

# O CENTRO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS *DOWNTOWN* NA BARRA DA TIJUCA: ENTRE A CIDADE EXISTENTE E A FRAGMENTAÇÃO DO URBANISMO MODERNO

POPPE, Marcia (1); TÂNGARI, Vera (2)

(1) Arquiteta, Mestre em Teoria e Projeto da Arquitetura pelo PROARQ/FAU/UFRJ.

End: Rua Voluntários da Pátria, 433 B/202 – CEP 22270-000 – Rio de Janeiro – RJ – E-mail: [marciapoppe@yahoo.com.br](mailto:marciapoppe@yahoo.com.br)

(2) Arquiteta, Docente e Pesquisadora da FAU/DPA/PROARQ, Doutora pela FAUUSP.

End: Rua Marquês de Pinedo, 20/101 – CEP 22231-1000 – Rio de Janeiro – RJ – E-mail: [vtangari@uol.com.br](mailto:vtangari@uol.com.br)

## ABSTRACT

*This paper results from the exercises made during the Landscape Architecture course in the Masters Degree Program of Architecture of the Federal University of Rio de Janeiro. Our case study is the “Shopping and Business Center Downtown” in Barra da Tijuca (1994-98), designed by STA Arquitetura. In order to contribute with the evaluation of the methodology and contents of Landscape Design teaching in post-graduate level, this paper brings some of our research results and tries to show how morphological analysis of an urban landscape area helped to establish considerations and gave rise to important issues and questions to the theory and critics of Brazilian architecture.*

## KEYWORDS

*Public spaces, Barra da Tijuca, Critical analysis.*

## 1. APRESENTAÇÃO

O presente trabalho se originou dos exercícios elaborados pela autora durante o Curso de Pós-Graduação em Arquitetura da FAU/UFRJ para a disciplina *Arquitetura da Paisagem*, que é vinculada à linha de pesquisa *Desenho da Paisagem* desenvolvida na área de concentração Teoria e Projeto.

A disciplina vem sendo ministrada pela Prof. Dra. Vera Tângari desde o primeiro semestre de 2001, conforme explicitado em um artigo de sua autoria apresentado no VI ENEPEA: “Espaços Livres de Edificação e o Desenho da Paisagem: uma abordagem interdisciplinar como método de ensino e pesquisa FAU/UFRJ”. Nas palavras de TÂNGARI,

(...) a disciplina *Arquitetura da Paisagem* apresenta reflexões sobre as práticas de projetos de paisagismo aplicadas à escala urbana e discute as diversas formas de intervenção na paisagem, considerando o acelerado processo de transformação observado nas cidades brasileiras. (TÂNGARI, 2002).

As áreas selecionadas por cada um dos alunos para estudo em ateliê durante o curso devem necessariamente estar relacionadas com os locais enfocados em seus projetos de pesquisa ou ligadas ao assunto abordado. Deve também ocupar 10 a 12 quadras para que tenha raio de abrangência de cerca de 500 m, na escala do pedestre. Em nosso caso específico, a pesquisa trataria da análise crítica da obra de determinado arquiteto – na ocasião, ainda por ser selecionado. Por isto foi sugerida a

escolha de uma área da cidade com projeto reconhecido e construído, cujos desenhos se fizessem disponíveis para consulta e análise crítica, de acordo com as intenções e tema inicial da pesquisa. O *Centro de Comércio e Serviços Downtown* na Barra da Tijuca (STA Arquitetura, 1994-1998) apresentou-se como excelente estudo de caso.

Durante a disciplina foram elaborados dois exercícios e a monografia final. O primeiro exercício, chamado “Paisagem urbana brasileira – Padrões de morfologia”, objetiva discutir os padrões de morfologia da paisagem e de apropriação dos espaços públicos normalmente encontrados nos espaços livres das cidades brasileiras, assim como a influência das formas de parcelamento e da legislação urbanística em sua configuração. Assim, estudamos o padrão de ocupação da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca (zona oeste do Rio de Janeiro), o suporte físico da região, a legislação, as questões resultantes das formas de parcelamento e urbanização, além dos conflitos existentes entre a paisagem construída e seu suporte natural. O segundo exercício, “Espaços livres de edificação e o Desenho da paisagem”, tem por objetivo discutir o papel dos espaços livres como instrumentos de desenho ou redesenho da paisagem urbana. Foram escolhidas duas áreas livres dentro do *Downtown* que apresentassem algumas características dicotômicas importantes em sua classificação e relação. A partir dos levantamentos em campo e da análise do estudo de caso, a monografia final deveria contemplar reflexões críticas sobre o projeto, podendo também apresentar sugestões e diretrizes de intervenção.

Com o objetivo de contribuir com a avaliação do método e do conteúdo do ensino de paisagismo no nível de pós-graduação, procuraremos demonstrar ao longo deste artigo alguns dos resultados alcançados com os exercícios desenvolvidos na disciplina em questão, cursada durante os meses de abril e maio de 2002. Além disto, buscamos indicar também aqui, de que maneira a análise morfológica de uma área da paisagem urbana carioca possibilitou estabelecer algumas considerações e suscitar questões importantes para a teoria e para a crítica da arquitetura contemporânea brasileira.

## **2. O OBJETO DE ESTUDO: O CENTRO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DOWNTOWN**

### **2.1. Dados do Projeto**

Com área total de aproximadamente 219 mil m<sup>2</sup>, o projeto apresenta cerca de 194 mil m<sup>2</sup> de área construída e 30 mil m<sup>2</sup> de jardins. O complexo possui 1307 unidades de comércio e serviços, sendo 520 lojas, 539 salas e 248 coberturas destinadas a espaços empresariais, tudo isto distribuído em 23 edifícios. Conta ainda com 12 salas de cinema e um campus universitário. Recebe atualmente (2004) um público diário de 25 mil pessoas, 1500 a menos do que os dados registrados durante o ano de 2002.

### **2.2. Breve contexto histórico-geográfico**

A urbanização da Baixada de Jacarepaguá resultou de um processo que se iniciou nas fazendas de engenho no período colonial (GONÇALVES *apud* EPPINGHAUS). Foi somente após a abertura da auto-estrada Lagoa-Barra em 1970 que se intensificou a ocupação do bairro. Até então era uma área considerada rural e agrícola, isolada do resto da cidade por suas condições geográficas: vários morros, maciços, pedras e um grande sistema lagunar fazem parte da paisagem natural da Barra da Tijuca. São estes os suportes físicos da ocupação da região.

O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá foi desenvolvido em 1969 por Lúcio Costa. De concepção formalista, abole a hierarquização de ruas, quadras e o loteamento tradicional das outras áreas do Rio de Janeiro, criando zonas com funções e usos determinados. Três são os eixos viários principais criados: Av. das Américas, Av. Sernambetiba e Av. Ayrton Senna. Tais avenidas

privilegiam o automóvel em detrimento dos pedestres. Por estas razões, podemos considerar a Barra da Tijuca como um segmento espacial jovem, com tecido urbano novo e bastante fragmentado.

Em relação à implantação do Plano Piloto, a pesquisa de EPPINGHAUS (2004) nos mostra que de um modo geral, tanto a estrutura viária quanto a orientação de ocupação da várzea e não dos maciços rochosos (reservas florestais) foram seguidas. Entretanto, alterações formais na legislação da Barra da Tijuca acabaram por permitir na orla litorânea, modificação nos gabaritos dos edifícios multifamiliares. Além disso, o fato das áreas próximas às Avenidas Ayrton Senna e Américas não terem sido ocupadas durante muito tempo abriu caminho para a construção de programas não previstos no Plano, como por exemplo, os *shopping centers*.

O *Downtown*, misto de *shopping center* e centro empresarial, ocupa hoje um terreno anteriormente composto por dunas, vegetação nativa e uma imensa floresta de eucaliptos, em uma das “áreas a estudar” do Plano Piloto. Insere-se na Subzona A5, delimitada pela Lagoa da Tijuca, Avenida das Américas, Canal de Marapendi e pela divisa ocidental do PAL 14.263 (Loteamento Jardim Lagoa Mar). [Ver figuras 1, 2, 3 e 4]

### 2.3. Legislação

As normas de ocupação e parcelamento da Subzona A5 definem que lotes com área superior a 30.000 m<sup>2</sup> devem ter 50% de área loteável e 50% de área ocupados com vias, praças, escolas, equipamentos de uso coletivo e serviços públicos. As edificações podem ter 2 pavimentos e uma cobertura que ocupe no máximo 50% da área do pavimento imediatamente inferior. A taxa de ocupação é de 35%, e o índice de aproveitamento, 75%.

## 3. INTENÇÕES E REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Durante a pesquisa foi realizada uma entrevista aberta com o arquiteto Mauro Neves NOGUEIRA, um dos autores do *Downtown*, a fim de identificarmos as referências e os conceitos que guiaram a concepção e o desenvolvimento do projeto. Segundo o arquiteto, tais referências não foram pontuais, mas sim de um conceito urbanístico que procura recriar a idéia da cidade tradicional. Seguir o Plano Lúcio Costa foi necessário em relação ao respeito à legislação da área – as áreas construídas são as permitidas, assim como a volumetria e alturas das edificações seguem a legislação da Subzona A5 – mas ideologicamente caminhou-se na direção oposta. Os nomes citados foram os de Aldo ROSSI e Rob KRIER, cujas formulações teóricas foram então investigadas mais profundamente para que pudéssemos examinar e questionar a realidade encontrada no ambiente construído e contrapô-la às intenções projetuais e ao discurso de Mauro Neves NOGUEIRA.

ROSSI propõe a análise urbana como método de projeto e a cidade passa a ser entendida como arquitetura, ou seja, como “manufatura, resultante de uma operação formal consolidada através dos tempos, em que a **forma** resumiria o caráter total dos fatos urbanos” (BRONSTEIN, 2002). O autor, para BRONSTEIN, “propõe uma leitura estratificada em estruturas formais agrupadas segundo a sua morfologia e individualizadas através da noção de tipologia construtiva”.

Ainda segundo BRONSTEIN (2002), um outro conceito importante que atravessa a obra de ROSSI e que também se relaciona com o aspecto formal é o de **permanência**, que “mantém presente as estruturas históricas e os vestígios urbanos de épocas anteriores, como edifícios, formas e traçados detectados em cidades antigas e em alguns bairros novos”. Através deste conceito, são reconhecidos os elementos primários da cidade, que conservam as mesmas características formais, apesar da evolução urbana e da eventual mudança de uso de alguns destes elementos.

Para KRIER, perdeu-se de vista o entendimento tradicional do que vem a ser *espaço urbano*. O autor entende que somente através de uma clara leitura das características geométricas e das qualidades estéticas do espaço externo (entre edificações) é que se pode percebê-lo como *espaço urbano* (KRIER, 1979). A rua e a praça – espaços livres de edificação – são os elementos básicos que o autor identifica como principais estruturas urbanas e que devem ser consideradas nas intervenções de re-qualificação de certas áreas da cidade.

De acordo com BRONSTEIN (2002), Rob KRIER é devedor das formulações rossianas e seu discurso revela a importância da questão estética na arquitetura, que representaria “um produto formal situado além de seus propósitos utilitários”. Portanto, para que as intervenções sejam efetivas, as definições de volumetria e de fachadas devem ser cuidadosamente elaboradas.

A Exposição Internacional de Edificações de Berlim Oeste (IBA) na década de 1980 talvez seja um dos melhores exemplos da materialização das formulações teóricas e questionamentos destes e de outros autores (Collin ROWE, Oswald Mathias UNGERS e Josef Paul KLEIHUES, para citar alguns exemplos) no que diz respeito à crítica da cidade do urbanismo moderno. Segundo BRONSTEIN (2002),

A intenção de resgatar o traçado urbano histórico, a prioridade pela mescla de funções e a tentativa de maior definição entre esfera pública e a privada são alguns indícios de seus pontos distintivos. (...) Sem dúvida que o que estava em questão era a inoperância, ou em última análise, a “crise” de um modelo arquitetônico e urbano gerado dentro dos parâmetros ditados pelo Movimento Moderno.

Procurando transpor a situação para o contexto de nosso objeto de estudo, idéias semelhantes permearam seu processo de projeto desde o início. Segundo NOGUEIRA, procurou-se recriar

(...) a idéia da cidade antiga, da Paris de Haussmann, das cidades italianas, do bairro e da quadra edificada continuamente, sem os amplos espaços modernos entre os edifícios isolados nos lotes. O projeto reforça a importância do contínuo edificado, em que uma arquitetura se junta a outra para formar uma nova e assim por diante, formando quadras edificadas que juntas formarão os bairros, definindo o tecido urbano. O falso parcelamento vem como uma crítica às idéias modernistas, mas mais ainda como uma necessidade de recuperar o desenho da cidade. Embora as *partes* no projeto sejam individualizadas, é importante a idéia do *todo*.

Entretanto, há que se apontar uma questão relevante entre os pressupostos teóricos das duas intervenções. Se em Berlim a idéia da cidade existente representa a busca pela reconstrução de imensas áreas destruídas pela guerra e procura um diálogo com o contexto histórico, cultural e formal do lugar em escala mais ampla (a da cidade e a do bairro), na Barra da Tijuca, esta mesma idéia vai, a princípio, distanciar o projeto do contexto em que ele se insere. Estruturalmente modernista por conceito e desde o início, a Barra da Tijuca tem hoje o Plano Piloto aplicado em boa parte (EPPINGHAUS, 2004).

Diferenciar o *Downtown* da maioria dos conjuntos arquitetônicos encontrados no bairro (tanto residenciais quanto comerciais), “em que uma série de arquiteturas iguais se somam e não desenham o lugar, mas formam um espaço urbano fragmentado”, nas palavras de NOGUEIRA, foi um dos principais objetivos do projeto. Entretanto, como será possível demonstrar com os resultados dos exercícios de *Arquitetura da Paisagem* e com nossas reflexões, o projeto se integra perfeitamente com a fragmentação existente na Barra da Tijuca.

## 4. ANÁLISE ESPACIAL

### 4.1 O primeiro exercício: “Paisagem urbana brasileira – Padrões de morfologia”

Alguns dos resultados deste primeiro exercício, por questões de uma construção adequada para este artigo, já foram mencionados: o contexto e a estrutura morfológica básica da Barra da Tijuca, a legislação, o padrão de parcelamento do solo e seu resultado na paisagem. Observamos a fragmentação do tecido urbano a partir da análise do entorno da área em questão e podemos também verificar o zoneamento e a setorização das atividades. [Ver figura 5]

A estruturação do complexo arquitetônico se concretiza por uma via periférica de veículos e um eixo principal cortado por transversais secundárias de uso exclusivo de pedestres. Diferente dos outros centros comerciais, o *Downtown* é aberto, sendo os malls substituídos por ruas. Procurou-se definir o desenho do lugar a partir do projeto de quadras com ocupação periférica e pátios internos, conforme a busca de recriação do espaço da cidade tradicional. Era intenção dos arquitetos que o *Downtown* se relacionasse diretamente com seu entorno mais imediato, ou seja, que as ruas internas tivessem livre acesso como acontece em qualquer área da cidade dita tradicional. Entretanto, o complexo é cercado por grades e o acesso é permitido somente em determinados horários. [Ver figuras 6, 7 e 8]

Em seu espaço interno, foram identificados três tipos morfológicos. [Ver figuras 9, 10, 11 e 12] A tipologia das edificações nos dá idéia de um parcelamento de solo próximo ao encontrado no centro do Rio de Janeiro. Apesar de blocos únicos, tanto o tratamento das fachadas, quanto sua volumetria transmitem uma imagem de edificações geminadas, coladas nas divisas laterais. De acordo com o discurso de NOGUEIRA, a intenção era de não seguir o padrão arquitetônico da Barra, visando recuperar elementos como esquinas e ruas de pedestres e criar uma imagem urbana “tradicional”. Há uma seqüência de blocos de tamanhos variados implantados com uma certa irregularidade. O ritmo do paralelismo das quadras é quebrado e há oportunidades de se virar esquinas ou atravessar quadras pelo meio em todo lugar. O todo se decompõe em partes e vai criando seqüências diferentes. A idéia do espaço público como se tivesse sido construído ao longo do tempo foi importante para o projeto. Ao mesmo tempo em que o sistema cria um sentido de unidade, a diversidade está presente a todo o momento.

O Tipo 1 seriam os blocos perimetrais com pátios internos, que simulam a quadra construída com diversidade de tratamento das fachadas. O Tipo 2 seriam os blocos em “L”, com as fachadas revestidas com materiais e texturas mais uniformes. O Tipo 3 são os tipos “únicos”, diferentes dos outros dois casos, com gabaritos mais altos e configuração planimétrica irregular.

Em relação à utilização da quadra edificada, temos que o protótipo do diálogo entre a arquitetura e o contexto histórico, que representa a primeira construção que resgata o bloco perimetral desde a Segunda Guerra Mundial é o projeto de Josef Paul KLEIHUES (*Vinetaplatz* – 1971-77) para a reconstrução de dois blocos residenciais em Berlim (BRONSTEIN, ANO). Em 1977, KLEIHUES elabora outro projeto, *Park Lenné*, para uma área central e de grande vitalidade comercial em Berlim Oeste em que também utiliza a solução de blocos perimetrais com áreas internas livres e caminhos de pedestres. Neste caso, prevê o uso misto (comércio e residências). Em nosso estudo de caso, o uso comercial e de serviços predomina, não havendo previsão de uso residencial por conta da legislação vigente.

Nos edifícios do Tipo 1, as fachadas são subdivididas em módulos e as cores, texturas e materiais de revestimento são de grande variedade, o que aproxima a realidade construída do projeto à questão estética presente no discurso de KRIER e conseqüentemente, no de NOGUEIRA. Vimos que a legislação permite que sejam construídos dois pavimentos com o terceiro recuado, mas para atingir a diversidade procurada, foram criadas fachadas falsas no terceiro pavimento de alguns blocos em

diferentes locais, como um arremate, um coroamento que simulasse a existência de um terceiro andar no mesmo alinhamento do segundo e das fachadas vizinhas. Desta forma, segundo NOGUEIRA, não só se reforça a idéia da individualidade de cada uma das partes arquitetônicas, com a diferenciação de alturas e volumes, mas também se preserva a continuidade.

Existem seis tipos de espaços livres públicos no complexo arquitetônico, que podem ser classificados hierarquicamente da seguinte maneira: a Avenida Central (o eixo principal do projeto); as ruas secundárias; praças; os pátios internos; a Via Perimetral (para veículos); e os estacionamentos externos (na periferia). Todos estes espaços livres de edificação são totalmente construídos, pois o complexo não possui nenhum trecho de solo natural, estando inteiramente sobre laje.

Para o segundo exercício, cujo objetivo foi discutir o papel de espaços desta natureza como instrumentos de desenho da paisagem, foram escolhidas a Avenida Central e a Praça da Concórdia por apresentarem as seguintes dicotomias: linearidade x radialidade; circulação x permanência; recreação x contemplação; fora da arquitetura x dentro da arquitetura; e barulho x silêncio. Os alunos deveriam analisar: (1) a relação entre os dois espaços e indicar o nível hierárquico de cada um dentro da malha ou no conjunto das edificações; (2) classificá-los por tipo; (3) indicar suas funções e programas; (4) analisar as relações funcional e formal diretas com o entorno construído; (5) o tratamento dos espaços quanto à presença ou não de vegetação, a pavimentação e as fachadas (em ambos os casos, analisar as texturas, cores e materiais construtivos), os equipamentos, mobiliário e infra-estrutura presentes; (6) o ambiente (luz, vento, sons, cheiros); e por fim, (7) fazer o mapeamento de usos pelos usuários.

#### 4.2 O segundo exercício: “Espaços livres de edificação e o Desenho da paisagem”

Hierarquicamente, os dois espaços se classificam no nível cotidiano dentro da malha das edificações. A avenida é um espaço público abrangente, estando no dia a dia de quem trabalha e eventualmente no de quem por ela passa com determinado objetivo. Já a praça está no cotidiano apenas dos trabalhadores. Ocasionalmente, dos visitantes.

A Av. Central é uma rua de pedestres (calçadão) e por isso não possui caixa de rolamento e nem a calçada tradicional com meio-fio e diferenças de nível. A transição dos espaços privados do interior das lojas para os públicos – a rua – se dá sem intervalo. É um espaço fora da arquitetura. Já a Praça da Concórdia pode ser considerada como estando dentro da arquitetura, pois sua forma é definida pelos edifícios circundantes, ou seja, pelo entorno construído. É como um pátio interno, um espaço livre dentro de uma quadra. A Av. Central é um espaço linear, de simples apreensão, caracterizando circulação intensa objetivando melhor apropriação comercial. A Praça é radial e os fatos acontecem de dentro para fora. [Ver figura 13]

A **Avenida Central** possui forte relação funcional com o entorno construído: a circulação está diretamente ligada à localização das lojas, que ficam afastadas dos estacionamentos abertos e da maioria das saídas dos estacionamentos subterrâneos, caracterizando o fluxo de pedestres. Nos dias de semana durante o dia, observa-se grande população flutuante, de todas as faixas etárias, devido às diferentes atividades ali encontradas. À noite, a função de permanência é acrescentada, principalmente nas áreas em frente às lojas com serviços de alimentação. Os cinemas, bares e restaurantes contribuem para tornar o lugar um ponto de aglomeração e convivência. A apropriação do espaço público da rua pelos lojistas acontece em vários pontos, na tentativa de criar espaços que convidem a permanência. Espaços são ocupados com mesas, vasos e até mesmo através de pintura e demarcações no piso em frente às lojas. Na parte central da rua existem alguns nichos de estar – pequenas áreas de repouso – formados pela arborização, pelos canteiros e bancos.

A **Praça da Concórdia**, por ser internalizada, define uma utilização mais privada e íntima, constatando uma transição entre o espaço público das ruas e o privado do interior dos edifícios (Tipo

2), conforme proposto no projeto. Funciona como um grande pátio interno, similar aos pátios menores encontrados nos edifícios do “Tipo 1”. Está inserida dentro da arquitetura dos edifícios circundantes (escritórios) e ao mesmo tempo pode ser acessada por todos, inclusive pelo fato de ser ponto de chegada de um dos estacionamentos, funcionando como elemento receptor e distribuidor de fluxos. A função de circulação acontece predominantemente de dentro para fora, de forma radial. Na sua área central um chafariz caracteriza estar e contemplação, juntamente com a existência de bancos e bastante arborização. A praça durante a noite quase não é utilizada. Durante o dia, é eventualmente apropriada por mães com carrinhos de bebê e casais. [Ver figuras 17 e 18]

Em relação à vegetação, em ambos os espaços analisados foi possível constatar a presença de grandes massas arbóreas, arbustos de pequeno e médio portes e vegetação rasteira. Interessante observar na Avenida Central a implantação dos Jerivás na chamada “Praça Oval” (no alargamento da avenida, em sua parte intermediária), criando a idéia de um espaço cercado por colunatas ou galerias. A Praça da Concórdia possui micro-clima próprio, mais ameno que o restante do complexo e com várias áreas de sombra. [Ver figuras 19 e 20]

A pavimentação da Avenida Central é feita com pedra portuguesa nas cores vermelha e branca nas áreas de menor circulação. Na área de “calçada” junto aos blocos (faixa de aproximadamente 1,00 m ao redor de todo o bloco, no mesmo nível da rua) também há o uso de pedra portuguesa vermelha. No restante da pavimentação foram usadas placas de concreto. No interior da Praça da Concórdia, próximo aos canteiros, foi utilizada a pedra portuguesa branca. Nas áreas periféricas, próximas às edificações, um damado branco e vermelho de concreto intertravado.

Em relação às cores e texturas das fachadas dos blocos periféricos, temos que suas superfícies foram subdivididas em módulos. Os materiais de revestimento são de grande variedade, incluindo massa texturizada em cores e tons pastéis, embasamento de granito, paredes revestidas com tijolo aparente e pastilhas de cerâmica de diversas cores. As esquadrias são de alumínio com pintura na cor branca e vidros transparentes incolores. Algumas coberturas possuem telha cerâmica, outras são lajes impermeabilizadas. Quanto às cores predominantes no ambiente, temos que o verde da vegetação se sobressai na Avenida Central, assim como o branco e o vermelho do piso tornam-se característicos. [Ver figura 21]

Na Praça da Concórdia, pode-se dizer que existem 3 tons predominantes: o cinza/bege neutro das fachadas e placas de concreto do piso; o vermelho/terracota dos blocos de concreto intertravado da pavimentação e nas fachadas (massa texturizada); e o verde da vegetação. As esquadrias também são em alumínio, desta vez pintados de preto com os mesmos vidros incolores. As fachadas têm revestimento cerâmico (cinza neutro) e massa texturizada (salmão). [Ver figura 22]

Em relação ao levantamento dos equipamentos, mobiliário e infra-estrutura existente, temos que todo o complexo – e não somente os dois espaços analisados – conta com excelente quantidade e qualidade de aparelhamento. Na Avenida Central, inúmeros bancos de alvenaria, revestidos com granito ao longo de todo o percurso nas áreas dos nichos de estar; altos postes de iluminação com o foco direcionado para baixo, a fim de iluminar as circulações e o piso; elementos direcionais de ruas em todas as esquinas, com sinalização do número dos blocos e lixeiras; 4 cabines telefônicas nas extremidades e no centro da avenida; banheiros públicos na Praça de Alimentação (no interior do Bloco 17); equipamentos de segurança contra incêndio; ausência de brinquedos e equipamentos infantis. Na Praça da Concórdia existem bancos de ripas de madeira dispostos ao longo dos caminhos e bancos de alvenaria revestidos com granito na área do chafariz. A iluminação difere da Av. Central, pois o foco é direcionado para cima. Os postes são mais baixos que os da avenida e existem arandelas ao longo das fachadas internas dos blocos, estas direcionadas para baixo. As lixeiras são em número de quatro, uma em cada portal de saída da praça. Como a Barra da Tijuca não conta com uma rede de esgotos, o complexo conta com uma estação de tratamento própria, entretanto o mau cheiro pode ser observado nas caixas de esgotamento em alguns pontos da Avenida Central.

A principal questão levantada durante a pesquisa de campo, a partir do desenvolvimento dos exercícios e com o resultado do questionário direcionado a usuários, foi a falta de uma gradação confortável ao se sair de dentro das lojas (domínio privado) para as ruas secundárias (domínio público). Com isto, foi sugerido para a monografia final da disciplina, o aprofundamento da questão da relação entre os espaços público e privado em áreas comerciais, tendo o *Downtown* como estudo de caso. Os espaços de transição entre os domínios e seu significado como instrumento de melhor qualificação dos espaços da cidade foram o foco principal daquele trabalho, que será demonstrado a seguir a partir de seus pontos principais.

#### **4.3 A Monografia: “A Relação entre o Espaço Público e Privado em Áreas Comerciais: o estudo de caso do Centro Comercial *Downtown* na Barra da Tijuca”**

A monografia foi dividida em três partes, a saber: (1) Os espaços de transição entre os domínios público e privado na arquitetura comercial na Europa e no Brasil; (2) Os espaços de transição em um Centro Comercial na Barra da Tijuca; e (3) Considerações finais.

A primeira parte contou com a análise da evolução dos espaços de transição através de exemplos das galerias comerciais européias dos séculos XVIII e XIX, assim como de espaços similares no Rio de Janeiro e em São Paulo nos séculos posteriores. Dentre os autores lidos estavam: HERTZBERGER (1999), JACOBS (2001), VARGAS (2001) e YÁZIGY (2000). Estudamos o conceito de *intervalo*, termo utilizado pela primeira vez por HERTZBERGER (1999); o surgimento das galerias e arcadas e sua importância na exploração dos espaços abertos entre e sob os edifícios públicos, assim como na expansão do acesso ao interior das quadras; a modificação do caráter e da lógica destes espaços, tanto em relação às funções de circulação, permanência e comércio, quanto à modificação de suas proporções, formato e tratamento (a interiorização e a mudança de escala acabaram por dar origem a outro tipo de estabelecimento, os *shopping centers*, que descaracterizaram a essência das galerias (VARGAS, 2001) e interromperam a relação com as ruas); as galerias brasileiras; a volta ao interesse pelos espaços públicos e a tendência à pedestrianização em áreas comerciais, enquadrando os centros comerciais a céu aberto e estabelecendo então a ligação com nosso estudo de caso.

Na segunda parte, analisamos nosso objeto de estudo em relação à presença ou ausência de espaços de transição de domínio. Verificamos que:

a) Os pátios internos dos blocos edificadas foram citados por NOGUEIRA como espaços de transição: lojas e escritórios abrem suas portas para o pátio e um ambiente mais íntimo é criado pelos proprietários dos estabelecimentos, que dele se apropriam. Todos os blocos de grandes dimensões possuem pátios internos que podem ser acessados por qualquer pessoa. As quadras são atravessadas e se tornam mais curtas. As passagens levam a lugares com maior privacidade, menos barulho e de pouco conhecimento. Entretanto, de acordo com a pesquisa, grande parte do público nunca visitou estes pátios e poucas pessoas deles se utilizam como “passagem”.

b) As galerias internas de acesso às unidades de escritório dos blocos edificadas também têm livre acesso. De acordo com NOGUEIRA, é ideal que haja espaços desta natureza, tanto internos quanto externos, a fim de criar equilíbrio e ambigüidade. Tais galerias não foram mencionadas pelos usuários, mas apontamos que nenhum dos respondentes fazia parte da população fixa do conjunto. As galerias são freqüentemente utilizadas pela população fixa.

c) A ausência de meio-fio, ou seja, da calçada tradicional, entendida como “o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio-fio, superfície usualmente situada à cerca de 17 cm acima do leito carroçável das vias urbanas” (YÁZIGI, 2001) mostrou-se a princípio como um incômodo. Com o decorrer das análises, identificamos que a transição de domínios nesta situação específica do projeto – saída das lojas para as ruas secundárias – acontecia de forma abrupta. Não necessariamente pela (in)existência de calçadas, mesmo porque as ruas são sistemas exclusivos para pedestres e todo o

espaço livre de edificação no condomínio é considerado um grande calçadão. Mas mais pelo fato de não haver uma transição entre o dentro e o fora. Nenhuma calçada, nenhuma marquise ou galeria, nada que eliminasse a oposição interior x exterior. Nenhuma pausa que pudesse levar a um nível intermediário de sensações, ou ainda, nenhum “espaço de encontro e reconciliação entre os dois tipos de domínio (o público e o privado)”, ou seja, nenhum *intervalo* (HERTZBERGER, 1999).

Quando perguntadas “onde estavam as calçadas no *Downtown*”, 42% das pessoas disseram que elas estavam em todo lugar, enquanto 30% disseram que elas não existiam. 13% responderam que elas ficavam onde havia estacionamento, relacionando a existência da calçada com o desnível do meio-fio. 10% não sabiam onde as calçadas estavam e apenas 5% responderam que elas estavam localizadas na “saída das lojas”. Este último grupo de respostas demonstra que é necessária uma transição, apesar de não explicitamente. Quando perguntamos se as pessoas sentiam “falta de alguma coisa no *Downtown*” e do que elas não gostavam, vimos que os respondentes não gostavam de ter que andar no sol ou na chuva enquanto faziam compras e sentiam falta de marquises. Segundo NOGUEIRA, o projeto chegou a contemplar mais áreas cobertas e abertas com a inserção de marquises e mais espaços de galeria (na Avenida Central, alguns trechos dos blocos possuem galerias). Entretanto, pela possibilidade destes espaços criarem muita uniformidade e contrariarem a idéia de diversidade buscada no empreendimento, a solução foi descartada. Porém, a pesquisa apontou a necessidade de espaços intermediários entre as ruas secundárias e as lojas. Independente das condições do tempo, facilitariam a permanência e a circulação perto das áreas de lojas.

Na última parte da monografia, procuramos a partir da análise espacial e da compreensão do modo como o usuário percebe e interage com o lugar, fazer uma comparação com a realidade construída e verificar se as intenções projetuais haviam sido alcançadas conforme as proposições iniciais.

A pesquisa indicou que a imagem principal do complexo – a idéia de **cidade pequena**, de **tranqüilidade** – se mostra a mais importante e significativa para todos os usuários entrevistados. As questões da diversidade e da individualidade das partes dentro do todo também puderam ser comprovadas, ao verificarmos que imagens de “**casinhas e bloquinhos**” foram respostas recorrentes. Assim, podemos dizer que o lugar possui forte **imageabilidade**, já que a aparência do conjunto e sua diversidade são facilmente apreendidas e o tornam conhecido. Mais da metade dos entrevistados considera o lugar como um **bairro** de compras, lazer e trabalho (57%), enquanto o restante considera o lugar como um *shopping center*. Mesmo sendo uma propriedade privada, com grades em seu contorno e de escala diferenciada dos outros conjuntos existentes na Barra da Tijuca, podemos considerá-lo como um lugar que possui uma mesma linguagem interna e serve de referência externa, como fazem os bairros, segundo a definição de LYNCH (1997). Para este autor, os bairros são “regiões médias ou grandes da cidade, reconhecidas por uma mesma linguagem ou característica, sempre identificáveis pelo lado interno (imagem do local), mas servindo de referência pelo lado externo (idéia do local)”. A idéia de bairro certamente se faria ainda mais forte na imagem do lugar caso as grades de cercamento não existissem ao redor do conjunto e se houvessem sido seguidas as orientações dos arquitetos. Entretanto, por questões de propriedade e segurança, as grades existem e são um limite reconhecido pelos usuários.

Em relação à qualidade do ambiente, 80% das pessoas gosta das ruas do complexo, pois são tranqüilas e seguras. Ainda assim, 75% das pessoas se sentem “confusas” e “perdidas”, sem se sentirem inseguras. Isto se deve à inexistência de referências que possam diferenciar uma rua de outra. O desnível projetado entre a Avenida Central e as ruas secundárias (50 cm) foi descartado por questões construtivas. Em seu lugar, foram programados marcos referenciais para cada esquina das ruas secundárias. Esculturas, segundo NOGUEIRA, auxiliariam na identificação dos blocos e das ruas. Mas esta solução também foi alterada e no lugar das esculturas foram construídos canteiros circulares que, por serem sempre do mesmo formato e proporções, não cumprem a função idealizada pelos autores do projeto. Verificamos que apesar do lugar ter uma forte **imageabilidade**, ele é de difícil leitura (**legibilidade**).

Constatamos na monografia que embora o projeto tenha obtido êxito no aspecto funcional e na mistura de usos, foi possível observar a necessidade de mais **intervalos** ou **espaços de transição** entre os domínios público e privado. Quanto à busca pela cidade tradicional, podemos dizer que as intenções projetuais foram atingidas e que internamente o projeto funciona conforme proposto. A utilização das quadras tradicionais que definem o espaço público da rua traz um modelo urbanístico que tenta recuperar o tecido urbano e as funções da cidade, indo de encontro ao modelo modernista da Barra da Tijuca.

Estes foram os resultados da disciplina *Arquitetura da Paisagem*, cursada durante o primeiro bloco de créditos do PROARQ na UFRJ. Procurando ir um pouco mais além do então alcançado, partiremos agora para as considerações finais deste artigo, a fim de demonstrar de que maneira o estudo de uma área da paisagem urbana carioca através da confrontação de um projeto com o discurso de seus autores, conceituações e a vivência da obra (unindo o olhar científico e o olhar do leigo), suscitou importantes questões dentro da teoria e da crítica de nossa arquitetura contemporânea.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho apresenta dois níveis de considerações. O primeiro diz respeito à disciplina *Arquitetura da Paisagem*, enquanto o segundo procura melhor contextualizar o projeto analisado dentro da lógica de ocupação urbanística da Barra da Tijuca.

### 5.1 A metodologia de *Arquitetura da Paisagem* como instrumento de análise crítica

O levantamento das características da morfologia da paisagem urbana da área de estudo foi realizado a partir de diversas idas a campo, em que foram feitos desenhos, fotografias e observações diretas. Em ateliê posteriormente, o trabalho de análise gráfica do material coletado permitiu colocar em prática alguns conceitos e definições discutidas nas aulas teóricas, além de apontar questões e indicar caminhos e diretrizes de intervenção, tanto na área estudada quanto no âmbito mais geral.

Além das questões mais objetivas em relação às idas a campo, apontamos a importância da experiência do espaço por parte dos pesquisadores em ambos os níveis (graduação ou pós-graduação). Acreditamos que somente a partir da vivência da obra é que se pode realizar uma análise mais aprofundada, visto que apenas fotografias ou desenhos por vezes não revelam características, soluções espaciais ou a real qualidade do ambiente estudado. É relevante apontar também a possibilidade de se verificar o discurso do arquiteto. Entendemos que a sua própria fala se faz indispensável para o aprofundamento da crítica, assim como de questões teóricas. Lembramos que os autores estudados e os conceitos abordados na monografia (também no presente artigo) surgiram a partir da entrevista realizada. Procuramos buscar entre outras coisas, a coerência em seu discurso, ou seja, a relação entre aquilo que ele diz e aquilo que pratica.

Procurando abordar o estudo de caso por diversos pontos de vista, incluímos também as entrevistas com os usuários, tentando captar a imagem que eles tinham do lugar e de que forma se apropriavam dele. Além do questionário, as entrevistas contaram também com a elaboração de desenhos feitos por eles, o que permitiu verificar, ainda que sobre bases simples, se o projeto atende ao que se propôs, ou seja, se transmite a imagem de um trecho de cidade tradicional. E sobre este aspecto, tecemos nosso segundo nível de considerações.

### 5.2 Cidade existente x Tecido fragmentado: um projeto e suas dicotomias

Ao confrontarmos os referenciais teóricos utilizados para o projeto do *Downtown* com a realidade do ambiente construído e com o contexto maior da paisagem da Barra da Tijuca, verificamos que o

conjunto mantém presentes estruturas urbanas do modelo progressista de Lúcio Costa, apesar de apresentar uma ideologia que procurou caminhar em uma direção oposta a esta.

Há que se concordar que internamente o conjunto edificado e a linguagem utilizada colaboram de certa maneira para recriar a idéia da cidade tradicional. Aquela dotada de ruas, esquinas e quarteirões totalmente construídos, estabelecida ao longo do tempo. Esta lógica interna apóia o discurso de NOGUEIRA e o aproxima das formulações dos teóricos citados como referências conceituais.

Entretanto, a própria estruturação viária do complexo – com a separação de malhas de veículos e pedestres – contribui para separar o *Downtown* do restante de seu entorno. Ao observarmos a fotografia aérea do complexo (Figura 1), vemos o quanto o anel viário circundante coopera com esta fragmentação. Se carros pudessem adentrar o conjunto, circular na Avenida Central, nas ruas secundárias e estacionar ao longo do meio-fio, o conjunto arquitetônico seria completamente permeável e muito mais próximo da realidade urbana tão procurada por seus autores, como acontece por exemplo no Jardim Oceânico, uma sub-região da Barra da Tijuca:

Originada a partir de dois projetos de loteamento – Jardim Oceânico e Tijucamar – em torno de 1930, essa área se localiza a extremo leste da baixada de Jacarepaguá, próxima ao túnel que liga a região à zona sul da cidade, e se sustenta como uma unidade morfológica ímpar. Ali, o tecido urbano se caracteriza, em termos gerais, por uma alta densidade de edificações baixas – de um a cinco pavimentos – dispostas lado a lado e com poucos recuos, assim como por um conjunto de ruas residenciais dispostas radialmente, esporadicamente cortadas por eixos comerciais e praças. [7] [Ver figura 23]

Nestas ruas de tecido urbano tradicional, a cidade é vivida de forma autêntica. [Ver figura 24] Indivíduos caminham e se relacionam de modo muito direto com a rua, apropriando-se de seus espaços. Vivem seus cotidianos e colaboram com a dinâmica do lugar. Ir e vir são atividades que proporcionam o convívio e as trocas sociais. “A comunidade é parte da forma urbana, também é forma, e interage do começo ao fim na produção do espaço” (LYNCH *apud* PINHEIRO).

A pesquisa de EPPINGHAUS (2004) aponta que 65% das ruas da Barra são fechadas ao trânsito livre. Porque a Barra da Tijuca nasceu de propriedades particulares e por causa da imposição dos grandes eixos rodoviários, os núcleos surgidos com a ocupação que se intensificou no início dos anos 70 seguiram uma lógica de cercamento. Tais núcleos, derivados do conceito das unidades de vizinhança, deveriam ser autônomos. Os terrenos, continuaram como grandes propriedades privadas, residenciais ou comerciais.

Como vimos, o acesso ao *Downtown* é restrito. O empreendimento é fechado por grades. Mesmo com a previsão da legislação de que 50% da área de terrenos superiores a 30.000 m<sup>2</sup> devem ser ocupados com vias, praças, escolas, equipamentos de uso coletivo e serviços públicos, a realidade que pudemos observar é que as vias não são tão públicas como podem parecer. As ruas e as praças ali existentes não se caracterizam como espaços de urbanidade, da combinação veículos-pedestres, de acontecimentos e trocas entre o homem e a cidade. Apontamos que do modo como foi implantado, o conjunto funciona em concordância com o restante do tecido urbano existente no bairro, em que os inúmeros conjuntos não se comunicam entre si, nem através dos acessos (vias públicas) e nem pela linguagem arquitetônica que possuem.

O fato real é que o que se fez na baixada de Jacarepaguá – e muitas vezes o que se critica – é fruto direto da aplicação do modelo de Urbanismo Modernista. A circulação independente, a grande escala das intervenções, o sistema de eixos rodoviários, o conjunto de torres isoladas e a concepção formalista... [8]

colaboram com a fragmentação. Críticas ao modelo de urbanismo moderno à parte, na Barra ele aconteceu. Talvez tenha se consolidado neste caso justamente pelo fato de que foi implantado sobre bases privadas e pela inexistência de uma cidade construída anteriormente. Neste caso, não foi necessário utilizarem o recurso da *tabula rasa*. Tal hipótese entretanto, só poderia ser respondida com uma pesquisa mais ampla.

## FIGURAS E FOTOS



Figura 1: O estudo de caso. (Fonte: PINHEIRO, 2001)



Figura 2: Localização da Subzona A5 em montagem de fotos aéreas da Barra da Tijuca. (Fonte: Instituto Pereira Passos).



Figuras 3 e 4: Fotos aéreas do local de implantação, antes e depois da implantação do empreendimento: vãos de 1990 e 2000, respectivamente. Em linha pontilhada branca, a Subzona A5. Em linha tracejada preta, o *Downtown*. (Fonte das imagens: Instituto Pereira Passos).

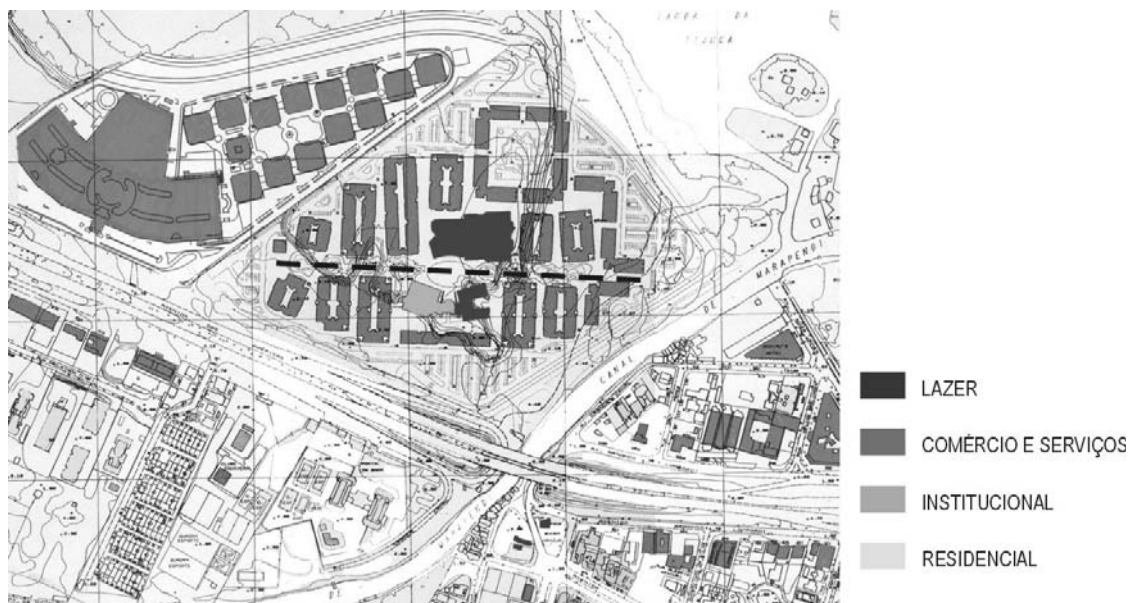
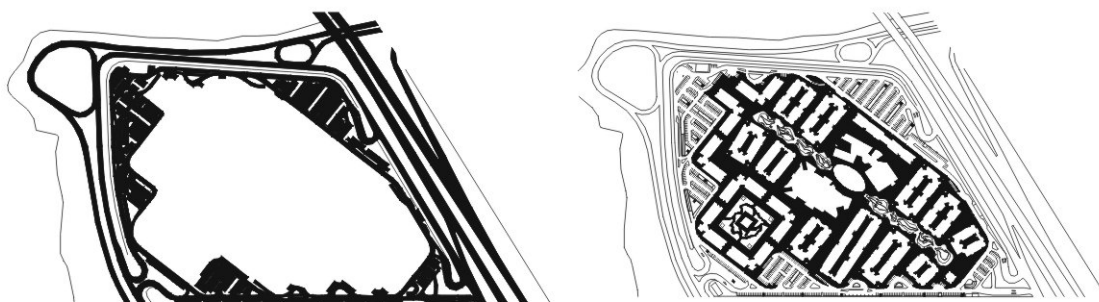


Figura 5: Planta de Uso do Solo, sem escala. (Desenho da autora sobre planta aerofotogramétrica).



Figura 6: Planta de Figura e Fundo, sem escala. (Desenho da autora sobre planta cedida por NOGUEIRA).



Figuras 7 e 8: Malha viária e malha de pedestres, sem escala.  
(Desenhos da autora sobre planta cedida por NOGUEIRA).



Fig 9: Tipo 1

Fig 10: Tipo 2  
(Fotos da autora, abril de 2002).

Fig 11: Tipo 3



Figura 12: Padrões de Tipologia, sem escala. (Desenho da autora sobre planta cedida por NOGUEIRA).

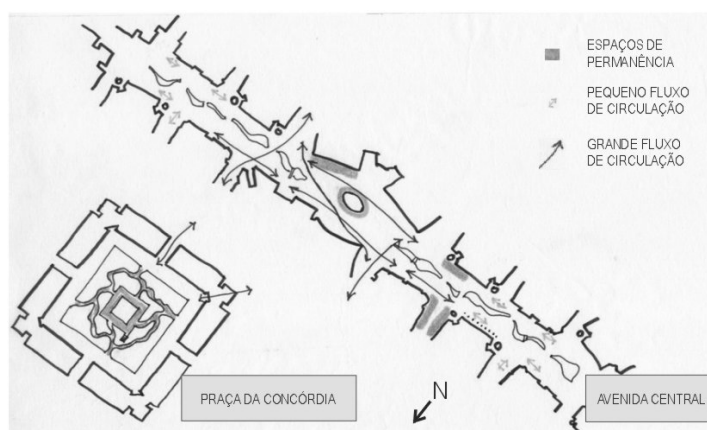


Figura 13: Os dois espaços livres. (Desenho da autora).



Figuras 14, 15 e 16: Apropriação do espaço público na Avenida Central através de mobiliário, vasos e demarcação no piso. (Fotos da autora, abril de 2002).



Figuras 17 e 18: Praça da Concórdia. (Fotos da autora, abril de 2002).

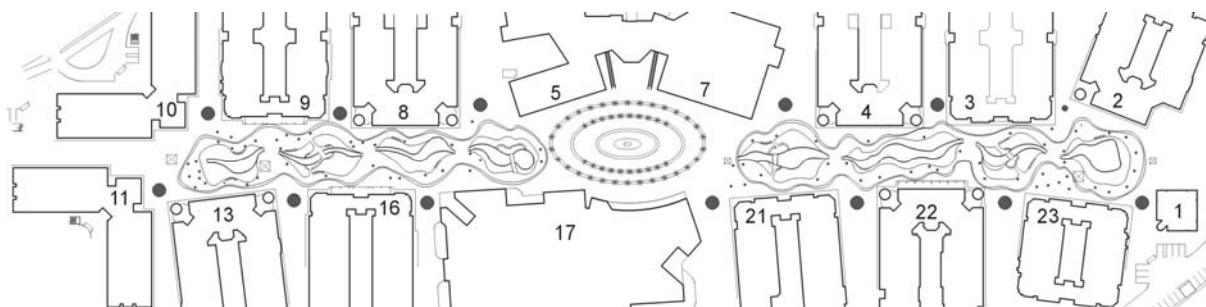


Figura 19: Avenida Central e Praça Oval, sem escala. A numeração corresponde à identificação dos Blocos. (Desenho da autora).



Figura 20: Praça da Concórdia, sem escala. A numeração corresponde à identificação dos Blocos. Os números menores são as diferentes espécies arbóreas (Desenho da autora).



Figura 21: Indicação dos materiais e acabamentos. (Desenho da autora).



Figura 22: Praça da Concórdia. (Foto da autora, abril de 2002).



Figura 23: Foto aérea do Jardim Oceânico. (Fonte: IPP, voo de 1999).



Figura 24: Av. Olegário Maciel. (Foto da autora, julho de 2002).

## NOTAS

- [1] Posteriormente, foi escolhido o nome do arquiteto Francisco Bolonha. A dissertação foi concluída em março de 2004 sob orientação da Prof. Dra. Beatriz Oliveira e se intitula: “O Mosteiro de Nossa Senhora das Graças em Belo Horizonte: um espaço sagrado de habitar na arquitetura de Francisco Bolonha”.
- [2] Dados retirados do Site “*DOWNTOWN - A cidade feita sob medida pra você*”, disponível em <http://downtown.globo.com/>. Consultas feitas em abril de 2002 e maio de 2004.
- [3] Sobre a análise do partido urbanístico da Barra da Tijuca, seu processo de projeto e de produção, cf: EPPINGHAUS, Annie. **Influência do Projeto no Processo de Apropriação dos Espaços Públicos em Áreas Residenciais: o caso da Barra da Tijuca**. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). PROARQ/FAU/UFRJ.
- [4] A Baixada de Jacarepaguá compreende a ZE-5 (Zona Especial 5), na AP-4 (Área de Planejamento 4) da cidade do Rio de Janeiro, e é dividida em 46 Subzonas.
- [5] BRONSTEIN emprega a conceituação de Thomas KUHN para o termo “crise”: um certo “mal estar”, uma “consciência comum de que algo saiu errado”. Aponta que é através desta crise que será possível buscar novos procedimentos para a abordagem do antigo problema, levando a uma nova teoria. (KUHN *apud* BRONSTEIN, op. cit).
- [6] NOGUEIRA, Mauro Neves. Entrevista concedida à autora em maio de 2002.
- [7] EPPINGHAUS, Annie; POPPE, Marcia; TÂNGARI, Vera. **Barra da Tijuca – Um Estudo da Privatização dos Espaços Públicos no Rio de Janeiro**. Artigo apresentado no XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos. Rio de Janeiro, abril/maio de 2003.
- [8] Idem.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRONSTEIN, Laís. **Fragmentos de uma Crítica: Revisando a IBA de Berlim**. 2002. Tese (Doutoramento em Arquitetura). Departamento de Composición Arquitectónica – ETSAB – UPC.
- COSTA, Lúcio. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- EPPINGHAUS, Annie. **Influência do Projeto no Processo de Apropriação dos Espaços Públicos em Áreas Residenciais: o caso da Barra da Tijuca**. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- EPPINGHAUS, Annie; POPPE, Marcia; TÂNGARI, Vera. **Barra da Tijuca – Um Estudo da Privatização dos Espaços Públicos no Rio de Janeiro**. Artigo apresentado no XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos. Rio de Janeiro, abril/maio de 2003.
- JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- KRIER, Rob. **Urban Space**. New York: Rizzoli, 1979.
- NOGUEIRA, Mauro Neves. Entrevista concedida em maio de 2002.
- PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. **Barra da Tijuca: a construção do lugar**. Rio de Janeiro: Sextante, 2001.
- PINHEIRO, Ethel. **Cidade, Lugar e Significado: A Poética Urbana no Largo da Carioca**. Exame de Qualificação de Mestrado. PROARQ/UFRJ, 2003.
- POPPE, Marcia. **A Relação entre o Espaço Público e Privado em Áreas Comerciais: o estudo de caso do Centro Comercial Downtown na Barra da Tijuca**. Monografia da Disciplina *Arquitetura da Paisagem*. PROARQ/UFRJ, 2002.
- ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- TÂNGARI, Vera. **Espaços Livres de Edificação e o Desenho da Paisagem: uma abordagem interdisciplinar como método de ensino e pesquisa** FAU/UFRJ. Artigo apresentado no VI ENEPEA. Recife, 2002.
- VARGAS, Eliana Comin. **Espaço Terciário: o Lugar, a Arquitetura e a Imagem do Comércio**. São Paulo: Editora Senac, 2001.

YÁZIGI, Eduardo. **O Mundo das Calçadas**. São Paulo: Humanitas / FFLCH6 / USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.