



## **BAIXADA DE JACAREPAGUÁ E BARRA DA TIJUCA: PLANO PILOTO, URBANIZAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS AMBIENTAIS**

SILVA, Tatiana

*Mestre em Ciências Jurídicas e Sociais – Universidade Federal Fluminense e  
Professora do curso de Direito da Universidade Estácio de Sá (UNESA)*

*tfdsilva@gmail.com*

97

### **RESUMO**

O artigo analisa o processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, suas alterações normativas e a realidade atual da região. Para tanto teve por base teórica o Plano Piloto elaborado pelo arquiteto, o Decreto-lei 42/1969, que aprovou o planejamento urbanístico da localidade e normas posteriores. O objetivo é demonstrar que a urbanização da forma como foi gerida pela administração pública, levou a um elevado crescimento demográfico, segregação social e territorial, precários serviços públicos e degradação ambiental. Por fim, conclui-se que a urbanização da região tem se processado em descompasso com importantes leis federais, o Plano Diretor Municipal, não atende à população de baixa renda e continua a degradar o ecossistema local.

**Palavras-chave:** Barra da Tijuca. Plano Piloto. Urbanização.

### **ABSTRACT**

The paper analyzes the process of urbanization and zoning of Baixada de Jacarepagua and Barra da Tijuca, west of the city of Rio de Janeiro, designed by architect Lucio Costa, in 1969, its regulatory changes and the current reality of the region. For both had theoretical basis for the master plan prepared by the architect, the Decree-Law 42/1969, which approved the urban planning of the locality and later standards. The goal is to demonstrate that the urbanization of the way it was managed by the government, led to high population growth, social and territorial segregation, poor public services and environmental degradation. Finally, it is concluded that the urbanization of the area has proceeded in step with important federal laws, the Master Plan does not meet the low-income population and continue to degrade the local ecosystem.

**Key-words:** Barra da Tijuca. Plano Piloto. Urbanization.



## **BAIXADA DE JACAREPAGUÁ E BARRA DA TIJUCA: PLANO PILOTO, URBANIZAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS AMBIENTAIS.**

O presente trabalho pretende mostrar o processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca desde a criação do Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, até a atualidade, agosto de 2014. Para tanto irá analisar o projeto de Costa e a realidade atual da região, destacando as principais normas jurídicas envolvidas neste processo e as inúmeras transformações de ordem espacial, urbana e ambiental.

A 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 da norma determinava que a elaboração e apresentação do Plano Piloto para a região seria elaborado por Lúcio Costa.

O objetivo precípua estabelecido por Costa para a localidade era controlar a expansão urbana e preservar a ecologia do lugar, já que a área era uma das últimas disponíveis para onde a cidade poderia se expandir. Nas palavras de Lúcio Costa, ia “perdendo muito do ar agreste que ainda é seu maior encanto”, sendo necessário estabelecer “determinados critérios de urbanização” [...] “para o desenvolvimento ordenado da região” (COSTA. 1969, p. 03).

Ainda, segundo o arquiteto, era conveniente “encarar o futuro provável dessa área no quadro geral do destino urbanístico da Guanabara” (COSTA. 1969, p. 04).

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 “derramava-se como um líquido pela Zona Norte e se comprimia contida entre vales e as praias da Zona Sul” (COSTA. 1969, p. 03).

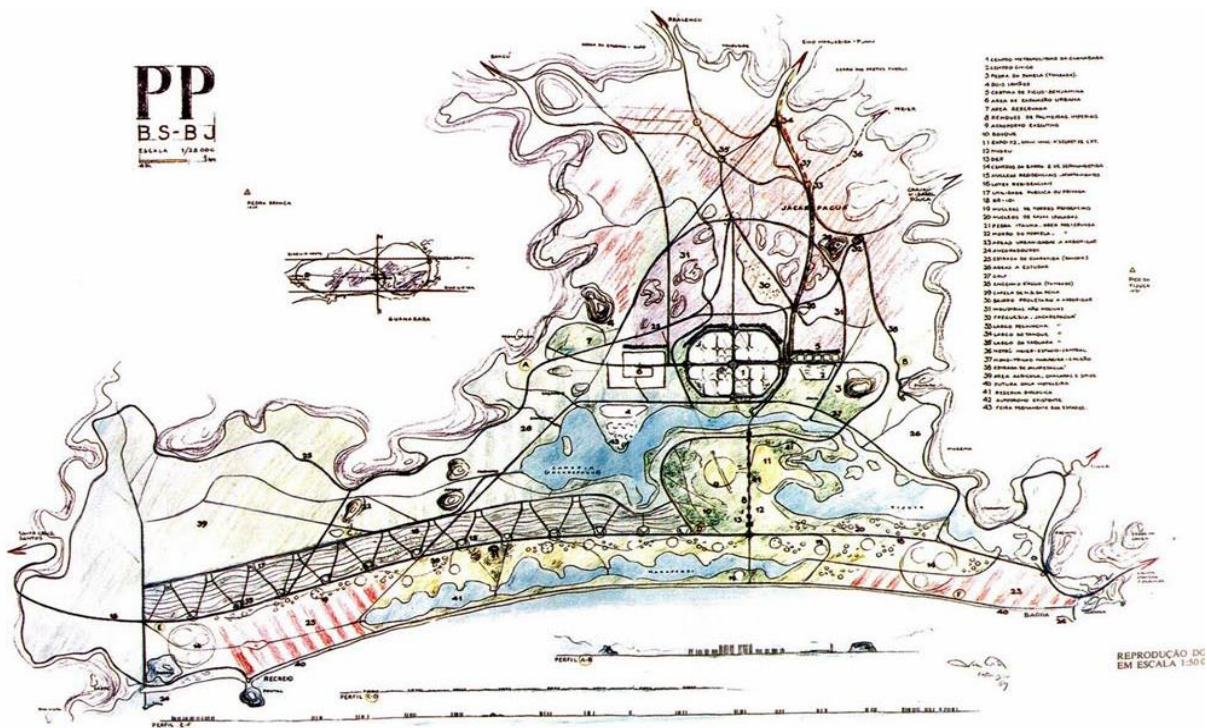
A ocupação, que era irreversível, foi conduzida com o intuito de dar continuidade a orla da Zona Sul, expandindo a área residencial mais valorizada do Rio de Janeiro.



O projeto, modernista, utilizou conceitos estabelecidos na Carta de Atenas pautado 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. Costa projetou a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca dividindo-as em áreas onde os habitantes pudessem circular, morar, trabalhar e recrear. Para isso criou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas, sem sinalização. O principal meio de transporte 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 e zoneamento da área.

99

Figura 1: Plano Lúcio Costa: Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá



(Projeto Lúcio Costa. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/urbanismo-para-quem>. 1> Acesso em: 10 ago. 2012. 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 & T<sup>a</sup>; 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.)

Lúcio Costa não queria que a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca tivessem uma urbanização igual a que foi feita no bairro de Copacabana, onde houve o bloqueio da vista e a circulação da brisa marítima entre a praia e a baixada. Para isso, a Avenida 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, como na verdade é nos dias de hoje. Na urbanização da orla, também estava prevista a edificação de hotéis nos dois extremos da faixa litorânea.

As edificações já existentes nos loteamentos Tujucamar, Jardim Oceânico e Recreio dos Bandeirantes, como possuíam terreno arenoso, deveriam plantar amendoeiras que não poderiam ser podadas. Essa mesma determinação também deveria ser seguida pela Cidade de Deus.

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 seriam áreas de cultivo, destinadas a sítios, granjas e chácaras, assim como os campos de Sernambetiba. Seria criado nestas localidades um plano paralelo que teria toda a infraestrutura e seria construído com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH). Em 1976, na gestão de Marcos Tamoyo, chegou-se a pensar na construção 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” (LEITÃO; REZENDE. p. 05).

---

<sup>a</sup> Universidade vinculada ao secretariado de Ciências e Tecnologia.



O plano determinava que a reserva biológica de Jacarepaguá se mantivesse protegida bem como a área do Bosque da Barra. Ele expressava a preservação do meio ambiente (utilizando-se a palavra *agreste*) e ainda, monumentos naturais e a criação de parques públicos. O arquiteto queria abundância de áreas verdes contínuas e sempre que possível, *in natura*, 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 Baixada de Jacarepaguá e a Barra da Tijuca não foram pensadas 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.

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, 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, o prefeito Marcos Tamoyo, que sucedeu Negrão e Lima, promulgou 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, em seu artigo 1º, a aprovação das instruções normativas de uso, sua intensidade e parcelamento de toda esta Zona Especial, 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 teriam criados 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 Via 11 (atual Avenida Ayrton Senna), Via 9



(hoje Avenida Salvador Allende) e a extensão de toda a rede de abastecimento de água, pela Companhia Estadual de Água e Esgoto.

Com o objetivo de atender aos interesses do setor imobiliário o decreto incluiu índices urbanísticos mais atraentes para a construção civil. Começam assim, as primeiras grandes modificações no plano urbanístico do arquiteto.

Com a edição desta norma o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER) duplicou a Via 11, 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 a Estrada dos Bandeirantes, foi construído o condomínio Nova Ipanema, Novo Leblon, Atlântico Sul, Barramares e Riviera Del Fiori (todos dentro do conceito de cidades–torres criados por Le Corbusier), hipermercado Carrefour (1978), *Shopping Barra Shopping* (1981).

Em 1980, a prefeitura da cidade constatou que os custos para a implantação da rede de água e esgoto eram extremamente elevados e, diante de outras prioridades do governo não tinham sido, até aquela data, efetuados. Nesta época já se constatava elevado grau de poluição das lagoas e do lençol freático da região.

Entre 1974 até 1980 pequenos decretos de urbanização da área foram sancionados, até que em, 27 de abril de 1981, na gestão do prefeito Júlio Coutinho, foi sancionado o Decreto n. 3.046 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 e Barra da Tijuca, delimitou 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, admitiu-se um novo aproveitamento da região o que gerou um contraponto aos ideais modernistas de Costa.

As mais flagrantes mudanças do traçado original elaborado pelo arquiteto foram nas condições de uso e parcelamento do solo que refletiu 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 residências também com maior número de



pavimentos na orla da praia, que passaram a ser de, no mínimo, de oito e, no máximo, 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 até então de apenas 5.

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 Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca que era impedir a construção de gabaritos altos e germinados que formassem verdadeiras barreiras de cimento.

Ressalta-se que, diferente do que foi determinado para a localidade, a urbanização não iniciou pela infraestrutura, o que seria o mais correto e praticado pela maioria dos países desenvolvidos.

Durante os anos 80, a Barra da foi marcada por um forte crescimento imobiliário na região, principalmente com a construção de grandes condomínios residenciais, supermercados, *shoppings centers* e a duplicação e sinalização de avenidas.

A especulação imobiliária anunciava a região como o novo eldorado. Morar na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca era morar em condomínios fechados, seguros, com conforto, segurança, lazer e natureza.

Começa a se ver nitidamente uma urbanização por exclusão, onde a classe média e alta habita cercada por muros e a população de baixa renda começa a se aglutinar nas margens das lagoas, iniciando o processo de favelização.

Em 1983, a prefeitura criou o Sistema de Assentamentos de Baixa Renda (SABREN), que reuniu informações sobre os assentamentos precários e informais cariocas, com o objetivo de apoiar a construção de políticas públicas, destinadas à urbanização e desenvolvimento social.



O Instituto Pereira Passos, com base nas informações do Censo de 2010, anunciou que a população residente em favelas no município do Rio de Janeiro, representava 23% do total da população carioca, correspondendo a 1.443.773 habitantes.

A Barra da Tijuca e Jacarepaguá registraram uma enorme ampliação de sua população favelada nos últimos dez anos, 53%. Já o crescimento da população não-favelada foi de apenas 28%.

Segundo os dados do Instituto, em 2010, dos 909.368 moradores, 236.834 residiam em favelas, isso corresponde a 26% da população total dessas localidades. Esse dado constata que o maior crescimento das favelas foi justamente na área que mais se expandiu na cidade, não só demograficamente, mas também em geração de empregos, uma vez que na Barra da Tijuca e Jacarepaguá existem muitas atividades empregadoras de mão de obra não especializada, como a construção civil, comércio e serviços gerais.

Assim, fica cristalino que a infraestrutura da região não acompanhou o seu crescimento urbano, existe 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 Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, a falta de saneamento ambiental resulta em problemas ecológicos de poluição hídrica do complexo lagunar e impactos ambientais urbanos advindos pela rápida ocupação e especulação imobiliária voltada para as altas classes de renda que resultou em aterros indiscriminados e com a ocupação (ir)regular das margens de lagoas e rios.

Ao longo da década de 90, ano 2000 até a atualidade a localidade continuou com seu intenso processo de ocupação. Mesmo em 1988 com a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) em seu Título VII, Capítulo II, Da Política Urbana (artigos 182 e 183), estabelecer, constitucionalmente, normas gerais para a política urbana do país, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, deixando sua execução a cargo do poder público





municipal através da elaboração o Plano Diretor, sendo a norma ratificada pelo artigo 231 da Constituição Estadual, de 1989, e com posterior publicação, em 1992, do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (PDDCRJ, Lei Complementar n° 16, de 04 de junho de 1992), que estabeleceu regras para a política urbana e o processo contínuo de planejamento do município, continuaram as alterações urbanísticas ao Plano Piloto de Lúcio Costa. Essas alterações, sem sua maioria, tinham o condão de promover ajustes necessários aos interesses do setor imobiliário, alterando gabaritos e o uso e parcelamento do solo.

Em 2001, foi sancionado o Estatuto da Cidade, Lei n° 10.257, que tinha o objetivo de criar diretrizes para o crescimento urbano. Com a edição da norma, acreditava-se que o município do Rio de Janeiro fosse elaborar um novo Plano Diretor, uma vez que o sancionado em 1992 iria completar 10 anos. Com o Estatuto da Cidade em vigor, só em 2011 o poder público municipal instituiu o novo seu novo Plano de urbanização, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, Lei Complementar n. 111, sancionada em 01 de fevereiro de 2011. Esperava-se que com esse novo Plano Diretor fosse estabelecido critérios mais rigorosos para o uso e ocupação do solo, respeitando as preservações ambientais, e ainda, que fosse determinado a forma de e o tratamento de esgoto, saneamento, habitação, infraestrutura de serviços e urbana além da cidade sustentável. Porém, isso não aconteceu. Da forma como a norma foi elaborada necessitará de outras legislações para organizar a cidade.

Hoje, o novo Plano Diretor municipal tem pouco mais de três anos e 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 fruto da escolha da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Com isso a prefeitura pretende melhorar o transporte viário, despoluir as lagoas e canais, melhorar o sistema de saneamento e infraestrutura dos bairros que compõem as regiões administrativas da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, uma vez que nessas áreas acontecerá grande parte dos jogos (cerca de 50% das competições) e instalará a Vila Olímpica.



Assim, obras de estruturação com investimentos em transportes públicos de massa, duplicação de vias, despoluição de lagoas e praias e saneamento, que desde o início do Plano Piloto elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa deveria existir, apenas agora, após a cidade ganhar o direito de sediar os Jogos Mundiais de 2016, estão saindo do papel.

Deseja-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 uma política democrática do poder público, 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 dos interesses privados.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](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.



\_\_\_\_\_. *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, de 05 de out. de 1989*. ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em:  
[www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao\\_rj](http://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, p. 20 - 41.

\_\_\_\_\_. “Do Código Civil ao Estatuto da Cidade”. *Em: Cidade (i)legal*. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad. 2008, p. 44 - 62.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. *A construção do Eldorado Urbano. O plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarépaguá – 1970/1988*. 1º 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, Otília. *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\\_esperarplanodiretor.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_esperarplanodiretor.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](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%3Acaticid%3D28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2508%3Acaticid%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..

\_\_\_\_\_. 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](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/bairros cariocas>> 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](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](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. MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. 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 sócio-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 geopaisagem (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 director". 2005. Disponível em: [http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao\\_pd.pdf](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.