

LUCIO COSTA E O PLANO PILOTO PARA A BARRA DA TIJUCA: A VIDA É MAIS RICA E MAIS SELVAGEM QUE OS PLANOS URBANÍSTICOS

Lucio Costa And The Master Plan For Barra Da Tijuca: Life Is Richer And Wilder Than Urban Plans

Vera F. Rezende

PPGAU/UFF

vrezende1234@gmail.com

Gerônimo Leitão

PPGAU/UFF

geronimo_leitao@uol.com.br

Resumo

Em 1969, o arquiteto Lucio Costa é convidado a preparar o plano para a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá, uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro. Semelhante ao processo de implantação do Plano Piloto de Brasília (1960) de sua autoria, Costa é chamado a responder a avaliações negativas sobre alguns de seus aspectos, entre eles, a questão das habitações sociais. Contudo, se em Brasília percebemos uma defesa quase incondicional e uma tendência a solicitar que se dê tempo para que floresçam aspectos positivos, no caso da Barra da Tijuca, o arquiteto se manifesta duramente contra o processo de urbanização da região. Nosso objetivo neste trabalho é refletir sobre as suas declarações em documentos e entrevistas, recuperando o debate que ocorre sobre a implementação do plano.

Palavras-chave

Plano Piloto da Barra da Tijuca, arquiteto Lucio Costa, Plano Piloto de Brasília, habitações sociais, processo de implementação.

Abstract

In 1969, architect Lucio Costa is invited to prepare the master plan for Barra da Tijuca and Baixada of Jacarepaguá, an expansion area of the city of Rio de Janeiro. Similar to the implementation process of the Pilot Plan of Brasilia (1960) of his own, Costa is asked to respond to negative reviews of some of its aspects, among them the provision of social housing. We argue that in the case of Brasília there is an almost unconditional defense of the project and a demand for additional time to allow its

positive characteristics to flourish. In the case of Barra da Tijuca, his positions are severe against the process of urbanization. Our purpose in this paper is to discuss his statements in documents and interviews, recovering the debate that takes place about the implementation of plan.

Keywords

Pilot Plan of Barra da Tijuca, architect Lucio Costa, Brasília Pilot Plan, social housing, implementation process.

Razões Iniciais ¹

Em 1969, o arquiteto Lucio Costa é convidado pelo Governo do Estado da Guanabara para preparar um plano para uma área de expansão natural da cidade do Rio de Janeiro, que seria fatalmente ocupada com a construção dos acessos viários de ligação com a Zona Sul², a área mais valorizada da cidade. Tratava-se, segundo as fontes oficiais, de adiantar-se ao processo inevitável de ocupação, com a definição de parâmetros construtivos³, que a partir da proteção de características próprias da região, não permitissem a reprodução do que havia ocorrido com outros bairros da orla marítima.

Só a Barra da Tijuca possuía 82 km² urbanizáveis, correspondendo a 10% da superfície de toda a cidade do Rio de Janeiro, dado ainda mais relevante ao atentarmos para o fato de que, à época, isso representava cerca de 20% de toda a área urbanizável da cidade. A Baixada de Jacarepaguá, por sua vez, onde se inclui a Barra da Tijuca, abrangia uma superfície de 160 km², com 122,50 km² urbanizáveis, correspondendo a, aproximadamente, 25% da área potencialmente urbanizável da cidade⁴.

Ampliariam-se, assim, as fronteiras da cidade, abrindo-se áreas para a atividade imobiliária, que passavam a constituir um novo eldorado urbano (Leitão, 1999).

O convite encaminhado pelo Governador Negrão de Lima, através do engenheiro Paula Soares, Secretário de Obras do Estado da Guanabara, é inicialmente

¹ O artigo resulta de pesquisa sobre o Plano Piloto, utilizando-se publicações, entrevistas, documentos oficiais e pareceres do arquiteto Lucio Costa.

² Em 1967, o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Guanabara inicia a construção da Auto-Estrada Lagoa-Barra, parte integrante da BR-101, via de acesso à região com cerca de 20 km de praias, que resultaria em um intenso processo de ocupação.

³ O primeiro projeto de ocupação é estabelecido pelo PA 5596 de 29/12/1950, projeto viário, com a definição de parques em torno das lagoas. Não são estabelecidos critérios de ocupação e várias de suas vias são mantidas no Plano Piloto.

⁴ Dados da Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1980 e PUB-Rio, 1977.

recusado diante da justificativa de Lucio Costa de se tratar de um caso adequado a um concurso internacional⁵ A aceitação se dá, posteriormente, por influência e insistência do amigo Rodrigo de Mello Franco.⁶ Nogueira de Sá (2005) reproduz as palavras do arquiteto ao aceitar:

Senti-me acovardado, mas ele foi muito insistente; ficou então acertado que eu faria o Plano Piloto, mais como uma coisa assim, mais uma orientação geral e não uma coisa rígida, e que seria então desenvolvido depois por um organismo criado pelo DER (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem), para desenvolver este plano. (Sá, s/d, p.3)⁷

A cidade de Brasília, inaugurada em 1960, e seu plano urbanístico de autoria de Lucio Costa e idealizado dentro dos princípios do urbanismo moderno são referências para a sua contratação, sinalizando que os novos espaços criados teriam como características principais o ordenamento e a racionalidade. Os princípios espaciais do ideário moderno estão presentes em ambos os planos: a ausência de lotes ou quadras tradicionais e a verticalização utilizada como estratégia para a concentração de áreas edificadas com a criação de áreas vazias.

Semelhante ao processo de implementação do Plano Piloto de Brasília, no caso da Barra da Tijuca, nos anos e décadas seguintes o autor é chamado inúmeras vezes para explicar o seu plano e a responder a avaliações negativas sobre alguns de seus aspectos. Com o objetivo de analisar as observações de Lucio Costa a respeito do processo de implementação do Plano da Barra da Tijuca, iniciamos a nossa pesquisa com as declarações de Costa em defesa de Brasília, entre as quais, em diferentes períodos, destacamos:

... Brasília ainda não é uma cidade propriamente dita, ainda não está pronta. Terá condições vantajosas de vida dentro de dez ou quinze anos. Como está, ainda é, como costume dizer, a nossa Sibéria. As partes construídas ainda não se articulam no espaço livre... (Costa, 1961, p.342)⁸

Acho extraordinário que essa cidade, há tão pouco tempo simples idéia mentalmente visualizada, já se tenha materializado numa realidade viva e atuante... Acho extraordinário que, hostilizada como tem sido, tenha podido resistir, apenas nascida a tantas mutações. (Costa, 1970 a, p.6)⁹

⁵ Para compreender a personalidade de Costa, lembramos que, em 1959, ele recusa a instalação de uma sala com seu nome na V Bienal de São Paulo e indica o nome de Gregório Warchavchik.

⁶ Os engenheiros Segadas Viana e Hugo Accorsi em nome do Secretário formalizam o convite.

⁷ O arquiteto Eitel P. Nogueira de Sá, Secretário do Grupo de Trabalho - GTBJ para o desenvolvimento do Plano, em 1969, reproduziu em documento manuscrito as palavras de Lucio Costa. Entrevista em 6/7/2005.

⁸ Depoimento ao jornalista Cláudius Ceccon, Jornal do Brasil, 08/11/61 e em Costa, Lucio, 1961, p.342.

⁹ Brasília 10 anos depois segundo Lucio Costa. 1970 e Costa, Maria E. (org.), 2001, p.109

...a verdade é que Brasília existe onde há poucos anos só havia deserto e solidão;...; a verdade é que a vida brota e a atividade se articula ao longo dessas novas vias; a verdade é que seus habitantes se adaptam ao estilo novo do vida que ela enseja, o que as crianças são felizes..." (Costa, 1970 b, p.12)¹⁰

É estranho o fato: esta sensação, ver aquilo que foi uma simples idéia na minha cabeça transformado nessa cidade enorme, densa, imensa, viva, que é Brasília de hoje.(Costa, 1995, p.316)¹¹

Em relação à habitação econômica dentro do plano, em sua visão inicial ela ainda iria se impor ao longo do processo de implementação. Ao longo dos anos, o autor ainda olha a cidade com esperança em seu futuro:

..O Plano Piloto não foi obedecido ainda, como, por exemplo, nas superquadras. O que se queria era formar de cada quatro superquadras uma Unidade de Vizinhança, em que convivessem pelo menos três níveis sociais. (Costa, 1961, p.342)¹²

Finalmente, embora a proposição inicial, constante do plano, no sentido da preservação de quadras destinadas a diferentes padrões econômicos, para que todos os funcionários, bem como os bancários e comerciários, pudessem ali residir, tenha sido, como se sabe, desde logo impugnada pelas autoridades responsáveis, ainda olho para esse "utópico" Plano Piloto com o mesmo otimismo. (Costa, 1995, p320)¹³

Por outro lado, o uso popular da Rodoviária e do centro de compras é celebrado como uma apropriação legítima dos brasileiros em 1984:

Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado.(Costa, 2001, p.107)¹⁴

Essas e tantas outras reflexões do autor de Brasília, algumas firmes e solicitando mudanças¹⁵ logo após a inauguração, outras ao longo das três décadas posteriores a sua inauguração (Costa, 1972, 1974, 1976, 1982, 1987, 1988)¹⁶ nos

¹⁰ COSTA, Lucio. O urbanista defende a cidade. 1970, redigido em 1967 e publicado em 1968 no *Architecture, Formes, Fonctions*.

¹¹ Seminário do Senado, 1974, reproduzido em Costa, 1995 e Costa, Maria Elisa (org.), 2001, p.103.

¹² Depoimento ao jornalista Cláudius Ceccon, *Jornal do Brasil*, 08/11/61 e em Costa, 1961.

¹³ *Jornal do Brasil*, Revista de Domingo, 1976, e Costa, 1995.

¹⁴ A afirmação de 1984 foi reproduzida em livro de sua filha Maria Elisa Costa, 2001.

¹⁵ É o caso de carta de 19/07/1961 à Novacap sobre o problema habitacional.

¹⁶ Várias estão reproduzidas em Costa, 1995: Retificações, anos 70 e 80, *Revista Realidade*, 1972, "Restez chez vous", *Manchete*, 31/08/74, *Jornal do Brasil*, 1976, *Revista "Summa"* 1982, Brasília 57-85, Brasília Revisitada, 1987 e Estado de São Paulo, 13/01/88.

permitiram avaliar o discurso contundente adotado pelo mesmo arquiteto no caso da Barra da Tijuca. Se em Brasília podemos perceber na maioria dos documentos e entrevistas do arquiteto, uma defesa quase incondicional e a tendência a solicitar que se dê tempo para que floresçam as características positivas do Plano Piloto, em relação à Barra da Tijuca a situação assume outras características.

Nesse último caso, embora Lucio Costa se encontre de início como consultor do órgão responsável pela implementação, o processo de urbanização produz como resultados formas de ocupação que se afastam dos objetivos do autor expressos no documento original. Ao longo do tempo, os interesses de ocupação da área dentro de critérios menos restritivos, que aqueles definidos pelo Plano, fazem com que o arquiteto se manifeste duramente em defesa da concepção inicial e dos princípios espaciais definidos. Ao final, contudo, nas suas afirmações há evidências de sua desistência diante da impossibilidade de garantir os princípios iniciais.

Essas constatações nos levaram a estabelecer o objetivo principal deste trabalho: a partir da análise de documentos, pareceres e publicações, refletir sobre declarações do arquiteto Lucio Costa sobre o Plano Piloto da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, ao longo de mais de duas décadas, que incluem, respostas a críticas, algumas relacionadas à falta de habitações econômicas dentro da área do plano e, que em seu conjunto permitem compreender a desaprovação do arquiteto em relação ao caminho que a implementação percorre. Pretendemos, ainda, com este artigo reafirmar suas observações, não só através de simples reprodução, mas as resgatando dentro do processo polêmico de implantação do plano. O estabelecimento da periodização, que acompanha a reflexão pretendida, nos permitiu contextualizar determinada afirmação do arquiteto em relação a esse processo.

A fase inicial de Implementação

A primeira fase tem início com a própria formulação do Plano em 1969 e se estende até 1980, ano que concentra uma série de pareceres de avaliação do processo de urbanização por parte de seu autor. Caracteriza-se pelo seu detalhamento e pela implantação dos primeiros empreendimentos e, em grande parte dela, as determinações de Lucio Costa são plenamente atendidas.

Com a aprovação¹⁷, os proprietários de lotes procuram o Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá-GTBJ para esclarecimentos quanto ao aproveitamento de seus terrenos, uma vez que ele fornece diretrizes a serem posteriormente detalhadas. Nesse período, opera-se por consultas prévias ao autor do Plano assessorado pela

¹⁷ Decreto Lei nº 42 de 23/06/1969.

equipe técnica, que se traduzem em critérios e índices quanto aos parcelamentos e aproveitamentos de terrenos. A reconhecida integridade de Lucio Costa valida esse tipo de gestão, em que o detalhamento ocorre junto com a apresentação de demandas. Era uma época em que se discutia francamente os projetos para a região com as partes interessadas e se exercia controle sobre os excessos.

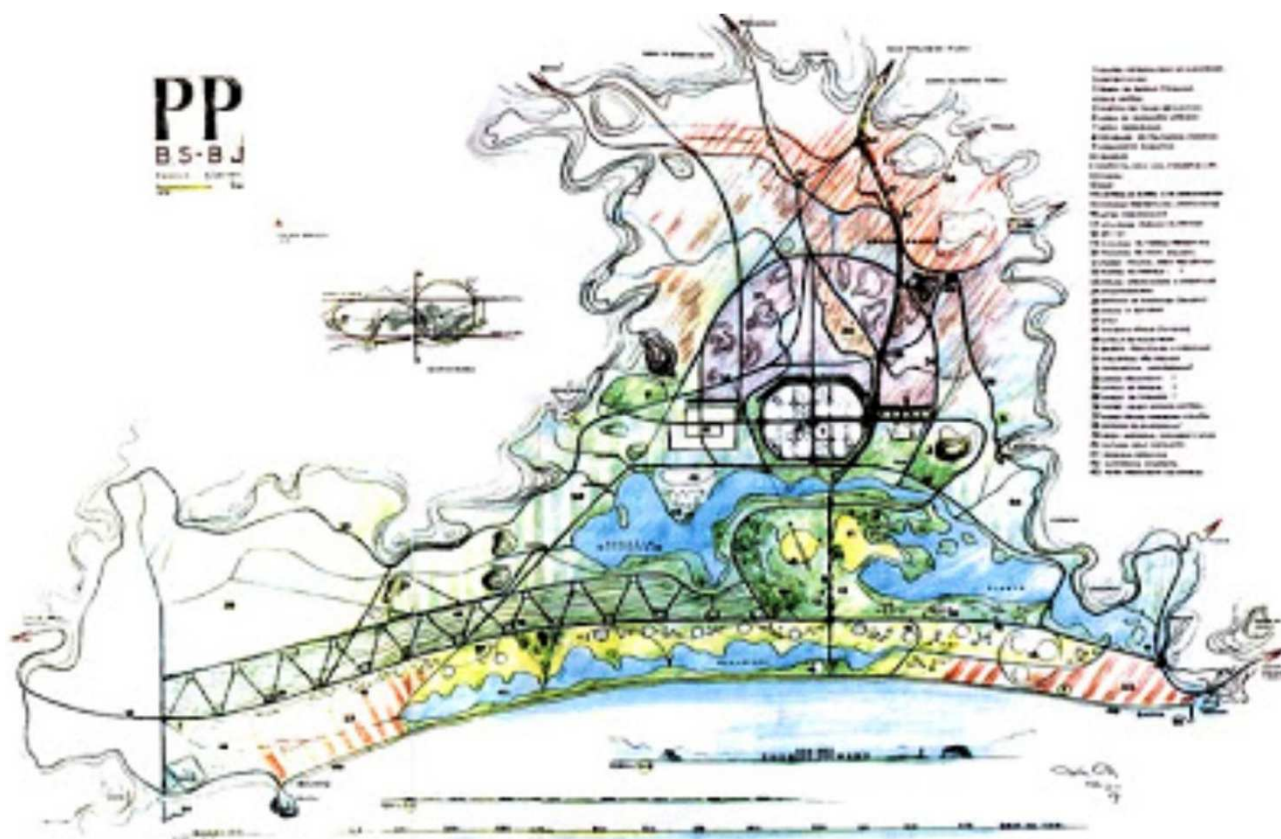


Figura 1- Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá.

Fonte: Estado da Guanabara, 1969.

Em 1974¹⁸, a transformação do Grupo de Trabalho em Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca – SUDEBAR permite antever a tensão que se avizinha do processo de implementação do Plano e as ameaças potenciais às suas restrições sobre o uso e ocupação do solo, pelo aumento da valorização dos terrenos. Entre 1972 e 1975, seis anos após a sua aprovação, a Barra da Tijuca com 1903% de valorização fundiária batera o recorde em relação a outros bairros. O acréscimo no valor da terra nos bairros do núcleo da cidade iria atingir 451%, enquanto na periferia da cidade seria da ordem de 134%. (Wetter e Massena, 1982, p.69).

¹⁸ Em 26/06/1974, é criada a Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR) URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP

Com a criação da SUDEBAR, o Grupo de Trabalho inicial ganha importância em termos institucionais e o autor permanece como consultor especial, mas o modelo de implementação é alterado. Anos mais tarde, Costa critica essa transformação, com consequências imediatas na forma de gestão:

... As portas que eram abertas se fecharam... Houve uma ruptura, digamos, entre o corpo técnico que nem sempre estava a par do que estava acontecendo, embora o Consultor Especial, que era eu, fosse sempre ouvido nas decisões da SUDEBAR. Aquele estilo de trabalho, aquele modo de trabalho inovador, perdeu toda a consistência...(COSTA, 1984, p.5)¹⁹

Em 1976, são estabelecidos²⁰ os primeiros parâmetros de ocupação. Reduz-se em parte a flexibilidade inicial de negociação, com a fixação de índices urbanísticos para cada uma das 46 sub-zonas, que passam a constituir frações da área objeto do plano. Nessa época, o conjunto da legislação,²¹ que regula o uso e ocupação do solo no restante da cidade encontra-se, também, em modificação com a introdução de uma série de benefícios ao direito de construir.

Em 1974, conclui-se o Elevado do Joá, parte do complexo viário que viabiliza a ocupação da região como extensão da Zona Sul da cidade. Com isso, a partir da segunda metade da década de 1970, são construídos diversos empreendimentos imobiliários, em que se destacam os condomínios privados²², que dão origem a um novo conceito de moradia, associando residências a serviços e lazer. A maioria são loteamentos com bloqueios físicos, que impedem a circulação nos moldes da cidade tradicional, mas se tornam um paradigma para futuros empreendimentos.

Nesse período (1969-1980), alguns pontos marcam o discurso de Lucio Costa sobre o Plano Piloto. A defesa dos aspectos ambientais e paisagísticos e a necessidade de compatibilizá-los com a ocupação irreversível, reflexão presente no documento inicial do Plano, são reafirmados em parecer de 1974:

O que atrai na região é o ar lavado e agreste, o tamanho - as praias e dunas parecem não ter fim, e aquela sensação inusitada de se estar num mundo intocado, primevo. Assim, o primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir que se faça lá seja o que for... Mas, por outro lado, parece evidente que um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar definitivamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde,

¹⁹ Termo de declarações, Comissão Especial de Inquérito, Resolução nº 264/84, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 24/08/1984.

²⁰ Decreto nº 324 de 03/03/1976.

²¹ No mesmo ano, é aprovado o Decreto nº 322/76 (Zoneamento do Município do Rio de Janeiro).

²² Os primeiros condomínios na Barra da Tijuca denominam-se Nova Ipanema e Novo Leblon, uma alusão aos bairros da Zona Sul carioca.

urbanizado. A sua intensa ocupação é, já agora, irreversível.(Costa, 1995, p.357)

O autor antecipa o embate que se manifestará ao longo do processo de implantação do Plano entre edificar e preservar ou, em suas palavras, "*o jogo do verde com branco*" (Costa, 1984, p.6)²³, que se torna mais intenso à medida em que os terrenos da região se valorizam, com a escassez de áreas edificáveis nos bairros da Zona Sul carioca.

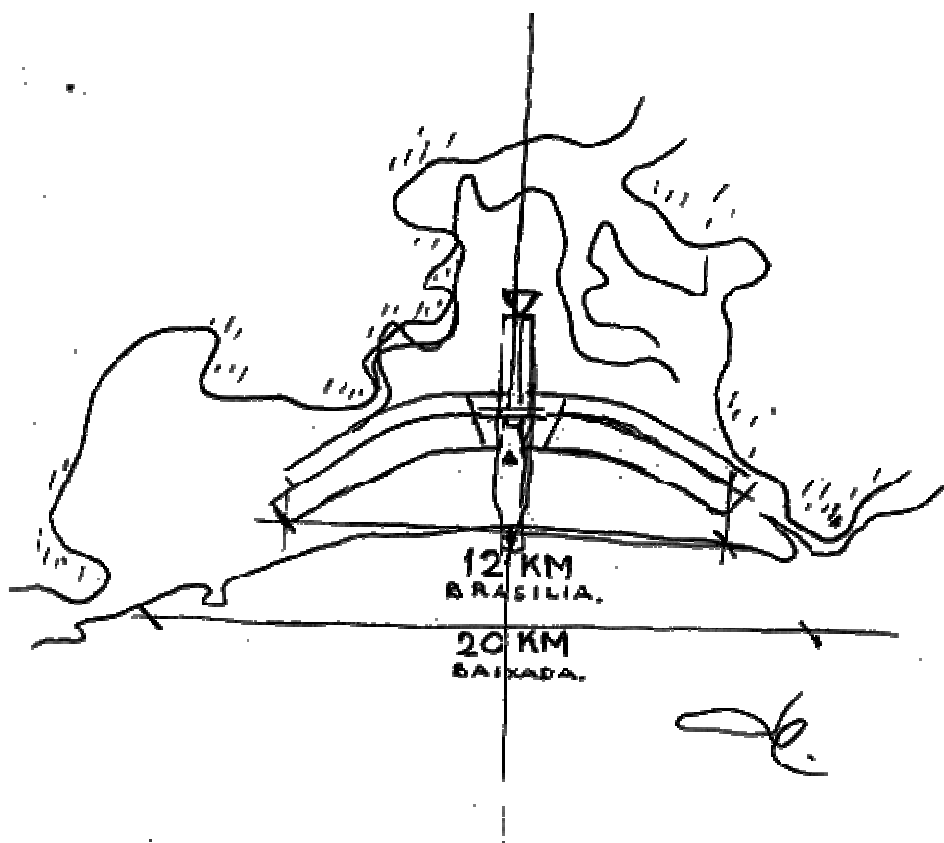


Figura 2: Croquis de comparação entre a Barra da Tijuca e Brasília.

Fonte: Costa, Lucio, 1980.

Utiliza-se, também, da comparação com o processo de urbanização resultante do Plano Piloto de Brasília, estabelecendo as diferenças quanto ao processo de gestão da terra. Justifica o modelo adotado no caso da Barra da Tijuca, de negociação de índices de aproveitamento dos terrenos, que deveria fugir do "*pode ou não pode*" (Costa, 1980, p.1)²⁴ do restante da cidade:

²³ Termo de declarações citado, 24/08/1984.

²⁴ Costa, Lucio. Uma questão de critério urbanístico, parecer, 1980 c.

À vista, porém, do seu tamanho, melhor diria, da sua escala, no confronto com a escala dos demais bairros da cidade – o Plano Piloto de Brasília cabe folgado dentro dela – justifica-se, ou mesmo impõe-se, a adoção de critérios outros que não os usuais na apreciação dos projetos de ocupação urbana. Só foi precisamente por isso que foi criada a SUDEBAR e, mantido como consultor especial, o autor do Plano Piloto.(Costa, 1980 c, p.1)²⁵

Para Costa, a propriedade fundiária constitui, ainda, uma das diferenças fundamentais entre os dois planos. Em Brasília, segundo ele, foi possível para o poder público, em função de sua propriedade, estabelecer com rigor os parâmetros definidos pelo Plano Piloto. Na Barra da Tijuca, por sua vez, a propriedade da terra é basicamente privada e cabe ao poder público somente garantir a necessária coerência urbanística. Com este parecer, o autor do plano responde às inquietações com relação à forma flexível e fragmentada do processo de ocupação em curso:

O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá, por seu condicionamento e características, revelou-se desde logo o oposto de Brasília. Num caso, o poder público estava de posse da área e podia dispor dela livremente para, por sua própria iniciativa, definir e impor a urbanização a ser implantada em curto prazo; no outro bem ou mal, a área já havia passado para a mão de particulares, cabendo ao poder público apenas definir e instalar a trama viária básica, bem como definir os critérios de ocupação a serem obedecidos pela iniciativa privada...(Costa, 1980 a, p.1)²⁶

A defesa do modelo de gestão, em que os projetos são analisados caso a caso a partir de critérios gerais, está sempre presente em seus pareceres como consultor especial da Sudebar. Em 1974, ano de criação da SUDEBAR, esse modelo é justificado pelo autor em face da extensão da região e das possibilidades de propostas criativas por parte de arquitetos e proprietários de terrenos:

... a previsão a priori dos requisitos de ocupação deve ser cautelosa a fim de não tolher a futura manifestação da sua legítima vocação, não passando assim as "instruções normativas", em muitos casos, de simples balisamento suscetível de certa margem de tolerância na sua aplicação, senão mesmo de reajuste de critério e consequente reformulação, tendo em vista o referido objetivo primordial.(Costa,1995, p.357)

O arquiteto em um de seus pareceres reage em defesa de uma gestão negociada: " *Não se deve engaiolar o futuro da área com a presumida onisciência e*

²⁵ Idem.

²⁶ COSTA, Lucio. Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer, 1980 a.

onipotência das rígidas previsões. A região precisa continuar aberta à inventiva das proposições, ...". (Costa, 1980, p.1)²⁷

A este propósito, uma das constantes críticas à Barra tem sido a baixa qualidade arquitetônica da maioria dos projetos construídos. No caso de Brasília, suas manifestações destacam desde o início (Costa, 1961) a contribuição positiva da arquitetura de Oscar Niemeyer. De forma diversa, no caso da Barra da Tijuca, o texto a seguir de 1974 é um dos momentos em o arquiteto expressa a expectativa de que a área de expansão propicie o surgimento de uma arquitetura de qualidade:

....todos se apegam a um artificioso valor do metro quadrado de chão; oneram-se assim os projetos e a qualidade arquitetônica se abstém. 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 neles incida. E é igualmente de esperar-se que a arquitetura, ainda esquiva, dê um ar de sua graça na proporção adequada dos edifícios e na serena naturalidade, resguardada ou acolhedora, das casas entremeadas pelo arvoredo. Só que, então, já não estarei mais aqui. (Costa, 1995, p.356)

O autor defende, ainda, o caráter experimental do plano em outro parecer da mesma época:

...A região abrangida pelo plano deve continuar a ser considerada como área experimental, uma espécie de "laboratório urbano" - razão de ser, aliás, da criação da SUDEBAR - para que, com o assessoramento do autor do Plano Piloto, ela se mantenha urbanisticamente viva e capaz de absorver - sob rigoroso controle - as sucessivas inovações propostas pelo espírito empreendedor das partes interessadas.(Costa, 1995, p. 357)²⁸

No início da década de 1980, já se delineia o desvirtuamento do Plano mesmo por parte de ações do poder público. Iniciam-se as declarações de Costa, que apontam oposições às suas determinações: a compra e instalação da sede da Prefeitura em Botafogo, inviabilizando o "Paço da Cidade" no Centro Administrativo na Barra da Tijuca; a falta de iniciativa na implantação de um parque nos moldes do Aterro do Flamengo na faixa litorânea da Barra da Tijuca e a urbanização inadequada da Avenida Sernambetiba, na orla marítima. Mais detalhadamente, assim se manifesta o autor:

A fusão juntamente com a a descrença quanto à efetivação do que o plano propunha levaram à compra da mansão de S. Clemente para sede do governo

²⁷ Costa, Lucio. Uma questão de critério urbanístico, parecer, 1980 c.

²⁸ Costa, Lucio, 1995, p. 357.

e a área (do centro) foi assim precocemente desativada por iniciativa da própria SUDEBAR e liberada para empreendimentos imobiliários...

Essa mesma descrença ou falta de visão – senão ambas as coisas – prevaleceu em relação à ocupação da estreita faixa denominada A-19 que, por sua excepcional importância paisagística, pretendi fosse preservada para a instalação de um futuro parque, como o do chamado Aterro do Flamengo, privilegiadamente situado entre o mar e a lagoa de Marapendi...

Igual manifestação de falta de sensibilidade paisagística e prepotência se constata no modo como a duplicação, necessária da via litorânea Sernambetiba foi implantada, ou seja, nos mesmos moldes das demais avenidas a beira-mar, quando o Plano Piloto recomendava tratamento especial, visando conciliar o desafogo do tráfego com a ambientação agreste original. (Costa, 1980 a, p.1,2)²⁹

Chama-nos a atenção, a questão da habitação social, que ao longo do tempo, se transforma num dos pontos fracos e objeto de críticas ao processo de implantação do Plano Piloto. O documento original, ao dispor sobre os núcleos ao longo da BR 101 no lado norte, distantes de cerca de um quilômetro entre si, afirma que:

seriam constituídos por um conjunto de edifícios de oito a dez pavimentos, de profundidade limitada a dois apartamentos apenas, a fim de se evitarem massas edificadas desmedidas, dispondo igualmente cada conjunto de blocos econômicos de quatro apartamentos por piso, com duplo acesso, três pavimentos e pilotis".(Costa, 1969, p.8)³⁰

Trata-se de rara disposição do Plano sobre diferentes grupos de renda, nesse caso relacionada a determinada tipologia residencial. A universalidade das propostas do urbanismo modernista, os ideais de uma nova sociedade a ser criada pela aplicação de seus princípios, não permitiriam ao autor do Plano a definição de espaços que partiriam a Baixada de forma segregada. Não estão previstos no Plano, portanto, áreas a serem ocupadas, em especial, pelos grupos de média baixa ou baixa renda

Entretanto, diante de evidências preliminares de que não surgiriam projetos destinados aos grupos de renda mais baixa nas áreas mais valorizadas do Plano Piloto, é proposta pelo poder público a implantação de um programa habitacional denominado Plano Paralelo em uma de suas sub-zonas³¹, em área ainda de baixo valor da terra mais próxima à Jacarepaguá e distante da orla marítima.

Durante algum tempo, a Sudebar busca para a área, com aproximadamente quatro milhões de m², soluções de viabilização de projetos junto ao Banco Nacional

²⁹ COSTA, Lucio. Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer, 1980 a.

³⁰Entre a BR 101 e a Lagoa de Marapendi, lado sul, o Plano Piloto prevê núcleos de 25 a 30 pisos afastados cerca de 1 km entre cada um deles.

³¹Trata-se da Sub-zona A-27 definida no Decreto nº 324/1976. O Plano Paralelo se orienta para uma população com renda entre 3 a 7 salários mínimos.

de Habitação-BNH e ao Instituto de Orientação de Cooperativas Habitacionais-INOCCOOP.³²

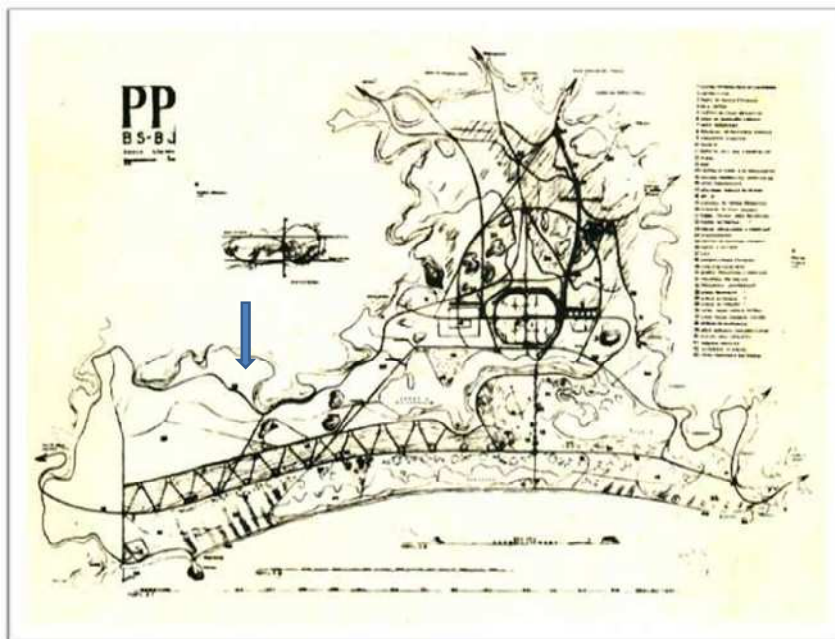


Figura 3: O Plano da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá com a localização do Plano Paralelo.

Fonte: Elaborado pelos autores sobre base de Costa, 1969.

O arquiteto reafirma a disposição do Plano Piloto no sentido de prover habitações econômicas e discorda da denominação Plano Paralelo, que parece revelar a exclusão da população de menor renda na concepção original do plano:

...o Plano Piloto não estabeleceu nenhuma restrição nesse sentido, é de todo inadequada a expressão plano paralelo atribuído ao programa de ocupação de determinada área para esse fim. É evidente, que tratando-se de toda uma região, essa população que efetivamente trabalha e produz e cada vez mais conciente e reivindicadora dos seus direitos, aqui reside.... (Costa, 1980 a, p.3)³³

A área escolhida possui baixo valor da terra, mas também um solo inadequado (turfa), que encarece o seu aproveitamento para construções de baixo custo. Além disso, trata-se de área desprovida de infraestrutura de transportes para atender à população que ali se instalaria. E, finalmente, as áreas são de propriedade particular e devem ser objeto de desapropriação por parte do poder público.

Outros projetos em menor escala, contudo, acabam por ser implantados através de recursos financiados pelo INOCOOP dentro da área do Plano Piloto ou fora

³² Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1977.

³³ COSTA, Lucio. Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer, 1980 a.

dele, na Região Administrativa de Jacarepaguá. Esta, por um efeito de irradiação do que acontecia na Barra da Tijuca, passa a receber a partir do início da década de 1980, empreendimentos residenciais inviabilizados na área do Plano devido ao alto valor da terra.

Para tanto, o Decreto nº 3046/1981 ao flexibilizar várias normas do Plano Piloto, define também dentro de sua área de abrangência, as sub-zonas que poderiam ser objeto de empreendimentos de interesse social, e, portanto, objeto de critérios de edificação menos rígido.³⁴ Por outro lado, enquanto permanecem no nível de intenções programas como o Plano Paralelo, crescem as favelas, dentro da área do Plano Piloto.³⁵ A valorização excessiva da terra nessa etapa da urbanização da região, inviabiliza empreendimentos de iniciativa do mercado, um dos princípios do modelo de gestão adotado. E o Plano Paralelo não ultrapassa a fase de projeto.

A Urbanização e o Plano Piloto, caminhos diversos

Consideramos os anos entre 1981 a 1990 como o período, que se caracteriza pela evidente alteração dos princípios do Plano original. Ainda que não seja revogado, ocorre o distanciamento de Costa da direção do seu processo de implementação, o que faz com que se coloque de forma firme em sua defesa.

As significativas modificações promovidas pelo poder público municipal levam o arquiteto a se afastar da direção da implementação do Plano em 1981. Com o Decreto nº 3046/1981 são estabelecidos novos critérios de ocupação para a região e, dois dias após a sua edição, a Sudebar é transformada em Assessoria de Projetos Especiais com as funções drasticamente reduzidas. Lucio Costa é mantido como consultor, mas somente para projetos especiais, a critério do Secretário Municipal de Planejamento.

Em termos de ocupação da região, nos anos 80, surgem empreendimentos destinados à atividade comercial, de serviços e de lazer, fora dos limites dos condomínios privados e um expressivo número de unidades residenciais multifamiliares. Destaca-se, principalmente, o surgimento dos apart-hotéis ou hotéis-residência, edificações que mesclam os usos residencial e turístico, empreendimento

³⁴ Área mínima das unidades, número mínimo de vagas de garagem e existência de quartos de empregada são isentados. A mudança se orienta para grupos de renda de 5 a 8 SM, permanecendo excluídos aqueles abaixo desse patamar.

³⁵ A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, em 1980, informa a existência de dezenove favelas, seis a mais do que as inicialmente constatadas pelo GTBJ, em 1971.

que atrai particularmente o setor imobiliário³⁶, com a aplicação de maiores índices construtivos em desacordo com o Plano original.

Quanto às normas de uso e ocupação do solo editadas no período são flagrantes as modificações no formato original do plano urbanístico. Dentre essas, a alteração de 5 para 15 pavimentos no gabarito permitido para hotéis, que inclui os apart-hotéis já mencionados.³⁷ A verticalização pontual, dentro dos princípios modernos, de modo a preservar a visibilidade das montanhas e a percepção de sua relação com as áreas de baixada e lagoas, é anulada e são aprovadas 27 edificações.

Os efeitos sobre a Barra da Tijuca são imediatos e acabam por gerar reações de grupos preocupados com o resultado da urbanização da área. Em 1984, os licenciamentos para a construção de apart-hotéis são suspensos³⁸ em todos os bairros da cidade, para reexame da legislação.³⁹

As regras do “jogo do verde com o branco” propostas pelo Plano Piloto, entretanto, já estavam alteradas também em outras situações. O Conjunto da Delfim, um projeto de 150 edificações, é aprovado diretamente pelo Secretário Municipal de Planejamento sem a audiência do consultor especial em terreno localizado no sopé do monumento natural tombado, a Pedra da Panela.

Na década de 1980, são inúmeras as declarações do arquiteto. Nesta entrevista, por exemplo, em 1982, o arquiteto expressa o seu desencanto com a implantação do Plano em termos gerais.:

..Ora, é evidente que essa enorme área agora acessível, tanto da zona norte como da zona sul, destina-se à ocupação intensiva, cumprindo ao urbanista, portanto, não se iludir e encarar esta fatalidade. Assim, em vez de uma ocupação por etapas, como ocorreu em Copacabana, Ipanema e Leblon - primeiro casas, depois pequenos prédios de apartamentos, seguidos por outros, sucessivamente maiores, até chegar ao que lá está — começar por eles, mas definindo, de saída, onde implantá-los e onde impedir sua presença. Mas o dismantelo tomou conta da área — a coisa já foi muito explicada, é melhor ficar por aqui. Fora o mar e a paisagem, o que me dá

³⁶ Sobre a rentabilidade dos investimentos em apart-hotéis, Revista Veja (07/02/1990): “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”.

³⁷ A aprovação de apart-hotéis na cidade se inicia com o Decreto nº1964/1979, permitindo-os em zonas turísticas com os critérios do uso residencial. O Decreto nº 3046/1981, na Barra da Tijuca os equipara aos hotéis.

³⁸ Decreto nº 4569/1984 suspende a possibilidade de aprovação dessa tipologia.

³⁹ As licenças para construção de apart-hotéis ficam suspensas até 1999, quando é editada a Lei nº 41/1999, que autoriza novamente a construção de apart-hotéis. O objetivo principal é a Barra da Tijuca. Em 2000, a lei perde os seus efeitos ao ser arguida a sua inconstitucionalidade.

prazer de olhar é a minha caixa d'água da SUDEBAR, assim como, no Leblon, a cobertura do prédio onde moro". (Costa, 1995, p.19)⁴⁰

Diante disso, em 1983, setores da administração municipal sensíveis às reações contra as alterações do Plano estimulam a criação de Grupo de Trabalho⁴¹ com a incumbência de avaliar e rever a legislação para a área. No documento, que contém os resultados dessa avaliação, Lucio Costa se manifesta, mais uma vez em sua defesa:

Só que já vem tarde, porque o dismantelo do PLANO PILOTO ocorrido neste curto interregno foi grande demais, a começar pela enormidade do conjunto Delfim, agora encampado pelo Banco Nacional de Habitação (B.N.H), seguida pela enormidade ainda maior do aberrante aumento do gabarito de 8 para 18 pavimentos num grupamento de mais de 150 edificações, dispostas em ordem unida, no sopé do soberbo monumento natural tombado, conhecido como Pedra da Panela.

E como se não já bastasse, surgem agora ao longo da praia mais de uma dezena de construções descomunais de quinze pavimentos, além do embasamento, desenvolvidas em profundidade e aceitas pela Administração municipal como hotéis-residência. Tudo isto compromete definitivamente a volumetria urbanística proposta pelo Plano-piloto de minha autoria que, bem ou mal, vinha sendo mantido pelas sucessivas administrações ate que, numa simples penada clandestina, o transformaram em proposição teórico-romântica a ser devidamente arquivada como peça de museu.(Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1983, p1)⁴²

O autor, nesse momento, considera o Plano Piloto "*liquidado nos seus objetivos urbano-paisagísticos fundamentais*"⁴³, mas entende que uma área das dimensões dessa baixada - tão grande que o Plano-Piloto de Brasília cabe folgado dentro dela - não pode ser encarada como um simples bairro da cidade, onde os projetos de edificação fiquem apenas sujeitos ao crivo de artigos, parágrafos e incisos da legislação, sem outros critérios de avaliação.

Segundo o arquiteto, em 1985, embora aberta à inventiva de proposições, a região da Pedra da Panela, junto com o entorno dos chamados Saco Grande e Saquinho deveria ter outra destinação. Costa se manifesta sem rodeios:

...ao comprar essas glebas o empreendedor imobiliário já sabia das restrições impostas. Não se compreende, portanto, que ao apagar das luzes da

⁴⁰ Entrevista a Roberto Marinho de Azevedo em 1982 reproduzida em Costa, 1995, p.19.

⁴¹ O Grupo de Trabalho é criado na Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral pela Resolução nº 242/1983.

⁴² Costa, Lucio. Baixada de Jacarepagua Revisão do Dec.no. 3046, parecer, 1983.

⁴³ Idem.

administração, uma "tríade" composta do próprio secretário de planejamento — a pretexto da necessidade de estimular habitação para a classe média de baixa renda -, do empresário interessado no seu jogo de valorizar ao máximo a área para obtenção de empréstimos no exterior, e da representante do Departamento de Edificações.... resolvesse, mancomunada, considerar essa belíssima área como apropriada para uma ocupação maciça de três centenas de prédios de 18 pavimentos ...

...neste Processo que, juridicamente, no meu entender, peca pela base: a tramóia, digamos assim, foi tramada às escondidas do Consultor legalmente nomeado para acompanhar a implantação do plano, diariamente no seu posto na SUDEBAR." (Costa, 1985, p.1)⁴⁴

Dentro desse processo, em 1984, cria-se uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal, com o objetivo de investigar irregularidades cometidas em licenciamentos de novas construções na área do PLANO PILOTO. Nessa ocasião, o arquiteto Lucio Costa⁴⁵ se declara, mais uma vez, contra os desvios do plano, em especial, contra as edificações multifamiliares junto à Pedra da Panela e os apart-hotéis. Esses, segundo o arquiteto, deveriam ter as licenças canceladas por constituírem *"...uma aberração de tal ordem que não há papeleta que justifique..."* (Costa, 1984, p.6) Nessa ocasião, é claro quanto às suas expectativas com relação ao futuro do plano: *"...me considero livre de responder porque eu já não estou mais na Barra, o meu Plano já acabou."* (Costa, 1984, p.6)⁴⁶

Entretanto, justificando porque é chamado de professor, na mesma Comissão Parlamentar de Inquérito, apresenta suas reflexões teóricas, mostrando onde se encaixa o urbanismo e a arquitetura modernos no "jogo do verde com o branco":

...existe no urbanismo, quer dizer o branco é a massa edificada, o verde, a área livre. De modo que esse jogo do verde com o branco é que precede a toda construção urbanística. Por exemplo,...no Mediterrâneo, naquelas encostas, prevalece o branco. As casas são umas em cima das outras. Isso do Mediterrâneo, no Marrocos. Agora, na Inglaterra, é o verde. Assim como o projeto arquitetônico moderno, vê sempre aquela idéia de fazer edifícios altos mas, cercados de áreas verdes para compensar exatamente essa altura....". (Costa, 1984, p.6)⁴⁷

Em um parecer, sobre a localização de uma vila olímpica na parte da Barra da Tijuca onde os terrenos já haviam sido parcelados, o arquiteto se utiliza de

⁴⁴ Parecer Pedra da Panela, 1985. Cabe acrescentar, que a área deu lugar a um conjunto residencial de alta renda.

⁴⁵ No início dos anos 1980, Lucio Costa se afasta, como afirmou em depoimento publicado no Diário Municipal da Câmara de Vereadores, em novembro de 1984.

⁴⁶ Termo de declarações, Comissão Especial de Inquérito, Resolução nº 264/1984, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 1984.

⁴⁷ Idem.

comparações ácidas sobre a proposta apresentada no projeto, divulgada pela imprensa e pela televisão:

Pretender-se construir nos imensos espaços ainda livres da Barra uma Vila Olímpica comprimida como se fosse uma compacta usina destinada à prática taylorista do esporte, sem levar em conta a necessidade de, civilizadamente, ambientá-la,... é , perdõem-me, desmanchar com os pés, o que se pretende fazer com as mãos ...É gastar uma fortuna para implantar um importante e benvindo projeto num pires. (Costa, 1985, p.1)⁴⁸

Em 1988, em entrevista e perguntado sobre o que restou da proposta inicial e como se sente diante da descaracterização da Barra da Tijuca idealizada no PLANO PILOTO responde, de certa forma se reconciliando com a realidade da ocupação:

Sim, o meu plano foi bastante desfigurado pelo artifício de se construir apartamentos disfarçados de apart-hotéis. Mas, ainda sobrou muita coisa....Não me entristeço por isso. Pouco vou lá, mas quando vou já vejo ali uma grande vitalidade. Com Brasília aconteceu a mesma coisa; mudou muito, mas o essencial está lá, para sempre.(Nobre, 2010, p.184)⁴⁹

A Barra da Tijuca, um filho que cresce e some no mundo

Ao longo da década de 1990, o significativo aumento populacional da região estimula o surgimento de edifícios comerciais de maior porte, originando um "boom" imobiliário, com o lançamento de complexos de salas comerciais e de escritórios.⁵⁰

Continuam a ser construídos os condomínios exclusivos de edificações multifamiliares, só que não mais acompanhadas de residências unifamiliares. Por sua vez, a faixa litorânea ao longo da Avenida Sernambetiba, que na visão de Lucio Costa, deveria ser, em quase sua totalidade, "*conservada no estado, salvo, excepcionalmente, alguma construção de caráter muito especial para conveniência do público freqüentador da região*" (Costa, 1969, p.8), dá lugar, ainda, a empreendimentos residenciais promovidos por grandes grupos hoteleiros.

As áreas mais nobres do Plano Piloto, como a faixa litorânea, constituem, à época, verdadeiras reservas destinadas a empreendimentos para os segmentos de renda mais elevada. Alguns desses lançamentos coincidem com o encontro mundial -

⁴⁸ Costa, Lucio. Vila Olímpica, parecer, 1985.

⁴⁹ Costa, Lucio. Entrevista à Cláudia Varejão, o Globo, 4/8/1988, reproduzida em Lucio Costa. Ana Luiza Nobre (org.), 2010.

⁵⁰ Ver Leitão, Gerônimo,1999.

Eco 92.⁵¹ Consolida-se, também, a imagem da região como lugar privilegiado do lazer e do turismo, com o lançamento de novas opções de entretenimento representadas, principalmente, pelos parques temáticos.

Quanto aos projetos comerciais e de serviços, esse é o campo em que os empreendimentos mais se distanciam daqueles previstos no Plano original. A recriação cenográfica da cidade tradicional é uma característica evidente e alguns projetos buscam referências em empreendimentos imobiliários construídos em Miami, nos Estados Unidos da América.

Em 1994, por ocasião da comemoração dos 25 anos de criação do Plano Piloto, o urbanista faz uma nova avaliação de sua implementação:

O plano foi uma concepção pessoal para a ocupação racional daquela área. Eu não contemplava, por exemplo, essa ideia da falta de convivência entre os moradores de cada condomínio...Nem tenho lembrança de ter sido o criador deste projeto. Ele nasceu como um belo filho, muito elogiado e sempre querido. Depois cresceu e sumiu no mundo. A única certeza urbanística é a de que as coisas nunca ocorrem como planejadas.(Costa, 1994, p.25)⁵²

Contudo, em uma de suas últimas entrevistas, realizada em 1995⁵³, o arquiteto, refuta a interpretação do Plano como um fracasso urbanístico: "...A Barra está se desenvolvendo com características mais generosas que o resto da cidade." E, perguntado se sentia culpa diante dos resultados, responde: "*Não, era de se esperar. A vida é mais rica, mais selvagem e mais forte que os projetos individuais. Já de saída, eu sabia que isso era uma fatalidade histórica.*"(Costa, 1995, p.7)⁵⁴

Neste ponto, para retornar ao caso de Brasília, nos cabe lembrar a afirmação de Lucio Costa de que a melhor crítica contrária a essa cidade (Brasília) foi escrita vinte anos antes dela nascer. Trata-se, segundo o arquiteto, de crítica feita pelo Professor Hudnut, em seu "*esplêndido*" prefácio a livro de José Luís Sert, em que ridiculariza o conceito cartesiano de cidade ordenada, onde tudo é estabelecido com lógica, precisão e rigidez. E "*ele tem razão*", afirma. (Costa, 1961, p. 346) O urbanista, segundo Hudnut, com o que concorda o autor de Brasília, deve limitar-se a criar condições para que o desenvolvimento regional e urbano se processe organicamente e a guiá-lo para que o crescimento natural ocorra no melhor sentido, de acordo com as necessidades de vida e as circunstâncias.⁵⁵

⁵¹ FARIAS FILHO, José A., 1997.

⁵² Jornal do Brasil, 19/06/1994.

⁵³ Lucio Costa vem a falecer aos 96 anos em 13 de junho de 1998.

⁵⁴ Entrevista a Mário César Carvalho, Jornal Folha de São Paulo, 23/07/1995 e em Costa, 1995. Anexo.

⁵⁵ Depoimento ao jornalista Cláudius Ceccon, Jornal do Brasil, 8/11/61 e em Costa, 1961, p.346.

No caso da Barra da Tijuca, anos mais tarde, Lucio Costa parece tentar evitar essa crítica, de início ao resistir a formular um Plano que contivesse mais que orientações gerais de ocupação a serem detalhadas e, mais adiante, ao definir a sua forma de implementação negociada projeto a projeto. A realidade foi, entretanto, mais forte e mais selvagem do que ele poderia prever, afastando-o da gestão do plano e impedindo iniciativas de orientar o desenvolvimento de forma orgânica de acordo com as necessidades "da vida e das circunstâncias"(Costa, 1961, p.346), respeitando o crescimento natural.

Ao contrário, a abertura da área em sua totalidade à ocupação repetiu de forma mais intensa as contradições da cidade tradicional, a valorização brusca da terra, alterações constantes na legislação para torná-la mais tolerante e a ocupação de áreas sem infraestrutura adequada, além de romper "o jogo do verde com o branco". As diversas declarações do arquiteto Lucio Costa retratam a expectativa ou gravidade do momento pelo qual passa o processo de urbanização da Barra da Tijuca e a aceitação da descaracterização, ao final, como inevitável.⁵⁶

Referências

- ABREU, Mauricio de A. Sobre a memória das cidades. **Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Cidades: temporalidades em confronto.** Campinas: FAU/Unicamp, 1998.
- COSTA, Lucio. A respeito da preservação (tombamento) do Plano Piloto, 1990 In **Lucio Costa: Registro de uma vivência.** São Paulo: Empresa das Artes, 1995, p. 330.
- COSTA, Lucio. **Baixada de Jacarepagua Revisão do Dec. nº 3046/81,** 25/10/1983.
- COSTA, Lucio. **Entrevista a Mário César Carvalho, da Folha de São Paulo,** 23/07/1995.
- COSTA, Lucio. **Entrevista para o Jornal Cidade, 1980.** (mimeo sem data)
- COSTA, Lucio. **Lucio Costa: Registro de uma vivência.** São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- COSTA, Lucio. Brasília 10 anos depois segundo Lucio Costa. **Revista do Clube de Engenharia, nº 386, março/abril 1970 a,** Engenharia Editora , p. 6-11.

⁵⁶ Segundo o autor uma fatalidade histórica. Entrevista a Mário César Carvalho, Jornal Folha de São Paulo, 23/07/1995.

COSTA, Lucio. O urbanista defende a cidade. **Revista do Clube de Engenharia, nº 386, março/abril 1970 b**, Engenharia Editora, pág. 12, 13. (redigido em 1967 e publicado em 1968 no Architecture , Formes, Fonctions, Lausanne, A. Kraft).

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. Presença de Le Corbusier, **Revista Arquitetura**. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 1987.

COSTA, Lucio. Sobre a Barra da Tijuca . Entrevista a Claudia Varejão, O Globo, 04/08/1988. In Ana Luísa Nobre (org.) **Lucio Costa**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2010, p.184-187.

COSTA, Lucio. Sobre a Construção de Brasília. **Depoimento prestado ao jornalista Cláudius Ceccon, do "Jornal do Brasil"**. Publicado na seção de arquitetura deste diário, em 08/11/1961.

COSTA, Lucio. **Sobre Arquitetura**, Porto Alegre: Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

COSTA, Lucio. Termo de declarações, Comissão Especial de Inquérito, **Resolução nº 264/84, 24/08/1984** publicado no Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro em 19/09/1984, p. 5-7.

COSTA, Lucio. Texto concedido a Roberto Marinho de Azevedo, 1982. In Lucio Costa: **Registro de uma vivência**, 1995, p.19.

COSTA, Maria Elisa. Com a palavra Lucio Costa. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001.

Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro. O Jogo do Verde com o Branco: as irregularidades na Barra da Tijuca e na Baixada de Jacarepaguá. Relatório. 19/11/1984.

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, Rio de Janeiro: PROURB / UFRJ, 1997.(mimeo)

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, p.25.

LEITÃO, Gerônimo. **A construção do Eldorado Urbano: O Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense – EDUFF, 1999.

REZENDE, Vera e Gerônimo LEITÃO. **Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas**, Rio de Janeiro: CREA- RJ, 2004 .

REZENDE, Vera, Gerônimo LEITÃO, Milena COSTA e André CAVALCANTE. 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 pública**. Lisete A. Oliveira, Gilcéia P. A. Silva, Adriana M. Rossetto [org.]. Itajaí : Editora Univali, 2011.

SÁ, Eitel Nogueira de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Documento manuscrito, s/d, 7p.

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

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.

WETTER, David M. e Rosa MASSENA. Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana? Uma teoria da causação circular. In Machado da Silva, L. A. [org.] **Solo urbano: Tópicos sobre uso da terra** .Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

Pareceres manuscritos:

COSTA, Lucio. Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer 23/4/1980, 1980 a (mimeo)

COSTA, Lucio. Baixada de Jacarepaguá: abordagem urbanística, parecer, 5/5/1980, 1980 b (mimeo)

COSTA, Lucio. Uma questão de critério urbanístico, parecer 9/5/1980. 1980 c (mimeo)

COSTA, Lucio. Proposições, parecer, 9/12/ 1983.(mimeo)

COSTA, Lucio. Pedra da Panela, parecer, 17/5/1985 (mimeo).

COSTA, Lucio. Vila Olímpica, parecer, 17/5/1985. (mimeo)