

Baixada de Jacarepaguá, Barra da Tijuca e Plano Piloto: O Projeto Lúcio Costa e suas alterações urbanísticas ao longo quase 45 anos.

Lowland from Jacarepagua, Barra da Tijuca and Pilot Plan: Project Lucio Costa and its urban over 45 years changes.

Tatiana Fernandes Dias da Silva¹

¹ Mestre em Sociologia e Direito de Universidade Federal Fluminense, linha de pesquisa conflitos socioambientais, rurais e urbanos. Pós-graduada em Processo Civil. Professora do curso de Direito da Universidade Estácio de Sá e professora temporária da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

RESUMO

O presente estudo tem por finalidade traçar um paralelo entre o Plano Piloto de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, região que pertence a zona oeste do município do Rio de Janeiro, elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, e a realidade atual da região. Para isso foi analisado o Decreto-lei n. 42/69 que aprovou o planejamento urbanístico da localidade, o projeto elaborado por Costa e as principais alterações ao plano original ao longo desses quase 45 anos.

O intuito do trabalho é demonstrar que a ocupação da área colocou à margem o meio ambiente, a população de baixa renda e a qualidade de vida de todos os moradores que sofrem com a precariedade do sistema de saneamento básico, transporte público, trânsito, poluição e desmatamento.

ABSTRACT

The present study aims to draw a parallel between the Pilot Plan of urbanization and zoning of lowland de Jacarepagua and Barra da Tijuca, a region that belongs to the west of the city of Rio de Janeiro, designed by architect Lucio Costa, in 1969, and the reality current region. For this we analyzed the Decree-Law n. 42/69 which approved the urban planning of the locality, the project developed by Costa and major changes to the original plan over those 45 years. The aim of the research is to demonstrate that the occupation of the area put the margin environment, the low-income population and the quality of life of all residents who suffer from precarious sewage system, public transportation, traffic, pollution and deforestation.

Palavras-chaves: Baixada de Jacarepaguá; Barra da Tijuca; Plano Piloto; urbanização; alterações.

Keywords: Lowland from Jacarepagua; Barra da Tijuca; Pilot Plan; urbanization; changes.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho irá analisar o Plano Piloto para a urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, e as principais alterações urbanísticas para a região ao longo de quase 45 anos.

Para tanto, pretende-se pormenorizar o projeto do arquiteto demonstrando a forma como Costa desenhou a ocupação da região bem como apresentar as principais alterações posteriores ao advento do plano.

A região foi uma das poucas áreas na cidade do Rio de Janeiro a sofrer um processo de planejamento e ocupação. O objetivo era criar um elo de ligação entre o antigo centro histórico da cidade do Rio de Janeiro e o futuro centro que seria construído em Santa Cruz, direcionando o crescimento populacional rumo à Zona Oeste, uma vez que a cidade crescia aceleradamente em direção a Zona Norte e se comprimia na Zona Sul que não possuía mais espaço físico para se expandir.

Logo nos primeiros anos a urbanização já dava indícios de descumprimento às diretrizes traçadas por Costa, pois os terrenos desta localidade, quase todos eram de propriedade de particulares que não queriam ver a ocupação de suas terras determinada pelo Estado. A Barra da Tijuca se configurava como uma enorme área privada com a ocupação regida pelo poder público conforme as orientações estabelecidas pelo Plano Lúcio Costa.

Empreendedoras e imobiliárias viram na localidade, a se urbanizar, uma grande possibilidade de lucro através da indústria da construção civil e assim, aos poucos, a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca eram tomadas por *shoppings centers*, hipermercados, grandes centros de entretenimento e condomínios residenciais.

O processo de urbanização estava sendo produzido para uma classe média e alta que procurava no novo bairro tudo que o Centro, Zonas Sul e Norte, já urbanizados não podiam mais oferecer. Consolidava-se como espaço elitizado enquanto a população de baixa renda era deixada à margem aglutinando-se nas mediações de córregos e lagoas, iniciando-se o processo de favelização.

A área sofreu um processo de densidade populacional sem a devida infraestrutura que comprometeu o meio ambiente, gerou problemas de assoreamento, destruição da vegetação e desmatamento, criando um verdadeiro antagonismo entre desenvolvimento urbano e preservação ambiental.

O PROJETO LÚCIO COSTA E SUAS ALTERAÇÕES URBANÍSTICAS AO LONGO DE QUASE 45 ANOS

Em 23 de junho de 1969, o governador do então Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, promulgou o Decreto-lei nº 42 que aprovava o Plano Piloto de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, área compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, com 160 (cento e sessenta) quilômetros quadrados, situada entre os maciços da Tijuca e Pedra Branca, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro.

O artigo 1º do citado Decreto-Lei determinava que a elaboração e apresentação do Plano Piloto para a localidade seria do arquiteto Lúcio Costa. Da criação do Plano até a atualidade, fevereiro de 2014, a Baixada de Jacarepaguá sofreu inúmeras transformações de ordem espacial, urbana e ambiental. Ao longo desses quase quarenta e cinco anos, contados a partir da edição do Decreto-lei nº 42/69 (projeto Plano Piloto), foram sancionadas várias normas jurídicas para a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca²; dessas, a maioria alterou o projeto inicial de ocupação urbana da área mapeada pelo Plano Piloto e poucas se preocuparam com a preservação do meio ambiente.

Atualmente a Baixada de Jacarepaguá é denominada pela prefeitura como Área de Planejamento número 4 e é composta por dezenove bairros que estão divididos em três Regiões Administrativas³ (RA) XXIV, XVI e XXXIV.

O objetivo precípua do Plano Piloto era controlar a expansão urbana e preservar a ecologia do lugar, já que era uma das últimas áreas disponíveis para onde a cidade poderia se expandir. Nas palavras de Lúcio Costa (1969), ia “perdendo muito do ar agreste que ainda é seu maior encanto”, sendo necessário estabelecer “determinados critérios de urbanização” [...] “para o desenvolvimento ordenado da região⁴”.

Ainda, segundo o arquiteto, era conveniente “encarar o futuro provável dessa área no quadro geral do destino urbanístico da Guanabara⁵”.

Seu plano piloto mencionava a recente acessibilidade com a abertura de vias de acesso – BR 101 (atual Avenida das Américas) e destacava a importância da região que seria urbanizada como “ponto natural de confluência dos dois eixos leste-oeste⁶”.

² As principais normas jurídicas municipais que alteraram o Plano Piloto para urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca estão, em anexo, a este trabalho.

³ Região Administrativa é a subdivisão de uma cidade feita pelo prefeito, objetivando descentralizar o poder administrativo com o objetivo de melhor administrar.

⁴ Ibid., p. 3.

⁵ Ibid., p. 4.

Acrescenta que “o primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir que se faça lá seja o que for⁷”. O arquiteto mencionava a aspiração à preservação de toda a área como parque nacional, mas “um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar indefinidamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde, urbanizado⁸”.

Com o início das obras do Plano Piloto, criou-se o Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá (GTBJ) para fiscalizar e analisar os projetos de urbanização da região do qual Lúcio Costa foi consultor. Os proprietários de lotes, com o objetivo de definir os aproveitamentos de suas áreas, passaram a procurar o Grupo de Trabalho que, junto com Lúcio Costa, determinavam os projetos que seriam aprovados para a região, uma vez que o plano urbanístico apenas traçava diretrizes gerais, que deveriam ser detalhadas na medida em que os projetos eram apresentados.

Com o advento do Decreto “E” nº 7.118, de 25 de junho de 1974, extingue-se o Grupo de Trabalho para a Baixada de Jacarepaguá e foi implementada a SUDEBAR (Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca), subordinada à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral, responsável por viabilizar o aproveitamento do local, designando as normas de ocupação e a implantação do sistema viário, um complexo sistema de estradas, vias elevadas e túneis.

Com a edição do Decreto nº 322, de 05 de março de 1976, foi aprovado o zoneamento do município do Rio de Janeiro. Esta norma dividiu a cidade em oito Zonas Especiais, a Barra da Tijuca passaria a ser a Zona Especial -5 (ZE-5).

No mesmo dia, em 05 de março de 1976, foi promulgado o Decreto nº 324, que implantou as instruções normativas de natureza comum para toda a área da Zona Especial-5, dividiu a região em 46 subzonas e, para atender aos interesses do setor imobiliário, incluiu índices urbanísticos mais atraentes para a construção civil. Começam assim, as primeiras modificações no plano urbanístico do arquiteto Lúcio Costa.

Através deste decreto, o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER) duplicou a Via 11 (atual Avenida Ayrton Senna), a Companhia Estadual de Águas e Esgotos estendeu a rede de abastecimento de água da Praça Euvaldo Lódi até a Via 11, viabilizando a moradia de cem mil pessoas e a Companhia Estadual de Gás antecipou as obras de implantação da subestação e distribuição em 4,5 quilômetros de linhas.

⁶ Ibid., p. 07.

⁷ Ibid., p. 08.

⁸ Ibid., p. 08.

Ainda na década de 70, foram erguidos os condomínios Nova Ipanema⁹ (1974), que nas palavras de J.A. Gueiros (O GLOBO, 12 de outubro de 2009), “antes de terminada a construção, o Nova Ipanema já estava todo vendido”¹⁰, Novo Leblon¹¹ e ¹², concluído em 1978, e ainda, Atlântico Sul, Barramares e Riviera Del Fiori. Todos dentro do conceito de cidades–torres criados por Le Corbusier em 1920¹³. Os empreendimentos foram arquitetados junto à Avenida das Américas, com apartamentos de dois, três e quatro quartos, concebidos por torres espaçadas, dentro de um conceito de lazer, com piscinas, infraestrutura esportiva, afastados das ruas onde circulam os automóveis. No conceito de Vera Rezende e Gerônimo Leitão (2004, p. 17):

Esses empreendimentos imobiliários 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 tradicionais, se tornam um paradigma para futuros empreendimentos na região, contribuindo significativamente para a consolidação da ocupação da Barra da Tijuca.

Neste mesmo período, surgiram dois pontos comerciais muito importantes para o desenvolvimento econômico da Barra da Tijuca o hipermercado Carrefour (1978) e o *Shopping 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 120.000 (cento e vinte mil) m², 5.000 (cinco mil) vagas de estacionamento e recebe 20 milhões de pessoas por ano (GUEIROS, 2009).

Lúcio Costa ainda se encontrava à frente das decisões para construção na Barra da Tijuca como consultor permanente da Superintendência de Desenvolvimento da Barra (SUDEBAR) e em registro pessoal, em 30 de julho de 1977, Lúcio Costa escreveu:

[...] a região é, no geral, baixa, há que alterá-la para garantir-se o necessário escoamento; em consequência as dunas e certos morros se aplainam em benefício das depressões; as glebas, bem ou mal, têm dono; os empreendimentos avultam e o lucro se impõe, como é natural, já que é mola propulsora do sistema; apesar da imensidão, todos se apegam a um artificioso valor do metro quadrado de chão; oneram-se assim os projetos e a qualidade arquitetônica se abstém.

⁹Construído em 1974 pela construtora Gafisa, o Nova Ipanema é o mais antigo condomínio construído na Barra da Tijuca.

¹⁰ Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/gueiros/?a=381&periodo=200910> Acesso em: 03 ago. 2013.

¹¹ Esses dois primeiros condomínios privados implantados na Barra da Tijuca, segundo Vera Rezende e Gerônimo Leitão, denominavam-se Nova Ipanema e Novo Leblon “numa clara alusão aos tradicionais bairros da zona sul carioca, agora numa versão moderna, passada a limpo”. Obra: O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: Intenções e realizações após três décadas. Universidade Federal Fluminense. Centro Tecnológico Escola de Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro. 2004.

¹² Seguindo a orientação do projeto de Lúcio Costa a construção do condomínio Novo Leblon levou em consideração o espamento de um quilômetro em relação ao condomínio Nova Ipanema.

¹³ Cidades- torres projetadas por Le Corbusier em 1920 eram formadas por torres no meio dos jardins e das praças de esportes. A circulação do automóvel era feita por ruas largas que distribuam a circulação em lenta, rápida e super-rápida.

É, porém, de presumir-se que, com o correr do tempo, a oferta premendo sobre a demanda, a economia fará valer a sua lei, mantendo os preços da terra sem que a correção nelas incida.

E é igualmente de esperar-se que a arquitetura, ainda esquiva, dê um ar da sua graça na proporção adequada aos edifícios e na serena naturalidade, resguardada ou acolhedora, das casas entremeadas pelo arvoredo.

Só que, então, já não estarei mais aqui.

Em 1977, na gestão do prefeito Marco Tamoyo, foi elaborado para a cidade o PUB Rio, um plano de diretrizes, com o objetivo de “criar uma estrutura espacial que permita um desenvolvimento social e econômico” (REZENDE, 1982, p. 67). Dentro dessa visão desenvolvimentista, o PUB Rio incorporou a SUDEBAR e o Plano Piloto de urbanização da Barra da Tijuca, que a partir de então se submeteriam às políticas municipais.

No final desta década, a Caixa Econômica Federal baixou em mais de 50% (cinquenta por cento) o teto de seus financiamentos imobiliários o que inibiu consideravelmente os investimentos da construção civil para a Baixada de Jacarepaguá.

O arquiteto acreditava que o processo de ocupação da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca seria distinto do de Brasília, por dois motivos principais: o primeiro seria a diferença de dimensão geográfica entre as regiões e o segundo porque a nova capital da República foi construída com investimento público e na Barra da Tijuca a ocupação seria preponderantemente do setor privado, apesar de o Estado ter aplicado recursos na infraestrutura viária, que permitiu melhores condições de acesso a essa região.

O processo de gestão do Plano ignorou o fato de que a propriedade da terra não se encontrava nas mãos do Estado. Em Brasília, o poder público estava de posse da área onde seria implantada a nova Capital Federal. Na Baixada de Jacarepaguá e na Barra da Tijuca, a propriedade da terra era basicamente privada, cabendo ao poder público como função, apenas, implantar a infraestrutura e estabelecer as diretrizes de ocupação da região.

Em outubro de 1980, a prefeitura do Rio de Janeiro instituiu um grupo de trabalho com profissionais, técnicos e interessados com o objetivo de complementar a legislação aplicável à Baixada de Jacarepaguá e à Barra da Tijuca.

Após a cisão deste grupo, foi editado o Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981, que consolidou as instruções normativas e atos complementares para disciplinar a ocupação do solo na Baixada de Jacarepaguá. Acredita-se que com esse decreto os traçados iniciais do Plano Piloto foram definitivamente alterados afastando-se dos ideais do modernista Lúcio Costa e deixando entrever a preponderância do interesse privado na região.

Os traçados iniciais do projeto foram desmembrados, admitindo-se novos aproveitamentos, criando um contraponto aos ideais do modernista de Costa.

Importantes decisões alteraram expressivamente o projeto original. As mais flagrantes mudanças foram nas condições de parcelamento e uso do solo, refletindo no micro zoneamento de cada subzona e nos gabaritos das edificações, autorizando a construção de hotéis com até quinze pavimentos e *apart-hotéis* ao longo de toda orla, quando no traçado original haveria verticalização apenas nas suas extremidades para que fosse preservada a visibilidade da praia e montanhas.

A nova descrição governamental para a ocupação da orla era uma tentativa de recuperar o modelo do bairro de Copacabana que tinha uma diversidade de usos e elevados índices de ocupação. Na prática, a norma legal abriu caminho para o setor imobiliário explorar a verticalização e a variedade funcional à beira-mar.

O Decreto foi de encontro a uma das principais metas de Lúcio Costa ao elaborar o Plano Piloto de urbanização e zoneamento da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá que era impedir a construção de gabaritos altos e geminados que formassem verdadeiras barreiras de cimento. O urbanista queria evitar um processo de ocupação desordenado como ocorreu em Copacabana, Ipanema e Leblon. Para que não houvesse erros semelhantes aos registrados em Copacabana seria necessário um respeito à paisagem e à ambientação local, generosidade na aparição dos bons projetos e extremo rigor com os ruins. A Barra da Tijuca se tornaria, portanto, “o laboratório de acertos da construção civil, onde será feito o que não foi possível em Copacabana, Ipanema e Leblon¹⁴”.

Na visão de Costa, essas adequações que o poder público realizou no projeto original levaram a sua considerável descaracterização, só restando ao arquiteto, neste mesmo ano, abandonar o cargo de consultor que havia assumido na SUDEBAR.

O plano foi estruturado em 1969, no início da época conhecida como milagre econômico¹⁵. Neste período, o governo federal destinou vultuosos recursos para o Banco Nacional de Habitação (BNH) com o objetivo de financiar a construção civil. A classe média foi a que mais se beneficiou com os financiamentos do BNH. No Rio de Janeiro, essa classe social aproveitou o recurso para adquirir imóveis na nova área da cidade (Barra da Tijuca) que estava sendo urbanizada. A primeira ocupação da região, na década de 70, foi feita por antigos moradores da Zona Sul.

¹⁴ MACHADO, 1982 apud LEITÃO, 1999, p. 22.

¹⁵ O período de 1968 a 1973 é conhecido como "milagre econômico" em função das extraordinárias taxas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Uma característica do "milagre" é o rápido crescimento acompanhado de inflação declinante e superávits no balanço de pagamentos. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71402008000200006> Acesso em: 12 abr. 2013.

De 1980 até 1984, o país passou por uma crise econômica com taxas altas de inflação¹⁶. Devido à crise, as prioridades sociais estabelecidas, após a aprovação do Plano Piloto, pelo Banco Nacional de Habitação foram alteradas e adaptadas pelo governo estadual.

Durante os anos 80 com a explosão demográfica que a Barra da Tijuca vivenciou, praticamente todos os terrenos ao longo das suas avenidas foram ocupados por grandes condomínios residenciais, parques, supermercados, *shopping centers*, escolas, hospitais. As avenidas foram duplicadas e receberam sinalização.

Em junho de 1982, na Revista da ADEMI, Almir Machado, ex-superintendente da SUDEBAR, explicou:

Tudo tem que ser revisto nesse plano que surgiu na época do ‘milagre econômico brasileiro’, quando não havia escassez de recursos e eram grandes as facilidades de financiamento para o mercado imobiliário. Agora é diferente. Os problemas sociais são mais graves e a pressão por ocupação social dos espaços vazios e por habitações são hoje uma realidade indiscutível. E dentro deste contexto, a cidade quase que unifamiliar prevista no plano Lúcio Costa, por exemplo, tende a ser extinta. Não há mais como pensar em moradia unifamiliar no Rio. Não é possível uma família ocupar sozinha um lote, por causa do pesado ônus, que vai desde os tributos ao custo da mão-de-obra para a manutenção do espaço. O aspecto fundamental da questão é mudar as densidades do uso do solo e as condições de edificação¹⁷.

Ressalta-se que, diferente do que foi determinado para a localidade, a urbanização não iniciou pela infraestrutura, o que seria o mais correto e praticado pela maioria dos países desenvolvidos. Nesse sentido, Costa:

Era inteiramente invisível. Toda a urbanização de países civilizados começa pela infraestrutura. Aqui houve inversões: a rua, água, tudo vai surgindo à medida que a ocupação vai tomando corpo. Essa parte já tem um esquema bastante articulado: tem telefone e água até a Via 11 ou mesmo além, e todas as facilidades estão sendo criadas pela Sudebar¹⁸.

Para que pudesse ser conciliada a urbanização com a conservação da natureza local, seria necessário que o governo cumprisse o papel de regulador e de fiscalizador, fiel às diretrizes do projeto, o que nunca aconteceu.

Em 1980, a Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR) e a Companhia do Metropolitano da Cidade do Rio de Janeiro (Metrô Rio) estudavam alternativas para a implantação de uma linha de Pré-Metrô, uma vez que esta estava prevista no programa de expansão do sistema até 1989, contudo, até hoje, fevereiro de 2014, o projeto do Metrô não saiu do papel.

¹⁶ O período compreendido entre 1980 e 1984 marca o início de uma crise econômica no país devido ao seu desajustes macroeconômicos que geravam taxas insuportáveis de inflação o que de fato impedia o sucesso de qualquer plano de crescimento econômico. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/02/308819.shtml>> Acesso em: 23 abr. 2013.

¹⁷ MACHADO, 1982 apud LEITÃO, 1999, p. 24.

¹⁸ Ibid.

Nesta mesma época, a Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, através da SUDEBAR e do Instituto de Planejamento do Rio (RIOPLAN), incluiu o projeto “Transporte na Baixada”¹⁹. Poucos anos depois, em 1984, a SUDEBAR foi extinta pelo governador Chagas Freitas.

A especulação imobiliária anunciava a Barra da Tijuca como o novo eldorado. Era comum, naquela época, encontrar nos sinais de trânsito da cidade, panfletagens com anúncios de venda de unidades habitacionais em condomínios residenciais que exaltavam o verde e a proximidade com o mar.

Por toda a década de 90, as grandes empresas continuaram a ter amplo espaço de atuação na Barra da Tijuca com a construção de *shoppings centers*, hotéis residência e condomínios residenciais exclusivos de edificações multifamiliares. Morar na Barra virou sinônimo de morar em condomínios fechados, verdadeiras ilhas habitacionais onde se vende conforto, segurança e lazer.

A economia, nesta década, começou a dar sinais de recuperação e o governo investiu econômica e fisicamente na região.

Em 1992, foi promulgado o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, Lei Complementar nº 16, de 04 de junho de 1992. A norma estabelecia regras para a política urbana e o processo contínuo de planejamento do município. Pela primeira vez, ficou definida a prioridade à preservação do ambiente cultural urbano, estabelecendo-se a diferenciação entre as Áreas de Proteção Ambiental (APAs) e as novas Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APACs).

Em 1994, por ocasião da comemoração dos 25 anos de criação do Plano Piloto, Lúcio Costa afirmou em entrevista ao Jornal do Brasil, no dia 10 de junho de 1994, que:

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.

Outro descaminho das diretrizes apresentadas pelo Plano na década de 90 foi a expansão dos loteamentos e construções irregulares nos bairros de Vargem Pequena e Vargem

¹⁹ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. Baixada de Jacarepaguá. 1980.

Grande. O gabarito inicial determinava para esses bairros uma ocupação rarefeita, preservando as características originais do local.

Em 2000, o então prefeito do Município do Rio de Janeiro, César Maia, declarou:

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. (O Globo. 28.01.2000)

Doze anos após a elaboração da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, para estabelecer (artigo 1º) “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”.

A norma veio para regulamentar os artigos 182 e 183, do Capítulo II, Título VII (Da Ordem Econômica e Financeira), da CRFB, determinando que o Poder Público Municipal, deverá promover uma política urbana de desenvolvimento das funções sociais, com o objetivo de garantir o pleno crescimento da cidade e o bem-estar de seus moradores.

Esperava-se que o município do Rio de Janeiro fosse, enfim, elaborar um novo Plano Diretor mais eficaz do que o sancionado em 1992 e assim estabelecer novos parâmetros para o uso e ocupação do solo, respeitando normas e parâmetros ambientais, saneamento e tratamento de esgoto, transporte público, habitação, preservação do meio ambiente, infraestrutura urbana e de serviços, cidade sustentável, pois como determina o estatuto, cada município deve aprovar seu Plano Diretor, que é “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (artigo 40, Estatuto da Cidade). Porém isso não aconteceu, o governo municipal precisou de dez anos após a edição do estatuto para elaborar outro Plano Diretor.

Este novo Plano Diretor, Lei Complementar n. 111, sancionada em 01 de fevereiro de 2011, da forma como foi elaborado, necessitará de outras legislações para organizar a cidade, conforme estabelecido no artigo 4º²⁰, será preciso mais nove leis que disporão sobre:

²⁰ Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro, Lei Complementar n. 111/2001. “Artigo.4º Leis específicas estabelecerão normas gerais e de detalhamento do planejamento urbano relativas às seguintes matérias, observadas as diretrizes fixadas nesta Lei Complementar:

I – parcelamento do solo urbano;

II – uso e ocupação do solo;

III – zoneamento e perímetro urbano.

IV – obras de construções e edificações;

V – licenciamento e fiscalização de obras e edificações;

parcelamento do solo urbano, uso e ocupação do solo, zoneamento e perímetro urbano, obras de construções e edificações, licenciamento e fiscalização de obras e edificações, licenciamento e fiscalização de atividades econômicas, código de posturas municipais, regulamento do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, Plano Municipal Integrado de Transportes e regulamento do sistema de transporte público de passageiros.

Uma novidade foi à divisão da cidade em quatro macrozonas de ocupação, são elas: Ocupação Controlada (Zona Sul e parte do Centro); Ocupação Incentivada (Zona Norte e parte do Centro); Ocupação Assistida (Zona Oeste); Ocupação Condicionada (Barra da Tijuca, Região das Vargens, parte de Jacarepaguá e do Recreio). Essas macrozonas foram “definidas a partir da avaliação de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana” (artigo 31, caput²¹). E possuem o objetivo de:

Estabelecer a referência territorial básica para orientar o controle das densidades, da intensidade e da expansão da ocupação urbana, na regulamentação e aplicação dos instrumentos da política urbana e indicar as prioridades na distribuição dos investimentos públicos e privados. (artigo 31, §2º)

Na visão de Andrea Gouvêa Vieira este novo Plano Diretor deixa muito a desejar, diz a vereadora:

Ao olhar no retrovisor, o Plano ignora novos conceitos urbanísticos que norteiam o planejamento de metrópoles mundo afora, e se reduz a diretrizes burocráticas. O edifício, e não o cidadão, como seria o correto, é o centro do interesse²².

No final de 2009, especificamente, em 02 de novembro, o município do Rio de Janeiro foi escolhido para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. A escolha da cidade como anfitriã dos Jogos Mundiais ajudou a impulsionar ainda mais o já expressivo crescimento econômico da Barra da Tijuca.

Desde então, uma série de projetos foram aprovados pela prefeitura da cidade para melhorar o transporte viário, despoluição das lagoas e canais, saneamento e infraestrutura dos bairros que compõem as regiões administrativas da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, uma vez que nessas áreas acontecerá grande parte dos jogos (cerca de 50% das competições) e instalará a Vila Olímpica.

VI – licenciamento e fiscalização de atividades econômicas;

VII – código de posturas municipais;

VIII – regulamento do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA;

IX – Plano Municipal Integrado de Transportes e regulamento do sistema de transporte público de passageiros.

²¹ “Artigo 31. O Município fica subdividido em Macrozonas de Ocupação, definidas a partir da avaliação de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana em função das grandes áreas diferenciadas da Cidade, conforme estabelecido nos Anexos I e II.”

²² Disponível em: <<http://www.geodireito.com/?p=2963>>. Acesso em: 12 ago 2013.

Atualmente, o novo Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro, tem pouco mais de três anos e o que se vê na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca é a expansão do transporte público rodoviário e um maciço investimento imobiliário favorecidos com o advento da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

No que tange ao transporte público preconizado no Plano Diretor da cidade (artigos 214 à 218), foi criado para a região o sistema denominado Bus Rapid Transit - BRT. O BRT tem como objetivo precípua diminuir o tempo da viagem de ônibus. O primeiro sistema criado e em funcionamento na Baixada de Jacarepaguá foi o BRT Transoeste que liga Santa Cruz ao Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca.

Até 2016 o município pretende implantar quatro sistemas de BRTs. Está previsto para ser inaugurado o BRT Transcarioca que ligará o Aeroporto Internacional do Galeão, na Zona Norte, a Barra da Tijuca, na Zona Oeste, a Transolímpica, e até 2016, o Transbrasil (Transoeste). A implantação desta malha viária, aos olhos do Plano Piloto elaborado por Lúcio Costa, faz com que a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca se afastem ainda mais do projeto original do arquiteto que previa a construção do transporte metroviário para a região. De nada valerá o novo Plano Diretor da cidade se as suas diretrizes forem ignoradas pela Prefeitura.

O que se vê hoje na região é que, há um precário sistema de saneamento ambiental para coletar e tratar os efluentes domésticos contribuindo para o surgimento de problemas ambientais e conflitos socioambientais. Considerada como o principal obstáculo ao desenvolvimento sustentável da Barra da Tijuca, a falta de saneamento ambiental resulta em problemas ecológicos de poluição hídrica do complexo lagunar e impactos ambientais urbanos advindos pela rápida ocupação e especulação imobiliária voltada para as altas classes de renda que resultou em aterros indiscriminados e com a ocupação regular e irregular das margens de rios e lagoas.

Evidencia-se, ainda, a incapacidade do poder público de produzir habitações de baixa renda, o que acarreta o crescimento e o surgimento das favelas cuja a população trabalha nos núcleos de habitação uni e multifamiliar construídos para as classes média e alta da sociedade carioca.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como exposto no presente artigo, após quase 45 anos da elaboração do Plano Piloto, a Baixada de Jacarepaguá está muito descaracterizada do seu projeto primitivo e evidencia seus pontos fracos, como o congestionamento, sistema de transporte público deficiente e poluição.

Apenas parte do que foi previsto pelo arquiteto foi realizado. Ao longo de quatro décadas algumas normas modificaram o projeto urbanístico. De 1970 até os dias atuais, a região teve um crescimento urbano galopante, um surto de crescimento imobiliário e econômico.

Segundo o Portal Georio da prefeitura do Rio de Janeiro²³, o Censo do IBGE de 2010 comparativamente ao de 2000 comprova o crescimento populacional singular das regiões administrativas que compõem a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca. De acordo com os dados do Censo a população total da região passou de 682.195 habitantes para 909.368 em 10 anos²⁴.

Esse crescimento populacional se deu em grande parte por causa da Região Administrativa da Barra da Tijuca (XXIV - RA), que em 2000 possuía uma população de 174.353 habitantes saltando em 2010 para 300.823 moradores²⁵ (crescimento de 72,5%). Ao comparar a Região Administrativa da Barra da Tijuca com a de Jacarepaguá (XVI - RA), esta possuiu um crescimento populacional, de 21,8%, passando de 469.682 moradores para 572.030 e a Cidade de Deus (XXXIV - RA) sofreu retração de 38.016 habitantes em 2000, para 36.515 em 2010, o equivalente a uma redução de 4%.

Esse rápido crescimento populacional, gerado principalmente pelas construções de condomínios para as classes média e alta somado à falta de políticas de saneamento resultaram em problemas ecológicos de poluição hídrica, em aterros indiscriminados, em favelização e ocupação irregular das margens de rios e lagoas.

Como consequência do crescimento urbano, a natureza, que deveria ser preservada, muito se perdeu. As lagoas da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca estão assoreadas há alguns anos. Segundo Paulo César Rosman do Programa de Engenharia Costeira e Oceânica

²³ Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas>> Acesso em: 20 out. 2012.

²⁴ O cálculo, seguindo os dados dos Censos de 2000 e 2010, levou em consideração o total de habitantes das regiões administrativas da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Cidade de Deus.

²⁵ Voltando ainda mais para trás, a Região Administrativa da Barra da Tijuca, em 1970, possuía 5.779 residentes. Disponível: www.rio.rj.gov.br. Acesso em: 20 out. 2012.

do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE): “Não há solução a curto prazo para os problemas ambientais que atingem as lagoas na Barra da Tijuca” (2007, p.01). O professor considerava a situação do sistema lagunar da região extremamente preocupante e propício a surtos contínuos de toxina.

No início do século XXI, a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca continuavam em intensa urbanização, com construções de condomínios residenciais uni e plurifamiliares, comércio, hospitais, escolas e áreas de lazer.

Moradores que antes habitavam nas zonas sul e norte da cidade continuaram a migrar para a região. No sentido oposto do crescimento urbano, as vias já construídas não davam, e até hoje não dão, vazão ao fluxo de carro e ônibus que circulavam e circulam diariamente na localidade.

O povoamento desordenado e acelerado gerou favelização, poluição, desmatamento, trânsito (intenso) e precariedade de serviços públicos, dentre eles transporte de massa, tratamento de esgoto, limpeza urbana, manejo de resíduos sólidos e despoluição de lagoas e rios.

Como escreveu o repórter J. A. Gueiros, em 10 de outubro de 2009, no jornal O Globo:

A Barra cresceu como cogumelo, da noite para o dia. Nos 18 quilômetros da orla (Av. Lúcio Costa) majestosos edifícios surgiram imitando Cannes ou Nice. Transformou-se na Riviera do Rio com belezas e feiúras de urbanismo. Não foi sem pagar um pesado imposto à modernidade que a Barra chegou a este estágio de metrópole. Até o início dos anos 80 era comum ver cardumes de tainhas pulando na laguna de Marapendi. Chegavam a cair nas balsas de transporte. As crianças mais ágeis iam até a proa e conseguiam agarrá-las com as mãos. Hoje as lagunas estão sujas e tristes. As tainhas foram substituídas por gigogas de poluição. Contudo, a Barra com as verbas das Olimpíadas, ainda poderá voltar a ser o paraíso de águas azuis de outrora, desfrutando da melhor qualidade de vida da Cidade Maravilhosa. É a nossa grande esperança.

A Baixada de Jacarepaguá entra no século XXI marcada por uma expansão urbana que segue os interesses dos grandes incorporadores imobiliários. Obras de estruturação com investimentos em transportes públicos de massa, duplicação de vias, despoluição de lagoas e praias e saneamento, que desde o início do projeto deveriam existir, apenas em 2011 foram pensadas, enquanto fruto da eleição da cidade do Rio de Janeiro para abrigar a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, uma vez que a Baixada de Jacarepaguá concentrará 50% dos locais de competição e a Vila Olímpica.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502 – 1700)*, Vol. I. Rio de Janeiro: Ed. Andrea Jakobsson Estúdio, 2010, p. 205.
- ALLENCASTRO JUNIOR; Azaury. *Assoreamento de Gigogas na Lagoa da Tijuca*. 22 de fev. de 2010. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/rio/internauta-mostra-assoreamento-gigogas-na-lagoa-da-tijuca-90166.html>> Acesso em: 2 jan. 2013.
- ANTUNES, Laura; SCHMIDT, Selma. O descompasso da Barra da Tijuca. O Globo. 19.01.2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/o-descompasso-da-barra-da-tijuca-7345262>>. Acesso em: 6 jul. 2013.
- ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*. Desmanchando Consensos. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2000.
- BARRA, Recreio. Jornal. Entrevista Lúcio Costa. Disponível em: <<http://www.recreiodabarra.com.br/luciocosta.htm>> Acesso em: 3 de mar. 2012.
- BIAS, Mauro de. Revista de História. 06 de julho de 2012. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/urbanismo-para-quem>. Acesso em: 10 dez. 2012.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Ed. Annablume, 2006.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 10 jun. 2013.
- _____. Lei Complementar n. 10.257, 10 de jul. 2001. Instituiu o Estatuto da Cidade. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10257-10-julho-2001-327901-norma-pl.html>> Acesso em: 10 jun. 2013.
- _____. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. *Mapa do Analfabetismo no Brasil*. Disponível em: <http://www.publicacoes.inep.gov.br/arquivos/%7B3D805070-D9D0-42DC-97AC-5524E567FC02%7D_MAPA%20DO%20ANALFABETISMO%20NO%20BRASIL.pdf> Acesso em: 07 ago. 2013.
- CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogério Goldfeld. *O Rio de Janeiro nas alturas*. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2004.

_____. Controladoria-Geral da União. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/instalacoesportivas/velodromoolimpico-dorio/>> Acesso em: 12 ago. 2013.

CAVALCANTI, Nireu. *Bairros da Zona Oeste do Rio Crescem*. 01 de julho de 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/07/ibge-bairros-na-zona-oeste-do-rio-ate-150.html>> Acesso em: 25 maio 2013.

CAVALLIERI, Fernando; VITAL, Adriana. *Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no censo de 2010*. Instituto Pereira Passos. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneriono_Censo_2010.PDF> Acesso em: 25 maio 2013.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: Entre o discurso e a prática*. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.

COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa: O registro de uma vivência*. São Paulo: Ed. Empresas das Artes, 1995.

_____. *Plano – Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, Sernambetiba e Jacarepaguá*. Estado da Guanabara: Ed. Agência Jornalística Imagem Ltda, 1969.

EPPINGHAUS, Annie Goldberg; POPPE, Márcia; TÂNGARI, Vera Regina. *Barra da Tijuca- Um estudo privatização dos espaços públicos no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Comissão Parlamentar de Inquérito. 2011. Disponível em: <<http://alerj.rj.gov.br/comisses3.htm>> Acesso em: 27 abr. 2013.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Comissão Parlamentar de Inquérito. 2011. Disponível em <http://www.alerj.rj.gov.br/center_arq_aleg_invent_link2.htm> Acesso em: 12 jun. 2012.

_____. Constituição do Estado do Rio de Janeiro. 1999. Disponível em: www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_rj. Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Orgânica do Estado do Rio de Janeiro. 1992. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/lei-organica/riodejaneiro-rj/3613> Acesso em: 10 jun. 2013.

FERREIRA, Álvaro. *Favelas no Rio de Janeiro: Nascimento, expansão, remoção e, agora, exclusão através de muros*. *Revista Bibliográfica de Geografia Y Ciencias Sociales*. Serie documental de *Geo Crítica*. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, nº 828, 25 de junio de 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-828.htm>> Acesso em: 20 jan. 2013.

FERNANDES, Edésio. *Cidade legal x cidade ilegal*. Em: Cidade (i)legal. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2008.

_____. *Do Código Civil ao Estatuto da Cidade*. Em: Cidade (i)legal. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad. 2008.

FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Capítulos da memória do urbanismo carioca: depoimentos ao CPDOC/FGV*. Rio de Janeiro: Ed. Folha Seca, 2002. 32p. il.

FOLHA DE SÃO PAULO. Arquivo. 1975. Disponível em: ><http://vejario.abril.com.br/edicao-da-semana/grilagem-terrenos-recreio-683273.shtml>> Acesso em: 20 abr. 2013.

GERBASE, Fabíola; AUTRAN, Paula; CANDIDA, Simone. Plano Lucio Costa: Os descaminhos da ocupação da Barra O Globo. Rio de Janeiro. p. 34. 28.04.2013.

GOOGLE MAPS BRASIL. Roberto. 2009. Disponível em: <<https://maps.google.com.br/maps/ms?ie=UTF8&oe=UTF8&msa=0&msid=114133926023171689764.00046436bb41ea51c31ad>> Acesso em: 02 ago. 2012.

GUEIROS, J. Chinês contra libanês história continua. 02 de novembro de 2009. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/bairros/gueiros/?a=381&periodo=200910>> Acesso em: 12 mar. 2013.

HARVEY, David. *A produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Ed. Annablume, 2005.

HISTÓRIA DA BARRA. *Desenvolvimento fundiário da Barra da Tijuca*. Disponível em: <<http://historiadabarra.wordpress.com/2012/03/26/desenvolvimento-fundiario-da-barra-da-tijuca/>>. Acesso em: 10 jun. 2013.

HYATT, Grand. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://grandhyattriodejaneiro.com.br>. Acesso em: 30 maio 2013.

HOSKEN, Carvalho. Barra da Tijuca. Disponível em: <<http://www.carvalhohosten.com.br/site/barra-da-tijuca-ontem.aspx>> Acesso em: 03 abr. 2013.

JACOBSSKIND, Mário Augusto. Desapropriação favorece uma imobiliária. Folha de São Paulo. Sucursal do Rio, p. 12, 28 de junho de 1978.

JORNAL DO BRASIL. Caderno Cidade. *A Barra Fica*. 04 de julho de 2013. Disponível em: <<http://vejario.abril.com.br/blog/as-ruas-do-rio/bairro-a-bairro/o-ano-em-que-a-barra-quase-saiu-do-rio>> Acesso em: 17 jan. 2013.

LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo no Brasil 1895 – 1965*. 1º Edição. Ed. FUBA (Universidade Federal da Bahia), 1999.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. *A construção do Eldorado Urbano*. O plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarépaguá – 1970/1988. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Ed. da Universidade Federal Fluminense, 1999.

LEITÃO, Gerônimo e REZENDE, Vera F. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

LEONÍDIO, Otávio. Lúcio Costa, um homem de ideias. 2008. Disponível em: <http://www.editora.vrc.puc-rio.br/autores/autores_entrevistas_otavio_leonidio.html> Acesso em: 26 fev. 2013.

LOPES, Rodrigo. *O Planejamento Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro - Um Processo de Transformação*. Dez anos depois: Como vai você, Rio de Janeiro? Ano 3. nº 5, Março 2003.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. *A cidade na Incerteza*. Ruptura e Contiguidade em urbanismo. São Paulo: Ed. Viana & Mosley, 2006.

MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Oflia. *A cidade do pensamento único*. Rio de Janeiro: Ed. Vozes. 2007.

_____. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1979.

_____. *O que esperar dos planos diretores?* 2005. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_esperarplanodiretor.pdf> Acesso em: 12 ago. 2012.

_____. *Metrópoles brasileiras*. 2006. Disponível em: <<http://www.itaucultural.org.br/proximoato/pdf/textos/textoerminiamaricato.pdf>> Acesso em: 12 ago. 2012.

_____. *Metrópole, legislação e desigualdade*. Estudos Avançados. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>> Acesso em: 12 de ago. de 2012.

_____. *Conhecer para resolver a cidade ilegal*. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_conhecercidadeilegal.pdf> Acesso em: 12 ago. 2013.

_____. *Nossas cidades estão ficando inviáveis*. 2007. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2508%3Acatid%3D28&Itemid=23> Acesso em: 12 ago. 2012.

MELLO JUNIOR, Donato. *Rio de Janeiro. Planos, Plantas, Aparências*. Rio de Janeiro: Ed. João Fortes Engenharia, 1988.

MENDONÇA, Francisco. *Impactos socioambientais urbanos*. Paraná: Ed. UFPR, 2004.

MINC, Carlos. Revista Exame – Info. Tecnologias Verdes. 01 de outubro de 2012. Disponível em: <<http://info.abril.com.br/noticias/tecnologias-verdes/lagoas-da-barra-da-tijuca-vaio-ser-recuperadas-01102012-14.shl>> Acesso em: 2 mar. 2013.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. *O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1977.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. Baixada de Jacarepaguá, 1980.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral Zona Especial -5 (ZE-5). Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Pereira Passos. Diretoria de Informações Geográficas. Plano Diretor Decenal de 2002. Subsídios para a sua Revisão 2005. Disponível em: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653_planodiretor.PDF>. Acesso em: 10 jan.2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas>> Acesso em: 20 out. 2012.

_____. Prefeitura. da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://obras.rio.rj.gov.br/index2.cfm?sqncl_publicacao=264> Acesso em: 20 dez. 2012.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Endereço eletrônico: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu>>. Acessos contínuos no mês de janeiro de 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/ev_planos.asp> Acesso em: 25 abr. 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio2016.com.br/noticias/noticias/prefeito-do-rio-garante-numero-suficiente-de-quartos-de-hoteis-para-os-jogos-ja-em>> Acesso em: 30 maio 2013.

_____. Rio 2016. Disponível em: <<http://www.rio2016.org/os-jogos/mapa-de-competicoes/barra-o-coracao-dos-jogos-olimpicos-e-paraolimpicos>>. Acesso em: 06 jul. 2013.

_____. Decreto- lei n. 42, de 23 de jun. de 1969. Aprova o Plano Pilôto de urbanização e zoneamento para a Baixada de Jacarepaguá. Disponível em:

<<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/DL42E.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Decreto n. 322, de 03 de mar. de 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 jun. 2013.

_____. 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/buscafacil/Arquivos/PDF/D322M.PDF>. Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. 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, de 03/03/1976. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D3046M.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Plano Diretor do Rio de Janeiro. Lei Compelmentar n. 111/2011. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>>. Acesso em: 20 fev. 2014.

PAVIANI, Aldo. *Brasília: Moradia e Exclusão*. Coleção Brasília. Brasília: Ed. UNB, 1996.

PIRES, Hindenburgo Francisco. *Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: A utopia do Plano Estratégico e sua inspiração catalã*. Biblio 3W. *Revista Bibliográfica de Geografia Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona*. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98, Vol. X. V.nº 895 (13), 2010.

RAMOS, Paulo. Comissão Parlamentar de Inquérito 9º RGI. Disponível em: <<http://www.depuadopauloramos.com.br/?=1849>> Acesso em: 13 abr. 2013.

REZENDE, Vera F. *O jogo de verde com o branco, Lúcio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá*. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Vera%20Rezende.pdf>> Acesso em: 10 mar. 2012.

_____. *O Planejamento urbano e Ideologia*. 1982. Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 1982.

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. *O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Interações e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro. Ed. UFF. CREA-RJ, 2004.

_____. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos ideais modernistas Após Três Décadas*. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/148R.pdf>> Acesso em: 10 mar. 2012.

_____. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como Espaço Residencial, Evolução e Crítica de um Projeto para uma área de Expansão da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

REZENDE, Vera. F. M.; LEITÃO, Gerônimo; SAMPAIO, M.; CAVALCANTE, André. *A Barra da Tijuca como espaço residencial e de serviços: Uma nova Centralidade em uma área de expansão na cidade do Rio de Janeiro* In: *A arquitetura da cidade contemporânea: centralidade, estrutura e políticas públicas* (no prelo). Vol I. Rio de Janeiro: Ed. Univali, 2011, p.171-191.

REZENDE, Vera. F. M.; SILVA, F. F. O.; OLIVEIRA, M. T. C.; YORGENSEN, P. *A outorga onerosa do Direito de construir e o solo criado: Uma necessária avaliação das matrizes Conceituais*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR). V.11 n.2, 2011. p.51-71.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Presentificação, impulsos globais e espaço urbano: O novo economismo*. Cadernos da América Latina XI. Encarte Clacso. 2009.

RIBEIRO, Claudia Tavares. *Rio de Janeiro 1988: uma cidade contra a "ideologia da modernização"*. Seminário de História, da Cidade e de urbanismo. V. 2, n. 1, 1993. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/29>> Acesso em: 29 abr. 2013.

ROLINK, Raquel. *Remoção de parte da Vila Autódromo, no Rio: não existe outra alternativa*. 18 de fevereiro de 2011. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2011/02/18/remocao-de-parte-da-vila-autodromo-no-rio-nao-existe-outra-alternativa/>> Acesso em: 25 maio 2013.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Santa Catarina: Ed. Argos, 2003.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. *A cidade como um jogo de cartas*. Rio de Janeiro: Ed. UFF. Projeto Editores, 1988.

SAULE JÚNIOR, Nelson; ROLNIK, Raquel. *Estatuto da Cidade. Novas perspectivas para a reforma urbana*. 2001. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/833/833.pdf>> Acesso em: 02 jan. 2013.

- SILVA, Catia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. *Metrópole. Governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: Ed. DP&A, 2006.
- SILVA, Carlos Alberto F. da. *A promoção imobiliária recente no município do Rio de Janeiro*. 1996. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/01_5_silva.pdf> Acesso em: 02 jan. 2013.
- SILVA, Gabriela. *Processo de ocupação urbana da Barra da Tijuca (RJ): Problemas ambientais, conflitos sócios-ambientais, impactos ambientais e urbanos*. 2006. Disponível em: <<http://www.fec.unicamp.br/~parc/vol1/n1/parc01silva.pdf>> Acesso em: 10 jan. 2013.
- SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. São Paulo: Ed. Malheiros, 2012.
- SILVA, Luciana Araújo da. *Barra da Tijuca: O Concebido e o Realizado*. Revista geo-paisagem (on line). Ano 3, n. 06, 2004. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/barra.htm>> Acesso em: 23 abr. 2013.
- STUCKENBRUCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: O Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Públicas Urbanas: IPPUR/UFRJ – FASE, 1996.
- SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2001.
- TABAK, Israel; COUTINHO, Luiz Paulo. *Falta de Planos Ameaça o Futuro da Barra da Tijuca*. Jornal do Brasil. 01 de setembro de 1968. Rio de Janeiro.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. Programa de Engenharia Costeira e Oceânica do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia. COPPE. 27 de fevereiro de 2007. Disponível em: <http://www.planeta.coppe.ufrj.br/imprimir_artigo.php?artigo=841> Acesso em: 02 jan. 2013.
- VAZ, Lilian Fessler. *Dos cortiços a favela e aos edifícios de apartamento – a modernização da moradia no Rio de Janeiro*, 1994, p. 581 a 587. Disponível em: <<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223377187I6iYL2uw3Xe43QN7.pdf>> Acesso em: 03 nov. 2012.
- VIEIRA, Andrea Gouvea. Jornal O Dia. *Peu das Vargens*. Disponível em: <<http://www.andreagouveavieira.com.br/conteudo/peu-das-vargens-5C35A9-sancionado-com-artigos-pol%C3%AAmicos>> Acesso em: 30 maio 2013.
- VILLAÇA, Flavio. *As ilusões do plano diretor*. 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2012.

_____. *A segregação social da metrópole brasileira*. 1998. Disponível em: <<http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/anpocs1.pdf>> Acesso em: 20 abr. 2012.

_____. *Perspectivas do Planejamento Urbano no Brasil de hoje*. Campo Grande. 2000.

ZEE, David. *Barra da Tijuca: Natureza e Cidade*. Rio de Janeiro: Ed. Andréa Jakobsson Estúdio, 2012.