

Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas

Vera F. Rezende (vrezende@openlink.com.br)

Departamento de Urbanismo – EAU – UFF

Gerônimo Leitão (geronimo_leitao@uol.com.br)

Departamento de Arquitetura – EAU – UFF

Resumo

A urbanização da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá representa a etapa mais recente da produção de espaços residenciais seletivos na cidade do Rio de Janeiro, tendo se dado inicialmente segundo os princípios modernistas estabelecidos pelo Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lucio Costa em 1969. A então recente inauguração de Brasília, em 1960, cujo plano urbanístico – também de autoria do arquiteto Lucio Costa – fora idealizado dentro dos princípios do urbanismo modernista, tornara-se uma referência.

Este trabalho, resulta de pesquisa que acompanha o processo de urbanização na região nos seus aspectos formais, funcionais e ambientais, busca aprofundar a compreensão sobre as conseqüências da implantação do Plano Piloto após três décadas. Trata-se de refletir sobre os princípios modernistas que orientaram o plano original e avaliar a sua permanência ou não após o seu detalhamento e a sua concretização até o momento. Pretende-se, ainda, refletir sobre determinadas realizações urbanísticas e arquitetônicas que, ao mesmo tempo em que não se enquadram nas previsões do Plano Piloto de orientação modernista, parecem indicar um possível caminho, novas formas ou funções, que poderão prevalecer e irradiar-se de maneira paradigmática para outras áreas de expansão do Rio de Janeiro ou de outras cidades brasileiras.

Abstract

The urbanization of Barra of Tijuca and Baixada de Jacarepaguá represents the latest stage of the production of selective residential areas in the city of Rio de Janeiro, based initially on modernistic principles established by the pilot plan of architect Lucio Costa in 1969. The inauguration of Brasília, in 1960, whose master plan - also from Lucio Costa - was idealized within the ideals of the modernistic urbanization and became a reference in the field.

This work is a result of a research which analyzes the urbanization process in the area in their formal, functional and environmental aspects and aims to investigate the consequences of the pilot plan after three decades. We discuss the modernistic principles that guided the original plan and evaluate their influence, since its announcement and execution until now. We also discuss urbanistic and architectural accomplishments which, although not predicted by the pilot plan, seem to indicate possible alternatives, with new forms or functions, that can rise and prevail as paradigms for other areas of expansion in Rio de Janeiro or other Brazilian cities.

Introdução

A realização do Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá representa, visto pelo ângulo da Cidade do Rio de Janeiro, o ponto alto de um processo de adesão e consolidação dos ideais modernistas que vem se desenvolvendo desde a década de 30. Nesse processo o arquiteto Lúcio Costa é uma das figuras mais importantes, estabelecendo as ligações entre a nova arquitetura e novos caminhos para a sociedade: “Na época nós todos estávamos convencidos que essa nova arquitetura que estávamos fazendo essa nova abordagem, era uma coisa ligada à renovação social. Parecia que o mundo, a sociedade nova, a arquitetura nova eram coisas gêmeas, uma coisa vinculada à outra”. Esse sentimento expresso por Lúcio Costa (COSTA, 1987), que coloca a arquitetura como elemento essencial da transformação social¹, é compartilhado pela geração de arquitetos que a partir da década de 30 se torna defensora dos princípios do modernismo no Rio de Janeiro.

Os ideais propagados pelos CIAM, que se realizam após 1928, prometem uma nova etapa da civilização em que as decisões sejam tomadas de maneira mais racional². A busca da racionalidade, não poderia mais ser evitada e tornava-se necessária para impor ordem às cidades existentes. Sete anos antes de preparar o Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá (COSTA, 1962), Lúcio Costa alerta para a necessidade do domínio da razão³: “...O Novo Mundo não está mais à esquerda ou à direita, mas acima de nós; precisamos elevar o espírito para alcançá-lo, pois não é mais questão de espaço, mas de tempo, de evolução e de maturidade. O Novo Mundo agora é a Nova Era, e cabe a inteligência retomar o comando.”

Apresentando o mesmo Plano Piloto em 1969, assim, se expressa o então Secretário de Obras, Raimundo de Paula Soares: “... O Rio do futuro nasce com filosofia própria, planejado, medido, calculado...” (COSTA, 1969). Com exceção da separação entre pedestres e veículos, os princípios racionais e espaciais próprios do ideário modernista estão presentes no traçado original do Plano Piloto da Barra da Tijuca. Uma cidade estruturada de forma diversa das tradicionais, a ausência de lotes ou quadras e a verticalização utilizada como estratégia para a concentração de áreas edificadas⁴ com a criação de áreas vazias. Mais ainda, um urbanismo que se apóia sobre a arquitetura realizada dentro de princípios também racionais.

A adesão de Lucio Costa⁵ aos ideais modernistas dá-se em princípios da década de 30. Curiosamente, em palestra realizada por Le Corbusier⁶ em sua primeira visita ao Rio de Janeiro em 1929 o arquiteto não é tocado pelos ideais modernistas: “Eu era inteiramente alienado nessa época, mas fiz questão de ir lá; Cheguei um pouco atrasado e a sala estava toda tomada...Fiquei um pouco e depois desisti e fui embora, inteiramente despreocupado, alheio à premente realidade”. Em 1936, contudo, Le Corbusier já vem ao Rio de Janeiro em viagem motivada por solicitação de arquitetos brasileiros, em especial Lúcio Costa, ao Ministro Capanema, com vistas a consultá-lo sobre o projeto do Ministério da Educação e Saúde e sobre a Cidade Universitária.

É dentro da vertente modernista que cresce e se consolida a contribuição dos arquitetos, em especial, Lúcio Costa. As manifestações concretas do urbanismo modernista em nossa cidade se fazem sentir de forma gradual a partir da década de 40. Nesse processo, a execução do projeto do arquiteto Lúcio Costa para Brasília e sua inauguração em 1960, funcionam como marco e inspiração.

Digno de nota, é o fato de que é através da arquitetura que se dá a introdução concreta do urbanismo modernista em nossa cidade. Apesar da boa receptividade das palestras de Le Corbusier em 1936, algumas de suas propostas, como a ausência de lotes e quadras, a separação de circulação de pedestres/veículos são de difícil execução. Os princípios arquitetônicos são mais facilmente concretizados através de construções isoladas.⁷ Por outro lado, ao longo das décadas de 40 e 50, os arquitetos, especificamente aqueles comprometidos com o modernismo, definem e consolidam um campo de projeto dentro do campo maior do urbanismo, que nas décadas anteriores, era ocupado por engenheiros-urbanistas. O profissional mais adequado para projetos de urbanização é aquele que domina o referencial modernista, que se apoia principalmente sobre a arquitetura. Lúcio Costa, dentre outros⁸, está sempre presente na defesa dos ideais modernistas com proposições e realizações na cidade do Rio de Janeiro, em que se destacam: o Parque Guinle, projeto habitacional precursor das super quadras de Brasília, a Cidade Universitária e o Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá.

A existência de uma área ainda intocada, aliada à necessidade de promover a expansão da cidade do Rio de Janeiro, resulta na contratação do arquiteto Lúcio Costa para a elaboração desse Plano Piloto em 1968. Trata-se, segundo as fontes oficiais (COSTA, 1969), de adiantar-se ao processo inevitável de ocupação da área com a definição de parâmetros construtivos, que a partir da proteção de características singulares da região, não permitissem a reprodução do que havia ocorrido com outros bairros da orla marítima como Copacabana, Ipanema e Leblon, que sofriam um processo intenso de construção e adensamento.

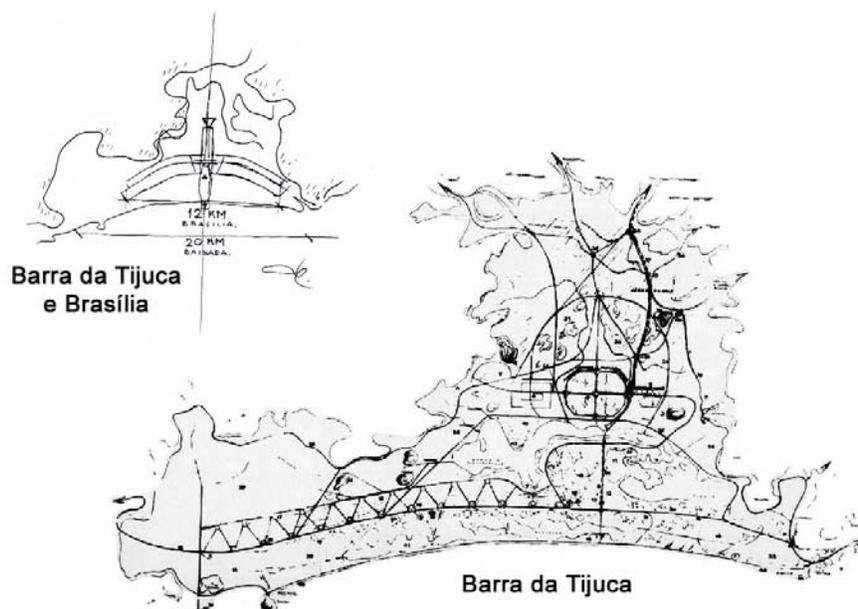


Figura 1: Plano Piloto e comparação de Brasília com a Baixada de Jacarepaguá, croquis de Lucio Costa

O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá é a oportunidade que o modernismo tem de se realizar em uma área de expansão da cidade desvincilhando-se das dificuldades impostas em áreas já parceladas e edificadas. Parece claro que no momento de sua elaboração, após a inauguração de Brasília e de parte da Esplanada de Santo Antônio, o urbanismo modernista já havia incorporado algumas críticas quanto a uma certa rigidez funcional ou à presença “brutalista” da arquitetura⁹.

Esse fato, aliado à beleza do sítio, parece contribuir para que Lúcio Costa opte pela valorização de aspectos paisagísticos, preocupação já presente no projeto do autor para o Parque Guinle, que resulta num plano – não estamos nos referindo aos resultados de sua implementação – em que o modernismo¹⁰ se curva frente à natureza. Nas palavras de seu autor, o arquiteto Lucio Costa, procurou-se “conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importam preservar” (COSTA, 1969), assegurando uma expansão urbana não predatória.

De acordo com o discurso urbanístico contido no Plano Piloto, a melhoria da qualidade de vida, a preservação do meio ambiente e o adequado ordenamento da ocupação da região seriam alcançados através de um zoneamento rigoroso, que definiria relações entre determinadas frações do território e práticas sociais, o que, acreditava-se, poderia eliminar as deseconomias e os conflitos característicos das cidades definidas como tradicionais. (LEITÃO, 2003 e REZENDE, 2000) .

Na construção desta nova fronteira de expansão urbana do Rio de Janeiro, a questão principal para Lucio Costa era a criação de um novo CBD (Central Business District), que fizesse um contraponto ao CBD original situado no centro da cidade, o que permitiria, na visão do urbanista, a “estruturação definitiva da (então) Cidade-Estado”.

Cobrindo cerca de 120 quilômetros quadrados - uma área cinco vezes e meia mais extensa do que a superfície da Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro - o Plano Piloto tinha como característica básica a nuclearização das zonas de residências coletivas, com a previsão espaços intermediários para uso unifamiliar. Neste sentido, o plano previa para a região moradias unifamiliares, em lotes de tamanhos variados, sempre com reduzida taxa de ocupação (20% do terreno em 1 pavimento, 10% em 2 pavimentos), procurando equilibrar, dessa forma, a maior densidade alcançada pelas edificações (de 8 a 10 pavimentos e de 18 a 30 pavimentos) projetadas ao longo da Avenida das Américas – que formava com a Avenida Alvorada (atual Avenida Ayrton Senna) o sistema viário cruciforme estruturador da urbanização da área.

Esse plano promoveria a abertura de novos espaços ao capital imobiliário, ainda que sob um ordenamento em que a preocupação paisagística – termo utilizado à época, antecipando-se à preocupação ambiental – estivesse presente. Além de promover a regulação da ocupação da região, o Estado cumpriria outro papel relevante na estruturação da área, investindo maciçamente na construção de um complexo sistema viário (estradas, vias elevadas, túneis), que permitisse melhores condições de acessibilidade, e, também, na implantação da infra-estrutura urbana necessária.

Três Décadas de Ocupação da Barra da Tijuca e Da Baixada de Jacarepaguá

Ao longo das últimas três décadas, diversas alterações são realizadas no Plano Piloto, a maioria no sentido de promover os ajustes necessários aos interesses do empresariado do setor imobiliário, através da alteração de gabaritos e de usos previstos inicialmente, bem como das condições de parcelamento do solo. Nesse período, etapas distintas podem ser observadas, desde a fase pioneira dos desbravadores responsáveis pela colonização da nova fronteira¹¹, até a estruturação da chamada “cidade planejada para o século XXI”.

O primeiro momento da ocupação da Barra da Tijuca se caracteriza pela emergência dos condomínios residenciais privados, que dão origem a um novo conceito de moradia, associando residências a serviços e lazer. Esses condomínios, alguns em verdade loteamentos com bloqueios que impedem a circulação nos moldes da cidade tradicional, se tornam um paradigma para futuros empreendimentos na região, contribuindo significativamente para a consolidação da ocupação da Barra da Tijuca. Surgem, desse modo, os condomínios Nova Ipanema e Novo Leblon, cuja apresentação para vendas baseia-se na possibilidade de recriação de espaços semelhantes aos dos antigos bairros da cidade, porém projetados sem os seus supostos vícios, tornando-se, desse modo, áreas segregadas tanto física quanto socialmente.



Figura 2: Condomínio Nova Ipanema, década de 70, e Centro Comercial, década de 90. O modernismo e o “pós modernismo”.

Nos anos 80, surgem empreendimentos destinados às atividades de comércio, serviços e lazer, observando-se, ainda, a construção de um expressivo número de unidades residenciais multi-familiares, com menor porte. Destaca-se, ainda, nesse período, o surgimento dos apart-hotéis ou hotéis residência – edificações que mesclam os usos residencial e turístico. Esse tipo de empreendimento atrai particularmente o setor imobiliário¹², por ser identificado como aquele que permite a aplicação de maiores índices construtivos, quando comparado com outros.

Ao longo da década de 90, o significativo contingente populacional da região estimula o surgimento de edifícios comerciais de maior porte, originando um novo “boom” imobiliário, com o lançamento de complexos de salas comerciais e de escritórios. Simultaneamente, novos empreendimentos residenciais procuram expressar a evolução dos condomínios privados – com a introdução do conceito de “*home-office*”. Destaca-se, nesse sentido, o Condomínio Mundo Novo, idealizado na perspectiva de tornar-se um modelo para futuros empreendimentos na região. Nesse empreendimento imobiliário o conceito “*home Office*” traduz-se no acesso a um “sofisticado sistema de rede computadorizado”, “conexão à Internet 24hs/dia, 7 dias na semana”, “central de impressão com *laser color* e *scanner*”, “central de *fax* e *xerox*”, “central de PABX com um ramal por apartamento”.

Consolida-se, também, a imagem da região como lugar privilegiado (C. HOSKEN ENG. E CONSTR., 1980) do lazer e do turismo, com o lançamento de novas opções de entretenimento, representadas, principalmente, pelos parques temáticos. Novas manifestações quanto à forma, à função e ao destino dos empreendimentos implantados na área do Plano Piloto começam a ocorrer de modo mais significativo. Dando continuidade a um processo iniciado nos anos 70, condomínios são denominados novos, apelando-se mais uma vez, para a (re)construção de um novo bairro em alternativa à velha cidade.

No que se refere aos empreendimentos comerciais e de serviços, é possível afirmar que esse é o campo em que a forma, a função e o destino dos empreendimentos mais se distanciaram daqueles previstos no plano original e se modificaram em relação aos implantados nas décadas anteriores. A recriação cenográfica da cidade tradicional é uma característica de alguns desses projetos. Há, ainda, aqueles que buscam a diferenciação pelos aspectos formais da edificação, a partir de uma arquitetura que toma como referência, por exemplo, elementos de empreendimentos imobiliários construídos em Miami, nos Estados Unidos. É o caso do Oceanfront Resort, um projeto desenvolvido pelo Sandy & Babcock e pelo Robert Swedroe Architects, escritórios americanos de arquitetura responsáveis pelos condomínios Fisher Island e Williams Island, ambos localizados em Miami, que tem como referência a “arquitetura colonial espanhola”.

Como exemplo de recriação cenográfica, destaca-se o Barra World Shopping – “o primeiro shopping temático da América Latina”. Neste shopping, “inspirado no Epcot Center”, lojas, restaurantes e escritórios estão dispostos em torno de praças cuja ambiência faz referências a diferentes países europeus. Numa das praças, por exemplo, é possível encontrar uma réplica da Torre Eiffel, enquanto noutra, o marco referencial é a torre de Pisa. “Toda a arquitetura da praça é uma réplica de um determinado lugar”, afirma o corretor de imóveis Salvador Neto, um dos responsáveis pela comercialização do empreendimento. Pretende-se, dessa maneira, “fazer com que as pessoas se sintam nessas cidades, sem sair do Rio de Janeiro”, conclui o corretor no stand de vendas do Barra World Shopping.¹³

Figura 3: Barra World Shopping, deslocar-se sem viajar

(Dês)caminhos do Plano Piloto nas Últimas Três Décadas

Ao longo dos trinta anos de implantação do Plano Piloto, várias alterações foram promovidas pelo poder público, na maioria das vezes contrariando o conjunto de princípios e diretrizes estabelecido por Lucio Costa.

Em 1980, ao analisar as características do plano urbanístico que havia concebido, Lucio Costa (PREF. DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1980) – então consultor especial da Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR) – considerava que não se deveria “*engaiolar*” o futuro da área com a *presumida onisciência e onipotência das rígidas previsões*”. Para o autor do Plano Piloto, a nova fronteira de expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro deveria “*continuar aberta à inventiva das proposições*”, contanto que fossem observados determinados critérios. Segundo Lucio Costa, os empreendimentos imobiliários a serem realizados na Barra da Tijuca e na Baixada de Jacarepaguá não poderiam comprometer a ambientação paisagística local e, do mesmo modo, não poderiam depender da implantação de “*uma infra-estrutura ainda economicamente inviável*”. As ações dos especuladores imobiliários constituem uma outra preocupação do urbanista: estes deverão ter suas práticas monitoradas pelo poder público, para que haja “*a oferta de compensações para uma civilizada e melhor vivência dos usuários, inclusive, ou principalmente, quando se trate de programas destinados a populações de padrão econômico baixo.*”

Lucio Costa acreditava que o processo de ocupação da região regulada pelo Plano Piloto seria distinto daquele que havia ocorrido em outro projeto urbanístico que elaborou anos antes: a capital do país, Brasília. A então recente inauguração de Brasília, em 1960, cujo plano urbanístico fora idealizado dentro dos princípios do urbanismo modernista, tornara-se uma referência, com a possibilidade de novas configurações na relação área livre e área construída, assim como do redimensionamento de áreas verdes no interior das cidades. Apesar das semelhanças, no que se refere à matriz conceitual dentro dos princípios do urbanismo modernista, se tornariam evidentes, ao longo do tempo, as diferenças, no que diz respeito ao processo de implantação, entre os dois planos pilotos.

Para Lucio Costa, a propriedade fundiária constituía uma das diferenças fundamentais entre o plano de Brasília e o que ordenaria a urbanização da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá.¹⁴ Enquanto em Brasília, o poder público estava de posse da área onde seria implantada a nova capital federal, na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a propriedade da terra era basicamente privada

As diferenças no processo de implementação desses dois planos urbanísticos podiam ser observadas, ainda, pelo papel preponderante que o setor privado teria no caso da ocupação da Barra da Tijuca – apesar dos maciços investimentos realizados pelo Estado na implantação da infra-estrutura viária, que permitira melhores condições de acesso a essa região (LEITÃO, 2000) – e, como destaca o próprio Lucio Costa, pelas dimensões¹⁵ dessa área de expansão da cidade do Rio de Janeiro. Esses fatores – sobretudo a escala da área objeto de planejamento – levariam o urbanista a considerar que *“justifica-se, ou mesmo impõem-se, a adoção de critérios outros que não os usuais na apreciação dos projetos de ocupação urbana”*. Nesse sentido, o Plano Piloto, ainda que estabelecendo, ao longo da antiga BR-101 e do eixo N-S, *“normas de ocupação capazes de marcar a presença urbana com o ritmado contraponto no confronto do fundo de montanhas com o horizonte do mar”*, deliberadamente deixava as *“extensas áreas internas”* da região *“em aberto”*, sem *“qualquer definição, além do compromisso paisagístico ambiental, a fim de não tolher a inventiva de futuras proposições e iniciativas”*, nas palavras de seu autor.

Nos primeiros 10 anos de implantação do Plano Piloto, os projetos de edificação na Barra da Tijuca eram submetidos à apreciação da equipe técnica da SUDEBAR, que analisava, caso a caso, a adequação desses projetos às normas e diretrizes estabelecidas pelo plano urbanístico. Era uma época, afirma Lucio Costa, em que se *“discutia francamente os projetos para a região com as partes interessadas e (se) exercia controle sobre os excessos”* (JORNAL DO BRASIL, 08/05/1988)

Essa postura flexível no planejamento deveria, acreditava Lucio Costa, possibilitar a gradual ocupação da área, sem, contudo, abrir mão da preservação ambiental, expressa nas diretrizes contidas no Plano Piloto. No entanto, para que a urbanização conciliada com a manutenção da ambientação paisagística local ocorresse, seria necessário que o poder público cumprisse o papel de regulador e de fiscalizador, fiel às diretrizes do Plano Piloto – o que não aconteceu.

As primeiras modificações registradas na implementação do plano urbanístico elaborado por Lucio Costa respondiam às demandas do setor imobiliário (LEITÃO, 2000), sendo emblemática a alteração, proposta pela SUDEBAR em 1976, da cota de utilização de 60 metros para 100 metros, de áreas localizadas entre o antigo Caminho de Guaratiba e todas as terras consideradas utilizáveis no Maciço da Pedra Branca, de um lado, e a área contida entre a Estrada de Jacarepaguá e o Maciço da Tijuca, de outro. Essas alterações na legislação urbanística tinham por objetivo *“atender aos interesses do setor empresarial, considerando-se a grande procura existente naquelas encostas, devido ao contato visual e emotivo que o mar oferece”* (REVISTA ADEMI, 05/1976).

Outras alterações, contudo – muito mais do que tão somente atender as demandas dos empreendedores imobiliários –, questionavam os princípios modernistas do plano elaborado por Lucio Costa. É o caso da proposta apresentada pela SUDEBAR de uma ocupação mais intensa e diversificada na orla marítima, de

modo a tornar a Avenida Sernambetiba *“muito mais uma Avenida Atlântica do que uma Vieira Souto”*¹⁶. Tentava-se, assim, recuperar o modelo de cidade que tinha em Copacabana, na sua diversidade de usos e elevados índices de ocupação, um contraponto aos ideais do urbanismo modernistas. Desse modo, o Decreto 3.046 em 1981 alterava gabaritos das edificações e criava novas condições de parcelamento, autorizando, ainda, a construção de *hotéis-residência* ao longo da orla marítima¹⁷. Tratava-se de uma medida que promoveria a verticalização e a diversificação de usos nessa área, alterando, assim, as características propostas inicialmente por Lucio Costa. A autorização para implantação desses empreendimentos na avenida Sernambetiba contrariava nitidamente a concepção inicial do Plano Piloto, que previa a construção de hotéis apenas em pontos preestabelecidos nas extremidades da orla. Os *hotéis-residência* previstos pela legislação recebiam, ainda, um tratamento diferenciado, em relação aos empreendimentos destinados ao uso residencial, uma vez que eram eliminadas, por exemplo, exigências relativas ao número de vagas de garagem e dimensões dos cômodos, dentre outras (LEITÃO, 2000).

As várias – e significativas – alterações promovidas no Plano Piloto pelo poder público municipal levaram Lucio Costa a abandonar, em 1981, o cargo de consultor que havia assumido na SUDEBAR, por considerar que essas iniciativas descaracterizavam o projeto urbanístico que havia concebido originalmente. Anos mais tarde, em 1994, por ocasião da comemoração dos 25 anos de criação do Plano Piloto, o urbanista afirmaria (JORNAL DO BRASIL, 10/06/1994): *“O plano foi uma concepção pessoal para a ocupação racional daquela área. Eu não contemplava, por exemplo, essa idéia 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”*.

Na década de 90, a expansão dos loteamentos e construções irregulares na região de Vargem Grande e Vargem Pequena constitui outro desvio das proposições apresentadas por Lucio Costa, que previa para essa área uma ocupação rarefeita, de modo a preservar as características originais do sítio natural. Os descaminhos do Plano Piloto nas últimas três décadas são reconhecidos até mesmo por ex-integrantes do poder executivo municipal, como o então ex-prefeito César Maia, em artigo publicado no ano de 2000 (O GLOBO, 28/01/2000): *“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 dos Bandeirantes”*.

Dos Princípios Modernistas ao Espaço Cenográfico

Ao analisarmos o processo de urbanização da Barra da Tijuca e, em especial, os novos empreendimentos, algumas questões se destacam. A primeira delas é de que maneira esses novos fatos urbanísticos respondem, quanto à sua forma e função às expectativas dos cidadãos. Se não é legítimo nem útil, como nos lembra Holanda (HOLANDA, 2000), definir a forma da cidade como um objeto, mas sim como uma

situação relacional, torna-se necessário compreender para quem se destinam esses espaços e, também, quem são os excluídos e quais as expectativas sociais que não se enquadram nesse contexto.

Numa primeira aproximação, poderíamos afirmar que nos empreendimentos residenciais, os moradores se vinculam a esses, dispostos pelos diferentes níveis de renda distribuídos segundo uma valorização diferenciada do solo. Nos empreendimentos de comércio e lazer, por sua vez, os destinatários se vinculam na condição de consumidores, ficando excluídos de antemão aqueles que não possuem renda para qualificar-se para esse consumo. Observa-se, deste modo, no mundo real, um distanciamento dos ideais preconizados pelo pensamento modernista, que imaginava transformar as relações sociais a partir de novas espacialidades.

Outro aspecto relevante dessa questão, ainda que não novo, relaciona-se com a clara intenção por parte dos gestores dos empreendimentos de produção de espaços elitizados. O processo de elitização desses espaços não é decorrente, portanto, somente do valor do metro quadrado do empreendimento. Trata-se, sobretudo, de uma dimensão simbólica construída por estratégias de marketing, relacionada à qualidade de vida. Surgem, dessa forma, espaços exclusivos – e excludentes – que privam, deliberadamente, seus moradores¹⁸ do contato com outros extratos sociais.

A segunda questão, relacionada à primeira, diz respeito ao nível de utilização pública dos espaços produzidos na região. Embora, essa questão relacione-se ainda a outras resultantes do processo de segregação social ou de renda por que passam os bairros mais nobres e valorizados da zona sul e a Barra da Tijuca, o aspecto que se pretende destacar é o que se traduz pela diminuição crescente dos espaços públicos que vêm sendo gradativamente substituídos por espaços semi-públicos ou privados com sérias perdas para a cidade em geral.¹⁹

Nas áreas já urbanizadas do Plano Piloto, assiste-se, de forma generalizada, à ausência de soluções tradicionais como os loteamentos com ruas, largos e praças. Assiste-se, ao contrário, à criação de praças internas aos condomínios ou, até, ao fechamento de loteamentos regulares que tomam como modelo os condomínios, tornando privativos os logradouros públicos. O fato urbanístico novo é a tentativa de recriação da cidade tradicional com ruas e passeios que, contudo, não são públicas, mas parte de um complexo centro de compras, cuja forma escolhida é a replicação de elementos da cidade tradicional, dispostos dentro de um ritmo que persegue a diversidade, como no caso emblemático do *Centro Comercial Downtown*.



Figura 4: “Rua” interna no Shopping Downtown

Essa solução, em especial, é digna de nota ao incluir não só definições urbanísticas, mas também arquitetônicas. Mostrando-nos mais uma vez que forma é relação e não objeto, formas arquitetônicas, que nos remetem ao sobrado de dois ou três pavimentos, são reescritas segundo uma linguagem “pós-moderna” e buscam levar o usuário à sensação de estar na cidade tradicional, na condição de pedestre e não mais de consumidor de espaços privativos de um “shopping”. Procede-se, dessa maneira, à transformação ou à tentativa de transformação de um não-lugar, como descrito por Augé²⁰, num espaço pleno de referências.

Esse pedestre, no entanto, não está exposto às surpresas da cidade, dada a sua dimensão democrática - e eventualmente selvagem -, mas de um pedestre que se encontra num espaço reescrito de onde se banuiu a surpresa. Essa é substituída simbolicamente por um ritmo arquitetônico, tarefa que o “pós-modernismo” toma para si, buscando fugir da denunciada monotonia presente nos conjuntos arquitetônicos modernistas (REZENDE, 2000).

Outras questões cabem ser destacadas. Uma delas é a fragmentação observada no processo de urbanização em curso na região. Essa fragmentação, presente em geral nos espaços da cidade tradicional, ocupados por iniciativas construtivas próprias do urbanismo modernista, seria um dos aspectos a serem evitados pela adoção do Plano Piloto - um plano com critérios orientados para a harmonia do conjunto e não para a solução parcial de índices construtivos relacionados a empreendimentos isolados.

A busca por um sentido de unidade permite ao autor do plano aconselhar: *“Com esse mesmo propósito de harmonia será conveniente que, na área a se urbanizada, os projetos sejam submetidos a uma comissão especial de aferição arquitetônica, com possibilidade de recurso ao IAB.”* (COSTA, 1969) Ainda que a recomendação possa ser questionada ao tentar impor e cristalizar critérios arquitetônicos, não podemos deixar de reconhecer a intenção de criação de um espaço integrado morfologicamente.

A resultante do processo de urbanização nos mostra uma alternativa aos desígnios do plano. Os empreendimentos não se complementam e os seus limites físicos constituem barreiras visuais com a clara delimitação dos lotes. As entradas são, em geral, bloqueadas por guaritas, configurando cada um deles

pequenos burgos medievais²¹ com algum nível de vida própria e com a existência de incluídos - somente moradores, consumidores ou empregados - e os demais.

A diversidade da arquitetura, se compararmos os empreendimentos entre si, em pequena escala, própria do período posterior ao modernismo como solução e padrão, serve para enfatizar essa fragmentação. Coexistem lado a lado, sem comunicação entre si, inclusive viária, conjuntos onde se apresentam o neocolonial de influência espanhola, o “pós-moderno” inspirado em Miami e a arquitetura “*high-tech*” com arrojadas estruturas metálicas.



Figura 5: Diversidade e fragmentação na ocupação recente da Barra da Tijuca

Entretanto, se alguma unidade morfológica está sendo ensaiada ao longo do processo de urbanização, esta se encaminha para aspectos de semelhança com cidades de outros países. As cidades da virada do século parecem se assemelhar, sobretudo em porções do espaço objeto de intervenções apoiadas por padrões éticos e estéticos próprios da mundialização (SÁNCHEZ, 1999). A globalização ou mundialização é mais que econômica, trata-se de uma criação política, como afirma Bourdieu, de uma idéia-força que tem força social e que se apóia em bens imateriais, simbólicos (BOURDIEU, 2001). No caso da Barra da Tijuca observa-se esse fenômeno presente em tantas outras cidades. Formas novas, novas imagens, representações adequadas de novas atitudes e culturas tornam-se instrumentos de formas modernas de dominação e de manipulação cultural (BOURDIEU, 1998)



Figura 6: New York City Center, centro de lazer, cinemas e restaurantes

Como resposta ao mercado imobiliário e ao mercado de consumo, a inserção da Barra da Tijuca, nesse conjunto de cidades assemelhadas, se dá através da transformação de critérios originais do Plano Piloto. Cria-se, dessa maneira, um mercado simbólico (BOURDIEU, 1999) de imagens apoiadas na arquitetura e no urbanismo que orientam-se para consumidores capazes de decodificá-las. E é notório o potencial da região da Barra da Tijuca para modelar tipologias urbanísticas desde a década de 70.²²

Na segunda metade da década de 90, o espaço da Barra da Tijuca passa a ser objeto de projetos cenográficos, como o “shopping” temático que reproduz elementos de cidades como Veneza, Londres e Paris, ou cria um lazer de novo tipo, com a aglomeração de cinemas e restaurantes justapostos. A própria denominação dos empreendimentos nos remete para longe e para fora da realidade local. Esses projetos possuem como característica comum a possibilidade de se localizarem em qualquer cidade e, portanto, inseridos no circuito mundial de espaços urbanos, sendo, por isso mesmo, modelos potenciais para áreas de expansão de outras cidades do Brasil.

Notas

¹ Nas propostas de Le Corbusier pode-se identificar uma forma de intervenção revolucionária que pressupõe um funcionamento social original, em contraposição a outros arquitetos comprometidos com uma prática reformista, segundo Margareth da Silva Pereira. Sobre o assunto cf., Silva Pereira, Margareth, Cecília R. dos Santos et al. Le Corbusier e o Brasil, São Paulo, Tessela/Projeto, 1987.

² Sobre esse conteúdo de universalidade e de verdade científica presente nos princípios dos CIAM, ver Tsiomis, Yannis. A autoridade CIAM, universalismo e internacionalismo in Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Le Corbusier, Rio de Janeiro 1929-1936, R.J., 1998.

³ Lúcio Costa, para os alunos da “Law School” em Harvard, em 1962.

⁴ O modelo é a cidade centralizada, a metrópole em oposição à cidade com os seus subúrbios. Le Corbusier (1937)¹ em artigo publicado no Rio de Janeiro, “O Problema das Favelas Parisienses”, é crítico severo dos esquemas de descentralização e divulga os princípios do IV CIAM (1933), que têm a habitação como ponto central.

⁵ Seu interesse pelo modernismo dá-se nos anos de “chômage” de 1932 a 1935, através de livros, alguns por indicação de Carlos Leão Costa. Lúcio. opus cit.

⁶ As transferências dos princípios modernistas se devem em grande parte às visitas de Le Corbusier ao Rio de Janeiro. A primeira visita ocorre em 1929, ocasião em que vai às cidades de Buenos Aires, Montevidéu e São Paulo, sua porta de entrada no Brasil, quando produz o famoso croquis do edifício viaduto cortando o Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro o impressiona pela presença da natureza, impressões que ficam registradas em Précisions sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme, Paris, Éditions G. Grès, 1930.

⁷ O prédio do Ministério da Educação e Saúde (1936) é um exemplo aprovado por sua beleza e por suas qualidades de ventilação e iluminação.

⁸ Affonso Eduardo Reidy, Hermínio de Andrade e Silva e Jorge Moreira são outros arquitetos que dominam e divulgam os referenciais modernistas.

⁹ Cabe lembrar, o impacto que a massa edificada da Unidade de Marselha (1948) produz em Lúcio Costa: O Ministério da Educação não tinha essa estrutura brutalista ... Pensando e exigindo dos calculistas (a respeito do MEC) que reduzissem os diâmetros dos pilotis e, de repente vieram os pilotis enormes. Presença de Le Corbusier, Revista Arquitetura, FAU/UFRJ, 1987.

¹⁰ Cumpre-nos destacar, que no período do pós-guerra, outros fatores passam também a ser valorizados pelos CIAM (VI CIAM /1947 e VII CIAM /1949) e a cidade já é entendida como uma categoria complexa, não mais abstrata e universal. Sobre o assunto cf. Yannis Tsiomis.

¹¹ Passados cinco anos a Barra da Tijuca se transforma na grande área de expansão da cidade, em termos de espaço residencial destinado aos segmentos de maior renda da sociedade – sendo, caracterizada pelo setor imobiliário, como um “Eldorado Urbano”. (LEITÃO, 1999)

¹² Sobre a rentabilidade dos investimentos em apart-hotéis, publicou a Revista Veja (07 / 02 / 90): “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”.

¹³ Entrevista realizada no segundo semestre de 1999 para preparação de artigo de Geronimo Leitão, Barra da Tijuca: do “mundo intocado, primevo” à “Miami brasileira”, 2000.

¹⁴ “*O PP. da Baixada de Jacarepaguá, por seu condicionamento e características revelou-se desde logo o oposto de Brasília.*”, segundo Lucio Costa em Parecer de Avaliação para SUDEBAR, 1980.

¹⁵ “*A 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 (...)* - “*O PP. da Baixada de Jacarepaguá, por seu condicionamento e características revelou-se desde logo o oposto de Brasília.*”, Lucio Costa em Parecer de Avaliação para SUDEBAR, 1980”.

¹⁶ Como afirmava o arquiteto Almir Machado, então superintendente desse órgão: “Essa distinção vem que a Vieira Souto contém, de certa forma, um privilégio muito maior, sem conceder nada, porém, no espaço coletivo, à população que circula pela área, a não ser a própria faixa de areia. Já Copacabana apresenta-se realmente como uma zona de vocação turística na cidade, favorecendo muito mais a coletividade. Isso porque o uso misto concedido na região ocasionou o aparecimento de uma quantidade enorme de bares, restaurantes, boates, ponto de lanche pelo calçadão, permitindo que se sinta uma vida bastante intensa daqueles que não residem ali” (Revista da ADEMI, maio 1976 – citado por Leitão, 2000).

¹⁷ Em 1984, o decreto nº 4569 de 01/06/84 suspendeu os licenciamentos para apart-hotéis para exame da questão. Nesse mesmo ano foi criada uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal para investigar irregularidades cometidas na área do plano piloto. Nessa ocasião, o arquiteto Lucio Costa se manifestou contrário à legislação que permitia a construção de apart-hotéis. As licenças para esse tipo de empreendimento ficariam suspensas até 1999, quando foi editada a Lei nº 41/99 do Executivo Municipal, autorizando a sua construção com unidades habitacionais de 30,00m² e redução do número de vagas de garagem. Em setembro de 2000, foi argüida sua inconstitucionalidade, sendo suspensos os seus efeitos.

¹⁸ Nos momentos de preparação deste trabalho, uma polêmica toma conta dos jornais (entre eles, O Globo, 12 de dezembro de 2002) por conta da tentativa de interdição dos espaços do condomínio residencial *Barra Golden Green* para familiares e amigos do jogador de futebol Ronaldo. Nesse caso específico, ainda que o jogador possua renda suficiente para a aquisição do imóvel, seus familiares e amigos não são bem-vindos, por não possuírem aspecto considerado por outros moradores adequado e condizente com um ambiente exclusivo.

¹⁹ Um espaço social civilizado é criado, segundo Madanipour, pelo equilíbrio entre os conceitos de fechamento e exposição, pela cuidadosa construção dos limites entre as esferas privada e pública. Madanipour, Ali. 2003.

²⁰ Um lugar é definido por identidade, relação e história, por outro lado um espaço que não tem identidade e que não pode ser descrito de forma relacional ou histórica, pode ser denominado um não-lugar. Augé, Marc. 1995.

²¹ “Adotamos a maneira Miami de viver. O conceito de um burgo medieval, preservado e seguro” – Ivan Figueiredo, diretor da Multiplan, empresa responsável pelo empreendimento Golden Green (Jornal do Brasil, 30/03/1997).

²² Augusto Ivan Pinheiro no seminário realizado para avaliar o processo de urbanização, afirma: “A Barra da Tijuca tornou-se um modelo para outras partes da cidade. Os condomínios fechados começaram a ser copiados antes mesmo que razões ligadas à segurança criassem essa necessidade.”. Seminário Plano Piloto para Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: Intenções e Realizações Após Três Décadas, 2002. organizado

Referências Bibliográficas

- ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- AUGÉ, Marc. **Nom-places, introduction to an anthropology of supermodernity**, John Howe (trad.), Due/Published, London, 1995.
- BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**, São Paulo, Perspectiva, 1999.
- BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos, táticas para enfrentar a invasão neoliberal**, Rio de Janeiro, Zahar, 1998.
- BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos 2 ,por um movimento social europeu**, Rio de Janeiro, Zahar, 2001.
- CARVALHO HOSKEN ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES S.A. **Barra da Tijuca ano 2000: Trajetória para o Terceiro Milênio**, Rio de Janeiro, 1996.
- 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.
- COSTA, Lucio. **Sobre Arquitetura**, Porto Alegre, 1962.
- COSTA, Lucio. **Presença de Le Corbusier**, Revista Arquitetura, FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 1987.
- FARIAS FILHO, José Almir. **“Qualidade da forma urbana em Planos de Ordenamento Espacial: os casos dos bairros da Urca e Barra da Tijuca”**. Dissertação de Mestrado - PROURB / UFRJ, 1997. Rio de Janeiro.
- HARVEY, David. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio**, Espaço e Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos, AnoXVI, Neru, São Paulo, 1996.
- HERCULANO, S. C. **Elementos para um debate sobre a interdisciplinaridade**. In Meio Ambiente, questões conceituais, Selene Herculano (org) Niterói, PGCA/Riocor, 2000.
- HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine; FARRET, Ricardo Libanez; CORDEIRO, Sônia Helena Camargo, **Forma Urbana: Que Maneiras de Compreensão e Representação?**, R. B. Estudos Urbanos e Regionais Nº 3 / Novembro 2000.
- LEITÃO, Gerônimo. **“A construção do Eldorado Urbano: O Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá - 1970/1988”**. Editora da Universidade Federal Fluminense - EDUFF, 1999, Niterói.
- LEITÃO, Gerônimo. **“Barra da Tijuca: do mundo intocado primevo à cidade planejada para o século XXI”**, In Urbanização Brasileira: Redescobertas, Leonardo Castriota (org.), EditoraC/Arte, Belo Horizonte, 2003.
- MADANIPOUR, Ali. **Public and private spaces of the city**, Routledge- Taylor and Francis, Londres, 2003.
- REZENDE, Vera F. **As Transferências Internacionais e o Urbanismo Modernista na Cidade do Rio de Janeiro**. In: Anais do Seminário de História da Cidade. Natal - Rio Grande do Norte, novembro 2000.
- REZENDE, Vera e Gerônimo LEITÃO. **Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas**, XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos, Rio de Janeiro, 2003.
- SÁNCHEZ, Fernanda. **Espaços de representação na cidade contemporânea**, Revista Veredas, Rio

de Janeiro, Centro Cultural Banco do Brasil, Maio de 1999.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. **O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a Expansão Urbana na Cidade do Rio de Janeiro**, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. **Baixada de Jacarepaguá - 1980**, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

TSIOMIS, Yannis. **A autoridade CIAM, universalismo e internacionalismo in Le Corbusier** - Rio de Janeiro, 1929-1936. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.

JORNAL DO BRASIL. 08/05/1988

JORNAL DO BRASIL. **“A Barra que Lucio Costa não previu. O plano do urbanista faz 25 anos ameaçado pelo crescimento do bairro cuja população dobrou nos últimos dez anos”**, 19/06/1994

JORNAL DO BRASIL. Revista de Domingo, 30/03/1997

O GLOBO. 28/01/2000

REVISTA ADEMI. 05/1976

DECRETO LEI Nº 42 / 1969.

DECRETO Nº 324 / 1976.

DECRETO Nº 363 / 1976.

DECRETO Nº 3046 / 1982.

DECRETO Nº 4569 / 1984.

LEI COMPLEMENTAR Nº 41 / 1999.