

O urbanismo moderno e a cidade saudável em tempos de pandemia: o cinquentenário do Plano Piloto de Lucio Costa para a Barra da Tijuca no Rio de Janeiro

NUNES-FERREIRA, Carlos Eduardo. *O urbanismo moderno e a cidade saudável em tempos de pandemia: o cinquentenário do Plano Piloto de Lucio Costa para a Barra da Tijuca no Rio de Janeiro*. Revista Docomomo Brasil, Rio de Janeiro, n. 5, p. 11-20, jun. 2021.

data de submissão: 01/07/2020

data de aceite: 25/03/2021

Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

Professor Adjunto - Universidade Federal do Rio de Janeiro
cenunes.ferreira@gmail.com

Resumo

O presente artigo celebra o cinquentenário do Plano Piloto da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, de autoria do arquiteto e urbanista Lucio Costa, a partir da evolução da teoria do urbanismo desde o início do século XX aos dias atuais. Documentos e estudos importantes são utilizados como referência para esta análise como: a Carta de Atenas (1933), Cidade Compacta (1973), Nova Carta de Atenas (1998 e 2003), Paradoxo da Intensificação (2011), Carta Europeia de Urbanismo (2013) e Cidade Resiliente (2020). O Plano é avaliado também sob a ótica de diferentes conceitos: cidade moderna (com especial ênfase no Plano Piloto de Brasília, do mesmo autor), cidade dispersa, cidade compacta, cidade inclusiva, cidade criativa, cidade conectada e cidade resiliente. Estes conceitos são aplicados à atual situação da área de estudo a fim de avaliar a possibilidade de atualizar o Plano sob a perspectiva da humanização do urbanismo refletida em publicações relevantes de autores consagrados no campo do conhecimento como: Jane Jacobs, Galina Tachieva, Jan Gehl e Richard Sennett. Neste trabalho, são apresentadas, ainda, múltiplas estratégias e instrumentos urbanísticos que podem ser aplicados para a reconfiguração da atual ocupação da região com base nas diferentes matrizes apresentadas e nos desafios precipitados pelas sucessivas pandemias do século XXI. A conclusão aponta a Barra da Tijuca como possível paradigma do novo urbanismo contemporâneo.

Palavras-chave: urbanismo moderno; cidade compacta; plano piloto.

Abstract

This article celebrates the fiftieth anniversary of the Barra da Tijuca Pilot Plan, in Rio de Janeiro, designed by the Brazilian architect and urban planner Lucio Costa, based upon the evolution of the theory of urbanism from the beginning of the 20th century to the present day. Important documents and

studies are used as a reference for this analysis such as: the Charter of Athens (1933), Compact City (1973), New Charter of Athens (1998 and 2003), The Paradox of Intensification (2011), The Charter of European Planning (2013) and Resilient City (2020). The Plan is also evaluated from the perspective of different concepts: modern city (with special emphasis on the Pilot Plan for Brasília, designed by the same author), urban sprawl, compact city, inclusive city, creative city, connected city and resilient city. These concepts are applied to the current situation of the area of study in order to evaluate the possibility of updating the Plan from the perspective of the humanization of urbanism reflected in relevant publications by renowned authors in the field of knowledge such as: Jane Jacobs, Galina Tachieva, Jan Gehl and Richard Sennett. In this work, multiple strategies and urban instruments are presented that can be applied to reconfigure the current occupation of the region based on the different matrices presented and the challenges precipitated by the successive pandemics of the 21st century. The conclusion points to Barra da Tijuca as a possible paradigm of the new contemporary urbanism.

Keywords: modern urbanism; compact city; pilot plan.

Resumen

Este artículo celebra el quincuagésimo aniversario del Plano Piloto da Barra da Tijuca, en Río de Janeiro, del arquitecto y urbanista Lucio Costa, basado en la evolución de la teoría del urbanismo desde principios del siglo XX hasta la actualidad. Se utilizan como referencia para este análisis importantes documentos y estudios, tales como: la Carta de Atenas (1933), Ciudad Compacta (1973), Nueva Carta de Atenas (1998 y 2003), Paradoja de la intensificación (2011), Carta Europea de Urbanismo (2013) y Ciudad Resiliente (2020). El Plan también es evaluado bajo la perspectiva de diferentes conceptos: ciudad moderna (con especial énfasis en el Plano Piloto de Brasília, del mismo autor), ciudad dispersa, ciudad compacta, ciudad inclusiva, ciudad creativa, ciudad conectada y ciudad resiliente. Estos conceptos se aplican a la situación actual del área de estudio con el fin de evaluar la posibilidad de actualizar el Plan desde la perspectiva de la humanización del urbanismo reflejada en publicaciones relevantes de autores de renombre en el campo del conocimiento como: Jane Jacobs, Galina Tachieva, Jan Gehl y Richard Sennett. Este trabajo también presenta múltiples estrategias e instrumentos urbanos que pueden ser aplicados a la reconfiguración de la ocupación actual de la región a partir de las distintas matrices presentadas y los desafíos precipitados por las sucesivas pandemias del siglo XXI. La conclusión apunta a Barra da Tijuca como posible paradigma del nuevo urbanismo contemporáneo.

Palabras clave: urbanismo moderno; ciudad compacta; plan piloto

Introdução

O dia 23 de junho de 2019 marcou os 50 anos da publicação do Decreto-Lei nº 42 que, na prática, oficializou a legislação urbanística que refletia as ideias expressas por Lucio Costa em seu Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá (COSTA, 1969). Daquele junho de 1969 aos dias de hoje, o pensamento urbano se transformou fundamental e substancialmente, o que nos leva a uma reflexão inescapável: como seria uma atualização do Plano Lucio Costa que incorporasse os princípios contemporâneos da sustentabilidade e da mobilidade urbana?

Cidade moderna e a (quase centenária) cidade contemporânea de Le Corbusier

O Plano Piloto da Barra seguiu os princípios do urbanismo moderno, ilustrados por Le Corbusier em uma publicação, de 1922, denominada *Cidade Contemporânea*. O objetivo era criar o modelo ideal de cidade do século XX em contraponto aos grandes centros, considerados congestionados e insalubres pelo autor, como a Paris da época: “uma cidade doente, muito doente” (Le Corbusier, 2000). A estratégia de descongestionamento seria a densificação aliada a grandes vias de circulação. A salubridade seria atingida pela criação de imen-

tico similar localizados à distância de um quilômetro um do outro, formando pequenas centralidades compostas por: (i) núcleos de torres residenciais, (ii) núcleos de casas isoladas, (iii) comércio de pequeno porte e (iv) comércio regional de grande porte (NUNES-FERREIRA, 2014). A recorrência deste padrão, em que os gabaritos e as escalas se alternam, permite boa ventilação, insolação abundante e alguma contemplação para todas as unidades residenciais, sejam casas ou apartamentos.

A designação de Lucio Costa para realizar o plano urbanístico da Barra foi feita à revelia inicial do próprio Professor, como Costa passou a ser chamado por sua equipe de trabalho. O mentor de toda uma geração de arquitetos e urbanistas brasileiros acreditava que o concurso público seria a melhor alternativa para um projeto de dimensões superiores ao Plano Piloto de Brasília. No entanto, eram tempos de ditadura e governos autocráticos não costumam gostar do confronto de ideias. Além disso, a escolha teve o caráter simbólico de reparar o Rio de Janeiro pela perda de seu status de capital do país com um projeto de urbanismo do mesmo autor da proposta vencedora do concurso para a nova capital. Ocorre que, naquele dia 23 de junho de 1969, Brasília já caminhava para o seu primeiro decênio, tendo recebido críticas muito contundentes a respeito de todas as promessas não cumpridas pelo urbanismo moderno.

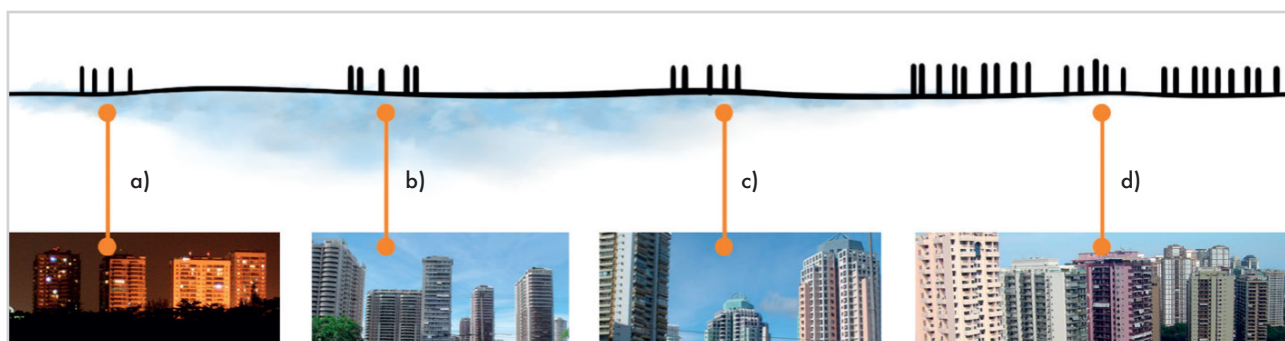


Figura 1. Os sub-bairros hoje consolidados refletem os núcleos de torres residenciais de quilômetro em quilômetro previstos nos desenhos de Lucio Costa para o perfil da Avenida das Américas, via principal da região. Da esquerda para a direita: a) Nova Ipanema, b) Parque das Rosas, c) Riviera dei Fiori/Mediterrâneo e d) Associação Bosque de Marapendi.
Fonte: Acervo Casa de Lucio Costa e fotos particulares.

sas áreas verdes. Neste sentido, a urbanização da Barra da Tijuca poderia ser sintetizada na expressão “torres no parque”. Pretendia ser um antídoto à ocupação de uma Copacabana já saturada e foi preconizada à classe alta carioca como uma zona sul sem defeitos. Por defeitos, no eufemismo publicitário, entenda-se congestionamento, poluição e favelização. O modelo da cidade moderna, aplicado ao território outrora intocado do chamado Pantanal carioca, resultou em um conjunto de condomínios verticais espaçados a cada mil metros lineares ao longo de uma autopista que se estende por cerca de 20 quilômetros. A concepção básica do projeto de Lucio Costa mantém-se estruturalmente intacta. O eixo central conecta sub-bairros de padrão urbanís-

Se a *Cidade Contemporânea* ilustra a morfologia das cidades novas a serem construídas no início daquele século, a ideologia do modelo encontra-se detalhada na Carta de Atenas, documento síntese dos debates realizados durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), inaugurado em 29 de julho de 1933. A cidade moderna pretendia conciliar a esfera do individual e do coletivo, com privilégio deste sobre aquele “em todas as partes”. “A propriedade privada, (que) satisfaz uma minoria condenando o resto da massa social a uma vida medíocre”, ainda que respeitada, sofreria “severas restrições”. Além disso, a escala humana deveria reger “o dimensionamento de todas as coisas no dispositivo urbano” e “a medida

natural do homem” serviria de “base a todas as escalas que estarão relacionadas à vida e às diversas funções do ser” (Fonte: IPHAN). E como descreveu o antropólogo norte-americano James Holston em seu consagrado livro sobre a cidade modernista, Brasília “é o exemplo mais completo já construído das doutrinas arquitetônicas e urbanísticas apresentadas pelos manifestos dos CIAM” e nasceu como “uma crítica radical (tanto) da propriedade privada e das relações baseadas no dinheiro” quanto das cidades produzidas por essas relações e “organizadas em função do lucro privado”. (HOLSTON, 1993). Mas assim que as regras do mercado imobiliário passam a vigorar sobre a cidade-capital, cuja inauguração completa 60 anos em 2020, inicia-se um processo radical de segregação socioespacial. Embora o projeto original das superquadras previsse conjuntos relativamente próximos com diferentes tipologias, que permitiriam que padrões e empregados morassem a distâncias facilmente caminháveis, o valor médio do metro quadrado de imóveis localizados no Plano Piloto de Brasília chega, hoje, a oito mil reais, podendo ultrapassar os 10.000 reais por metro quadrado (Fonte: Index W Imóveis). A escala rodoviarista do Plano suplantou suas qualidades locais no imaginário da população e Brasília passou a ser percebida como uma cidade sem esquinas, hostil ao pedestre e indiferente à classe trabalhadora, a quem o urbanismo moderno pretendia, inicialmente, contemplar.

entre as superquadras, que se mantem até hoje. Em especial, os edifícios residenciais da Asa Sul parecem flutuar sobre o ininterrupto parque imaginado por Costa, uma vez que foram construídos sobre pilotis. Já na Barra da Tijuca, desde aqueles anos 1980, guaritas, cancelas, cercas e muros fragmentaram o espaço público em condomínios fechados que abrigam moradores assombrados pelos altos índices de violência urbana das grandes capitais do país. E se a fluidez desejada do pedestre no espaço urbano arborizado foi interrompida por sucessivos enclaves murados, o fluxo rápido do trânsito também se encontra fragmentado pelos frequentes sinais de trânsito da sua via principal, que, originalmente, teria interseções em desnível nunca construídas. É verdade que a ausência do status de Patrimônio Histórico permitiu adulterações indesejáveis nas propostas iniciais do projeto. Entretanto, por outro lado, isto também abre a possibilidade de que o Plano Piloto da Barra da Tijuca, diferentemente do Plano Piloto de Brasília, congelado pelo tombamento, possa ser revisitado ou ressignificado a partir dos novos parâmetros do urbanismo contemporâneo. Mas de quais parâmetros estamos tratando exatamente?

A cidade compacta

Em primeiro lugar, trata-se da polarização entre os modelos da cidade moderna e da cidade dispersa, ambos resultantes de uma política econômica ro-

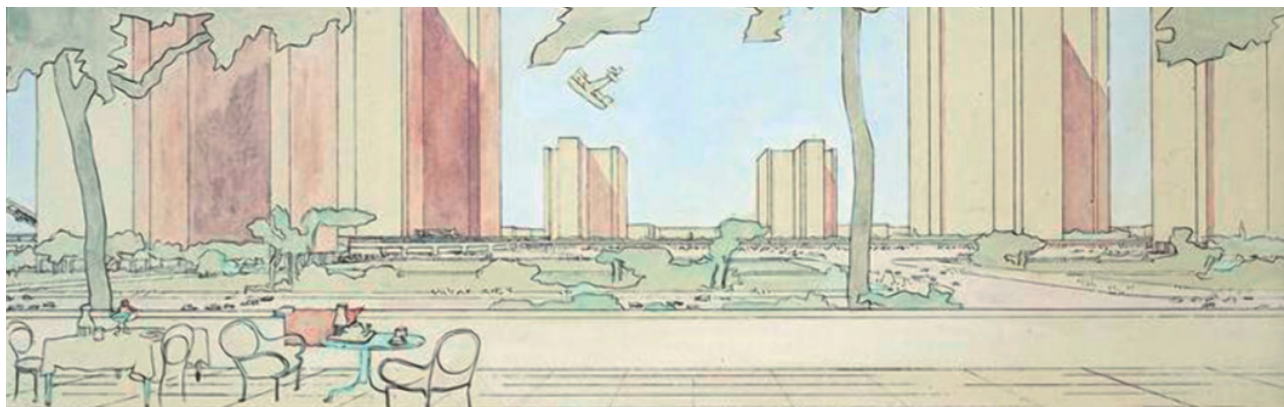


Figura 2. A morfologia da cidade moderna (torres no parque) foi apresentada ao mundo pelos desenhos da Ville Contemporaine (Cidade Contemporânea), enquanto a ideologia do urbanismo moderno está na Carta de Atenas.
Fonte: Fondation Le Corbusier.

No Plano Piloto da Barra da Tijuca, os descaminhos do urbanismo moderno seriam acentuados por dois fatores originais específicos: tratava-se de uma área de expansão negociada com grandes empreendedores imobiliários e do primeiro bairro da cidade a ter sua ocupação baseada essencialmente no automóvel. Há, também, um fator externo que gerou uma diferença adicional na atual configuração dos dois planos. Brasília recebeu o título de Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO em 7 de dezembro de 1987. Isto garantiu a salvaguarda da fluidez dos percursos livres

doviarista – que consolidou a indústria automotiva do pós-guerra como propulsora de desenvolvimento nos Estados Unidos e no Brasil – em oposição ao modelo da cidade compacta. O termo cidade compacta é atribuído a George Dantzig e Thomas Saaty, em virtude de publicação homônima, de 1973, cujo subtítulo anunciava um “plano para um ambiente urbano habitável” (DANTZIG e SAATY, 1973). A proposta utilizava modelos matemáticos para a elaboração de um conceito de cidade em que habitação, comércio, serviços, indústria e lazer poderiam ser acessíveis a pé ou por sistemas

de transporte público de qualidade. Os modelos de Dantzig e Saaty confirmavam matematicamente as ideias da escritora e ativista política Jane Jacobs, cuja consagrada publicação, de 1961, *Morte e vida das grandes cidades*, definia o urbanismo como um problema de complexidade organizada a ser tratado principalmente na escala do bairro. De acordo com Jacobs, um bom bairro deve ter alta densidade de pessoas e edifícios; ter mais de uma função, a fim de atrair pessoas, com diferentes propósitos, em horas diferentes do dia e da noite; além de reunir edificações antigas e novas, pequenas e grandes, a fim de abrigar classes sociais diferentes. A diversidade social indica, consequentemente, a construção de uma sociedade mais inclusiva. Quarteirões devem ser curtos, com interconexões movimentadas que permitam criar oportunidades para a interação entre as pessoas e uma autovigilância permanente a que ela denominou olhos da rua (JACOBS, 2003). Neste ponto, cabe concluir nossa trilogia do modelo da cidade compacta com a publicação de Jan Gehl, *Cidade para Pessoas*, de 2010, em que o arquiteto e urbanista dinamarquês, postula, em seu terceiro capítulo, os preceitos para a construção de uma “cidade viva, segura, sustentável e saudável” (GEHL, 2015).

A construção, no campo do urbanismo, do modelo da cidade compacta dialoga com o conceito mais amplo de desenvolvimento sustentável estabelecido pela Organização das Nações Unidas desde a publicação, em 1987, de *Nosso futuro comum*.¹ A própria ONU inclui a promoção de cidades e comunidades sustentáveis como o décimo primeiro entre seus dezessete objetivos para um desenvolvimento sustentável (ODS). A compactação urbana demanda uma infraestrutura igualmente compacta e menos dispendiosa por habitante. A concentração de usos mistos provoca menos deslocamentos e, consequentemente, menos emissões de carbono. A diversidade de tipologias gera maior interação social e cultural. A princípio, a cidade compacta seria, portanto, aquela que melhor atende às diversas dimensões da sustentabilidade: espacial ou geográfica, ambiental ou ecológica, financeira, social e cultural.

As novas cartas de Atenas

É interessante lembrar, a esta altura, que o Conselho Europeu de Urbanistas, vem trabalhando nas últimas décadas em documentos denominados Nova Carta de Atenas (1998 e 2003) e Carta Europeia do Urbanismo (2013). O documento redigido em 1998 foi elaborado como uma renovação da Carta de Atenas original, fruto do CIAM de 1933. Os europeus estabelecem, ali, as diretrizes da cidade

a ser construída no século XXI por meio de dez expressões como: “cidade para todos, envolvimento real, contato humano, continuidade do caráter, benefícios de novas tecnologias, aspectos ambientais, atividades econômicas, movimento e acesso, variedade e diversidade, saúde e segurança” (KANASHIRO, 2004). Tais expressões se desdobram em conceitos como coesão social, gestão comunitária, acesso à informação, qualidade espacial, identidade histórica, transporte público de qualidade, desenvolvimento sustentável e cidade saudável. Na atualização de 2003, os temas passam a refletir mais fortemente a agenda do novo século: o emprego da tecnologia da informação como ferramenta do planejamento urbano, as redes de cidades policêntricas, o envelhecimento da população e a crise ambiental. Em 2013, o conceito central a ser implementado é aquele da cidade conectada que é “definido como uma multiplicidade de mecanismos de ligação que agem em diferentes escalas e nos diversos âmbitos da sustentabilidade (econômica, social, ambiental e cultural)”. Segundo a Carta mais recente, as cidades do século XXI devem ser “inovadoras e produtivas, criativas em ciência, cultura e ideias”, além de promover, concomitantemente, “condições de vida e trabalho decentes para a sua população” (ECTP, 2013).

As transformações da teoria do urbanismo contemporâneo já provocaram mudanças significativas na Barra da Tijuca, ao menos no que se refere à mobilidade urbana. Em função dos preparativos do Rio de Janeiro para se tornar sede dos Jogos Olímpicos de verão de 2016, o Parque Olímpico, que concentrou o maior número de modalidades esportivas, foi implantado dentro da área original do Plano Piloto, assim como a Vila dos Atletas. O plano de mobilidade urbana para a Olimpíada incluiu a implantação de três linhas de ônibus expressos (BRT, na sigla em inglês) e a construção de uma linha de metrô até um dos limites da região, o Jardim Oceânico, fazendo conexão rápida com a zona sul e o centro. Associados aos transportes por aplicativo, às bicicletas compartilhadas e a uma rede de ciclovias, os novos modais de transporte tiveram um relativo sucesso para a mudança do padrão de mobilidade da região. Atualmente, a maior frequência de viagens por meio de aplicativos no município ocorre tendo a estação de metrô Jardim Oceânico como origem ou destino. Isto indica que o metrô está sendo responsável pela retirada das ruas de boa parte dos automóveis de moradores da Barra que se dirigem ao trabalho todos os dias e de moradores de outros bairros que trabalham na região. Entretanto, a segregação acabou por se refletir na divisão por classes até nos meios de transporte, com as classes mais pobres utilizando o BRT e as linhas de ônibus remanescentes, enquanto a classe média passou a fazer uso da integração do metrô com o transporte por aplicativo.

1 - Publicação das Nações Unidas de autoria de Gro Harlem Brundtland, em que ela define: “desenvolvimento sustentável significa suprir as necessidades do presente sem afetar a habilidade das gerações futuras de suprirem as próprias necessidades”.

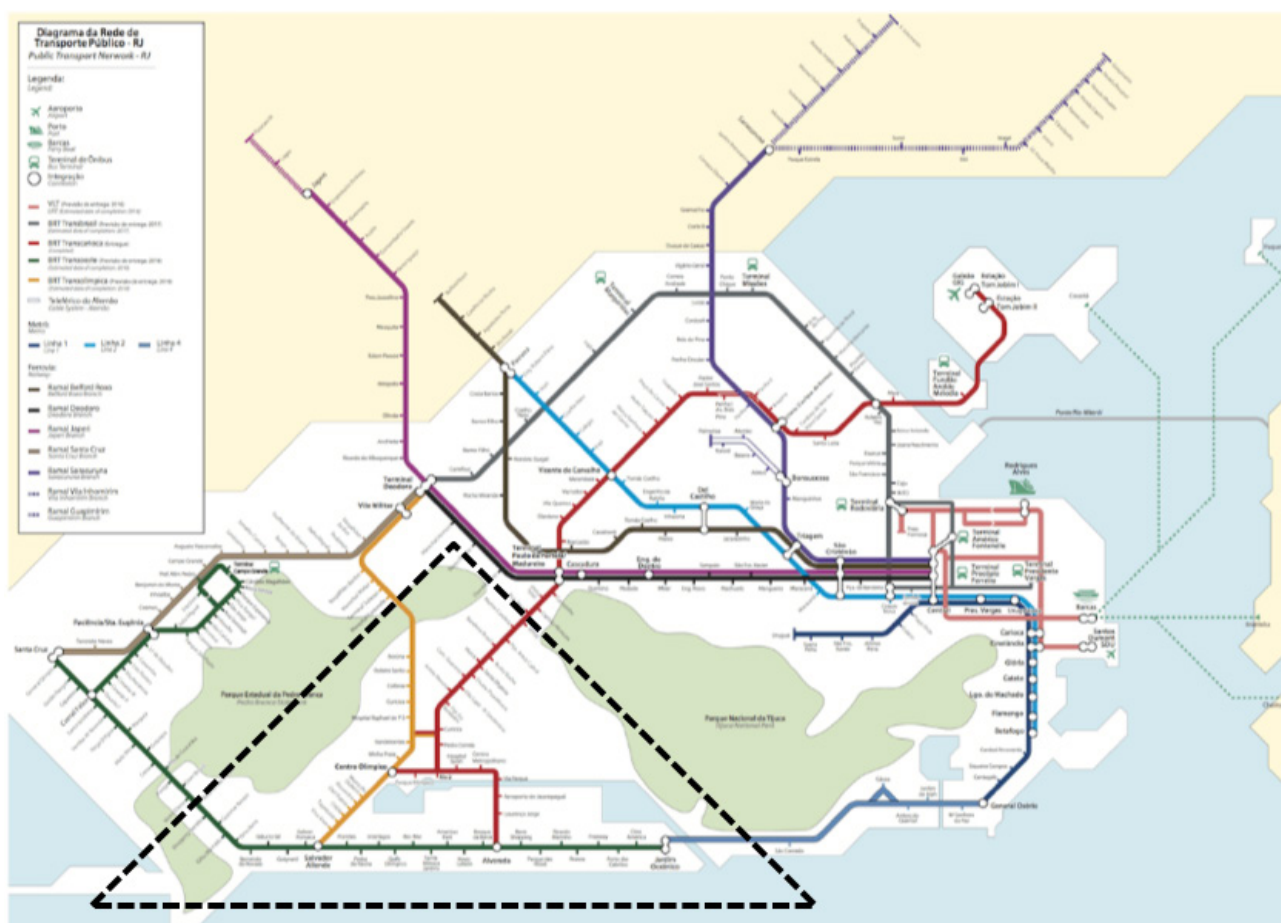


Figura 3. Primeiro bairro cuja ocupação se inicia no modelo rodoviarista, a Barra da Tijuca hoje tem a estação final de uma linha de metrô (azul) e três linhas de BRT: Transoeste (verde), Transcarioca (vermelho) e Translímpica (amarelo). Em tracejado preto, a área equivalente ao Plano Piloto.

Fonte: PCRJ, Plano de mobilidade urbana sustentável (PMUS).

Restauração, retificação e reconfiguração

Em seu recente livro *Construir e habitar*: ética para uma cidade aberta, o historiador e sociólogo norte-americano Richard Sennett aponta três estratégias que uma cidade pode utilizar para se recuperar de rupturas internas: a restauração, a retificação e a reconfiguração. De acordo com Sennett, na restauração, o trabalho do restaurador deve ficar imperceptível e o tempo “suspense”. Na retificação, aquilo que foi retificado torna-se melhor que o original, o trabalho aparece, mas a função original permanece. Já na reconfiguração, “o original serve de material para algo que segue no tempo”, diferente tanto na forma quanto na função e “a cidade fica livre para evoluir” (SENNETT, 2018). Se aplicássemos estas três estratégias ao caso da Barra, poderíamos trabalhar com algumas possibilidades. A abordagem da restauração implicaria em restaurar as partes não realizadas do Plano. Seria preciso concluir as vias inacabadas, construir pontes e acessos secundários nunca realizados e atribuir um caráter expresso à Avenida das Américas, principal via da região. Esta estratégia, se aplicada isoladamente, poderia dar

mais fluidez e velocidade ao trânsito, porém terminaria por resgatar também o caráter rodoviarista do projeto porquanto iria estimular a utilização do automóvel particular. Por sua vez, a retificação, nos moldes descritos por Sennett, já está em curso. As três linhas de BRT substituíram grande parte das linhas de ônibus tradicionais e subtraíram faixas de rolamento das vias arteriais da região. A chegada do metrô associada ao transporte por aplicativo e as bicicletas compartilhadas parece ter tido efeitos complementares significativos. Este avanço poderia ser ainda maior se forem oferecidos na região os aplicativos de carro compartilhado (*car sharing*) já disponíveis em outras capitais do país. Por último, a abordagem da reconfiguração deveria incluir mudanças muito além da abertura de vias de tráfego e da transformação dos modais de transporte, tocando em pontos essenciais como o uso do solo – do zoneamento funcional para o uso misto – e a questão da habitação, em especial, aquela denominada de interesse social. Estas es-

2- Cidade dispersa: nos moldes dos subúrbios residenciais norte-americanos (REIS, 2007). Cidade genérica: sem identidade própria e produzida pela globalização do século XXI, de acordo com a definição de Rem Koolhaas (KOOLHAAS 2001).

estratégias, combinadas de acordo com cada situação específica dentro da enorme região, seriam capazes de incorporar as vantagens da compactação das cidades ao modelo atual de ocupação da Barra da Tijuca, originalmente moderno e parcialmente disperso?

Barra da Tijuca e o paradoxo da intensificação urbana

No livro *Barra da Tijuca: o presente do futuro*, eu descrevo as diferentes camadas do tecido urbano da região: a cidade moderna, a cidade dispersa e a cidade genérica (NUNES-FERREIRA, 2014).² O melhor caminho para a Barra nos próximos 50 anos pode estar exatamente na incorporação de uma quarta camada: a cidade compacta. Além disso, a superposição dos quatro modelos, aparentemente contraditórios entre si, poderia levar à solução do chamado paradoxo da intensificação. De acordo com um estudo da University of West of England, a maior densidade populacional reduz a utilização do automóvel per capita, o que traz benefícios para o ambiente global, mas aumenta a concentração de tráfego e a poluição locais. O paradoxo da intensificação só pode ser mitigado por uma combinação radical de medidas relacionadas ao uso do solo, ao transporte público, à caminhabilidade, ao incentivo ao ciclismo e à restrição de tráfego. Estas últimas podem incluir: o fechamento de vias ao transporte automotivo, a redução de áreas de estacionamento e garagens residenciais e, quando viável, a previsão de zonas carfree relativamente extensas (MELIA, PARKHURST e BARTON, 2011). Mas o que poderia ser feito efetivamente para transformar a Barra da Tijuca do século XXI, simultaneamente, em uma renovação do urbanismo moderno e uma resposta ao paradoxo da intensificação urbana?

A conclusão dos projetos não-executados das vias secundárias e pontes previstas por Lucio Costa restaurariam o traçado original do Plano, mas agora incluiriam a previsão de linhas alimentadoras de veículos leves sobre trilhos e ônibus, além de passarelas e ciclovias. O mesmo se aplicaria à retificação do caráter expresso da Avenida das Américas, desde que incluísse o metrô de superfície e conexões muito bem planejadas com linhas de BRT, VLT e uma rede mais capilar de transporte cicloviário e, até, hidroviário.³ Esta reconfiguração poderia lograr um feito inédito: a Barra da Tijuca, de matriz moderna e ocupação dispersa, deixaria de ser predominantemente rodoviarista.

2- Cidade dispersa: nos moldes dos subúrbios residenciais norte-americanos (REIS, 2007). Cidade genérica: sem identidade própria e produzida pela globalização do século XXI, de acordo com a definição de Rem Koolhaas (KOOLHAAS 2001).

3- O transporte hidroviário já é realizado em alguns canais e lagoas de região, mas em uma escala ainda muito pequena.

Cidade reparada e cidade inclusiva

Evidentemente, a partir de uma perspectiva de cidade para pessoas ou cidade para pedestres *stricto sensu*, tal abordagem, isoladamente, teria um alcance que poderia ser considerado apenas relativo. A fim de atingir uma caminhabilidade efetiva, seria preciso encurtar distâncias, o que passaria a incluir mudanças significativas de forma e função. Para isso, o uso do solo também poderia ser reconfigurado por meio da revisão do zoneamento, especialmente dos usos residencial e comercial para o uso misto, sempre que fosse compatível. Os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, como o IPTU progressivo, a operação urbana consorciada e a outorga onerosa, também poderiam ser aplicados na região com grande eficácia. Por meio desta última, as taxas de ocupação e os coeficientes de aproveitamento poderiam ser revistos, equilibradamente, de modo a gerar recursos para que o poder público possa realizar as melhorias estruturais necessárias e preservar, ao mesmo tempo, as presentes características ambientais da região. Podemos recorrer, neste aspecto, às instigantes propostas do *Manual de revisão da cidade dispersa* da urbanista Galina Tachieva, expoente do Novo Urbanismo norte-americano. Em seu manual, Tachieva ilustra a ocupação das grandes áreas de estacionamento que circundam os inúmeros centros comerciais dos subúrbios norte-americanos, com a implantação de comunidades completas (TACHIEVA, 2010). Isto permitiria, no nosso estudo de caso, um sem-número de possibilidades para a ocupação ativa do entorno de diversos hipermercados e shopping centers da região da Barra. O ambiente urbano se tornaria mais aprazível pela complementariedade do tecido, pela continuidade dos caminhos para pedestres e pela eliminação de extensivas ilhas de calor.



Figuras 4 e 5. No Manual de revisão da cidade dispersa, Galina Tachieva reúne ilustrações de possíveis ocupações das áreas de entorno dos grandes centros comerciais dos subúrbios norte-americanos (imagem 4, acima), como poderia ser feito, por exemplo, no estacionamento do Barrashopping (imagem 5, na página ao lado). Fonte: Google Earth e Sprawl Repair Manual (TACHIEVA, 2010).



Em pontos estratégicos da região, a implantação de condomínios populares poderia ser incentivada. Um recurso legal poderia ser a vinculação do aumento de coeficientes de aproveitamento à construção de unidades habitacionais de menor dimensionamento. Nesta alternativa, a maior oferta regularia o próprio mercado. Outro recurso seria a cota de solidariedade, que já é prevista em cidades como São Paulo e Nova York. A cota de solidariedade prevê a construção de um percentual de unidades populares para cada novo empreendimento voltado às classes média ou alta⁴. Estes instrumentos urbanísticos poderiam melhorar a qualidade de vida de parte dos trabalhadores, aliviar o transporte público e evitar, indiretamente, o surgimento de assentamentos irregulares. É importante lembrar que a Barra da Tijuca disputa, atualmente, com Campo Grande e Madureira, o posto de segunda centralidade do município do Rio de Janeiro (Fonte: Modelar a metrópole) e rivaliza com Botafogo, a segunda posição em arrecadação municipal do Imposto Sobre Serviços (Fonte: IPP). Isto indica que a região já deixou de ser uma área estritamente residencial e reúne uma variada oferta de postos de trabalho. Estas são iniciativas que, em menor ou maior grau, já poderiam conferir, à região, três características básicas da cidade compacta: a diversidade, a mobilidade e a sustentabilidade.

Cidade criativa e cidade conectada

Com maior conectividade e inclusão social, a Barra da Tijuca passaria a reunir, ainda, as características fundamentais para a promoção da economia criativa como propulsora de desenvolvimento econômico e social (REIS, 2011). A região já concentra uma dezena de instituições de ensino superior de graduação e pós-graduação e o maior índice

de educação (IDH-E=0,996) da cidade, idêntico ao da região da Lagoa, na zona sul do Rio de Janeiro (Fonte: IPP). Poderíamos, assim, acrescentar à nossa proposta para o futuro da Barra da Tijuca, uma quinta camada: a cidade criativa. De acordo com a definição estabelecida pela Rede de Cidades Criativas da UNESCO, um território criativo é aquele que investe na criatividade como um fator estratégico para o seu desenvolvimento sustentável, no âmbito de parcerias, incluindo os setores público e privado, organizações profissionais, comunidades, sociedade civil e instituições culturais. Já a definição de indústria criativa estabelecida pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN, 2019) é dividida em quatro núcleos: consumo, cultura, mídias e tecnologia. A Barra da Tijuca já reúne, atualmente, grandes empresas nestes quatro núcleos: um polo de arquitetura e design como o Casa Shopping (consumo), um centro cultural de abrangência regional como a Cidade das Artes (cultura), grandes produtoras de conteúdo audiovisual como o Projac e a Globosat, da Rede Globo, e o RecNov da Rede Record (mídias) e sedes de importantes empresas de tecnologia da informação e da comunicação (TIC) como a Net/Claro e a Vivo (tecnologia). Estas últimas características também aproximam a Barra da Tijuca do conceito de cidade conectada descrito na Carta Europeia do Urbanismo de 2013, apenas adaptado à realidade local.

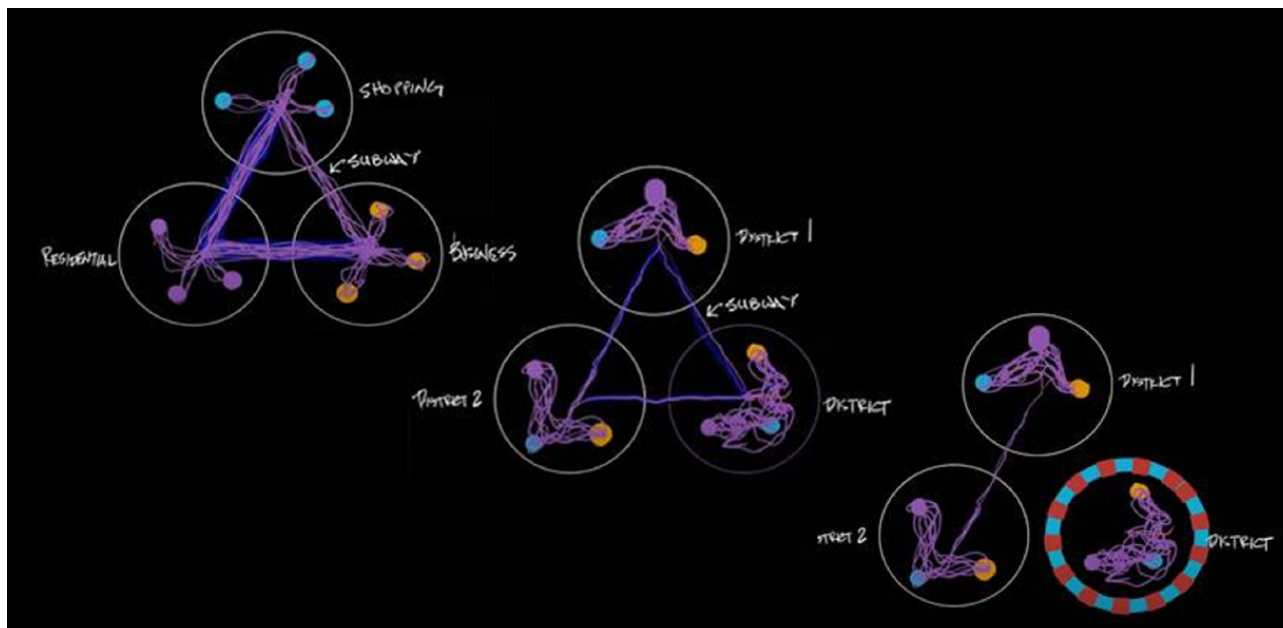
A cidade resiliente a pandemias

O dia 11 de janeiro de 2020 ficará marcado como o dia do anúncio da primeira morte causada pelo novo corona vírus no mundo. No final daquele mês, a Organização Mundial da Saúde emite um alerta internacional de saúde pública global. Desde Wuhan, cidade da China Central em que, salvo estudos mais avançados, a nova pandemia teve início, chegam imagens de ruas vazias, pessoas confinadas em suas residências e conurbações inteiras bloqueadas. O distanciamento social imposto pela alta taxa de contágio do COVID-19 faz tremer os teóricos da cidade compacta. Todas as conquistas recentes da pedestrianização e da valorização dos espaços públicos de encontro podem estar sob-risco. Assim como a construção de cidades no século XIX foi obrigada a incorporar estratégias de saneamento e salubridade à sua visão da cidade como obra de arte, em virtude dos surtos de cólera, tifo e varíola, e o século XX criou o modelo de urbanismo moderno a partir dos benefícios das extensas áreas verdes para a saúde humana, um novo desafio sanitário se impõe ao urbanismo da nossa época a partir das sucessivas pandemias do século XXI. Neste contexto, um estudo do Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.) pode trazer alguma luz sobre este aspecto a partir do conceito da resiliência urbana, originalmente concebido sob o ponto de vista das mudanças climáticas. O modelo se baseia na

4- No Plano Diretor de São Paulo, a regra é que empreendimentos acima de 20.000 m² destinem 10% do próprio imóvel ou de uma área na mesma região para a implantação de moradias de interesse social.

ideia de cidade como uma rede de comunidades e faz uma analogia entre o espraiamento urbano e o padrão de contágio do novo corona vírus. Por este modelo, uma comunidade com autonomia funcional, responderia mais adequadamente a uma quarentena ou a um eventual lockdown. Uma ocupação exclusivamente residencial ou estritamente comercial obriga a população a um deslocamento dispendioso, do ponto de vista energético, e perigoso do ponto de vista epidemiológico. Já um bairro com diversidade de usos, funções e serviços, com farmácias e supermercados, por exemplo, que possam ser alcançadas em uma caminhada

do urbanismo estão nas quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres), circular” (Fonte: IPHAN). Entretanto, esta convergência é possível porquanto a estrutura proposta por Costa para a Barra define múltiplas centralidades, cujos núcleos estão distantes um quilômetro entre si. E, em cada sub-bairro, foram propostas tipologias que podem facilmente abrigar habitação, comércio e trabalho em um raio de cerca de 500 metros. Se aplicada a mudança de ocupação do solo para uso predominantemente misto e concluída a alteração do padrão de mobilidade urbana de individual para coletivo, característicos da cidade



Modelo de zoneamento funcional | Modelo de autonomia funcional | Quarentena com recursos locais

Figura 6. No **modelo de zoneamento funcional**, há uma separação territorial entre os setores residencial, comercial e empresarial. Portanto há mais deslocamentos, maior consumo de energia e emissão de carbono, assim como espalhamento do vírus. No **modelo de autonomia funcional**, habitação, comércio e trabalho estão próximos. Os deslocamentos são muito menos intensos, assim como são menores as possibilidades de contágio por pessoas de diferentes regiões. Comunidades ou distritos autônomos podem ser isolados mais facilmente no caso de epidemia ou pandemia de acordo com o modelo do grupo de pesquisa do antropólogo e arquiteto Kent Larson.

Fonte: MIT Media Lab.

da de 20 minutos, evitaria grandes deslocamentos de pessoas e, consequentemente, traria uma economia de combustível, em condições normais, e um isolamento mais eficaz e menos traumático no caso de alguma epidemia (LARSON, 2020).

Conclusão

Cinquenta anos separam as teorias do Prof. Kent Larson⁵ e a concepção do Plano Piloto da Barra da Tijuca do Prof. Lucio Costa. Mas elas parecem surpreendentemente convergentes. Mais ainda se lembrarmos que o urbanismo moderno concebido nos CIAM, que inspirou Lucio Costa em Brasília, se aproxima, na verdade, do modelo de zoneamento funcional do diagrama acima reproduzido. Na Carta de Atenas, lê-se, inclusive, que “as chaves

compacta, a Barra da Tijuca poderia tornar-se uma rede de comunidades relativamente autônomas do ponto de vista funcional.

O futuro da Barra da Tijuca parece residir na reconfiguração da cidade moderna pela superposição das estratégias de proximidade, diversidade e sustentabilidade ambiental, financeira e social da cidade compacta, além da promoção das premissas estruturantes da cidade criativa e da cidade conectada. Tudo isso associado à permanência das qualidades de salubridade do plano corbusiano de sol, verde e espaços livres para a boa ventilação, agora alimentados por um sistema integrado de modais de transporte público de alta qualidade e baixa emissão de carbono, além de distâncias menores e agradavelmente caminháveis. Será este o paradigma do novo urbanismo contemporâneo: uma cidade modernamente saudável, compactamente inclusiva e criativamente conectada?

5- Kent Larson é diretor do grupo de pesquisa da City Science no MIT Media Lab.

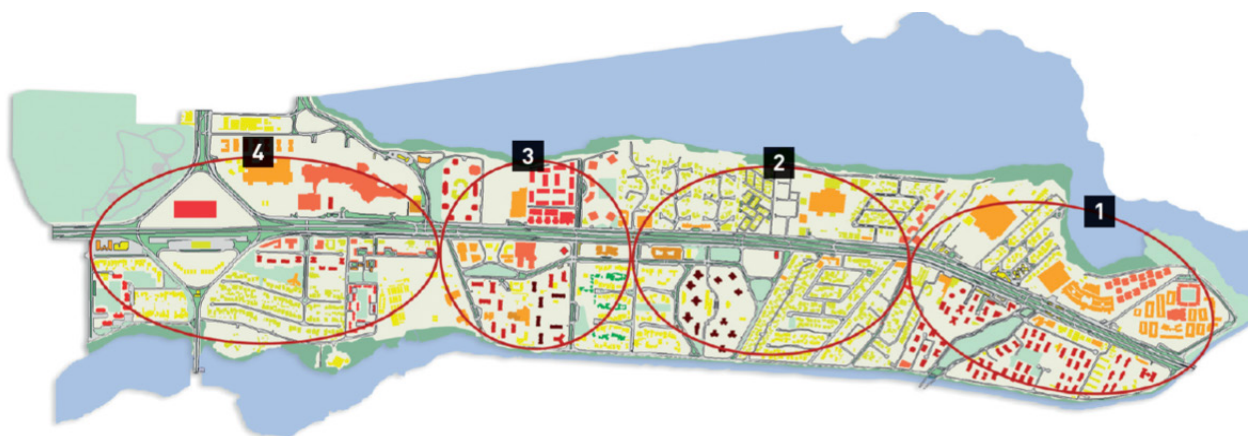


Figura 7. Embora a Carta de Atenas preconize o **modelo de zoneamento funcional**, com a separação dos setores residencial, comercial e empresarial, na Barra da Tijuca, Lucio Costa criou múltiplas centralidades, marcadas por núcleos de torres residenciais a cada 1Km. Como estes núcleos são circundados por tipologias que permitem facilmente a proximidade entre habitação, comércio e trabalho, com as reconfigurações propostas neste trabalho, estas centralidades poderiam converter-se em uma sequência de comunidades mais próximas do **modelo de autonomia funcional**. **1.** Associação Bosque Marapendi (ABM) e shopping Downtown, Città America, Conviva e Extra. **2.** Condomínios Riviera dei Fiori e Mediterrâneo com os centros comerciais Freeway, Barra Garden e Guanabara. **3.** Parque das Rosas com Rosa shopping, Barra Square, Le Monde e Village Mall. **4.** Nova Ipanema, Barrashopping e hipermercado Carrefour.

Referências

COSTA, Lucio. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

_____. 1969. *Plano-Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Rio de Janeiro: Agência Jornalística Image LTDA, 1969.

DANTZIG, George e SAATY, Thomas. *Compact City: A Plan for a Liveable Urban Environment*. Nova York: W. H. Freeman, 1973.

ECTP. *The charter of European planning*, 2013.

_____. *New charter of Athens*, 1998.

FIRJAN/SENAI. *Mapeamento da indústria criativa no Brasil*. Fev. 2019. Disponível em: <[http: https://www.firjan.com.br/EconomiaCriativa/downloads/MapeamentoIndustriaCriativa.pdf](https://www.firjan.com.br/EconomiaCriativa/downloads/MapeamentoIndustriaCriativa.pdf)>.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. Tradução Anita di Marco. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOVERNO DO RIO DE JANEIRO. *Modelar a metrópole*. Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro 2018.

HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IPHAN. *Carta de Atenas de novembro de 1933*, Assembléia CIAM. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br>>.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003. Primeira edição – Nova York: Random House, 1961.

KANASHIRO Milena. *Da antiga à nova Carta de Atenas: em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade*. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 9, p. 33-37, jan./jun. 2004. Curitiba: Editora UFPR, 2004.

KOOLHAAS, Rem et. al. *Great Leap Forward: Harvard Design School Project on the City 1*. Colônia: Taschen, 2001.

LARSON, Kent. *Planning the future after COVID-19*. MIT Media Lab, 2020. Disponível em: <<https://youtu.be/3V42smsrDnQ>>

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MELIA, Steven, PARKHURST, Graham e BARTON, Hugh. *The paradox of intensification*. Transport Policy. Bristol: The University of the West of England, 2011.

NUNES-FERREIRA, Carlos. *Barra da Tijuca: o presente do futuro*. Rio de Janeiro: E-papers, 2014.

_____. *Data.Rio: arrecadação do Imposto sobre Serviço (ISS) por Regiões Administrativas (RA) no Município do Rio de Janeiro entre 2001-2007*.

REIS, Ana. *Cidades criativas*. Tese (Doutorado). FAU-USP, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Brasil:** estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: FAU-USP, 2007.

SENNETT, Richard. **Construir e habitar:** ética para uma cidade aberta/Richard Sennett; tradução de Clóvis Marques – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2018.

TACHIEVA, Galina. **Sprawl Repair** Manual. Washington DC: Island Press, 2010.

W Imóveis: **index Brasília e Distrito Federal** – Relatório de mercado de dezembro de 2017. Disponível em: <<http://produto.imovelweb.com.br/2018/index/index-df-relatorio-2017-12.pdf>>