

VI. CONCLUSÃO

Em pouco mais de 30 anos de Plano Piloto, a Barra da Tijuca já é uma rica experiência urbana, um verdadeiro “laboratório urbanístico”, como Lucio Costa a queria. Podemos pensar que sobre a estrutura de um urbanismo moderno, que seguiu os princípios do modelo progressista, está se consolidando uma arquitetura que, desde os anos 90, pode ser considerada dentro de uma racionalidade pós-moderna ¹.

Vimos que o Plano Piloto foi aplicado em boa parte. Notamos que as áreas urbanizadas ocorrem em torno das vias e existe certa preservação das margens das lagoas e das praias. Também é possível distinguir os grandes eixos de circulação, a área do centro metropolitano, os grandes “condomínios”, os “monumentos naturais”, as montanhas e os grandes corpos d’água.

Essa percepção colabora na hipótese que a legislação induziu a forma urbana. No tecido urbano, uma importante consequência é a não sugestão das vias de circulação a partir da disposição das edificações, como na cidade dita tradicional. Além disso, a especificidade das legislações consecutivas também determinou a morfologia dentro de cada empreendimento. O seu principal resultado e a maior característica da região como um todo é o grande parcelamento de seu solo. De fato, as tipologias analisadas têm relação estreita com a legislação do período de sua construção e com a forma do lote, também já destinado para tal edificação a partir da legislação.

No caso da aplicação do plano modernista na Barra, pode-se ressaltar a importância que teve a legislação ficar subordinada ao pensamento de uma única autoridade, Lucio Costa. Essa foi sua



Figura 1: Aspecto da urbanização da Baixada de Jacarepaguá. Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2003.

solução de desenvolvimento de um Planejamento que conciliasse o modelo teórico com o pragmatismo do fazer a cidade. Depois que os interesses mudaram de rumo, o processo ficou acéfalo e deixou se vincular ao pensamento e ao interesse do Estado.

O distanciamento do período de vigência do Projeto Moderno nos faz reclamar a gestão das cidades a partir de novos parâmetros, como a diversidade urbana e o esforço em devolver ao urbano a prática de leituras simbólicas. A falência da capacidade dos governos decidirem sobre o que acontece sobre o território convoca hoje a sociedade organizada a ter maior participação nas decisões – o que vem ao encontro dos anseios naturais das comunidades – mas, ao mesmo tempo, denunciam a crise em que se encontram as estruturas sociais nessa etapa pós-industrial do capitalismo.

Porque a intensificação de sua ocupação teve início com um plano urbanístico, a parte da cidade existente hoje na Baixada de Jacarepaguá é diferente de todo o restante da área metropolitana onde se insere. Mas ao mesmo tempo, demonstra superar rapidamente as limitações de seu projeto original para se fazer em várias sobreposições de sistemas – o político, o econômico, o fundiário, o cultural etc. A Baixada de Jacarepaguá é provavelmente a região do Rio de Janeiro que mais representa a postura nacional ao lidar com a explosão populacional, com planos e projetos públicos e com a cada vez maior relação das classes econômicas dominantes com os governos.

Hoje, no cotidiano do habitante, o binômio "condomínio fechado" – *shopping center* aparece como referência muito mais forte que os equipamentos metropolitanos previstos originalmente. Assim como a figura do "condomínio fechado" não foi prevista no Plano, o *shopping center*,



Figura 2: Área de casas dentro de condomínio fechado: valorização do uso exclusivo. Foto da autora, 2004.

elemento caracteristicamente pós-moderno começou a se estabelecer na região no início dos anos 80, exatamente quando se via surgir as primeiras críticas ao Plano Piloto.

65% das ruas da Barra da Tijuca são fechadas ao trânsito livre ². No caso dos *shoppings*, surgidos em função da concentração populacional e carência comercial dos condomínios, sua lógica seguiu o padrão de cercamento dos condomínios tanto quanto respondeu, com imensos estacionamentos, à necessidade da criação de signos de *status* da Barra da Tijuca através dos automóveis, dentre outros objetos de consumo.

As decisões tomadas no canteiro de obras procuravam fazer o contraponto “humano” no urbanismo modernista de Costa. As largas vias expressas, a separação das funções em zonas e a escala maximizada das construções eram vistas apenas como as promessas do futuro redentor da cidade. Na Barra da Tijuca, nas negociações com o urbanista incorruptível transparecem a relação de otimismo com o Rio de Janeiro. Por outro lado, esse envolvimento pessoal pode ser questionado diante do caráter centralizador que caracterizou o Plano Piloto nos primeiros anos.



Figura 3: Condomínio de torres na Avenida das Américas. Foto da autora, 2002.

A respeito da cultura de vida da Barra da Tijuca, concluímos que os condomínios fechados do local são um modelo oriundo de outros três modelos e gerado sob condições específicas: geográficas, legais e sócio-culturais. Os “condomínios” da Barra da Tijuca funcionam como vizinhanças ou mesmo bairros, cada qual com sua identidade, reconhecida, inclusive, pelos habitantes do restante da cidade. A população, na Barra da Tijuca faz referência ao condomínio e não à rua onde se reside ou aonde se vai.

Como exacerbação da realidade brasileira, viver em “condomínio” é o ideal das classes médias do bairro. Assim, aplicam a denominação “condomínio” em todos os tipos de núcleos residenciais, sendo ele condomínios – juridicamente determinados – ou não. O fenômeno é tão marcante que mesmo os governos – principalmente o municipal, mais relacionado com o solo urbano, dividem a área por “condomínios”. Guias, levantamentos cadastrais e mesmo os Correios se orientam por essas unidades morfológicas. Escolas, clubes, praças, áreas verdes e algumas vezes comércio nas áreas de uso comum, sendo elas de propriedade dos condomínios, ou não, estando dentro dos limites daquelas comunidades, considera-se que “pertence” ao condomínio.

O resultado da corrida que há hoje à constituição de condomínios à margem da Avenida das Américas foi uma reorganização física marcante do local. Os conjuntos substituíram as dunas pré-existentes por vias, pavimentações e jardins e criaram uma seqüência de traçados descontínuos dados os processos empreendedores diferentes por que foram construídos.

Desde os anos 90, há uma iniciativa por preservar as áreas de mangues e restingas junto aos



Figura 4: Condomínio de casas entre condomínio de torres: aspectos do tecido urbano da Barra da Tijuca. Foto da autora, 2004.

canais e lagoas. No caso dos condomínios estudados, essas áreas representam a faixa marginal à Avenida Prefeito Dulcídio Cardoso. Participando da valorização do uso exclusivo dos logradouros pelos condomínios, tanto a via quanto as margens preservadas é, muitas vezes, limitada por grades portões e guaritas, zeladas pelos condomínios e passaram a fazer parte do conjunto “condomínio”.

Dada essa configuração, temos que as frentes dos condomínios estão na Avenida das Américas; o interior - junto à lagoa ou canal de Marapendi - é considerado “fundos”. Desse modo, ausente do sistema fundamental de circulação na Baixada de Jacarepaguá – os eixos viários principais – as vias internas aos loteamentos, margeadas por propriedades privadas ficam expostos à privatização, facilitadas pelos precedentes de legalização. De um modo geral, ruas “sem-saída” são mais facilmente fechadas. Percebemos que o traçado desconexo das vias ajuda nessa caracterização e conseqüente fechamento.

Nesse fenômeno, um ciclo de colaborações que reforça o isolamento das áreas. A colaboração da iniciativa privada com os governos é viabilizada e bastante desejada à medida que o Estado, de um modo geral, não pode custear serviços básicos com qualidade mínima para toda a região. Embora não deixe de haver a presença pública nos loteamentos, parte das tarefas nos serviços públicos pode ser feita pela comunidade organizada na forma de condomínios ou associações de moradores. Tal iniciativa reforça o princípio de auto-sustentabilidade dos núcleos urbanizados, de certo modo, incentivado por políticas locais.

¹ 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.