

Barra da Tijuca (RJ), Plano Piloto, Legislação e Realidade: o processo de urbanização, ocupação e suas consequências ambientais.

Tatiana Fernandes¹

tfdsilva@gmail.com

Resumo: este artigo historia o processo de urbanização da Barra da Tijuca, zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, e tem por base a comparação entre seu Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa em 1969 e a realidade atual da região, observando contradições, continuidades e os diversos interesses em confronto: o interesse público, o interesse dos empreendedores imobiliários e as diversas motivações internas em luta dentro do poder público da cidade do Rio de Janeiro. Após inúmeras alterações no traçado original, por leis ordinárias e decretos e por ocupações irregulares, a Barra da Tijuca é hoje, janeiro de 2013, um bairro denso, com elevado crescimento demográfico, segregação social e territorial, fragmentação do tecido urbano, convívio urbano restrito a condomínios fechados e *shopping-centers*, precários serviços públicos, rodoviarismo e degradação ambiental. Tendo por base teórica o Direito Urbanístico, o texto parte do Decreto-lei 42/1969 do Estado do Rio de Janeiro, que aprovou o planejamento urbanístico, do exame do projeto elaborado por Lúcio Costa e dos principais documentos legais (decretos municipais, leis ordinárias e resoluções) que alteraram normas e padrões de ocupação do plano original, para por fim focalizar as modificações mais recentes (2001-2012) e as alterações provocadas pelas obras para as Olimpíadas de 2016. Conclui-se que a urbanização da região tem se processado em descompasso com os princípios da Constituição Federal (CF, de 1988), com o Estatuto da Cidade (Lei federal nº 10257/2001) e com o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro (1992). A hipótese que orientou a pesquisa foi a de que as novas intervenções urbanas na Barra e o teor do novo Plano Diretor da cidade, de 2011, são uma continuidade de práticas, que não se pautam pelos princípios consagrados no Estatuto da Cidade, não atendem à população de baixa renda e continuam a degradar o ecossistema local.

Palavras-chave: Barra da Tijuca, Plano Piloto, urbanização, Rio de Janeiro, ambiente.

¹ O artigo tem por base a dissertação da autora, apresentada para a obtenção de mestrado em Sociologia e Direito no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito - PPGSD-UFF, em março de 2013.

Abstract: this paper focuses on the contradictions between urban law and urban reality in Barra da Tijuca, a neighborhood in the city of Rio de Janeiro, through the description of its master plans.

Keywords: Barra da Tijuca; Rio de Janeiro; Master Plan; Urbanization; urban environment;

Este artigo mostra de forma resumida o processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca desde a elaboração do Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, até a atualidade, maio de 2013. Para tanto, traça um paralelo entre o que foi projetado pelo arquiteto e a realidade atual da região, destacando as principais legislações envolvidas no processo de urbanização da localidade bem como as inúmeras transformações de ordem espacial, urbana e ambiental.

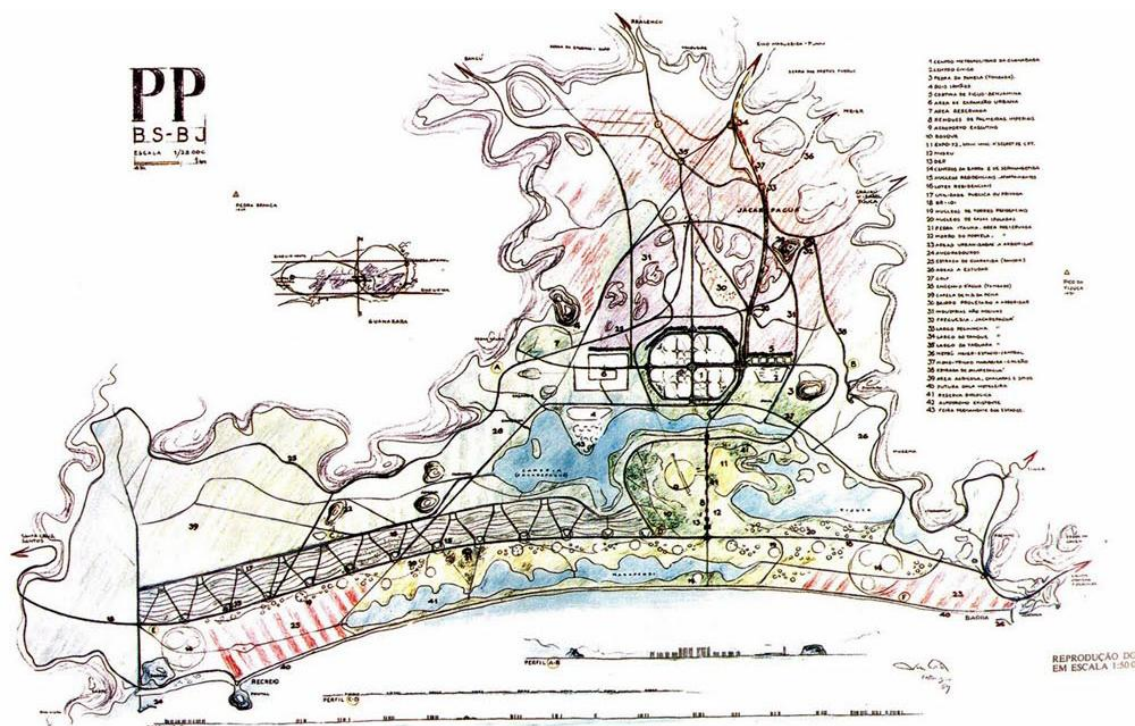
O processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca teve início em 23 de junho de 1969, através do Decreto-Lei n. 42, sancionado pelo governador do então Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima. O artigo 1º do citado decreto determinava que a elaboração e apresentação do Plano Piloto para a localidade seria do arquiteto Lúcio Costa.

O objetivo precípua desenvolvido por Costa para a região era controlar a expansão urbana e preservar a ecologia do lugar, uma vez que a área era uma das últimas disponíveis para onde a cidade poderia se expandir. Nesta época o município do Rio de Janeiro crescia rapidamente, dominando os espaços naturais. As autoridades locais acharam necessária a expansão da cidade para uma área ainda muito pouco habitada, a Baixada de Jacarepaguá, já que a cidade “derramava-se como um líquido pela Zona Norte e se comprimia contida entre vales e as praias da Zona Sul”² A ocupação, que passaria a ser irreversível, foi conduzida com o intuito de dar continuidade a orla da Zona Sul, expandindo a área residencial mais valorizada do Rio de Janeiro.

O projeto, modernista assim como o de Brasília, utilizou conceitos estabelecidos na Carta de Atenas e no zoneamento, calcado na corrente do pensamento de Le Corbusier, que acreditava que a arquitetura deveria ter uma visão social, baseada nas essencialidades humanas, na felicidade do homem. Lúcio

² COSTA, Lúcio. *Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Estado da Guanabara. 1969. p. 03.

Costa projetou a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca dividindo-as em áreas onde os habitantes pudessem circular, morar, trabalhar e se recrear. Para isso criou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas, sem sinalização. O principal meio de transporte, tal como em Brasília, seria o automóvel que iria trafegar livremente, sem trânsito. Elaborou-se um mapa (desenho, foto abaixo) com 43 itens que entendeu essenciais para a urbanização da região.



(Projeto Lúcio Costa. Disponível em <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/urbanismo-para-quem>. 1>

Acesso em: 10 ago. 2012). 1. Centro Metropolitano da Guanabara; 2. Centro Cívico; 3. Pedra da Panela (tombada); 4. Dois Irmãos; 5. Cortina de Ficus – Benjamina; 6. Área de expansão urbana; 7. Área Reservada; 8. Renques de Palmeiras Imperiais; 9. Aeroporto executivo; 10. Bosque; 11. Expo -72 – Universidade vinculada a secretaria de C & T³; 12. Museu; 13. DER; 14. Centros da Barra e de Sernambetiba; 15. Núcleos Residenciais – apartamentos; 16. Lotes residenciais; 17. Utilidade pública ou privada; 18. BR – 101; 19. Núcleos de torres residenciais; 20. Núcleos de casas isoladas; 21. Pedra Itaúna – Área preservada; 22. Morro do Portela; 23. Áreas urbanizadas e arborização; 24. Ancoradouros; 25. Entrada de Guaratiba (Bandeirantes.); 26. Área a estudar; 27. Golf; 28. Engenheiro D Água (tombado); 29. Capela N. S. da Pena; 30. Bairro Proletário a arborizar; 31. Indústrias não nocivas; 32. Freguesia de Jacarepaguá; 33. Largo Pechincha - Jacarepaguá; 34. Largo do Tanque - Jacarepaguá; 35. Largo do Taquara - Jacarepaguá; 36. Metrô - Espaço Central; 37. Mono - Trilho Madureira - Galeão; 38. Estrada de Jacarepaguá; 39. Área agrícola – Chácaras e Sítios; 40. Futura orla hoteleira; 41. Reserva biológica; 42. Autódromo existente; 43. Feira Permanente dos Estados.)

³ Universidade vinculada ao secretariado de Ciências e Tecnologia.

Costa não queria que a Barra da Tijuca tivesse uma urbanização igual a do bairro de Copacabana, onde linhas de prédios bloqueiam a vista e a circulação da brisa marítima. Para isso, a Avenida Litorânea, “entre a praia e a lagoa ou o canal de Marapendi”, deveria ser mantida ao natural e sem pavimentação para se incorporar ao ambiente agreste das dunas ao longo das praias e para não bloquear a vista do mar dos demais quarteirões. Jamais seria uma rua de mão dupla, com retorno e construção de canteiro central. Na urbanização da orla também estava prevista a edificação de hotéis nos dois extremos da faixa litorânea.

As construções já existentes nos loteamentos Tjucamar, Jardim Oceânico e Recreio dos Bandeirantes, como possuíam terreno arenoso, deveriam plantar amendoeiras que não poderiam ser podadas. O arquiteto esperava que, com o plantio das amendoeiras, posteriormente os próprios moradores contribuiriam com a arborização com o cultivo de cajueiros e coqueiros, o que criaria um oásis acolhedor que ajudaria na composição paisagística do conjunto. Essa mesma determinação também deveria ser seguida pela Cidade de Deus. Inspirado pela defesa da paisagem, Costa inadmitia o posteamento em toda a área do Plano, mesmo que fosse a título precário, uma vez que todas as instalações deveriam ser subterrâneas.

As terras de Vargem Grande, Vargem Pequena e os campos de Sernambetiba seriam áreas de cultivo, destinadas a sítios, granjas e chácaras. Seria criado nesta localidade um plano paralelo para habitações populares, que teriam toda a infraestrutura e que seriam construídas com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH). Em 1976, na gestão de Marcos Tamoyo, chegou-se a pensar na realização desse projeto. Contudo, como esclarecem Gerônimo Leitão e Vera Rezende, a região possui solo “inadequado (turfa), que encarece o seu aproveitamento para construções de baixo preço”⁴.

O plano de Lúcio Costa determinava que a reserva biológica de Jacarepaguá se mantivesse protegida bem como a área do Bosque da Barra. O Plano expressava a preservação do meio ambiente utilizando-se da palavra “agreste”; falava em monumentos naturais e na criação de parques públicos. O arquiteto queria abundância de áreas verdes contínuas e sempre que possível, *in natura*. Costa

⁴ LEITÃO, Gerônimo; REZENDE, Vera. *Planejamento e realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

tinha o compromisso em manter a vegetação original até o limite que considerava possível para uma área urbanizada.

Numa visão socialista, Costa acreditava que aquilo que projetou seria para todos, mas, na prática, o que ocorreu foi que a Barra da Tijuca não foi realizada para a classe de baixa renda que precisa do transporte público para se locomover: houve uma urbanização sem transporte de massa, pois pouco foi pensado nela. Verificou-se aqui o mesmo equívoco ocorrido em Brasília, pois o arquiteto criou a capital do país, mas, não, as cidades satélites. Essas foram construídas da mesma forma que as favelas, pela exclusão sócio espacial.

Para colocar em prática o projeto elaborado por Lúcio Costa, foi criado no mesmo dia da promulgação do Decreto-lei n. 42, o Grupo de Trabalho para a Baixada de Jacarepaguá (GTBJ), órgão do qual o arquiteto foi consultor, e que ficou encarregado de coordenar e dirigir a implantação do plano. Com isso, os proprietários de lotes, com o objetivo de definir os aproveitamentos de suas áreas, passaram a procurar o GTBJ que, junto com Costa, determinavam os projetos que seriam aprovados para a região, uma vez que o plano urbanístico apenas traçava diretrizes gerais, que deveriam ser detalhadas na medida em que os projetos eram apresentados.

Em 05 de março de 1976, foi promulgado o Decreto nº 322 que instituiu que a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca seria considerada Zona Especial – 5; no mesmo dia foi sancionado o Decreto n. 324, que determinou a aprovação das instruções normativas de uso, sua intensidade e parcelamento de toda a ZE-5, sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral (SUDEBAR) e dividiu a área em 46 subzonas. Para cada uma dessas 46 subzonas seriam definidos características, limites, parcelamento do solo, uso, intensidade, tipos de edificações e gabaritos próprios. O objetivo era priorizar obras de implantação da subestação de gás, duplicação da atual Ayrton Senna e atual Avenida Salvador Allende e a extensão de toda a rede de abastecimento de água, pela Companhia Estadual de Água e Esgoto. Para atender aos interesses do setor imobiliário este decreto incluiu índices urbanísticos mais atraentes para a construção civil. Começaram, assim, as primeiras grandes modificações no plano urbanístico do arquiteto e Costa se desligou do seu acompanhamento, declarando posteriormente em entrevista seu desapontamento.

Com a edição desta norma o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER) duplicou a Via 11 (atual Avenida Ayrton Senna), a prefeitura finalizou as obras do autódromo, na península de Itapeba, abriu as obras para a construção do Riocentro, duplicou e iluminou a Avenida Sernambetiba (atual Avenida Lúcio Costa) e na Estrada dos Bandeirantes foram construídos condomínios: Nova Ipanema, Novo Leblon, Atlântico Sul, Barramares e Riviera Del Fiori (todos dentro do conceito de cidades-torres criados por Le Corbusier), o hipermercado Carrefour (1978) e o *Barra Shopping* (1981).

Em 1980, a prefeitura da cidade declarou que os custos para a implantação da rede de água e esgoto, que não tinham sido até então efetuados, eram extremamente elevados. Naquela época já se constatava elevado grau de poluição das lagoas e do lençol freático da região. Ressalta-se que, diferentemente do que foi determinado para a localidade, a urbanização não se iniciou pela infraestrutura, o que seria o mais correto e praticado pela maioria dos países desenvolvidos.

No ano seguinte, 1981, na gestão do prefeito Júlio Coutinho, foi sancionado o Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981, que revogou o Decreto n. 324/76 e criou novas regras de zoneamento, parcelamento e edificações para cada uma das 46 subzonas que compõem a Baixada de Jacarepaguá, delimitando, de acordo com a função de cada uma, as suas características de modo a propiciar um racional parcelamento do território. Os traçados iniciais do Plano Piloto foram expressivamente alterados, admitindo-se um novo aproveitamento da região o que gerou um contraponto aos ideais modernistas de Costa.

As mais flagrantes mudanças do mapa original elaborado pelo arquiteto foram nas condições de uso e parcelamento do solo que se refletiram no micro zoneamento de cada subzona e nos gabaritos das edificações, permitindo o aumento dos gabaritos da região como um todo e a autorização para a construção de hotéis e residências também com maior número de pavimentos na orla da praia, que passaram a poder ter entre oito e quinze andares. A norma permitiu que o setor imobiliário explorasse a verticalização da área e sua variedade funcional. As alterações no número de pavimentos dos *apart-hotéis* representavam atrativos especiais ao setor imobiliário pela permissão de maiores índices construtivos, podendo-se construir 15 pavimentos em locais onde o gabarito máximo permitido era de apenas cinco.

O Decreto n. 3.046/81 foi de encontro a uma das principais metas de Lúcio Costa ao elaborar o Plano Piloto de urbanização e zoneamento da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, que era impedir a construção de gabaritos altos e germinados que formassem verdadeiras barreiras de cimento.

Durante os anos 80, a Barra da Tijuca viveu uma explosão demográfica com praticamente todos os terrenos ao longo das suas avenidas ocupados por grandes condomínios residenciais, parques, supermercados, *shopping centers*, escolas, hospitais. As avenidas foram duplicadas e receberam sinalização.

A especulação imobiliária anunciava a Barra da Tijuca como o novo eldorado. Era comum, naquela época, encontrar nos sinais de trânsito da cidade, panfletagens com anúncios de venda de unidades habitacionais em condomínios residenciais que exaltavam o verde e a proximidade com o mar. Morar na Barra virou sinônimo de morar em condomínios fechados, verdadeiras ilhas habitacionais onde se vende conforto, segurança e lazer.

Com a cidade se expandindo em direção à Barra da Tijuca, sua urbanização começava a dar sinais concretos da exclusão, com a classe média e alta cercada por muros e a população de baixa renda se aglutinando em centenas de favelas horizontais nas margens de córregos e lagoas.

A infraestrutura não acompanhou o crescimento urbano da região, onde há um precário sistema de saneamento ambiental para coletar e tratar os efluentes domésticos, contribuindo para o surgimento de problemas ambientais e conflitos socioambientais. Considerada como o principal obstáculo ao desenvolvimento sustentável da Barra da Tijuca, a falta de saneamento ambiental resulta em problemas ecológicos de poluição hídrica do complexo lagunar e impactos ambientais urbanos advindos de aterros indiscriminados e ocupação das margens de rios e lagoas.

Ao final da década de 80, no primeiro semestre de 1988, diante do primeiro grande embate entre os agentes envolvidos na produção do espaço urbano da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, criou-se o movimento pela emancipação da Barra da Tijuca. Este teve início devido à falta de investimentos públicos e ao pagamento de altos impostos que não eram revertidos para a localidade. Houve um plebiscito, que decidiu todavia pela não separação uma vez que apenas 12% dos moradores votaram, quando seria necessário um quórum de 50%.

Ao longo da década de 90, a Barra da Tijuca continuou com seu intenso processo de ocupação e tornou-se o lugar preferido da classe média emergente,

cujo gosto a fez ficar conhecida como a Miami brasileira. Este processo continuou mesmo após a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), sancionada em 1988, cujos artigos 182 e 183 estabelecem normas gerais para a política urbana do país, objetivando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. As alterações urbanísticas ao Plano Piloto de Lúcio Costa continuaram, apesar dos princípios constitucionais, cuja execução foi negligenciada, e à revelia também do disposto na Constituição Estadual, sancionada em 05 de outubro de 1989, e do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (PDDCRJ, Lei Complementar nº 16, de 04 de junho de 1992), que estabeleciam regras para a política urbana e para o processo contínuo de planejamento do município. Prevaleceram ajustes de interesse do setor imobiliário, alterando gabaritos e a forma de uso e parcelamento do solo.

A incapacidade do poder público em dar seguimento à urbanização nos moldes do projeto do arquiteto ficou patente, assim como o desinteresse em produzir habitações para a população de baixa renda, o descaso com o saneamento, o desinteresse em prover a mobilidade urbana, tudo isso levou ao agravamento das condições ambientais, especialmente do seu sistema lagunar.

Diariamente, a sujeira vertida pelos *shoppings* e condomínios é lançada nos rios e lagoas da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, que estão poluídas e cujas águas fétidas escorrem para o mar.

Segundo os últimos dois Censos do IBGE, a região administrativa da Barra da Tijuca (R.A. XXIV) possuía em 2000 o total de 174.353 habitantes e passou para 300.823 em 2010 (aumentou 57% no intervalo de 10 anos). O bairro representava o sonho dourado de quem, vindo da periferia, pretendia ascender na escala social.

Após 12 anos da elaboração da CRFB, foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamentou os artigos 182 e 183, determinando que o Poder Público Municipal deverá promover uma política urbana de desenvolvimento das funções sociais, com o objetivo de garantir o pleno crescimento da cidade e o bem-estar de seus moradores. Esta lei garante o direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, a uma gestão governamental de cooperação e democrática, por meio da participação da população; preceitua a ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar sua utilização inadequada tanto para construção de imóveis como para a infraestrutura urbana.

Passaram-se mais 21 anos até que o município do Rio de Janeiro sancionasse seu novo Plano Diretor e 12 anos após o Estatuto da Cidade, que o define como o “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (artigo 40, Estatuto da Cidade). Esperava-se que esse novo Plano (Lei Complementar n. 111/11) fosse estabelecer critérios para o uso e ocupação do solo, com maior respeito às normas e parâmetros ambientais; que disciplinasse o saneamento, o transporte coletivo urbano, a habitação, a preservação ambiental, enfim toda a infraestrutura urbana e de serviços para a cidade sustentável. Após a promulgação do novo Plano Diretor municipal há dois anos, o que se vê na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca são obras destinadas a adequar a região as exigências do Comitê Olímpico Internacional e da FIFA, fruto da escolha da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2016 e a Copa do Mundo de 2014. Assim, obras de estruturação, que desde o início do Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa deveriam existir, apenas agora parecem sair do papel, mais por compromissos internacionais pactuados para ganhar o direito de sediar os Jogos Mundiais de 2016 do que para obedecer aos preceitos legais. Assim, busca-se corrigir erros que não teriam ocorrido se as ideias de Lúcio Costa prevalescessem, despoluindo as lagoas, cuja efetivação, todavia, é de pouco crédito. A duplicação de vias e viadutos, que não estavam no Plano Piloto, vem sendo feita, tornando evidente que o rodoviarismo continua predominante.

Espera-se que o poder público do município do Rio de Janeiro se aprofunde mais nas questões ambiental, habitacional, urbanística e social para a região da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca e que o governo desenvolva enfim uma política democrática urbana, com efetiva participação popular, para que os anseios da sociedade sejam ouvidos e implantados, pois o que se vê na prática é um real distanciamento deste e das leis perante os anseios da população, uma vez que o interesse do cidadão é deixado à margem em prol dos interesses privados.

REFERÊNCIAS:

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 10 de jun de 2013.

_____. Lei Complementar n. 10.257, 10 de jul de 2001. Instituiu o Estatuto da Cidade. Disponível em:< <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10257-10-julho-2001-327901-norma-pl.html>> Acesso em: 10 de jun de 2013

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: Entre o discurso e a prática*. São Paulo: Ed. Unesp, 2004. COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa: O registro de uma vivência*. São Paulo: Ed. Empresas das Artes, 1995.

COSTA, Lúcio. *Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Estado da Guanabara. 1969.

_____. *Plano – Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, Sernambetiba e Jacarepaguá*. Estado da Guanabara: Ed. Agência Jornalística Imagem Ltda, 1969.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Constituição do Estado do Rio de Janeiro*. 1999. Disponível em: www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_rj. Acesso em: 10 jun. 2013.

FERNANDES, Edésio. *Cidade legal x cidade ilegal*. Em: *Cidade (i)legal*. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2008.

_____. *Do Código Civil ao Estatuto da Cidade*. Em: *Cidade (i)legal*. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad. 2008.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. *A construção do Eldorado Urbano*. O plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarépaguá – 1970/1988. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Ed. da Universidade Federal Fluminense, 1999.

LEITÃO, Gerônimo e REZENDE, Vera F. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Otilia. *A cidade do pensamento único*. Rio de Janeiro: Ed. Vozes. 2007.

_____. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1979.

_____. *O que esperar dos planos diretores?* 2005. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_esperarplano_diretor.pdf. Acesso em: 12 de agosto de 2012.

_____. *Metrópoles brasileiras*. 2006. Disponível em: <http://www.itaucultural.org.br/proximoato/pdf/textos/textoerminiamaricato.pdf>. Acesso em: 12 de agosto de 2012.

_____. *Metrópole, legislação e desigualdade*. Estudos Avançados. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>. Acesso em: 12 de agosto de 2012.

_____. *Conhecer para resolver a cidade ilegal*. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_conhecercidadeilegal.pdf. Acesso em: 12 de agosto de 2013.

_____. *Nossas cidades estão ficando inviáveis*. 2007. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2508%3Acatid%3D28&Itemid=23. Acesso em: 12 de agosto de 2012.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. *O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1977.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. *Baixada de Jacarepaguá*, 1980.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral *Zona Especial -5 (ZE-5)*. Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Pereira Passos. Diretoria de Informações Geográficas. *Plano Diretor Decenal de 2002. Subsídios para a sua Revisão 2005*. Disponível em: http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653_planodiretor.PDF. Acesso em: 10 de jan de 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairrosariocas> Acesso em: 20 de out. de 2012.

_____. Prefeitura. da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: http://obras.rio.rj.gov.br/index2.cfm?sqncl_publicacao=264 Acesso em: 20 de dez. de 2012.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Endereço eletrônico: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu>. Acessos contínuos no mês de janeiro de 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/ev_planos.asp Acesso em: 25 de abr. de 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rio2016.com.br/noticias/noticias/prefeito-do-rio-garante-numero->

suficiente-de-quartos-de-hoteis-para-os-jogos-ja-em> Acesso em: 30 de maio de 2013.

_____. Decreto- lei n. 42, de 23 de jun. de 1969. Aprova o Plano Pilôto de urbanização e zoneamento para a Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/DL42E.PDF>> Acesso em: 10 de jun. de 2013.

_____. Decreto n. 322, de 03 de mar. de 1976. Aprova o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.afaerj.org.br/legiszon/D322/D322.htm>> Acesso em: 10 de jun. de 2013.

_____. Decreto n. 324, de 03 de mar. de 1976. Aprova o regulamento e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D322M.PDF>. Acesso em: 10 de jun. de 2013.

_____. Decreto n. 3.046, de 27 de abr. de 1981. Consolida as Instruções Normativas e os demais atos complementares baixados para disciplinar a ocupação do solo na área da Zona Especial 5 (ZE-5), definida e delimitada pelo Decreto nº 322, de 03/03/1976. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D3046M.PDF>> Acesso em: 10 de jun. de 2013.

REZENDE, Vera F. *O jogo de verde com o branco, Lúcio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá*. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Vera%20Rezende.pdf>. Acesso em: 10 de março de 2012.

_____. *O Planejamento urbano e Ideologia*. 1982. Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 1982.

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. *O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Interações e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro. Ed. UFF. CREA-RJ, 2004.

_____. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos ideais modernistas Após Três Décadas*. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/148R.pdf>. Acesso em: 10 de março de 2012.

_____. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como Espaço Residencial, Evolução e Crítica de um Projeto para uma área de Expansão da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

REZENDE, Vera. F. M.; LEITÃO, Gerônimo; SAMPAIO, M.; CAVALCANTE, André. *A Barra da Tijuca como espaço residencial e de serviços: Uma nova Centralidade em uma área de expansão na cidade do Rio de Janeiro* In: *A arquitetura da cidade contemporânea: centralidade, estrutura e políticas públicas (no prelo)*. Vol I. Rio de Janeiro: Ed. Univali, 2011, p.171-191.

REZENDE, Vera. F. M.; SILVA, F. F. O.; OLIVEIRA, M. T. C.; YORGENSEN, P. *A outorga onerosa do Direito de construir e o solo criado: Uma necessária avaliação das matrizes Conceituais*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR). V.11 n.2, 2011. p.51-71.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Santa Catarina: Ed. Argos, 2003.

SILVA, Gabriela. *Processo de ocupação urbana da Barra da Tijuca (RJ): Problemas ambientais, conflitos sócios-ambientais, impactos ambientais e urbanos*. 2006. Disponível em: <http://www.fec.unicamp.br/~parc/vol1/n1/parc01silva.pdf>. Acesso em: 10 de janeiro de 2013.

SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. São Paulo: Ed.Malheiros, 2012.

SILVA, Luciana Araújo da. *Barra da Tijuca: O Concebido e o Realizado*. Revista geo-paisagem (on line). Ano 3, n. 06, 2004. Disponível em: <http://www.feth.ggf.br/barra.htm>. Acesso em: 23 de abril de 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2001.

VILLAÇA, Flavio. *As ilusões do plano diretor*. 2005. Disponível em: http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf. Acesso em: 20 de abril de 2012.

_____. *A segregação social da metrópole brasileira*. 1998. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/anpocs1.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2012.

ZEE, David. *Barra da Tijuca: Natureza e Cidade*. Rio de Janeiro: Ed. Andréa Jakobsson Estúdio, 2012.