



PUC

RIO

Dissertação de Mestrado

A rua (e a anti-rua) da Barra da Tijuca

Morte e vida da rua-corredor no Rio de Janeiro

Francisco França Arraes

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
Centro de Teologia e Ciências Humanas
Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 2025

Dissertação de Mestrado

A rua (e a anti-rua) da Barra da Tijuca

Morte e vida da rua-corredor no Rio de Janeiro

Francisco França Arraes

Orientação: Professor Marcos Favero

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 2025

A rua (e a anti-rua) da Barra da Tijuca

Morte e vida da rua-corredor no Rio de Janeiro

Francisco França Arraes

**Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do
grau de Mestre em Arquitetura Aprovada pela Comissão
examinadora abaixo:**

Professor Marcos Favero

Orientador

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Professora Rachel Coutinho Marques da Silva

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Professor Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente – FAU-UFRJ

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 2025

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Francisco França Arraes

Graduou-se em Comunicação Social da Universidade Federal Fluminense em 2007. Graduou-se em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 2017. Foi aluno pesquisador bolsista PIBIC durante a graduação em comunicação social. Participou do Escritório Modelo de Arquitetura e projetos de extensão durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo. Atua como arquiteto registro pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro.

Ficha Catalográfica

Arraes, Francisco França

A rua (e a anti-rua) da Barra da Tijuca : morte e vida da rua-corredor no Rio de Janeiro / Francisco França Arraes ; orientação: Marcos Favero. – 2025.

100 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2025.

Inclui bibliografia

1. Arquitetura e Urbanismo – Teses. 2. Barra da Tijuca. 3. Rua. 4. Malha viária. 5. Tipologia urbana. 6. Transporte. I. Favero, Marcos. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD: 720

Agradecimentos

Aos meus pais, pelo apoio, amor e carinho incondicionais.

Ao meu orientador Marcos Favero pelo direcionamento e preciosos conselhos, presentes desde a época da graduação.

Aos meus colegas do programa de pós-graduação Giordana, Letícia, Thiago, Victor, Hanz e João Luís pelo conhecimento que construímos, pelos momentos compartilhados e a cumplicidade durante todo o processo.

À minha professora Rachel Coutinho que me acompanhou desde o início e aprofundou enormemente a minha compreensão sobre o urbanismo.

Ao professor Cadú Nunes-Pereira, a minha maior referência para essa pesquisa, cuja orientação foi fundamental para o desenvolvimento do trabalho.

A todos os professores e funcionários do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

A todos os amigos e familiares que sempre me acompanham e se interessaram pela pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Resumo

Arraes, Francisco França; Favero, Marcos. **A rua (e a anti-rua) da Barra da Tijuca: Morte e vida da rua-corredor no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2025. 100p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O trabalho pretende lançar um olhar sobre as ruas (e *anti-ruas*) do bairro da Barra da Tijuca, localizado na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Tendo sido projetada a partir de diretrizes *corbusianas*, a Barra da Tijuca incorpora, posteriormente, influências de outras expressões da modernidade (e pós-modernidade), como os subúrbios norte-americanos. O bairro, também, acaba sendo moldado pelas forças econômicas que direcionaram a implantação do projeto. Todas essas tendências que, muitas vezes, disputam entre si, acabam convergindo em alguns pontos fundamentais: elas são prioritariamente atreladas ao uso de vias expressas para circulação de automóveis individuais, negam a malha urbana tradicional, a rua-corredor e o uso misto do solo. O Rio de Janeiro e seus habitantes, porém, impõe suas próprias exigências e, à medida que o bairro cresce, surgem demandas para o transporte público e trajetos pedonais. Na tentativa de compreender o resultado de todas essas tensões, o trabalho vai propor categorias (ou tipologias) de ruas (e *anti-ruas*), elegendo alguns exemplos paradigmáticos para descrição e análise em um esforço de criar um panorama que apresente a forma e o funcionamento desses espaços e o lugar que eles ocupam na cidade.

Palavras-chave

Barra da Tijuca; rua; malha viária; tipologia urbana; transporte.

Abstract

Arraes, Francisco França; Favero, Marcos (Advisor). **Streets (and anti-streets) of Barra da Tijuca: Life and death of the corridor-street in Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2025. 100p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This work examines the streets (and anti-streets) of Barra da Tijuca, a neighborhood located in Rio de Janeiro. Originally designed according to principles first proposed by Le Corbusier, Barra da Tijuca later incorporated influences from other expressions of modernity (and post modernity), such as North American suburbs. The neighborhood has also been shaped by the economic forces that guided the implementation of the project. These various competing tendencies converge on a few fundamental points: they are primarily tied to the use of expressways for private car circulation, reject the traditional urban grid, the corridor street, and mixed land use. However, Rio de Janeiro and its inhabitants impose their own demands, and as the neighborhood grows, there is increasing need for public transportation and pedestrian routes. In an effort to understand the result of these tensions, the work proposes categories (or typologies) of streets (and anti-streets), selecting a few paradigmatic examples for description and analysis in an attempt to create an overview that presents the form and function of these spaces and the role they play in the city.

Key-words

Barra da Tijuca; street; street network; urban typology; transportation.

Sumário

1. Introdução	10
2. Contexto	23
2.1. Geografia da Barra da Tijuca	23
2.2. História da Barra da Tijuca	26
2.2.1. Barra da Tijuca do Brasil colônia até o século XIX	26
2.2.2. Barra da Tijuca: do início do século XX até o Plano Piloto	28
2.2.3. A implantação do Plano Piloto na década de 1970	33
2.2.4. Décadas de crescimento acelerado (1980 e 1990)	36
2.2.5. A Barra dos Megaeventos	39
3. As ruas (e <i>anti-ruas</i>) da Barra da Tijuca	44
3.1. Área de estudos	44
3.2. Barra da Tijuca híbrida	46
3.3. Cheios e vazios	49
3.4. A estrutura de árvore da Barra da Tijuca	51
3.5. A malha viária da Barra da Tijuca	54
4. Setores	72
4.1. Avenida das Américas	73
4.2. Jardim Oceânico	77
4.3. Condomínios: residências unifamiliares	79
4.4. Condomínios: torres	82
4.5. Comércio metropolitano	85
4.6. Comércio local	87
4.7. Quadro comparativo	90
5. Considerações finais	91
6. Referências	96

Lista de figuras

Figura 1 - Le Corbusier. <i>Il faut tuer la rue-corridor</i>	10
Figura 2 - Comparação entre Turim e Brasília (figura-fundo)	12
Figura 3 - Levittown - EUA. Início dos anos 1950	15
Figura 4 - Mapa de cheios e vazios da <i>Las Vegas Strip</i>	16
Figura 5 - Jane Jacobs: protesto contra via expressa	18
Figura 6 - Anúncio: Torre Ernest Hemingway (1971)	21
Figura 7 - Bairro e R. A. da Barra da Tijuca	25
Figura 8 - Capela São Gonçalo do Amarante	27
Figura 9 - <i>Ampliação photographica do Distrito Federal</i>	29
Figura 10 - Plano para vias arteriais na Planície de Jacarepaguá	31
Figura 11 - Construção do Elevado das Bandeiras	32
Figura 12 - Construção do Barra Shopping	36
Figura 13 - Falhas estruturais na Vila do Pan Figura	41
Figura 14 - Plano Piloto para baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá	44
Figura 15 - Área de estudos e limites da Barra da Tijuca	45
Figura 16 - Jardim Oceânico: localização	48
Figura 17 - Planos figura-fundo de Las Vegas e Roma	49
Figura 18 - Planos figura-fundo de Ouro Preto e Brasília	50
Figura 19 - Área de estudos: mapa Nolli	51
Figura 20 - Diagramas: <i>semi-treliça</i> e árvore	52
Figura 21 - Estrutura viária e diagramas. Chandigarh e Brasília	53
Figura 22 - Área de estudos: vias e diagrama	54
Figura 23 - Padrões de malha: preferível X desencorajado	56
Figura 24 - Trecho da taxonomia de padrões de malha	57
Figura 25 - Tipologia ABCD	59
Figura 26 - Padrões da malha viária na área de estudos	59
Figura 27 - Configurações e articulações nos tipos ABCD	60
Figura 28 - Configurações e articulações da malha nos trechos selecionados da área de estudos	61

Figura 29 - Diagramas: composição, configuração, constituição	62
Figura 30 - Diagramas: <i>arterialidade</i>	63
Figura 31 - Diagramas: quatro constituições	65
Figura 32 - Constituição em trechos da Barra da Tijuca	66
Figura 33 - Diagramas: diferentes organizações dendríticas	68
Figura 34 - Diagramas: controle de acesso no transporte público e privado	71
Figura 35 - Área de estudos: setores	72
Figura 36 - Avenida das Américas: mapa Nolli	74
Figura 37 - Foto aérea: Avenida das Américas	75
Figura 38 - Jardim Oceânico: mapa Nolli	77
Figura 39 - Foto aérea: Jardim Oceânico	78
Figura 40 - Casas em centro de lote: mapa Nolli	80
Figura 41 - Condomínio Núcleo das Mansões	81
Figura 42 - Torres residenciais: mapa Nolli	83
Figura 43 - Condomínio Novo Leblon	84
Figura 44 - Comércio metropolitano: mapa Nolli	85
Figura 45 – Barrashopping	86
Figura 46 - Comércio local: mapa Nolli	88
Figura 47 - Shopping Barra Square	89

INTRODUÇÃO

No final do ano de 1929, Le Corbusier viaja pela primeira vez para a América do Sul e participa de conferências em Buenos Aires, Montevidéu, São Paulo e Rio de Janeiro, palestrando e apresentando estudos de projetos urbanos para essas cidades. Em Buenos Aires, seu primeiro destino no continente, ele mostra um slide com a seguinte sentença “*Il faut tuer la rue-corridor*” (É preciso matar a rua-corredor). (ROIG, 2016, p. 8) (Figura 1) A frase se torna célebre e sintetiza os conceitos e as propostas que serão descritas e detalhadas na Carta de Atenas (LE CORBUSIER, [1941] 1993), texto redigido como resultado da quarta edição do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM IV) em 1933 e registrado nos anais do Congresso, tendo sido republicado em 1941, com alterações de Le Corbusier, naquela que viria a ser a versão mais difundida do texto.

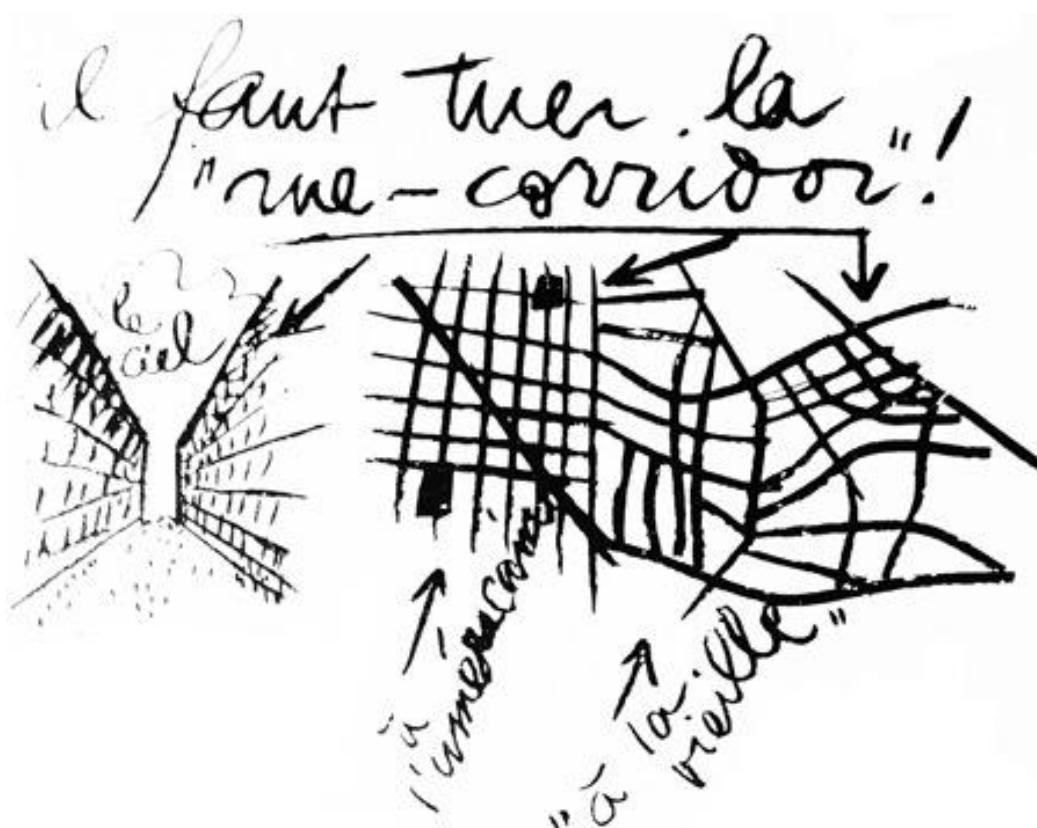


Figura 1 – Le Corbusier. *Il faut tuer la rue-corridor*.

Fonte: MONTEYS (2016, p. 157)

A Carta de Atenas (LE CORBUSIER, 1993), manifesto fundador do pensamento modernista sobre as cidades, estabeleceu diversas diretrizes para os projetos urbanos que vão descrever, entre outras coisas, a forma como eles pretendiam alterar o papel das ruas. Entre as 95 proposições em que o documento é dividido, é possível perceber que as críticas à rua-corredor podem ser agrupadas em dois eixos principais. O primeiro é a rejeição da forma urbana que resulta do alinhamento das fachadas ao “prumo da rua”, gerando algo que pode ser percebido como um corredor (daí a expressão rua-corredor). A proposta modernista pretende libertar o objeto construído da linha estabelecida ao longo da rua tradicional. Esse mecanismo de projeto, por sua vez, possibilitaria uma série de ações como: libertar o solo para o uso público, abrir espaço para vegetação e ar puro, permitir a entrada de luz do sol e possibilitar o posicionamento do objeto arquitetônico de forma independente do arruamento. A eliminação da rua-corredor, portanto, é um dos pressupostos para alcançar o objetivo declarado de alterar completamente a forma urbana, retirando das ruas o papel determinante na relação entre cheios e vazios. As vias, então, passariam a ser projetadas apenas de acordo com o tipo de tráfego e as necessidades funcionais da cidade. (LE CORBUSIER, 1993, p.92)

O segundo eixo das críticas à rua-corredor, presente na Carta de Atenas (LE CORBUSIER, 1993), é relacionado à circulação. Um dos temas principais do texto são as consequências nefastas da “era do maquinismo” nas cidades, descrevendo, reiteradamente, os males presentes nas cidades industriais. Um dos problemas destacados é a incompatibilidade das cidades com as “velocidades mecânicas”. Segundo o manifesto, a malha urbana tradicional é perigosa para os pedestres, que são obrigados a dividir o espaço com os carros e, ao mesmo tempo, atrapalha o fluxo veloz e ininterrupto dos veículos, com ruas estreitas e muitos cruzamentos, forçando baixas velocidades e paradas constantes. (LE CORBUSIER, 1993, p.94) A proposta modernista é a segregação mais radical possível entre o tráfego de veículos e o tráfego de pedestres. As vias dedicadas aos carros permitiriam o trânsito desimpedido, em alta velocidade, enquanto os caminhos arborizados do plano modernista seriam dedicados aos pedestres.

No Brasil, as ideias de Le Corbusier foram muito influentes sobre toda uma geração, alimentadas por uma relação pessoal com Lucio Costa e a colaboração de Le Corbusier no projeto do Ministério da Educação e Cultura. (SOBRAL; PINHEIRO, 2024, p.13) Mais tarde, ao projetar Brasília, a dedicação de Lucio Costa aos princípios do “modernismo corbusiano” ficam evidentes e o projeto reflete, em detalhes, os preceitos apresentados na Carta de Atenas, (LE

CORBUSIER, 1993) inseridos, porém, na criação única da capital projetada por Lucio Costa, em contexto absolutamente singular. A mesma dedicação às 95 proposições da Carta de Atenas (LE CORBUSIER, 1993), se repete no projeto de Lucio Costa para o Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Brasília, porém, foi construída de maneira muito mais fiel ao projeto do urbanista do que a Barra da Tijuca, que acaba incorporando diversos outros modelos de cidade ao longo de sua implantação.

James Holston, em sua etnografia de Brasília intitulada *A cidade modernista* (HOLSTON, [1989] 1993), descreve o impacto do que ele irá chamar de “*anti-rua modernista*” nos moradores da nova capital e as relações entre o contexto urbanístico e a vida nas ruas. No capítulo “A morte da rua”, Holston demonstra como a inversão da relação figura-fundo que o espaço modernista propõe, em oposição à rua-corredor, vai afetar as noções de propriedade privada e exposição pública do imaginário brasileiro. (HOLSTON, 1993, p.126) O autor usa a comparação entre planos figura-fundo de Brasília e cidades com ruas tradicionais. (Figura 2)



Figura 2 - Comparação feita por Holston entre os planos figura-fundo de Parma em 1830 (à esquerda) e Brasília por volta de 1960 (à direita)

Fonte: HOLSTON (1993, p. 131)

Para demonstrar as diferenças entre esses dois tipos de cidade, a tradicional e a modernista, Holston compara Ouro Preto, em Minas Gerais, com Brasília. Segundo ele: “em cidades como Ouro Preto, a massa sólida de edifícios constitui o fundo perceptual, com as ruas e praças emergindo, em contraste”. Ou seja, a rua-corredor, que é o espaço público da cidade, é percebida como figura, enquanto os edifícios, em geral espaços privados, são percebidos como o fundo

que delimita essa figura. Quando os edifícios não são privados, mas públicos, como igrejas e prédios do governo, a lógica urbana acompanha essa inversão. Via de regra as ruas se abrem em largos ou praças para acomodar essas construções públicas que “são projetadas não como fundo contínuo, mas como figuras esculturais”. (HOLSTON, 1993, p. 136-137)

O modernismo rompe com esse sistema de significação arquitetônica, colocando uma importância fundamental nos espaços abertos, clareza volumétrica, formas puras e abstração geométrica. Na cidade modernista o sólido é sempre figura (nunca fundo) e o vazio sempre fundo (nunca figura). As inversões do código tradicional não são mais possíveis, todo edifício agora aspira a ser reconhecido como monumento. Enquanto as largas avenidas não se subordinam a nenhuma entidade espacial ou volumétrica, “sem nenhuma constrição arquitetônica, sem destinação visível, elas passam ao largo dos edifícios monumentais que isolam no espaço”. (HOLSTON, 1993, p.139)

A eliminação da rua figural é um ponto básico do salvacionismo modernista. Ele a condena como bastião de uma ordem civil corrupta, cujos valores públicos e privados se estiolaram, e que impõe à cidade uma arquitetura de velharias monumentais, ruas caóticas, ornamentações decadentes e habitações insalubres. A arquitetura moderna elimina a rua-corredor invertendo a convenção figura-fundo do urbanismo barroco e rompendo com seu discurso de inversões. Na cidade modernista, vastas áreas de espaço contínuo sem interrupção formam o fundo perceptual, contra o qual os sólidos dos edifícios emergem como figuras esculturais. Nada mitiga essa divisão absoluta do trabalho arquitetônico: o espaço é sempre contínuo e nunca é figural; os edifícios são sempre esculturais e nunca servem como fundo. (HOLSTON, 1993, p.139)

Quase uma década após a fundação de Brasília, Lucio Costa é chamado para produzir o Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Jacarepaguá, onde propõe aplicar novamente a “fórmula modernista”, mas só consegue sucesso parcial. A “fórmula” acaba sendo abandonada pelas circunstâncias e interesses dos agentes econômicos que detinham a propriedade da terra e guiaram a maneira como o Plano Piloto foi implantado com alterações significativas. A Barra da Tijuca ainda mantém a estrutura modernista em sua forma, mas seu espaço é fragmentado e em algumas áreas dentro do bairro, a rua-corredor volta a aparecer, assim como outras formas de ocupação. O modelo modernista, porém, não foi o único que, ao longo do século XX, alterou as relações das cidades com a rua tradicional. Os impactos negativos da industrialização nas cidades pediam soluções urgentes e a proposta radical do modernismo era de difícil execução, para além de um caso excepcional como o de Brasília, onde uma nova capital nascia em um local

completamente desabitado. Entre os modelos propostos estavam as cidades-jardins, que projetavam novos núcleos de ocupação do território, longe dos centros históricos, onde se pretendia harmonizar a habitação com a produção industrial e agrícola. Vários exemplos de cidades-jardins foram implantados com mais ou menos sucesso, porém, com a popularização do automóvel, passa a ser viável simplesmente deslocar a habitação para os subúrbios, longe da insalubre cidade industrial. Essa acaba sendo a solução mais imediata, amplamente adotada em vários países.

Após a Segunda Guerra Mundial, os EUA alcançam seu período de maior crescimento econômico e populacional, processo que coincide com a massificação do uso do carro. A conjuntura era de enorme demanda por habitação e o automóvel abria a possibilidade de construir residências mais longe dos centros, onde havia espaço livre e distância do caos das grandes metrópoles. Nesse contexto, um modelo de subúrbio norte-americano se consolida, com padrões formais bastante rígidos, oferecendo habitação em larga escala para a crescente classe média. Via de regra, são conjuntos de casas unifamiliares, em centro de lote, com garagem, quintal, telhado com águas, enfileiradas em grandes projetos residenciais que se alastram ao longo das autoestradas norte-americanas. (Figura 3)

A *Carta de Atenas* (LE CORBUSIER, 1993) já criticava essa forma de ocupação dos subúrbios, apontando como um experimento segregador e elitista. De fato, nas décadas de 1930 e 1940, quando a *Carta de Atenas* (LE CORBUSIER, 1993) foi redigida e revisada, esse tipo de empreendimento, com grandes mansões na periferia das cidades, era privilégio de poucos. Mas a partir da década de 1950 a classe média norte-americana ganha uma versão massificada desse tipo de habitação. Enquanto os modernistas exigiam um “estatuto do solo”, que regrasse o crescimento da cidade, restringindo os interesses privados em favor das necessidades coletivas, esses subúrbios, por sua vez, se expandem como expressão direta do mercado imobiliário. Os modernistas promovem uma arquitetura funcional, que consiga regular a densidade através da verticalização e possa se alinhar da forma ideal com o trajeto do sol. Os subúrbios norte-americanos, não raro, impõe padrões rígidos de estilo às casas, o alinhamento da implantação seguindo o conjunto, o caráter unifamiliar e a baixa densidade.



Figura 3 - Levittown - EUA. Início dos anos 1950.

Fonte: LOCKE (2019, p. 289)

Mas apesar das muitas diferenças, existem semelhanças notáveis entre a cidade modernista e os subúrbios norte-americanos, já que, assim como exige a *Carta de Atenas* (LE CORBUSIER, 1993), esses subúrbios são zonas de habitação mono funcionais, onde as residências são servidas por vias de baixa velocidade que, por sua vez, são acessadas por vias expressas. Os dois modelos apresentam propostas de urbanismo completamente distintas, mas se aproximam ao fazer a escolha pelo automóvel individual como principal modal de transporte. Esses subúrbios americanos passam a ser chamados de “*suburbia*” ou “*urban sprawl*” (urbanização dispersa) e tornam-se modelo hegemônico nos EUA, se consolidando de tal forma que, atualmente, ele representa mais de 50% das moradias nos EUA. Ao longo das décadas passa a ser, também, uma tendência internacional, sendo adotado de forma maciça em vários países como Canadá e Austrália. Esse processo, porém, não acontece de forma espontânea, tendo sido impulsionado por projetos de engenharia monumentais, como a construção das rodovias interestaduais dos norte-americanas.

Essa paisagem da *suburbia* e rodovias norte-americanas é descrita por Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour no livro *Aprendendo com Las Vegas* (VENTURI, [1972] 2003) de 1972. Las Vegas é tomada como o exemplo de uma cidade que surge a partir de uma estrada, transformada na “*Las Vegas Strip*” ao longo da qual estão implantados os grandes hotéis e cassinos pelos quais a cidade é famosa. O livro escolhe analisar esse espaço da rodovia,

seus códigos e letreiros e a arquitetura que surge a partir disso, com planos abertos, casas esparsas e enormes hipermercados com estacionamentos ainda maiores. Antes de Holston comparar os planos de Brasília e Ouro Preto, Robert Venturi já havia analisado o plano de figura-fundo de Las Vegas (Figura 4), para demonstrar que ali surgia um tipo de cidade radicalmente diferente da cidade tradicional.



Figura 4 - Mapa de cheios e vazios da Las Vegas Strip publicado por Robert Venturi no livro “Aprendendo com Las Vegas.”

Fonte: VENTURI (2003, p. 24)

Embora tenham se desenvolvido em tempo e lugar distintos (...) a Barra da Tijuca (...) tem características semelhantes às da *strip* de Las Vegas. Ambas são ocupadas por edifícios “próximos da autoestrada o suficiente para serem vistos além dos carros estacionados, e longe o suficiente para acomodar acessos, retornos e estacionamentos. Os edifícios são distantes uns dos outros para serem percebidos em alta velocidade (e) as amplas distâncias (...) devem ser vistas como sequências em movimento”, como resumiu Venturi. (NUNES-FERREIRA, 2014, p.31)

No Brasil, esse modelo de subúrbio norte-americano não chega a ser replicado com exatidão, mas o modo de vida que ele representa tem grande influência no país. Na segunda metade do século XX, o acesso ao carro aumenta no país, coincidindo com grandes projetos de infraestrutura rodoviária. Isso faz com que algumas pessoas possam adotar esse “estilo de vida norte-americano”, onde o carro particular permite que elas morem mais longe do centro, em geral

para fugir da violência urbana e, ao mesmo tempo, o automóvel é usado para acessar o consumo em hipermercados e *shopping malls*. (ROLNIK, 2022, p.82) Esse é o contexto que o Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá encontra quando começa a ser implantado.

Porém, apesar de todas as tendências que vieram negar a rua tradicional ao longo do século XX, há também linhas de pensamento sobre urbanismo que procuraram reafirmar a importância da rua como espaço público de convívio e ter a circulação do pedestre como prioridade. A importância dessa experiência urbana, de convívio nas ruas e bairros vividos a pé, é descrita no livro *Morte e vida nas grandes cidades* (JACOBS, [1961] 1992), de Jane Jacobs. A autora se aproxima do urbanismo através do ativismo e da organização da sociedade civil, especialmente lembrada por sua vitória ao impedir que o projeto de uma enorme via expressa destruísse grande parte de *Lower Manhattan*, na cidade de Nova York, incluindo o bairro inteiro do *Village*, na época, habitado por imigrantes de baixa renda, com uma enorme diversidade cultural da própria Jane Jacobs (Figura 5).

A autora defende seu bairro escrevendo sobre a importância de um urbanismo que favoreça o uso das calçadas como espaço de encontro, que estimule os trajetos a pé, aproveitando o tráfego de pedestres para alimentar o comércio local. *Morte e vida nas grandes cidades* (JACOBS, 1992) propõe o uso misto do solo, integrando sempre que possível a habitação com múltiplos usos, de preferência em edifícios que promovam ocupação comercial no térreo e habitação nos andares acima. O livro também inaugura o conceito dos “olhos na rua”, demonstrando que calçadas com pessoas circulando constantemente, durante todos os horários, e que estão sendo observadas pelas janelas baixas à sua volta, tornam-se lugares mais seguros, mais agradáveis e mais úteis. (JACOBS, 1992, p.35)

Portanto é uma proposta de urbanismo que reafirma a rua-corredor e a malha urbana tradicional de diversas formas e se opõe à inserção de vias expressas em áreas adensadas e ao zoneamento funcional. Mas além da crítica aos modelos que vinham demolindo bairros populares para erguer viadutos e vias expressas nos EUA, Jacobs fala sobre as virtudes de morar em uma metrópole, sobre a cultura, a diversidade e o convívio que as grandes cidades americanas oferecem. A autora exalta as qualidades de viver em cidades grandes, exatamente no momento em que elas eram esvaziadas por um êxodo em direção aos subúrbios.



Figura 5 - Jane Jacobs em protesto contra a construção da via expressa.

Fonte: SEAMON (2019)

Ao longo das décadas, o pensamento de Jacobs é assimilado pelo meio acadêmico e acaba servindo como fio condutor para diversas investigações sobre o urbanismo como *New urbanism* e *New Village*. Uma série de autores vão se dedicar ao tema de cidades caminháveis que promovam o convívio nas ruas e o encontro de pessoas. Jan Gehl escreve, em seu livro *Cidade para as pessoas* (GEHL, [2010] 2015), sobre a importância de priorizar a dimensão humana em projetos urbanos, pensando a partir da perspectiva de alguém inserido na cidade, ao invés de usar plantas baixas e maquetes em escalas muito distantes. Jeff Speck seguindo a mesma linha, em seu livro *Cidade Caminhável* (SPECK, 2016), relaciona a prosperidade, sustentabilidade e saúde de uma cidade à frequência e a qualidade dos trajetos a pé disponíveis em suas ruas. Speck também sugere uma série de propostas como, regular o uso do automóvel e dos estacionamentos, criar faixas exclusivas para o transporte público, proteger o pedestre, acolher as bicicletas etc. Desde Jane Jacobs, essas questões surgem a partir de demandas da sociedade civil, são trabalhadas na academia e começam a se tornar políticas públicas.

No Rio de Janeiro, a rua tem uma história própria como lugar de troca e de encontros, uma cidade que tem nas ruas um espaço fundamental para expressão de sua cultura, de seu convívio e de sua espiritualidade. (SIMAS, 2019) A Barra da Tijuca surge na cidade com a proposta de uma nova rua. A princípio partindo da “anti-rua modernista”, para usar a caracterização de Holston, mas que acaba sendo moldada por circunstâncias econômicas e sociais que passam a refletir diversos modelos urbanos. A pesquisa terá como objeto essa tensão entre a negação e a afirmação da rua como elemento definidor de uma certa urbanidade que faz da Barra da Tijuca um território heterogêneo, onde é possível avaliar diversas expressões do uso das vias urbanas e as formas como elas afetam a vida do lugar. Ali, a morte da rua é decretada, mas não se consuma por inteiro e traços da antiga rua-corredor carioca acabam ressurgindo, mesmo que apenas em termos programáticos.

Para entender a Barra da Tijuca, essa pesquisa vai se basear, fundamentalmente, no trabalho de Carlos Eduardo Nunes-Ferreira, principalmente em sua tese de doutorado *“Barra da Tijuca. Um exemplo híbrido da cidade contemporânea. De Ville Contemporaine a Generic City.”* (NUNES-FERREIRA, 2008) e no livro *Barra da Tijuca. O futuro do presente.* (NUNES-FERREIRA, 2014) Além da pesquisa precursora de Gerônimo Leitão que, ainda na década de 1990, publica *“A construção do eldorado urbano: piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970-1988”* (LEITÃO, 1999) descrevendo a formação da Barra da Tijuca e a influência de agentes do setor imobiliário nesse processo. Nunes-Ferreira parte dessa compreensão sobre a formação do bairro e descreve o urbanismo que surge, na Barra da Tijuca, a partir do conceito de urbanismo híbrido. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 65)

Esse caráter híbrido da Barra da Tijuca, segundo Nunes-Ferreira, é fruto da sobreposição de três camadas naquele território: a cidade modernista, a cidade dispersa e a cidade genérica. A cidade modernista tem origem no Plano Piloto de Lucio Costa para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá que traz em si toda a linhagem do urbanismo modernista, desde os primeiros projetos urbanos de Le Corbusier até Brasília. A cidade dispersa é o modelo de cidade norte-americano, representada pelo espraiamento dos subúrbios ao longo de rodovias, como a cidade descrita por Robert Venturi em *Aprendendo com Las Vegas* (VENTURI, 2003) A cidade genérica é descrita por Rem Koolhaas em seu texto *Generic City* (KOOLHAS, 1995) como os subúrbios das megacidades dos países emergentes, cidades sem marca que surgem após o esvaziamento do poder público e da

privatização do espaço urbano, edificadas em torno do consumo. (NUNES-FERREIRA, 2014, p.35)

Na cidade genérica, a rua da cidade compacta tradicional dá lugar a um tecido urbano costurado ao longo de pistas de alta velocidade – último vestígio do planejamento estatal e dos espaços públicos pregados pelo urbanismo moderno. Mas as pistas são ladeadas por um mosaico de empreendimentos privados. Vale dizer, sem a setorização ou zoneamento de funções defendidos pelos urbanistas modernos. E, ao mesmo tempo em que a rua tradicional como espaço de trânsito é substituída pela autoestrada e a avenida, destinadas só ao fluxo de veículos, sua função como espaço de convívio agora é exercida pelo shopping center. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 35)

As três camadas do urbanismo híbrido da Barra da Tijuca são estruturadas a partir de eixos viários de alta velocidade e, cada uma a seu modo, negam a rua tradicional da cidade compacta. Mas mesmo essa tradicional rua-corredor, está presente no bairro, notadamente dentro da região chamada Jardim Oceânico, que foi urbanizada antes da implantação do plano-piloto de Lucio Costa e que não fazia parte do escopo da pesquisa de Nunes-Ferreira. Dentro desse contexto, o trabalho pretende entender quais são e como funcionam as ruas que resultam desse experimento urbano. A Barra da Tijuca possui um urbanismo fragmentado internamente, com trechos muito heterogêneos, o que nos permite avaliar como cada um deles lida com suas vias de circulação e até que ponto a rua tradicional é rejeitada ou acaba reaparecendo. Cada situação demonstra como as ruas se relacionam com o bairro, com as pessoas e com a cultura que se expressa naquele espaço.

Será observada, portanto, a vida nas ruas da Barra da Tijuca e os locais onde essa vida encontra dificuldade em aparecer. A Barra foi criada para ser a antítese de Copacabana, uma intervenção modernista que criaria um novo centro para o município. Nenhum desses objetivos chega a se concretizar integralmente, mas ambos alcançam algum sucesso parcial. Desde o início da implantação do Plano Piloto, os condomínios da Barra da Tijuca eram vendidos como “a nova forma de viver” (Figura 6) no Rio de Janeiro, com mais segurança e espaços privativos de esporte e lazer. Isso também foi alvo de controvérsia desde o início, considerando que esses espaços e equipamentos deveriam ser públicos, pelo menos segundo os preceitos modernistas do projeto. Além disso, essa “nova forma de viver” poderia resultar em uma existência intramuros de isolamento ou restrição no convívio social.

A rua é deslocada para dentro dos condomínios fechados ou para a praça de alimentação dos shoppings e a via pública perde o lugar como espaço de convívio. Esse processo é fácil de observar na Barra da Tijuca, mas exemplos do contrário também estão presentes. O bairro se adaptou, e segue se adaptando em função de pressões e contingências surgida ao longo do seu desenvolvimento. Os pontos de ônibus tornam-se novos lugares de encontro, trazendo comércio de volta para as calçadas. Os trajetos entre centros comerciais e pontos do BRT também passam a ser usados por pedestres em ruas que, em geral, são cheias de carro e vazias de pessoas. Um pouco da vida nas calçadas, típica da rua-corredor do Rio de Janeiro, se infiltra na paisagem de matriz modernista.

Ao longo dos anos a Barra da Tijuca acaba precisando incorporar cada vez mais o transporte público e as consequências do modelo do automóvel como modal prioritário estão cada vez mais evidentes. O planeta sofre catástrofes ambientais crescentes devido ao uso de combustíveis fósseis e o esgotamento de recursos naturais, questões agravadas pelo uso do automóvel, que é um dos modais de transporte menos eficientes em termos de mobilidade, além de causar enormes danos aos moradores das cidades, desde a poluição sonora até mortes por atropelamentos e colisões. (MINER, 2024, p.1)

A NOVA FORMA DE VIVER

A aeração e ventilação das Torres são perfeitas. Lá a praia é a mais limpa e a mais bela da Guanabara, com 18 quilômetros de extensão azul. Lá não existe a poeira preta do asfalto. Nem o barulho infernal que provoca "stress". Nem a poluição criada pelas fábricas ou pelos incineradores de baixa altura.

Lá existe sim a Natureza, o mar, a montanha, o verde e o azul. Lá os seus filhos têm o direito de ser criança.

DÊ AO SEU FILHO O DIREITO DE SER CRIANÇA

Quem comprou seu apartamento no CENTRO DA BARRA recebeu alguma coisa a mais do que a nova forma de viver. Do que o grande negócio. E mais do que a própria tranquilidade. Ganhou o Mar. O direito de viver diante do Oceano, até então privilégio de alguns poucos milionários.

Com o CENTRO DA BARRA, Você também pode ter sua fatia do Mar. Exclusiva. De frente às amplas janelas do seu apartamento.

Figura 6 – Anúncio de lançamento da Torre Ernest Hemingway em 1971

Fonte: SAMPAIO (2024)

Há também uma demanda na sociedade civil por cidades mais inclusivas aos pedestres e ciclistas, pela diminuição da velocidade dos carros e pela reapropriação de espaços dedicados a estacionamentos e pistas de rolagem. O pensamento sobre o urbanismo responde a essa demanda e surgem diversas tendências que se dedicam a criar cidades mais adaptadas à escala do pedestre e com mais restrições ao uso de automóveis. Essas questões reforçam a importância de se investigar as cidades que nasceram e cresceram ao longo do século XX e tiveram seu tecido urbano projetado para priorizar o fluxo ininterrupto e veloz de automóveis sobre todas as outras formas de circulação na cidade.

O objetivo da pesquisa é investigar as ruas da Barra da Tijuca, procurando entender as relações entre o projeto do bairro, a forma das vias, seus usos e as maneiras como elas são apropriadas pelas pessoas. O trabalho pretende entender como, e até que ponto, as dinâmicas do bairro são definidas por suas premissas projetuais, entre elas, a rejeição da rua-corredor, da malha urbana convencional e do uso misto do solo, assim como a presença de uma morfologia urbana definida por vias expressas, como eixos principais. Mas também levar em consideração as exceções e contradições presentes no bairro, que seguem uma outra lógica de cidade, como no caso do Jardim Oceânico.

As várias ruas da Barra serão pensadas a partir de suas premissas projetuais, das contingências que alteraram o projeto ao longo de sua implantação, de suas expressões físicas no espaço e da experiência na escala do pedestre. Para isso, a pesquisa irá delimitar um trecho do bairro, circunscrito a leste pelo Jardim Oceânico, a oeste pela Cidade das Artes, ao sul pelo litoral e ao norte pela Lagoa de Marapendi. Dentro desse trecho, a Avenida das Américas irá servir como fio condutor para a análise dos diversos fragmentos urbanos ali presentes.

A pesquisa analisará, então, a malha viária da área de estudos a partir dos conceitos apresentados por Stephen Marshall, em seu livro *Street Patterns* (MARSHALL, 2005), que oferece uma estrutura para criação de tipologias de padrões presentes nas vias urbanas. Ele vai examinar como esses traçados influenciam a mobilidade, a forma urbana e a qualidade do ambiente construído. Marshall cria um vocabulário para descrever as diferentes configurações que as ruas podem formar, assim como as interações entre os diversos tipos de rua e as relações hierárquicas que elas estabelecem entre si. O autor vai definir conceitos como “arterialidade” e “controle de acesso”, que serão usados para descrever a nossa área de estudos. Também será usada a ideia de uma “orientação para o

carro” ou uma “orientação para o transporte público” no projeto urbano e toda a taxonomia de tipos que será apresentada adiante.

É possível observar no mapa da Barra da Tijuca, uma série de tipologias urbanas determinadas pelo uso do espaço, entre outros fatores. Essa pesquisa propõe cinco tipologias principais no bairro: os condomínios de residências unifamiliares, com casas em centro de lote; as torres residenciais implantadas de forma esparsa em condomínios fechados; os prédios que servem ao comércio local de um ou dois pavimentos margeando o lado sul da Avenida das Américas; os grandes centros comerciais que servem toda a cidade, implantados em glebas ao norte da Avenida das Américas e finalmente o Jardim Oceânico que traz um modelo de ocupação típico da Zona Sul carioca, com as ruas-corredor tradicionais dispostas em uma malha simétrica, com quarteirões ocupados por edifícios residenciais de quatro pavimentos e comércio no térreo ao longo das vias principais.

Essas tipologias serão descritas e analisadas, determinando a forma como a rua, ou *anti-rua*, se expressam em cada uma delas. Será feito o levantamento de uma série de dados sobre as vias presentes nesses diferentes setores do bairro como: dimensões, tipo de tráfego, tipo de calçamento, composição formal, equipamentos presentes, tipo de atividades e expressões culturais, o caráter público ou privado da propriedade, o acesso coletivo ou restrito, a presença de monitoramento por vídeo para pessoas e carros. A partir dessa análise cada um dos setores será localizado em categorias como: o modelo de urbanismo do qual se aproxima (modernista, disperso, cidade genérica, cidade compacta), a presença dos “olhos na rua”, a percepção de segurança, a facilidade de acesso para: pedestres, ciclistas, transporte público e automóveis, a presença de convívio e permanência de pessoas. O resultado da análise permitirá compilar um catálogo de tipos urbanos descrevendo as ruas da Barra da Tijuca em um quadro onde todos os setores do bairro serão contrastados entre si, em um esforço de compreender as ruas presentes na área selecionada para a pesquisa.

CONTEXTO

Antes de trabalhar questões conceituais relacionadas ao bairro da Barra da Tijuca, é preciso contextualizar a região. Este capítulo será dedicado a localizar o bairro e descrever sua geografia e paisagem. Também será traçado um histórico da região, desde o início da colonização até os dias atuais, o ambiente político e econômico no qual o Plano Piloto foi implantado e sua evolução ao longo das décadas.

2.1.

GEOGRAFIA DA BARRA DA TIJUCA

[...] área imensa que se limita ao Sul numa orla de praia ligeiramente arqueada, contida a Leste pelas pedras do Focinho e da Gávea, e a Oeste pelos morros do Rangel, do Caeté e Boavista, e dividida pelo Pontal em dois segmentos desiguais, para que se espalharia plana até o sopé dos maciços da Pedra Branca e da Tijuca, a conchegando-se a eles no caprichoso contorno e formando dois grandes bolsões retalhados por numerosos canais e extensas lagoas: os Campos de Sernambetiba e a Baixada propriamente dita, limitada ao norte por Jacarepaguá. (COSTA, [1969] 2010)

A Barra da Tijuca é uma extensa área plana no sul do município do Rio de Janeiro, com cerca de 20 km de praias, inserida em um triângulo com os lados formados pelo maciço da Tijuca, pelo maciço da Pedra Branca e pelo litoral. A região mais ampla da Barra da Tijuca (Figura 7) abrange três áreas: os Campos e o Pontal do Sernambetiba, a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá. São, em sua maioria, áreas planas e baixas, entrecortadas por canais, lagoas e mangues, com presença de dunas e vegetação de restinga.

A área, historicamente, teve o acesso muito dificultado em função das formações rochosas que a delimitam ao norte. Apresenta um complexo de lagoas, canais e escoamento de águas que recebe a contribuição de rios que descem dos maciços. A lagoa de Jacarepaguá é a maior, recebendo a contribuição dos rios Camorim, Marinho, Passarinhos entre outros. A Lagoa de Jacarepaguá também está ligada à Lagoa da Tijuca que se conecta por um canal à Lagoa de Marapendi. (GONÇALVES, 1998, p. 172 e 173)

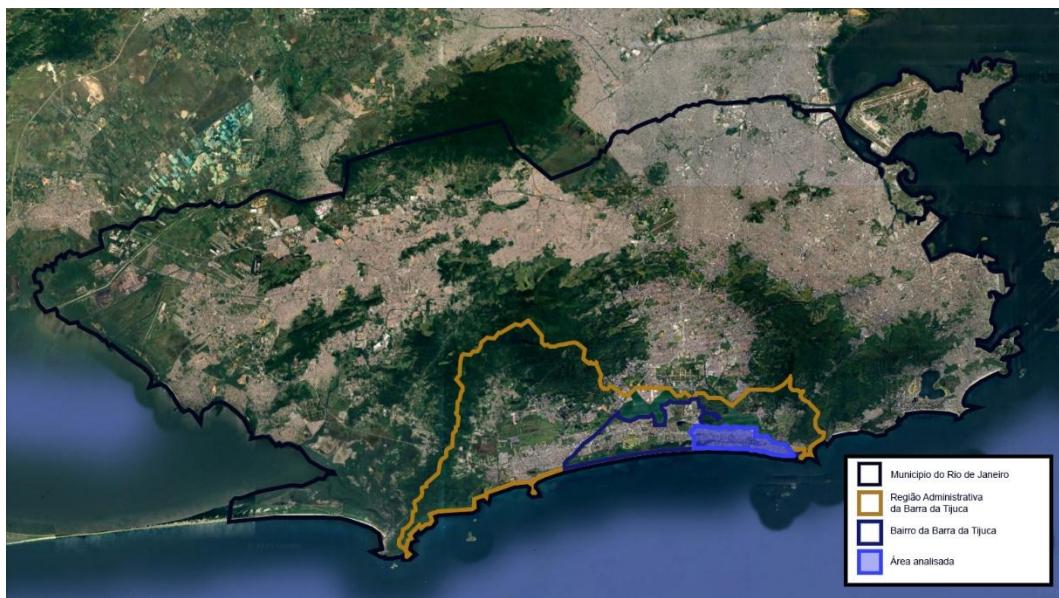


Figura 7 – Bairro e Região Administrativa da Barra da Tijuca

Fonte: Figura do autor¹

Dentro da administração municipal do Rio de Janeiro, existe o bairro da Barra da Tijuca, assim como a XXIV Região Administrativa, que recebe o nome de R.A. Barra da Tijuca e compreende os bairros: Joá, Itanhangá, Barra da Tijuca, Camorim, Vargem Pequena, Vargem Grande, Recreio dos Bandeirantes e Grumari. Essa pesquisa, por sua vez, também precisa abordar essas duas dimensões da Barra da Tijuca. Por um lado, ao tratar sobre as ruas e *anti-ruas*, será feito um recorte onde a seleção das situações analisadas serão circunscritas a uma região dentro do bairro, nessa investigação sobre sua conformação e, no limite, sua paisagem urbana. Porém a Região Administrativa inteira precisa ser considerada em uma análise do contexto da Barra da Tijuca, já que todos os bairros do conjunto são intimamente ligados e estão inseridos (ou foram profundamente impactados) pelo projeto de Lucio Costa.

Segundo o Censo 2022, a Região Administrativa da Barra da Tijuca tem uma população de 315.309 habitantes, correspondentes a 5,05% do total da população do município do Rio de Janeiro, a maioria encontra-se na faixa etária entre 30 e 49 anos, seguida pela faixa de 50 ou mais anos. Possui uma extensão territorial de 165,6 km², 14% da área da cidade do Rio de Janeiro, com uma densidade demográfica de 1499 habitantes por km². A região está classificada

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

como de alto desenvolvimento humano apresentando longevidade alta, baixa taxa de mortalidade infantil, taxa média de alfabetização mais alta que a taxa da cidade do Rio de Janeiro, assim como a média de anos de estudo. O bairro da Barra da Tijuca, por sua vez, tem 127.159 habitantes, de acordo com o mesmo CENSO. (DATA. RIO)

2.2.

HISTÓRIA DA BARRA DA TIJUCA

2.2.1.

Barra da Tijuca: do Brasil colônia até o século XIX

Toda a área que equivale, hoje, à Região Administrativa da Barra da Tijuca, integrava uma porção da sesmaria de Salvador Correia de Sá, que em 1594, passou seu vasto território aos filhos, Gonçalo e Martim Correia de Sá. Gonçalo ficou com as terras que hoje correspondem aos atuais bairros da Freguesia, Taquara, Camorim e a Barra da Tijuca. A capela de São Gonçalo do Amarante (Figura 8), construída por ele em 1625 na Fazenda do Camorim é, talvez, a primeira evidência da ocupação na Baixada de Jacarepaguá. (JUNIOR, 2016, p.2) Também em 1625, a filha de Gonçalo Correia de Sá, Dona Vitória de Sá e Benevides, recebeu as terras do pai como herança. Dona Vitória morre em 1667, deixando as terras da Barra da Tijuca para os Beneditinos em seu testamento.

Durante o século XVIII, a região viu o surgimento de alguns engenhos na baixada de Jacarepaguá, porém a área que equivale, hoje, ao bairro da Barra da Tijuca, permaneceu praticamente intocada, por sua característica alagadiça e imprópria para qualquer tipo de produção agrícola. A desembocadura das lagoas, porém, sempre foi um ponto estratégico na defesa da cidade. A tentativa de invasão dos franceses liderados por Duclerc, em 1710, demonstra essa função militar e será relembrada por Lucio Costa no memorial de seu Plano Piloto para a região.

Duclerc, com uma balandra e quatro fragatas, tentou forçar a barra nos primeiros dias de setembro de 1710. Repelido pela Fortaleza de Santa Cruz, recuou e, depois de ir tomar água e mantimentos na Ilha Grande e de tentar desembarques frustrados em Copacabana e na barra da Tijuca, foi descer as suas tropas em Guaratiba, a 11 do mesmo mês, de onde, conduzido por um negro que lhe serviu de guia, iniciou a marcha

sobre a cidade. Por Camorim e Jacarepaguá, sem encontrar qualquer obstáculo, com sete dias de marcha, chegavam os invasores até o Engenho Velho dos jesuítas, onde pousaram por uma noite.

Daí, na manhã seguinte, de 19, rumaram novamente para a cidade, alcançada pelos caminhos de S. Cristóvão e Catumbi, ainda com as maiores facilidades. Foi só no Largo da Sentinela, confluência hoje de Frei Caneca e Riachuelo, que lhes surgiram os primeiros empeços, quando tiveram que se entestar com um trôco de estudantes dos “pátios do colégio”, sob o comando (Santa Teresa), já era com oponentes mais fortes que se haviam de medir: uns duzentos homens dirigidos por Frei Francisco de Meneses. E não cessaram mais os revides. (CRULS, 1965, p.135)



Figura 8 – Capela São Gonçalo do Amarante
Fonte: ARQUIDIOCESE DE SÃO SEBASTIÃO

O território do atual bairro da Barra da Tijuca sempre esteve à margem da cidade, exceto pela desembocadura do sistema lagunar, que tinha conexões com a Tijuca e Gávea. “Apenas na segunda metade do século XIX encontramos alguma conexão com o caminho que se dirigia a Santa Cruz, pelo Porto do Camorim, mesmo com a existência de três igrejas no local.” (JUNIOR, 2016, p.13)

2.2.2.

Barra da Tijuca: do início do século XX até o Plano Piloto

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro vai ganhar uma série de inovações técnicas e será transformada pela chegada do telégrafo, ferrovias, bondes, iluminação elétrica e indústrias. A nova identidade do carioca deveria se relacionar a uma nova forma urbana e capitalista, consolida-se o desenvolvimento cujo mote foi “O Rio civiliza-se”, com as obras da reforma Pereira Passos e a modernização do Porto, entre 1904 e 1911. (JUNIOR, 2016, p.17)

A introdução dos bondes na década de 1870 constitui um marco decisivo na urbanização do Rio de Janeiro [...] [por meio do] o espalhamento da malha urbana para muito além do antigo perímetro da Cidade Velha e seu desdobramento mais recente, a Cidade Nova. Não obstante a formação de novos bairros a norte e sul, a área central do Rio de Janeiro tornava-se, cada vez mais, o locus de um conjunto de realidades críticas, oriundas da crescente incompatibilidade entre a antiga estrutura material da cidade e as novas relações econômicas capitalistas que nela se enraizavam. [...]

No centro populoso e insalubre do Rio de Janeiro coexistiam ‘promiscuamente’ escritórios de companhias e bancos, lojas, depósitos, oficinas, trapiches, prédios públicos, armazéns frequentemente associados aos cortiços e estalagens, sobrados e casas térreas que serviam de moradias particulares ou casarões convertidos agora em casas de cômodos. Uma multidão heterogênea e flutuante labutava, morava e perambulava na área central do Rio de Janeiro. (BENCHIMOL, 1985, p.600)

Até o início do século XX, o desenvolvimento da Barra da Tijuca era praticamente inexistente. O primeiro relato de melhorias aos seus acessos data do início da gestão de Lauro Müller como Ministro dos Transportes (1902-1906), durante a presidência de Rodrigues Alves, quando foram adequadas diversas estradas na baixada de Jacarepaguá, seguido por Antônio Prado Junior que aproveitará velhas estradas e caminhos para criar uma ligação da região com a Zona Sul. Um mapa de 1911 marca as atividades econômicas da Baixada de Jacarepaguá: agricultura, pecuária e pesca. Tendo começado com engenhos e o gado, depois com o café, e por fim, com cereais, pesca e aves no início do século XX, com o objetivo de abastecer a própria cidade. O levantamento mais antigo é a *Ampliação photographica da carta do Distrito Federal* (Figura 9), de 1922, nele aparecem o Caminho do Pontal de Guaratiba e o Caminho da Praia, percursos

semelhantes a trechos das atuais Avenida das Américas, Ayrtón Senna e Lucio Costa. (JUNIOR, 2016, p.22)

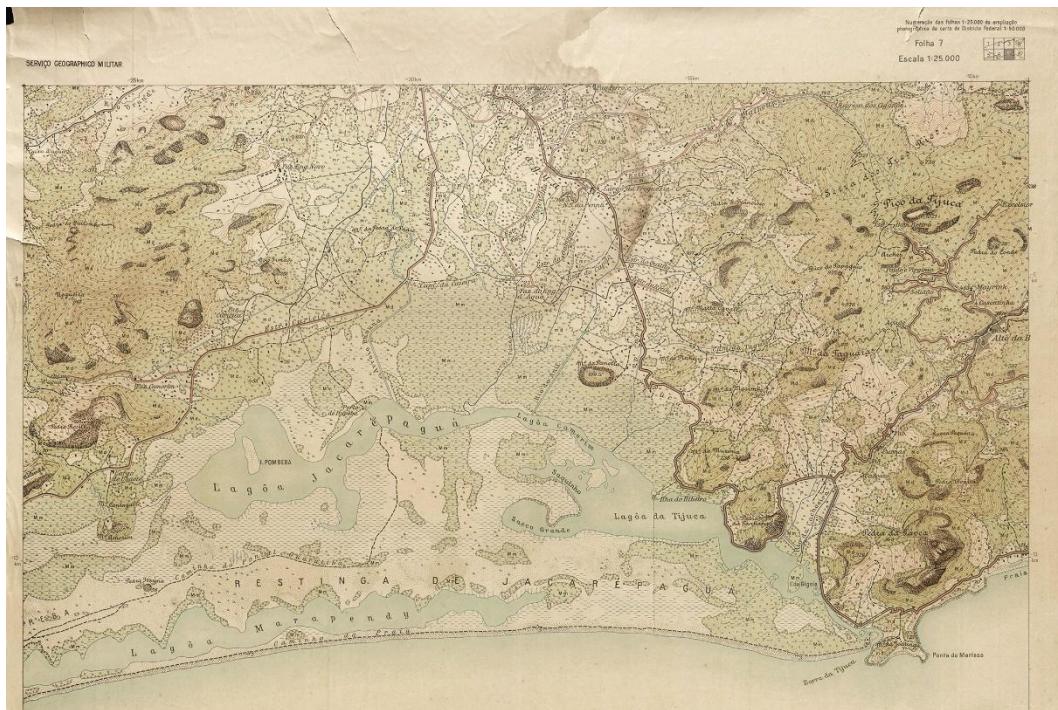


Figura 9 – Ampliação photographica da carta do Distrito Federal

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL

[...] por essa época a Barra, como bairro residencial, estava longe ainda de existir, pois os engenheiros da Prefeitura precisavam de canoas para percorrer suas terras separadas por braços de mar. E assim ela ficaria até que aparecesse o seu Pereira Passos, o seu Paulo de Frontin, e que seria o Prefeito Mendes de Moraes, no Governo Dutra, e que através delas, de suas terras, de seus areais, mandaria construir a Avenida Litorânea, entre S. Conrado e Pontal de Sernambetiba, anos mais tarde convertida em duas, a Litorânea, a morrer na ponta do Marisco, e a Sernambetiba, entre a Barra propriamente dita (que une a Lagoa da Tijuca ao mar) e o Pontal, a que pode chegar também pela Avenida Bandeirantes (duplicada e asfaltada pelo Prefeito Marcos Tamoio) e que começa na Praça da Taquara, em Jacarepaguá, e fazendo parte ambas de um projeto que compreendia ainda a ligação dessa região praieira, em S. Conrado, com o Alto da Tijuca e com a Gávea Pequena, graças ao viaduto-serpentina das Canoas, arrojadamente concebido e construído pela engenheira Berta Leitchic [...]

E tudo isso, na verdade, como uma complementação do que, no Governo Washington Luís, fizera o Prefeito Prado Júnior em favor do desenvolvimento turístico da cidade, com o que se poderia chamar um tripé, formando pelo Restaurante do Lido (que desapareceu, mas deixou seu nome na praça onde ficava), por um outro nas Furnas e um terceiro no Joá (uma elevação onde havia *joazeiro*), estes dois últimos com a modernização dos antigos caminhos que esses lugares nos conduziam. E até que no governo estadual Negrão de Lima se tornasse mais fácil o acesso a eles, e à Barra com a nova estrada que, partindo da Praça Santos Dumont, e passando pela PUC, teria seus pontos-chave no túnel Dois Irmãos e nos elevados do Joá e do Pepino. [...] Se Copacabana e Ipanema prosperariam graças ao bonde, a Barra (como S. Conrado antes dela) necessitaria para isso do asfalto e do automóvel e como a Barra o Recreio dos Bandeirantes também. (GERSON, 2000, p. 314)

A partir da década de 1950, o território atual do bairro da Barra da Tijuca, que ainda não havia sido ocupado de forma significativa, passa a se conectar muito mais à Zona Sul do que a Jacarepaguá. Essa conexão torna-se possível com criação de vias de automóveis a partir da ponte sobre a Lagoa da Tijuca que vai possibilitar o loteamento do Jardim Oceânico e Tijucamar (CARDEMAN, 2004, p.226).

Esses primeiros empreendimentos vão transformar o bairro que começa a perder a marca de lugar selvagem e remoto, passando a ser caracterizado por casas de veraneio, um turismo incipiente e encontros amorosos em motéis da região. Durante esse período foi feito o primeiro projeto de planejamento de vias para a região, em uma tentativa de ordenar essa ocupação incipiente. O Projeto de Alinhamento 5596, aprovado em 29 de dezembro de 1950, chamado Plano de Diretrizes para Vias Arteriais na Planície de Jacarepaguá (Figura 10). (JUNIOR, 2016, p.27)

[...] por essa época a Barra, como bairro residencial, estava longe A extensa região do Distrito Federal situada entre os maciços da Tijuca e da Pedra Branca [...] necessitava de um plano para melhor garantir o seu desenvolvimento. [...] Desde o começo do século o Rio de Janeiro dirigiu-se para as praias – em um deserto de restingas surgiram os populosos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea e num crescendo, passado o Joá, forçosamente seguirá pela extensa orla oceânica até o Pontal de Sernambetiba, onde a atual administração está construindo a Avenida Litorânea. [...]

Outro fator que levou o Departamento de Urbanismo a elaborar esse plano decorre da presença na Secretaria de Viação de processos relativos a parcelamentos de glebas, principalmente agora, que se está executando a Avenida Litorânea, desde a Barra da Tijuca até o Pontal de Sernambetiba. Esses planos isolados [...] poderiam resultar, no futuro, em uma rede de logradouros amorfos sem interesse de conjunto. [...]

O plano já aprovado visa obter um conjunto de vias arteriais, em sua maioria paralelas à praia, tendo como via principal uma avenida de 90 metros (via n.3) por onde correrá, no futuro, uma linha de trens metropolitanos, a céu aberto. Essa linha, vindo dos subúrbios da EFCB, entre os maciços da Tijuca e da Pedra Branca, atingindo as restingas de Jacarepaguá e Itapeba, poderá estabelecer ligação para a Gávea, através um túnel próximo à Barra da Tijuca e para Guaratiba por meio de outro, na altura da Estrada da Grotta Funda. (SILVA, 1950, p.3)

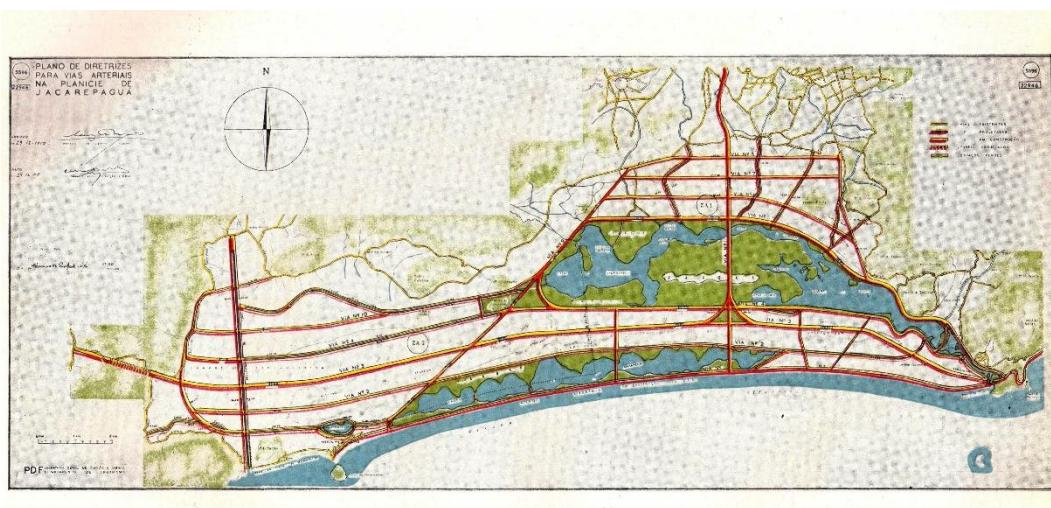


Figura 10 – Plano para vias arteriais na Planície de Jacarepaguá

Fonte: SILVA (1950, p.2)

O final da década de 1950 teria um impacto duradouro sobre o Rio de Janeiro, uma vez que a Lei nº 3.273 de 1957 prevê a transferência da capital para Brasília. Por causa da mudança, surge a preocupação com os prejuízos que a cidade sofreria e qual seria a identidade do Rio de Janeiro após perder a posição de capital. Com a perda da hegemonia econômica para São Paulo e da hegemonia política para Brasília, a transformação da cidade com o Plano Doxiadis fazia parte da busca dos cariocas para retomar seu papel de liderança no país. Outra estratégia foi estabelecer fundamentos para o fortalecimento do turismo na cidade, o que também reforçaria a imagem do carioca como representativo do brasileiro. (JUNIOR, 2016, p.30-31)

Após 1964, o desenvolvimento da Barra da Tijuca passa a atender, também, aos interesses da ditadura militar, que tinha como objetivo projetar a imagem do país através do turismo e, principalmente, procurava favorecer

empresas do setor da construção civil. As obras de saneamento e projetos de infraestrutura, bem como a ampliação das áreas urbanas, eram mecanismos para impulsionar a economia e seguiam a lógica de ocupação dos territórios. Durante o final da década de 1960 e início da década de 1970, são construídas grandes autoestradas na região da Barra da Tijuca, incluindo a Rio-Santos, que já previa a futura Avenida das Américas como sua continuação para além do bairro de Santa Cruz. (JUNIOR, 2016, p.31)

O começo das obras do Túnel do Joá, em 1967, marca o início da construção da Autoestrada Lagoa-Barra que segue com a inauguração do Túnel Zuzú Angel em 1971 e termina com a inauguração do Elevado do Joá (Figura 11) em 1974. A Autoestrada Lagoa-Barra pode ser considerada um dos projetos viários mais significativos no processo de ocupação da Barra da Tijuca, uma vez que, possibilitou a conexão com a Zona Sul em poucos minutos e completou o anel rodoviário do Estado do Rio de Janeiro. Esse era o contexto quando Lucio Costa apresentou o seu Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Jacarepaguá ao governador Negrão de Lima. (PEREIRA, 2014)



Figura 11 – Construção do Elevado das Bandeiras

Fonte: LUCENA (2015)

2.2.3.

A implantação do Plano Piloto na década de 1970

O plano de Lucio Costa foi aprovado em 23 de junho de 1969 e seguiu sendo desenvolvido e detalhado pela Superintendência de Desenvolvimento da Barra – SUDEBAR, tendo o próprio urbanista como consultor. Desde o início estão estabelecidos diversos elementos naturais para serem preservados e fica claro que a preservação ambiental foi uma das questões centrais do projeto. (GONÇALVES, 1998, p.177) Questão presente no próprio memorial descritivo do Plano Piloto:

Assim, o primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir que se faça lá seja o que for. Mas, por outro lado, parece evidente que um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar indefinidamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde, urbanizado. A sua intensa ocupação é, já agora, irreversível.

A primeira dificuldade que se apresenta, portanto, ao urbanista, é esta contradição fundamental. A ocupação da área nos moldes usuais, com bairros que constituíssem no seu conjunto praticamente uma nova cidade, implicaria na destruição sem remédio de tudo aquilo que a caracteriza. O problema consiste então em encontrar a fórmula que permita conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importa preservar. (COSTA, 2010)

Além da elaboração do Plano Piloto, a etapa inicial do planejamento para a região da Barra da Tijuca incluiu a regulamentação das diretrizes de ocupação da área e a criação de vias de acesso pelo poder público. Ao longo dos dez primeiros anos da implantação, os projetos de edificação eram submetidos à apreciação da SUDEBAR, que analisava cada caso segundo a adequação às normas estabelecidas pelo urbanista. Lucio Costa afirmou que, nessa época, “discutia francamente os projetos para a região com as partes interessadas e (se) exercia controle sobre os excessos”. (RESENDE; LEITÃO, 2003, p.678) Mas, ao contrário de Brasília, Lucio Costa não impôs um desenho preciso e rígido para os núcleos de ocupação da Barra e recomenda à SUDEBAR que as instruções para aprovação de empreendimentos fossem vistas como balizamento suscetível de certa margem de tolerância. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 137 e 138)

Nos anos seguintes, a Barra da Tijuca começa a experimentar um crescimento acelerado de empreendimentos e a SUDEBAR passa a receber uma pressão crescente de agentes do sistema imobiliário. Essa situação leva à

aprovação de diversas alterações no Plano Piloto, a ponto de motivar Lucio Costa a renunciar ao cargo de consultor na SUDEBAR em 1981, alegando que tais mudanças comprometiam a integridade do projeto urbanístico original que havia concebido. (RESENDE; LEITÃO, 2003, p.685) Em entrevista, o urbanista justifica sua saída dizendo que interesses econômicos se sobrepuiseram ao projeto:

[...] o plano não me pertence mais, a vida é mais forte que a imaginação da gente. A intenção se esvai com o tempo, os interesses vão se sobrepondo e desrespeitam o plano, que vai sendo arrastado pelas circunstâncias e se desfigurando até que ninguém mais se lembre das intenções originais [...] o dinheiro obedece quando convém e desrespeita quando quer, é a vida. (GONÇALVES, 1998, p.178)

É necessário notar que o Plano Piloto foi, em larga medida, respeitado, apesar da discordância de Lucio Costa sobre alguns pontos de sua execução. O urbanista sentiu-se desrespeitado em suas determinações em relação aos prédios próximos à orla, por exemplo, quando os empreendedores usaram um artifício estabelecido pela EMBRATUR para aprovar prédios de quatorze pavimentos (oito a mais do que o Plano Piloto previa), implantados com um espaçamento menor do que o estabelecido por Lucio Costa. Esse e alguns outros pontos de discordância, como a duplicação da Avenida Beira-Mar (hoje Av. Lucio Costa) à revelia do que diz o Plano Piloto, certamente apontam para deturpações do projeto. Mas, durante as primeiras fases da implantação, essas alterações não foram grandes, em relação à escala da Barra da Tijuca inteira, que naquela época ainda mantinha fundamentalmente as intenções do conjunto. (GONÇALVES, 1998, p.177)

Porém, o poder que esses agentes econômicos tiveram sobre a urbanização da Barra da Tijuca marcam uma diferença fundamental em relação à Brasília. A propriedade privada do solo da Barra da Tijuca está intimamente ligada ao direcionamento que foi dado à implantação e às alterações feitas no Plano Piloto. Segundo o próprio Lucio Costa: “Brasília não tinha dono. A Barra tinha.” e por volta da metade da década de 1970, a área prevista no Plano Piloto estava quase inteiramente concentrada nas mãos de quatro grandes proprietários: ESTA S.A., Grupo Desenvolvimento, Pasquale Mauro e Carvalho Hosken S.A. (CARDOSO, 1989, p.163)

A legitimidade do direito de propriedade na região foi motivo de contestação judicial desde o início, com sua trajetória marcada por denúncias de grilagem e ilegalidades. Quando o Plano Piloto começa a ser executado, o terreno

da Barra da Tijuca estava parcelado em grandes glebas loteadas e a realização de qualquer grande empreendimento na Barra da Tijuca dependia da liberação das terras dos grandes proprietários. O pesquisador Adauto Cardoso comenta a situação fundiária durante a construção dos primeiros empreendimentos:

Entre o canal e a Av. Alvorada, [o terreno é controlado] pelo Grupo Desenvolvimento. Daí até o km 11, pela ESTA S.A. Na área do Recreio dos Bandeirantes, por Pasquale Mauro ou Drault Ernanny. E, por fim, no interior da Baixada, pela Carvalho Hosken S.A. Este quadro oligopólico aponta, fatalmente, para uma elevação do preço da terra e para uma “seleção” prévia das empresas que podem atuar na área. Seleção que privilegia a ação de grandes incorporadoras, ficando para os pequenos incorporadores, os antigos loteamentos do Jardim Oceânico, Tijucamar e Recreio dos Bandeirantes. (CARDOSO, 1989, p.163)

Essa configuração dos agentes econômicos envolvidos acaba por criar um perfil de renda para os habitantes da Barra, muito diferente do resto da cidade. O que é possível perceber através dos dados relativos ao início da implantação do Plano Piloto. A efetiva ocupação da Baixada de Jacarepaguá teve início somente na década de 1970. Dados censitários indicam que, em 1960, a área contava com apenas 542 domicílios e 2.417 habitantes. Verificando a ocupação ano a ano percebe-se que o crescimento acelerado começou a acontecer a partir de 1974. Em 1980, a população era de 45.906 habitantes e 28,5% residiam no local há um ano ou menos, mostrando a Barra como uma importante frente de expansão urbana na cidade.

Porém, é importante notar que essa população possuía um perfil de renda específico, com cerca de 40% dos residentes na faixa superior a 20 salários-mínimos, contrastando com a média de 9% no restante da cidade. Além disso, a população de baixa renda também era menor do que a média do município na Barra da Tijuca, com apenas 5% dos habitantes recebendo até 1 salário-mínimo. A Barra, portanto, foi uma área de expansão voltada, quase exclusivamente, para segmentos da população com maior poder aquisitivo. Essa foi uma escolha deliberada, fortemente influenciada pelas dinâmicas promovidas pelas empresas imobiliárias, principalmente os cinco grandes grupos econômicos citados, que vão seguir ditando as regras da ocupação do bairro nas décadas seguintes. (CARDOSO, 1989, p.162)

2.2.4

Décadas de crescimento acelerado (1980 e 1990)

A partir da década de 1980 a Barra da Tijuca passa por uma explosão demográfica no bairro, que vai multiplicar sua população, várias vezes, até o final da década de 1990. Em sua tese sobre a Barra da Tijuca, o pesquisador e urbanista Carlos Eduardo Nunes-Ferreira descreve esse processo:

A população da XXIV Região Administrativa – Barra da Tijuca só ultrapassou a marca dos 50.000 habitantes mais de uma década após a implantação do Plano Piloto (1969). No entanto, superou os 170.000 habitantes antes do fim do século XX. Só na segunda metade da década de 1990, migraram para a região cerca de 45.000 novos habitantes, o que se refletiu na maior taxa de crescimento demográfico verificada no município naquele período. (NUNES-FERREIRA, 2008, p.73)

Desde o início, essa ocupação aconteceu, predominantemente, na forma de condomínios residenciais, conjunto de torres ligadas por espaços de uso comum, assim como serviços compartilhados, tipo de habitação que vai definir o bairro até os dias atuais. Os primeiros condomínios construídos foram o Nova Ipanema e o Novo Leblon, no fim da década de 1970, no entroncamento da Avenida Alvorada com a Avenida das Américas. Vizinho a esse mesmo entroncamento foi inaugurado também o hipermercado Carrefour e, logo em seguida, no ano de 1981, o Barra Shopping (Figura 12) que, por sua vez, vão definir a forma de comércio do novo bairro.



Figura 12 – Construção do Barra Shopping

Fonte: REVISTA BARRA DA TIJUCA

É importante notar que os condomínios citados foram concebidos com as características de loteamentos residenciais abertos, ainda sob a aprovação da SUDEBAR. Porém o isolamento das glebas em que foram implantados, aliado ao fato de possuírem um único acesso, características previstas no plano de Lucio Costa, facilitaram o seu fechamento poucos anos após sua inauguração, com gradeamento, muros e guarita. “Dessa maneira ‘morria’ a idealização de núcleos urbanos abertos (...) e ‘nascia’, o primeiro condomínio fechado na Barra” (ALVIM, 2010, p. 13) servindo de modelo para toda a ocupação futura do bairro.

O pesquisador Fábio Molina comenta sobre esse período da ocupação da Barra da Tijuca e seu significado na produção de um “novo” Rio de Janeiro, com a oportunidade que surge desse terreno intocado para criar um lugar que tenta mascarar as contradições socioespaciais da cidade com promessas de segurança e conforto. Essa “nova cidade”, nascida de um projeto modernista e jogada em um contexto pós-moderno, guiada pelo setor imobiliário e as elites cariocas, é marcada pela “proliferação de vias expressas, condomínios de luxo, shopping centers, empresas e serviços.” (MOLINA, 2013, p.189) A Barra da Tijuca é anunciada desta forma desde o nascimento:

O condomínio Novo Leblon (...) convidava o carioca a “viver onde você gostaria de passar suas férias”, em outra mostra do investimento do setor imobiliário na criação de um estilo de vida pautado na reunião de moradia, paisagem natural, lazer e serviços em um mesmo espaço. Nascia ali um verdadeiro boom de construção de condomínios fechados, que, sob a forma de “enclaves fortificados”, davam perfil privado e restritivo ao ideal modernista das unidades de vizinhança – que previa extensões residenciais abertas ao público, dotadas de fácil acesso a comércio e a serviços públicos, como escolas, e marcadas por forte heterogeneidade social. Com uma ostensiva separação entre um “dentro” e um “fora”, os novos condomínios da Barra da Tijuca apostavam na contratação de sistemas de segurança privada para oferecer aos seus moradores a tranquilidade que os tradicionais bairros da cidade pareciam já não poder garantir. (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 128)

Essa excepcionalidade da Barra da Tijuca, aliada a um certo elitismo de seus habitantes e as insatisfações surgidas nos primeiros anos de ocupação, levam os moradores a propor um plebiscito para emancipar o bairro do município do Rio de Janeiro no ano de 1988, mas a proposta não avançou por falta de quórum. (PEREIRA, 2014) Porém, no imaginário dos cariocas, os moradores da Barra foram identificados de forma bastante particular. Desde o início eles foram frequentemente caracterizados, pela tradicional Zona Sul, como pertencentes a

um grupo de “emergentes”, pessoas de gosto questionável, fato evidenciado por sua suposta falta de apreço por atividades culturais relacionadas a uma “verdadeira elite”, como frequentar teatros, museus, concertos e viajar a países europeus. Mas o rótulo não parecia afetar os defensores do bairro, que defendiam sua escolha de morar na região com a justificativa de buscar pela qualidade de vida, associada a segurança, praticidade e modernidade. (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 123)

Mas apesar das promessas de uma cidade nova e elitizada, as duas primeiras décadas da ocupação efetiva do bairro, foram marcadas por muitas demandas gravíssimas. Uma das principais questões era o saneamento básico, cuja infraestrutura era praticamente inexistente na época, o que significava que a maior parte dos grandes condomínios e centros comerciais despejavam esgoto in natura nas lagoas da região. Foi proposta a construção de um emissário submarino pela Prefeitura, mas o projeto foi controverso e gerou um grande receio na população que temia a repetição dos problemas percebidos no emissário de Ipanema. Após anos de debate, em 2006, é inaugurado o emissário da Barra. (PEREIRA, 2014)

Na década de 1990 o processo de ocupação fica ainda mais intenso, os grandes centros comerciais se multiplicam, assim como os hotéis, hospitais, escritórios e sedes de grandes empresas. No mesmo período, consolidou-se a imagem de um lugar para o lazer e o turismo, com o lançamento de novas opções de entretenimento, destacando-se os parques temáticos: Terra Encantada, *Rio Water Planet* e *Wet n' Wild*. Ainda na década de 1990, o bairro se tornou palco para empreendimentos de inspiração cenográfica, como o *Oceanfront Resort*, que reproduz elementos da arquitetura colonial espanhola, e o shopping Barra World, promovido como “o primeiro shopping temático da América Latina”, onde o visitante encontra réplicas da Torre Eiffel, da Torre de Pisa e de outros monumentos europeus famosos. (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 129)

Outro fato relevante para o bairro nessa década foi a construção da Avenida Governador Carlos Lacerda, mais conhecida como Linha Amarela, já prevista no Plano Doxiadis. Inaugurada em 1997, ela interligou a Zona Norte da cidade com a Barra através de um conjunto de túneis e pistas de alta rodagem, facilitando o acesso ao bairro. Essa facilidade de acesso abriu caminho para a migração de novas empresas e consumidores. Mas os problemas de infraestrutura ficavam cada vez mais aparentes, sendo um dos principais, o trânsito que piorou

drasticamente após a construção da Linha Amarela e tornou ainda mais urgente o investimento em transportes de massa.

A Barra da Tijuca, que começa a ser ocupada quase inteiramente de maneira formal, apresenta um aumento no número de moradores de favelas em seu entorno ao longo dos anos. Na Área de Planejamento 4 do município, onde está localizada a Barra da Tijuca esse número vai de 14% em 1991 a 21% no ano 2000. (FARIA, 2004, p.89) Esse crescimento da cidade informal é, por vezes, a única resposta possível para a completa inexistência de projetos de moradia popular para o bairro a partir da implantação do Plano Piloto. Qualquer projeto dessa natureza seria contrário aos interesses dos grupos econômicos que controlavam a terra e, para serem construídos pelo Estado, exigiriam desapropriações a custos inviáveis, dada a valorização dos terrenos. A Cidade de Deus, projeto de habitação popular do governo Lacerda acaba crescendo de forma desordenada e se tornando uma das principais favelas da região, junto com a Favela Marapendi, Favela Vila Autódromo, Favela Terreirão (no Recreio dos Bandeirantes) e Rio das Pedras, todas seguindo a mesma lógica de ocupação de áreas marginais do Plano.

2.2.5

A Barra dos Megaeventos

No ano de 1996, o então prefeito César Maia, propõe, pela primeira vez, a candidatura do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos e em 1998 demonstra interesse junto ao Comitê Olímpico Internacional (COI) em sediar os Jogos Pan-americanos de 2007. (MOLINA, 2013, p.141) Já era o início de um processo que tinha, no marketing, uma estratégia de desenvolvimento para a cidade. Estava proposta a criação de uma “cidade-marca” que levou consultores de Barcelona para os corredores da sede da Prefeitura e motivou Maia a tentar trazer uma franquia do Museu Guggenheim, com projeto desenvolvido pelo francês Jean Nouvel e projetado para a área do porto, exatamente onde o Museu do Amanhã viria a ser construído. (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 131)

O plano Guggenheim foi arquivado em 2003, depois de uma longa batalha legal. Mas (...) Maia conseguiu concretizar seu desejo de deixar um monumento significativo projetado por um arquiteto com status de celebridade (ou starchitect, como se

costuma dizer) como símbolo de seu legado na paisagem urbana. E foi exatamente na Barra da Tijuca, por meio de um projeto assinado por Christian de Portzampac, que Maia fincou a marca de sua administração na cidade: a Cidade da Música, lançada, ainda inacabada, em uma cerimônia melancólica nos últimos dias de seu último mandato como prefeito.

Após a inauguração, o enorme complexo foi fechado por um longo período, drenando mais recursos públicos e excedendo o orçamento original em muitas vezes. Rebatizada como Cidade das Artes, em 2013 a construção tornou-se a sede da Orquestra Sinfônica Brasileira com o apoio financeiro da Carvalho Hosken e da Petrobras, em um inegável movimento de credenciamento simbólico da região junto às elites, com a incorporação de equipamentos identificados com uma certa “alta” cultura à candidatura do Rio às Olimpíadas de 2004, lançada por César Maia em 1996 (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 131)

Em 24 de agosto de 2002 o Rio de Janeiro vence a disputa para sediar os Jogos Panamericanos de 2007. Esse momento vai marcar o início de um processo no qual a cidade vai pleitear e conseguir a posição de sede de diversos megaeventos nos anos que seguem: os próprios Jogos Pan-Americanos (2007), a Conferência Rio +20 (2012), a Jornada Mundial da Juventude (2013), a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos (2016). O bairro da Barra da Tijuca terá uma posição central nesses eventos e passa a ser o destino de enormes aportes financeiros para corrigir deficiências estruturais e adequar o bairro para os megaeventos. Para além dos estádios, arenas, vila dos atletas e toda a estrutura vinculada diretamente aos eventos, foram investidos recursos substanciais em vias públicas, no sistema de transporte coletivo e saneamento. (PEREIRA, 2014)

O Pan-Americano de 2007 abrigou diversas modalidades esportivas na Barra da Tijuca, as obras concentraram-se ao longo da Avenida Ayrton Senna, onde foram erguidas a Arena Multiuso, o Parque Aquático Maria Lenk, usados posteriormente nos Jogos Olímpicos de 2016 e a Vila do Pan, composta por 17 edifícios projetados para acomodar os atletas e delegações. Na época foi duplicada a Avenida Embaixador Abelardo Bueno, considerada a via de acesso principal para os atletas. Os jogos Pan-Americanos de 2007 foram alvo de diversas controvérsias relacionadas à má gestão dos recursos e falhas gravíssimas na execução das obras relacionadas ao evento. A Vila do Pan, por exemplo, apresentou rachaduras e falhas estruturais por ter sido erguida em uma área pantanosa, onde o terreno cedeu, como mostra a Figura 13. (POFFO, 2010, p.36)

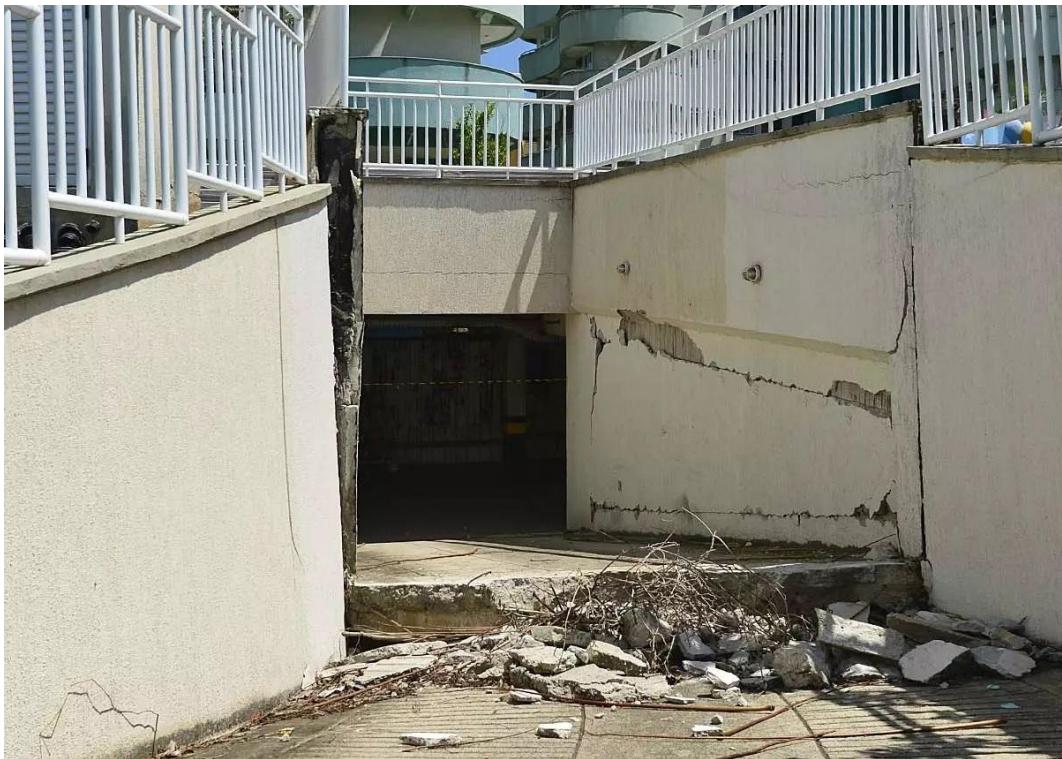


Figura 13 – Falhas estruturais na Vila do Pan

Fonte: RIBEIRO (2014)

Em 2007, o Brasil foi eleito país-sede da Copa do Mundo de 2014 e em 2009, o Rio de Janeiro é nomeado como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Nesse cenário a Barra da Tijuca, após mais de três décadas, recebeu investimentos significativos no sistema de saneamento, com a operação do Emissário Submarino iniciando em 2007 e a construção da Estação de Tratamento de Esgoto da Barra da Tijuca e diversas estações elevatórias. O governo e a prefeitura também iniciaram um ambicioso plano de investimentos no transporte de massa, tendo a Barra da Tijuca como um ponto estratégico de confluência. (RAEDER, 2010, p.90)

Logo após ser escolhida como a cidade-sede dos Jogos Olímpicos, ainda em 2009, é lançado o Plano Estratégico da Cidade do Rio Janeiro 2009-2012 (PCRJ, 2009) que contemplava: “flexibilidade regulatória, parcerias público-privadas, revitalização de áreas centrais e portuárias, mobilidade urbana, arquitetura-espetáculo intervenções pontuais em áreas com alto potencial de valorização.” (FAVERO, 2024, p. 473 e 474) Mecanismos que seriam usados na construção de equipamentos e projetos previstos para os megaeventos, alterando

ainda mais a paisagem da Barra da Tijuca e as determinações do Plano Piloto criado por Lucio Costa.

Em 2010, a prefeitura iniciou a construção do primeiro de quatro corredores de ônibus, conhecidos como BRT (*Bus Rapid Transit*). O primeiro corredor foi inaugurado em 2012, conectando o bairro de Campo Grande ao terminal Alvorada. Posteriormente ele é estendido até o Jardim Oceânico, onde se integra com a estação da linha 4 do metrô. O segundo corredor, denominado Transcarioca, foi inaugurado poucos dias antes da Copa do Mundo, ligando o Aeroporto do Galeão ao Terminal Alvorada, facilitando o acesso dos turistas à Barra da Tijuca. O terceiro corredor, foi chamado de Transolímpica e conecta a Barra a Deodoro, outro centro de competições dos jogos olímpicos de 2016. (PEREIRA, 2014)

A escolha do modelo de BRT, em vez de VLT ou metrô foi bastante criticado pela população, assim como o traçado das linhas. Como no exemplo da Transcarioca, que segue o traçado da Linha 6 do Metrô, um projeto considerado importante para a cidade, mas que nunca se concretizou. Outras obras viárias foram realizadas com o objetivo de melhorar o tráfego na região em preparação para as Olimpíadas. Entre elas, a construção da ponte estaiada sobre o canal da Lagoa de Jacarepaguá e a Avenida Engenheiro Hermano Cesar Jordão Freire, inaugurada em 2014. Também foram abertos dois mergulhões na Avenida Ayrton Senna em 2012, conhecidos como Billy Blanco. (PEREIRA, 2014)

Apesar de certo consenso a respeito do bom desempenho do sistema BRT até 2016, uma série de problemas que começaram ainda nos primeiros meses de operação se agravaram vertiginosamente nos últimos anos. Depredações, evasão, perda de passageiros, superlotação, malha viária sem manutenção, quebra de veículos, milícia e crime organizado são os problemas enfrentados pelos milhares de usuários do BRT e também pelas empresas que o operam. Problemas permeados por questões relacionadas ao valor das tarifas e pela falência de empresas ligadas ao consórcio BRT Rio, que a partir de 2020 se agravaram ainda mais com a pandemia Covid-19, culminando, no início de 2021, em uma intervenção da Prefeitura do Rio no sistema. (FAVERO, 2024, p. 482)

O projeto do Rio de Janeiro como cidade olímpica, com seu foco imagético de uma cidade-marca, profundamente atrelado aos interesses do mercado, deu pouca, ou quase nenhuma, atenção para seu enorme número de habitantes em situação de vulnerabilidade socioambiental. Além do abandono, a construção desse projeto olímpico envolveu uma série de desapropriações e conflitos entre agentes públicos e moradores de favelas da região. Talvez o exemplo mais notório seja o da Vila Autódromo, comunidade vizinha do local onde seria construída a

Vila Olímpica, um imenso projeto desenvolvido pelas empresas Carvalho Hosken e Odebrecht, que compreende 31 torres em uma área de 907 mil metros quadrados. A área ocupada pela Vila Autódromo seria “o coração dos Jogos de 2016” e o Autódromo vizinho, que dá o nome à comunidade, seria demolido para a construção do Parque Olímpico, onde aconteceria uma série de eventos e ser posteriormente transformado em uma área pública após o fim das Olimpíadas. Em decorrência disso, a Prefeitura engajou-se em um intenso embate com os moradores e seus apoiadores, até que, em 2014, chegou-se a um acordo para o reassentamento dessas famílias em um condomínio popular em Jacarepaguá. (PEREIRA, 2014)

Essa região onde seriam centralizados uma série de eventos e equipamentos de apoio aos Jogos Olímpicos 2016 estava localizada em um entroncamento dos bairros de Curicica e Jacarepaguá, sendo ocupada tradicionalmente por moradores de camadas médias e baixas. A partir da construção da infraestrutura dos jogos, muitas delas já previstas para serem convertidas em condomínios de luxo, essa área da cidade passa a ser referida pela imprensa e pelo setor imobiliário como a “nova Barra” ou a “Barra Olímpica”, “em claro esforço de ressignificação daquela área por meio do estiramento simbólico da vizinha Barra da Tijuca.” (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 130)

Esse movimento deixa claro o esforço de expandir a Barra da Tijuca como modelo de cidade, porém, agora, o modelo já não é a Barra da Tijuca projetada por Lucio Costa, mas o bairro que surgiu durante esse longo processo, largamente guiado pelos interesses do mercado imobiliário. Os projetos residenciais planejados para a região da Barra Olímpica, após 2016, acabaram sendo fracassos de vendas históricos, tendo no empreendimento Ilha Pura um dos exemplos mais notórios. (O'DONNELL; DE SAMPAIO; CAVALCANTI, 2024, p. 140) Esse esforço de imprimir a Barra da Tijuca como marca (no sentido de marketing imobiliário) para a região chega ao ponto de aprovarem uma lei, criando a “Barra Olímpica”, oficialmente, como o 166º bairro do Rio de Janeiro. O projeto de lei de 2010 foi oficializado no dia 2 de abril de 2022 e o presidente da Câmara e um dos autores do projeto, o vereador Carlo Caiado, afirmou que a criação oficial do novo bairro vai revitalizar a área, que já possui diversos empreendimentos comerciais e residenciais. (BARRA, 2024)

3.

As ruas (e anti-ruas) da Barra da Tijuca

3.1.

Área de estudos

O Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá (Figura 14), de Lucio Costa, inclui aproximadamente 120 quilômetros quadrados, “área que se estende dos Campos e do Pontal de Sernambetiba até à Barra da Tijuca, abrangendo em profundidade a vasta baixada de Jacarepaguá” (COSTA, 2010), como descreveu o urbanista no memorial do projeto.

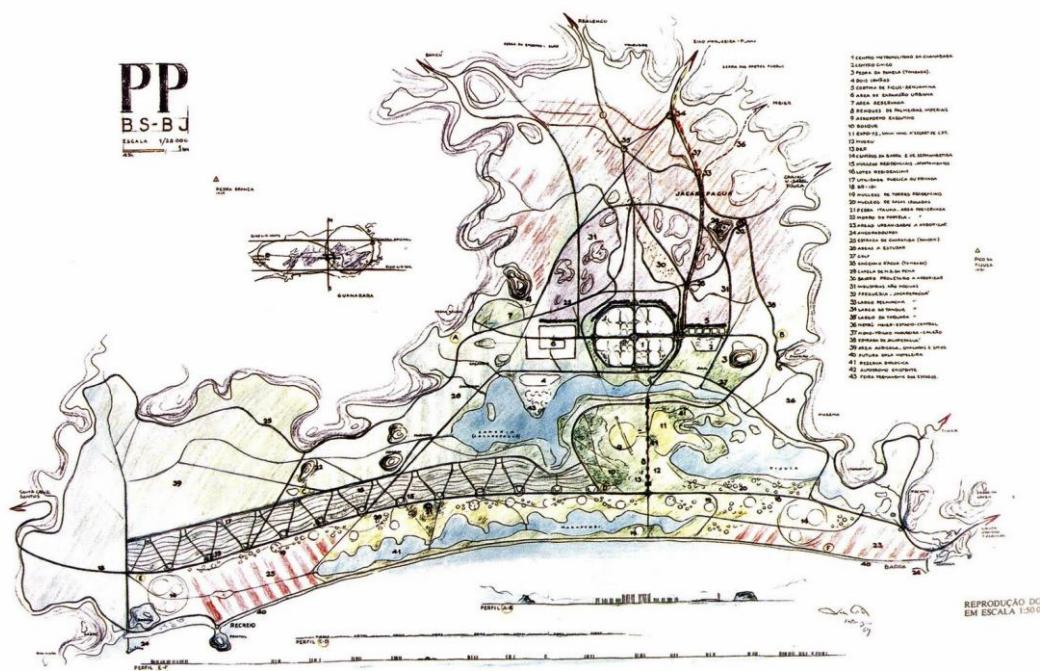


Figura 14 – Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá

Fonte: COSTA, [1969] 2010

O atual bairro da Barra da Tijuca ocupa um pouco menos de 50 quilômetros quadrados, na região sudeste do território abarcado pelo Plano Piloto. Mas, mesmo a área do bairro é transcendente a escala que essa pesquisa pretende trabalhar. Portanto vamos limitar a análise a uma porção específica da Barra da Tijuca, visando um estudo mais profundo em uma área menos extensa, porém representativa do todo.

O trecho escolhido (Figura 15) é delimitado, ao norte, pela Lagoa de Marapendi e, ao sul, pelo litoral, começando na extremidade leste da avenida Lúcio Costa e terminando, a oeste, na avenida Ayrton Senna. Foi nesse trecho que começou a ocupação do bairro, mesmo antes da implantação do Plano Piloto, é onde está a faixa de praia mais frequentada e a maioria dos centros comerciais e pontos de interesse pelos quais o bairro é conhecido.

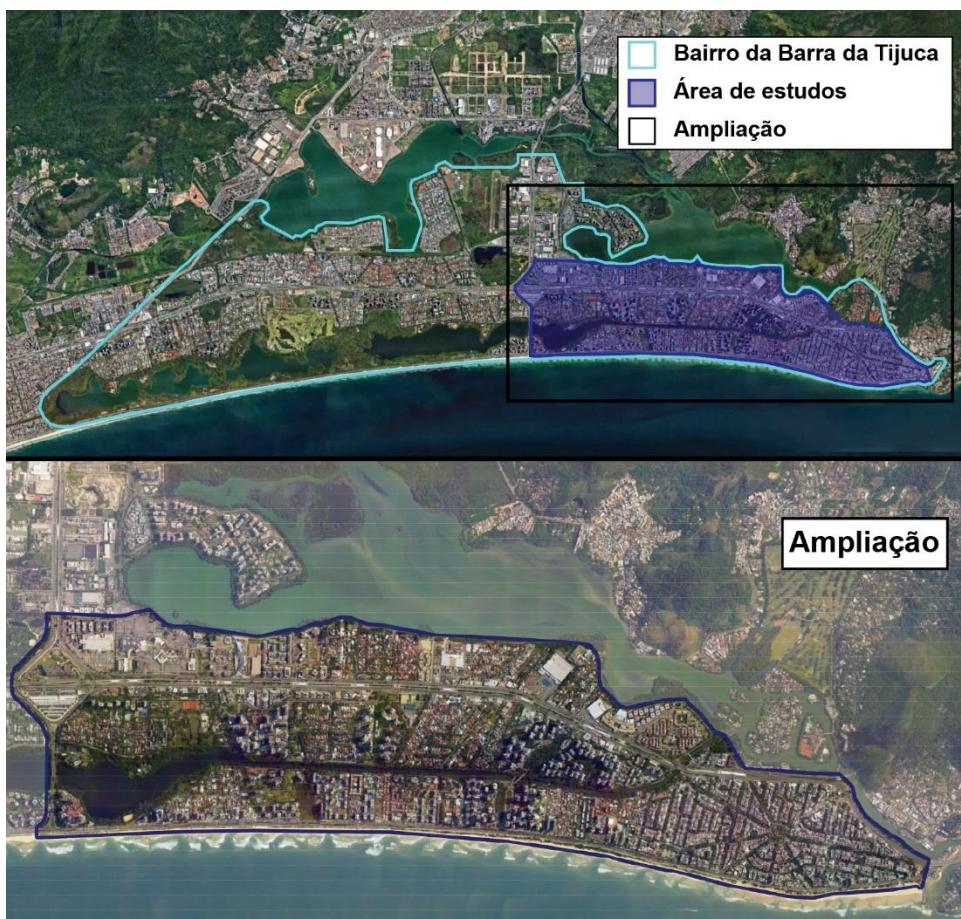


Figura 15 – Área de estudos e limites da Barra da Tijuca

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

A área de estudos também comprehende um panorama das maneiras como o território é ocupado, incluindo as várias formas com que a rua se apresenta no bairro. Isso é particularmente importante, em se tratando da Barra da Tijuca, já que suas ruas são bastante diversas internamente, refletindo a ideia de um urbanismo híbrido, como proposto por Nunes-Ferreira (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 70), que descreve o bairro como um território fragmentado, onde várias camadas são justapostas, contrastando, entre si, diversos modelos de cidade.

3.2.

Barra da Tijuca híbrida

Nunes-Ferreira abre seu livro “Barra da Tijuca: O presente do futuro” (NUNES-FERREIRA, 2014) com o capítulo “Barra da Tijuca: moderna, dispersa, genérica”, cujo título já aponta para os três modelos de cidade que ele identifica nesse processo que caracteriza como hibridização urbana. Em primeiro lugar está a Barra da Tijuca moderna que “começou com a aplicação adaptada e tardia dos princípios urbanísticos estabelecidos por Le Corbusier nos anos 1920” (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 20), tradição herdada por Lucio Costa e presente em seu Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Esse polo conceitual modernista, presente na Barra da Tijuca, nos permite traçar diversos paralelos com projetos urbanos de Le Corbusier e também com Brasília, mas é apenas um vetor desse jogo de forças que irá formar o bairro.

(...) A análise urbanística da nossa área de estudo na Barra da Tijuca confirma o urbanismo híbrido ao revelar uma ocupação complexa, incoerente e irregular, realizada ao longo do tempo sobre uma moldura simples, coerente e regular: o Plano Piloto de Lucio Costa.

O partido urbanístico adotado por Costa caracteriza-se por dois aspectos principais: o espaçamento entre núcleos urbanizados de torres residenciais, alternados com grupos de residências unifamiliares; e a existência de um eixo rodoviário estruturante (Avenida das Américas), de onde partem os diversos setores de ocupação, (...) Mas na Barra, a moldura inicial encontra-se hoje combinada a um tecido urbano fragmentado pela privatização do espaço. Ao longo de cinco décadas, cada construtora ou incorporadora estabeleceu seu próprio padrão de ocupação do solo e um traçado viário interno específico. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 70)

Em seguida, o autor identifica a Barra da Tijuca dispersa, “influenciada por um processo de ocupação do território dos Estados Unidos iniciado ao fim da Segunda Guerra Mundial” (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 30). Esse tipo de ocupação, também chamado de “*urban sprawl*”, tem um crescimento exponencial na América do Norte no contexto da Guerra Fria. Foi o período em que a geração “*baby boomer*” cria uma demanda habitacional sem precedentes, que acaba sendo suprida pelos crescentes subúrbios, ao mesmo tempo em que acontece um esvaziamento das grandes cidades. Esse processo é, ao mesmo tempo, possibilitado e impulsionado pela massificação do automóvel durante o período, assim como pela construção da rede de rodovias interestaduais nos EUA.

O terceiro polo conceitual que Nunes-Ferreira aponta nesse processo de hibridização é a Barra da Tijuca genérica, referência ao artigo *Generic City* (Cidade Genérica) de Rem Koolhaas, onde ele analisa as principais características das cidades contemporâneas na virada do século XX para o XXI. Koolhaas descreve as megacidades de países emergentes, aglomerações humanas com mais de 10 milhões de habitantes, como Pequim, São Paulo, Mumbai e Calcutá, que constituem um processo de urbanização inédito na história da humanidade. A ideia de cidade genérica emerge dessa escala, grande demais para que tantos habitantes se identificassem com apenas um centro histórico ou pequeno patrimônio comum. Somando-se a isso, o esvaziamento do poder público e a privatização do espaço urbano fazem essa cidade genérica se reproduzir em torno do consumo. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 34 e 35)

Na cidade genérica, a rua da cidade compacta tradicional dá lugar a um tecido urbano costurado ao longo de pistas de alta velocidade - último vestígio do planejamento estatal e dos espaços públicos pregados pelo urbanismo moderno. Mas as pistas são ladeadas por um mosaico de empreendimentos privados. (...) E, ao mesmo tempo em que a rua tradicional como espaço de trânsito é substituída pela autoestrada e a avenida, destinadas só ao fluxo de veículos, sua função como espaço de convívio agora é exercida pelo shopping center. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 35)

A cidade compacta é o quarto modelo urbano a que Nunes-Ferreira faz referência, mas não inclui em sua caracterização do urbanismo híbrido da Barra da Tijuca. Isso ocorre porque o autor escolheu uma área de estudos mais reduzida, excluindo a região do bairro chamada Jardim Oceânico, que foi implantada antes do plano de Lucio Costa, onde a malha da cidade tradicional e a rua-corredor ainda definem o território. Excluir a região se justifica porque se

trata de um urbanismo tão avesso ao resto do bairro, que apenas serviria para reiterar, constantemente, seu caráter de exceção.

Essa pesquisa, porém, escolhe incluir o Jardim Oceânico justamente para explorar esse contraste entre a rua da cidade compacta e as ruas e *anti-ruas* do restante da Barra da Tijuca. Esse contraste fica bastante claro quando observamos um mapa de figura-fundo da área de estudos (Figura 16), onde percebemos, claramente, que os espaços construídos do Jardim Oceânico são compactos, tendo as ruas, com traçado regular, como os espaços vazios intersticiais. Enquanto o resto do território aparece com espaços construídos dispersos sobre um vazio que tem pouca conexão direta com o traçado das ruas.



Figura 16 – Jardim Oceânico: localização

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

3.3.

Cheios e vazios

Essa forma de representação cartográfica figura-fundo é também chamada de mapa Nolli, por ter sido inaugurada por Giambatista Nolli, em 1748, quando produziu *La Pianta Grande di Roma*, um mapa da capital italiana feito com essa técnica. O mapa Nolli é resgatado e passa a ser usado amplamente a partir da década de 1970, (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 84) notadamente no livro seminal *Aprendendo com Las Vegas* que compara, em suas primeiras páginas, o mapa Nolli da *strip* de Las Vegas com a carta original de Roma feita por Giambatista Nolli. (VENTURI, 2003, p. 5 e 21) (Figura 17) Outros autores usam o mesmo tipo de comparação para explicar “o aparente insucesso das cidades planejadas com os parâmetros do urbanismo moderno em criar relações mais humanas de apropriação do espaço”. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 84)

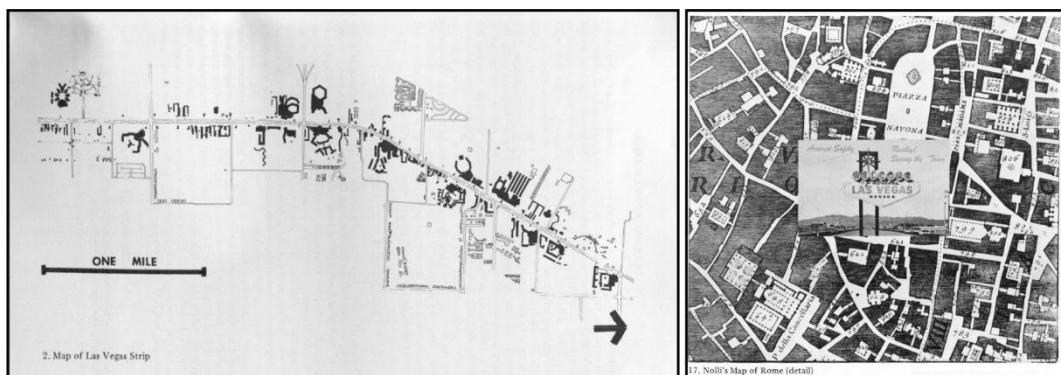


Figura 17 – Comparação feita por Venturi entre os planos figura-fundo de Las Vegas (à esquerda) e Roma (à direita)

Fonte: VENTURI, 2003, p. 5 e 21

Para tanto, ressaltava-se a qualidade da cidade tradicional, em que edificações formam a moldura para o espaço urbano, em geral público. Isso cria limites que permitiriam o controle visual e social das áreas comuns e a essa delimitação foi creditada a vitalidade das praças, largos e afins.

Ao mesmo tempo, era questionada a ideia de um espaço urbano público, contínuo e fluido, como se vê em Brasília, que teria tornado a cidade uma “terra de ninguém”, a despeito da intenção de se criar um parque público interminável para usufruto de todos, no qual os edifícios surgem como objetos arquitetônicos isolados.

Quando se compara o mapa Nolli de Brasília com o da Barra da Tijuca, observa-se que o espaço contínuo e fluido brasiliense ganha, na Barra, uma aparência complexa e fragmentada. No caso específico da nossa área de estudo, ocorre, na verdade, uma multiplicidade de configurações. O espaço público é intersticial e corresponde às áreas de transição entre um padrão e outro. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 84-85)

James Holston, em sua etnografia de Brasília (HOLSTON, 1993), compara a cidade modernista a Ouro Preto e outras cidades tradicionais brasileiras. Usando a mesma técnica do mapa Nolli (Figura 18), Holston identifica esse “espaço emoldurado” da rua-corredor, no imaginário brasileiro, com a ideia de um lugar público delimitado pelo espaço construído, que estaria relacionado ao lugar privado. Ao inverter essa lógica, Brasília teria causado um estranhamento em seus habitantes, alterando profundamente a forma como eles viviam a cidade.

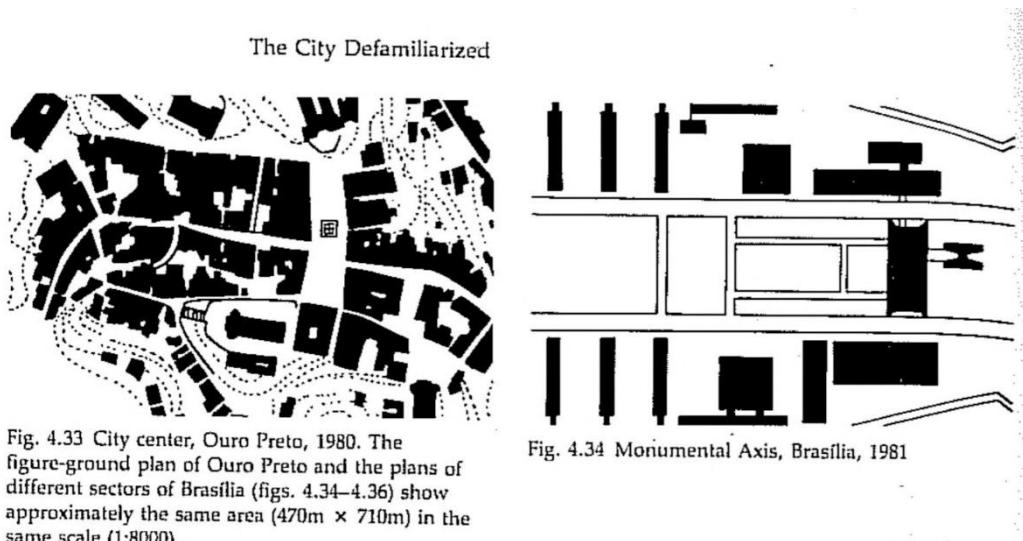


Fig. 4.33 City center, Ouro Preto, 1980. The figure-ground plan of Ouro Preto and the plans of different sectors of Brasília (figs. 4.34–4.36) show approximately the same area (470m × 710m) in the same scale (1:8000).

Figura 18 – Comparação feita por Holston entre os planos figura-fundo de Ouro Preto (à esquerda) e Brasília (à direita)

Fonte: HOLSTON, 1993, p. 134

O contraste que Venturi e Holston procuram apresentar ao comparar mapas Nolli de diferentes cidades, aparece perfeitamente colocado em um único mapa da nossa área de estudos, entre o Jardim Oceânico e o resto do território. (Figura 19)

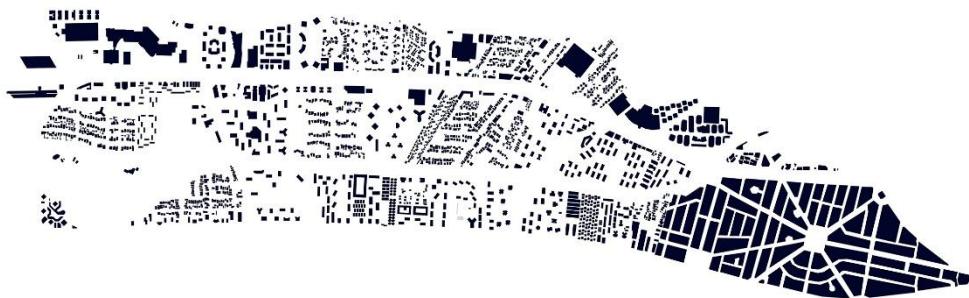


Figura 19 – Área de estudos: mapa Nolli

Fonte: Figura do autor¹

3.4.

A estrutura de árvore da Barra da Tijuca

Em seu artigo *A city is not a tree* (ALEXANDER, 1966), o matemático e arquiteto Christopher Alexander contrasta duas estruturas abstratas, que ele chama de “árvore” e “semi-lattice” (*semi-treliça*), ao avaliar a organização espacial das cidades. As *semi-treliças* estão relacionadas a cidades que tiveram um crescimento mais ou menos espontâneo ao longo de muitos anos como Siena, Liverpool, Kyoto e Manhattan, às quais Alexandre se refere como “cidades naturais”.

A estrutura de árvore, por sua vez, é relacionada a cidades planejadas como: Levittown, ícone do subúrbio estadunidense do final da década de 1950; as *New Towns* inglesas, exemplos notórios do modelo chamado de “cidades jardins”; Chandigarh, projeto de Le Corbusier para Índia e Brasília. (ALEXANDER, 1966, p. 2) A estrutura de árvore seria um sistema hierárquico onde os elementos são organizados estritamente em ramificações, sem sobreposição ou conexão entre

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

os ramais. Cada elemento, portanto, pertence a apenas uma categoria superior. A *semi-treliça*, por outro lado, permite sobreposições e interconexões. Elementos podem pertencer a mais de uma categoria superior, criando uma rede de relações mais rica e complexa. (Figura 20) Segundo o autor, essa estrutura reflete melhor a complexidade da vida urbana onde pessoas, atividades e espaços interagem através de diversos contextos.

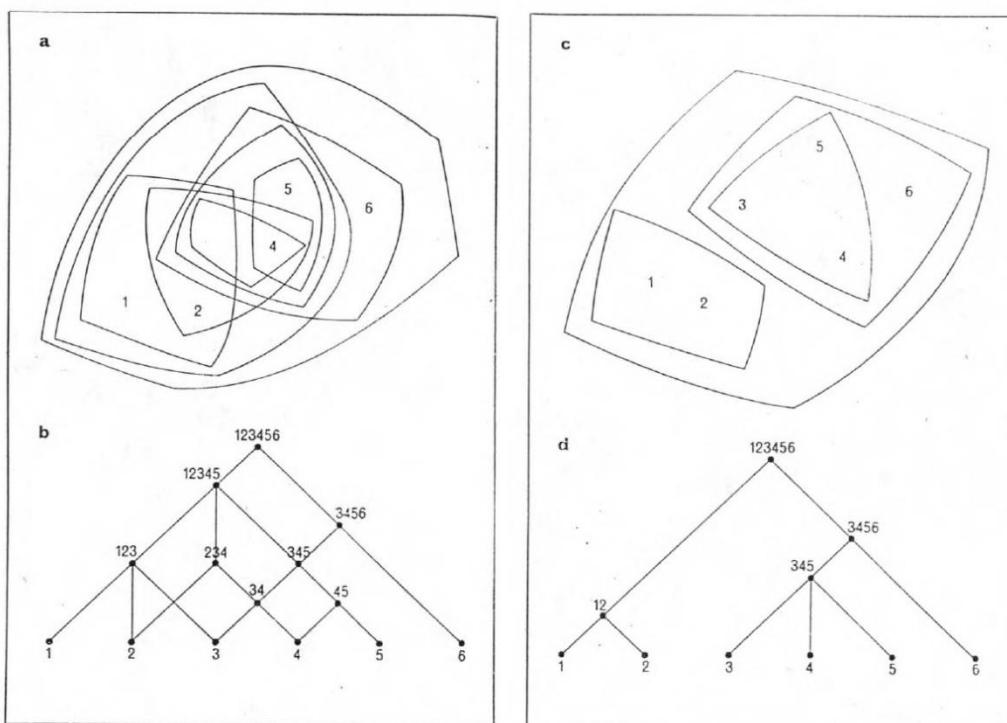


Figura 20 – Diagramas: semi-treliça (à esquerda) e árvore (à direita)

Fonte: ALEXANDER, 1966, p. 5

O objetivo de Alexander é encontrar a lógica interna que torna essas “cidades naturais” mais desejáveis, para que novas propostas urbanas não se tornem uma reprodução superficial de cidades antigas, mas que mantenham princípios importantes do seu funcionamento. Como exemplo dessa complexidade que surge das interações entre os elementos da paisagem urbana, ele descreve uma esquina na cidade de Berkley. Ali, um sinal de trânsito acumula pedestres na calçada, que por sua vez olham para as manchetes numa banca de jornal e possivelmente fazem uma compra. Os elementos fixos como a calçada, o sinal e

a banca interagem com elementos fluidos, como as pessoas, as publicações e o dinheiro. É essa interconexão de elementos que multiplica exponencialmente os pontos de contato e traz vitalidade para as cidades. Em contraste, o autor analisa diversas “cidades artificiais” e demonstra sua estrutura de árvore, (Figura 21) também refletida na estrutura viária, onde eixos de maior capacidade abastecem vias intermediárias, que por sua vez criam acesso para destinos discretos e sem interligações.

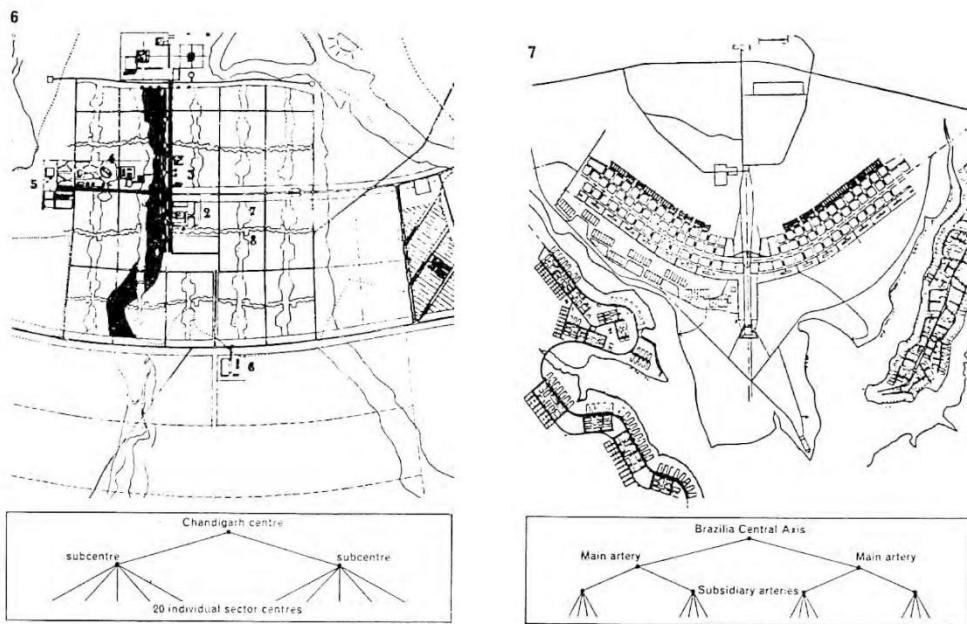


Figura 21 – “Cidades artificiais”: estrutura viária e diagramas Chandigarh (à esquerda) e Brasília (à direita)

Fonte: ALEXANDER, 1966, p. 8

Essa estrutura de árvore está claramente presente na organização espacial da Barra da Tijuca, (Figura 22) com exceção do Jardim Oceânico. Zonas residenciais e comerciais são separadas, sem conexões diretas entre si. As áreas residenciais, por sua vez, são divididas em condomínios fechados com torres de apartamentos ou casas em centro de lote. As zonas comerciais são divididas em glebas isoladas que abrigam um ou mais centros comerciais, que por sua vez

abrigam as lojas. Cada uma dessas áreas tem apenas um uso, com pouca ou nenhuma interação entre si. Mas, além da organização do espaço e uso do solo, as ruas do bairro também apresentam características de árvore em termos formais, presentes na topologia da rede formada pela malha viária.

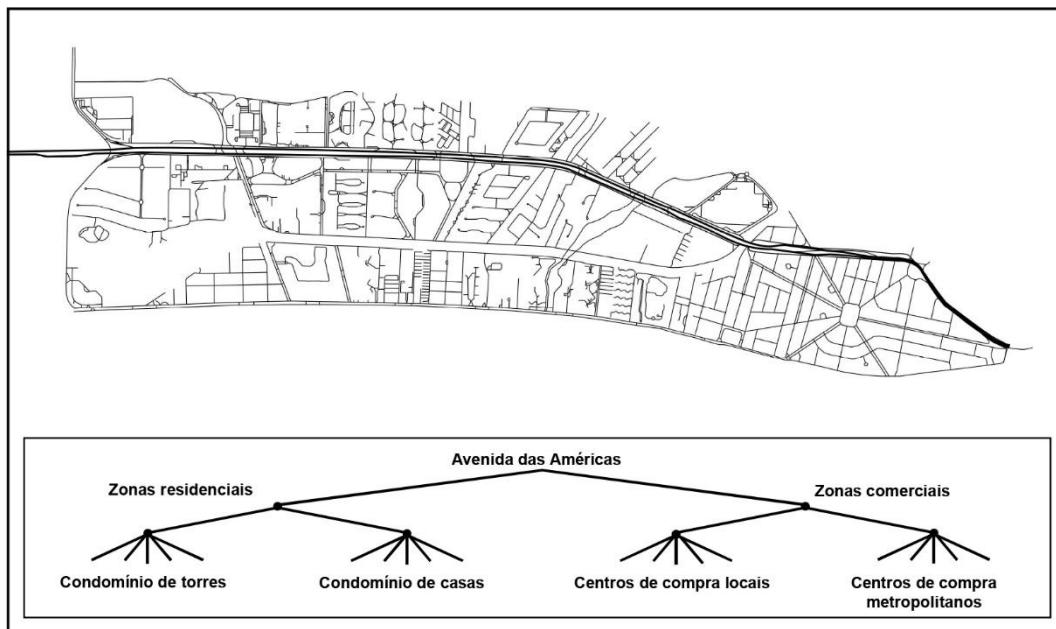


Figura 22 – Área de estudos: vias e diagrama

Fonte: Figura do autor¹

3.5.

A malha viária e as ruas da Barra da Tijuca

O pesquisador Stephen Marshall compartilha da crítica de Christopher Alexander à tendência de encarar ruas como meros canais de tráfego, ao invés de espaços urbanos vibrantes e vitais para as cidades. Em seu livro *Streets and Patterns*, (MARSHALL, 2005) ele aponta os problemas do projeto apresentado por *Traffic in Towns*, um relatório de 1963 sobre políticas públicas de urbanismo e transporte no Reino Unido, muito influente em sua época e responsável por moldar

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

diversos subúrbios ao redor de Londres. Segundo Marshall, a morte da rua, declarada pelo modernismo, é consequência da separação de três funções que a rua desempenhou no passado: rota de circulação, espaço público e frente de fachadas. (MARSHALL, 2005, p. 6).

Essa cisão, por sua vez, acaba fragmentando as profissões responsáveis por projetar as cidades, entre o planejamento linear de engenheiros de trânsito, o ponto de vista planar de urbanistas e a visão tridimensional de arquitetos. Como resultado, o desenho das ruas passa para a disciplina da engenharia de tráfego, exercida por profissionais treinados em mecânica e dinâmica de fluidos, singularmente focados em cálculos para otimizar variáveis como, volume de veículos e fator hora de pico, às quais todo o resto está subordinado.

Following the modernist paradigm, each road would have a function and would be designed accordingly. The fastest, highest capacity roads would be segregated from pedestrians and non-motor traffic, with a minimum of intersections and no direct frontage access. Existing streets would be shorn of buildings, and converted into distributors or expressways. The body of the street was dismembered, evacuating its soul. (MARSHALL, 2005, p. 6)

Mas o autor também vai criticar o que ele chama de urbanismo neotradicionalista, incluindo movimentos como o *New Urbanism* que ganham força a partir da década de 1990 com uma crítica à “era do motor” e uma retórica ligada à sustentabilidade. Apesar de concordar com a visão apresentada por eles, Marshall avalia que suas análises e propostas são imprecisas, pouco pragmáticas e muitos de seus métodos acabam replicando o planejamento totalizante e distanciado do modernismo. Portanto ele vai propor um método de análise e de projeto que consiga identificar e criar essa “urbanidade” da rua, mantendo o seu caráter de via de transporte. (MARSHALL, 2005, p. 10)

Antes de mais nada, é necessário definir quais são as características presentes nas ruas e na malha viária que trazem essas qualidades urbanas desejáveis. Na literatura, é comum encontrar termos como, coerência, clareza e legibilidade para descrever padrões de malha recomendados, porém nem sempre é óbvio o que eles representam. Por exemplo, um padrão regular, composto inteiramente de *cul de sacs*, não é necessariamente menos legível do que um *grid* tradicional. Mas se a descrição verbal da forma traz essa componente de imprecisão, o problema oposto acontece quando elementos gráficos são usados para contrastar padrões preferíveis e desencorajados. (MARSHALL, 2005, p.32)

Diagramas ilustrativos (Figura 23) tendem a agregar diferentes conotações em uma única imagem, sem que possamos saber quais características são importantes ou dispensáveis. Então se um *grid* ortogonal é apresentado como um padrão desejável, sua ortogonalidade é um caráter fundamental para a qualidade da malha, ou um *grid* irregular serviria o mesmo propósito? Além disso, o simples contraste entre um *grid* e um padrão de *loops* e *cul de sacs*, só consegue demonstrar a diferença entre extremos, deixando uma lacuna enorme de padrões intermediários. Portanto a descrição verbal não é clara o suficiente para definir uma geometria e a representação gráfica carrega outro tipo de ambiguidade, tornando-se específica demais, incluindo detalhes incidentais sem relevância. (MARSHALL, 2005, p. 36)

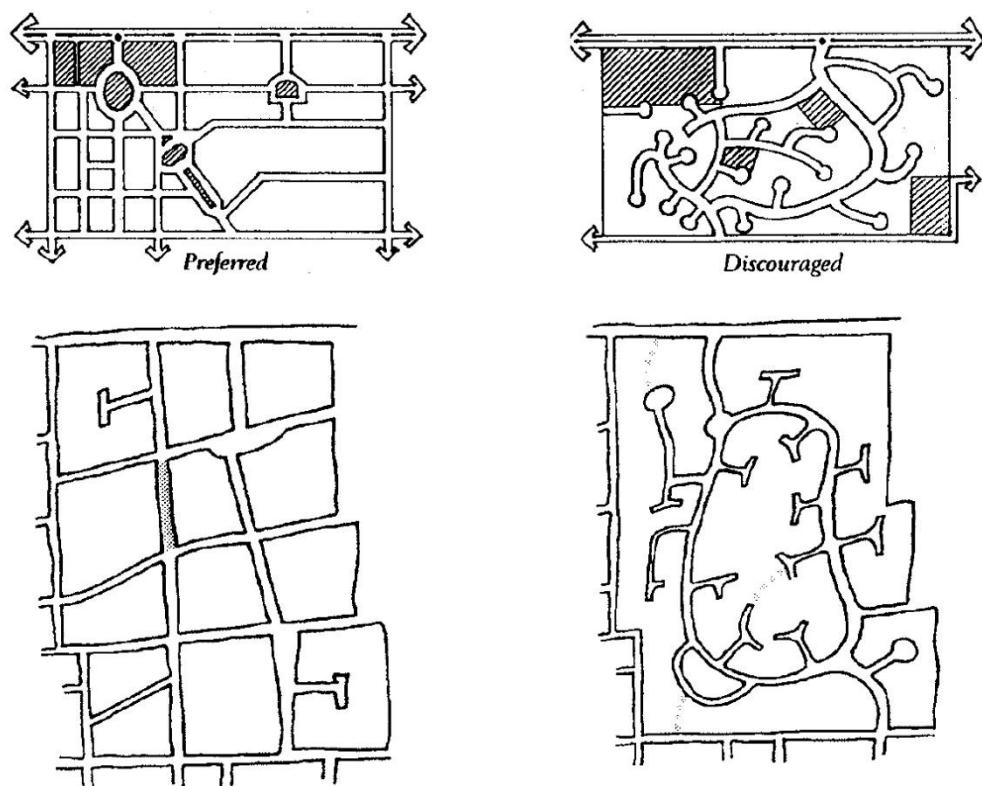


Figura 23 – Diagrama de padrões de malha. Preferível X Desencorajado

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 32

Com o objetivo de descrever os padrões desejáveis e desencorajados com mais precisão, Marshall cria um sistema de classificação a partir de cinco tipos que ele identifica como elementais, os tipos: linear, radial, árvore, celular (incluindo grids) e 'outros'. A escolha desses tipos é feita usando uma abordagem pragmática, são os tipos que o autor considera mais adequados para descrever de forma clara, os padrões de malha comumente observados. Cada um desses cinco tipos é, então, desdobrado em subtipos, ou variações, gerando uma taxonomia. (Figura 24) (MARSHALL, 2005, p. 90)

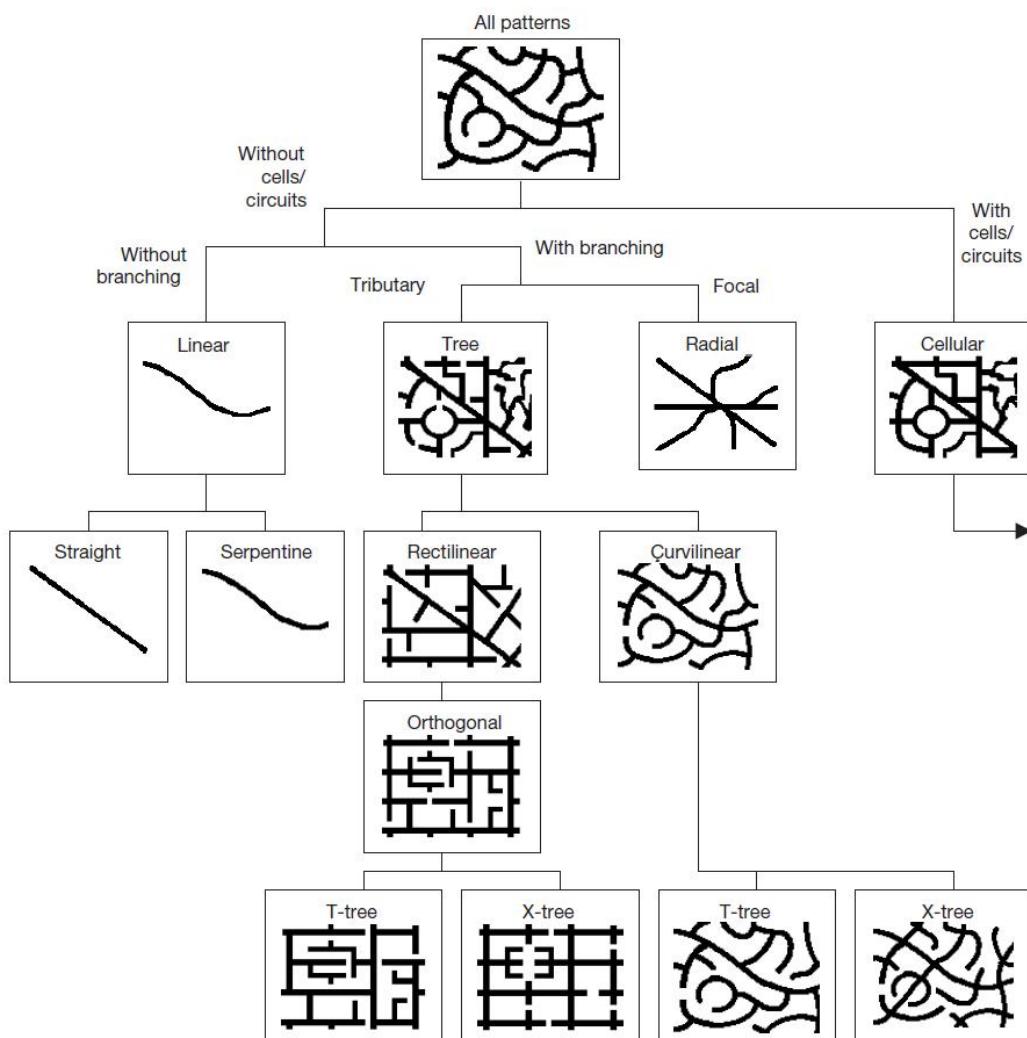


Figura 24 – Trecho da taxonomia de tipos de padrões de malha

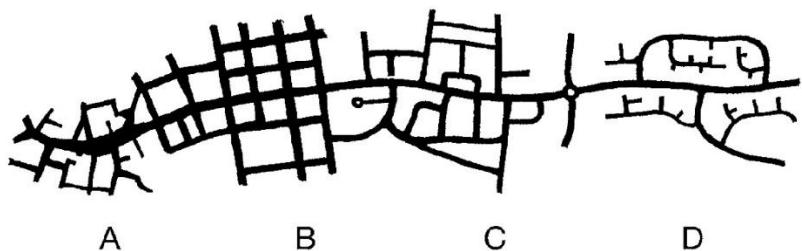
Fonte: MARSHALL, 2005, p. 94

Ou seja, cada tipo pode ser classificado como, por exemplo: uma árvore, retilínea, ortogonal, com cruzamentos em X; ou um padrão celular, retilíneo, angular, agudo. Cada característica é um desdobramento da taxonomia e uma escolha entre diversas possibilidades. Dessa forma, o sistema de classificação tem uma resolução variável, podendo servir para definições mais amplas ou mais específicas. A taxonomia se desdobra indefinidamente, dependendo da necessidade de precisão na descrição do tipo. A partir, então, dessa infinidade potencial de tipos, podem ser tiradas diversas tipologias. (MARSHALL, 2005, p. 91)

A tipologia proposta pelo autor tem quatro padrões de malha viária, comumente encontrados, que ele chama de A, B, C e D, organizados na ordem em que costumam aparecer em cidades existentes. (Figura 25) O tipo A, é uma malha em *grid* irregular e representa os centros históricos. O tipo B seria uma extensão do centro, mais recente, ainda com uma malha em *grid*, porém mais regular, com cruzamentos em X. O tipo C é um híbrido, que pode estar presente em qualquer ponto da cidade, a malha é menos interconectada e nem sempre existe alinhamento de fachadas. No fim, o tipo D, tipicamente moderno (e modernista), com prevalência de *cul de sacs*, sem interconexões entre as vias da malha mais fina, em geral, presente nas periferias e sem alinhamento de fachadas. (MARSHALL, 2005, p. 84)

Toda proposta de tipologia envolve um nível de abstração e exemplos concretos raramente vão ser idênticos à um tipo em particular, mas a comparação é sempre útil para apontar aproximações e distanciamentos. Aqui temos a primeira oportunidade de comparar a malha viária da Barra da Tijuca, com os tipos propostos por Marshall. Para isso, foram selecionados dois trechos de 1 km² do bairro, um no Jardim Oceânico e o outro no extremo oeste da área de estudos, incluindo o Barra Shopping e o condomínio Nova Ipanema (Figura 26).

Ao observar a malha viária da região do Jardim Oceânico, fica aparente que ela é celular, ou seja, sua configuração tem prevalência de circuitos fechados e poucas ruas sem saída; retilínea, com algumas exceções; um híbrido entre ortogonal e angular, já que sua malha ortogonal é cruzada por diversas diagonais; retangular, pois a componente ortogonal não é quadrada; com cruzamentos em X, porque a maior parte dos cruzamentos tem vias que seguem contínuas em ambas as direções. Por ser um *grid* regular, o Jardim Oceânico seria um exemplo do tipo B, dentro da classificação de Marshall.



Type	Example pattern	Typical location	Frontages	Transport era
A-type Altstadt		Historic core	Built frontages	Era of pedestrian and horseback
B-type Bilateral		Gridiron (central, or extension, or citywide)	Built frontages	Era of horse and carriage
C-type Characteristic/ Conjoint		Anywhere; including individual villages or suburban extensions: often astride arterial routes	Built frontages or buildings set back in space ('pavilions')	Any Era of public transport; car
D-type Distributory		Peripheral development: off-line pods or superblock infill	Buildings set back in space, access only to minor roads	Era of the car

Figura 25 – Tipologia ABCD

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 84 e 85

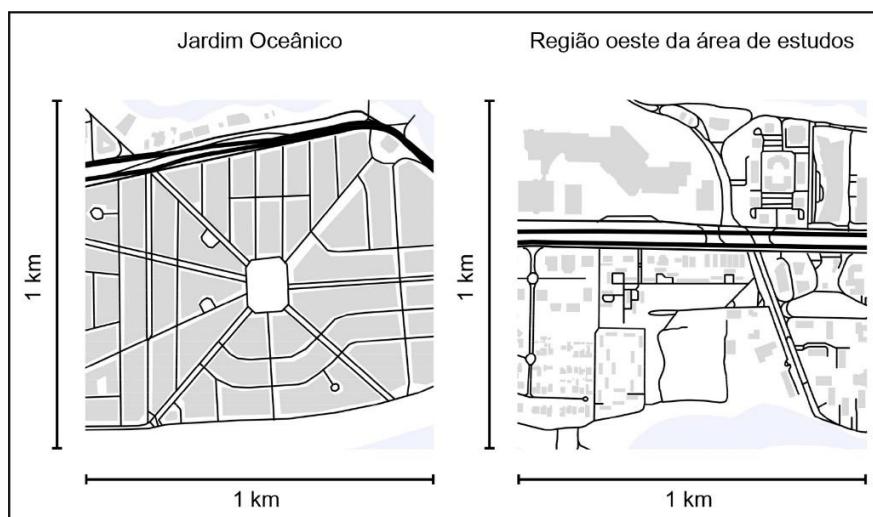


Figura 26 – Padrões da malha viária na área de estudos

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

A malha da região oeste da área de estudos tem outras características de uma configuração híbrida, entre celular e árvore; com presença de vias curvilíneas e retilíneas; a maioria absoluta dos cruzamentos é em T, ou seja, um cruzamento de três vias. É uma mistura de propriedades em todos os níveis, reforçando a caracterização de Nunes-Ferreira de um urbanismo híbrido. Segundo a classificação de Marshall, essa malha se encaixa no tipo C.

Mas a comparação gráfica entre tipos de malha, pode envolver uma componente de subjetividade, por parte do observador. Para tentar mitigar essa possível parcialidade, o autor também propõe uma análise numérica. Ele vai comparar o número de ruas sem saída¹ e células² na malha como indicador da interconexão da rede. Marshall também compara o número de cruzamentos em X (ou cruzamentos em quatro vias) com o número de cruzamentos em T (ou cruzamento em três vias). Esse índice vai definir o quanto o padrão se aproxima de um *grid* que, no limite, teria todos os cruzamentos em X, ou de uma árvore ideal, onde todos os cruzamentos são em T. (Figura 27) (MARSHALL, 2005, p. 99)

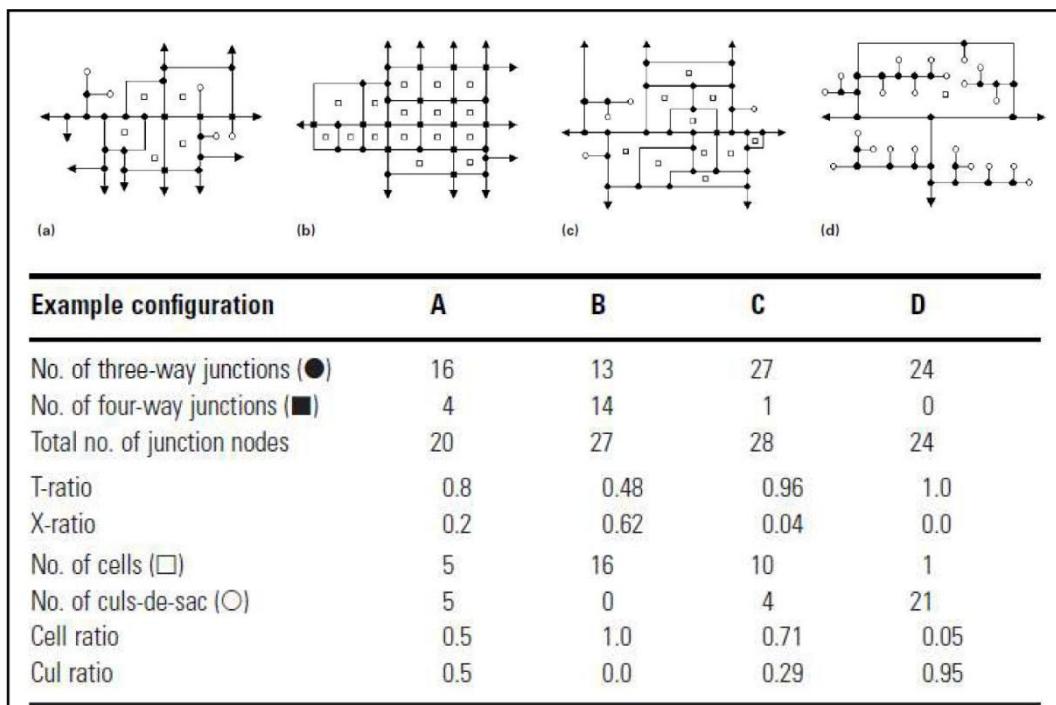


Figura 27 – Configurações e articulações da malha nos tipos ABCD

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 99

¹ O autor se refere a ruas sem saída, de forma ampla, como *cul de sacs*.

² Trechos de território cercado por vias de todos os lados.

Dentro da tipologia proposta pelo autor, essas métricas são úteis para distinguir entre os tipos. Isso porque o tipo A tem mais cruzamentos em três vias do que o tipo B. O tipo B é o que tem mais células (ou circuitos) e menos ruas sem saída, entre todos os outros. O tipo C tem mais ruas sem saída (*cul de sac*) do que A e B, com menos cruzamentos em X do que ambos. Enquanto no tipo D praticamente todas as ruas são sem saída e todos os cruzamentos são em três vias. (MARSHALL, 2005, p. 100) Aplicando os mesmos índices numéricos na nossa área de estudos, podemos comparar os resultados. (Figura 28)

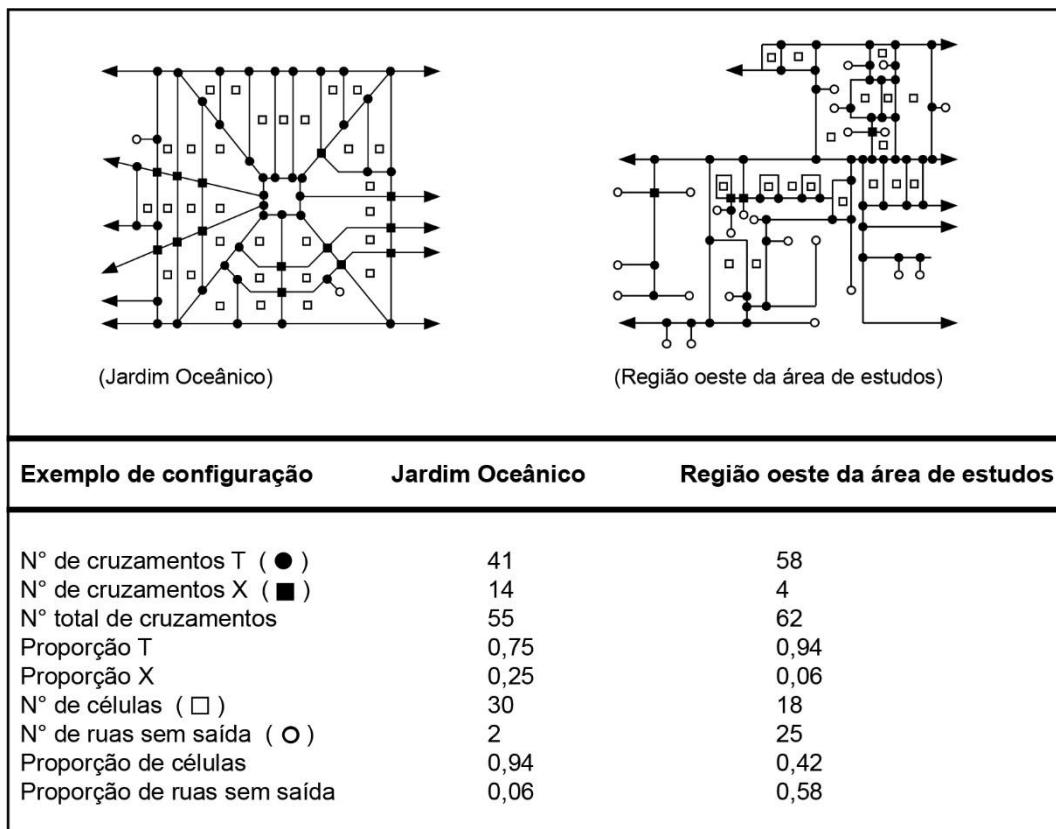


Figura 28 – Configurações e articulações da malha nos trechos selecionados da área de estudos

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir da planta cadastral do município do Rio de Janeiro (PREFEITURA.RIO, 2024)

Ao comparar os números da região oeste da área de estudos com os números do tipo C de Marshall, podemos perceber que a proporção entre cruzamentos em três vias ou quatro vias é quase idêntica, porém a proporção de ruas sem saída e circuitos na malha é mais parecida com o tipo D. Portanto a malha da Barra da Tijuca é menos interconectada e tende a se assemelhar mais à malha viária de subúrbios norte-americanos. O Jardim Oceânico, por sua vez tem essa relação entre células e *cul de sacs*, praticamente igual a do tipo B, porém a relação entre cruzamentos em X e cruzamentos em T é mais parecida com o tipo A. Isso pode indicar que o desenho do Jardim Oceânico, apesar de anterior ao plano modernista, também teve o uso de automóveis como prioridade, já que cruzamentos em três vias dispensam semáforos e favorecem o fluxo de veículos na malha mais fina.

Dentro da estrutura de análise que Marshall propõe, há três níveis conceituais que ele identifica como: composição, configuração e constituição. As duas primeiras se referem ao padrão da malha, em si, e fazem parte da taxonomia e tipologia que foram apresentadas. A composição se refere à forma que uma malha viária ocupa no espaço, incluindo extensão e largura de vias; curvas e retas; o formato de praças, largos, ruas, boulevares etc. A configuração é uma dimensão mais diagramática, um nível de análise mais abstrato, que representa apenas as conexões entre pontos da rede, como em um mapa de linhas de metrô. Já a constituição é um nível ainda mais abstrato de análise, que descreve as relações hierárquicas entre os diferentes tipos de vias dentro da malha. (Figura 29) (MARSHALL, 2005, p. 168)

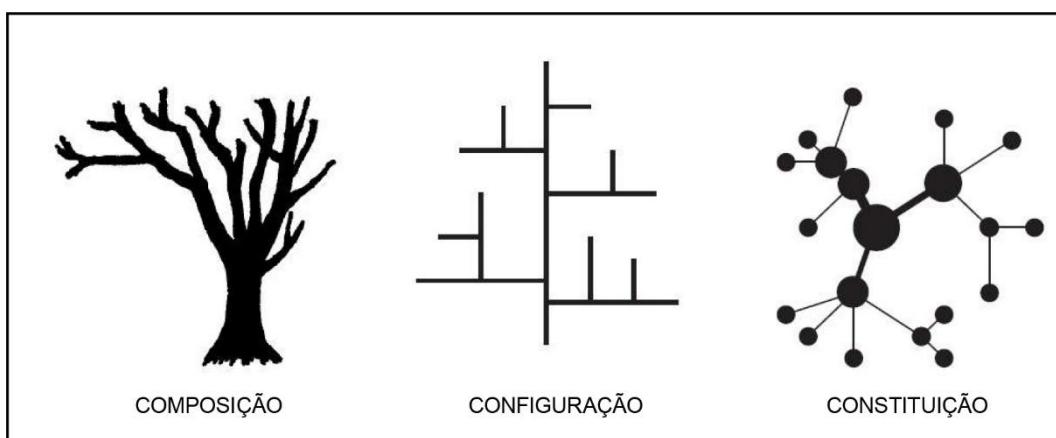


Figura 29 – Diagramas: composição, configuração, constituição

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 169. Tradução do autor.

O autor, então, vai definir quatro aspectos da hierarquia viária, conferindo diferentes formas de constituição à malha. O primeiro aspecto é a diferenciação de elementos, condição estrutural para a presença de qualquer hierarquia, já que, por definição, seria impossível atribuir valores diferentes para elementos idênticos. O segundo aspecto é a ordenação ranqueada dos elementos, a conotação mais comum de hierarquia, onde, por exemplo, diversos tipos de via urbana podem ser ordenados por largura, desde uma viela estreita até um *boulevard*. O Código Brasileiro de Trânsito usa esse tipo de classificação, ordenando as vias urbanas de acordo com velocidade: vias de trânsito rápido, vias arteriais, vias coletoras e vias locais.

O terceiro aspecto é menos evidente e se relaciona a regras de conexão necessária entre vias. Esse aspecto da hierarquia vai condicionar as conexões dentro da rede, impedindo que uma via arterial, por exemplo, esteja “isolada” entre linhas de menor capacidade. Ou seja, cada tipo de via precisa estar ligado com outras vias do mesmo tipo, ou vias acima dela na hierarquia, nunca “soltas” em uma rede de vias num nível inferior, isso é a condição que o autor vai chamar de *arterialidade*. (Figura 30) (MARSHALL, 2005, p. 170)

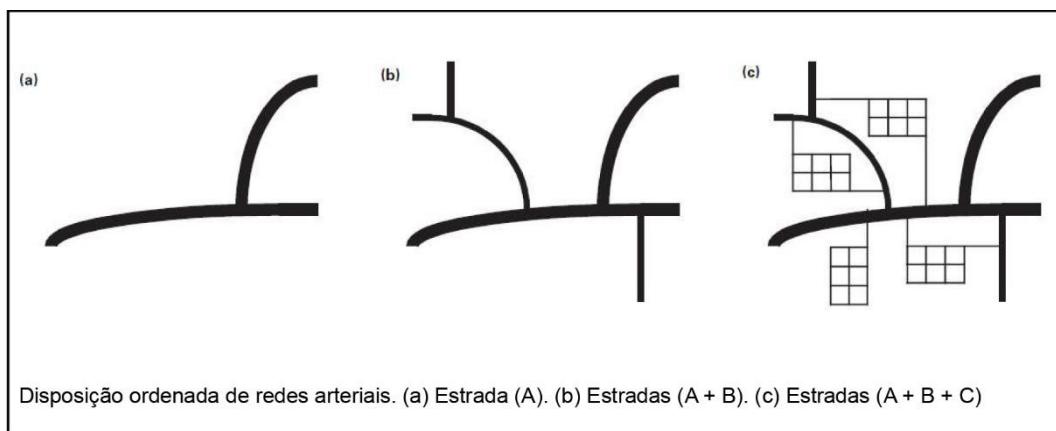


Figura 30 – Diagramas: *arterialidade*. Disposição ordenada de redes arteriais.

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 64. Tradução do autor.

O sistema de rodovias no Brasil funciona segundo esse princípio da *arterialidade*. As rodovias federais formam uma rede integrada, classificadas de acordo com a posição na malha: radiais, longitudinais, transversais, diagonais e rodovias de ligação. Não existe trecho de rodovia federal isolado da rede, com exceção da BR 363, localizada em Fernando de Noronha. Cada rodovia estadual, por sua vez, vai se ligar a uma rodovia federal ou a outra estadual, formando redes menores que se conectam à rede federal. Dessa forma cada via é obrigada a se conectar com outra do mesmo tipo ou tipos acima do seu. Isso significa que é possível alcançar qualquer ponto da rede “subindo” na hierarquia para as conexões principais e depois “descendo” até a malha mais fina.

A quarta relação hierárquica recebe o nome de “controle de acesso” e vai além da *arterialidade*, proibindo conexões entre vias que não sejam adjacentes dentro da hierarquia. Ou seja, o controle de acesso obriga a passagem por cada nível da hierarquia, impedindo “pular” estágios. Em um contexto urbano, esta relação impediria que uma via local se conectasse à uma via arterial sem passar por uma coletora intermediária, por exemplo. O autor vai usar essas duas formas de organização hierárquica, a *arterialidade* e o controle de acesso, para definir quatro tipos de constituição da malha: dendrítica, conjunta, mosaico e serial. (MARSHALL, 2005, p. 173)

A constituição dendrítica possui *arterialidade* e controle de acesso, é a mais hierárquica de todas porque obriga a conexão das vias arteriais e força a conexão seguindo a hierarquia em todos os níveis. Esta forma de organização da rede favorece o automóvel, que vai se adaptar às mudanças de velocidade gradualmente, com simples trocas de marcha. Mas é importante notar que a constituição dendrítica é diferente da configuração dendrítica (com forma de árvore). A constituição está relacionada às conexões entre vias dentro de uma hierarquia, uma mesma configuração pode estar organizada segundo diferentes constituições. (Figura 31) (MARSHALL, 2005, p. 172)

A segunda constituição é a “conjunta”, que possui *arterialidade*, porém não possui controle de acesso, ou seja, a rede é interligada no topo da hierarquia, mas a malha mais fina tem acesso direto às vias arteriais. Essa constituição é preferida pelo autor por favorecer o transporte público, já que o pedestre pode alcançar a condução de forma mais direta. A terceira constituição é chamada de “mosaico” e não tem *arterialidade* nem controle de acesso. Nesse caso só existe a diferenciação entre elementos ordenados, ruas mais largas ou estreitas, por exemplo, mas que não estão organizadas segundo nenhum princípio de conexão necessária. O quarto tipo ganha o nome de “serial” e não possui *arterialidade*,

porém possui controle de acesso, ou seja, as conexões entre tipos de vias são graduais, mas as vias arteriais não são interconectadas. (MARSHALL, 2005, p. 173)

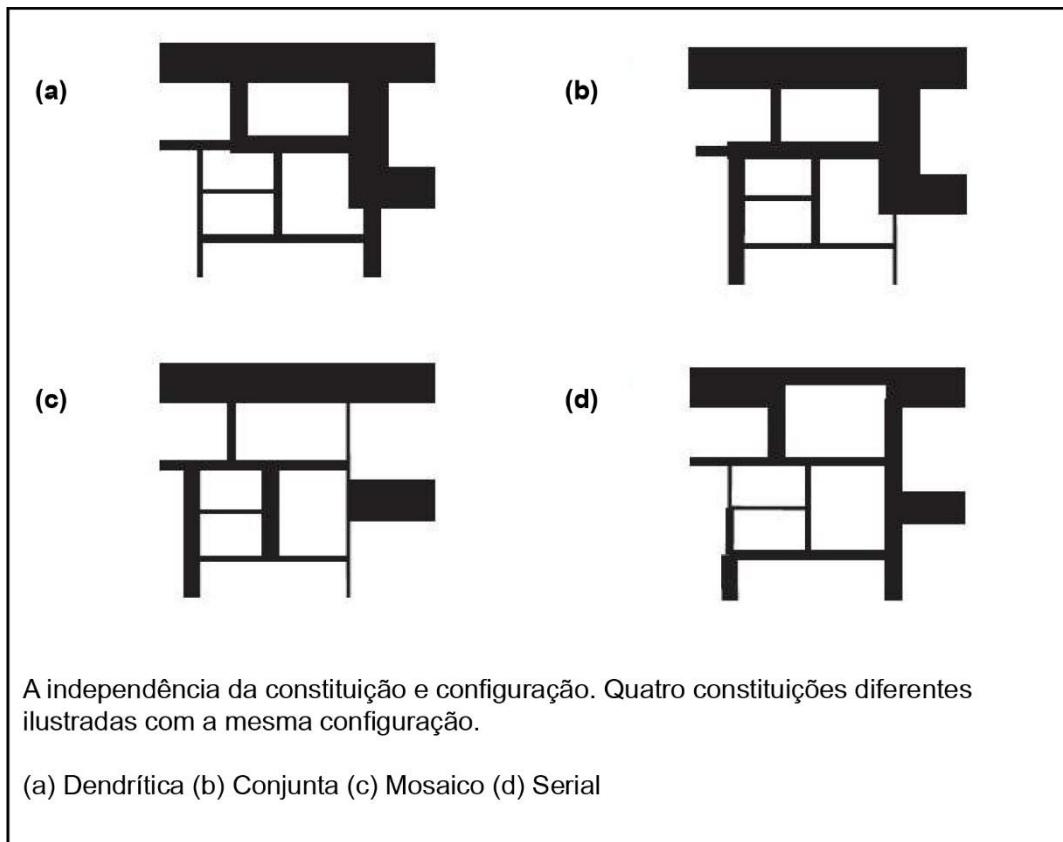


Figura 31 – Diagramas: quatro constituições.

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 177. Tradução do autor.

Ao tentar encaixar a Barra da Tijuca nessa classificação de tipos de constituição, encontramos algumas dificuldades. A primeira seria a criação de uma hierarquia para tipos de rua que não são necessariamente claros ou imediatamente reconhecíveis. A malha mais fina da rede, por exemplo, pode incluir desde estacionamentos e vias de acesso de *shopping centers* até as vias internas de condomínios de casas. Ambas formalmente muito distintas, porém ocupando um lugar similar na hierarquia da rede viária do bairro. A Barra da Tijuca também é muito heterogênea e padrões diferentes aparecem em pontos diferentes, já que muitas vezes essas vias foram executadas sem coordenação, por agentes

econômicos com interesses diversos. Para uma comparação entre esses diferentes tipos de padrão, podemos voltar ao exemplo dado dos trechos escolhidos no Jardim Oceânico e na região oeste da área de estudos. (Figura 32)

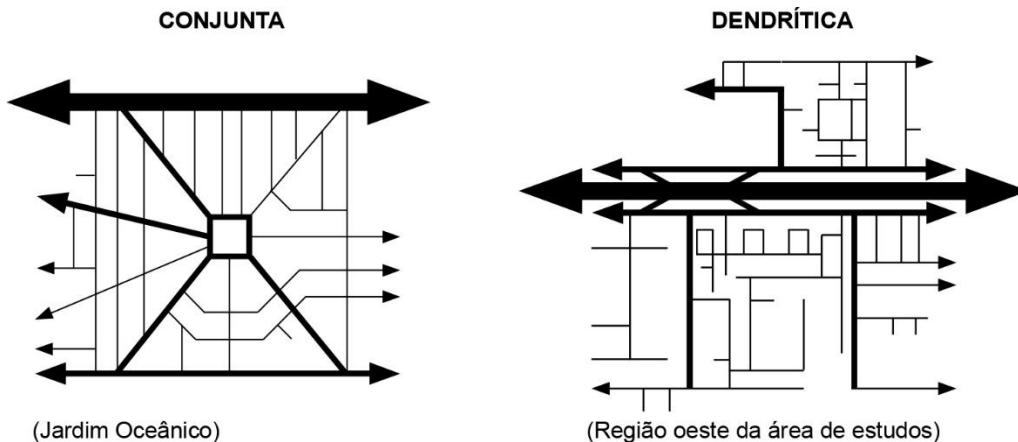


Figura 32 – Constituição da malha em trechos selecionados da Barra da Tijuca.

Fonte: Figura do autor¹

Na região do Jardim Oceânico podemos observar três tipos de via, há ruas de mão única com duas faixas de rolamento e estacionamento ao longo da via, formando a malha mais fina, que compõe a maior parte rede viária da região. Em seguida estão as ruas de mão dupla com quatro faixas de rolamento, estacionamento ao longo e canteiro central arborizado. Essas ruas, mais largas, cortam a região em diagonais, conectadas à uma praça central. A avenida Lucio Costa, que segue o litoral, também poderia ocupar posição na hierarquia. Acima de todas, em termos de fluxo e conectividade, está a Avenida das Américas, com doze faixas de rolamento para carros, duas para o BRT, sem faixas laterais segregadas, nesse trecho, e com canteiro central abrigando estações do BRT e do metrô.

A malha do Jardim Oceânico segue o princípio da *arterialidade*, já que a rede de vias intermediária está interconectada e tem acesso à Avenida das Américas. Porém não tem controle de acesso, já que a malha mais fina se conecta,

¹ Imagem gerada a partir da planta cadastral do município do Rio de Janeiro (PREFEITURA.RIO, 2024)

em vários pontos, diretamente com a Avenida das Américas, sem precisar passar pelas vias intermediárias. Portanto, segundo a classificação de Marshall, o Jardim Oceânico teria uma constituição conjunta.

A região selecionada a oeste da área de estudos tem uma diversidade de tipos de vias maior do que o Jardim Oceânico, porém também pode ser dividida em três grupos gerais. A malha mais fina inclui as vias de acesso e vias internas do *Barra Shopping* e *Village Mall*, ao norte, e as ruas internas do condomínio de torres Nova Ipanema e dos condomínios de casas, Parque de Marapendi e Jardim Europa, assim como as ruas do entorno da Praça Santander. Essas vias, em geral, são de mão dupla, com duas faixas de rolamento e estacionamento adjacente, porém não ao longo da via.

As vias intermediárias na hierarquia são: a avenida Luis Carlos Prestes, que faz o acesso para o condomínio Península, ao norte; a avenida General Felicissimo Cardoso, que liga a Avenida das Américas ao canal de Marapendi, ao sul; e a rua Almirante Heráclito da Graça Aranha, interna do condomínio Nova Ipanema. São ruas de mão dupla, tem entre quatro e seis faixas de rolamento e canteiro central arborizado. Todas se conectam diretamente com a Avenida das Américas que, novamente, está no topo da hierarquia.

A malha da região segue o princípio da *arterialidade* já que a malha intermediária se conecta com a Avenida das Américas, que está acima dela na hierarquia estabelecida. Quanto ao controle de acesso, pode-se encarar a questão de duas formas distintas, caso a Avenida das Américas seja classificada como uma via única nesse trecho, então não haverá controle de acesso porque a malha fina das vias internas dos condomínios e centros comerciais tem acesso direto à avenida, sem a necessidade de passar por uma via intermediaria. Nesse caso a malha da região seria considerada como “conjunta”, assim como a do Jardim Oceânico. Porém também é possível considerar as faixas centrais da Avenida das Américas como uma via distinta das faixas laterais, que seriam enquadradas como intermediárias por suas dimensões e fluxo de veículos. Nesse caso a malha da região torna-se “dendrítica”, já que todas as vias da malha fina são obrigadas a passar pela intermediária para chegar na arterial.

Marshall dedica grande parte do seu livro desenvolvendo esse sistema de classificação para criar um vocabulário que possa descrever padrões da malha viária que sejam úteis e tragam qualidade para as cidades. Apesar de apontar para essas qualidades e defeitos em diversos dos padrões apresentados, ele não recepta um molde específico para a forma das cidades. Afinal, cada situação vai demandar uma solução diferente, mas o autor tenta apontar para processos que

muitas vezes vão gerar esse efeito que ele chama de “*desurbanidade*”, para que eles possam ser minimizados e eventualmente eliminados. Para isso ele também precisa apontar quais as abordagens vão alcançar a “urbanidade” desejada. (MARSHALL, 2005, p. 180)

O autor descreve o que ele chama de estrutura de criação de “*desurbanidade*”, que está presente em redes viárias orientadas para o carro e fazem mau uso da “forma de árvore” para a malha. Porém ele aponta que a constituição e configuração dendríticas não são necessariamente negativas, a questão principal está relacionada à prioridade dos elementos dentro da hierarquia. O exemplo dado é de uma cidade com uma praça central, ruas mais largas ao longo da praça que se ramificam para ruas mais estreitas. Esse é também um exemplo de uma malha dendrítica, segundo todos os conceitos estabelecidos, porém completamente diferente de uma malha tipicamente moderna, que coloca uma via expressa segregada no topo da hierarquia. (Figura 33) (MARSHALL, 2005, p. 181)

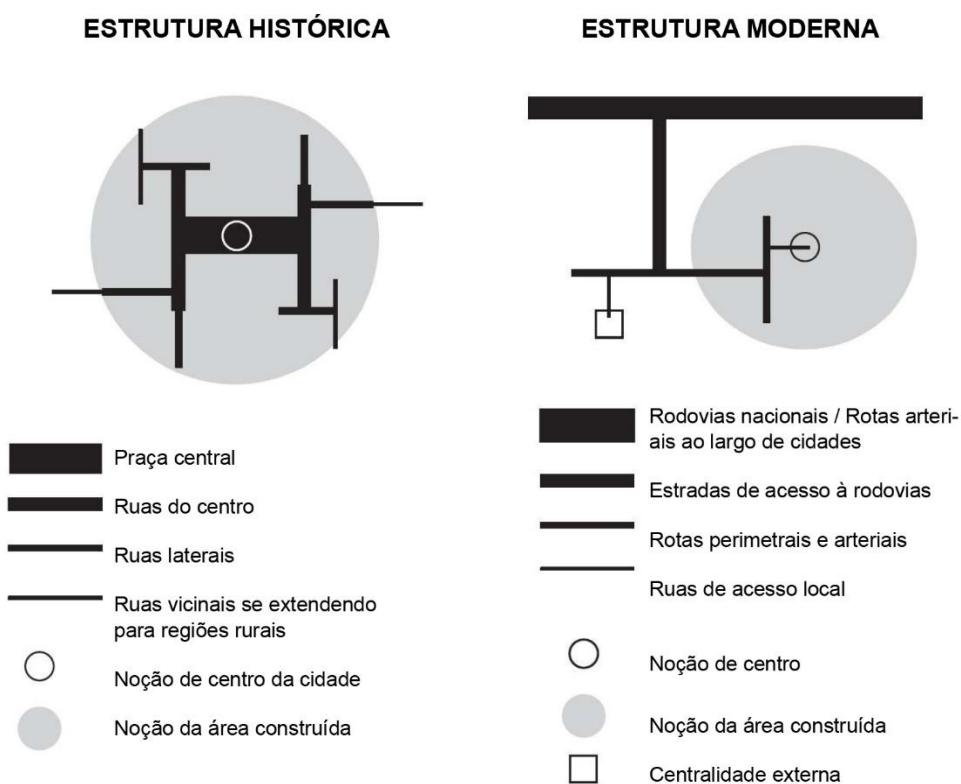


Figura 33 – Diagramas: diferentes organizações dendríticas.

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 183. Tradução do autor.

Nesse caso a diferença é o que está sendo ranqueado em termos de *arterialidade*. No caso da cidade tradicional, são ruas urbanas, onde as principais se conectam com uma praça ou avenida central. No caso do modernismo a *arterialidade* ranqueia rotas de tráfego que se conectam acima na hierarquia até uma rede nacional de rodovias. (MARSHALL, 2005, p. 99) Dentro da lógica de orientação para o carro, a rua tradicional sempre vai estar na última posição da hierarquia. Uma rua multimodal, multifuncional, de baixa velocidade e útil para pedestres, sempre vai ser o “galho mais fino” da árvore em uma hierarquia baseada no fluxo de veículos motorizados. Fazendo referência a Christopher Alexander, que escreveu *A cidade não é uma árvore* (ALEXANDER, 1966), Marshall propõe que “a rua não é um graveto”, (MARSHALL, 2005, p. 186) portanto é necessário criar uma nova hierarquia para alcançar cidades melhores.

Considerando que a função de movimento ainda é fundamental para qualquer definição de rua e que não seria possível, nem necessariamente desejável, eliminar completamente os automóveis, Marshall vai explorar uma série de modais para determinar quais podem conviver entre si em quais tipos de rua. Ele vai criar uma hierarquia que priorize uma variedade de modais com qualidades favoráveis em termos de impacto social e ambiental, como menor risco de acidentes, salubridade, preço (equidade econômica), ecologia etc. Para isso ele usa parâmetros como peso, velocidade, emissão de gases, energia gasta por usuário e alcance, o que vai colocar os pedestres no topo da hierarquia, seguido pelo transporte ativo (como bicicletas), transporte público e, por último, automóveis individuais.

Porém, os trajetos que podem ser feitos a pé ou de bicicleta têm um alcance limitado e a malha urbana precisa dar conta de distâncias maiores. Portanto o autor propõe uma orientação para o transporte público que, afinal, sempre vai incluir trechos a pé ou com transporte ativo nas pontas, antes do embarque e depois do desembarque. As vias passam, então, a fazer parte de uma hierarquia de modais dentro de um sistema que vai integrar os transportes públicos com pedestres e transportes ativos. Os carros não são banidos, mas vão infiltrar essas vias nos pontos e com as velocidades que essa nova hierarquia permitir. (MARSHALL, 2005, p. 204)

A *arterialidade*, segundo a orientação para os transportes públicos seria idealmente definida por uma malha grossa sobre trilhos, como o metrô, em uma rede interconectada que dê acesso a estações rodoviárias, ferroviárias e aeroportos. O metrô, então, seria complementado por redes de VLT e ônibus em malhas intermediárias, seguidos por vans, veículos elétricos de baixa velocidade,

bicicletas e o autor faz questão de encorajar a maior variedade possível de transporte, como skates, patinetes ou até tração animal onde for culturalmente apropriado. O importante é que cada modal consiga uma ligação com outro de maior capacidade, até chegar ao transporte sobre trilhos, que é o mais eficiente e garante a conectividade da rede.

O controle de acesso, que beneficia o automóvel individual, prejudica o transporte público e deve ser evitado. Isso acontece porque o carro consegue fazer a transição entre tipos diferentes de vias com uma simples mudança de marcha e uma malha segmentada por tipos de via permite que ele consiga rapidamente alcançar os trechos de alta velocidade. Segundo a orientação para os transportes públicos, porém, cada transição significa a troca de modal. Ou seja, impor controle de acesso ao transporte público obrigaria o usuário a passar vários modais até chegar ao metrô, por exemplo, quando o ideal é que todos meios de transportes consigam acessar a malha mais grossa diretamente. (Figura 34) (MARSHALL, 2005, p. 178)

Na Barra da Tijuca, o metrô tem uma única estação no Jardim Oceânico e não alcança o terminal Alvorada, limitando seu acesso e conectividade. O BRT segue o metrô em capacidade de passageiros, começando na integração com o metrô no Jardim Oceânico e cruzando o bairro ao longo da Avenida das Américas. Linhas de ônibus correm paralelas ao BRT e ao longo da Avenida Lucio Costa sem penetração no território do bairro que é, em grande parte, composto de vias privadas, com acesso restrito a moradores ou consumidores. O transporte público é linear, mal conseguindo formar uma malha, com pouca presença e conectividade ruim.

Por fim, Marshall vai tratar sobre a estratificação por velocidade em um gradiente que vai do pedestre até rodovias e ferrovias de alta velocidade. Ele propõe que, ao longo de cada via, não devem acontecer fluxos com velocidades muito distantes nesse gradiente. Mas muitas ruas possuem calçadas, algumas possuem ciclovias ou corredores de BRT, por exemplo, portanto cada via também pode acomodar diferentes faixas de velocidade ao longo de um corte transversal. O autor reconhece a importância do movimento nas cidades, mas aponta que a velocidade e a própria natureza dos veículos vão ter um impacto sobre a rua e sempre haverá uma escolha a ser feita. (MARSHALL, 2005, p. 205)

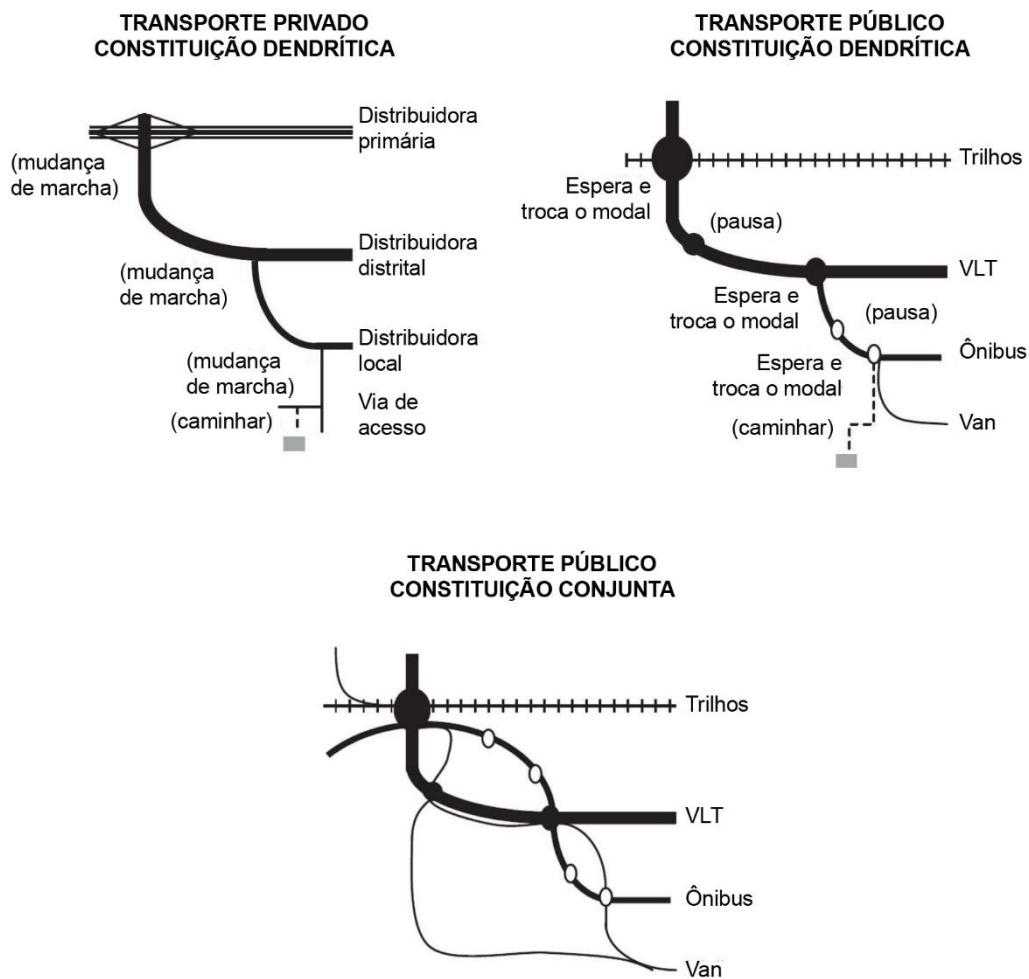


Figura 34 – Diagramas: controle de acesso no transporte público e privado.

Fonte: MARSHALL, 2005, p. 179. Tradução do autor.

A solução apontada é um pensamento sobre o planejamento urbano orientado para o caráter das ruas. Ou seja, ao invés de setorizar áreas da cidade, o urbanismo poderia propor usos e formas para cada rua, equilibrando dentro da malha viária as necessidades das diversas funções que a rua pode cumprir, incluindo transporte, comércio, convívio e elementos como praças, calçadas, ciclovias, paisagismo etc. Todas essas questões levantadas por Stephen Marshall, assim como tudo que foi tratado até aqui, será aplicado em uma análise mais aproximada da área de estudos selecionada na Barra da Tijuca.

4.

Setores

Uma das características mais marcantes que o bairro herda do urbanismo modernista é a setorização do território (tendo novamente a região do Jardim Oceânico como exceção). Os setores determinados por Costa foram bastante alterados, principalmente as áreas destinadas ao uso comercial, já que o centro que havia sido planejado acabou não se realizando. Mesmo assim, quatro formas de ocupação acabam se consolidando de forma bem definida: núcleos de torres residenciais, núcleos de casas isoladas, comércio local de pequeno porte e comércio metropolitano de grande porte. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 72 e 73) Esses setores (Figura 35) são rigidamente delimitados e quase completamente homogêneos internamente em seu uso e ocupação, com exceção de algumas instituições de ensino e restaurantes presentes em áreas residenciais.

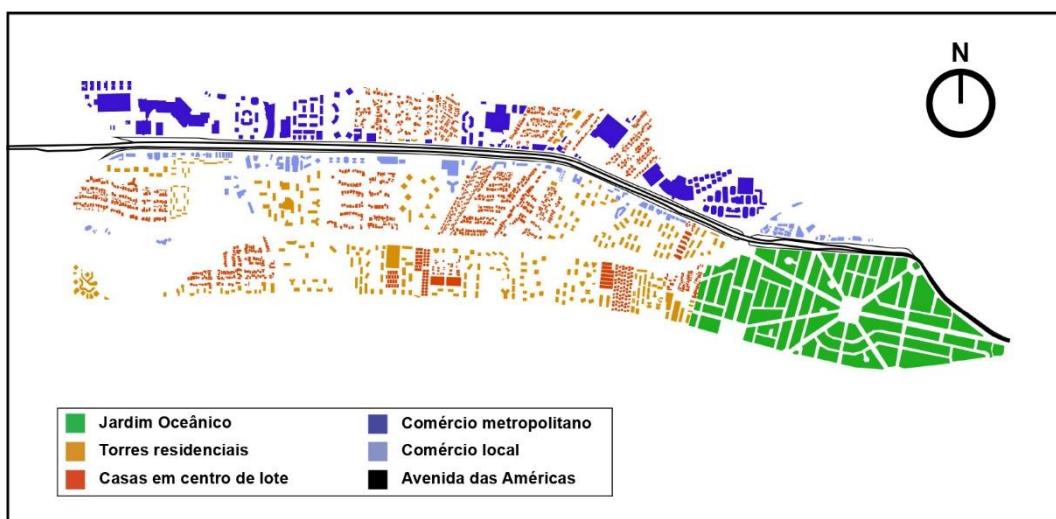


Figura 35 – Área de estudos: mapa Nolli com setores identificados.

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

Com o objetivo de analisar de forma mais aproximada o território da área de estudos, a pesquisa determinou seis setores para uma análise individual mais profunda: o Jardim Oceânico, os setores de torres residenciais, os setores de casas em centro de lote, o comércio local, o comércio metropolitano e a Avenida das Américas, que é percebida como um espaço, em si. Cada um desses setores será analisado com um foco maior, tendo alguns pontos significativos destacados para observação. Ao fim da análise de cada setor, será montado um quadro sintetizando suas características e definições segundo os conceitos tratados até aqui pela pesquisa. No final do capítulo, todos esses quadros são colocados lado a lado, com o objetivo de contrastar cada um deles com os demais.

4.1.

Avenida das Américas

A Avenida das Américas (Figura 36) é anterior ao Plano Piloto de Lúcio Costa para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá e foi concebida como prolongamento da estrada Rio-Santos e teve um papel decisivo na ocupação da Barra da Tijuca. A construção da Avenida foi fundamental para impulsionar o processo de urbanização da região, tornando-se um vetor de atração e articulação que justificou, em grande medida, a chamada do urbanista Lúcio Costa para conceber um projeto urbano para o bairro.

Costa, então incorpora a Avenida das Américas como eixo estruturador da malha urbana, sendo ampliada em escala e passa a assumir o protagonismo no ordenamento do território da região. O segundo eixo presente no Plano Piloto, hoje materializado como a Avenida Ayrton Senna, iria marcar no cruzamento com a Avenida das Américas o local do centro cívico idealizado, mas que acabou não se concretizando plenamente. A Avenida das Américas, então, se torna o principal elemento definidor do bairro, na sua morfologia e hierarquia viária.

Segundo a classificação de Marshall, a Avenida das Américas se aproxima de um padrão dendrítico, no papel de uma via principal que se ramifica como um tronco com galhos, recebendo e distribuindo fluxos provenientes de vias menores, o que a posiciona no topo da hierarquia viária local. É uma via de alta velocidade, alto fluxo de veículos e prioridade absoluta ao transporte motorizado. Ela possui doze faixas destinadas para automóveis e duas faixas exclusivas para o sistema BRT. Sua seção transversal também inclui três canteiros centrais, arborizados em alguns pontos, além de faixas laterais com calçadas estreitas e uma ciclovia

compartilhada com pedestres. As dimensões da avenida se aproximam do urbanismo modernista e das *highways* norte-americanas, com caráter de via de alta velocidade.



Figura 36 - Área de estudos: Avenida das Américas.

Fonte: Figura do autor¹

Costa, então incorpora a Avenida das Américas como eixo estruturador da malha urbana, sendo ampliada em escala e passa a assumir o protagonismo no ordenamento do território da região. O segundo eixo presente no Plano Piloto, hoje materializado como a Avenida Ayrton Senna, iria marcar no cruzamento com a Avenida das Américas o local do centro cívico idealizado, mas que acabou não se concretizando plenamente. A Avenida das Américas, então, se torna o principal elemento definidor do bairro, na sua morfologia e hierarquia viária.

Segundo a classificação de Marshall, a Avenida das Américas se aproxima de um padrão dendrítico, no papel de uma via principal que se ramifica como um tronco com galhos, recebendo e distribuindo fluxos provenientes de vias menores, o que a posiciona no topo da hierarquia viária local. É uma via de alta velocidade, alto fluxo de veículos e prioridade absoluta ao transporte motorizado. Ela possui

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

doze faixas destinadas para automóveis e duas faixas exclusivas para o sistema BRT. Sua seção transversal também inclui três canteiros centrais, arborizados em alguns pontos, além de faixas laterais com calçadas estreitas e uma ciclovia compartilhada com pedestres. As dimensões da avenida se aproximam do urbanismo modernista e das *highways* norte-americanas, com caráter de via de alta velocidade.

A Avenida das Américas (Figura 37) é uma via pública com acesso irrestrito. As calçadas são dimensionadas de forma residual e não incentivam a permanência ou o uso cotidiano do espaço por pedestres. Possui equipamentos de monitoramento urbano, com câmeras para controle de tráfego e monitoramento de segurança da prefeitura. A Avenida das Américas cumpre função de eixo principal de transporte público da região, concentrando a maior parte das linhas de ônibus regulares e incluindo o corredor do BRT, que conecta diferentes partes da Barra da Tijuca e regiões adjacentes. Seu traçado acompanha a extensão do bairro até o Jardim Oceânico, onde se articula com a estação terminal do metrô e linhas de ônibus.



Figura 37 - Foto aérea: Avenida das Américas.

Fonte: BARAVELLI, 2016.

Também operam no bairro linhas de transporte coletivo privado, realizado por vans e ônibus contratados por grandes condomínios fechados. O tráfego de pedestres ao longo da avenida é pequeno, para as suas dimensões, limitado a áreas como pontos de ônibus e estações do BRT, onde se observa também a ocorrência pontual de comércio informal. Fora desses núcleos de movimentação, o espaço público da avenida é hostil à permanência e à vivência urbana cotidiana, reforçando a imagem de um território concebido prioritariamente para o trânsito rápido e contínuo de veículos.

A paisagem urbana da Avenida das Américas é marcada por uma composição aberta e horizontalizada em toda a sua extensão. Ao longo da margem sul, há edifícios com três pavimentos ao longo da avenida e ao fundo torres residenciais e comerciais se destacam na paisagem. Essa composição espacial produz uma paisagem fragmentada, típica de territórios de urbanização dispersa, onde o espaço construído não se organiza em continuidade ou densidade, mas em função de grandes lotes e infraestruturas isoladas entre si. A escala da via e sua paisagem circundante revelam as contradições de um modelo urbano que articula elementos do modernismo tardio com lógicas de ocupação características dos subúrbios rodoviários, produzindo uma ambientes urbana voltada mais à circulação do que à convivência, mais à conexão entre pontos distantes do que à produção de centralidades locais.

AVENIDA DAS AMÉRICAS	
Modelo de urbanismo	Cidade modernista e cidade dispersa
Caráter formal das ruas	Via expressa modernista
Faixas de rolamento	12 faixas para carros, 2 do BRT, 3 canteiros centrais, 1 ciclovia compartilhada com pedestres
Calçadas	Calçada estreita
Caráter público ou privado	Via pública
Tipo de fluxo	Via para veículos com pedestres e ciclistas à margem
Acesso aberto ou restrito	Acesso irrestrito
Presença de monitoramento por câmeras	Câmeras monitorando veículos
Acesso ao transporte público	Acesso à ônibus, metrô e BRT
Permanência de pessoas	Permanência de pessoas em pontos de ônibus e BRT
Número de pavimentos dos edifícios	Edifícios com 2 pavimentos nas margens e torres ao fundo
Uso do solo	Comercial

4.2.

Jardim Oceânico

O Jardim Oceânico (Figura 38) é a primeira região do atual bairro da Barra da Tijuca a ser urbanizada. É anterior ao Plano Piloto de Lúcio Costa e consta no projeto do urbanista como “área urbanizada a arborizar”. Isso porque o traçado viário da região já tinha sido estabelecido e implantado. É uma malha regular em *grid*, com diagonais que se encontram numa praça central (Figura 39). Limitada, ao sul, a Avenida Lúcio Costa, que segue o litoral e ao norte, pelo canal da Joatinga, que liga a Lagoa da Tijuca ao mar. Margeando esse canal correm duas extensões da Avenida das Américas, que muda de nome para Avenida Armando Lombardi a partir do canal de Marapendi e novamente, no início do canal do Joá, quando a avenida vira na direção sudeste e passa a se chamar Avenida Ministro Ivan Lins.

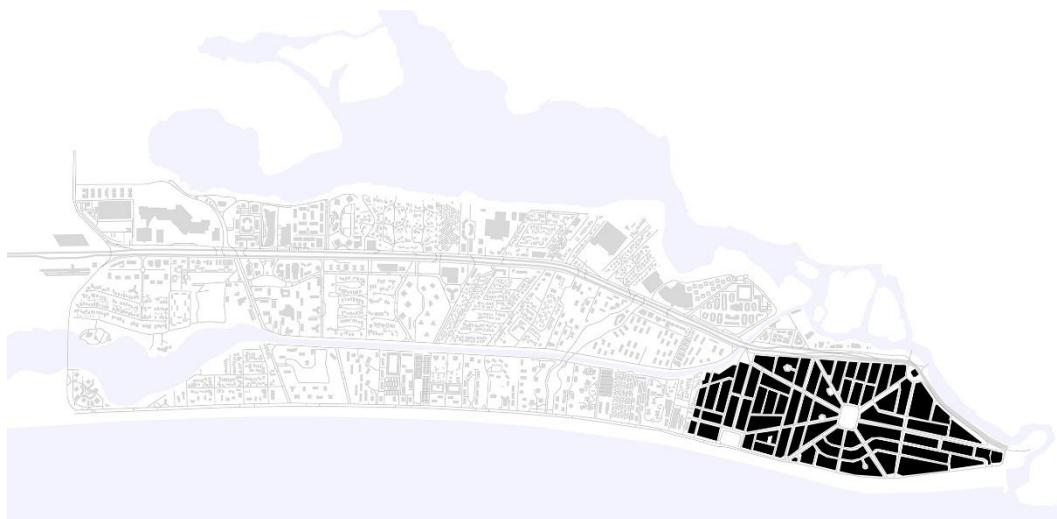


Figura 38 – Área de estudos: Jardim Oceânico.

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)



Figura 39 – Foto aérea: Jardim Oceânico.

Fonte: FERNANDES, 2020

A Avenida Olegário Marcial, porém, é uma exceção, tendo comércio no térreo ao longo de toda a sua extensão. Apesar de ganhar o nome de avenida, ela faz parte da malha fina da estrutura viária do Jardim Oceânico (Figura 38). É uma rua com duas faixas, estacionamento a quarenta e cinco graus ao longo da via e é o trajeto de três linhas de ônibus. De certa forma, a avenida Olegário Marcial cumpre a recomendação de Marshall que sugere setorizar o planejamento urbano por usos e tipologias de ruas, ao invés de setorizar áreas da cidade. Ela é a área de comércio mais frequentados do bairro, fora de empreendimentos comerciais privados. Isso faz com que as calçadas sejam ocupadas por pedestres em quase todos os horários. O fato de ser uma rua estreita, com a presença de ônibus e veículos que fazem entregas para o comércio parando ao longo da via, faz diminuir a velocidade do tráfego, beneficiando ainda mais os pedestres.

O Jardim Oceânico tem um urbanismo típico de uma cidade tradicional compacta com ruas-corredor. Todas as vias são públicas, com acesso irrestrito e não tem monitoramento por câmeras, com a exceção de câmeras particulares em estabelecimentos comerciais. Existe o acesso a ônibus, metrô e o BRT com permanência de pessoas em pontos de comércio, principalmente na Avenida

Olegário Marcial. Quase todos os edifícios têm quatro pavimentos com uso residencial multifamiliar.

JARDIM OCEÂNICO	
Modelo de urbanismo	Cidade compacta
Caráter formal das ruas	Rua-corredor
Faixas de rolamento	2 faixas para carros ou 4 faixas com canteiro central
Calçadas	Calçada larga
Caráter público ou privado	Via pública
Tipo de fluxo	Via para veículos e pedestres
Acesso aberto ou restrito	Acesso irrestrito
Presença de monitoramento por câmeras	Sem câmeras (com algumas exceções)
Acesso ao transporte público	Acesso à ônibus com metrô e BRT à margem
Permanência de pessoas	Permanência de pessoas em pontos de comércio
Número de pavimentos dos edifícios	Edifícios com 4 pavimentos
Uso do solo	Comercial e residencial

4.3.

Núcleos de casas isoladas

As ruas internas dos condomínios de residências unifamiliares (Figura 40) tiveram seu traçado desenhado pela incorporadora de cada empreendimento. Por isso, existe uma variedade grande de tipos de rua, mas, em geral, elas apresentam características em comum. Os padrões mais recorrentes são ruas sem saída com *cul de sac*, ou circuitos com casas alinhadas ao longo. Todos os condomínios tem apenas um acesso à Avenida das Américas ou à Avenida Lúcio Costa e muitas vezes esse acesso segue em um eixo principal onde são conectadas ruas sem saída que dão acesso às casas. As ruas são muitas vezes sinuosas, o que diminui a velocidade dos veículos e acaba induzindo um desalinhamento das fachadas, o que diminui uma possível impressão que poderia surgir de uma rua-corredor.



Figura 40 – Área de estudos: residências unifamiliares.

Fonte: Figura do autor¹

Em geral, são ruas de duas faixas, sem estacionamento ao longo e, muitas vezes, sem calçada. O muro das casas chega até o pavimento das ruas, ou um canteiro gramado ocupa o lugar que seria da calçada, com o único trecho pavimentado sendo o acesso para a garagem individual de cada casa. Algumas dessas ruas foram abertas em algum momento, como no caso do condomínio Nova Ipanema, e eram acessíveis ao público, mas hoje em dia todas essas ruas são fechadas e só podem ser acessadas por moradores e funcionários e seus convidados.

As ruas de alguns condomínios não têm registro na prefeitura, como no caso do condomínio Vivendas da Barra, cujas ruas recebem os nomes informais de Rua A, Rua B, Rua C etc. Outros condomínios tem as ruas internas registradas com nome oficial, como o Condomínios Núcleo das Mansões (Figura 40), que teve o projeto de alinhamento de suas ruas aprovado na prefeitura pelo decreto número 1116 de 11 de agosto de 1977, portanto época em que Lúcio Costa ainda, ainda estava à frente da SUDEBAR.

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)



Figura 41 – Condomínio Mansões da Barra da Tijuca.

Fonte: ARAÚJO, 2023

As residências unifamiliares da Barra da Tijuca seguem o modelo de cidade típico da cidade dispersa, como as casas de um ou dois pavimentos, em centro de lote com garagem, como subúrbios norte-americanos. As vias de acesso são privadas e possuem câmera de monitoramento interno de segurança, tanto para veículos quanto para pedestres. Muitas vezes as ruas internas são compartilhadas entre veículos, pedestres e ciclistas. A velocidade é baixa e fluxo extremamente reduzido por ter o acesso restrito e não existe nenhuma permanência de pessoas.

CASAS EM CENTRO DE LOTE	
Modelo de urbanismo	Cidade dispersa
Caráter formal das ruas	Vias de acesso privadas
Faixas de rolamento	2 faixas para carros
Calçadas	Sem calçada
Caráter público ou privado	Via privada
Tipo de fluxo	Via para veículos compartilhada com pedestres e ciclistas
Acesso aberto ou restrito	Acesso restrito a moradores
Presença de monitoramento por câmeras	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Acesso ao transporte público	Sem acesso direto ao transporte público
Permanência de pessoas	Sem permanência de pessoas
Número de pavimentos dos edifícios	Casas com 1 ou 2 pavimentos
Uso do solo	Residencial

4.4.

Núcleos de torres residenciais

As vias internas dos condomínios de torres (Figura 42) são muito parecidas com as dos condomínios de casas unifamiliares e também foram traçadas por cada empreendimento individual. Em geral, os condomínios possuem de quatro a oito torres que são acessadas por uma única rua que serve a todas elas, seja uma rua sem saída ou um circuito. Assim como os condomínios de casas, os condomínios de torres também têm um único acesso à Avenida das Américas ou à Avenida Lúcio Costa. Toda a área é um espaço privado, fechado ao público e somente acessível aos moradores.

Como elas servem a mais moradores, estas ruas são mais largas do que as dos condomínios de casas. São vias de mão dupla e têm entre duas e quatro faixas, possuindo calçada e às vezes canteiro central arborizado sem estacionamento em sua extensão. Todas as ruas dos condomínios de casas e torres e ruas internas aos centros comerciais foram privatizadas em um processo de apropriação do espaço público pelo interesse privado. Isso faz com que a Barra da Tijuca, com exceção do Jardim Oceânico, tenha poucas ruas públicas, abertas e acessíveis.

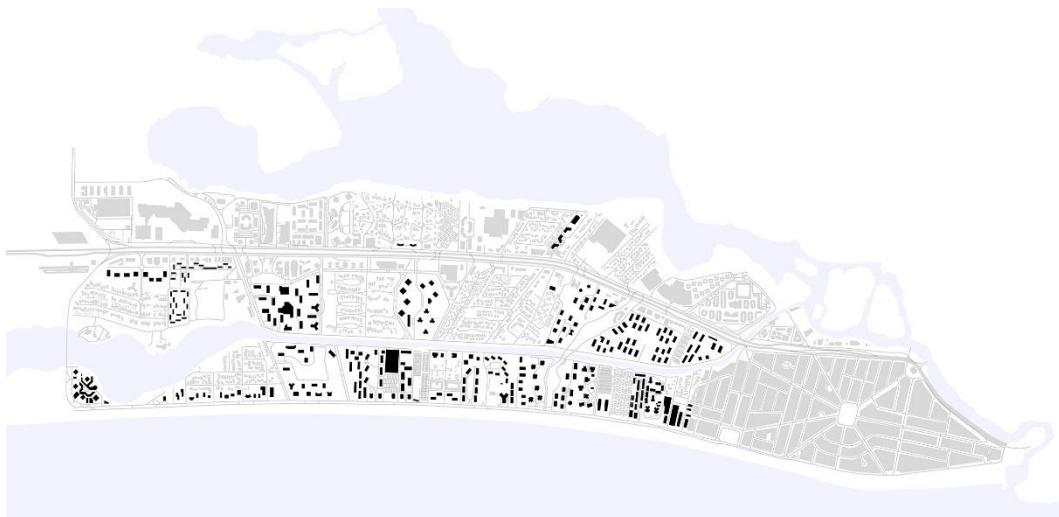


Figura 42 – Área de estudos: condomínios de torres.

Fonte: Figura do autor¹

As ruas públicas da nossa área de estudos se limitam à Avenida das Américas, cortando o bairro longitudinalmente e mais três vias paralelas a ela: a Avenida Lúcio Costa, no litoral, e duas avenidas margeando o canal de Marapendi ao norte e ao sul, as avenidas Sobral Pinto e Prefeito Dulcídio Cardoso, respectivamente. Além dessa, apenas três ruas conectam a Avenida Lucio Costa à Avenida Sobral Pinto em uma extensão de dois quilômetros e meio e apenas cinco ruas públicas conectam a Avenida das Américas à avenida Prefeito Dulcídio Cardoso, conhecida como Avenida do Canal. Em alguns casos, essas ruas públicas dão acesso direto à entrada das torres, o que elimina a necessidade de vias internas para alguns condomínios.

As torres residenciais (Figura 42) podem ser encaixadas no modelo modernista de cidade ou como a cidade genérica proposta por Koolhaas. As vias internas são privadas e restritas apenas aos moradores e monitoradas com câmeras de segurança do condomínio. Elas não têm acesso direto ao transporte público, porém em alguns casos possui transporte privado. Não exista a permanência de pessoas nessas vias. Os condomínios, em geral, abrigam edifícios com mais de 20 pavimentos e seu uso é estritamente residencial.

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)



Figura 43 – Condomínio Novo Leblon.

Fonte: NOVOLEBLON.COM.BR, 2024

TORRES RESIDENCIAIS	
Modelo de urbanismo	Cidade modernista e cidade genérica
Caráter formal das ruas	Vias de acesso privadas
Faixas de rolamento	Entre 1 e 4 faixas para carros
Calçadas	Calçada estreita
Caráter público ou privado	Via privada
Acesso à pedestres	Via para veículos e pedestres
Acesso aberto ou restrito	Acesso restrito a moradores
Presença de monitoramento por câmeras	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Acesso ao transporte público	Sem acesso direto ao transporte público
Permanência de pessoas	Sem permanência de pessoas
Número de pavimentos dos edifícios	Edifícios com mais de 20 pavimentos
Uso do solo	Residencial

4.5.

Comércio metropolitano

No ano de 1980 é inaugurado o Barra Shopping, o primeiro shopping horizontal da cidade e o maior de todos, com um público anual estimado de 26 milhões de pessoas. Depois dele, uma série de centros comerciais, hipermercados e centros empresariais de grande porte vão ser implantados na margem norte da Avenida das Américas. Esses empreendimentos de alcance metropolitano (Figura 44), são locais de interesse para o município inteiro, não só para os moradores do bairro. As vias internas desses espaços têm algumas variações. Algumas vezes, mal podem ser caracterizadas como vias, sendo apenas um desenho no chão, em uma grande superfície asfaltada, indicando os locais onde os carros devem estacionar e onde devem circular, com a eventual presença de um canteiro gramado ou uma árvore.



Figura 44 – Área de estudos: comércio metropolitano.

Fonte: Figura do autor¹

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)

The A&P parking lot is a current phase in the evolution of vast space since Versailles. The space that divides high-speed highway and low, sparse buildings produces no enclosure and little direction. To move through a piazza is to move between high enclosing forms. To move through this landscape is to move over vast expansive texture: the megatexture of the commercial landscape. The parking lot is the parterre of the asphalt landscape. The patterns of parking lines give direction much as the paving patterns, curbs, borders, and tapis vert give direction in Versailles; grids of lamp posts substitute for obelisks, rows of urns and statues as points of identity and continuity in the vast space. (VENTURI, 1977, p. 13)

Nesses estacionamentos a circulação dos carros se dá em vias de mão dupla com duas faixas, compartilhada com os pedestres. Bicicletários, quando presentes, costumam estar longe da entrada, forçando também os ciclistas a atravessar o estacionamento a pé. O Barrashopping (Figura 45) é o centro comercial com o maior estacionamento aberto da cidade. Os centros empresariais são conjuntos de edifícios com estacionamento subterrâneo. Nesse caso, os espaços entre os prédios, na superfície, são privados e os caminhos ali presentes fazem parte do paisagismo de cada empreendimento. Há também o caso do Shopping Downtown, que tenta recriar a rua-corredor tradicional dentro da malha modernista da Barra da Tijuca. As vias internas do Shopping Downtown, porém, são exclusivas para pedestres com estacionamento apenas nas margens.



Figura 45 – Foto aérea: Barra Shopping

Fonte: BARRASHOPPING.COM.BR, 2024

As vias internas dos *shopping centers* se enquadram no modelo da cidade dispersa ou da cidade genérica. São estacionamentos sem calçada, espaços privados e feitos para veículos, porém de baixa velocidade e compartilhado com pedestres. O acesso é restrito aos clientes e possuem câmeras de segurança. Há pontos de ônibus próximos a esses estacionamentos embora o transporte público seja a maneira menos conveniente de se alcançar as lojas. São espaço, portanto, espaços sem qualquer permanência de pessoas, com a paisagem composta por centros comerciais com um ou dois pavimentos e edifícios empresariais com seis pavimentos.

COMÉRCIO METROPOLITANO	
Modelo de urbanismo	Cidade dispersa e cidade genérica
Caráter formal das ruas	Acessos do estacionamento
Faixas de rolamento	2 faixas para carros
Calçadas	Sem calçada
Caráter público ou privado	Via privada
Tipo de fluxo	Via para veículos compartilhada com pedestres
Acesso aberto ou restrito	Acesso restrito a clientes
Presença de monitoramento por câmeras	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Acesso ao transporte público	Acesso à ônibus, metrô e BRT
Permanência de pessoas	Sem permanência de pessoas
Número de pavimentos dos edifícios	<i>Shopping mall</i> com 1 ou 2 pavimentos
Uso do solo	Comercial

4.6.

Comércio local

A margem sul da Avenida das Américas é, em grande parte, dedicada ao comércio local com lojas e shoppings de pequeno porte. Há também edifícios de uso único, como revendedoras de automóveis, instituições de ensino, clínicas e laboratórios. Esses espaços (Figura 46) muitas vezes não têm quaisquer vias internas, com apenas um acesso direto para a Avenida das Américas. Seu tamanho reduzido implica num estacionamento menor que, em geral, fica em frente ao estabelecimento. Eventualmente centros comerciais pequenos com

espaço interno comum ou edifícios de dois pavimentos, com a frente de loja aberta direto na fachada.



Figura 46 – Área de estudos: comércio local.

Fonte: Figura do autor¹

Os centros comerciais de pequeno porte têm algumas variações em seu escopo. Podem ser considerados shoppings comunitários (pequena variedade de produtos de varejo) ou de vizinhança (conjunto de lojas de conveniência) para os moradores dos núcleos residenciais. São utilizados predominantemente pela população local para o consumo imediato, como alternativa aos grandes shopping centers. (NUNES-FERREIRA, 2014, p. 115)

Existe, porém, um exemplo interessante de “urbanidade” na Barra da Tijuca que vai na contramão do resto do bairro e reproduz um tipo de cidade mais parecida com a Zona Sul do Rio de Janeiro para além do Jardim Oceânico. Trata-se da Praça General Santander, na região oeste da área de estudos, que é bastante movimentada, apesar de murada. Ela recebe essas pessoas porque o entorno tem uma concentração grande de torres residenciais, aumentando a densidade populacional da área. Em volta da praça estão também o Marapendi Shopping e o Barra Square (Figura 47) que abrem lojas em direção às ruas, olhando para a praça, com bares, restaurantes, barbearias e supermercados.

¹ Imagem gerada a partir de fotos de satélite (EARTH.GOOGLE.COM, 2024) e planta cadastral do município (PREFEITURA.RIO, 2024)



Figura 47 – Shopping Barra Square.

Fonte: GAHYVA, 2016

COMÉRCIO LOCAL	
Modelo de urbanismo	Cidade genérica
Caráter formal das ruas	Via expressa e via de acesso modernista
Faixas de rolamento	3 faixas que margeiam a avenida das Américas
Calçadas	Calçada estreita
Caráter público ou privado	Via pública
Tipo de fluxo	Via para veículos e pedestres
Acesso aberto ou restrito	Acesso irrestrito
Presença de monitoramento por câmeras	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Acesso ao transporte público	Acesso à ônibus, metrô e BRT
Permanência de pessoas	Permanência de pessoas em pontos de comércio
Número de pavimentos dos edifícios	Edifícios com 2 pavimentos
Uso do solo	Comercial

4.7.

Quadro comparativo

AVENIDA DAS AMÉRICAS	JARDIM OCEÂNICO	RESIDÊNCIAS EM CENTRO DE LOTE
Cidade modernista e cidade dispersa	Cidade compacta	Cidade dispersa
Via expressa modernista	Rua-corredor	Vias de acesso privadas
12 faixas para carros, 2 do BRT, 3 canteiros centrais, 1 ciclovia compartilhada com pedestres	2 faixas para carros ou 4 faixas com canteiro central	2 faixas para carros
Calçada estreita	Calçada larga	Sem calçada
Via pública	Via pública	Via privada
Acesso irrestrito	Acesso irrestrito	Acesso restrito a moradores
Câmeras monitorando veículos	Sem câmeras (com algumas exceções)	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Via para veículos com pedestres e ciclistas à margem	Via para veículos e pedestres	Via para veículos compartilhada com pedestres e ciclistas
Acesso à ônibus, metrô e BRT	Acesso à ônibus com metrô e BRT à margem	Sem acesso direto ao transporte público
Permanência de pessoas em pontos de ônibus e BRT	Permanência de pessoas em pontos de comércio	Sem permanência de pessoas
Edifícios com 2 pavimentos nas margens e torres ao fundo	Edifícios com 4 pavimentos	Casas com 1 ou 2 pavimentos
Comercial	Comercial e residencial	Residencial

TORRES RESIDENCIAIS	COMÉRCIO LOCAL	COMÉRCIO METROPOLITANO
Cidade modernista e cidade genérica	Cidade genérica	Cidade dispersa e cidade genérica
Vias de acesso privadas	Via expressa e via de acesso modernista	Acessos do estacionamento
Entre 1 e 4 faixas para carros	3 faixas que margeiam a avenida das Américas	2 faixas para carros
Calçada estreita	Calçada estreita	Sem calçada
Via privada	Via pública	Via privada
Acesso restrito a moradores	Acesso irrestrito	Acesso restrito a clientes
Câmeras monitorando veículos e pessoas	Câmeras monitorando veículos e pessoas (com algumas exceções)	Câmeras monitorando veículos e pessoas
Via para veículos e pedestres	Via para veículos e pedestres	Via para veículos compartilhada com pedestres
Sem acesso direto ao transporte público	Acesso à ônibus, metrô e BRT	Acesso à ônibus, metrô e BRT
Sem permanência de pessoas	Permanência de pessoas em pontos de comércio	Sem permanência de pessoas
Edifícios com mais de 20 pavimentos	Edifícios com 2 pavimentos	<i>Shopping mall</i> com 1 ou 2 pavimentos
Residencial	Comercial	Comercial

5.

Considerações finais

A investigação desenvolvida ao longo deste trabalho permitiu compreender o tecido urbano da Barra da Tijuca como resultado da sobreposição de diferentes modelos de cidade que marcaram o século XX. O bairro é formado a partir da confluência entre o urbanismo modernista, o modelo de subúrbio norte-americano e a lógica contemporânea das cidades genéricas, configurando um território híbrido e fragmentado, cujas formas urbanas e modos de ocupação expressam contradições e adaptações permanentes. O bairro foi concebido com base em diretrizes modernistas como a separação entre funções, a hierarquia viária, a dissociação entre edifícios e a malha tradicional, mas sua implantação e posterior consolidação acabaram incorporando elementos de outras ordens. A cidade dispersa dos subúrbios norte-americanos, com espraiamento horizontal, vias curvas, baixa densidade e privatização dos espaços de convivência encontra eco nos setores residenciais da Barra. Já a cidade genérica, proposta por Rem Koolhaas, se manifesta na multiplicação de grandes empreendimentos de consumo e lazer implantados em glebas isoladas, orientados para o acesso automotivo e afastados do tecido tradicional.

A partir do levantamento e da análise de diferentes setores do bairro, foi possível identificar formas distintas de expressão da rua, assim como da sua negação. O conceito de *anti-rua*, emprestado de Holston, vai descrever o bairro e a forma como o espaço público perde suas qualidades simbólicas e funcionais. A *anti-rua* deixa de ser apenas a expressão do urbanismo modernista e passa a ser um espaço onde o desenho urbano elimina, ou restringe severamente, as possibilidades de permanência, encontro, diversidade de usos e expressão cultural. Ela é marcada pela ausência de frentes ativas, acessos controlados, baixa permeabilidade e um desenho viário voltado exclusivamente para a lógica do deslocamento rápido.

O estudo das tipologias urbanas presentes na Barra da Tijuca permitiu observar que essa lógica não se impõe de maneira homogênea. Ao contrário, há exceções como o Jardim Oceânico, que preserva a malha tradicional e a rua-corredor. Em certos trechos, é possível perceber um cuidado maior com a experiência do pedestre, a presença do comércio local e a vitalidade do espaço público. A Barra da Tijuca permite visualizar, com nitidez, como a cidade pensada para o automóvel e segmentada em setores acaba tensionada pelas necessidades das pessoas, que introduzem demandas por transporte público, circulação pedonal, convívio e vida nas ruas.

Portanto, esse território heterogêneo e híbrido abriga diversos modelos de cidade e de ruas que precisam ser compreendidas em suas múltiplas expressões. A pesquisa então vai usar uma metodologia com dois pilares principais para analisar o território da Barra da Tijuca. O primeiro é o artigo chamado *A City is Not a Tree*, de Christopher Alexander, onde ele compara estruturas matemáticas com o funcionamento de cidades. Usando a teoria dos grafos, Alexander compara algumas cidades a estruturas de árvore e outras cidades a estruturas de *semi-treliça*. As árvores estariam relacionadas tanto a projetos urbanos do modernismo de vanguarda, quanto a subúrbios ingleses e estadunidenses. Enquanto as *semi-treliças* estariam relacionadas com grandes cidades como Nova York, Kyoto, Liverpool, tanto cidades tradicionais europeias quanto grandes metrópoles.

A estrutura da árvore é um sistema hierárquico com usos segregados e sem interconexões, enquanto as *semi-treliças* são estruturas com sobreposição de usos e múltiplas interconexões. Alexander propõe qualidades importantes à estrutura de *semi-treliça* por oferecer oportunidade de troca e convívio e vitalidade às cidades. A Barra da Tijuca, porém, apresenta a maior parte do seu território com uma estrutura de árvore com usos segregados, com pouca ou nenhuma interconexão, dificuldade de acesso para os pedestres que ficam com pouca opção de atividades em seu percurso. Há, porém, exceções, como a Avenida Olegário Maciel no Jardim Oceânico, como observado pela pesquisa.

Em seguida, o texto vai analisar a malha viária da Barra da Tijuca, em seu aspecto morfológico, usando a metodologia proposta por Stephen Marshall. A obra *Streets and Patterns* (MARSHALL, 2005), propõe uma análise crítica das práticas de planejamento urbano predominantes desde meados do século XX, especialmente no que se refere ao papel das ruas nas cidades. O autor critica particularmente o relatório *Traffic in Towns*, documento que influenciou profundamente o desenvolvimento de subúrbios londrinos e que exemplifica essa abordagem reducionista. Em resposta, Marshall propõe um método alternativo de

análise e projeto que busca compreender e preservar a “urbanidade” das ruas sem ignorar sua função de transporte. Essa abordagem requer a identificação de características formais e espaciais que conferem qualidade urbana às redes viárias.

Em um esforço para superar as limitações de representações verbais e gráficas, Marshall desenvolve uma taxonomia baseada em cinco tipos elementares de padrões viários: linear, radial, árvore, celular e “outros”. Esses tipos são definidos com uma lógica pragmática, visando representar os arranjos mais comumente encontrados nas cidades. Cada tipo pode ser desdobrado em subtipos por meio da combinação de características geométricas, como retidão, ortogonalidade e tipo de cruzamento, permitindo uma descrição com diferentes níveis de precisão. Essa estrutura taxonômica permite identificar uma variedade de padrões intermediários que escapam das dicotomias como o contraste entre *grids* e *cul de sacs*. A partir dessa classificação, Marshall propõe uma tipologia com quatro tipos principais de malha (A, B, C e D) que representam desde centros históricos até periferias modernas, destacando a transição morfológica entre diferentes formas de urbanização.

Todos esses conceitos, então, são usados para analisar o território da Barra da Tijuca, contrastando a região do Jardim Oceânico, que apresenta a forma de uma cidade mais tradicional, com uma região mais próxima à Avenida Ayrton Senna, que tem na sua malha viária uma forma dendrítica e irregular. A região do Jardim Oceânico tem ruas-corredor retilíneas, com uma malha celular, a prevalência de circuitos fechados, poucas ruas sem saídas e mais cruzamentos em X. É uma malha que se aproxima do tipo B, que representaria a uma cidade pré-modernista, mais típica do século XIX ou início do século XX, apesar de já conter um desenho pensado para o fluxo contínuo de automóveis. Já a região mais próxima da Avenida Ayrton Senna tem uma configuração híbrida entre celular e dendrítica, com vias curvilíneas e cruzamentos em T, mais próximo do tipo C, que representa uma malha viária híbrida e mais esgarçada.

Além da taxonomia e tipologia, Marshall introduz três níveis conceituais para a análise das redes viárias: composição, configuração e constituição. A composição refere-se à forma física da malha, considerando aspectos como largura das vias, traçado geométrico e presença de espaços públicos. A configuração é uma representação abstrata da conectividade entre os elementos da rede, semelhante a um diagrama de linhas de metrô. Por fim, a constituição trata da estrutura hierárquica da rede, isto é, das regras que regem a organização e conexão entre vias de diferentes categorias.

O Jardim Oceânico tem uma constituição na sua malha viária do tipo conjunta onde os vários níveis da hierarquia de vias se conectam livremente entre si mas mantendo a *arterialidade*. Por sua vez a área próxima da Avenida Ayrton Senna possui a *arterialidade* com um controle de acesso, uma relação mais rígida entre os níveis da hierarquia viária, onde as vias só podem se conectar com os níveis imediatamente adjacentes. Todas essas categorias morfológicas vão afetar o funcionamento e a qualidade do espaço urbano, mas não de forma determinística. Ou seja, o enquadramento de um determinado território em uma tipologia específica não tem um significado intrínseco nem vai determinar precisamente como esse território vai existir. É o uso concreto desse espaço que vai criar a urbanidade daquele lugar ou a falta dela.

Portanto, Marshall vai aprofundar seu método de análise e descrever o que ele chama de estrutura de criação de *desurbanidade*, que é uma expressão do urbanismo voltado para malhas viárias que são orientadas para o carro, altamente hierarquizadas e com uso do solo setorizado, priorizando a integração de ambientes urbanos a conexões rodoviárias de alta velocidade. Na Barra da Tijuca, para além dessas características, é possível observar esse processo de *desurbanidade* em grande parte como consequência dos interesses privados que guiaram a história e o desenvolvimento do bairro. Foi dada prioridade absoluta ao consumo e à privatização do espaço público, transferindo todo o comércio para centros comerciais fechados e não mais na rua, além de barrar o acesso a vias de condomínios, por exemplo, que ainda são, na verdade, públicas, porém foram negadas aos cidadãos.

As contradições internas da Barra da Tijuca são provas do descompasso entre os modelos espaciais herdados do século XX e as exigências sociais, ambientais e culturais do presente. Nesse sentido, a *anti-rua* não deve ser vista como um estado irreversível, mas como um dispositivo urbano que pode ser reconfigurado, rediscutido e eventualmente superado. Ao propor uma tipologia das ruas e *anti-ruas* da Barra, este trabalho procura classificar e qualificar as experiências urbanas em jogo. A análise demonstrou que a configuração formal das vias, os modos de apropriação, a articulação entre os usos e o grau de abertura e integração com o entorno são o que determina a vitalidade do espaço urbano.

Portanto a Barra da Tijuca é um território emblemático das transformações urbanas do século XX e das contradições que marcam a produção contemporânea do espaço. A rua, embora negada em muitos momentos do processo de urbanização do bairro, permanece como referência e horizonte de uma

urbanidade possível. O desafio que se impõe não é apenas o de preservar ou recuperar a rua-corredor, mas o de reimaginar formas urbanas que articulem mobilidade, convivência, diversidade e pertencimento. Nesse percurso, o estudo da Barra pode contribuir para o debate mais amplo sobre o futuro das cidades e os caminhos possíveis para uma urbanidade mais justa, mais aberta e mais compartilhada.

6.

Referências

- ARAÚJO, Muller. **Condomínio Mansões Barra da Tijuca**. Disponível em: <https://mullerimoveisrj.com.br/condominio-mansoes-barra-da-tijuca-2/>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- ALVIM, Angélica A. T. Benatti et al. **Privatização do Espaço Coletivo na Metrópole Contemporânea: o Caso da Barra da Tijuca (Rj)**. Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Simpósio – Trabalhos completos. Rio de Janeiro: nov. e dez. 2010.
- ARQUIDIOCESE DE SÃO SEBASTIÃO. **Inventário Arquidiocesano Rio. Bens Culturais da Arquidiocese de São Sebastião**. Disponível em: <https://inventarioarqrio.rjprocult.com/capela-de-sao-goncalo-do-amarante/>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- BARAVELLI, Diego. In: Wikipedia, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Fundation, 2016. Disponível em: https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Barra_by_Diego_Baravelli.jpg. Acesso em: 23 nov. 2024.
- BARRA Olímpica: Rio ganha seu 166º bairro. **Portal G1**. 2 mai. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/05/02/barraolimpica-rio-ganha-seu-166o-bairro.ghtml>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- BARRASHOPPING.COM.BR. **O Complexo Barra Shopping**. Disponível em: <https://www.barrashopping.com.br/o-shopping/o-barrashopping/>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **A modernização do Rio de Janeiro**. In: BRENNA, Giovanna Rosso Del (org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos**. Rio de Janeiro: Index, 1985.
- BIBLIOTECA NACIONAL. **Acervo digital da biblioteca nacional**. Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart232272/cart232272.pdf. Acesso em: 23 nov. 2024.
- CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogerio Goldfeld. **Rio de Janeiro nas alturas**. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

- CARDOSO, Adauto Lucio. **O espaço do capital: a Barra da Tijuca e a grande promoção imobiliária.** Anais do III Encontro Nacional da ANPUR. Águas de São Pedro: 1989.
- CORBUSIER, LE. **A carta de Atenas.** 1 ed. São Paulo: EdUSP, 1993.
- CORBUSIER, LE. **Fondation Le Corbusier.** Disponível em: <https://www.fondationlecorbusier.fr/oeuvre-architecture/projets-ville-contemporaine-detrois-millions-dhabitants-sans-lieu-1922/>. Acesso em: 27 jun. 2024.
- CORBUSIER, LE. **Por uma arquitetura.** São Paulo: Perspectiva, 2020.
- CORRÊA, Armando Magalhães. **O sertão carioca.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936.
- COSTA, Lucio. **Registro de uma vivência.** São Paulo: Editora 34, 2018.
- COSTA, Lucio. **Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá.** Arquitextos. Ano 10, n.116, jan. 2010. Disponível em: <https://vitruius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.116/3375>. Acesso em: 15 nov. 2024.
- CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- DATA. RIO. **CENSO 2022.** Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos. Disponível em: <https://www.data.rio/apps/pop-info-censo-2022/explore>. Acesso em: 15 nov. 2024.
- FARIA, Teresa Cristina de Almeida. **Favelas na periferia: (re)produção ou mudança nas formas de produção e acesso à terra e moradia pelos pobres na cidade do Rio de Janeiro nos anos 90.** Tese doutorado em Planejamento Urbano e Regional. UFRJ. Rio de Janeiro: 2004.
- FAVERO, Marcos. **[2010-2020] arquitetura recente no Rio de Janeiro: entre dois oceanos, um arquipélago.** In: VALENÇA, Moraes Márcio (org.); PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). Arquiteturas contemporâneas. Natal: Edufrn, 2024.
- FERNANDES, Raphael. **Jardim Oceânico tem ‘vida própria’ dentro da Barra da Tijuca.** Diário do Rio. 29 set. 2020. Disponível em: <https://diariodorio.com/jardim-oceanico-tem-vida-propria-dentro-da-barra-da-tijuca/>. Acesso em: 15 nov. 2024.
- GAHYVA, Denis. **Barra Garden.** In: Wikimapia: a multilingual open-content collaborative map, 2016. Disponível em: <https://wikimapia.org/14874828/pt/Barra-Square>. Acesso em: 15 nov. 2024.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio.** Rio de Janeiro: Lacerda ed., 2000.

- GONÇALVES, Fábio Marinho. **O desenho da paisagem.** A relação entre os padrões de urbanização e o suporte físico. Tese de doutorado. FAUUSP. Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: 1998.
- HOLSTON, James. **A cidade modernista.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- JACOBS, Jane. **The death and life of great American cities.** 1 ed. Nova York: Vintage, 1992.
- JUNIOR, Washington Ramos dos Santos. **Subjetividade, identidade e geografia: o nascimento da Barra da Tijuca e o Cronos fusional (ou a ‘morte’ da alteridade).** Tese de doutorado. Instituto de Psicologia. USP. São Paulo: 2016.
- KOOLHAAS, R. et al. **Small, medium, large, extra-large: Office for Metropolitan Architecture.** 2 ed. Colônia: Taschen, 1995.
- 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.
- LOCKE, Joseph L. **The American YAWP.** v. 2. Stanford: Standford University Press, 2019.
- LUCENA, Felipe. **História do elevado do Joá.** Diário do Rio. 27 nov. 2015. Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-elevado-do-joa/>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- MARSHALL, Stephen. **Streets and patterns.** 1 ed. Nova York: Spon Press, 2005.
- MINER, P., et al. **Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment.** 2024. Journal of Transport Geography. v. 115, fev. 2024.
- MOLINA, Fabio Silveira. **Mega-eventos e produção do espaço urbano no Rio de Janeiro: da “Paris dos trópicos” à “cidade Olímpica”.** Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. USP. São Paulo: 2013.
- MONTEYS, Xavier. Le Corbusier. **Streets, promenades, scenes and artefacts.** Journal of Architecture and Urbanism. v. 40(2), abr. 2016.
- NOBRE, Ana Luiza (org.). **Encontros.** Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2010.
- NOVOLEBLON.COM.BR. **Foto aérea.** Disponível em: <https://www.novoleblon.com.br/galeria/>. Acesso em: 23 nov. 2024.
- NUNES-FERREIRA, Carlos Eduardo. **Barra da Tijuca. Um exemplo híbrido da cidade contemporânea.** Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. PROURB – UFRJ. Rio de Janeiro: 2008.
- NUNES-FERREIRA, Carlos Eduardo. **Barra da Tijuca. O presente do futuro.** Rio de Janeiro: E-papers, 2014.

O'DONNELL, Julia; DE SAMPAIO, Lilian; CAVALCANTI, Marina. **Entre futuros e ruínas: os caminhos da Barra Olímpica.** Dilemas – Revista de Estudos de Conflito e Controle Social. Rio de Janeiro: v. 13, n. 1, jan. 2020. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/27626/20880>. Acesso em: 25 nov. 2024.

PEREIRA, Hugo Souto Padron. **Barra da Tijuca: 45 anos de plano piloto. O processo de urbanização e a importância dos grandes eventos esportivos na infraestrutura do bairro.** Revista Geo-paisagem. Ano 13, nº 26, 2014. Disponível em: <http://feth.ggf.br/PlanoLucio.htm>. Acesso em 18 set. 2024.

POFFO, Bianca Natália. **Legados do Pan Rio/2007: Análise do discurso midiático sobre o tema.** Trabalho acadêmico. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: 2010.

RAEDER, Sávio. **Jogos & cidades: Ordenamento territorial urbano em sedes de megaeventos esportivos.** Brasília: Ministério do Esporte / 1º Prêmio Brasil de Esporte e Lazer de Inclusão Social, 2010.

REVISTA BARRA DA TIJUCA. **Fotos Históricas do bairro da Barra da Tijuca.** Disponível em: <https://www.barradatijuca.com.br/revista/informacoes-da-barra-da-tijuca/fotos-historicas-do-bairro-da-barra-da-tijuca>. Acesso em: 23 nov. 2024.

REZENDE, Vera F. e LEITÃO Leitão. **Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas.** 5º Seminário DOCOMOMO Brasil. São Carlos: 2003. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/148R.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2024.

RIBEIRO, Marcelle. **Moradores da Vila do Pan 2007 sofrem com afundamento.** Portal Terra. 21 abr. 2014. Disponível em: https://www.terra.com.br/esportes/jogos-olimpicos/2016/rj-moradores-da-vila-do-pan-2007-sofrem-com-afundamento,e0bcab7f55175410VgnVCM3000009af-154d0RCRD.html?utm_source=clipboard. Acesso em: 23 nov. 2024.

ROIG, Xavier Monteyns e PEREZ, Pere Fuertes. **Le Corbusier. Streets, promenades and artefacts.** Universitat Politècnica de Catalunya. Journal of Architecture and Urbanism. v. 40(2), 2016.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo: o planejamento da desigualdade.** São Paulo: Fósforo, 2022.

SAMPAIO, Daniel. **“Sorria, você está na Barra”: conheça a história da “Miami brasileira”.** Revista Veja-Rio. 23 ago. 2024. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/coluna/daniel-sampaio/historia-barra-da-tijuca>. Acesso em: 12 fev. 2025.

- SANTOS JUNIOR, Washington Ramos dos. **Subjetividade, Identidade e Geografia: o nascimento da Barra da Tijuca e o Cronos fusional (ou a ‘morte’ da alteridade)**. Universidade de São Paulo. Instituto de Psicologia. Departamento de Psicologia Social e do Trabalho. Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e do Trabalho. São Paulo: 2016.
- SEAMON, David. **A Phenomenological Reading of Jane Jacobs' Death and Life of Great American Cities**. Mediapolis: A journal of cities and culture. v. 4, nº 3, 4 out. 2019.
- SILVA, Hermínio de Andrade e. **Plano de diretrizes para vias arteriais na planície de Jacarepaguá**. Revista Municipal de Engenharia. v. XVIII, nº 1, 1951.
- SIMAS, Luiz Antonio. **O corpo encantado das ruas**. 10 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.
- SOBRAL, Julieta e PINHEIRO, Claudia (org.). **Lucio Costa Le Corbusier: Correspondência**. 1 ed. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2024.
- SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- VENTURI, Robert; SCOTT BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica**. Tradução de Pedro Maia Soares. São Paulo: Cosac Naify, 2003.