

## II. Concentração Residencial: os Modelos Antecedentes

Na cultura arquitetônica contemporânea da cidade do Rio de Janeiro, o bairro da Barra da Tijuca é referenciado pelo fato de abrigar um grande número de condomínios fechados. Existe um reconhecimento pelo senso comum da relação existente entre esses enclaves residenciais e o bairro, assim como o entendimento pelos especialistas que o fenômeno dos condomínios ocorre em proporções abrangentes, possuindo identidades que contrastam com o entorno através do tratamento dado ao espaço. Embora tal ocorrência seja comumente creditada ao processo neo-liberal de privatização da vida urbana, devemos pensar em fatores intrínsecos à atividade projetual como fortes determinantes da paisagem constituída no local e na excentricidade da confluência desses fatores.

De fato, além de apenas responderem aos anseios mercadológicos de consumidores e de incorporadores, os condomínios se sustentam no processo de fechamento da sociedade ao senso de público contra o descrédito em relação à vida urbana no espaço público tradicional. Assim, o enclausuramento tornou-se objeto de desejo, já que a violência urbana é usualmente considerada um problema social que condiciona a cultura de se viver fora do meio público o máximo possível.

O processo de resguardo de grupos sociais não é idéia recente e nem se origina no medo da população, mas baseia-se no desenvolvimento do conceito moderno de uma área relativa a uma população definida por certa densidade ou tamanho cujas necessidades cotidianas devem ser supridas por equipamentos dispostos de modo confortável para o raio de ação de um pedestre. É subjacente à filosofia dessa proposta de grupamento residencial, um limite físico de



Figura 1: Aspecto atual da Barra da Tijuca. Fonte: Instituto Pereira Passos, 2003.

modo que os cidadãos tenham conhecimento uns dos outros e formem uma comunidade.

A proliferação desse tipo de reduto residencial fez da Barra da Tijuca uma alternativa aos modos de vida do restante da metrópole fluminense. De modo geral, a dinâmica interna do bairro estrutura-se sobre equipamentos urbanos cujos acessos são feitos através de autopistas por onde circulam veículos particulares prioritariamente. Os equipamentos, destinados aos diversos âmbitos da vida urbana, são freqüentados majoritariamente por classes economicamente favorecidas. O padrão da cultura local envolve o hábito de viver em condomínios, fazer compras em hipermercados, passear em shoppings, exercitar-se em academias, ter lazer em clubes; e o contato com outros meios não controlados aparece apenas durante os trajetos entre um reduto e outro<sup>1</sup>.

Por outro lado, pesquisas recentes indicam que a Baixada de Jacarepaguá apresenta altos níveis de desigualdade social. Por exemplo, o índice de GINI – que mede a concentração de renda em uma determinada área – aponta, para o município do Rio de Janeiro, a Região Administrativa da Barra da Tijuca como detentora do maior contraste entre as condições de vida dos seus grupos populacionais. A distância entre ricos e pobres, as diferenças de renda econômica, o acesso ao consumo, a falta de política habitacional etc. deixam clara a polarização entre ambientes dos incluídos no meio social e os desfavorecidos.

De fato, o chamado “abismo social” está presente no país como um todo. No entanto, suas manifestações exacerbam-se na organização espacial em que “ilhas” exibindo qualidade de vida nos padrões de primeiro mundo, a despeito do entorno miserável, são referência reconhecida pela população externa à região, tanto quanto seu objeto e desejo. Em 2004, na

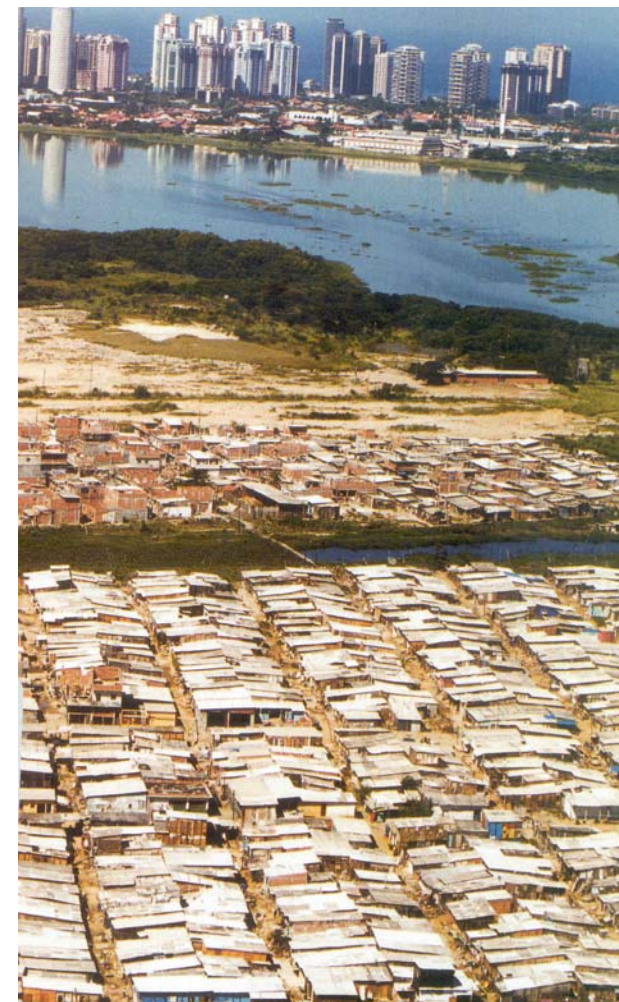


Figura 2: favela Rio das Pedras, Lagoa de Camorim e as torres dos condomínios, ao fundo. Foto parcialmente reproduzida. Fonte: BAGDADI, 2002.

região, é crescente o acúmulo de pessoas que se propõe a arcar com os custos do exclusivo proporcionado pelas estruturas particulares que dá condições à autonomia – em diversos níveis – para a comunidade participante do “Barra way of life”.

Já há alguns anos, a Baixada de Jacarepaguá concentra boa parte dos novos investimentos do setor imobiliário da cidade. Segundo estudo veiculado no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro em 03/06/2002, durante o período 2000-2002, os grandes empreendimentos foram responsáveis por 76% do total de área de construção licenciada na Barra da Tijuca, equivalente a um quarto da área total na cidade – aproximadamente 5.200.000 m<sup>2</sup>. A grande predominância do uso multifamiliar indica o cumprimento da proposta de “condomínio fechado” adaptado à realidade local, além de ser uma simples resposta à demanda habitacional.

No presente ciclo de formação do território, em que a expectativa do público por uma melhora na qualidade da vida cotidiana, a disponibilidade de grandes espaços edificáveis e a busca da otimização da rentabilidade dos empreendimentos por grandes empresas são importantes fatores, é prévia a conceituação do modelo urbanístico para áreas residenciais por parte do urbanista responsável pelo Plano Piloto e por parte da população usuária. Embora tenha sido previsto por Costa o uso residencial também em formatos alternativos, foi nos núcleos urbanizados que se consolidou a imagem do modo de morar da população nova que se instalaria na região<sup>2</sup>.

Ao longo dos anos, com o estabelecimento dos grandes empreendimentos – a partir das oportunidades surgidas com o plano para os poucos proprietários de terras – e a validação do formato pelo público – gerando demanda – foi sendo formatado o modo de se morar em

condomínios na Barra da Tijuca<sup>3</sup>. Hoje, a grande maioria da população local reside nesses espaços.

Para entender o fenômeno arquitetônico dos “condomínios da Barra da Tijuca”, é preciso pensar que ele se forma em diferentes instâncias. A princípio, três modelos contribuíram para a constituição desse espaço residencial: as cidades-jardim, as unidades de vizinhança e os condomínios fechados. De maneiras distintas, esses modelos influenciaram a modalidade, reconhecida por suas estratégias de autonomia funcional e ambiente social saudável. Enquanto as “cidades-jardim” propunham princípios físicos de planejamento para atingir comunidades socialmente sustentáveis, as “unidades de vizinhança” se concentram em métodos de projeto para as áreas destinadas às comunidades e os condomínios fechados ilustram padrões de preparo e uso das urbanizações contemporâneas.

A proposta de áreas residenciais com relativo isolamento do restante da metrópole, construídas em área de expansão periférica das cidades, pode ser relacionada à cultura de novas áreas urbanas para resolver problemas da sociedade ocidental. A saída do “caos urbano”, a vida em comunidades controladas, equipamentos com boa qualidade de projeto, amplas áreas verdes e uma homogeneidade social de classes altas, que podem arcar com os custos de tudo isso, são princípios de constituição das cidades que influenciaram nossos arquitetos e o público consumidor de bairros residenciais.

Ao longo da História, os conceitos de “Cidade-Jardim” e “Unidade de Vizinhança” se confundem e coexistem. O próprio Howard<sup>4</sup>, em seu projeto para as cidades-jardim inglesas, procura configurar áreas que constituam unidades de vizinhança, conceituadas mais profundamente por

Perry, nos EUA<sup>5</sup>. A diferença reside na natureza da proposta e nas estratégias que passaram a ser associadas às aplicações dos modelos. Enquanto o esforço nas primeiras “cidades-jardim” era o de se estabelecer uma nova tipologia onde a estética – de ruas arborizadas, passeios, edifícios envoltos por jardins etc. – era fator preponderante, nas “unidades de vizinhança”, a atenção se voltava à otimização funcional, ao preciso projeto de distribuição dos equipamentos e, principalmente, soluções aplicadas a trechos pré-existentes de concentrações urbanas.

A ênfase funcionalista das “unidades de vizinhança” foi abordada tanto pelas tendências organicista e como racionalista da Arquitetura Moderna, segundo Françoise Choay, no empenho de promoção de novas relações de vizinhança<sup>6</sup>. Via de regra, os urbanistas do século XX intentaram solucionar a questão da boa qualidade do ambiente construído viabilizando boa qualidade de vida. Em comum, a idéia do dimensionamento da comunidade a partir da possibilidade de acesso aos equipamentos de uso fundamental.

Na escala urbana, a Barra da Tijuca pode ser interpretada assemelhando-se a um “subúrbio-jardim”. Costa a sugere mesmo como a “cidade em meio ao jardim”, uma reconciliação cidade-campo, onde se estabeleceriam novos hábitos, novos modos de pensar e viver à parte do caos encarnado por Copacabana. A situação geográfica – entre maciços rochosos e o mar, num terreno drenado por um sistema de lagoas e amplas áreas cobertas por vegetação – contribuiu fortemente para a construção dessa imagem.

Ruas terminadas em “cul-de-sac”, edificações com cercas verdes, extensas áreas deixadas “ao natural” [ocupadas por dunas e vegetação de restinga] podem ser creditados ao contato de Costa e dos arquitetos dos loteamentos [sempre sob o juízo de Costa] com a teoria

“howardiana”. Tanto o conhecimento das soluções das cidades-jardim inglesas como os desdobramentos de seus princípios podem ser verificados no Brasil: os projetos das capitais de estados como Belo Horizonte<sup>7</sup> e Goiânia<sup>8</sup>, os bairros-jardim paulistanos<sup>9</sup> e os bairros-jardim cariocas, como Laranjeiras<sup>10</sup>, a Urca<sup>11</sup> e o Bairro Peixoto<sup>12</sup>. Esses dois últimos exemplos, embora não tenham sido projetados como cidade ou bairro-jardim, adquiriram características e o reconhecimento público de concentrações de alta qualidade ambiental, com restrição comercial, ruas e praças arborizadas e usuários protegidos do trânsito de passagem.

Há que se registrar também uma situação ímpar ocorrida: Costa se deparou com um exemplo de aplicação anterior de parâmetros do “modelo jardim” em “seu território”: a área da Barra da Tijuca conhecida como Jardim Oceânico constitui-se em um loteamento realizado em fins da década de 1930 com traçado radial de vias, priorização de uso residencial e áreas livres com grande incidência vegetal. O trecho passou a fazer parte do Plano Piloto como área previamente urbanizada.

Já sob a vigência do Plano Piloto, a proposta de organização dos núcleos descendem diretamente das experiências de “unidade de vizinhança”. A presença de escolas, clubes e comércio local são uma preocupação de Costa em constituir um sistema de unidades auto-suficientes no cotidiano. Como referência, devem ser levadas em conta as sistematizações de áreas residenciais nas cidades planejadas por Le Corbusier, com quem o urbanista manteve contato durante anos, tanto quanto as propostas brasileiras de aplicação de princípios do modelo e as experiências brasileiras de utilização do mesmo. Em 1968 – início da elaboração da proposta – Costa já tinha tido contato com diferentes formas de aplicação do conceito. Desde os estudos do Pe. Le Bret para São Paulo até os conjuntos residenciais do Reidy –

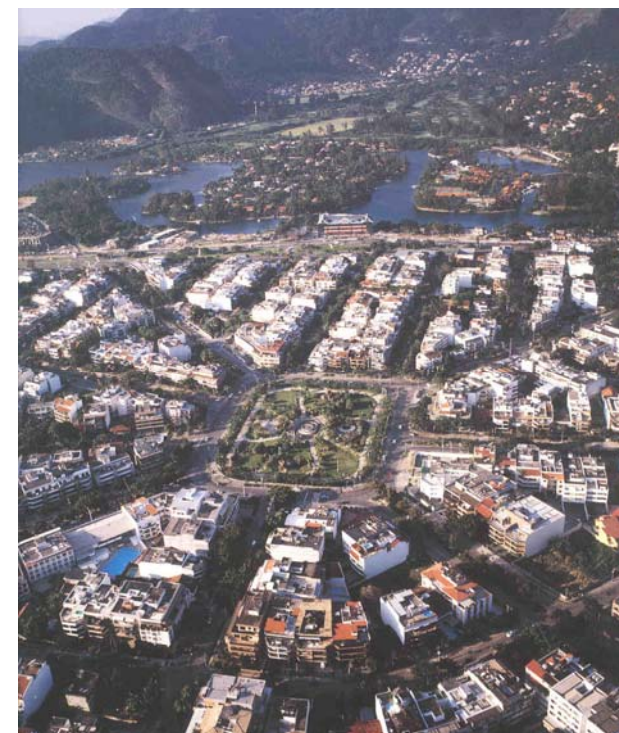


Figura 3: Jardim Oceânico: influência da teoria de “cidades-jardim”. Fonte: ALENCAR, 2002.

Pedregulho e Conjunto Residencial da Gávea. O próprio arquiteto já tinha projetado um conjunto de edifícios que partia da idéia de concentração residencial junto a área livre de lazer e comércio de vizinhança – o Parque Guinle<sup>13</sup>.

A efetivação dos empreendimentos imobiliários dos condomínios da Barra da Tijuca foi formatada a partir das referências dos condomínios fechados internacionais. Primeiramente, pôde-se aplicar determinados aspectos dos condomínios, pois o local dispunha de grandes extensões de terra não parceladas. Em segundo lugar, os recursos de segurança privada, guarita, circuito interno de monitoramento por vide, grades, muros etc. permitiram – e permitem até hoje – que esse crie um ambiente de confiança intra-muros, pois o Estado não tinha condições de arcar com a segurança pública de toda a extensão da Baixada passando a contar com a iniciativa privada dos núcleos residenciais.

## II. 1. “Cidades-Jardim” e “Bairros-Jardim”

A proposta de “cidade-jardim” de Howard constitui-se em uma importante referência por se tratar da gênese de diversos conceitos sócio-espaciais para o Urbanismo do século XX<sup>14</sup>. Além do aspecto teórico, houve ampla repercussão de suas idéias a partir das aplicações práticas; a disseminação no formato de bairros jardim no continente americano gerou novo ideal de consumo para as populações de renda mais alta em busca de qualidade de vida.

Dentre as cidades ideais e utópicas do Iluminismo, a “cidade-jardim” representou um contundente modelo de conciliação da relação cidade-campo em fins do século XIX, para o que são apresentados mecanismos que tornavam críveis sua realização segundo os critérios sócio-econômicos da época. Segundo o pensamento de Howard, a organização física e social dessas concentrações reunia as vantagens da urbanização – a dinamização das relações humanas, as artes, os negócios etc. – às qualidades de limpeza, liberdade, amplidão e bem-viver das áreas rurais. Para isso, em 1898, desenvolve o conceito de um conjunto de núcleos urbanos idealizados para uma população definida, circundado por cinturões verdes e servidos por facilidades que permitissem o sustento da vida local<sup>15</sup>.

O plano previa um sistema de seis cidades-jardim periféricas e uma cidade central, onde se otimizaria o uso da rede de infra-estruturas humana e de serviços. Cada núcleo, desenvolvido por arquitetos-urbanistas, seria destinado a uma população de 30.000 habitantes urbanos e 2.000 rurais e seu território, de 400 hectares, seria dividido em setores segundo traçado radial das vias, do tipo bulevares. Cada setor teria equipamentos - escola pública, cozinha cooperativa, igreja, campos esportivos, quadras de tênis, áreas de lazer, clubes e lojas visando

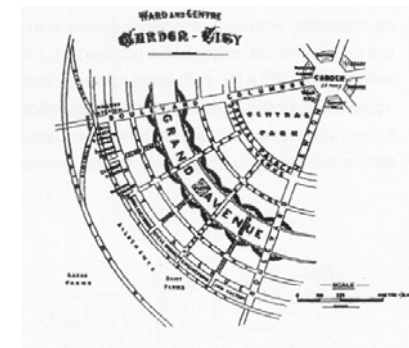


Figura 4: “Distrito e centro da cidade-jardim”. Fonte: HOWARD, 2002.



Figura 5: Letchworth, primeira Cidade-Jardim, início do século XX. Fonte: Andrade, 2002.

a proporcionar alto nível de vida para a comunidade que, invariavelmente, residiria em habitações unifamiliares<sup>16</sup>. O anel central, com 2,2 hectares de jardins públicos seria rodeado de edifícios comunitários como a Prefeitura, salas de concertos e conferências, teatro, biblioteca, museu, galerias de arte e hospital. Junto a este anel central, uma arcada envidraçada para exposição de produtos industriais se abriria para o parque recreativo de 58,6 hectares. O setor industrial – externo e afastado – serviria-se da ferrovia<sup>17</sup>.

O equilíbrio sócio-econômico vislumbrado por Howard se sustentaria na proposta de Cooperativa da Cidade Jardim, que Howard chegou a fundar em 1899, onde os próprios cooperados controlariam a constituição e a manutenção da dinâmica do empreendimento. Toda a iniciativa estaria a cargo da Cooperativa: desde a aquisição do terreno em área originalmente rural, que passaria a pertencer à coletividade, a execução de infra-estrutura – arruamento, água, energia elétrica, esgoto – até a administração interna dos imóveis e atividades produtivas da cidade. A cooperativa representa um governo local, substituinte da atuação do Estado, viabilizado nas experiências práticas das cidades-jardim pelo cenário de liberalismo econômico, favorecendo atuação da livre iniciativa na Inglaterra no período anterior à reconstrução do período após a 1ª Guerra Mundial<sup>18</sup>.

Das primeiras experiências realizadas de cidade-jardim, Letchworth [Inglaterra, 1903] e Welwyn [Inglaterra, 1920], deve-se destacar a temática “ambiental”. O desenho “orgânico” das vias, em oposição ao traçado regrado clássico de tradição renascentista com as terminações em “cul-de-sac”, que permitiam o acesso apenas aos moradores, e o alto índice de arborização dos quintais e logradouros proporcionavam a continuidade do cinturão verde rural para dentro da cidade e reforçavam a predominância vegetal nas áreas livres<sup>19</sup>.



Figura 6: Plano de Radburn, 1928. Fonte: ANDRADE, 2002.

Essa estética de cidade-jardim encontrará forte eco posterior nos subúrbios-jardins das cidades européias, norte-americanas e também brasileiras. A própria experiência de Welwyn contribuiu para isso, tendo sua evolução desvirtuada segundo o projeto original, inviabilizando a auto-suficiência do núcleo central que, próximo a Londres, rapidamente se transformou em uma cidade-dormitório com boa qualidade ambiental e aparência agradável.

Embora tenha havido, nos EUA, algumas experiências importantes baseadas no ideário original de comunidade sustentável, o processo de suburbanização das cidades americanas, facilitado pelo amplo uso de ferrovias e rodovias, foi decisivo para a aplicação em larga escala do modelo retrabalhado em subúrbio-jardim<sup>20</sup>. A imagem de “cidade-jardim”, contrapunha-se à cidade grande congestionada, poluída e insegura; mas, agora, partia de uma proposta de comunidade homogênea, limpa, abarcável e agradável, embora sem os princípios cooperativistas de Howard. Notabilizava-se pela implantação das casas em meio a grandes lotes tratados com gramados, em uma concentração isolada das outras atividades, como indústria ou comércio, acessíveis apenas por automóvel.

A concentração residencial identificada com a qualidade de vida comunitária é dos aspectos mais importantes resultantes dos desdobramentos do conceito original. No Brasil, os “bairros-jardins” são experiências que refletem a apropriação das características feita pelas classes mais abastadas por remeter ao status da qualidade de vida de uma “cidade-jardim”. Além do tratamento paisagístico usufruído pelo transeunte ao longo das ruas sinuosas, o habitar entre pessoas de semelhante nível social reforça a identidade dessas áreas. A inserção do bairro na cidade não exige auto-suficiência de funções urbanas e sim a venda do empreendimento para

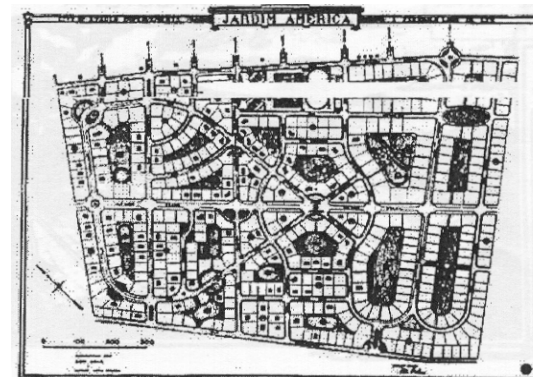


Figura 7: Projeto do Jardim América, 1919 por Unwin & Parker. Fonte: ANDRADE *apud* ROVO, 2002.



Figura 8: Divulgação do loteamento Cidade Jardim Laranjeiras, 1939. Fonte: *Idem*.

parcelas mais ricas da sociedade. Interessa para o nosso estudo essa tradução porque mantiveram-se como valores, ao longo dos anos, tanto o tratamento do ambiente construído quanto o status do uso exclusivo dessas áreas por quem pode arcar com os custos de aquisição e manutenção.

Mesmo no caso das cidades-jardins originais, uma importante crítica é que não propunha soluções estruturais para o desequilíbrio das sociedades urbanas, e, sim, a boa qualidade de vida para pessoas que podiam participar das cooperativas e das associações de proprietários.



Figura 9: Aspecto atual da rua General Glicério [antigo Jardim Laranjeiras]. Foto de Keiko Ito Rovo, 2002.



Figura 10: Vista aérea do bairro da Urca. Foto de Jonathas Magalhães, 2002.

## II. 2. Unidades de Vizinhança

Interessa, para nosso trabalho, o conceito de “unidade de vizinhança” difundido por Le Corbusier dado seu alcance na cultura arquitetônica mundial e, principalmente, sua influência direta sobre a obra de Lucio Costa. A seguir, estaremos analisando a utilização das “unidades de vizinhança” por Le Corbusier e Lucio Costa nos planos para “Uma Cidade Contemporânea”, Brasília e Barra da Tijuca.

É fundamental entendermos a natureza do plano a ser abordado: “Uma Cidade contemporânea” constitui-se em um modelo. Le Corbusier não via em seu projeto uma proposta de cidade real, mas a sua efetiva formulação teórica. O desenho se constituía em um elemento fundamental do processo de formulação de idéias. Alan Colquhoun argumenta, em seu texto sobre a obra de Le Corbusier, que a cidade do arquiteto é um modelo pensado em todas as suas dimensões para ser reproduzido <sup>21</sup>.

Choay credita a Le Corbusier a contribuição por sua sistematização de teorias, assim como por sua expressão em “estilo simples, direto e surpreendente, cuja verve extraordinária e acuidade contribuíram muito para seu êxito” <sup>22</sup>. Nesse sentido, foi considerado mestre para uma segunda geração de arquitetos modernista, dentre tantos, Lucio Costa, no Brasil.

De todos los arquitectos del movimiento moderno, fue Le Corbusier quien construyó su constructo más elaborado. Su teoría arquitectónica difiere significativamente de la de los otros arquitectos modernos tanto en índole como en grado. Mientras Gropius, por ejemplo, veía la teoría como *instrumental* y el diseño como su producto directo, para Le Corbusier la teoría era

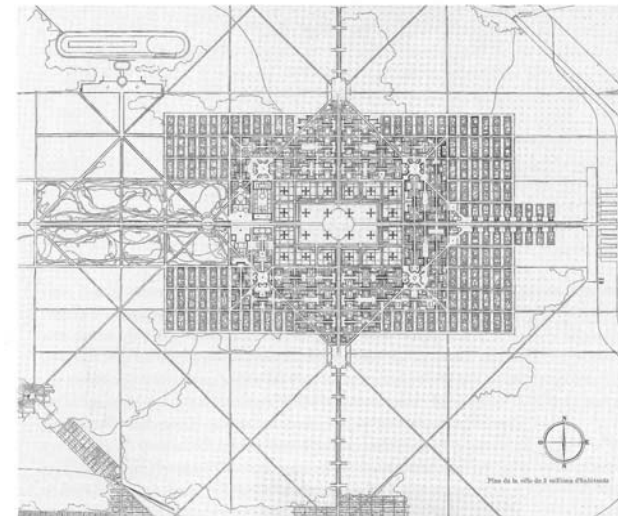


Figura 11: Plano de “Uma Cidade Contemporânea”.  
Fonte: Le Corbusier, 2000.

*justificatória*. Esta intenta justificar la arquitectura como una disciplina autónoma y normativa, y en este sentido pertenece a la tradición de la teoría arquitectónica francesa desde Philibert de L'Orme a Ledoux. Sus escritos teóricos apuntaban a reconciliar nuevos fenómenos resultantes de la moderna producción industrial con ciertos valores arquitectónicos *a priori*. Estos valores se consideraban como las condiciones que hacían inteligible la práctica de la arquitectura.” [COLQUHOUN, 1991:119]

A cidade “moderna” seria a síntese da eficiência arquitetônica: “um órgão denso, rápido, ágil, concentrado”, pois, “quanto maior é a densidade a população de uma cidade, menores são as distâncias para percorrer” <sup>23</sup>. O urbanismo de Corbusier estruturava esse órgão em eixos ortogonais, sobre os quais incidiam elementos arquitetônicos distribuídos a partir da hierarquia classificada cientificamente, para o cientificamente constatado Homem-padrão.

Costa também fez de seus textos, suas justificativas. Os memoriais dos planos pilotos para Brasília e Barra da Tijuca abordam atributos e valores indiscutíveis, como os conceitos de “monumentalidade” ou “eficiência funcional”. No entanto, ambos trabalhos foram boas oportunidades de implementação efetiva de cidade e bairro novos. Oportunidades de construir uma teoria, em boa medida, sem adequá-las aos processos inerentes à produção do espaço urbano. Tais planos eram diretrizes conceituais e, para a efetiva implantação das propostas, Lucio Costa foi mantido à frente das equipes de projetistas e construtores como o único contendor das informações – na verdade, ainda em gestação<sup>24</sup>.

Em Brasília, houve a garantia de controle dos meios pela Ordem Nacional, o que possibilitou implementar o Plano Piloto conforme riscado pelo urbanista. Já, na Barra da Tijuca, a infundável negociação entre setores público e privado ocorreu caso a caso e, embora tenham sido



Figura 12: Perspectiva de “Uma Cidade Contemporânea”. Fonte: *Idem*.

seguidos os parâmetros estabelecidos por seu Plano Piloto, a construção dessa parte da cidade possuiu condicionantes próprias.

Sobre a cidade propriamente dita, Le Corbusier visou a uma orquestração das escalas, a uma conciliação da unidade com o conjunto. Segundo Françoise Choay, “Para Le Corbusier, arquitetura e urbanismo são indissociáveis; uma arquitetura nova que ponha em prática as novas técnicas de construção e a nova visão do espaço só tem sentido quando integrada a uma cidade moderna”<sup>25</sup>.

Sobre isso, fala-nos também Alan Colquhoun:

El mérito de Le Corbusier reside más bien en la creación de los fragmentos de la ciudad. La única escala en la que lo concreto y lo abstracto se pueden volver a comunicar es la de la construcción individual. (...) Esta dialéctica consiste en la interacción de orden pragmático (función) y orden ideal (forma pura)<sup>26</sup>.

Para o indivíduo urbano ter suas carências atendidas, seria imprescindível “estudar a célula perfeitamente humana, a que responde a circunstâncias fisiológicas e sentimentais; chegar à casa-ferramenta (prática e suficientemente comvente), que se revende ou se realuga”<sup>27</sup>. No âmbito urbano, a casa como máquina de morar seria uma unidade padrão e estaria disponível em composições, grupamentos, conjuntos arquitetônicos. Está por trás desse conceito a negação de unidades residenciais – casas ou apartamentos – dispostas de modo aleatório na cidade. A crítica à rua-corredor e a aposta no transporte por automóvel seriam fundamentais à formulação dos espaços residenciais dessa proposta.

Costa, em função dos próprios propósitos dos projetos urbanísticos, ordenou com parâmetros seu conceito de cidade ideal para Brasília. Não aprofundou seus estudos, porém, para as edificações: tarefas destinadas a outros arquitetos, como Oscar Niemeyer. Interessavam-no os sistemas da cidade. As hierarquias bem definidas dos níveis urbanos não chegavam a abordar os edifícios, apenas suas concentrações e, no máximo, gabaritos. O intuito é que formassem massas, sem se ater ao apuro arquitetônico.

Apesar da diferença de procedimentos, ambos compartilhavam da crença no atendimento, através aplicação da lógica científica, das necessidades universais do ser urbano. A chamada técnica rodoviarista representava todo o avanço tecnológico conseguido pela humanidade e desenvolvido pela indústria. Costa, como Le Corbusier, estruturou seu plano em eixos percorridos por automóveis, diferindo a ocupação das terras adjacentes e criando acesso paralelos auxiliares.

#### **a) Residências para “Uma Cidade Contemporânea”: Le Corbusier em 1922**

No plano de “Uma Cidade Contemporânea” ou “Cidade para Três Milhões de Habitantes”, Le Corbusier determinou como fundamental a função residencial estar concentrada em uma massa homogênea, longe das vias de circulação, em área fisicamente delimitada, conceito oposto ao grande número de cruzamento de ruas existentes em cidades antigas. Essa “cidade-modelo” tem suas ruas espaçadas em 400 metros devido à velocidade dos automóveis e da resistência de caminhada do pedestre. As células habitacionais se compõem em uma rede com movimento do conjunto. Dispondo do solo idealizado, Corbusier se desprende da dicotomia público-privado tradicional e estabelece espaços coletivizados pela organização física e funcional das

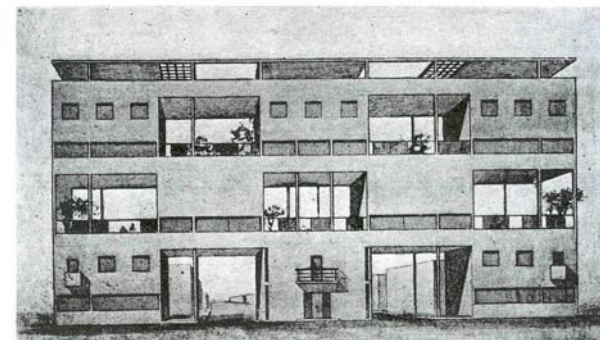
atividades, criando novas hierarquias de uso e acessibilidade.

As torres, no plano, estariam localizadas no centro. Seria o pólo nervoso, para onde as pessoas se deslocariam de dia para trabalharem. Chegariam, por vias de automóveis e transportes sobre trilhos [metrô e trens de subúrbios], vindo de todas as partes habitáveis da cidade. “Arranha-céus” em forma de cruz definiriam o espaço da grande estação que abrigaria, em níveis diversos, os modos viários e, neles, também funcionariam as administrações. Além destes, vários outros “arranha-céus” seriam criados para “condensar a população e descongestionar a rua”<sup>28</sup>.

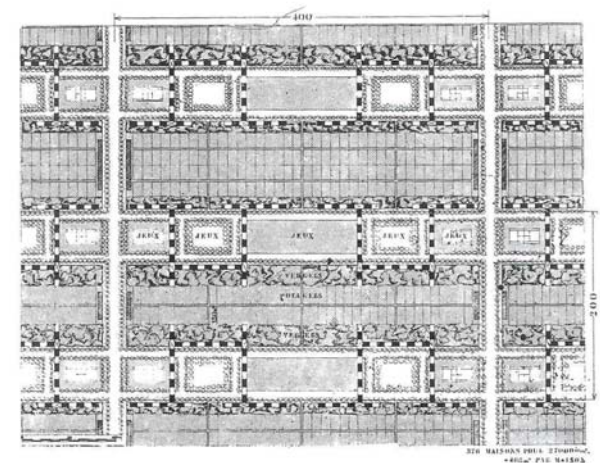
No âmbito residencial, Le Corbusier identifica “duas classes de população: os urbanos, aqueles que têm mil razões para residir na cidade; os suburbanos, aqueles que só podem viver utilmente longe da cidade”<sup>29</sup>. E, para tais grupos humanos, desenvolveu três propostas: conjuntos em “cidades-jardim” em um cinturão verde ao redor da cidade; loteamentos fechados com alvéolos; e loteamentos com reentrâncias<sup>30</sup>.

Para as cidades-jardim, estabeleceu sobrados geminados com planta de 50 metros quadrados e jardim suspenso, num terceiro andar. As áreas de cada construção destinadas a quintal são adjacentes e sem limites, facilitando a socialização da comunidade. Os lotes relativos a cada unidade mediriam 400 metros quadrados, estariam voltados para uma grande área de uso comum com quadras esportivas, pomares, celeiros e “cultivo hortícola intensivo” onde o “operário da cidade-jardim reconstitui a mão-de-obra agrícola e produz”<sup>31</sup>.

A organização de costas para rua se repete na cidade, nos loteamentos fechados com



Um fragmento de loteamento “Alveolar” para cidades-jardins. (Este grupo constituirá a entrada dos “Novos Bairros Frugès” em Bordeaux).



Cidade-jardim “Alveolar”. As casas (100m<sup>2</sup> de superfície habitável e 50m<sup>2</sup> de jardim suspenso) são sobrepostas em três pavimentos. Grandes ruas de acesso a cada 400 metros.

Figura 13: “Cidade-jardim alveolar” e Le Corbusier.  
Fonte: *Ibidem*.

alvéolos. De novo, aparecem os jardins suspensos em andares construídos e os sobrados como unidades básicas familiares. Aqui, no entanto, estes aparecem uns sobre os outros, em 5 ou 6 andares. Le Corbusier investiu nesse tipo arquitetônico como sua síntese da boa vida urbana. O grande bloco de 660 apartamentos envolve o parque de 300 x 120 metros, onde estão concentrados: campo de futebol, quadras de tênis, locais de jogos, pavilhão para clube de esportes, bosques e gramados.

No térreo desses prédios, encostam os caminhões e descarregam os produtos de abastecimento das famílias nos depósitos, junto às lavanderias, estariam as áreas de consertos e “serviço de criadagem” (*sic*). Em comum, também, salões de festas, serviços de manutenção prestados por empresa hoteleira e a administração do conjunto. Trata-se de uma comunidade que funciona e é servida 24 horas por dia.

De fundos para as vias públicas de automóveis, essa implantação funciona como transição e acesso para as áreas residenciais. Ruas e avenidas deveriam ser segregadas das áreas de pedestres, o trânsito pesado de caminhões no solo e o de automóveis leves de passeio, em ruas suspensas sobre pilotis que levam aos acessos dos loteamentos fechados. Esses acessos seriam também coletivos, com caixas de escada e elevadores.

Nos loteamentos com reentrâncias, o arquiteto se ocupou da questão compositivo-formal da cidade. Pretendia, com essa proposta, espraiar o horizonte urbano, em conceito oposto à rua-corredor. Prismas formados por recuos e saliências das construções confeririam dinâmica e monumentalidade à paisagem urbana através das fachadas, agora não mais de casas isoladas, mas de conjuntos de 200 a 400 metros lineares <sup>32</sup>.

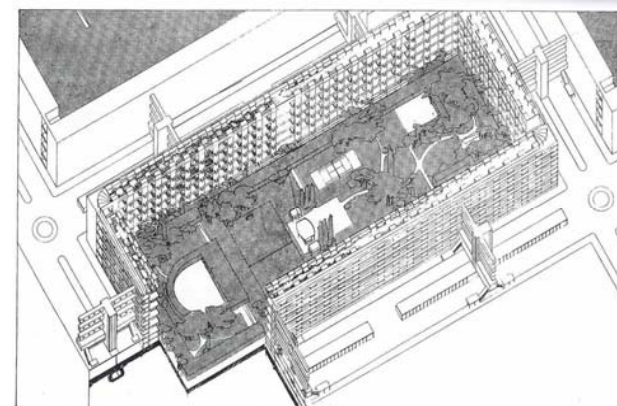


Figura 14: “Loteamentos fechados com alvéolos”. Fonte: *Ibidem*.

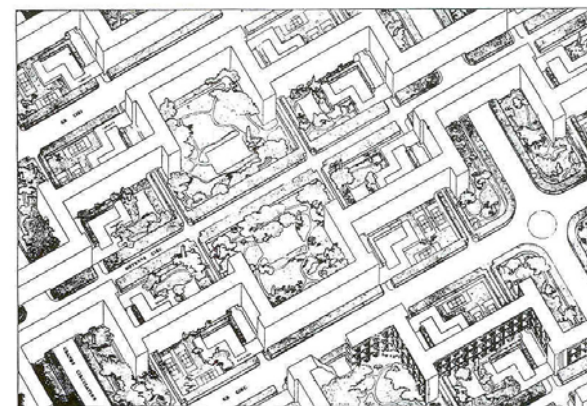


Figura 15: “Loteamentos com reentrâncias”. Fonte: *Ibidem*.

Em comum a todas as três propostas, existe a idéia da eficiência funcional programada por uma lógica formal, traduzida fisicamente pelas composições ortogonais. Tudo passa ser coletivizado dentro do sistema industrial-empresarial. Além disso, o grupamento residencial seria pensado como um elemento dentro do conjunto de estruturas auto-suficientes semelhantes, que fariam a transição entre a habitação privada e a escala da cidade. As unidades habitacionais formariam um sistema habitacional maior: “O loteamento de 400 metros de lado determina bairros de 16 hectares com uma população variante, conforme for comercial ou residencial ou residencial, de 50.000 a 6.000 habitantes”<sup>33</sup>.

#### b) Superquadras de Brasília: Lucio Costa em 1957

Para os críticos, Brasília faz parte do processo de importação de modelos da cultura da modernidade, desenvolvida na Europa, e Lucio Costa é visto como um dos principais teóricos que promoveram essa adaptação, sendo o principal organizador da cultura arquitetônica modernista no Brasil<sup>34</sup>.

James Holston demonstra, em seu livro “A Cidade Modernista”, como o modelo desenvolvido por Costa para as áreas habitacionais, sobre uma sólida formação conceitual derivada do urbanismo Corbusiano, agrega também idéias “fundamentais de autonomia e de comunidade (...), que foram cristalizadas em formas arquitetônicas pelos arquitetos soviéticos e da Europa Ocidental”<sup>35</sup>. A influência da cultura construtivista desses citados profissionais embasava a atividade do urbanismo pragmático. O conceito da superquadra deriva desse modelo, onde o apartamento individual é reduzido em prol das dependências coletivas.

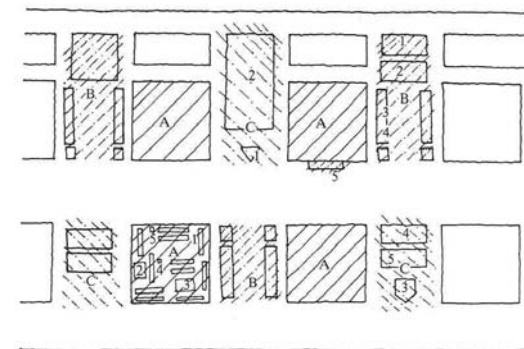


Fig. 5.1 Unidade de vizinhança (quatro superquadras).

A. Superquadras: 1. Blocos de apartamentos; 2. Pré-escola; 3. Escola primária; 4. Prédio da administração (planejado); 5. Banca de jornais.

B. Setor Comercial Local: 1. Serviços públicos (biblioteca, escola de artes, ambulatório); 2. Supermercado local; 3. Comércio varejista (leve); 5. Posto de gasolina.

C. Entrequadras: 1. Igreja; 2. Escola-parque; 3. Cinema; 4. Clube recreativo; 5. Quadras esportivas.

Figura 16: Esquema das superquadras de Brasília. Fonte: HOLSTON, 1993.

Sobre o protótipo construtivista soviético, Holston escreve:

“A unidade residencial planejada que se origina destes objetivos é uma comunidade auto-suficiente, que oferece uma ampla variedade de serviços coletivos para seus moradores – escolas, creches, cozinhas, postos de saúde, clínicas, lojas etc. – e uma unidade ligada a outras similares para formar uma comunidade mais ampla, cuja articulação baseia-se na filiação de cada unidade com uma instituição governamental ou grupo de produção, fábrica ou fazenda, por exemplo”<sup>36</sup>.

Como Le Corbusier, Lucio Costa propôs que os esforços para a manutenção da vida dos cidadãos fossem coletivizados e se tornassem causa da existência de uma comunidade. A Unidade de Vizinhança de Brasília foi concebida pela conjunção de quatro superquadras, que teriam, em diferentes níveis, o uso em comum dos equipamentos. Essa hierarquia se estabelece, por princípio, no desenho dessas Unidades de Vizinhança, pois estão ali estabelecidos os espaços das Superquadras, propriamente ditos; das Entrequadras e do Setor Comercial local.

Cada Superquadra, sobre planos próprios para a circulação de pedestres, abriga os blocos multifamiliares, “não menos que oito e não mais do que onze prédios de apartamentos onde moram de 2 mil a 3 mil pessoas”<sup>37</sup>. Nela, também se situam a pré-escola, a escola primária, o prédio da administração e a banca de jornais, consideradas atividades de âmbito do entorno imediato.

Nas Entrequadras, servindo, a toda Unidade de Vizinhança, estão dispostos cinema ou teatro,



Figura 17: Superquadra de Brasília. Foto de Duda Bentes, 1990. Fonte: *Um século de Lucio Costa*, 2002b.

clubes recreativos, quadras esportivas, igreja e a Escola-parque. Ali, apenas o trânsito local de automóveis. Tanto quanto nos setores comerciais, espécie de entrequadra especializada no comércio tem acesso pela via de serviço paralela ao eixo rodoviário principal.

No chamado Setor Comercial, foram concentradas as atividades terciárias – públicas ou privadas – como postos de saúde, bibliotecas, supermercados, postos de gasolina etc. A concepção das Unidades de Vizinhança em seqüência promovem o aspecto de massa edificada a partir de um projeto padrão. A acessibilidade de leitura daquele espaço permitiria a todos os habitantes do Plano Piloto de Brasília “ler” o espaço local de outras vizinhanças e, deles, fazer uso. Assim Costa descreveu a Superquadra de Brasília:

As superquadras residenciais, assim designadas não tanto por se pretenderem superiores mas porque são grandes, agrupando-se em número de quatro, constituindo cada conjunto uma unidade de vizinhança autônomas, com escolas, comércio local, facilidades de recreio, etc. O tráfego motorizado é delimitado e contido nas áreas internas de acesso aos blocos residenciais e respectivo estacionamento; todo o restante da quadra, inclusive a periferia arborizada é privativa dos pedestres – gente, portanto, e as mães, distantes seis mil milhas de Harlow poderão ver os filhos correr sem risco para a escola <sup>38</sup>.

Entendemos que as áreas residenciais de Costa são menos urbanas que a de Le Corbusier, o que se explicitaria mais ainda 10 anos depois no projeto para a Barra da Tijuca. Os loteamentos com alvéolos e com reentrâncias de Corbusier, embora fechados e voltados para o “pátio” interior, contavam com os serviços desenvolvidos na sociedade capitalista contemporânea. Pretendia permitir o cidadão vivenciar o organismo citadino em seus potenciais e fazer uso, em diferentes instâncias da vida, de todas as suas partes componentes. O abastecimento dos

habitantes, feito por caminhões de entrega, ocorreria no térreo dos blocos residenciais, mas lojas, restaurantes e escritórios de trabalho “limpo” estariam situados no Centro. A vida urbana dos bulevares passaria a existir ali.

Em Brasília, a dinâmica urbana é transferida para dentro das Unidades de Vizinhança, como que a vida pública, além de “privatizada”, fosse deslocada do centro para o âmbito periférico. A complexidade do programa desenvolvido para a população do eixo residencial estaria garantida e, exclusivamente para trabalho, o morador deveria ir ao eixo Monumental. Trabalho, aliás de importância nacional, distante, portanto, da vida local.

### **c) Núcleos Urbanizados da Barra da Tijuca: Lucio Costa em 1969**

No Plano Piloto para a baixada de Jacarepaguá, Lucio Costa previu, como em Brasília, que as áreas residenciais estariam dispostas ao longo de um eixo – longitudinal – perpendicular a outro que reunisse atividades burocrático-institucionais – transversal. Porém, diferente da implantação contínua na cidade-capital e contra a malha ilimitada de vias paralelas, o urbanista propõe “numerosos núcleos urbanizados ao longo da BR-101, afastados cerca de 1km entre si”<sup>39</sup>. A BR 101 era o eixo preexistente, correspondente à estrada que ligava o Rio de Janeiro ao litoral sul do país, a Rio-Santos, depois denominada Avenida das Américas.

Nesse projeto, Costa não chega a detalhar as áreas residenciais como tinha feito em Brasília. Não determina os equipamentos, apenas os sugere a partir das necessidades gerais. Também não determina a ocupação contínua com a justaposição de núcleos residenciais, mas seu



Figura 18: Vista aérea dos primeiros condomínios da Barra da Tijuca. Foto de Ronaldo Theobaldo, 1979. Fonte: Jornal do Brasil, Caderno Cidade, 23 de novembro de 2003.

isolamento. A nuclearização permitiu o fechamento das comunidades, os posteriores “condomínios”.

Para o desenvolvimento desses conjuntos residenciais, Lucio Costa determinou que deveria haver um arquiteto responsável autônomo, independente das pressões das empreiteiras correspondendo à vontade pública de se fazer a cidade como consta no Plano. Essa proposital falta de detalhamento das áreas urbanizadas era a estratégia do urbanista, que pretendia negociar a sua implantação caso a caso, estando à frente do Grupo de Trabalho para a implementação do projeto.

A princípio é legítimo estabelecer uma relação direta entre a formação dos condomínios fechados e Plano Lucio Costa, embora eles não constassem, de fato, do plano. Se tomarmos como premissa o fato de que os núcleos residenciais eram compostos por agrupamentos de casas e de torres afastados 1km entre si, intermediados por nada ou, como se queira, por “áreas livres” ou “espaços verdes”, podemos especular que esse distanciamento tenha favorecido, posteriormente, o cercamento dessas casas e desses edifícios, coisa que seria mais difícil de acontecer se o tecido urbano fosse concebido nos padrões tradicionais e densamente construído <sup>40</sup>.

Os primeiros exemplares de “condomínios” apareceram em fins dos anos 70, com a grande oportunidade da construção de novos grandes empreendimentos imobiliários no Rio de Janeiro que foi a Barra da Tijuca <sup>41</sup>. A instituição “condomínio fechado” começava a existir nas periferias ricas das grandes cidades brasileiras e, na Barra da Tijuca, aconteceu de serem sintetizados como um único elemento: ao mesmo tempo “condomínios fechados” e núcleos do Plano Piloto.

Na verdade, o conceito dos condomínios era a configuração prevista para os núcleos urbanizados por Costa: área fechada, com equipamentos de serviços, ensino e abastecimento, uma proposta de vizinhança homogênea e agradável.

Se presenciamos a ocorrência de uma concentração da vida humana em áreas residenciais coletivas e homogêneas na Barra da Tijuca, isso se deve ao fato desse trecho da cidade ser resultado de um plano urbanístico de orientação progressista, elaborado por um arquiteto que se denominava “moderno”. Existem condomínios fechados em outras partes da cidade, mas é possível identificar, na formação de tais conjuntos particulares da Barra da Tijuca a oportunidade do fechamento e da auto-suficiência previstos nos núcleos residenciais do Plano Lucio Costa <sup>42</sup>.

Do ponto de vista da arquitetura, podemos relacionar essa escolha do morador com a maturação de uma cultura de diluição dos limites entre os domínios público e privado cultivada por décadas pelo Modernismo, conforme descritos por Holston <sup>43</sup>. Cultura essa que possui uma história de esforços em estabelecer qualidade de vida para as populações habitantes de cidades resultantes da Revolução Industrial. Desde as cidades lineares, cidades industriais e cidades-jardim, procurou-se planejar áreas residenciais com boa qualidade de vida em periferias novas das cidades tradicionais. Nas cidades contemporâneas, frutificou nesses espaço a visibilidade de lucro encontrada pelas forças econômicas nesse processo.

Ali, as unidades de vizinhança foram gradeadas para, assim, se transformarem em “condomínios fechados”, o que não ocorreu em Brasília. Na realidade, podemos pensar que

temos hoje uma situação de segregação dentro da cidade real, resultante da implementação direta de um conceito de projeto, que passou a ser instrumental da indústria imobiliária.

Embora estejamos discutindo projetos, é preciso lembrar que “entre o dito e o feito, há um longo trecho”<sup>44</sup>. Le Corbusier pensou sua cidade moderna através de projeto justificado apenas com memorial, mas a adoção de seus princípios por seguidores dependeu da interpretação dada por cada um. Os consensos da teoria escrita – nesse caso, desenhada - costumam desaparecer com a colocação em prática da idéia. A oportunidade que Costa teve de implantar seu projeto gerou conseqüências tais como a segregação funcional dos moradores. O entendimento do Plano Piloto pelos empreendedores da “novíssima zona sul” deu-se a partir de seu investimento em edificar, reproduzir o valor do solo urbano<sup>45</sup>.

### II.3. Condomínios Fechados

Os “condomínios fechados” são um fenômeno internacional que ganhou força nos últimos 30 anos alinhado com as transformações ocorridas na sociedade ocidental. Segundo Teresa Caldeira, eles são a modalidade residencial de “enclaves fortificados” e cumprem a demanda por padrões de uso exclusivo de áreas da cidade, que se transformam em ilhas de desenvolvimento onde quer que os recursos financeiros o permitam <sup>46</sup>.

Podemos dizer que esse modelo de concentração residencial se caracteriza pela organização de seu espaço por particulares, diferenciando-se do seu entorno tanto em padrões de desenho espacial quanto em instrumentos de fechamentos como muros, grades, portões ou guaritas. O conjunto edificado volta-se para o interior que abriga a comunidade, que tende a ser socialmente homogênea e protegida da vida extramuros. Para viabilizar o isolamento, são utilizadas técnicas de polícia com seguranças particulares e tecnologias de comunicação que permitem o controle de todo o empreendimento, evitando o “descontrole” das ruas abertas.

Baseados nos modelos de “cidades-jardim” e “unidades de vizinhança”, constituem-se em um terceiro modelo de concentração residencial que apresenta variações de forma, desenho e constituição jurídica como veremos na análise do estudo, no capítulo V.



Figura 19: Aplicação estrangeira de modelo de condomínio fechado na década de 1970. Fonte: SANTOS & TRAMONTANO, 2001.

<sup>1</sup> Podemos pensar a praia da Barra da Tijuca como uma exceção por ter acessibilidade física plena. No entanto, o uso reproduz o uso do bairro: por grupos definidos, permitindo que sejam ocupados por grupos “de fora” os trechos em frente a entroncamentos viários por onde chegam.

<sup>2</sup> No Plano Piloto, além dos núcleos urbanizados [que resultaram nos condomínios], estavam previstas moradias nos três centros urbanos [da Barra, de Sernambetiba e Metropolitano], nas urbanizações preexistentes [Recreio dos Bandeirantes e Jardim Oceânico/Tijucamar] e em áreas rurais como sítios nas áreas do Camorim, Vargem Grande e Vargem Pequena.

<sup>3</sup> Os “condomínios da Barra da Tijuca” são a realidade de mais de 100.000 pessoas e referência para inúmeros empreendimentos dentro e fora do Brasil.

<sup>4</sup> HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins de Amanhã*. [trad. Marco Aurélio Lagonegro] 2ª ed. São Paulo: Annablume: HUCITEC, 2002. Série Arte e Vida Urbana.

<sup>5</sup> PERRY *apud* BARCELLOS, Vicente Quintella. Unidade de vizinhança: notas sobre sua origem, desenvolvimento e Introdução no Brasil. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, ed. 2001, Brasília, 2001. Cadernos eletrônicos. Disponível em <[http://www.unb.br/fau/pos\\_graduacao/cadernos\\_eletronicos/unidade/unidade.htm](http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm)>.

<sup>6</sup> CHOAY, Françoise. O Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1997.

<sup>7</sup> Plano Urbanístico de Aarão Reis, 1922.

<sup>8</sup> Plano Urbanístico de Atílio Correia Lima, 1934.

<sup>9</sup> Os bairros-jardim de São Paulo foram urbanizados pela empresa inglesa City of São Paulo Improvements and Freehand Company Limited. O primeiro projeto - primeira estudo para o Jardim América - data de 1915 e é de autoria dos arquitetos Unwin e Parker, os mesmos da primeira cidade-jardim construída. OTTONI, Dácio A. B.; SZMRECSÁNYI, Maria Irene (orgs.). Cidades Jardins: a busca do equilíbrio social e ambiental: 1898-1998. São Paulo: 3ª Bienal de Arquitetura, Fundação Bienal, 1997.

<sup>10</sup> Jardim Laranjeiras [atual rua Gal. Glicério] foi urbanizado em 1939 pela Fábrica Aliança de tecelagem após a saída das instalações industriais do local.

<sup>11</sup> A Urca foi urbanizada pela Sociedade Anônima Empresa da Urca em contrato com a Prefeitura da Cidade, utilizando material de aterro proveniente de parte do desmonte do Morro do Castelo. Teve seu P.A.A. [Projeto Aprovado de Alinhamento] elaborado em 1923.

<sup>12</sup> O Bairro Peixoto foi urbanizado por instituições que receberam doação de uma chácara original. Teve seu P.A.A. [Projeto de Aprovado de Alinhamento] elaborado em 1939.

<sup>13</sup> Parque Guinle, projeto de Lucio Costa, final da década de 1940.

<sup>14</sup> HOWARD, *op. cit.*

<sup>15</sup> *Idem*.

<sup>16</sup> OTTONI & SZMRECSÁNYI, *op. cit.*

<sup>17</sup> OTTONI & SZMRECSÁNYI, *op. cit.*

<sup>18</sup> OTTONI & SZMRECSÁNYI, *op. cit.*

<sup>19</sup> “(...) Para a pioneira Letchworth propõem um desenho informal das ruas, com casas formando blocos isolados entre s, recuados o alinhamento do terreno, com jardins fronteiros, passeios com grama, arbustos e árvores.” HOWARD, Ebenezer *op. cit.*

[Em Welwyn] “A vegetação das calçadas, das ruas e vias em “cul-de-sac”, dos jardins laterais às residências, dos jardins coletivos de centro de quadra e das praças da cidade formam uma admirável continuidade verde, que se mescla com a vegetação da área rural, envolvendo a cidade como um cinturão a ela integrado”. *Ibidem*.

<sup>20</sup> Os conjuntos Sunnyside Gardens, Radburn e Greenbelt são exemplos dessa aplicação.

<sup>21</sup> “(...) la ciudad de Le Corbusier no es otra cosa que un modelo en el sentido científico. Es una imagen concreta, plenamente elaborada en todos sus detalles” COLQUHOUN, Alan. *Arquitectura e ingeniería: Le Corbusier y la paradoja de la razón*. In: Modernidad y Tradición Clásica. Madrid: Júcar, 1991[p. 135].

<sup>22</sup> [CHOAY, *op. cit.*, p. 183

<sup>23</sup> LE CORBUSIER. Urbanismo. [trad. Maria Ermantina Galvão]. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [p.158].

<sup>24</sup> FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo. *Francisco de Mello Franco*. In: FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.) Capítulos da Memória do Urbanismo Carioca. Rio de Janeiro, Folha Seca, 2002.

<sup>25</sup> CHOAY, *op. cit.*, p.183.

<sup>26</sup> COLQUHOUN, *op. cit.*, p.141.

<sup>27</sup> CHOAY, *op. cit.*, p.187.

<sup>28</sup> LE CORBUSIER, *op. cit.*, p.172.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p.192.

<sup>30</sup> *Idem*.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 193.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 160.

<sup>34</sup> CARDOSO, Adauto Lúcio. Construindo a utopia: urbanismo e modernidade no Brasil. 1988. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

<sup>35</sup> HOLSTON, James. A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua Utopia. [trad. Marcelo Coelho] São Paulo, Companhia das Letras, 1993 [p. 174].

<sup>36</sup> *Idem*.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 175.

<sup>38</sup> COSTA *apud* BARCELLOS, *op. cit.*.

<sup>39</sup> Núcleos urbanizados foi denominação dada por Costa às áreas onde deveriam se concentrar as moradias da população na Baixada de Jacarepaguá. COSTA, Lúcio. Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995 [p.348].

<sup>40</sup> DEL RIO, Vicente; SANTOS, Ana Cristina Gomes dos. A outra urbanidade: a construção da cidade pós-moderna e o caso da Barra da Tijuca. In: DEL RIO, Vicente (org.) Arquitetura: Pesquisa e Projeto. São Paulo, ProEditores, 1998. Coleção PROARQ. [p. 112]

<sup>41</sup> LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. A construção do eldorado urbano: o Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970 / 1988. Niterói: EdUFF, 1999.

<sup>42</sup> COSTA, *op. cit.*.

<sup>43</sup> HOLSTON, *op. cit*, p. 62.

<sup>44</sup> Ditado espanhol. Tradução da autora.

<sup>45</sup> LEITÃO, *op. cit.*.

<sup>46</sup> CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. [trad. Frank de Oliveira]. São Paulo: Ed. 34: EDUSP, 2000.