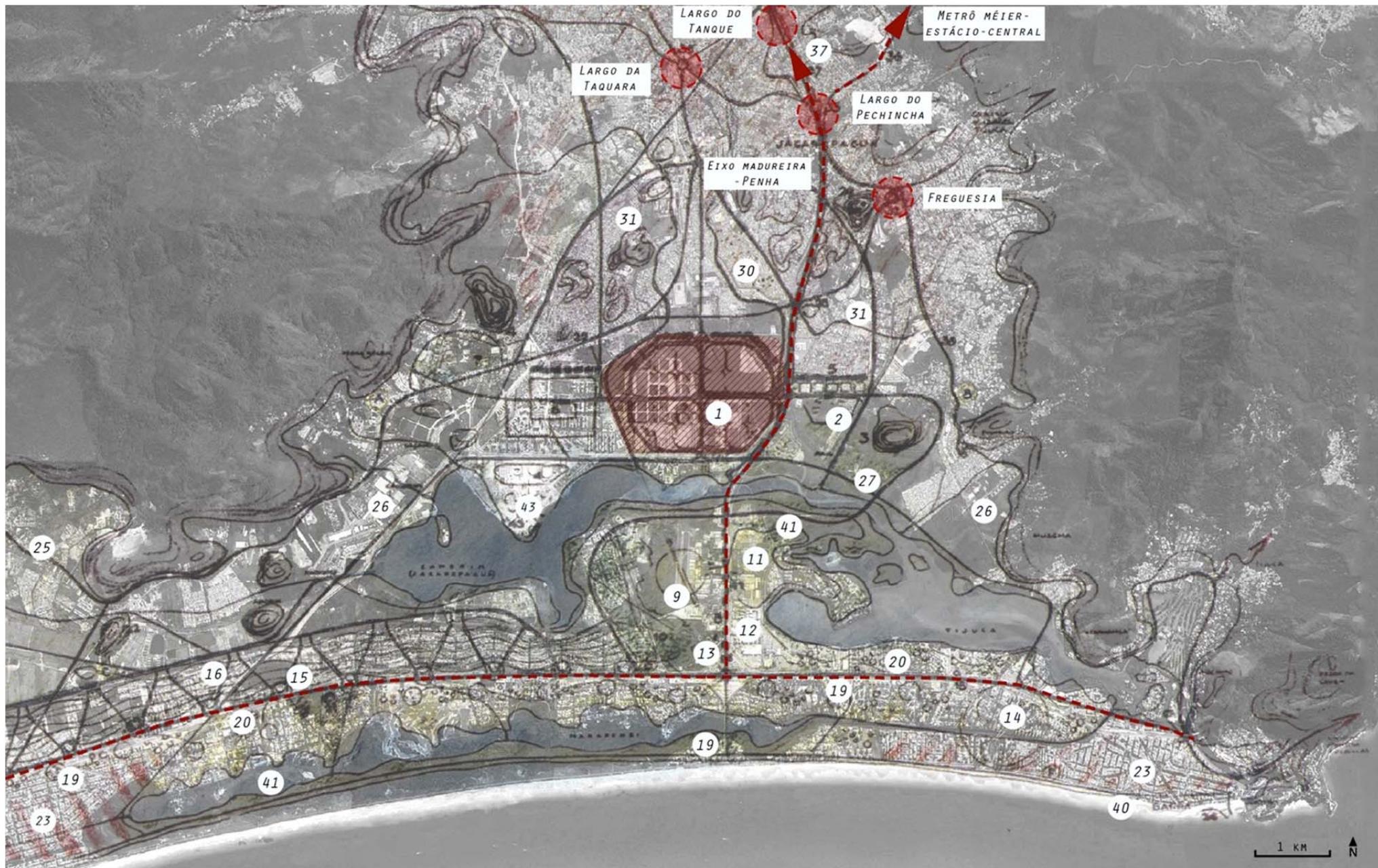


Figura 32 – Plano-piloto de Lucio Costa sobreposto ao tecido urbano atual. Montagem: Alice Pina. Legenda: 1 - Centro Metropolitano | 2 - Centro cívico | 6 - Área de expansão | 9 - Aeroporto executivo | 11 - Expo-72 | 12 - Museu | 13 - DER | 14 - Centros de Barra e Sernambetiba | 15 - Núcleos residenciais de apartamentos | 16 - Lotes residenciais | 19 - Núcleos de torres residenciais | 20 - Núcleos de casa isoladas | 23 - Áreas urbanizadas a arborizar | 26 - Áreas a estudar | 27 - Golf | 30 - Bairro proletário a arborizar | 31 - Industrias não-nocivas | 37 - Monotrilho Madureira-Galeão | 40 - Futura orla hoteleira | 41 - Reserva biológica | 43 - Feira permanente dos Estados.

Os núcleos urbanos existentes em Jacarepaguá – os Largos do Tanque, da Taquara, do Pechinha e a Freguesia – são apenas indicados no mapa, mas o autor não faz menção essas regiões, apenas à estação do metropolitano prevista no Largo Pechinha. Apesar da existência dessas centralidades na Baixada em locais próximos ao reservado para o Centro Metropolitano, a área contígua a Jacarepaguá deveria ser mantida “com sua personalidade própria” e o entorno desse Centro deveria ser urbanizado em uma segunda etapa. As áreas residenciais se concentram nas faixas de terra próximas ao litoral e entre o complexo de lagoas, enquanto as áreas mais ao norte e próximas das encostas permanecem com ocupações indefinidas, como “áreas de expansão urbana” ou “áreas a estudar”. Na parte oeste da baixada foram delimitados grandes lotes (10.000m²) de baixa densidade de ocupação, destinados às atividades agrícolas – uma reserva de área idealizada para uma futura expansão. O gabarito das zonas residenciais, organizadas em “numerosos núcleos urbanizados e afastados cerca de 1km entre si”, seria limitado a dez pavimentos (sendo dois pavimentos o máximo para a região das Vargens e Camorim), aos quais deveriam articular-se um “sistema térreo autônomo de lojas e toda sorte de utilidades”, todos dentro do conceito de “cidades-torres” criados por Le Corbusier em 1920⁷⁵. Já para o Centro Metropolitano era previsto um gabarito mais elevado: 70 pavimentos nos quarteirões centrais e 40 ou 50 pisos nos seus arredores (COSTA, 1969), conformando verdadeira “ilha” verticalizada comercial e de negócios.

O plano respondeu às demandas da atividade turística, distribuindo-a prioritariamente na orla marítima, mas deixando claro que esta “terá livre o campo de escolha e poderá instalar-se onde lhe aprouver para atender aos caprichos mutáveis da clientela”, devendo os hotéis se instalar nas duas extremidades, nos centros da Barra e de Sernambetiba. Alinhados à diretriz geral da centralidade urbana, foi proposto para estes dois centros localizados no eixo residencial alta densidade nas edificações e mistura de atividades: “os prédios não deverão destinar-se apenas a escritórios e empresas, mas também a hotéis, apart-hotéis e residências urbanas garantindo-se assim vida permanente na área”. A inauguração do Riocentro em 1977, bem como as atividades do já existente Autódromo de Jacarepaguá difundiram a tendência do uso turístico no bairro da Barra da Tijuca. Os serviços públicos, o saneamento, a saúde, educação, etc. seriam desenvolvidos numa “segunda etapa prevista para elaboração deste plano já então a cargo de um grupo de trabalho constituído por elementos dos vários departamentos interessados sob a chefia de um urbanista do Estado, assessorado pelo autor”

⁷⁵ As cidades-torres projetadas por Le Corbusier eram formadas por extenso complexo de torres residenciais circundadas por jardins e praças de esportes, onde a circulação dos automóveis se distribuíam em ruas largas segundo uma classificação de velocidade: lenta, rápida e super-rápida.

(COSTA, 1969). Fica claro que essas políticas públicas não são entendidas como um direito social e mesmo o saneamento básico não é abordado como uma questão de saúde pública, mas sim como um “serviço” (entendido como uma mercadoria) a ser fornecido e, portanto, sem prioridade no processo de urbanização. O urbanista justifica a implantação de infraestrutura básica tardiamente, após a implantação dos “núcleos residenciais autônomos”:

Evidentemente, num país ou numa cidade onde as características político-administrativo-sociais que não as nossas, o normal seria a instalação da infraestrutura antecipar-se induzindo a ocupação num determinado rumo mais desejável e evitando assim dispersão dos empreendimentos. Como, porém, extensas regiões já densamente habitadas ainda continuam carentes, não se pode pretender que o poder público se disponha a favorecer áreas vazias em detrimento delas (COSTA, 1980, p.5).

Ignora, portanto, que na região da Baixada de Jacarepaguá já haviam ocupações residenciais rurais em alguns pontos e assentamentos que indicavam a futura formação de favelas e que, com o maciço investimento público em infraestrutura viária e com a rápida ocupação residencial da classe média e alta nos primeiros condomínios fechados, a relação social e ambiental se degradaria. Importante registrar que as principais obras dos anos 60 e 70 na cidade foram concentradas no núcleo urbano, sendo que entre 1975 e 1977, a zona Sul correspondia a 80,5% dos investimentos em esgoto na cidade (CAMPOS, 2012). Um relatório realizado pelo GTBJ em 1971, portanto, apenas dois anos após a publicação do plano-piloto, indica que já haviam 6 áreas de assentamentos precários na Baixada de Jacarepaguá, sendo a maior delas com 6 mil habitantes no mesmo local onde se desenvolveria a maior favela da região, o bairro Rio das Pedras, onde moram mais de 63 mil habitantes (IBGE, 2010). Entre os anos de 71 a 77 surgiriam outras 10 aglomerações de favelas, a maior delas com 2.700 moradores, como é possível ver no mapa a seguir. De fato, em 1975, quando é realizado o primeiro grande levantamento aéreo (aerofotogrametria) do Rio de Janeiro pela Secretaria de Planejamento, já são identificadas 364 áreas de favelas no município⁷⁶. Na data de publicação do documento, em 1980, já haviam 26 mil moradores de assentamentos precários na Baixada de Jacarepaguá. O documento faz uma “caracterização” dos moradores das favelas da região, revelando que, dentre outros “aspectos”, as favelas “consomem quase sempre água proveniente de poços e, não tendo esgoto, lançam através de valas abertas os detritos nos rios ou lagoas, contribuindo para a sua poluição” (1980, p.28).

⁷⁶ FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi. “Novas Memórias do Urbanismo carioca”, 2008, p.241.

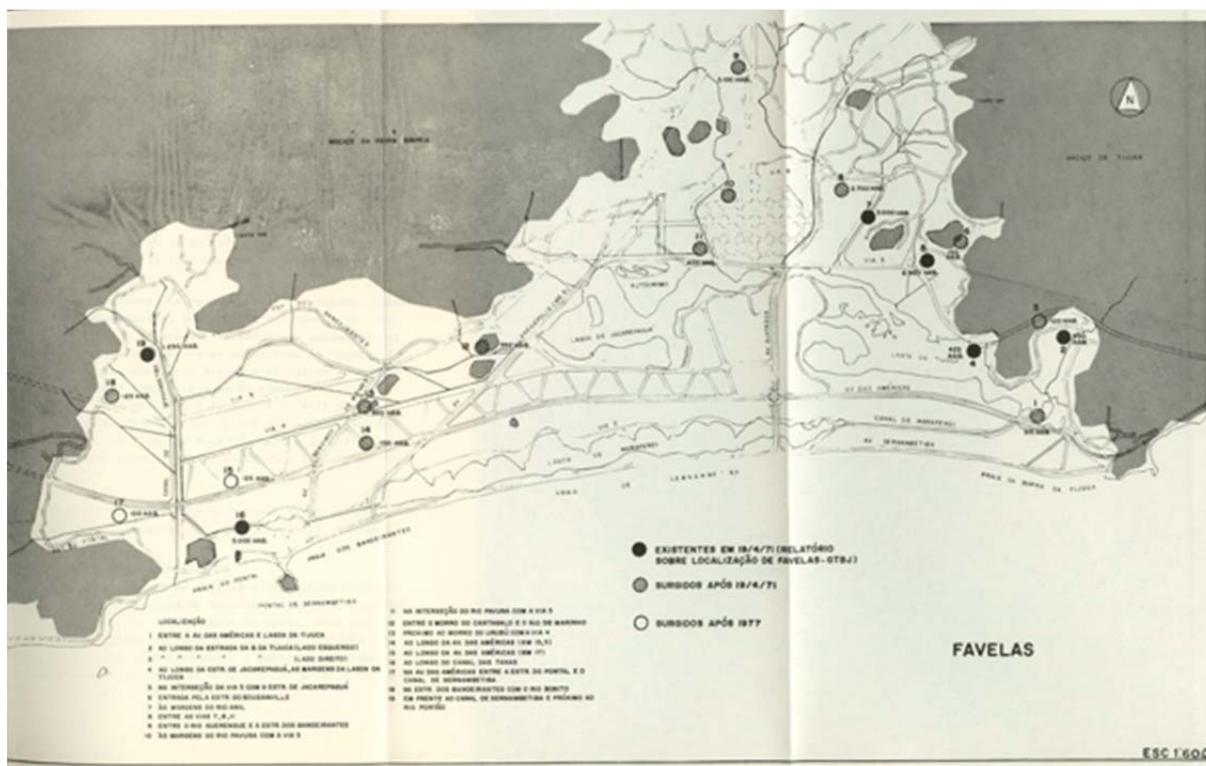


Figura 33 – Levantamento de favelas na Baixada de Jacarepaguá surgido até 1971, após 71 e após 77. Fonte: RIO DE JANEIRO, 1980, p. 29.

A preocupação estritamente direcionada ao meio ambiente tampouco se verifica na prática, como vemos na ausência de planejamento de infraestrutura básica. Note-se a forma de representação desses assentamentos no mapa, como círculos iguais de mesmo diâmetro, independente da quantidade de habitantes por comunidade ou de sua implantação no território, apenas indicando de maneira amorfa sua localização no mapa, sem qualquer indicação de espacialidade ou densidade.

Enquanto alguns autores se referem a esse fato como um “equivoco”, ao mencionar a exclusão socioespacial, a exemplo do ocorrido em Brasília, “pois o arquiteto criou a capital do país, mas não as cidades satélites, que foram construídas da mesma forma que as favelas” (FERNANDES, 2013, p.5), observa-se, com o plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá, a confirmação de uma postura ideológica e, portanto, de uma escolha e de um entendimento político de *como e para quem* a cidade deve ser projetada. A “intensa ocupação” que, segundo Costa, era “irreversível”, seria portanto orientada segundo a *vocação* daquele local. Vocação que se manifestaria através de negociação entre as partes envolvidas na urbanização do território – proprietários de terra, incorporadores imobiliários e o Estado – para a aprovação dos empreendimentos a serem implantados. Prevalecem os interesses do mercado, de acumulação e rentabilidade máximos, enquanto algumas das favelas indicadas no mapa

serão removidas e outras invisibilizadas e desprovidas de qualquer investimento em infraestrutura básica. A ideia de que a região possuía uma *vocação* para determinado padrão de urbanização é reiterada no texto anexo intitulado “Postura” (1995, p.357), onde o autor encaminha à Secretaria de Planejamento, dentre outras, as 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 esse 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 da sua legítima vocação*, não passando assim as “instruções normativas”, em muitos casos, de simples balizamento 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

“Vocação”, “desenvolvimento harmônico”, “objetivo primordial”: expressões empregadas pelo autor para se referir à imagem, ou à virtualidade, do futuro de um território ainda a ser urbanizado, cujas definições o plano mantém imprecisas. Em outras palavras, a enorme área “desocupada” de 82km² da Barra da Tijuca, que correspondia a 20% de toda a área urbanizável da cidade⁷⁷, estaria destinada à uma urbanização cujos empreendimentos caberiam à *inventividade* do mercado. A valorização progressiva da terra se encarregaria de impedir qualquer tipo de planejamento de interesse social. Acerca dos critérios para aprovação dos empreendimentos na Barra da Tijuca, o autor afirma, em parecer de 1980:

À vista, porém, do seu tamanho, melhor diria, da sua escala, no confronto com a escala dos demais bairros da cidade – o Plano Piloto de Brasília cabe folgado dentro dela – justifica-se, ou mesmo impõe-se, a adoção de critérios outros que não os usuais na apreciação dos projetos de ocupação urbana. Só foi precisamente por isso que foi criada a SUDEBAR e, mantido como consultor especial, o autor do Plano⁷⁸.

O autor reconhece as diferenças no processo de gestão da terra, uma vez que, nas palavras do próprio Lucio Costa, “a área já havia passado para a mão de particulares, cabendo ao poder público apenas definir e instalar a trama viária básica, bem como definir os critérios de ocupação a serem obedecidos pela iniciativa privada”⁷⁹. O modelo de gestão adotado no caso da Barra da Tijuca foi o da negociação dos índices de aproveitamento de terreno com os proprietários de terras e agentes imobiliários para fugir da lógica do “pode ou não pode”⁸⁰ do

⁷⁷ Se considerarmos a Baixada de Jacarepaguá, esta abrangia uma superfície de 160km² ou a 122km² urbanizáveis - 25% da área potencialmente urbanizável da cidade. Fonte: SPCG-RJ, 1980 e PUB-Rio, 1977.

⁷⁸ Costa, Lucio. Uma questão de critério urbanístico, parecer, 1980 (mimeo).

⁷⁹ Costa, Lucio. Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer, 1980 (mimeo).

⁸⁰ Costa, Lucio. Uma questão de critério urbanístico, *op.cit.*

restante da cidade. O modelo de gestão negociada, em que os projetos são analisados caso a caso, a partir de critérios gerais estabelecidos pelo GTBJ e posteriormente pela SUDEBAR, é justificado pelo autor como o mais adequado devido à “extensão da região e das possibilidades de propostas criativas por parte de arquitetos e proprietários de terrenos” (LEITÃO, REZENDE, 2014, p. 9), com vistas a “não tolher a futura manifestação de sua legítima vocação” (COSTA, 1995). Em um de seus pareceres, o autor reage em sua defesa e afirma que “não se deve engaiolar o futuro da área com a presumida onisciência e onipotência das rígidas previsões. A região precisa continuar aberta à inventiva das proposições (...)”⁸¹. Em parecer da mesma época, Costa defende o caráter “experimental” da ocupação da Baixada da Jacarepaguá (1995, p. 357):

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 Plano Piloto, ela se mantenha urbanisticamente viva e capaz de absorver - sob rigoroso controle - as sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas.

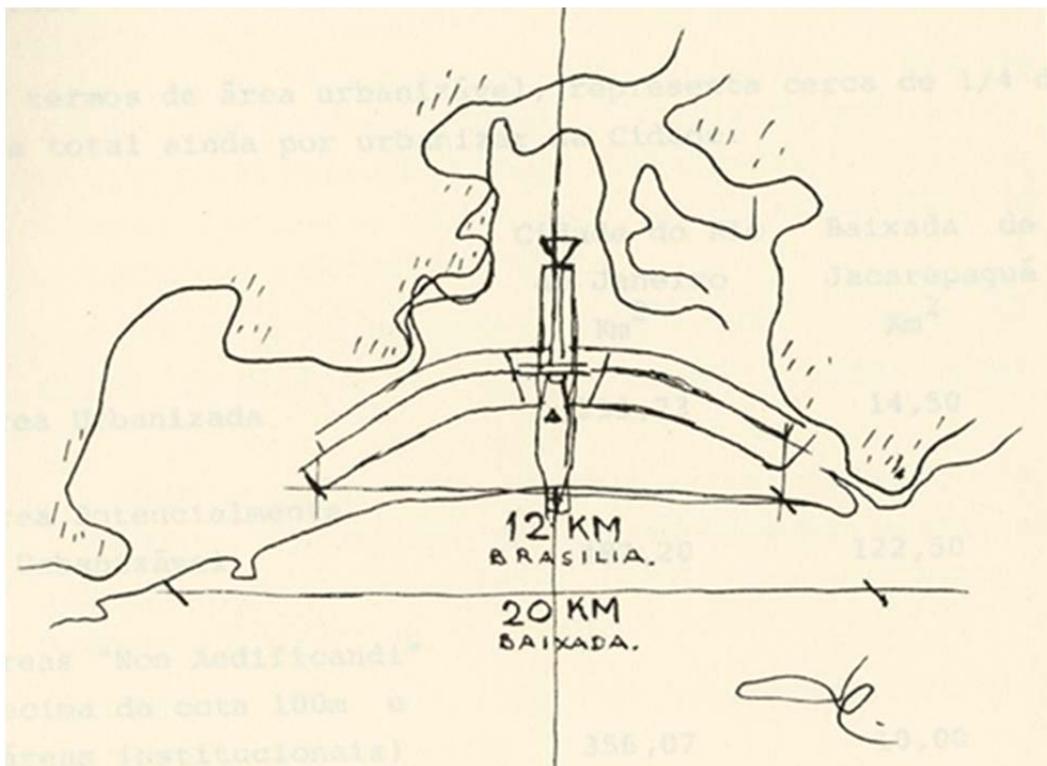


Figura 34 – Croquis comparando Brasília a Barra da Tijuca. Fonte: RIO DE JANEIRO, 1980.

Ou seja, o plano cumpria o papel de determinar o traçado viário e de indicar as diretrizes gerais de zoneamento de modo que os aspectos mais objetivos da ocupação e uso do solo fossem definidos pela dinâmica e circunstâncias próprias do mercado imobiliário e

⁸¹ Op. cit., p.1.

aprovados através da “gestão negociada”. Observa-se que o plano-piloto teve também um importante papel na garantia da valorização progressiva do solo após sua aprovação em 1969, tendo sido “respeitado durante administrações sucessivas” (CARDOSO, 1989, p.171). O plano-piloto é referenciado até hoje nos novos lançamentos imobiliários, aos quais garante um considerável acréscimo de capital simbólico. Entre 1972 e 1975, seis anos após a sua aprovação, a Barra da Tijuca já apresentava 1903% de valorização fundiária, níveis muito acima daqueles registrados nos demais bairros da cidade: o acréscimo no valor da terra nos bairros do núcleo da cidade iria atingir 451%, enquanto na periferia da cidade seria da ordem de 134%. (LEITÃO, REZENDE, 2014, p. 8). De acordo com Cardoso, as empresas que optaram pela atuação na Barra da Tijuca – predominantemente empresas de grande porte – o fizeram por ser essa uma região da cidade que permitia conciliar a “necessidade de um planejamento de longo prazo com outras necessidades fundamentais [...], como garantia de liquidez e padrão de rentabilidade mínimos⁸² (1989, p. 167).

Da progressiva ocupação que se confirma a partir de meados da década de 1970, seguiram-se sucessivas mudanças na legislação buscando igualmente atender as demandas do mercado imobiliário, com regulamentações voltadas especificamente para os bairros da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes, de modo a ampliar e tornar mais flexíveis os parâmetros de ocupação desses dois bairros. A ausência de um planejamento urbano coordenado e as constantes modificações nos regulamentos de zoneamento via decreto contribuíram para a intensificação da ocupação da região, uma vez estabelecidas as diretrizes gerais de urbanização pelo plano-piloto. A proposta de Lúcio Costa começa a sofrer algumas alterações a partir de sua formulação original no âmbito das normas de zoneamento, como por exemplo nos gabaritos máximos e na liberação de construção de apart-hotéis, devido à pressão dos diversos interesses dos poucos e influentes proprietários de terras dessa região (LEITÃO, 1999) que, por sua vez, possuem enorme influência e poder de decisão dentro do modelo de “gestão negociada” adotada pela SUDEBAR. Os primeiros condomínios fechados são construídos ainda na primeira metade da década de 1970, como o “Nova Ipanema” (1974) e o “Novo Leblon” (1978), seguidos de outros similares, erguidos à beira da Avenida das Américas, com apartamentos de dois, três e quatro quartos, dentro do conceito de núcleos residenciais com torres espaçadas, conforme idealizado por Lucio Costa. Esses constituem verdadeira transformação no padrão de incorporação, que passam a investir em uma outra

⁸² Ver mais sobre as diferentes estratégias adotadas pelas empresas em “O Espaço do Capital: a Barra da Tijuca e a grande promoção Imobiliária”, 1989.

dimensão, a ‘diferenciação do espaço’. De acordo com Ribeiro, tratava-se de “gerar novas bases materiais e simbólicas para o sobrelucro de localização” (1997, p. 310), através da abertura dessa nova frente de expansão e, principalmente, da venda de um novo produto: a Barra da Tijuca e os condomínios fechados. É também durante esse período que surgem pontos comerciais importantes para o desenvolvimento econômico da Barra da Tijuca, que irão impulsionar um novo padrão construtivo de oferta de serviços no bairro: os Hipermercados Carrefour (1978) e o concorrente Freeway⁸³ (1981), com 8 mil m² de venda e 3 mil vagas de estacionamento; e o Barra Shopping, que iniciou sua construção em 1980, concluída em 1981 com 156 lojas. Hoje, depois de cinco expansões, o shopping possui 546 lojas, um espaço de 120.000m², 5 mil vagas de estacionamento e recebe 20 milhões de pessoas por ano⁸⁴. A partir dos anos 1980, uma variedade enorme de *Shopping Centers* é construída, o que define um novo padrão de serviços baseado em grandes centros de consumo para atender a demanda dos moradores dos primeiros condomínios do bairro, fenômeno surgido principalmente nos EUA. Difunde-se assim, o “modelo antiurbano do local, em que o condomínio fechado e o shopping center compõem o padrão de uso do espaço pelos habitantes” (EPPINGHAUS, POPPER, TANGARI, 2003).

Após o boom entre os anos de 1973 a 1976, e com maior segurança de investimento na frente da expansão do capital de incorporação na Barra da Tijuca, a administração do prefeito Marcos Tamoyo aprova o Decreto nº 324, de 3 de março de 1976, e as instruções normativas de natureza comum a toda a ZE-5, incorporando definitivamente a proposta de Lucio Costa na legislação urbana. O Decreto divide a ZE-5 em 46 subzonas, define suas delimitações, parcelamento e construção (BORGES, 2007, p. 178). De acordo com Leitão e Rezende (2014), reduz-se em parte a flexibilidade inicial de negociação, com a fixação de índices urbanísticos para cada subzona, que passam a constituir frações da área objeto do plano. O parcelamento da área em subzonas já estava previsto por iniciativa do GTBJ para “facilitar o trabalho e possibilitar melhor apreensão da área, com o objetivo de definições futuras, sem prejuízo da visão global” (COSTA, 1984). O decreto atribui a cada subzona uma legislação específica. Na planta das subzonas é possível notar os critérios adotadas para a delimitação de cada área, que considerou a circulação existente e as vias projetadas, bem

⁸³ De acordo com o diretor de marketing do Hipermercado, o objetivo do empreendimento era “concentrar tudo, compra, vendas, escritórios, no local das lojas, para diminuir os custos e assim concorrer e vender mais barato. Com 62 mil m² de área total, divididos em 18 mil m² urbanizados de estacionamento,(...) o Freeway conta ainda com uma ampla área nos fundos do galpão de vendas, próximo à Lagoa, onde será construído um setor de lazer com pista de patinação, churrascaria e marina. Publicado no Jornal do Brasil em 21/06/81. Disponível em: <<https://jornaisantigosrio.wordpress.com/tag/inauguracao>>. Acesso em: 20 de abril 2017.

⁸⁴ Idem.

como as próprias áreas definidas pelo plano-piloto original e os elementos geográficos, como as lagoas, canais, morros e pedras. Desde sua aprovação até a publicação do próximo decreto específico para a Barra da Tijuca, em 1981, o decreto nº324 sofre algumas alterações e acréscimos, perpassando 3 administrações (Marcos Tamoyo, Israel Klabin e Julio Coutinho).

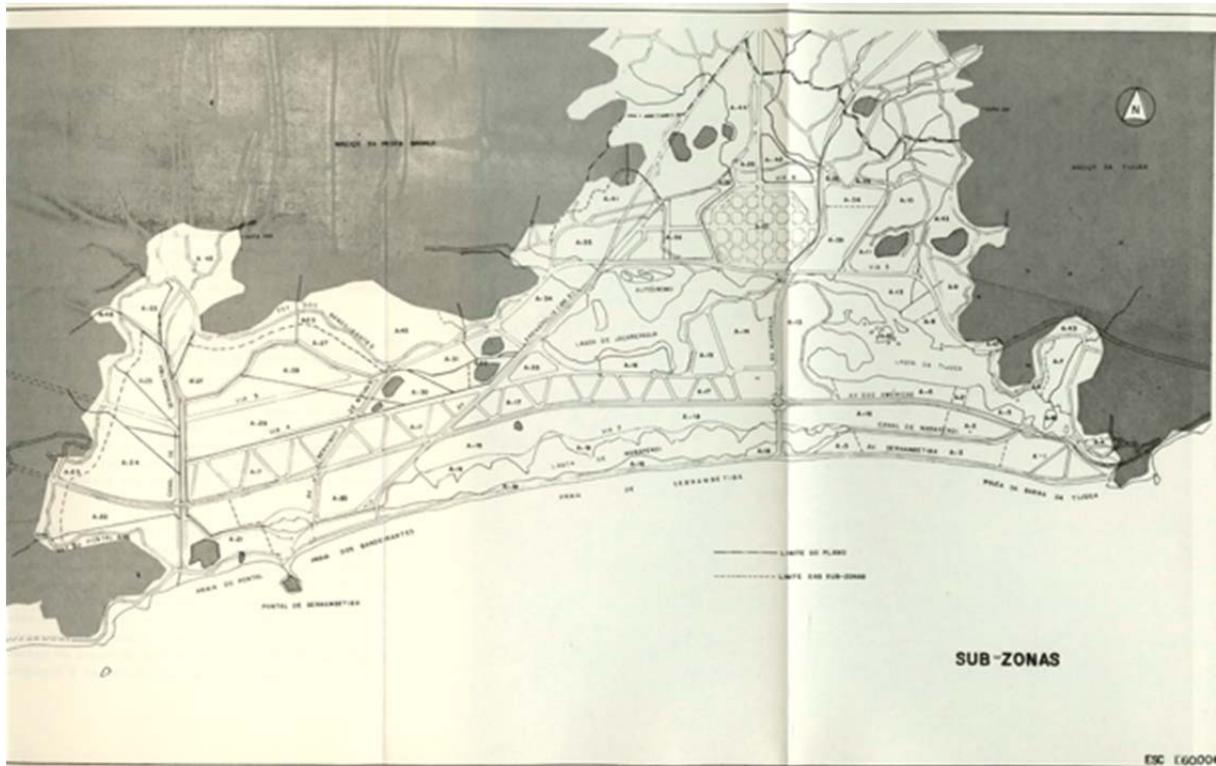


Figura 35 – Mapa indicando as 46 subzonas da Barra da Tijuca. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, “Baixada de Jacarepaguá 1980”, p.17.

Pode-se dizer que a passagem do plano-piloto para decreto seguiu as orientações do urbanista Lucio Costa. Os gabaritos quase não sofreram alterações, uma vez que o plano definia apenas aqueles de áreas consideradas de maior importância, como a orla litorânea, o trecho entre a Av. das Américas e Lagoa da Tijuca, o Centro Metropolitano e os Centros da Barra e de Sernambetiba, mantendo as demais áreas indefinidas, cujos centros, bem como as áreas residenciais das “sinuosas” continuaram com o mesmo gabarito, enquanto a orla litorânea teve seu gabarito reduzido, com exceção da área no entroncamento com a via 11, onde o plano-piloto já previa a construção de núcleos de torres residenciais, com gabarito igualado à faixa ao sul da Av. das Américas. O uso do solo ficou mais definido, uma vez que o plano não determinava seus índices – das áreas com usos definidos pelo plano, a grande maioria permaneceu inalterada, com destaque para o Centro Metropolitano e Centros da Barra e Sernambetiba. A Comissão Parlamentar de Inquérito, criada em 1984⁸⁵ – à qual

⁸⁵ Comissão Especial de Inquérito, Resolução nº 264/1984, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 1984

retornaremos mais adiante – destaca também a eliminação da Feira Permanente dos Estados para dar lugar ao Riocentro, “que não tem exatamente a mesma função, mas que lhe é bastante semelhante” (p.32). Segundo Borges (2007, p.179):

Esse decreto manteve o gabarito de dois pavimentos mais cobertura para os loteamentos denominados Tijucamar, Jardim Oceânico e do Banco de Crédito Móvel, no Recreio dos Bandeirantes, e limitou o gabarito para a avenida Sernambetiba em cinco pavimentos para prédios residenciais e os índices de ocupação da área conhecida como “área das sinuosas”, localizada entre Av. das Américas e a lagoa de Jacarepaguá, além de dividir essa região em áreas do tipo A, de uso residencial uni e bifamiliar; B, de uso residencial multifamiliar, constituindo núcleos; C, de uso comercial; D, de uso especial de interesse social, assistência médica e veterinária, estabelecimento de ensino, creches, teatros, cinemas, clubes e associações recreativas e esportivas, culto religioso, museus e atividades de caráter cultural, artístico e beneficente; e, E, de uso público de recreação e lazer.

Após o Decreto nº 324 ser alvo de algumas críticas a respeito da ausência no plano de áreas residenciais voltadas para as classes de menor poder aquisitivo, a SUDEBAR propõe a elaboração de um “Plano Paralelo”, instrumento urbanístico voltado para a construção de um setor residencial a ser implementado na subzona A-37 (área sob a jurisdição da SUDEBAR anteriormente prevista para chácaras, sítios e produção agrícola, próxima de onde hoje se localiza o bairro de Vargem Pequena). O Plano é elaborado para atender uma população com renda de 3 a 7 salários mínimos – atendida pela política habitacional do BNH –, a ser implantado em uma área com aproximadamente 4 milhões de metros quadrados, financiado pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e pelo Instituto de Orientação de Cooperativas Habitacionais (INOCOOP).⁸⁶ A área escolhida possuía baixo valor da terra (sobretudo em comparação aos terrenos da Barra da Tijuca objetos do plano-piloto), mas também um solo inadequado (turfa), que encarece as construções de baixo custo, e exigiriam a desapropriação por parte do poder público, pois tratava-se de áreas de propriedade particular (LEITÃO, REZENDE, 2014, p.12). Era mais um projeto de habitação de interesse social a ser implantado fora do tecido urbano, em área desprovida de infraestrutura de transportes e de serviços públicos em geral, modelo de produção de moradia que se replicaria a partir da década de 1970 com os investimentos oriundos do BNH durante a ditadura civil-militar.

A promoção da Barra da Tijuca como um território elitizado e voltado exclusivamente para as classes de alta renda se torna cada vez mais evidente. Lucio Costa, no entanto, discorda da denominação “Plano Paralelo” e de que o seu plano excluísse a população de menor renda, e responde à iniciativa do poder público em tom de crítica:

⁸⁶ Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1977. □

(...) o Plano Piloto não estabeleceu nenhuma restrição nesse sentido, é de toda inadequada a expressão plano paralelo atribuído ao programa de ocupação de determinada área para esse fim. É evidente que, tratando-se de toda uma região, essa população que efetivamente trabalha e produz é cada vez mais consciente e reivindicadora dos seus direitos, aqui reside.... (COSTA, 1980)

Precisamente por saber que o sistema é o capitalista, o “autor” procurou orientar a iniciativa privada empresarial no sentido de um estilo de vida, tanto burguês como proletário, melhor, graças à possibilidade de opção entre a habitação coletiva ou individual. Vide as proposições para o chamado “plano paralelo”: casas mínimas geminadas com jardim de acesso e quintal ou apartamentos (4 pav.) com áreas de recreio comuns (COSTA, 1984, p.44).

O Plano Paralelo não vai adiante, mas são implantados outros projetos em menor escala dentro da área do Plano Piloto e principalmente nos seus arredores, em Jacarepaguá, financiados por recursos do INOCOOP. Devido à forte influência a que Jacarepaguá está submetida pela proximidade com a Barra da Tijuca, a região passa a receber, a partir do início da década de 1980, empreendimentos residenciais inviabilizados na área do Plano devido ao alto valor da terra⁸⁷ (LEITÃO, REZENDE, 2014).

Caberia ao Plano Urbanístico Básico (PUB-Rio), elaborado em 1977 pela Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral do Rio de Janeiro (SPCG), o papel de “integrar a área da Barra no contexto geral do desenvolvimento urbano do município” (1984, p. 43), principalmente no que se refere à integração desta com o bairro de Jacarepaguá. Elaborado a partir de “uma ótica do planejamento que visava ao desenvolvimento econômico baseado na indústria” (NAME; CARDEMAN, 2014, p.65), o plano organiza a estrutura territorial da cidade em seis Áreas de Planejamento (AP), subdivididas em 55 Unidades Especiais de Planejamento (UEP), cada uma correspondendo a um ou mais bairros. O decreto que promulgou o Plano também determinou que cada UEP fosse objeto de Projetos de Estruturação Urbana (PEU), como veremos mais adiante, que seriam responsáveis por indicar novos parâmetros urbanos para cada uma destas unidades (PUB-Rio, 1977). O plano apresenta grande variedade e abrangência de mapas com análises das questões territoriais, socioeconômicas e históricas, com base nos dados levantados pelo IBGE de 1970, nos estudos do Plano Doxiadis, outros estudos feitos anteriormente e de uma pesquisa de opinião pública, servindo como um arcabouço dos dados e análises produzidas sobre a cidade do Rio de Janeiro até aquele ano. No que concerne à legislação edilícia, o zoneamento esteve à frente

⁸⁷ O PUB-Rio caracteriza a estrutura socioeconômica de ambos os bairros: a RA de Jacarepaguá, “por ser uma antiga área rural”, encontrava-se “em acelerado processo de transformação, razão pela qual ainda não se definiu um padrão socioeconômico de ocupação(...)”. A renda média na RA era de 5,80 SM. Ao passo em que a RA da Barra da Tijuca apresentava “padrões de homogeneidade decorrentes do fato de ser disciplinada pelo *Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá*, de autoria do professor Lúcio Costa. (...) Face à sua recente criação, esta RA não tem ainda disponíveis outros dados sobre a situação socioeconômica” (1977, p. 142-145).

do plano, que adotou o Regulamento de Zoneamento (RZ), promulgado pelo Decreto nº 322 (Zoneamento do Município do Rio de Janeiro) no ano anterior, em 1976, atrelando-se o instrumento de zoneamento ao planejamento geral (BORGES, 2007, p.19). No que diz respeito à região objeto do plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá, o PUB-Rio não interfere ou modifica as diretrizes deste, apenas indica no mapa geral a área circunscrita pelo plano de Lucio Costa, reiterando suas diretrizes.

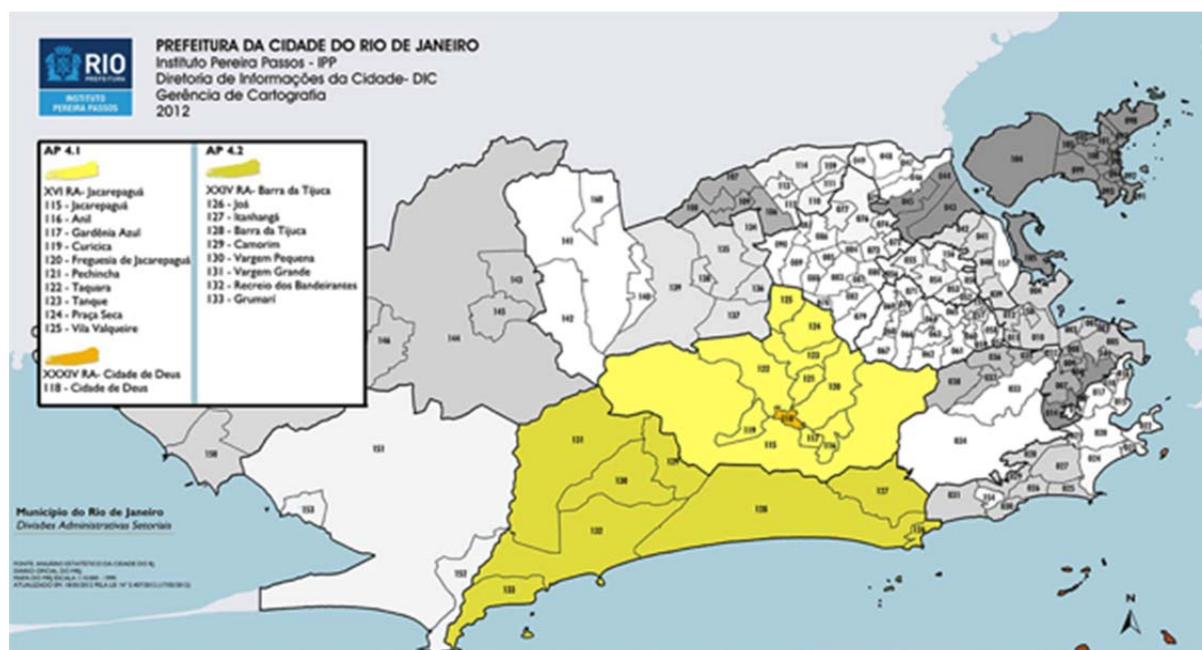


Figura 36 – Mapa de “Divisões Administrativas Setoriais”, indicando a Área de Planejamento 4 e as RAs e bairros que a compõem. Fonte: Instituto Pereira Passos, 2012. Adaptado por Alice Pina.

O plano define o território da Baixada de Jacarepaguá como Área de Planejamento 4 (AP-4), compreendendo as Regiões Administrativas (RA) 16 (Jacarepaguá) e 24 (Barra da Tijuca). Esclarece que, uma vez que o “Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá, que incide sobre a Barra da Tijuca” (1977, p.221) tem estreita vinculação com o desenvolvimento da área contígua de Jacarepaguá já ocupada; e que, tendo necessidade de integrá-las de forma global, bem como às demais APs, não haveria sentido em se manter a separação entre as áreas homogêneas 5 e 6 [da Barra da Tijuca e Jacarepaguá]”⁸⁸. Apesar do entendimento da necessidade de integrar as áreas contíguas da Barra de Tijuca e Jacarepaguá, o bairro da Cidade de Deus fica inscrito em uma RA à parte, configurando uma verdadeira ilha na fronteira entre os dois bairros. De acordo com o plano, a AP-4:

⁸⁸ Idem. Foram definidas 11 Áreas Homogêneas a partir de elementos como características socioeconômicas e de configuração análoga do tecido urbano; taxas de ocupação; interrelações dinâmicas dos espaços urbanos a partir dos eixos de circulação e deslocamentos e dos centros funcionais e suas áreas de influência; e de pesquisa de opinião pública buscando identificar os principais problemas de cada região (1977, p.211).

define-se basicamente a partir de condições topográficas representadas pela Baixada de Jacarepaguá e pelos maciços que a limitam. Devido às barreiras físicas, a área permaneceu vazia, em sua maior parte, até o presente; sua ocupação vem se processando a partir do Plano da Baixada de Jacarepaguá. Prioritariamente, deverá ser levada em consideração a integração progressiva entre a área abrangida (...) e a do antigo bairro de Jacarepaguá. No que diz respeito a Jacarepaguá, a existência de terrenos na maior parte oriundos do uso agrícola propiciou o aparecimento de inúmeros conjuntos habitacionais inadequados em sua implantação. A ocorrência de novas situações semelhantes deverá ser evitada pela adoção de medidas apropriadas. A curto prazo, a rápida urbanização de Jacarepaguá(...) exige a melhoria imediata da infraestrutura de serviços e do equipamento comunitário, incluindo-se o fortalecimento e a acessibilidade de seus subcentros. Linhas de transporte de massa, previstas numa etapa inicial como de pré-metrô, justificam-se plenamente pelo adensamento em curso (PUB-Rio, 1977, p.222).

O PUB-Rio também aborda a questão da mobilidade e apresenta muitos dados sobre a realidade dos transportes à época. O plano aponta os resultados de uma pesquisa realizada pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – METRÔ (subordinada à Secretaria de Transportes do Estado, responsável por pesquisas, traçado de linhas, projetos e execução, etc. das linhas prioritárias de metrô e pré-metrô⁸⁹). Essa pesquisa, publicada em abril de 1976, mostra que, já naquele ano, a Zona de Jacarepaguá era a segunda maior do município em quantidades de viagens de origens de ônibus (seguida apenas por Copacabana), cuja principal zona de destino era a área central (p.181). Dentro dos conceitos gerais de transportes de massas do PUB-Rio é prevista a linha de pré-metrô 3, que deveria atender ao transporte da Baixada de Jacarepaguá, penetrando a região no sentido Norte-Oeste, de Madureira ao Recreio. A linha prioritária do subterrâneo do Rio⁹⁰ ligaria inicialmente da Glória à Central, com extensão posterior até Sãens Pena e Praça Nossa Senhora da Paz e, depois, ligações até Jacarepaguá, Pavuna, São João de Meriti, Niterói e São Gonçalo. A prioridade da ligação entre Zona Sul-Centro repetia o padrão de investimento e intervenções urbanas estabelecidos na ditadura – ao passo em que as remoções em favelas da região expulsavam a sua população para os subúrbios distantes da zona Oeste e Norte. Implantou-se, portanto, a linha básica do metrô na região mais valorizada da cidade e já dotada de infraestrutura, o que promoveu o incremento da renda da terra dos proprietários dos bairros agora servidos pelo novo meio de transporte (CAMPOS, 2012). A implementação de uma linha prioritária ligando Tijuca, Centro e Zona Sul se amparava em argumentos técnicos – como se fossem desvinculados da política – e na alta concentração demográfica nesses bairros, que justificaria uma maior

⁸⁹ A linha 1 do metrô com traçado da Sãens Pena a Botafogo, somando 15 estações; a linha 2, no trecho entre as estações de Estácio de Sá e Maria da Graça, com 5 estações; e pela linha 1 do pré-metrô, no trecho as estações de Maria da Graça e Pavuna (PUB-Rio, 1977, p.183).

⁹⁰ O desenho básico da linha prioritária do metrô foi realizado pelas firmas alemãs Hochtief Essen e Deconsult. A companhia do Metropolitano, que pertencia à empreiteiros da família do prefeito do Rio Marcelo Alencar, faliu em 1974 (CAMPOS, 2012).

urgência na implantação do transporte público de massas nessa região.

Em 1980, momento em que a produção imobiliária na região começa a retomar seu crescimento após um período de arrefecimento, é instituído, durante a gestão do prefeito Julio Coutinho, um grupo de trabalho com profissionais, técnicos e interessados, com o objetivo de revisar toda a legislação aplicável à Baixada de Jacarepaguá e à Barra da Tijuca e formular um decreto que englobasse todas as alterações ocorridas até então, determinando “de forma definitiva a ocupação de toda a Baixada” (1982, p. 35). O resultado desse trabalho foi a publicação, em 27 de abril de 1981, do Decreto específico nº 3.046 (o chamado “decretão”⁹¹), que “consolida as instruções normativas e os demais atos complementares baixados para disciplinar a ocupação do solo na área da ZE-5, definida e delimitada pelo Decreto nº 322” (RIO DE JANEIRO, 1981). Ali constam os critérios de ocupação das 46 subzonas – após algumas alterações nos seus limites – bem como aqueles que o Decreto nº 324 deixou a cargo da SUDEBAR definir, órgão que foi extinto nesse mesmo ano de 1981. A aprovação desse decreto ocorre após publicação de uma revisão do plano-piloto, intitulado “Baixada de Jacarepaguá – 1980”, elaborada pela SUDEBAR com aval da Prefeitura e da SPCG, para apresentar a situação da região decorridos pouco mais de 10 anos da aprovação do plano. O documento reafirma a característica essencial do plano: ser um instrumento de urbanização para áreas pertencentes a particulares, quem deveriam portanto implantá-lo, através da empresa privada. Ao poder público caberia “orientar a urbanização e desenvolver a região, assim como coordenar a implantação de infraestrutura” (RIO DE JANEIRO, 1980, p.2).

O “decretão”, de 1981, “modificou em grande parte a estrutura urbana da Baixada de Jacarepaguá” (p. 36). Em comparação com o plano-piloto original, este manteve os usos das áreas residenciais das chamadas “sinuosas”, no centro da Barra e nas áreas tombadas. As demais áreas tiveram seus usos modificados, e as áreas que não tinham usos definidos passaram a ter. Alguns gabaritos se mantiveram, outros foram aumentados. Porém, muitas subzonas tiveram seus gabaritos rebaixados, como na orla litorânea, pela “inviabilidade econômica do mercado”, e no Centro Metropolitano, devido ao cone de aproximação da pista do aeroporto da aeronáutica. O Centro Metropolitano foi uma das subzonas que teve seu uso “modificado ou definido” em relação ao decreto nº324, junto com as áreas subjacentes a ele. O desenho do Centro Metropolitano também foi objeto de revisão por parte de arquitetos que trabalhavam na Fundrem⁹², a pedido da Secretaria de Planejamento do Estado porque não

⁹¹ “Barra da Tijuca: 11 na Av. Sernambetiba”, p. 48.

⁹² Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, criado pelo Estado do RJ em

estava de acordo com o desenho original.

No que diz respeito às implicações da tentativa de aprovação do “Plano Paralelo”, o Decreto nº3046 flexibiliza algumas normas do plano-piloto, definindo também dentro de sua área de abrangência, as subzonas que poderiam ser objeto de empreendimentos de interesse social, e, portanto, objeto de critérios de edificação menos rígidos (LEITÃO, REZENDE, 2014), o que permitiu que a incorporação imobiliária atuasse na região também através da produção de moradia para as classes de baixa renda, com financiamentos dos BNH. O tipo de ocupação para as subzonas destinadas à atividade turística também foi flexibilizado, com a aprovação dos apart-hotéis ou hotéis-residência, edificações que mesclam os usos residencial e turístico, empreendimentos que atrai particularmente o setor imobiliário, com a aplicação de maiores índices construtivos⁹³. Altera-se de 5 para 15 pavimentos o gabarito permitido para hotéis e os apart-hotéis, que a partir do decreto se tornam equivalentes. No entanto, os licenciamentos para a construção de apart-hotéis são suspensos logo em 1984 para reexame da legislação, situação mantida até 1999.

O “decretão” retirou também o uso agrícola da Baixada de Jacarepaguá, restrito antes com o plano-piloto à região das Vargens, nas franjas dos terrenos mais valorizados pela urbanização, com poucas chances de se desenvolver. Esse impedimento se torna mais uma condição já anunciada pelo conjunto das diretrizes do plano-piloto que se concretiza posteriormente via decreto. Segundo o *Jornal do Brasil*⁹⁴, em 1982 os agricultores já estavam se mudando para outras áreas mais distantes devido à valorização dos terrenos. Um agricultor afirma em entrevista que as próprias autoridades diziam que “o destino da área é servir de moradia, criar bicho e ter horta não dá mais” e que ainda está em dúvida se vai mudar para Itaguaí ou Macaé, municípios mais distantes do estado do Rio de Janeiro. A extensão de terrenos com empreendimentos já implantados e projetados nessa época pode ser visto no mapa a seguir:

1975 e extinta em 1990. A Fundação promoveu convênios de assistência técnica para a elaboração dos planos diretores nos municípios, coordenou projetos de interesse local e viabilizou estudos e pesquisas. Disponível em: <<http://www.modelarametropole.com.br/rmrj>>. Acesso em: 03 maio 2017.

⁹³ A Revista *Veja* (07/02/1990) publica a esse respeito: “Investidores mais sensíveis largaram na frente numa nova corrida para o litoral que, se não permite ganhar dez vezes o capital inicialmente investido, se tornou em certos casos uma aplicação capaz de render, nos últimos doze meses, duas vezes mais que o ouro e o dólar. (...) Os flats ou apart-hotéis erguidos na vizinhança das praias valorizaram-se em média 50% acima dos apartamentos ou escritórios erguidos no miolo das grandes cidades” (LEITÃO, REZENDE, 2014, p.14)

⁹⁴ *Jornal do Brasil* edição de 30 de maio de 1982.

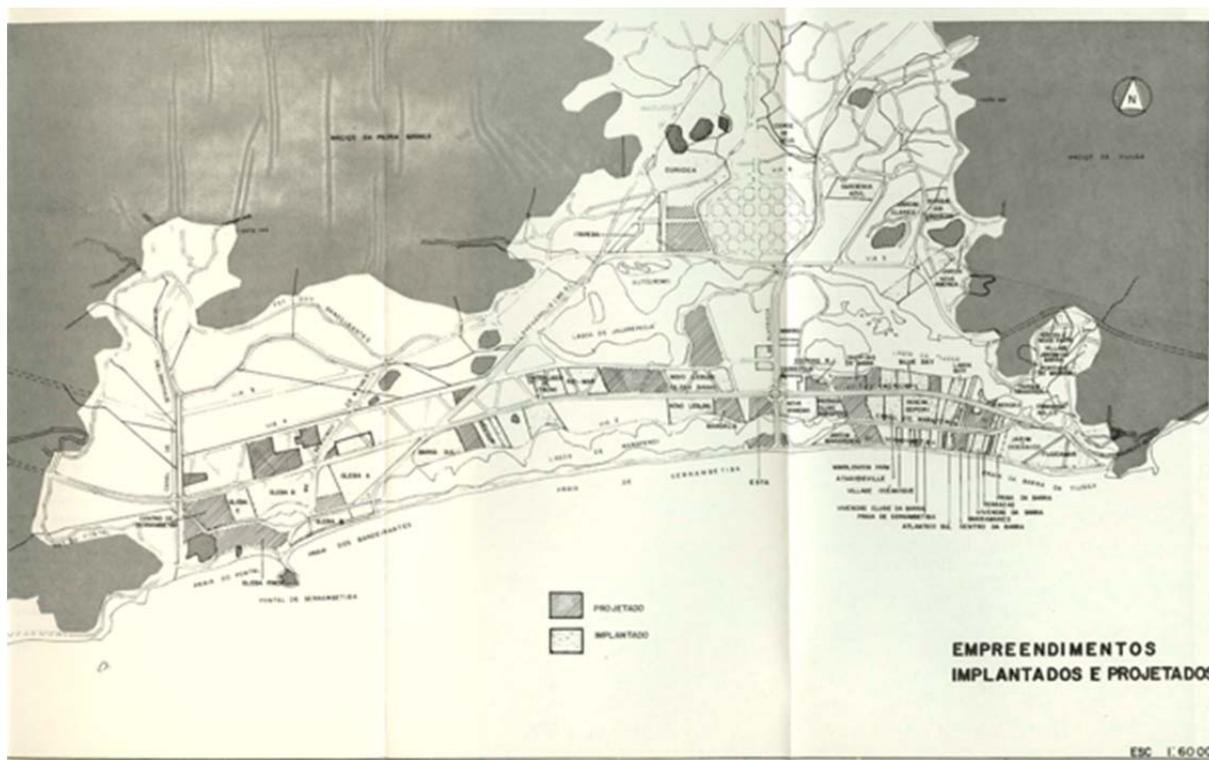


Figura 37 – Mapa indicando os terrenos com empreendimentos já implantados e projetados para Barra da Tijuca em 1980. Fonte: SPCG-RJ, “Baixada de Jacarepaguá 1980”, p.22.

Lucio Costa era expressamente contra a elaboração de decretos que regulassem a ocupação do solo e a promoção imobiliária na Barra da Tijuca, pois acreditava que isso limitaria o *desenvolvimento natural* da região e definiria antecipadamente a ocupação das áreas (1984, p.43). O urbanista idealizava para a Barra da Tijuca empreendimentos “inovadores” em que a iniciativa privada tivesse liberdade para propor formas diversificadas, desde que atendesse os critérios gerais do modelo de núcleos residenciais isolados desenhado por ele e que fossem igualmente por ele aprovados dentro da gestão negociada do GTBJ. Para ele, a aprovação de legislação urbanística para a área do plano-piloto significava fazer “prevalecer o primarismo dos estreitos e comodistas critérios municipais”. O decreto impedia, portanto, uma “maior abertura a novas abordagens e concepções” e, como consultor do GTBJ, o urbanista desejava ter autonomia para aprovar os projetos fora das limitações impostas pelos parâmetros edilícios e de uso e ocupação do solo, “a favor de projetos que não se enquadravam nas mesquinhas restrições do Decreto 324 ou nas posturas da legislação urbana “defensiva”, própria das áreas adensadas da cidade antiga, quando na Barra – devido ao espaço e à escala diferente – os critérios são outros” (1984, p.33).

A aprovação da legislação urbanística que passa a regular o uso e ocupação do solo na região – decretos nº 324 e 3046 – retira aos poucos a participação do Grupo de Trabalho e

restringe a liberdade formal construtiva pretendida pelo urbanista, estabelecendo parâmetros edilícios definidos que, no entanto, estão igualmente de acordo com os interesses dos incorporadores que atuavam na região. Os decretos tiveram o papel de consolidar o padrão construtivo bem sucedido na Barra da Tijuca, padrão esse que foi gestado no contexto do plano-piloto e nas discussões negociadas no GTBJ. Os gestores públicos diziam que a Barra não poderia “ficar independente da legislação do Município, retratada pelo código de zoneamento” (1984, p.34), fato com o qual concordavam os empresários e arquitetos que atuavam no bairro, para os quais os gabaritos propostos pelo plano-piloto eram muito altos (de 18 a 25 pavimentos). Edson Musa, primeiro arquiteto a lançar um empreendimento para o núcleo ocupado pelo condomínio “Nova Ipanema”, menciona que a “primeira luta com o professor foi a de convencê-lo a baixar esses números; os nossos prédios em Nova Ipanema chegaram a dezoito andares e o ATE era a metade do que poderia ser executado” (Musa, 1982 apud 1984, p. 48). Os núcleos residenciais isolados com gabarito elevado idealizados por Costa era uma das diretrizes do plano que visava promover uma diferenciação espacial na Barra como “uma opção para os que pensam diferente”. A anticidade moderna se apresenta como produto alternativo, de elevado valor de troca, para aqueles consumidores que desejam adquirir esse novo estilo de vida. Aos demais resta “a cidade toda, da Penha a Copacabana, para usufruir dessa *alta forma de desenvolvimento* da ordem”⁹⁵ (COSTA, 1984, p.47). Vemos que, apesar da discordância quanto à inserção da Barra da Tijuca no conjunto da legislação urbanística, essa não alterou os padrões construtivo e espacial idealizado por pelo plano Lucio Costa, que já possuíam originalmente índices de construtibilidade bastante elevados (CARDOSO, p. 163). Ao contrário, os decretos os reforçaram e tornaram a aprovação dos empreendimentos mais rápida e eficiente.

Nota-se o desenvolvimento da Barra da Tijuca como um território excepcional, tanto no âmbito das diretrizes conceituais do plano-piloto como na sua posterior inserção na legislação urbanística, ao qual se referem leis de uso e ocupação do solo específicas, adaptadas para o tipo de promoção imobiliária vislumbrada para aquele território. Tal excepcionalidade não decorre da intenção de preservação das particularidades ambientais e geográficas daquele território, ou de garantir nesses espaços a promoção da justiça social e do direito à cidade. Ao contrário: pretende-se garantir o desenvolvimento do “novo padrão de

⁹⁵ Comentário irônico de Lucio Costa em resposta às críticas do grupo de trabalho que, através dos conceitos de Jane Jacobs (em *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 1961) criticam o modelo de cidade idealizado para a Barra: “Para J. Jacobs, como para nós a mistura embaralhada dos diversos usos nas cidades não é uma forma de caos. Pelo contrário, elas representam um complexo e uma alta forma de desenvolvimento da ordem”.

incorporação emergente”, criando as condições necessárias para uma “nova frente de geração de sobrelucros de localização” (RIBEIRO, 1997, p.314). Fato que será progressivamente reforçado pela aprovação dos decretos e planos subsequentes, como por exemplo, a aprovação do PUB-Rio e posteriormente o Plano Estratégico e o PEU Vargens (como veremos mais adiante), que apesar de abordar toda a região metropolitana, mantém a região objeto do plano-piloto fora do conjunto de diretrizes de urbanização estabelecidos por ele. A excepcionalidade da Barra, tratada como objeto de “planejamento” isolado do restante do município, induziu a sua ocupação como uma cidade à parte (incentivando inclusive iniciativas de emancipação jurídica do bairro), com centralidade própria, um sistema de mobilidade concebido e executado à parte, etc. Para além das questões econômico-financeiras e suas consequências políticas, a inclusão da Barra da Tijuca na legislação urbanística dentro de parâmetros “específicos” corrobora com a concepção de cidade moderna apartada da cidade “tradicional”, sobrepondo-se a essa sob um claro discurso ideológico.

Lucio Costa se distancia do seu cargo na SUDEBAR em 1981, após a mudança na chefia da superintendência, momento em que essa passa a seguir o decreto nº324 e os pareceres conclusivos passam a ser efetuados pela Secretaria Municipal de Planejamento. O urbanista se posiciona contra as modificações de uso e de gabarito aprovadas pelos decretos já comentados. No entanto, as mudanças vieram regulamentar as tendências que já se confirmavam após mais de 10 anos de intensa ocupação do bairro, tanto no que diz respeito à forma e tipologia da produção imobiliária como nas estatísticas. Ou seja, a *vocação* da região para “inventar uma nova diferenciação socioespacial” (RIBEIRO, 1997, p.314) e se desenvolver de acordo com as novas exigências do mercado de incorporação já estava confirmada e daí em diante essa vocação se desenvolveria na direção de um modelo (ou um protótipo) de cidade global. Dados confirmam que o percentual da Barra da Tijuca na participação da produção imobiliária residencial da cidade “até 1976 era de 1,4%, passando a 20,0% em 1978. Em 1980, o padrão de ocupação da área já se definia, com um índice de verticalização de 2,1% domicílios/prédio”. Esse padrão se afirmaria ainda mais nas décadas seguintes, mostrando que o bairro se consolidou como a opção mais rentável de investimento imobiliário para as grandes empresas.

O processo de valorização da Barra da Tijuca e de expansão do setor de incorporação para essa nova frente de urbanização não se deu de forma linear, mas por picos de crescimento e momentos de crise e recessão, decorrentes em parte das contradições internas do sistema de incorporação e em parte dos condicionantes macroeconômicos (RIBEIRO,

1997, p.310). Após o período de maior crescimento, entre 74/76, quando são licenciados cerca de 25% do total da área residencial da cidade, segundo dados de licenciamento do DgEd, responsável pelo grande aumento da produção imobiliária da cidade nessa época, a região apresenta significativa queda na produção, retomando seu crescimento em 1980 e atingindo novo pico em 1983, com o licenciamento massivo dos apart-hotéis. A queda na produção no período 76-80 se deve à fase de “circulação do enorme estoque acumulado anteriormente”, com a construção dos grandes empreendimentos do tipo “condomínio fechado” (CARDOSO, 1989, p.164), como o Barramares, o Atlântico Sul e o Riviera dei Fiori, todos aprovados pela SUDEBAR, com Lucio Costa como consultor. Pesquisas mostraram que todas as grandes empresas que atuaram na Barra da Tijuca trabalharam com estoques de terrenos, condição favorecida pela elevada imobilização do capital e pelo fato da Barra constituir um mercado com perspectivas de expansão alongo prazo, garantidas pelo sucesso da implementação do plano-piloto, que permitiram maior fôlego por parte dos construtores. Contribuí também para a atuação das empresas na região, diante de um mercado de crises cíclicas, a adoção de uma “política de flexibilização de sua capacidade de operação”, ou uma “política de sanfona”, com crescimento e redução das atividades conforme a flutuação do mercado.

Em introdução escrita para a republicação do plano-piloto, em 1995, na autobiografia “Registros de uma Vivência”, editada por sua filha Maria Elisa Costa, ela escreve:

Proposição urbanística feita, durante a administração Negrão de Lima – quando o Rio era Estado da Guanabara – de iniciativa do então diretor do DER, Geraldo Segadas Vianna, e do secretário de Obras, Paulo Soares, e levada avante por um grupo de trabalho – GTBJ – composto por dedicados e competentes profissionais que introduziram novo estilo, de portas abertas, no trato com as partes interessadas, muito proveitoso então, até que de repente, não mais que de repente, veio o mau destino e fez – da Barra – o que quis. Sobrou apenas este texto que revela a intenção original do urbanista quando deu início à implantação do plano (COSTA, 1995, p.344).

Assim, “no trato com as partes interessadas”, o território da Barra da Tijuca foi explorado pelos agentes do capital imobiliário, legitimado pelo discurso urbanístico moderno que apresentou a ocupação intensiva daquele lugar como algo natural e inevitável. Como vimos, o plano-piloto, ao estabelecer os critérios de uso do solo e os parâmetros construtivos para a região, criou condições favoráveis para que o mercado de incorporação especulasse com os privilégios de localização do bairro, elevassem enormemente o valor do uso do solo e, assim, lucrasse estabelecendo os critérios de classe e sociabilidade para a região. No pressuposto de que um plano-piloto seria a garantia de uma ocupação urbana disciplinada e,

portanto, equilibrada com relação ao meio ambiente e a paisagem do local, o que vemos hoje é a reprodução de um espaço urbano elitizado (CARDOSO, 1989) e de um padrão de ocupação predatório da natureza.

Nesse processo, criou-se, entre os anos de 1982 e 1985, por iniciativa do poder municipal, um Grupo de Trabalho para elaborar um uma crítica à evolução dos parâmetros de ocupação para a Baixada de Jacarepaguá e, posteriormente, em 1984, formou-se uma Comissão Parlamentar Especial de Inquérito na Câmara Municipal, com o objetivo de investigar irregularidades cometidas em licenciamentos de novas construções na área do plano-piloto, avaliar os empreendimentos construídos e projetados, as modificações da legislação urbana – especificamente os decretos nº 324 e 3046 – sobre o que havia sido vislumbrado pelo plano-piloto e os seus impactos no desenvolvimento urbano da Barra da Tijuca⁹⁶. A Comissão, dentre inúmeras críticas à concepção do plano e ao modo como esse foi implementado originalmente, afirma:

Mas há também outro lado, além da escola de urbanismo em que se enquadra o plano; aparentemente se propõe a tratar da racionalização dos espaços e usos, produção e reprodução social e econômica desse espaço, na crença da eficácia da crescente racionalização técnica, econômica, política e suas possíveis contrapartidas sociais, e consequentemente urbanas; mas a realidade é outra, ela está ligada também à própria estrutura de poder que a solicitou. O autor conhecia essa estrutura, e teria que saber a quem realmente interessava esse tipo de desenvolvimento, baseado em grandes empreendimentos (Comissão Parlamentar de Inquérito, 1984, p.44)⁹⁷.

O debate público acerca do caráter segregador e elitista do plano-piloto permanece ao longo da década de 1980, de modo que em 1986 a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro organiza um “Seminário Barra da Tijuca – Avaliações e Perspectivas para o Desenvolvimento”, para analisar como a ocupação daquele território ocorreu até aquele momento e contemplar, ao menos no âmbito formal, a necessidade de se apontar caminhos futuros para o seu desenvolvimento a partir de uma perspectiva crítica. O relatório final do seminário, elaborado por representantes dos diversos órgãos municipais, estaduais, além de diferentes entidades da sociedade civil, apresentou a seguinte avaliação (BORGES, 2007, p. 145):

[...] é necessário que a política de desenvolvimento da Barra dê condições de acesso a todas as camadas da população, para evitar que a Barra se torne um bairro estigmatizado como de elite. Para os participantes, a região apresenta integração demográfica e de renda não compatíveis com o restante da cidade. E concluem que,

⁹⁶ Na ocasião, o arquiteto Lucio Costa se declara contra os desvios de alguns critérios do plano, em especial, contra as edificações multifamiliares junto à Pedra da Panela e os apart-hotéis. Fonte: Termo de declarações, Comissão Especial de Inquérito, Resolução no 264/1984, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 1984.

⁹⁷ “Barra da Tijuca: 11 na Av. Sernambetiba” (mimeo). Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/handle/2010.3/2649>> Acesso em: 20 abr. 2017.

para reverter esse quadro, seria necessário elaborar uma estratégia de ocupação para a região, de modo a alocar os diferentes grupos de renda que formam a estratificação da população e definir diretrizes que permitam o assentamento de habitações de baixa renda na área (RIO DE JANEIRO, 1986, p. 27).

Alguns anos depois, em 1988, o autor do plano comenta em entrevista sobre o decorrer do processo de urbanização da Barra da Tijuca:

Sim, o meu plano foi bastante desfigurado pelo artifício de se construir apartamentos disfarçados de apart-hotéis. Mas, ainda sobrou muita coisa...Não me entristeço por isso. Pouco vou lá, mas quando vou já vejo ali uma grande vitalidade. Com Brasília aconteceu a mesma coisa; mudou muito, mas o essencial está lá, para sempre (Nobre, 2010, p.184)⁹⁸.

Segundo Cardoso (1989), a Barra da Tijuca se configura “exemplarmente como um espaço do capital”, onde a franja mais dinâmica do setor imobiliário pôde superar alguns dos limites encontrados em outras áreas da cidade. A Barra demonstrou ao longo do período de 70/80 um novo padrão de incorporação, com um pequeno grupo de proprietários de terra associado a um grupo reduzido de empresas, desenhando um quadro oligopólico nesta expansão imobiliária (RIBEIRO, 1997, p.326). O boom de 86/87 representa a consolidação da Barra da Tijuca como frente de expansão do grande capital de incorporação. É nesse momento que a elite empresarial do bairro busca alcançar novos patamares – que se expressa também com a proposta de emancipação do bairro em relação ao município do Rio de Janeiro. Esse padrão se afirmaria ainda mais nas décadas seguintes, mostrando que o bairro se consolidou como a opção mais rentável de investimento imobiliário para as grandes empresas. Na década seguinte ao pico de 86/87, a “participação da produção imobiliária (...) da Barra da Tijuca era de 30,0% da produção da cidade, concentrando-se nos bairros da Barra da Tijuca (49%), Joá (20%), Recreio dos Bandeirantes (18%), e Itanhangá (13%)”, considerando apenas o intervalo entre 91/95. Outro fator indicador das mudanças ocorridas na RA é o aumento do número de transações com o estoque residencial, que passa de 0,24% em 1970, para 10,7%, em 1995” (ABRAMO; FARIA apud BORGES, 2007, p. 180).

4.4 – PLANO DIRETOR DECENAL X PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

A despeito do pico de crescimento da Barra da Tijuca em meados dos anos 1980, a década é marcada pela crise econômica mundial, também conhecida como o “segundo choque do petróleo”, que impõe recessão aos países centrais (acompanhado de uma política fiscal norte-americana gerando expansão e atração de capitais) com fortes impactos sobre os

⁹⁸ Costa, Lucio. Entrevista à Cláudia Varejão, o Globo, 4/8/1988, reproduzida em Lucio Costa. Ana Luiza Nobre (org.), 2010. □

países pobres. Essas transformações afetam também Brasil, que enfrenta nos anos 1980 a crise da dívida, acompanhada de recessão e implementação de sucessivos pacotes econômicos, arrocho salarial e manipulação dos índices de inflação; ao mesmo tempo em que ocorre o processo de redemocratização, que faz reacender o debate sobre o planejamento das cidades a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. A aprovação do Estatuto da Cidade na CF88 e a definição da obrigatoriedade dos Planos Diretores para os municípios com mais de 20.000 habitantes resultou do debate e das reivindicações em torno da agenda da reforma urbana acumulados nas décadas anteriores – um grande avanço em relação ao direito à cidade e à universalidade das políticas públicas tanto no campo da teoria como da legislação. Esse debate avança pela década de 90 e absorve as mudanças na atuação dos governos locais diante do agravamento da crise econômica e da ascensão do neoliberalismo sobre a pauta urbana. Num período curto, o debate é retomado, e sofre a influência de dois modelos: o planejamento urbano baseado no controle do uso do solo e na participação cidadã na gestão da cidade; e o planejamento baseado na gestão por projetos estratégicos e na parceria público-privada. A cidade do Rio de Janeiro, mais uma vez, utiliza desses modelos de planejamento e de gestão – a gestão democrática da cidade e a gestão estratégica –, presentes, respectivamente, no Plano Diretor Decenal, de 1992, e no Plano Estratégico, elaborado pouco depois, em 1995. Confrontar as matrizes teóricas e as conformações políticas que os originaram, bem como os processos e a metodologia de elaboração, comparando os projetos de cidade e as inovações pretendidas por ambos os planos, poderá revelar como esses modelos de gestão, e as suas diretrizes de urbanização, influenciaram o processo de ocupação da Barra da Tijuca, após estabelecidas as bases do plano-piloto de Lucio Costa. A caracterização das diferenças entre a gestão democrática e estratégica apontam para um conflito entre os dois modelos, estabelecido em função da relação entre duas lógicas, a do cidadão e a do mercado.

O Plano Diretor Decenal incorpora o conceito de democracia participativa entendendo-a como um instrumento de aquisição do “direito à cidade”, que não se resume simplesmente no direito de uso da cidade pelos indivíduos, mas no direito de acesso à centralidade urbana, como força de criatividade coletiva a ser usada pelos indivíduos em sua emancipação e na reinvenção da cidade como o espaço de transformações de uma nova formação social. A luta pelo direito à cidade pode ser traduzida, segundo Lefebvre (1967), como uma luta entre o Estado e o Capital contra a produção de um espaço que condiciona a vida social a um ritmo cotidiano alienante. A bandeira da reforma urbana coloca em pauta a

emergência de uma questão que se manifesta em um movimento social organizado e que foi incorporada no arcabouço institucional através do Estatuto da Cidade⁹⁹, anos depois. O Plano Diretor aborda duas questões centrais: a questão democrática, através da consolidação do conceito de cidadania ativa, que seria capaz de subsidiar a coalizão de interesses que sustentou o processo de acumulação urbana de forma desigual, por um regime político republicano e participativo; e a questão distributiva, traduzida na quebra do controle excludente do acesso à riqueza, à renda e às oportunidades geradas no (e pelo) uso e ocupação do solo urbano (a questão do direito se impõe, sem sobrepor-se à mercantilização).

O instrumento de zoneamento decorre do Plano Diretor, que é referenciado pela Lei Orgânica Municipal, onde a questão do planejamento urbanístico é matéria prevista pelo Estatuto da Cidade. Sobre a legislação urbanística da produção do espaço urbano em si, o Plano Diretor Decenal reifica o papel dos Projetos de Estruturação Urbana como instrumentos de controle de uso e ocupação do solo e de determinação das ações da administração para as UEPs, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei Complementar para cada AP, ouvidas as comunidades diretamente envolvidas. Acerca do processo de implementação e metodologia do plano, a participação cidadã e a gestão democrática são matéria prevista no Art. 12, que determina que é “garantida a participação da população em todas as etapas do processo de planejamento, pelo amplo acesso às informações, assim como à elaboração, implementação e avaliação de planos, projetos e programas de desenvolvimento urbano, de caráter geral, regional ou local, mediante a exposição de problemas e de propostas de soluções”. Segundo o §1o, a “participação da população é assegurada pela representação de entidades e associações comunitárias em grupos de trabalho, comissões e órgãos colegiados, provisórios ou permanentes” (SMU, p.16). O Art. 69 institui as diretrizes de uso e ocupação do solo para a AP-4, dos quais destacam-se os seguintes itens:

- II – incentivo à localização de atividades geradoras de emprego, para redução dos deslocamentos, mediante o fortalecimento do centro de comércio e serviços Taquara-Tanque;
- IV – revisão, complementação e implementação do sistema viário projetado da Barra da

⁹⁹Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que entrou em vigor no dia 10 de outubro de 2001 e regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que tratam especificamente da Política Urbana. Na Lei figuram um conjunto de instrumentos para desapropriação de imóveis e terrenos por interesse público, permitindo ao Estado controlar a redistribuição dos valores imobiliários. De acordo com o disposto no Art. 41 do Estatuto da Cidade, o plano diretor é atualmente obrigatório para cidades: 1. com mais de vinte mil habitantes; 2. integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; 3. onde o poder público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no parágrafo 4º do Art.182 da CF; 4. integrantes de áreas de especial interesse turístico; 5. inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

Tijuca;

X – revisão dos critérios de ocupação da área da Baixada de Jacarepaguá, incluído o centro metropolitano, consideradas as características geológicas;

XIII – incentivo ao desenvolvimento de atividades turísticas, desportivas, culturais, de educação ambiental; de pesquisa e proteção da fauna, da flora dos recursos naturais da região;

XIV - estímulo à implantação de transporte sobre trilhos de alta capacidade para promover a integração;

XVI – contenção do processo de ocupação desordenada da Baixada de Jacarepaguá, especialmente nas áreas lindeiras às lagoas, canais e outros cursos d'água;

XVII – manutenção de sistema e medidas de caráter permanente para inibir a ocupação desordenada de áreas públicas na Baixada de Jacarepaguá, mediante a criação de programas de oferta de lotes urbanizados e construção de habitações para a população de baixa renda;

XVIII – planejamento integrado de infraestrutura da Baixada de Jacarepaguá, com as instalações aeroportuárias ali existentes;

Percebe-se que essas diretrizes – levando em consideração a já avançada ocupação, segundo os parâmetros estabelecidos pelo plano-piloto – visavam orientar o desenvolvimento futuro do território em questão de maneira mais equilibrada e condizente com a realidade urbana das áreas consolidadas do entorno, especialmente dos bairros que hoje comportam Jacarepaguá e que não foram objeto do plano-piloto. Algumas delas, por exemplo, incentivam a retificação de algumas de suas diretrizes e a adoção de outros critérios de urbanização. Quanto a infraestrutura de transportes, há estímulo à revisão e implementação do sistema viário previsto pelo plano, levando em consideração a instalação de transporte sobre trilhos de alta velocidade e a integração às instalações aeroportuárias existentes. O que vemos implementado hoje na Barra da Tijuca é o modelo rodoviarista apresentado como ideal incentivo de urbanização do bairro, consolidado pelos recentes projetos de reestruturação urbana decorrentes do Projeto Olímpico, com a implementação de novas linhas expressas (e duplicação e extensão das existentes) e do sistema de BRT. O projeto implementado de extensão das linhas do metrô, como já visto nesse capítulo, não seguiu os estudos realizados pelas equipes técnicas responsáveis pelo desenho do traçado mais adequado para esse modo de transporte, mas sim aos interesses dos agentes imobiliários em acordo com o poder municipal. Como veremos mais adiante, alcança hoje apenas o bairro do Jardim Oceânico e parte da Barra mais próxima à zona Sul, ao invés de servir a toda região de Jacarepaguá, como previsto anteriormente. O Plano também propõe a integração da

infraestrutura da região ao aeroporto existente na Barra, projetado para função estritamente executiva e de modo isolado do sistema de mobilidade pensado para a região.

O plano se preocupa em conter e inibir a “ocupação desordenada”, dando especial atenção às áreas mais frágeis de proteção ambiental, como beiras de rios e lagoas, mas orientando a implementação de uma política de habitação de interesse social para todo o território. Destaca-se a orientação de uma política “de caráter permanente” que não provenha a habitação como um objeto isolado fora do tecido urbano e distante da infraestrutura e dos serviços públicos em geral, mas que seja entendida dentro dos pressupostos do “direito à cidade”, com a oferta de lotes urbanizados. A menção à necessidade de um programa de habitações para a população de baixa renda carece, no entanto, da aprovação de instrumentos legais para a sua criação e da existência de investimentos. A autonomia atribuída aos municípios na CF 88 e no Estatuto da Cidade na elaboração de políticas urbanas entra muitas vezes em “desacordo” ou em concorrência com a competência dos demais entes federados e do governo federal na implementação e financiamento dessas mesmas políticas. O Estatuto da Cidade torna obrigatória a aprovação do Plano Diretor, bem como a realização de audiências públicas, por exemplo, porém não deixa claro quando e como a participação popular deve ocorrer. Mas as mudanças legislativas e a aprovação de decretos, que são atribuições do executivo, permanecem à margem da lógica da gestão democrática. De acordo com Maricato¹⁰⁰, a ausência de um modelo de “funcionamento” de gestão democrática de cidade, como previsto pelo Estatuto da Cidade para a elaboração do Plano Diretor, permite (é permissivo) que se “interprete” o seu significado, mas que na prática não seja aplicado. Interessa aqui apenas apontar essas contradições para demonstrar a complexidade da implementação das políticas públicas no contexto federativo brasileiro, não cabendo aqui aprofundar o assunto.

É interessante salientar o incentivo dado ao desenvolvimento do centro de comércio e serviços já existente na Taquara, em detrimento da diretiva do plano-piloto em investir na consolidação de um novo pólo de negócios no Centro Metropolitano. O item “X” acima prevê que os critérios de ocupação da Baixada de Jacarepaguá sejam revistos, levando em consideração o caráter pantanoso do terreno¹⁰¹ e a elevadíssima (e nesse sentido, incompatível) ocupação projetada para o Centro Metropolitano, com torres de gabarito de até

¹⁰⁰ MARICATO, Ermínia. *O Impasse na políticas urbana no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2011.

¹⁰¹ “Cobertura gramíneo-lenhosa” de acordo com categorização de uso do solo feita pelo Instituto Pereira Passos em 2012.

70 andares. Notadamente, o Plano Diretor reconhece a existência de uma centralidade já enraizada em Jacarepaguá, a partir da grande heterogeneidade de sua formação social e morfologia urbana. O reconhecimento de uma centralidade urbana no bairro da Taquara é visível também nos planos que abordamos até aqui (desde o Plano Doxiadis até o PUB-Rio). No entanto, a orientação presente no plano-piloto de investir em um novo centro não é questionada, como também não o é a permanência, quase 50 anos depois, da grande maioria dos seus lotes vazios. A prática da estocagem de terreno, possível devido à prevista extensão do processo de valorização dos terrenos da Barra da Tijuca, e do modelo de incorporação imobiliária que ali se desenvolveu, manteve o projeto do novo “Centro Metropolitano da Guanabara” atual, à espera do momento ideal a ser definido pela dinâmica do mercado, com o devido amparo do Estado. As grandes glebas da região também facilitaram o lançamento dos empreendimentos em várias etapas (metodologia indicada no plano-piloto e adotada pela SUDEBAR), de modo a acompanhar e se adaptar à conjuntura do mercado, mecanismo eficiente na conciliação destas tendências, a princípio contraditórias (CARDOSO, 1989). Vemos que a fórmula de lançamento dos empreendimentos por etapas é praticada até os dias hoje. De fato, como havia previsto o autor do plano, “a ocupação dela não será para tão cedo”: a várzea do pretendido Centro Metropolitano ainda permanece em grande parte como estava antes da ocupação, “com o gado solto pastando”, pois através da implantação *parcelada*, pretende-se que ele já surja em “sua escala definitiva” (COSTA, 1969).

Em 2001 é publicada a Lei Complementar nº 25/2001, que aprova alterações no Plano Diretor de acordo com as definições sobre políticas urbanas das Constituições Federal e Estadual, na Lei Orgânica Municipal e no Estatuto da Cidade. Em 2006, foi lançado o Substitutivo nº 3 (Mensagem nº 78/2006), cujo intuito era alterar o texto do projeto de Lei Complementar nº 25/2001, dispondo de novas diretrizes para o zoneamento urbano na cidade. Surge a possibilidade de aumento de índice vigente em determinadas áreas pelo instrumento de outorga onerosa, que deveria ser objeto de legislação específica para que entrasse em vigor. Em 2011 entra em vigor a Lei Complementar nº 111/2011, instituindo o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro, primeira revisão do Plano Diretor Decenal, publicado inicialmente em 1992. Implementa-se o instrumento de aumento de índice de IAT por outorga onerosa em determinadas áreas do território. Esta nova publicação do Plano Diretor faz menção a algumas leis específicas anteriores, que têm assim seus índices de IAT mantidos, como a ZE-5, correspondente à Baixada de Jacarepaguá.

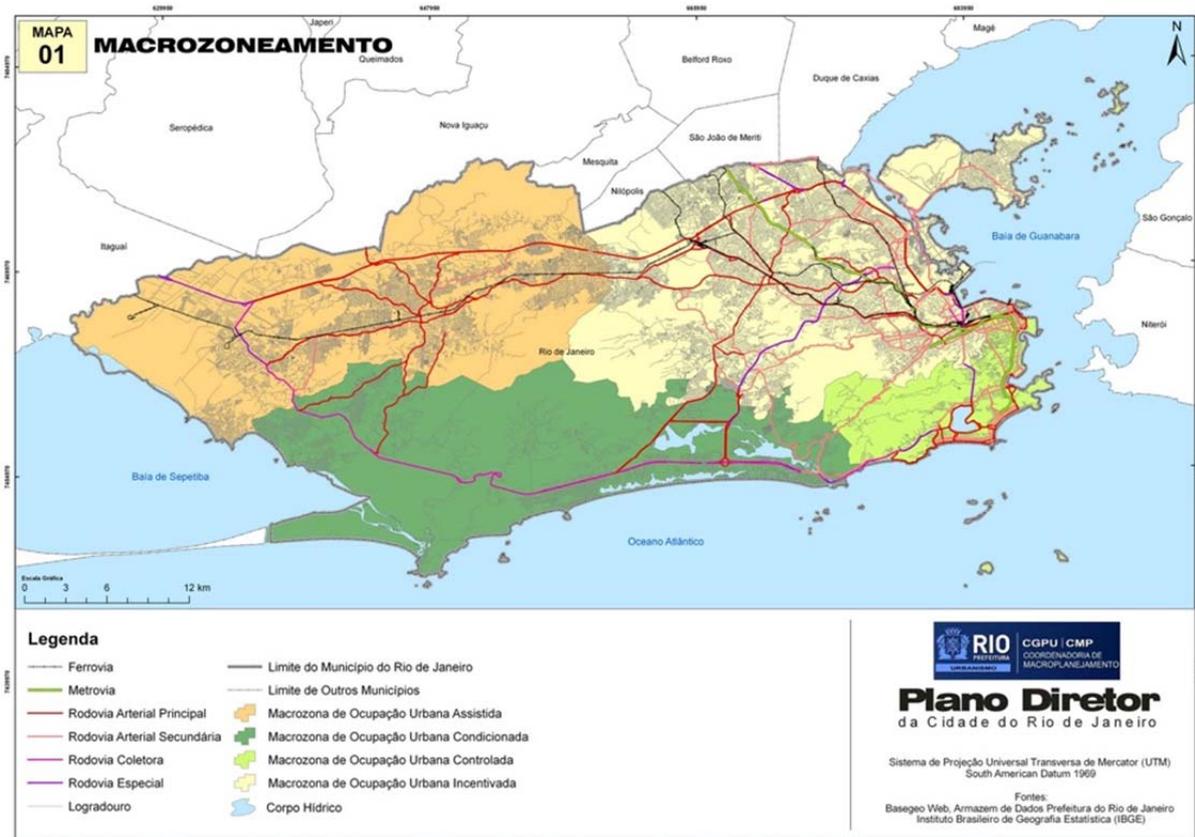


Figura 38 – Mapa de macrozoneamento do Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011, indicando a zona de “ocupação urbana condicionada” (verde escuro). Fonte: RIO DE JANEIRO, LC nº111/11.

Não objetivamos, nesse trabalho, explorar as modificações feitas nessas revisões ao Plano Diretor, apenas mencionar que, após sua aprovação, seguiu um processo não linear de alterações e, sobretudo, de uma reinterpretação de sua função social, com a aprovação de uma versão do plano voltada para o “desenvolvimento urbano e sustentável” – “o bem mais valioso da cidade é a paisagem” (RIO DE JANEIRO, 2011), uma espécie de conciliação dos princípios do Plano Diretor, como previstos na CF88, com a concepção de planejamento estratégico, que ganha força com a presença cada vez mais explícita do pensamento neoliberal no planejamento urbano, direcionando as políticas públicas para a promoção de cidades competitivas. O Plano Estratégico é incorporado no Plano Diretor de 2011 como um dos instrumentos de planejamento territorial e passa assim a ser institucionalizado como política de desenvolvimento de expansão urbana. A região “sul” da Baixada de Jacarepaguá, que comporta o bairro da Barra da Tijuca e o Centro Metropolitano, são indicados no macrozoneamento do Plano como área de “ocupação condicionada” que, em outros termos, pode ser entendida como área de expansão de interesse imobiliário, onde a implementação de infraestrutura fica a cargo da iniciativa privada. De acordo com as “Diretrizes de ocupação” do Plano, deve-se “estabelecer padrões de urbanização a serem adotados nas áreas em

processo de ocupação pela iniciativa privada e condições de estabelecer as contrapartidas cabíveis visando a boa da qualidade do ambiente urbano e a proteção ambiental na implantação de novos empreendimentos de grande porte” (RIO DE JANEIRO, 2011, p.163, Anexo 3). Ademais, o Plano de 2011 já prevê a realização dos megaeventos. Com efeito, parece que a predominância adquirida pelo viés *estratégico* está associada à própria transição no papel do Estado com as atuais mudanças no padrão de gestão local para o chamado “empreendedorismo urbano”, caracterizado pelo novo papel empresarial do poder local, assim como pelas crescentes parcerias entre a esfera pública, e a esfera privada que almejam investimentos e desenvolvimento econômico (HARVEY, 1989).

O *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro* (PECRJ) é publicado pela primeira vez em 1995 pelo então prefeito Cesar Maia, em um contexto em que as cidades brasileiras começam a manifestar mais claramente o forte impacto das transformações capitalistas (urbanas) orientadas pelo pensamento neoliberal, marcado no Brasil pelas décadas de 1980, 1990 e 2000 (MARICATO, 2011). Segundo Maricato, a política urbana toma rumos profundamente regressivos nos seus aspectos sociais e cada vez mais abertamente orientada “por interesses do capital de incorporação, no caso dos edifícios, e do capital de construção pesada, no caso da infraestrutura urbana, cuja prioridade absoluta é a matriz rodoviarista e mais exatamente o automóvel” (MARICATO, 2011, p.9).

O PECRJ é, portanto, resultado da implementação de uma agenda urbana predominante montada por uma coalizão de poder entre os diversos agentes que produzem a cidade – através da lógica da mercadoria. A promoção da primeira versão do Plano remonta ao acordo feito em 22 de novembro de 1993, entre a Prefeitura do Rio de Janeiro, a Associação Comercial (ACRJ) e a Federação das indústrias (Firjan). No ano seguinte, em 1994, é instaurado o consórcio mantenedor do PECRJ, composto por 46 empresas e associações empresariais, dentre elas 5 bancos, 4 empresas imobiliárias e de obras públicas, 10 shopping centers, o Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, a Associação de Hotéis de turismo, o jornal *o Globo* e a prefeitura, que se faz presente no consórcio através de uma empresa municipal, a Iplanrio¹⁰² (VAINER, 2000, p.105). Grupos de Trabalho estruturados de forma arbitrária pelo Comitê Executivo,

¹⁰² O consórcio garantiria investimentos para a contratação da empresa catalã de consultoria Tubsá (Tecnologies Urbanas Barcelona S.A.), responsável pelo Plano Estratégico de Barcelona para as Olimpíadas de 1992, considerada um “sucesso” do empreendedorismo urbano. Além do consórcio, a estrutura do PECRJ conta com um Comitê Executivo, um Conselho Diretor e um Conselho da Cidade, composto por mais de 300 membros, dentre entidades associativas populares, sindicatos e instituições acadêmicas, cujos representantes são indicados pelo comitê executivo (VAINER, 2000).

apresentam um diagnóstico com as *Linhas Estratégicas* a serem adotadas e a metodologia pré-estabelecida, que seria a da aplicação dos instrumentos básicos do planejamento estratégico: identificar tendências, pontos fortes e pontos fracos da cidade. Esses instrumentos resultam de critérios igualmente arbitrários e bastante flexíveis, para possibilitar a unificação das “opiniões” sobre os rumos da cidade em torno de um consenso dito *natural*. A metodologia imposta torna o conteúdo do plano “indiscutível e incontestável”, feita sob medida para gerar *consensos* através do agrupamento das diversas proposições e percepções, neutralizando o conflito antes mesmo que ele se manifeste. As “diferenças” são apresentadas como expressões positivas da diversidade da cidade e a problemática da desigualdade é naturalizada e, mais uma vez, passa ao largo.

Na primeira versão do PECRJ, denominada “Rio sempre Rio”, foram estabelecidas “328 ações estratégicas selecionadas pelos grupos de trabalho, [...] agrupadas em 7 programas, 23 objetivos e 94 ações” (VAINER, 2000. p.112). O seu objetivo central é:

Tornar o Rio de Janeiro uma metrópole com crescente qualidade de vida, socialmente integrada, respeitosa da coisa pública e que confirme sua vocação para a cultura e a alegria de viver. Uma metrópole empreendedora e competitiva, com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o país e sua conexão privilegiada com o exterior (p.23).

Esse objetivo é divulgado como a “diretriz maior do plano”, pois “revela a vontade e a determinação em buscar o compromisso entre a lógica da cidadania e a lógica do mercado”, pois o carioca precisa de uma cidade “empreendedora e capaz de concorrer para firmar-se como pólo econômico regional e internacional” (p.23). Insiste em defender estratégias que buscam uma cidade acolhedora, participativa, competitiva, integrada interna e externamente, tornando-se um pólo de atratividade regional, nacional e internacional. De acordo com Sanchez, as propostas “mais estratégicas” de fato implementadas foram as que atendiam as exigências do setor privado:

(...) aquelas referentes à melhoria das condições de acessibilidade e à criação de áreas de atrativo econômico e empresarial, como o Teleporto, a recuperação e privatização da Via Dutra, a dragagem do Porto de Sepetiba ou a ampliação do terminal de cargas do Aeroporto do Galeão (SANCHEZ, 1999, p. 122).

Paralelamente, em artigo publicado no ano de 2000 no jornal *O Globo*, o então prefeito César Maia tenta se desvincular dos supostos “descaminhos” da urbanização da Barra da Tijuca, três décadas após da aprovação do plano-piloto – argumento muito utilizado tanto pelo poder público municipal, como por Lucio Costa.

(...) autorizações de construções, sejam elas respaldadas por operações interligadas ou de discutível legalidade urbanística, afetam a ocupação do solo através de novos gabaritos, nova volumetria, impacto populacional concentrado, impacto ambiental imprevisto ou avanços que deformam a paisagem urbana, (...) tanto na Avenida Sernambetiba quanto na periferia da Avenida das Américas, da Barra ao Recreio (O GLOBO, 28/01/2000)¹⁰³.

O Planejamento Estratégico elaborado inicialmente em 1993-95 é depois revisado em 2001 pela segunda gestão da prefeitura de César Maia. O PECRJ II, intitulado “As cidades da cidade”, não leva em consideração as Áreas de Planejamento (previsto pelo PUB-Rio e retificado pelo Plano Diretor) como ferramenta de planificação do território. Ele retoma as instâncias das Regiões Administrativas como unidade de planejamento, desconsiderando em grande parte o debate acumulado acerca das ferramentas, dos métodos e dos diagnósticos realizados sobre a região metropolitana do Rio de Janeiro, em virtude da elaboração dos planos urbanos nas décadas anteriores. O plano apresenta, portanto, orientações distintas para a região da Barra da Tijuca¹⁰⁴, território esse definido pela proximidade ao litoral, e para a região de Jacarepaguá¹⁰⁵. O Plano confirma ser essa região a de maior crescimento demográfico do município, na década de 90: 44% do total de seus habitantes lá se fixaram, sendo a maior taxa de ocupação da segunda metade da década (26%). O alto índice de crescimento se deu pelo fluxo migratório para os bairros à oeste da Barra da Tijuca (Vargens, Camorim e Recreio dos Bandeirantes), com o avanço de sua urbanização prevista na expansão do tecido da cidade, que então já havia superado seu pico de crescimento (primeiro em 1976, depois em 1983, como apontado anteriormente). Os bairros vizinhos à Barra apresentam os maiores índices de ocupação (só o Itanhangá tem 47%), locais de grande valorização imobiliária (RIO DE JANEIRO, 2001, p.61).

A retomada do Plano Estratégico em 2001 objetiva, nas palavras do prefeito Cesar Maia, desenvolver um “modelo próprio para cada região, buscando os motivos de orgulho em sua cultura e história, identificando as *vocações* regionais em seus valores e tradições”. Se o foco do PECRJ I era “buscar uma nova identidade para a cidade” para inseri-la na competitividade do cenário internacional, nessa segunda fase ele passa a ser a “articulação harmônica e conciliada” para o desenvolvimento do “futuro desejável para cada região”, e

¹⁰³ LEITÃO, G; REZENDE, V. “Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas”, p. 10. Disponível em: <www.cronologiadourbanismo.ufba.br/Verbetes=1475>. Acesso em: 20 mar. 2017.

¹⁰⁴ Composta por oito bairros: Barra da Tijuca, Camorim, Grumari, Itanhangá, Joá, Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande e Vargem Pequena.

¹⁰⁵ Composta por 11 bairros: Jacarepaguá, Curicica, Gardênia Azul, Anil, Cidade de Deus, Pechincha, Freguesia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Vila Valqueire

atua como “ferramenta para uma definição adequada e consensual de novos rumos”. Cecilia Castro, diretora do comitê executivo, afirma que os “paradigmas do PECRJ II são: o foco no cidadão e na região; as soluções consensuais; a diversidade da cidade; a articulação dos planos regionais e as possibilidades de desenvolvimento a partir das potencialidades locais”. A receita do empreendedorismo urbano para um “desenvolvimento endógeno” está posta e o *city marketing* entra em jogo com força total. Como observa Harvey (2014, p.247):

O livre fluxo do capital na superfície terrestre, por exemplo, põe uma forte ênfase nas qualidades particulares dos espaços para os quais o capital pode ser atraído. O encolhimento do espaço que faz diversas comunidades do globo competirem entre si implica estratégias competitivas localizadas num sentido ampliado de consciência daquilo que torna um lugar especial e lhe dá vantagem competitiva. Essa espécie de reação confia muito mais na identificação do lugar, na construção e indicação de suas qualidades ímpares num mundo cada vez mais homogêneo, mas fragmentado.

A atração de novos investimentos está relacionada a um conjunto de fatores, que agem para criar a singularidade de determinada cidade ou região, que, segundo Sánchez, envolvem infraestrutura física e comunicacional, regulação política e social, qualidade de vida (1999, p.118). Nesse processo, a venda da cidade – através de imagens e publicidade – adquire grande importância, tanto na busca do desejado consenso, como para a criação (e o convencimento) da ideia de que cada região possui uma *vocação* a ser potencializada, ou melhor, explorada. Coube à Barra da Tijuca, como exposto nos objetivos do PECRJ, (a imagem de) “ser um pólo de negócios focado no turismo, lazer e serviços e um modelo de preservação ambiental”, o que, para as perspectivas do plano, representa a síntese do futuro da região, “sua diretriz maior, a linha reguladora de seu futuro, o que condiz com o perfil delineado para a Barra da Tijuca pelo moderno e inovador plano urbanístico (de Lucio Costa), que revelou “em sua expansão, desde o início, algumas características únicas”. A Jacarepaguá caberia “ser o grande centro de eventos nacionais e internacionais, tendo como foco do desenvolvimento econômico o ecoturismo e a indústria de alta tecnologia, garantindo a tradição histórico-geográfica” (RIO DE JANEIRO, 2001). Vale lembrar que, apesar do Centro Metropolitano pertencer à espacialidade projetada para a Barra da Tijuca, a sua zona correspondente está dentro dos limites da região administrativa de Jacarepaguá. Para a Barra da Tijuca foram traçadas 5 estratégias principais – às quais correspondem propostas e objetivos específicos – a saber: desenvolver ações que fortaleçam o setor de turismo; desenvolver o setor de negócios voltado para as atividades de lazer; desenvolver ações para revitalizar o setor de serviços; promover melhorias no ambiente urbano; desenvolver programas complementares visando à melhoria das condições de vida na região. Muitas

dessas estratégias são comuns às demais regiões, pois, evidentemente, todas as regiões precisam e são merecedoras de *melhorias*.

Ao longo do processo de elaboração dos Plano Estratégicos, Cesar Maia publica o Decreto nº27657/07, específico sobre a ocupação do Centro Metropolitano. Modifica, assim, alguns dos aspectos previstos pelo plano-piloto e que haviam sido reiterados no “decretão” de 1981. A mudança principal se dá em torno da liberação do uso residencial e misto para toda a ZE-5 (Centro Metropolitano – PALs 38.883 e 40.481), que antes era restrita às quadras do interior da área, devendo as quadras com testada para as vias expressas serem ocupadas apenas com os usos comercial, turístico, cultural, financeiro e de serviços (RIO DE JANEIRO, 1981). O plano-piloto (e o decreto de 1981) estabelecia um limite de 4 edificações autônomas para cada quadra (entendidas como “esplanadas” – 4 quadras compõe um quarteirão), o que é modificado pelo decreto de 2007, que elimina qualquer limitação para tais edificações, desde que respeitem o gabarito e o ATE já definidos. Já estava previsto um “tratamento diferenciado para a ocupação das quadras que compõem o Centro Metropolitano no “decretão”, através da alínea “f” – Projetos especiais – aonde afirma haver a “possibilidade de que algumas quadras recebam tratamento específico e, portanto, diferenciado, desde que os estudos e projetos sejam objeto de consulta prévia submetida à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral” (RIO DE JANEIRO, 1981). A mudança se ampara também no Art. 53 do Plano Diretor Decenal, que determina ser o “uso residencial adequado em todo o território municipal, salvo nos locais onde a convivência com outros usos instalados ou condições ambientais adversas cause risco à população residente e onde seja incompatível com a proteção do meio ambiente” (RIO DE JANEIRO, 1992).

Ainda em meio à elaboração dos PECRJ e dentro do contexto da preparação da Barra da Tijuca para sediar os megaeventos, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro aprovou a Lei Complementar nº 104/09, que institui o “Projeto de Estruturação Urbana dos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim e parte dos bairros do Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca e Jacarepaguá”, mais conhecido como “PEU Vargens”. A região de Vargem Grande, que até então apresentava ocupação urbana rarefeita, região de caráter mais predominantemente rural (similar à Barra da Tijuca no início dos anos 70), teve sua paisagem transformada em área de expansão urbana a partir da aprovação do PEU, cuja “implementação estimulou e acelerou a ocupação urbana sobre seu frágil suporte urbano e paisagístico” (CARDEMAN, 2014). A Barra da Tijuca, região “pioneira” da frente de expansão planejada da cidade, serviu de exemplo para a consolidação de um padrão de

urbanização pautada em diretrizes que permitem uma ocupação invasiva e pouco equilibrada na sua relação com o meio ambiente e paisagístico.

Previstos no decreto que promulgou o PUB-Rio, os PEU deveriam possibilitar a “proposição de novos alinhamentos de vias e edifícios, sistemas de transporte, infraestrutura e equipamentos urbanos, ou seja, desenho e planejamento” (NAME, CARDEMAN, 2014) do território contemplado por cada UEP. No entanto, os PEU aprovados a partir de 1978 se restringiram a abordar a questão dos parâmetros urbanísticos, sem que fossem pautados, como idealizado, nenhum estudo sobre sistema e impactos viários ou de reordenamento fundiário. Com o PEU Vargens não foi diferente. Na prática, os PEU atuam como instrumentos de detalhamento de regras construtivas para bairros específicos, definindo quesitos como gabarito e contrapartida para aquisição de potencial construtivo. O aumento do potencial construtivo “ocorre na condição de outorga, desde que os construtores colaborem com a implantação de infraestrutura”, segundo a consultora imobiliária Bianca argumenta em matéria publicada no Jornal “Construção – mercado”, na seção intitulada “Negócio”¹⁰⁶.

O mapa a seguir mostra a área da região da Barra da Tijuca abrangida pelo Plano de Estruturação Urbana (PEU) das Vargens: todos os terrenos localizados entre a Lagoa de Jacarepaguá e a Avenida Abelardo Bueno (delimita a testada sul do Centro Metropolitano), com o enorme terreno onde seria implantado o Parque Olímpico para os megaeventos de 2016, bem como o entorno sudoeste da lagoa. Em quase toda a região limítrofe à Avenida o PEU institui que “permanecem os parâmetros urbanísticos em vigor”, medida que garantiu a futura construção de parte dos equipamentos destinados à realização das Olimpíadas, beneficiando os terrenos do Parque Olímpico e da Vila dos Atletas (VILHENA, 2016). O mesmo ocorre para os terrenos ao sul da Av. Abelardo Bueno, onde permanecem fixos os parâmetros urbanísticos em vigor e hoje se encontram diversos hotéis e centros empresariais. Essa avenida se consolida hoje na Barra da Tijuca como o principal objeto de investimentos imobiliários, fronteira ao Centro Metropolitano.

A lei que aprovou o PEU teve posteriormente arguida a sua inconstitucionalidade. Em novembro de 2013, a gestão do prefeito Eduardo Paes suspende a aplicação do PEU Vargens ao criar a Área de Especial Interesse daqueles bairros – AEIA Vargens – que “impediu novos licenciamentos de obras, exceto as ligadas direta ou indiretamente aos Jogos Olímpicos. Essa

¹⁰⁶ “Novos PEUs no Rio de Janeiro” – Ed.134 / Set. 2012. Disponível em <<http://construcaomercado.pini.com.br/negocios-incorporacao-construcao/134>>. Acesso em 15/11/16.



Figura 39 – Mapa com o limite das áreas de zoneamento do PEU Vargens que incidem sobre a Barra da Tijuca (em verde). Fonte: LC nº104/09; base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

medida garantiu uma “reserva de mercado para apenas uma parcela de empreendedores e construtores” (VILHENA, 2016), que historicamente tem se favorecido pelo oligopólio do mercado de terras e de incorporação na Barra da Tijuca. Em 2015, o PEU Vargens é revisado, com a aprovação da Lei Complementar nº 160, que, dentre outras medidas, flexibiliza exigências para a regularização dos condomínios e do Projeto de Lei nº 140, que trata dos parâmetros para a Operação Urbana Consorciada (OUC) no local, definindo o novo PEU das Vargens. Matéria publicada no *Globo* afirma que com isso “o poder público repete o modelo realizado no Porto e tenta promover investimentos em infraestrutura, num prazo de 35 anos, por meio da iniciativa privada”¹⁰⁷.

O PECRJ III é elaborado no mesmo ano da publicação do PEU Vargens, na gestão do prefeito Eduardo Paes em 2009¹⁰⁸ e se dá no contexto da eleição da cidade do Rio de Janeiro para sediar as Olimpíadas de 2016. O jornal *O Estadão* comemora a decisão em matéria de 02 de outubro de 2009: “a capital fluminense venceu a concorrência com Madri, Tóquio e Chicago (...) Assim, o Brasil receberá os dois maiores eventos do esporte mundial num período de dois anos, porque também será palco da Copa de 2014”¹⁰⁹. Os governos locais incorporam os termos e estratégias do mundo empresarial para vencer a concorrência entre seus adversários como se estivessem num campeonato esportivo. Termos como orientação para a demanda, atrativos da oferta urbana, posicionamento competitivo, ações de marketing, produção de imagem” (SANCHEZ, 1999, p.120) passam a ser recorrentes nos discursos dos gestores municipais, revelando a obediência dos lugares a uma nova ordem. O Rio de Janeiro sai na frente e passa a ser a primeira cidade da América do Sul a “receber” uma Olimpíada, como também foi a primeira experiência latino-americana de um Plano Estratégico. Ambos os PECRJ elaborados durante a administração Paes tem o objetivo explícito de demonstrar (e convencer) o legado dos Jogos Olímpicos para a cidade do Rio de Janeiro.

O Plano elaborado na gestão de Eduardo Paes – pela primeira vez em 2009 e depois revisado em 2013 – já não é mais o da *Cidade* do Rio de Janeiro mas sim o “Plano

¹⁰⁷ “PEU das Vargens ganha novo texto da Prefeitura do Rio”. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/peu-das-vargens-ganha-novo-texto-da-prefeitura-do-rio-18555500>>. Acesso em: 25 maio 2017.

¹⁰⁸ O domínio de Cesar Maia se estende por mais de 15 anos, ao longo de 3 mandatos (1993-1996, 2001-2004 e 2005-2008). Entre suas administrações foi prefeito Luiz Paulo Conde (1997-2000), antes secretário municipal de urbanismo e presidente do Conselho Executivo do PECRJ I, durante a 1ª gestão de Cesar Maia. Eduardo Paes assume em 2009 e permanece 2 mandatos, até a realização das Olimpíadas em 2016. Ambos emergiram para a política local sob a tutela, e como afilhados, de Cesar Maia, mantendo, no essencial, as mesmas orientações, práticas e retóricas (VAINER, Carlos. *Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro*, 2011).

¹⁰⁹ Disponível em: <<http://esportes.estadao.com.br/noticias/geral,rio-e-escolhido-como-cidade-sede-da-olimpiada-de-2016,444804>>. Acesso em: 12 maio 2017.

Estratégico da *Prefeitura* do Rio de Janeiro”, intitulado “Pós-2016: Rio mais integrado e competitivo”. Diferente dos PECRJ de Cesar Maia, onde as metas e estratégias eram direcionados para as regiões administrativas da cidade, os Planos Estratégicos “fixam metas e objetivos para cada área de gestão”. O foco sai do território e vai para o campo das políticas setoriais, separadas no plano nas seguintes categorias: saúde, educação, transportes, *habitação e urbanização*, ordem pública e conservação, gestão e finanças públicas, meio ambiente e sustentabilidade, desenvolvimento econômico, cultura e desenvolvimento social. O Plano Estratégico conta com 56 metas e 58 iniciativas, cuja “visão de futuro” é fazer do Rio “a melhor cidade do Hemisfério Sul para se viver, trabalhar e conhecer”, criando assim determinada imagem da cidade para o exterior. Para tal a prefeitura contratou a “reconhecida empresa global de consultoria estratégica, a McKinsey & Company”. A introdução do Plano (RIO DE JANEIRO, 2012, p.19) destaca que

as equipes da Prefeitura e da McKinsey cumpriram as atividades de uma metodologia comprovada de visão e planejamento, buscando elaborar propostas verdadeiramente ambiciosas para nossa cidade. (...) o refinamento de metas provenientes do bem-sucedido “Acordo de Resultados” proporcionaram um salto de qualidade no processo de planejamento.



Figura 40 – Capas do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro, na primeira publicação em 2009 e na revisão de 2012. Fonte: <<http://www.rio.rj.gov.br>> .

A política de mobilidade recebeu maciços investimentos durante a “implementação” do Plano Estratégico III. Como parte do projeto de reestruturação viária da região metropolitana para atender as exigências do Projeto Olímpico foram duplicadas as vias existentes de conexão, a chamada Lagoa-Barra e foi aberta mais uma via expressa de acesso à Barra da Tijuca e ao Recreio dos Bandeirantes, a Transolímpica, (o chamado Corredor

Baixada de Jacarepaguá, em direção a Deodoro, núcleo de menor relevância das Olimpíadas. O trevo rodoviário previsto no plano de Lucio Costa (terminal rodoviário Alvorada) hoje é também o terminal de conexão entre os corredores Transcarioca e Transoeste.

O Projeto Olímpico reconhece a expansão da cidade para o Oeste: a quase totalidade das obras de mobilidade realizadas durante o período recente, que poderíamos chamar de *olímpico-estratégico*, conectam a região da Barra da Tijuca a algum outro lugar ou requalificam e valorizam o próprio bairro (com exceção da Transbrasil, que não faz parte do orçamento dos Jogos, planejada para ficar pronta em 2016, mas com as obras para conclusão em abril de 2017; e do VLT do Porto, financiado pelo governo federal). A Barra da Tijuca aparece como o território privilegiado do orçamento Olímpico, quando se observam os projetos que a Prefeitura do Rio participa ativamente com recursos. De acordo com Guimarães (2015), dos investimentos listados na Matriz de Responsabilidade, a região vai receber 85%, ou R\$ 5.5 bilhões do total:

Do montante de R\$ 632,4 milhões investido pela Prefeitura neste orçamento em 11 projetos, 95% dos recursos (nove projetos) tem o bairro como destino (...). Já no orçamento do Plano de Legado estão previstos investimentos de R\$ 3.9 bilhões da Prefeitura em 11 projetos, sendo que sete atendem a região da Barra da Tijuca, os quais vão receber 74% do total empenhado pelo município (2.9 bilhões). São majoritariamente obras de mobilidade relacionadas ao BRT Transolímpica e Transoeste, Duplicação do Elevado do Joá, Viário da Barra (Salvador Allende e Abelardo Bueno). A obra mais cara das Olimpíadas, que está sendo executada pelo Governo do Estado, também é de proveito do bairro: a Linha 4 do Metrô, que vai conectar a Barra da Tijuca à Zona Sul e tem um custo de R\$ 8.8 bilhões (GUIMARÃES, 2015, p. 98).

Enquanto investe-se maciçamente em novas infraestruturas viárias para a Barra da Tijuca, com a adoção de tipos de mobilidade que devem seguir o modelo atual imposto pelas grandes corporações e pelo capital estrangeiro a todo o mundo (como o BRT e o VLT), as periferias metropolitanas seguem sem investimentos apropriados, sem equipamentos básicos, como os de saúde, abastecimento, educação, cultura, esporte, e o transporte segue ruim e caro (MARICATO, p.45), condenando os moradores, especialmente os jovens, a viverem o que Milton Santos chamou de “exílio na periferia”¹¹⁰. Um estudo de tráfego desenvolvido pelo Plano Diretor de Transporte Urbano em 2003¹¹¹, mostrou que todos os grandes fluxos diários no Rio vêm do Norte e do Oeste para o Centro, zona Sul e parte da zona Norte, que, juntos, concentram 60% do setor de emprego formal do Rio. Apesar disso, todas as rotas escolhidas para as linhas de BRT percorrem o Anel Olímpico da Barra da Tijuca e não apresentam uma

¹¹⁰ SANTOS, M. *Metrópole corporativa fragmentada*. São Paulo: Nobel, 1990.

¹¹¹ Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), 2003.

solução para as extremas necessidades de transporte de massa das populações mais vulneráveis. Para Chris Gaffney, professor de urbanismo da Universidade Federal Fluminense, a “única lógica que justifica os BRTs é trazer pessoas pobres e relativamente sem mobilidade à Barra para trabalharem para a classe média alta em expansão. É uma estratégia geopolítica de fragmentar a cidade na metade, isolar as pessoas na outra metade, e afunilá-las em um lugar de emprego no setor informal abundante”.¹¹² As relações entre planejamento estratégico, megaeventos e política na cidade revela que a estratégia de intervenção no espaço urbanizado, adotada pelos setores dominantes, supõe e depende, antes de mais nada, de uma estratégia e manifestação de poder, que se impõe com força, muito visível na adaptação à produção e consumo de massa e na subordinação a um sistema de mobilidade escorado no automóvel.

Mesmo que o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca não tenha (ainda) sido implementado como almejado pelo plano-piloto, como o centro administrativo da cidade, a centralidade da Barra se realizou à altura daquele objeto virtual desenhado pelo urbanista Lucio Costa. O arquiteto Hugo Hamann, que participou do Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá reafirma, em reportagem publicada no *Globo*, a intenção de que ali “seria o centro da cidade capaz de complementar o centro atual, que está, na verdade, numa ponta do Rio. (...) Se você tivesse um novo *downtown* ali não precisaria ir até o Centro trabalhar. Essa era uma base do plano”.¹¹³ No entanto, vemos que a centralidade do trabalho se materializou no bairro. Por um lado, o desenvolvimento de um centro de comércio e negócios, voltado às classes média e alta residentes, faz com que não haja necessidade para essas classes sair do bairro cotidianamente. Por outro lado, o recente instalado sistema de BRTs “aprimora” o necessário deslocamento pendular das classes mais pobres entre moradia e trabalho, centro e periferia. A Barra surge, portanto, como nova centralidade desigual. A reportagem faz menção à atualidade do plano Lucio Costa frente à retomada do desenvolvimento urbano:

O momento vislumbrado pelo arquiteto e urbanista Lucio Costa em 1969, época da criação do Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá, começa a tomar forma. A área de quase cinco quilômetros quadrados - cerca de 10% da Barra -, destinada pelo autor para receber o Centro Metropolitano da Guanabara, virou um enorme canteiro de obras, onde sobem atualmente um shopping, um hotel e prédios comerciais. Passados 44 anos da aprovação da proposta do modernista para urbanizar a região, o lugar que ele queria ver como o novo Centro da cidade começa a entrar no mapa carioca com uma concepção diferente da que saiu da prancheta do urbanista, assim

¹¹² “BRT do Rio: Ferramenta para o Legado ou Fragmentação?”. Disponível em: <<http://rionwatch.org.br/?p=11549>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

¹¹³ “Plano Lucio Costa: os descaminhos da ocupação da Barra”. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/plano-lucio-costa-os-descaminhos-da-ocupacao-da-barra-8231929>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

como ocorreu em grande parte da ocupação da Barra e arredores. E agora, embalado pela multiplicação de obras para os Jogos Olímpicos de 2016, esse Centro Metropolitano (res)suscita uma reflexão sobre o que foi desvirtuado do Plano Piloto (O Globo, Coluna *Design Rio*, 28 de abril 2012).

Permeia inclusive o senso comum das inúmeras e indiscutíveis relações entre o plano-piloto moderno e o suposto ápice urbano que a Barra da Tijuca estaria vivenciando hoje. A virtualidade do plano urbanístico se adaptou de maneira eficiente à virtualidade do mercado, escondendo o embate existente entre o interesse público e o privado na produção do espaço urbano. Essa adaptabilidade do plano moderno às intervenções dos megaeventos ajudam a compreender não apenas o lugar, mas o sentido do urbanismo. Segundo Novais (2014, p.26), “diferentemente das propostas voltadas para redesenhar o espaço urbano, o projeto urbanístico em um megaevento é apenas um ponto de partida para a negociação. (...) Devido a sua natureza (negociável), as soluções que os grandes projetos apresentam não respondem a problemas ou desafios socialmente aceitos”. A razão (que é também a do mercado) teria cedido o lugar à negociação. Da mesma maneira que a gestão negociada defendida por Lucio Costa na implementação do plano-piloto eliminaria a norma geral em benefício dos acordos particulares, o empreendedorismo urbano abre o balcão de negócios para a venda pura e simples da cidade. No lugar do “interesse comum” exalta-se a diversidade, através do reconhecimento da multiplicidade de interesses (VAINER, 2011). De igual maneira, a abstração a nível formal do plano de Lucio Costa se adequa ao caráter genérico das estratégias apresentadas nos PECRJ. Ao fim e ao cabo, são ambos instrumentos de uma urbanização desigual, voltados para a produção de um espaço que (na forma e conteúdo) espelhe e também estimule um estilo de vida que seja o reflexo das classes de maior poder aquisitivo – que “organize” a pobreza e a “inclua” no planejamento de modo a garantir seu afastamento dos espaços de valorização, o que reforça a segregação socioespacial do território. O desenho urbano moderno, ao querer controlar o espaço e, em certa medida, os aspectos sociais da vida, encontrou nas novas estratégias de seu gerenciamento, do espaço uma maneira de manter a produção de certa espacialidade hegemônica, reflexo de uma relação de poder.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o processo de pesquisa e o longo percurso pelos planos urbanos, que, desde a década de 1930, estabeleceram diretrizes de ocupação para o território da Baixada de Jacarepaguá, observamos a interlocução entre eles e o processo de rupturas e, sobretudo, de continuidade do urbanismo na determinação do desenvolvimento metropolitano para induzir a expansão do Rio de Janeiro para a zona Oeste da cidade.

O paradoxo da permanência, até os dias de hoje, do vazio urbano daquele espaço idealizado na década de 60 para ser a nova centralidade da cidade (o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca), orientou a presente pesquisa como expressão espacial das contradições inerentes ao processo de produção (capitalista) do espaço urbano, no processo de expansão induzido pela virtualidade de planos urbanísticos. A metáfora dos *campos cegos* que se formam ao longo desse processo de urbanização se apresentou como conceito e ferramenta metodológica (transdução) capaz de subsidiar uma investigação de pesquisa que se propôs dialética, e a espacializar a crítica acerca das ocultações dos planos urbanos.

Lefebvre nos mostra que o urbano é um campo de tensões altamente complexo e que a “cegueira” que ele impõe não se deve ao fato dos espaços serem vazios e de não se ver os objetos neles contidos. Essa cegueira consiste em “não se ver a forma do urbano, os vetores e tensões inerentes ao campo, sua lógica e seu movimento dialético, a exigência imanente; no fato de só se ver coisas, operações, objetos (funcionais e/ou significantes de uma maneira plenamente consumada)”. O urbanismo lida, portanto, com uma dupla cegueira: seu vazio e sua virtualidade são invisibilizados pelo preenchimento de elementos oriundos de sua própria racionalidade (LEFEBVRE, 1999, p. 47). As investigações dos resultados dos projetos urbanos na produção do espaço e a representação desse processo pelo método de transdução (assumido, nesse trabalho, a partir do processo de desenho e de sobreposição dos mapas como instrumento de pesquisa) permitiu construir o que nos parece ser uma necessária abordagem da realidade atual da Barra da Tijuca, que aborda a relação: projeto-desenho > virtualidade-planos > ocupação do espaço.

Foi possível concluir que a Barra da Tijuca se consolida como manifestação espacial do processo simultâneo de expansão (geográfica) e concentração urbanas – se desenvolvendo como uma nova centralidade econômica e social (simbólica) da cidade. Esse processo resulta do movimento de expansão das relações capitalistas na produção do espaço urbano e,

consequentemente, da progressiva acumulação de capital. A partir da visão hierárquica e funcional dos papéis atribuídos aos centros urbanos formais, e entendendo a cidade como o espaço do conflito – consequência e *campo* da luta de classes – e de lugares diferenciais, percebemos que os espaços metropolitanos atraem uma multiplicidade de centros e centralidades diversas. A partir dessa perspectiva, a “real” centralidade da Barra da Tijuca vai decorrer da intenção de transformá-la em um “bairro elitizado”, lugar privilegiado e, portanto, da centralidade do capital, sobretudo imobiliário e de incorporação. A invenção do novo produto “Barra da Tijuca”, um modelo de cidade *planejada* e funcional idealizado pelo urbanista Lucio Costa, associado à oferta de um estilo de vida ensejado pelos condomínios fechados, permitiu que a região se consolidasse como alternativa de moradia para as classes de maior poder aquisitivo. A confluência entre características naturais, intervenção do Estado, estrutura fundiária arcaica (CARDOSO, 1989) e traços presentes no plano urbanístico promoveu o desenvolvimento daquela região através da inovação da incorporação imobiliária, apoiada em novas bases materiais e simbólicas geradas por meio da obtenção de sobrelucros de localização.

No levantamento empírico dos planos urbanísticos, vimos que o Plano Agache (1930) – primeiro plano diretor que abordou o território do Rio de Janeiro a partir de sua *totalidade* – já revelava de forma explícita a relação de interesses comuns entre o capital de construção pesada, no caso das empresas de infraestrutura urbana, e os planos urbanos encomendados pelo poder público. É a empresa privada – no caso do Plano Agache, a Companhia de Energia Elétrica *Light* – que pauta as diretrizes a serem desenvolvidas no plano através da determinação de um modelo de mobilidade a ser adotado pela municipalidade, cabendo a ela os gastos com investimentos. A *remodelação* proposta para a cidade (estratégia de controle do espaço que irá, a partir da década 1970 nos EUA e 1990 no Brasil, adquirir a forma de “revitalização urbana”) já indicava, portanto, a ideia da “parceria” entre público e privado, estratégia para alavancar investimentos privados com fundos públicos. O Plano teria como base a implantação e extensão de uma nova rede de transportes rápidos até as áreas ainda não urbanizadas da *metrópole*, diretriz que justificou a previsão de futuras centralidades urbanas nas então consideradas zonas de expansão da cidade. O mapa de síntese da “Ossatura do Plano Diretor” de Agache indica a futura ocupação da Baixada de Jacarepaguá através de três núcleos urbanos interligados por conexões de metrô, formando um triângulo – mesmo esquema de ocupação proposto por Lucio Costa em 1969, no plano-piloto para urbanização daquele território. Agache previa ainda um núcleo urbano em “Jacarepaguá” no local

próximo de onde hoje é o Centro Metropolitano.

A atuação do capital privado apoiado pelo Estado na produção de um espaço urbano segregador se aprofundou durante a ditadura empresarial-militar iniciada em 1964, quando são publicados os Planos Doxiadis (1965) e, posteriormente, o plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá, de Lucio Costa (1969). O “Plano de Desenvolvimento Urbano a longo prazo para o Estado da Guanabara” de Doxiadis reitera a diretriz fundamental de expansão urbana presente no Plano Agache e aponta um caminho semelhante de ocupação para a Baixada de Jacarepaguá, prevendo também para aquele local o futuro “*Central Business District*” (CBD) da grande região metropolitana do Rio de Janeiro. A proposição esquemática de Agache aparece no Plano Doxiadis com maior precisão de desenho: a área destinada ao novo núcleo urbano é espacialmente definida e articulada dentro de um zoneamento rigoroso das demais atividades e usos do solo previstos para toda a região. Ancorado na implantação de uma vasta rede de rodovias que cobririam toda a extensão do território metropolitano, o Plano parte dessa malha estruturante de transporte para propor o zoneamento funcional da cidade, dividindo-a em diferentes *classes* – categoria adotada para organizar as comunidades urbanas no espaço a partir de um estrutura hierárquica. A eficácia do Plano residia na sua dimensão técnica, racional e pretensamente neutra, que conferiria uma posição de liderança da cidade no cenário nacional, frente a perda de seu status de capital. O Plano prepararia a cidade para o cenário futuro da urbanização total. A emergência da *Ecumenópolis*, cidade global do ano 2000 prevista por Doxiadis, pode ser compreendida como expressão da *virtualidade* urbana à qual, mais tarde, se refere Lefebvre, uma tendência, ainda que não é real, mas possível.

Vemos em ambos os planos a intenção de se forjar uma imagem da cidade capaz de dar destaque e de garantir condições de competitividade frente aos demais centros urbanos, na ainda incipiente conjuntura de disputas por investimentos privados. O urbanismo moderno, que, desde a década de 1920 inicia a consolidação de uma visão global de cidade eficiente, expõe as semelhanças entre os planos em larga escala, como o zoneamento racional, a separação e hierarquização de funções e de taxas de ocupação, incentivo às vias expressas, etc. A visão grandiosa de um futuro promissor anunciado nos planos Agache e Doxiadis seria reforçada por Lucio Costa no “plano-piloto para a urbanização da baixada compreendida ente a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá”.

Responsável por preparar o “Rio do futuro”, o plano resgataria a “unidade e organicidade originais” da cidade, segundo ele perdidas ao longo do processo de

espraçamento urbano. No contexto da necessidade de se construir um papel de destaque da Guanabara, o renomado urbanista e autor do plano-piloto para a recém inaugurada capital em Brasília, elabora um plano que, mais do que disciplinar a ocupação daquele território, estabelecerá a “estruturação urbana definitiva da cidade-estado”. A região que permanecera praticamente desocupada até meados da década de 1960 estaria, portanto, “predestinada” a ser a nova “centralidade geométrica da metrópole”, o “futuro core” que redefiniria o espaço total da cidade. A centralidade desse plano na determinação dos rumos da urbanização na cidade a partir da década de 1970 é evidenciada pela intenção de ali se implantar – como previam os Planos Agache e Doxiadis – o novo Centro Metropolitano: o “verdadeiro coração da Guanabara”, “imposição e consequência do anel rodoviário”.

No mapa (figura 42) fica visível a interlocução desses planos no que diz respeito à previsão de uma centralidade urbana naquele local: a continuidade da orientação política e do conteúdo ideológico que determinam as diretrizes fundamentais dos planos urbanísticos em questão. Os planos Agache e Doxiadis preveem três núcleos, supostamente de igual importância, articulados no território (no mapa, três núcleos previstos por Agache em azul e os dois previstos por Doxiadis em verde, havendo ainda um terceiro no Recreio dos Bandeirantes). De forma similar, Lucio Costa prevê três centralidades, porém concentra todas as funções administrativas, comerciais e corporativas no Centro Metropolitano, cabendo aos centros da Barra e do Recreio (que não se concretizaram) uma centralidade apenas formal, decorrente de maior gabarito e densidade populacional. Vimos que essa “predestinação” da região para uma nova centralidade foi viabilizada, inicialmente, pela aprovação de leis que mantiveram a Baixada de Jacarepaguá “preservada”, garantindo que a região permanecesse como reserva de mercado para o momento oportuno da expansão urbana e promoção imobiliária. A intenção do poder público com a urbanização *controlada* da região também é flagrante, pela aprovação de um plano de diretrizes viárias ainda em 1950 (em detrimento da previsão de infraestrutura básica) e posteriormente pela concretização dessa premissa, através de maciços investimentos em abertura de vias, elevados e túneis, viabilizando o acesso à Baixada primeiro pela zona Sul, depois pela zona Norte. A disponibilização da região à ocupação imobiliária é legitimada e induzida com a aprovação do plano-piloto, que, por sua vez, se limita a estabelecer apenas as diretrizes gerais da urbanização. Lucio Costa, através de um desenho urbano consideravelmente abstrato, mantém uma significativa flexibilidade quanto à função da propriedade e ocupação do solo, deixando essa definição a cargo da dinâmica e dos interesses do mercado imobiliário e incorporador.



Figura 42 – Mapa com a sobreposição das centralidades previstas nos planos Agache (em azul), Doxiadis (em verde) e Lucio Costa para a Baixada de Jacarepaguá (em vermelho).
Fonte: base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

Respeitado durante administrações sucessivas, o plano-piloto de fato impede o que se poderia chamar de uma ocupação “indiscriminada”: os critérios para aprovação dos empreendimentos a serem construídos na Barra da Tijuca seriam definidos caso a caso, dentro da chamada “gestão negociada”. O que se tem nesse modelo adotado de gestão é a prevalência e o amadurecimento da lógica do mercado no processo de urbanização e, portanto, a confirmação do protagonismo dos proprietários de terra e agentes imobiliários na determinação dos índices de aproveitamento de terreno e da ocupação do solo em si. Pode-se dizer que o processo de ocupação da Barra da Tijuca serviu de “laboratório urbano” para a consolidação de novos padrões de incorporação, criando as bases para a promoção do modelo de cidade competitiva em ascensão, que atingiria um ponto de ápice posteriormente com o *Projeto Olímpico*. Antecipa-se, assim, o que se transformaria (também a partir de vários processos contraditórios e simultâneos a este) na verdade de nosso tempo de “negociação generalizada” e de integração social total do valor-de-troca, com afirma Arantes (2013). A prevalência do negociado sobre o legislado nos primeiros 12 anos de ocupação da Barra da Tijuca (até 1981) permitiu que as “sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas” (COSTA, 1995) determinassem o padrão construtivo e de incorporação almejado para aquele território: os “núcleos residenciais autônomos” idealizados por Costa, moradias de alto padrão para as classes média e alta, verdadeiros “enclaves urbanos”. As diretrizes gerais do plano – traduzidas posteriormente na legislação urbanística, verificando-se apenas alterações mais pontuais do que estruturais – garantiram a valorização progressiva do solo na Barra da Tijuca, determinando um explícito corte de renda e classe.

A “*legítima vocação*” de uma localização privilegiada pôde assim ser explorada pela iniciativa privada, que, através das garantias de um plano de urbanização controlado pelo Estado, estabeleceu as bases para o desenvolvimento do território de modo a contemplar grandes empreendimentos e, futuramente, megaeventos. A estabilização, ainda que relativa, das condições de “construtibilidade” garantidas pela implementação prolongada do plano Lucio Costa contribuiu para a manutenção, ao longo desses 48 anos, da prática de estocagem de terreno, diante da expectativa crescente de sua valorização, da estrutura fundiária que admitiu a formação de grandes glebas e de um conjuntura econômica favorável a políticas de financiamento do consumo, como também da produção imobiliária, especialmente no caso da Barra da Tijuca (RIBEIRO, 1997). Essa prática, associada à fórmula de produção e lançamento dos empreendimentos em várias etapas – fórmula indicada no modelo de “gestão

negociada” do plano-piloto e utilizada até os dias de hoje – facilitou a adaptação da produção do espaço da Barra da Tijuca a dinâmica conjuntural do mercado. Esse mecanismo, eficiente na conciliação das tendências em princípio contraditórias, colaborou para a consolidação de um bairro elitizado de grande escala. A lógica de estruturação do espaço urbano proposta pelo Plano Lucio Costa, que já previa sediar grandes eventos internacionais (Exposição de 150 anos da Independência e a Feira Permanente dos Estados), estabeleceu bases possíveis para a implantação dos equipamentos necessários aos megaeventos. As características geográficas (um certo isolamento espacial da região) e política de mobilidade adotada, sistematicamente baseada no vetor rodoviário em geral e no automóvel, também contribuíram para preparar a região para receber projetos de valorização baseados em eventos intermitentes como o Rock in Rio, Pan-americano, Jogos Olímpicos 2016, tanto em termos de uma escala espacial apropriada (que já determinava uma segregação espacial), como em termos de condições restritas de acessibilidade.

A centralidade e o caráter excepcional que a Barra da Tijuca adquirira dentro do planejamento urbano do município (recebendo altas somas de investimento público e privado desde a década de 1960) iriam ser incorporados pela aprovação sucessiva de legislação urbanística específica para aquele território, permitindo que a produção edilícia e de infraestrutura urbana acompanhassem sem entraves a dinâmica do mercado daquela região. Predomina a concepção de planejamento urbano orientado pela lógica neoliberal, crescente a partir dos anos 1970: os instrumentos regulamentados do Plano Diretor são aqueles passíveis de apropriação para concessões à privatização da Política Urbana. Institucionaliza-se o *planejamento estratégico* e as parcerias público-privadas (ou a apropriação privada de fundos públicos), modelo de gestão que transforma o governo local em uma empresa, onde o risco é assumido pelo Estado e as intervenções espaciais se limitam à escala local, atuando de forma fragmentada. Vemos que o empreendedorismo urbano de hoje em muito se beneficiou do modelo de cidade gestado ainda na década de 60 na Barra da Tijuca, especialmente organizado pelo plano-piloto de 1969.

Chama a atenção a proximidade dos discursos que justificam a elaboração do Plano Estratégico com aquele que sustentou o plano-piloto para a Baixada de Jacarepaguá: a suposta *vocação* da região a assumir uma identidade relacionada às atividades turísticas e recreativas; a defesa de um processo de urbanização *natural* que seria fruto de um crescimento endógeno; a promessa de preservação do ambiente natural como resultado do controle do desenvolvimento urbano, ou, nos termos recentes, de ser “sustentável”; a adoção

de um modelo de gestão de negociação entre Estado, proprietários de terra, agentes imobiliários e instituições de financiamento. A centralidade vislumbrada nos planos urbanísticos elaborados durante o século XX permanece no plano estratégico mesmo sem a espacialidade do desenho e dos mapas.

O *Projeto Olímpico* reitera a expansão da cidade orientada para o oeste: a quase totalidade das obras de mobilidade realizadas durante o período recente conectam a região da Barra da Tijuca a algum outro lugar ou requalificam e valorizam o próprio bairro. Diversificam-se as possibilidades de acesso à Barra da Tijuca, que ainda hoje possui grandes terrenos desocupados, reservas de mercado para a incorporação imobiliária – em destaque, o Centro Metropolitano. A aposta em novas infraestruturas viárias possibilitaria transformar a Barra da Tijuca em um novo centro, como almeja o empresariado local e como estava expresso no Plano Lucio Costa, já considerando as devidas modificações. Carlos Carvalho Hosken, dono da construtora de mesmo nome e proprietário da maioria dos terrenos¹¹⁴ no Centro Metropolitano e na Barra da Tijuca como um todo, afirma:

Isso aqui (a Barra) vai ser o centro geográfico da cidade do Rio de Janeiro, e a previsão de como isso aconteceria (descrita no Plano Lucio Costa) está se consumando exatamente com o advento dos Jogos Olímpicos. Tudo isso vai acontecer através da Transolímpica, Transoeste, Transcarioca, que era o que faltava a isso aqui para ser o Centro. Até aqueles descrentes daqui a pouco vão chegar e vão pensar que aqui aconteceram milagres.¹¹⁵

Vemos que a virtualidade do plano-piloto de Lucio Costa (e dos demais planos abordados) para a urbanização da Baixada de Jacarepaguá continha uma diversidade de horizontes possíveis. A orientação de cunho ideológico-formal (modelo) do espaço que se projetou para o território nos primeiros planos urbanísticos se adequou sucessivamente à prática e à racionalidade urbanas vigentes, e se realizou através de um processo progressivo de acumulação (expansão e concentração) capitalista. O discurso da mobilidade como provedora pura e simples do desenvolvimento urbano é igualmente fruto da ideologia que submete a urbanidade à lógica empresarial, impondo uma ocultação. Ocultação da existência de uma realidade mais complexa, que escapam do determinismo do consumo e das coações

¹¹⁴ “O Empresário carioca na esperança de um legado olímpico próprio de bilhões”. A matéria afirma que “com pelo menos 6 milhões de m² em terras - equivalente a cerca de 8 mil campos de futebol - na área das Olimpíadas na Barra da Tijuca, Carvalho tem visto sua fortuna aumentar exponencialmente desde que o Rio foi escolhido como cidade-sede em 2009. Tudo isso graças ao que ele descreve como “o pulo de bilhões e bilhões” em infraestrutura pública relacionada às olimpíadas. Disponível em: <www.theguardian.com/sport/2015/aug/12o-empresario-carioca-na-esperanca-de-um-legado-olimpico-proprio-de-bilhoes>. Acesso em: 5 fev. 2017.

¹¹⁵ Construtor da Vila dos Atletas destaca parceria para o desenvolvimento pleno da Barra. Canal Rio Cidade Olímpica Youtube, 24 nov. 2011. Disponível em: <<http://youtu.be/jLoh6drcSUw>>. Acesso em: 18 jan. 2017.

da produção industrial. Entrevemos a *zona crítica* da realidade urbana, na mesma descrição de Lefebvre, como resultado da penetração da não-cidade e da anticidade, que induzirá a explosão do seu tecido urbano (até alcançar a urbanização completa da sociedade).

A respeito do tão divulgado “legado olímpico”, termo reiterado pelo planejamento estratégico da cidade, uma reportagem do jornal *Globo Esporte*, publicada em fevereiro de 2017, portanto 5 meses após o término dos megaeventos, mostra a decadência e o abandono do Parque Olímpico, onde as Arenas que deveriam adquirir novos usos seguem fechadas e sem previsão de “inauguração”:

Arenas fechadas, cenário de abandono em alguns locais, disputas judiciais, gestões conflitantes e um parque público sem previsão de abertura. Este é um resumo da situação dos equipamentos esportivos construídos para a Rio 2016. Chamado de o "Coração dos Jogos", o Parque Olímpico tem sido pouco utilizado desde o fim da Paralimpíada (...). Erguido a um custo inicial de R\$ 2,34 bilhões (R\$ 1,67 bilhão de parceria público-privada e R\$ 666,3 milhões do governo federal), o Parque Olímpico fica aberto para a população apenas nos fins de semana. (...) O legado do Parque, porém, para por aí. Chamadas de instalações permanentes, as Arenas Cariocas 1, 2 e 3 estão fechadas desde o fim da Rio 2016.¹¹⁶

O termo “legado” implica, pois, na existência de um “projeto de cidade” e a decadência do Parque Olímpico funciona como metáfora de seu fracasso. Conduzido por atores interessados em estimular a dinâmica econômica e orientado para produzir espaços de consumo para os estratos mais altos da sociedade (NOVAIS, 2014, p.25), o mencionado projeto de cidade é o reflexo das desigualdades do espaço social, visivelmente flagrantes no espaço físico. Na medida em que as potencialidades e deficiências dos lugares são hoje fatores determinantes para se obter uma posição de destaque e competitividade necessária para adentrar o mercado de cidades a nível global, as escolhas para cada ramo de investimento tornam-se mais precisas, orientadas segundo perspectivas de garantia cada vez mais certas de lucratividade. Pois, como afirma Sanchez (1999), “da valoração comparativa do conteúdo do espaço em cada ponto ou lugar depende, em grande medida, do sucesso dos empresários”. É desse modo que os lugares se tornam competitivos e, como lembra Santos (1996, p.199), “o dogma da competitividade não se impõe apenas à economia, mas, também, à geografia”. E o urbanismo, por trás dos planos-discurso, teve importante papel para a criação das condições necessárias – materiais e simbólicas – de uma ocupação do território dentro do padrão pretendido pelas classes dominantes.

¹¹⁶ Rio pós-olímpico tem arenas fechadas, entulhos e disputas judiciais. Disponível em: <<http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/rio-pos-olimpico-tem-arenas-fechadas-entulhos-e-disputas-judiciais>>. Acesso em: 27 abr. 2017.

O fato desse processo parecer invisível e ter sido descrito apenas de forma fragmentada indica uma política e uma ideologia determinada a “eliminar o pensamento dialético e a análise das contradições em favor do pensamento lógico da constatação das coerências” (LEFEBVRE, 1999, p.26). A condição de vazio do Centro Metropolitano é a expressão espacial desse processo (aparentemente) contraditório em que apenas se vê signos da ausência e de uma presença fictícia, de modo que a naturalização ideológica se impõe de forma dominante através de “significantes flutuantes”. “O que existe no campo cego é o insignificante”, que mantém o caráter de algo desconhecido e, no entanto, passível e à espera de exploração. Apesar de *cegos*, são ainda *campos*, “virtualidade para o conhecimento, possibilidade para a ação”. Lefebvre chama atenção para o fato de se tratar de algo que fazemos de conta não estarmos vendo, de que nos recusamos a conceber. Há, de um lado, uma via que se abre à exploração e, de outro, uma barreira a romper, uma percepção a transgredir. A pertinência e a atualidade do pensamento de Lefebvre se confirma: a cidade que resulta da racionalidade dominante “converte-se em realidade dominada no curso de uma crise profunda (...) na qual o passado e o possível se misturam” (1999).

Vemos que a transferência das funções administrativas da cidade do Rio de Janeiro para o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca não era pré-requisito para ali se desenvolver uma centralidade urbana própria do modelo de cidade global, do qual o bairro almeja ser paradigma. A centralidade do capital prescinde de um centro formal: a espacialidade projetada para o bairro (e facilitada pela intocada estrutura fundiária da região, de elevada concentração da propriedade privada) se adequou sucessivamente à dinâmica variável do mercado imobiliário e incorporador. A ocupação do Centro Metropolitano, no entanto, ainda está por vir, como anuncia o empresariado local. Ou talvez a sua urbanização nas *bases civilizadas e generosas que se impõem*, “ainda não seja pra tão cedo” (COSTA, 1967). Ora, como vimos, o urbano se define como realidade inacabada, como horizonte, virtualidade possível. E os rumos dessa virtualidade permanecem, sempre, em disputa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ª ed. Rio de Janeiro: IPP, 2008 [1987].

_____. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**, 2 vols. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio & Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010. (Vol.2 - cap.4)

_____. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Brasil: Questões atuais da reorganização do território**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008, p. 145 – 183.

ADORNO, Theodor W. **Textos Escolhidos (Os Pensadores)**. Trad. Luiz João Baraúna. São Paulo: Nova Cultural, 1999.

ADORNO, T. e HORKHEIMER, M. **Dialética do Esclarecimento: Fragmentos filosóficos**. Trad. Guido Antônio de Almeida. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

ARANTES, Otília. “Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas”. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 8ª ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000].

BORGES, Marília. **O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ-IPPUR, 2007.

CALDEIRA, Teresa. **Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2000.

CAMPOS, Pedro. **A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985**. Tese de doutorado. Niterói: Programa de Pós-Graduação de História Social da Universidade Federal Fluminense UFF, 2012.

CARDEMAN, Rogério G. **A transformação da paisagem em área de expansão urbana: planejamento em Vargem Grande na cidade do Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PROARQ – UFRJ, 2014.

CARDOSO, Adauto Lúcio. **Construindo a utopia: urbanismo e modernidade no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ-IPPUR, 1988.

_____. **O Espaço do capital: A Barra da Tijuca e a grande promoção imobiliária**. Rio de Janeiro: Anais do III Encontro Nacional da ANPUR, 1989. p.156-176.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades**. Uma Antologia. 1ª ed. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano: Entre o discurso e a prática**. São Paulo:

Ed. Unesp, 2004.

CORREA, Roberto Lobato. **Trajatórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, Lucio. **Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Agência Jornalística Image, Rio de Janeiro, 1969.

_____. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995, passim

_____. “Uma questão de critério urbanístico”; “Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação”. Pareceres não publicados, 1980-85 [mimeo]. Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/handle>>. Acesso em: 8 mar. 2017.

DOXIADIS ASSOCIATES. **Guanabara a plan for urban development**. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara, 1965.

EPPINGHAUS, Annie Goldberg; POPPE, Marcia; TÂNGARI, Vera Regina. **Barra da Tijuca – Um Estudo Privatização dos Espaços Públicos no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PROARQ/FAU/UFRJ, 2003.

FERNANDES, Tatiana. **Barra da Tijuca (RJ), Plano Piloto, Legislação e Realidade: o processo de urbanização, ocupação e suas consequências ambientais**. Revista VITAS – Visões Transdisciplinares sobre Ambiente e Sociedade Ano III, No 6, abril de 2013.

FERRARI, C. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

FILHO, Nestor Goulart R. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1978 [1970].

FRIDMAN, Fanya. **Donos do Rio em nome do Rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. e Garamond, 1999.

GUIMARÃES, Renato. **Barra da Tijuca e o projeto olímpico: a cidade do capital**. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 2015.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 25ª ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2014 [1989].

_____. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2012].

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Anablume, 2005. Cap. II: A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. 1ª ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999 [1970].

_____. **O Direito à Cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2008 [1967].

LEITÃO, Gerônimo. **A construção do Eldorado urbano: o plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1980**. Niterói: EdUFF, 1999.

LEITÃO, G; REZENDE, Vera. **Lucio Costa e o plano piloto para a Barra da Tijuca: a vida é mais rica e mais selvagem que os planos urbanísticos**. URBANA, V.6, no 8, Dossiê: Cida de e Habitação na América Latina. Campinas: CIEC/UNICAMP, jun. 2014.

MAGALHÃES, S. F. **Ruptura e Contiguidade. A cidade na incerteza**. Tese – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UFRJ, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb), Rio de Janeiro, 2005.

MARICATO, Erminia. Brasil 2000: qual planejamento urbano? **Cadernos IPPUR**. Rio de Janeiro, Ano XI, n. 1 e 2, p. 113-130, 1997.

_____. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento Urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 8ª ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000].

_____. Metrópoles desgovernadas. In: **Revista Estudos Avançados**. vol.25 no.71 São Paulo Jan./Apr. 2011.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro 1: o processo de produção capitalista. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1971 [4ª ed. 1890].

MATOS, Olgária. **Contemporaneidades**. São Paulo: Lazuli Editora – Companhia Editora Nacional, 2009.

MELLO, Juliana O. **A Cidade, o Urbanista, o Plano**. Um estudo para a Guanabara por Doxiadis. Monografia. Rio de Janeiro: Especialização em Sociologia Urbana, UERJ, 2012. Disponível em: <http://lemetro.ifcs.ufrj.br/a_cidade_urbanista>. Acesso em: 05 dez. 2017

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL; AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão-Remodelação-Embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br>>. Acesso em: 31/10/2016.

NAME, Leonardo; CARDEMAN, Rogério Goldfeld . Cenários de ocupação e transformação da paisagem na Baixada de Jacarepaguá, Rio de Janeiro. Fortaleza: **Mercator** vol.13 no.2, 2014. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.4215/RM2014.1302.0005>> Acesso em 15/11/16.

NOVAIS, Pedro. **Urbanismo na cidade desigual: o Rio de Janeiro e os megaeventos**. R. B. Estudos Urbanos e Regionais V.16, N.1, 2014.

NUNES-FERREIRA, Carlos Eduardo. **Barra da Tijuca: um exemplo híbrido de cidade contemporânea : de ville contemporaine a generic city**. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: PROURB – UFRJ, 2008.

OLIVEIRA, Francisco. **O Estado e o urbano no Brasil**. In: Caderno de Debates 2. Cidades e conflito: o urbano na produção do Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: FASE, 2013,.

PEREIRA, Hugo. **Barra da Tijuca: 45 anos de Plano Piloto** – O processo de urbanização e a importância dos grandes eventos esportivos na infraestrutura do bairro. Revista geopaisagem Ano 13, nº26, dez 2014. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/PlanoLucio.htm>>. Acesso em: 11/02/2017.

RIBEIRO, Cláudio Rezende. **Ouro Preto, ou a produção do espaço cordial**. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ-PROURB, 2009.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

RIO DE JANEIRO (Município). Decreto-lei n. 42, de 23 de jun.1969. Aprova o Plano Piloto de urbanização e zoneamento para a Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/Arquivos/PDF/DL42E.PDF>> Acesso em: 15 set. 2016.

_____. Decreto n. 322, de 03 de mar. 1976. Aprova o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.afaerj.org.br/legiszon/D322/D322.htm>> Acesso em: 10 dez. 2016.

_____. Decreto n. 324, de 03 de mar. de 1976. Aprova o regulamento e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/Arquivos/PDF/D322M.PDF>> Acesso em: 10 dez. 2016.

_____. Decreto n. 3.046, de 27 de abr. de 1981. Consolida as Instruções Normativas e os demais atos complementares baixados para disciplinar a ocupação do solo na área da Zona Especial 5 (ZE-5), definida e delimitada pelo Decreto nº 322. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/Arquivos/PDF/D3046M.PDF>> Acesso em: 10 dez. 2016.

_____. **PUB-Rio: Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: SMP, 1977.

_____. Secretaria de Meio Ambiente. **Estudo de Impacto Ambiental para Projeto de Recuperação Ambiental da Macrobacia de Jacarepaguá**. Rio de Janeiro, 1998. Vol. 4

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Barra da Tijuca: Baixada de Jacarepaguá – 1980**. Rio de Janeiro, 1980. Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/handle/2010.3/3115>>. Acesso em: 22 abril 2017.

_____. Secretaria Municipal de Urbanismo. **Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 1993.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro**. Lei Complementar nº 111. Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: Rio sempre Rio**. Rio de Janeiro, 1995.

_____. **Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: As Cidades da Cidade.** Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro: Pós-2016 o Rio mais integrado e competitivo.** Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/planejamento_estrategico>. Acesso em: 17 jan. 2017.

_____. **Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro: Pós-2016 o Rio mais integrado e competitivo.** Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/planejamento_estrategico>. Acesso em: 17 jan. 2017.

SÁNCHEZ, Fernanda. **Políticas urbanas em renovação:** uma leitura crítica dos modelos emergentes. R.B. Estudos Urbanos e Regionais nº 1 / Maio 1999. P

SANTOS, Leonardo. **A História dos conflitos de terra no Sertão Carioca (1940-1964): Aspectos de uma memória camponesa da região.** São Paulo: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História ANPUH, 2011.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2013 [1993].

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: Edusp 2002 [1996].

_____. **A Urbanização Desigual:** a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2012 [1982].

_____. **A Produção do Espaço.** Do original: *La production de l'espace*. 4ª ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

SERPA, Angelo. Lugar e Centralidade em um Contexto Metropolitano. In CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Maria E. (org.). **A Produção do Espaço Urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Ed. Contexto, 2011. p.97–108.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias – espaços em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.233-253.

TAVARES, Maria da Conceição. “Subdesenvolvimento, dominação e luta de classes”. In TAVARES, M. (org.). **Celso Furtado e o Brasil.** São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.

VAINER, C. B.; OLIVEIRA, F. L.; NOVAIS, P. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. In: OLIVEIRA, F. L. et al. (Org.). **Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte.** Rio de Janeiro: Letra Capital. 2012. p.11-23

VAINER, Carlos B. Pátria, Empresa e Mercadoria. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** 8ª ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000].

_____. Os liberais também fazem planejamento urbano? In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 8ª ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000].

_____. **Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro**. Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano (ANPUR), vol. 14. 2011.

VALLADARES, Lícia do Prado. **A Invenção da Favela: do mito de origem a Favela**. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

VELHO, G. **Patrimônio, Negociação e Conflito**. Rio de Janeiro: MANA, n. 12, p. 237-248, jan. 2006.

VILHENA, Canagé. **Vargens - a volta do PEU ilegal, ou, a volta do que não foi**. Urbe Carioca, publicado em 24 nov. 2016. Disponível em: <<http://urbecarioca.blogspot.com.br/2016/11/vargens-volta-do-peu-ilegal-ou-volta-do>>. Acesso em: 25 maio 2017.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O Processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: FUPAM/EDUSP, 1999. p. 169-244.

_____. **As ilusões do Plano Diretor**. 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acesso em 14 nov. 2016.

Autor não Identificado. “11 na Av. Sernambetiba” (comentado por COSTA). Provavelmente 1982 [mimeo]. Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/handle>>. Acesso em: 8 mar. 2017.