

**O PROCESSO DE
EXPANSÃO URBANA
PARA A BAIXADA DE
JACAREPAGUÁ
ZONA OESTE DO RIO
DE JANEIRO**



**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia



IPPUR

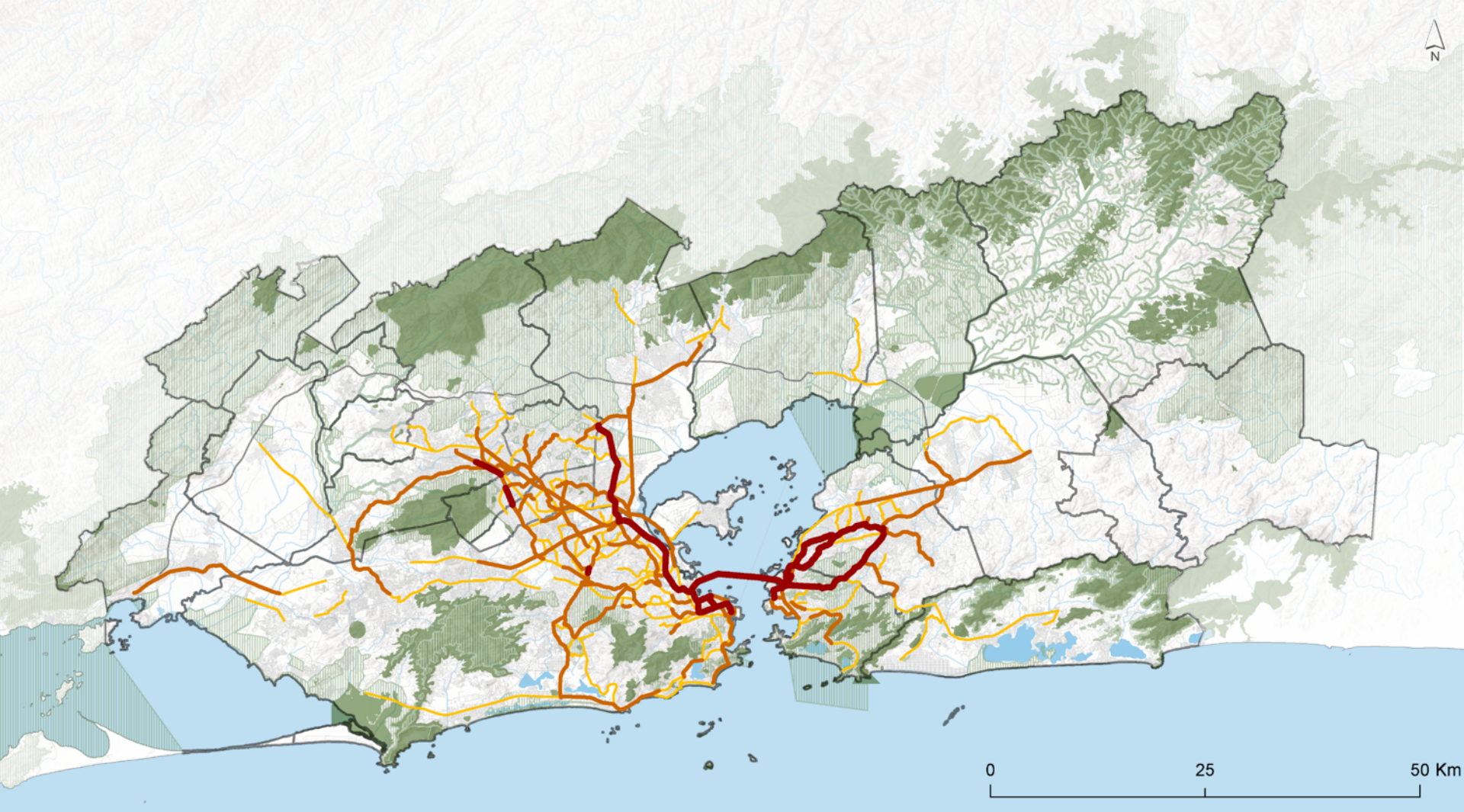
Instituto de Pesquisa
e Planejamento Urbano e Regional

A FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA

ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO RIO DE JANEIRO



- > A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi instituída em 1974, sua delimitação político-administrativa atual definida em 2019. Com **13 milhões habitantes em 21 municípios**, é a 2ª maior área metropolitana do Brasil, 3ª da América do Sul (Censo 2010). A Região Metropolitana concentra mais de 70% da população do Estado do RJ.



Fonte: Plano Diretor de Transportes Urbanos (2013)

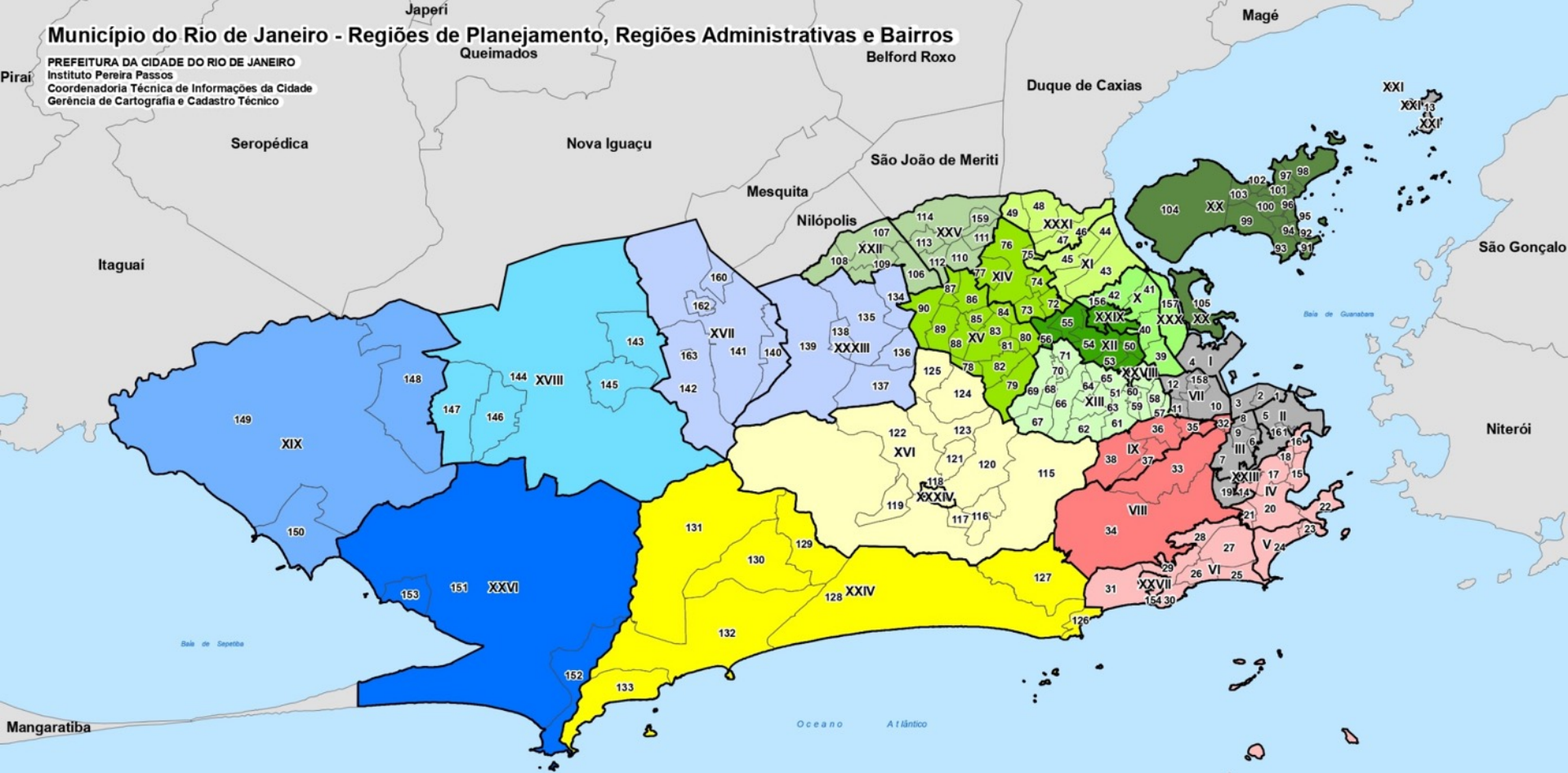
Linhas sobrepostas de transporte coletivo por ônibus municipal e intermunicipal

Legenda

- | | |
|----------------------|----------------------|
| — Malha Viária | Oferta |
| — Arco Metropolitano | — 120 - 240 ônibus/h |
| ■ Proteção Integral | — 240 - 720 ônibus/h |
| ■ Uso Sustentável | — > 720 ônibus/h |
| — Hidrografia | |
| — Limite Estadual | |

Município do Rio de Janeiro - Regiões de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
 Instituto Pereira Passos
 Coordenadoria Técnica de Informações da Cidade
 Gerência de Cartografia e Cadastro Técnico



I	Portuária	XII	Inhaúma	XXIII	Santa Teresa
II	Centro	XIII	Méier	XXIV	Barra da Tijuca
III	Rio Comprido	XIV	Irajá	XXV	Pavuna
IV	Botafogo	XV	Madureira	XXVI	Guaratiba
V	Copacabana	XVI	Jacarepaguá	XXVII	Rocinha
VI	Lagoa	XVII	Bangu	XXVIII	Jacarezinho
VII	São Cristóvão	XVIII	Campo Grande	XXIX	Complexo do Alemão
VIII	Tijuca	XIX	Santa Cruz	XXX	Maré
IX	Vila Isabel	XX	Ilha do Governador	XXXI	Vigário geral
X	Ramos	XXI	Ilha de Paquetá	XXXIII	Realengo
XI	Penha	XXII	Anchieta	XXXIV	Cidade de Deus

- AP1
- AP2
- AP3
- AP4
- AP5



O Núcleo “histórico” hipertrofiado – a expansão do tecido urbano

- > A Reforma Passos (1902 – 1906) marca uma nova relação entre o Estado e o Urbano, com o início de políticas “higienistas”, de **remoções na área central e adequação da forma urbana** frente às necessidades crescentes de “criação, concentração e acumulação de capital” (ABREU, 2008).
- > Fenômeno da “**Explosão Metropolitana**”: em uma ponta da cidade, a população de baixa renda se fixava cada vez mais longe do núcleo, em direção a **Zona Norte** seguindo os ramais ferroviários, enquanto na direção da **Zona Sul**, a classe alta se espremia entre o oceano e o Maciço da Tijuca.
- > A função residencial centro da cidade foi dando lugar às principais zonas financeiras e comerciais da metrópole. Tendência de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos existentes, cercado por estratos periféricos cada vez mais precários.



"Sim, embora o carioca da Avenida, do Posto 4, dos chás e cinemas chics fique espantado, existe, nesta sua maravilhosa terra, um 'sertão', como na Amazônia, em Matto Grosso, em Goyaz, em Minas, na Bahia. Embora menos bravio..."

(Ricardo Palma, prefacio do livro "O Sertão Carioca", de Armando Corrêa, 1936).

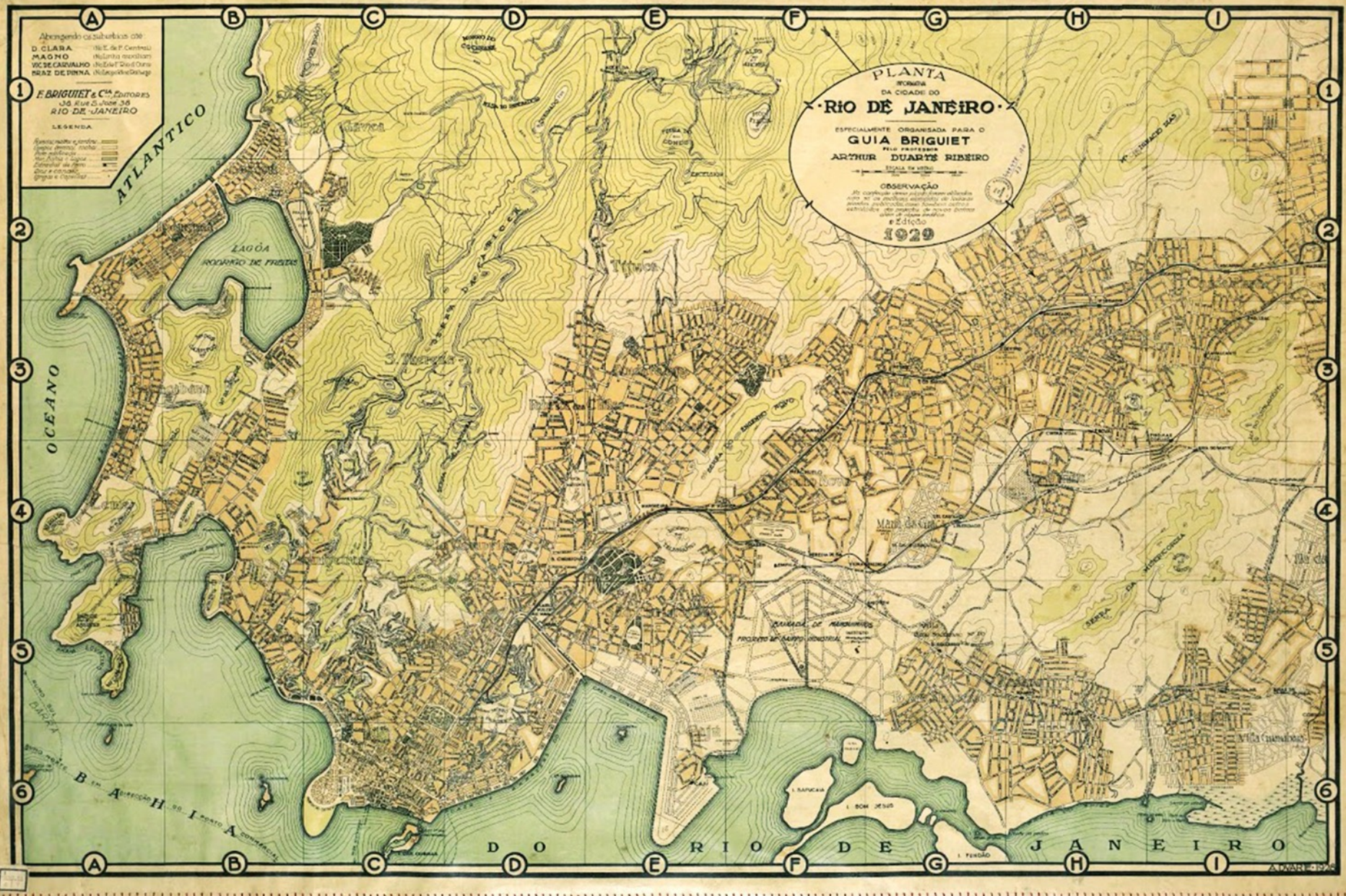




"Sim, embora o carioca da Avenida, do Posto 4, dos chás e cinemas chics fique espantado, existe, nesta sua maravilhosa terra, um 'sertão', como na Amazônia, em Matto Grosso, em Goyaz, em Minas, na Bahia. Embora menos bravio..."

(Ricardo Palma, prefacio do livro "O Sertão Carioca", de Armando Corrêa, 1936).



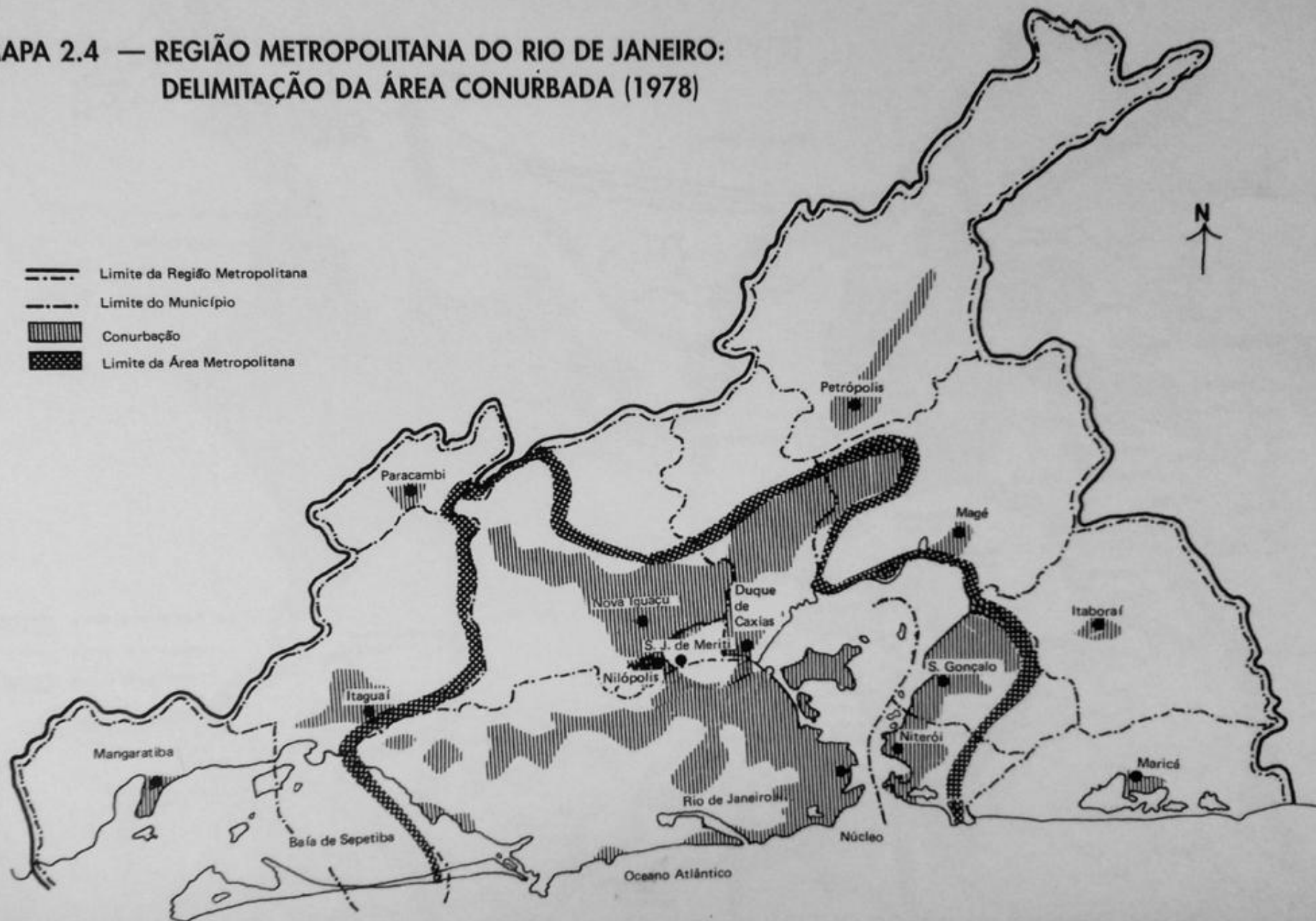


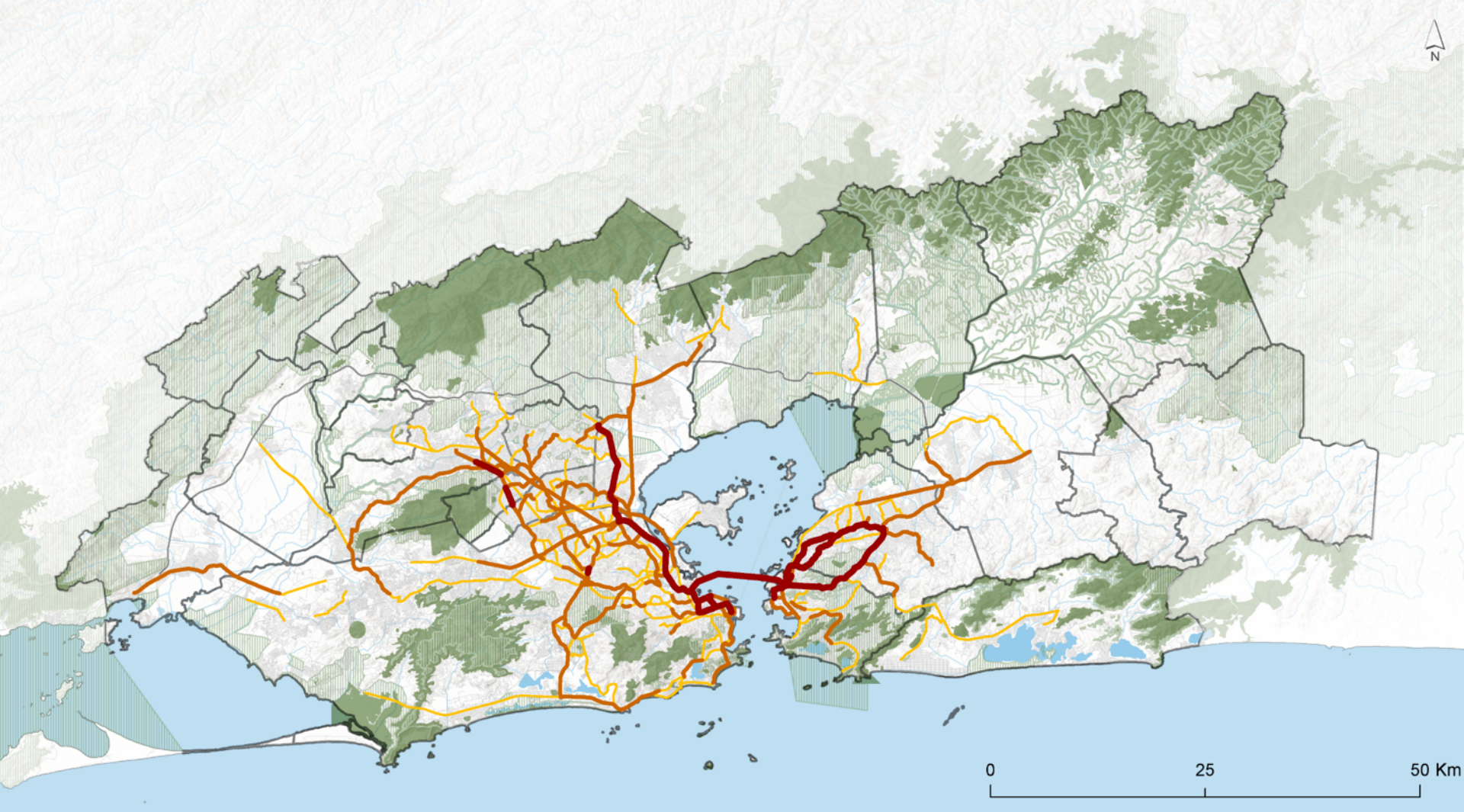
> Planta informativa da cidade do Rio de Janeiro indicando as regiões mais urbanizadas em 1929. Fonte: Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

O “problema viário” - rodoviarismo e espraiamento urbano

- > Era necessário “**adequar o espaço urbano às necessidade do automóvel** e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo”, em decorrência do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da zona sul (ABREU, 2008).
- > A opção pelo transporte motorizado com ênfase no automóvel particular, que permitiu o espraiamento acelerado da cidade e induzindo, por um lado, a expansão do tecido urbano através de interesses imobiliários em direção à zona oeste e, por outro, a dispersão desse tecido em direção à baixada fluminense, sem um planejamento que visasse à integração urbana e à redução das desigualdades socioespaciais.
- > De acordo com o CENSO 2010 a Barra é o subdistrito do RJ com a maior taxa de automóveis por domicílio – 1,18.

MAPA 2.4 — REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO:
DELIMITAÇÃO DA ÁREA CONURBADA (1978)









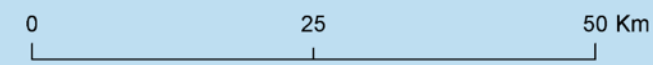


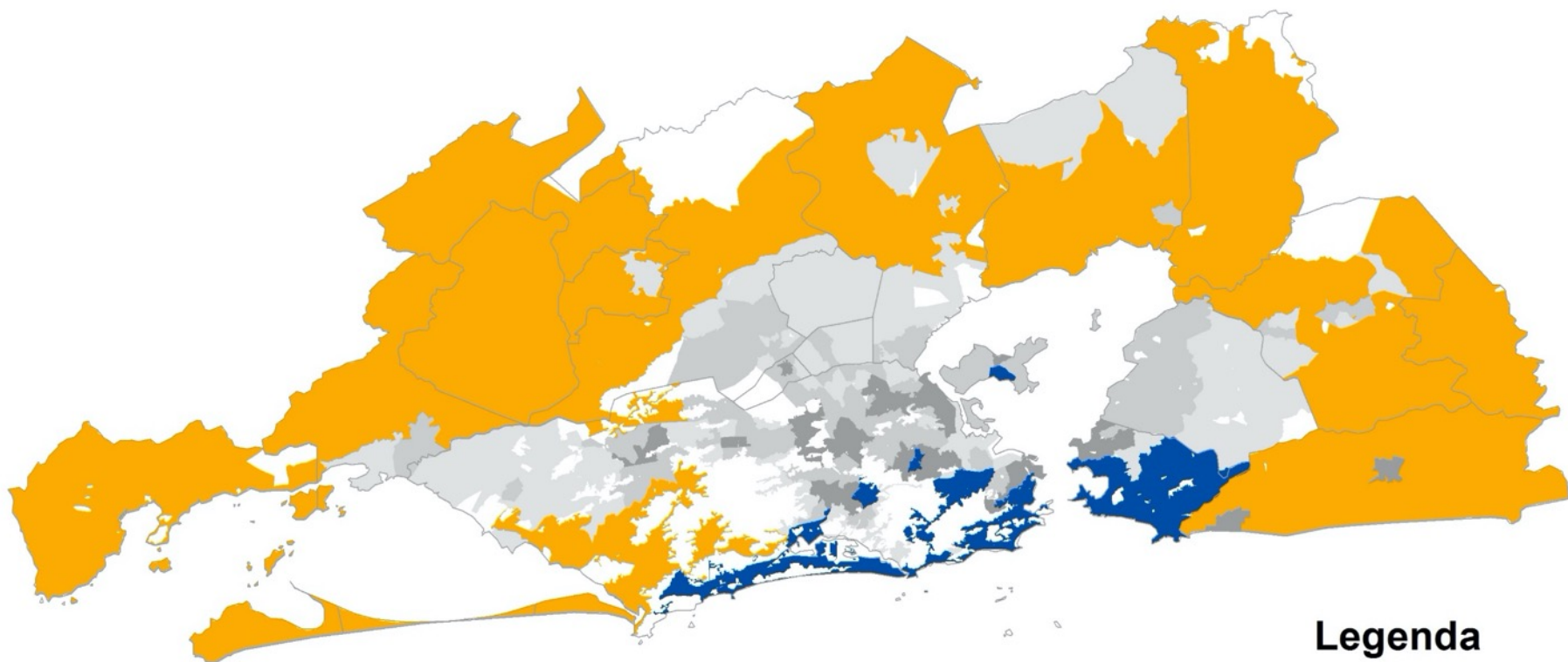
Fonte: Plano Diretor de Transportes Urbanos (2013)

Linhas sobrepostas de transporte coletivo por ônibus municipal e intermunicipal

Legenda



- | | |
|--|---|
|  Malha Viária |  Oferta
120 - 240 ônibus/h |
|  Arco Metropolitano |  240 - 720 ônibus/h |
|  Proteção Integral |  > 720 ônibus/h |
|  Uso Sustentável | |
|  Hidrografia | |
|  Limite Estadual | |





Legenda

TIPOS

-  Médio
-  Médio Superior
-  Popular
-  Popular Operário
-  Superior

A BARRA DA TIJUCA

O Centro “histórico” hipertrofiado – a expansão do tecido urbano

- > Até a década de 1930 o acesso à Baixada de Jacarepaguá ocorria exclusivamente pela Zona Norte, onde a ocupação urbana começava a se consolidar, principalmente devido à linha de trem que servia a região norte.
- > “A primeira via asfaltada de acesso à região (Estrada do Joá) é aberta em 1929, permitindo a conexão através da zona sul. Antecipa-se a expansão da malha viária em direção à Barra através da orla, cuja urbanização ainda era incipiente à época: Copacabana estaria totalmente loteada por volta de 1930, Ipanema e Leblon estariam completamente urbanizadas na década de 1960.
- > Tratava-se de **impedir um processo de “copacabanização”** (as “quitinetes”, alta densidade e verticalização) da Barra da Tijuca, região que se mantinha até então preservada “contra os loteamentos indiscriminados”. Criou-se assim uma reserva de mercado para a expansão urbana e promoção imobiliária, eximindo o poder público de grandes gastos com indenizações e remoções.



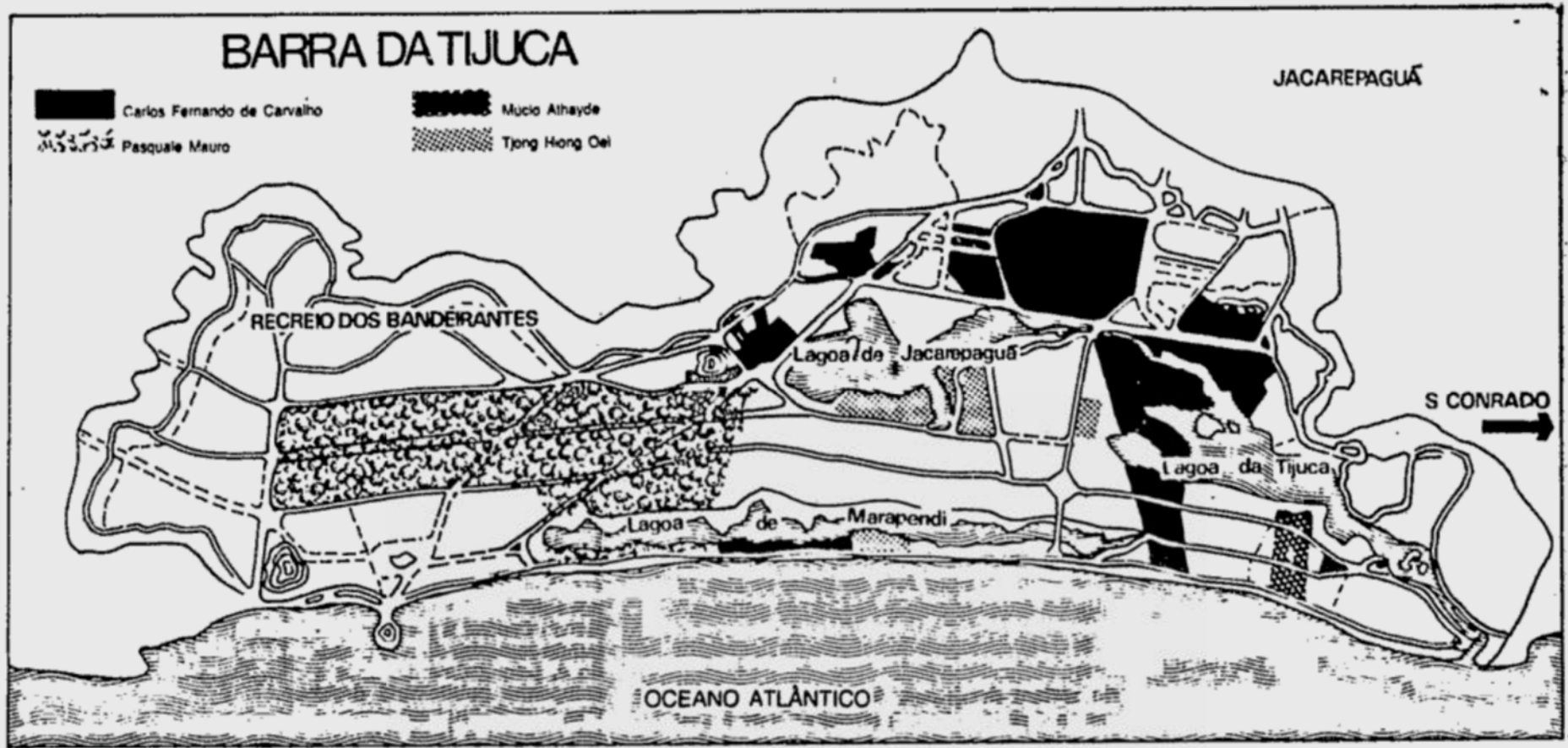
- > Abertura da Autoestrada Lagoa-Barra (1972) parte do trecho Rio-Santos; Condomínio "Nova Ipanema" e praia no início da década de 1970.

Histórico fundiário: especulação e concentração de terras

- > A legitimidade do direito de propriedade na região é até os dias de hoje motivo de contestação judicial, “sendo constantes as denúncias relativas à **“grilagem” de terras ou à ilegalidade de títulos de propriedade.** Com a liquidação do Banco de Crédito Móvel a região é objeto de um processo de parcelamento de grandes glebas.
- > A expansão urbana que começou a se consolidar na década de 1940 na Baixada de Jacarepaguá deu-se “através da constituição de loteamentos, alguns deles verdadeiros bairros, o que se dá paralelamente à **estocagem de enormes terras para fins especulativos**” (SANTOS, 2011)
- > Nesse novo momento de acumulação, os capitais de incorporação desenham um **novo padrão de organização e de práticas**: um grupo reduzido de grandes empresas se associam ao pequena grupo de proprietários da terra para orquestrarem a abertura desta nova frente de expansão urbana e imobiliária (RIBEIRO, 1997).

Histórico fundiário: especulação e concentração de terras

1º Caderno □ domingo, 2/8/81 □ JORNAL DO BRASIL



Luiz Morier

- > Os 4 "donos da Barra": ESTA S.A., o Grupo Desenvolvimento, o Sr. Pasquale Mauro e a Carvalho Hosken S.A. Correspondem às quatro empresas que atuavam com predominância no mercado imobiliário na Barra da Tijuca entre 1979-85 . O **quadro oligopólico da estrutura fundiária da região**, se manteve praticamente inalterado.

Histórico fundiário: especulação e concentração de terras



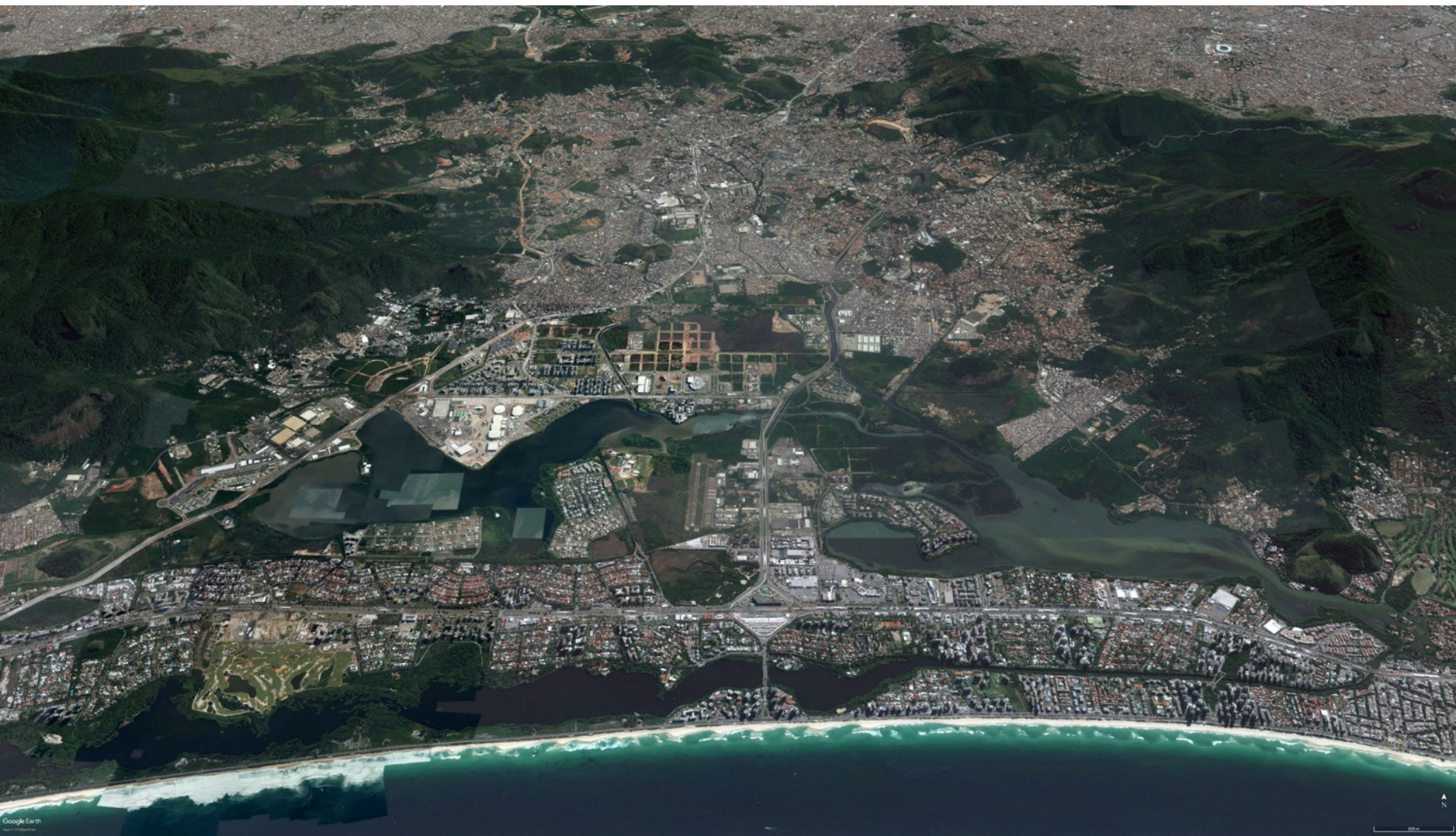
“Nós já temos aqui o Conjunto Habitacional Bandeirantes, onde mora uma população de apoio, que depende muito desse centro de negócios, de gente que tem dinheiro para gastar. **Aqueles que tiverem a chance de poder morar nessa região serão privilegiados.**

*Para botar tubulação de água e de luz há um custo alto, e quem mora paga. **Como é que você vai botar o pobre ali?** Ele tem que morar perto porque presta serviço e ganha dinheiro com quem pode, mas você só deve botar ali quem pode, senão você estraga tudo, joga o dinheiro fora. Há muitos bairros que agasalham pessoas com poder aquisitivo mais modesto.”*

(Carlos Carvalho Hosken, em entrevista à BBC Brasil em 2015)

CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS

- > A Baixada de Jacarepaguá, região de 160km² é composta por macrobacia hidrográfica com formação de 3 lagoas, dunas e locais de terreno pantanoso entre o litoral e os maciços da Pedra Branca e maciço da Tijuca



CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS



> Mapa da hidrografia e de entorno Montagem: Alice Pina.



- > Mapa do tecido urbano atual da Baixada de Jacarepaguá indicando o contexto geográfico, o Centro Metropolitano e alguns elementos urbanos relevantes. Fonte: base de imagem retirada via satélite. Montagem: Alice Pina.

A “novíssima zona sul”

- > Adota-se **políticas urbanas repressivas, com remoções violentas** e incêndios criminosos, abrindo lugar para habitações de alto padrão, ao passo em que se investe maciçamente no surgimento de um novo bairro de **estrutura espacial extremamente elitizada**, na nova beira litorânea intocada, a Barra da Tijuca – ou a “novíssima zona sul” (ABREU, 2008).
- > Era necessário **disciplinar o território**, o Estado, associado ao capital privado, investiu em infraestrutura viária ligando a Baixada de Jacarepaguá aos bairros nobres e já “consolidados” da zona sul da cidade.
- > Em 1974 a população residente no local já apresentava um perfil de renda peculiar, com cerca de 40% situando-se na faixa de rendimento acima de 20 SM, enquanto no restante da cidade esta faixa era em torno de 9% do total da população. A Barra representava um projeto de expansão urbana para os setores da **população de maior poder aquisitivo** (CARDOSO, 1989).

A estruturação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH)

- > Responsável por grande parte dos financiamentos das habitações da cidade, que através dos fundos da caderneta de poupança financiaram a ação dos incorporadores imobiliários no provimento de habitações para as faixas da população de renda mais alta, viabilizando a oferta de um novo produto: os **condomínios fechados da Barra da Tijuca** (RIBEIRO, 1988).
- > A incorporação imobiliária que surge na década de 1940 como forma de promover a construção para a apropriação de sobrelucros de localização (inicialmente em Copacabana) pode, a partir da criação de uma política habitacional que transfira para o setor os recursos financeiros necessários, expandir um **novo padrão oligopolizado de incorporação**: uma relação de grandes empresas imobiliárias, grandes proprietários de terra e o Estado.

A BARRA DA TIJUCA NOS PLANOS DA CIDADE

A Zona Oeste nos Planos Urbanos: o Plano Agache (1930)

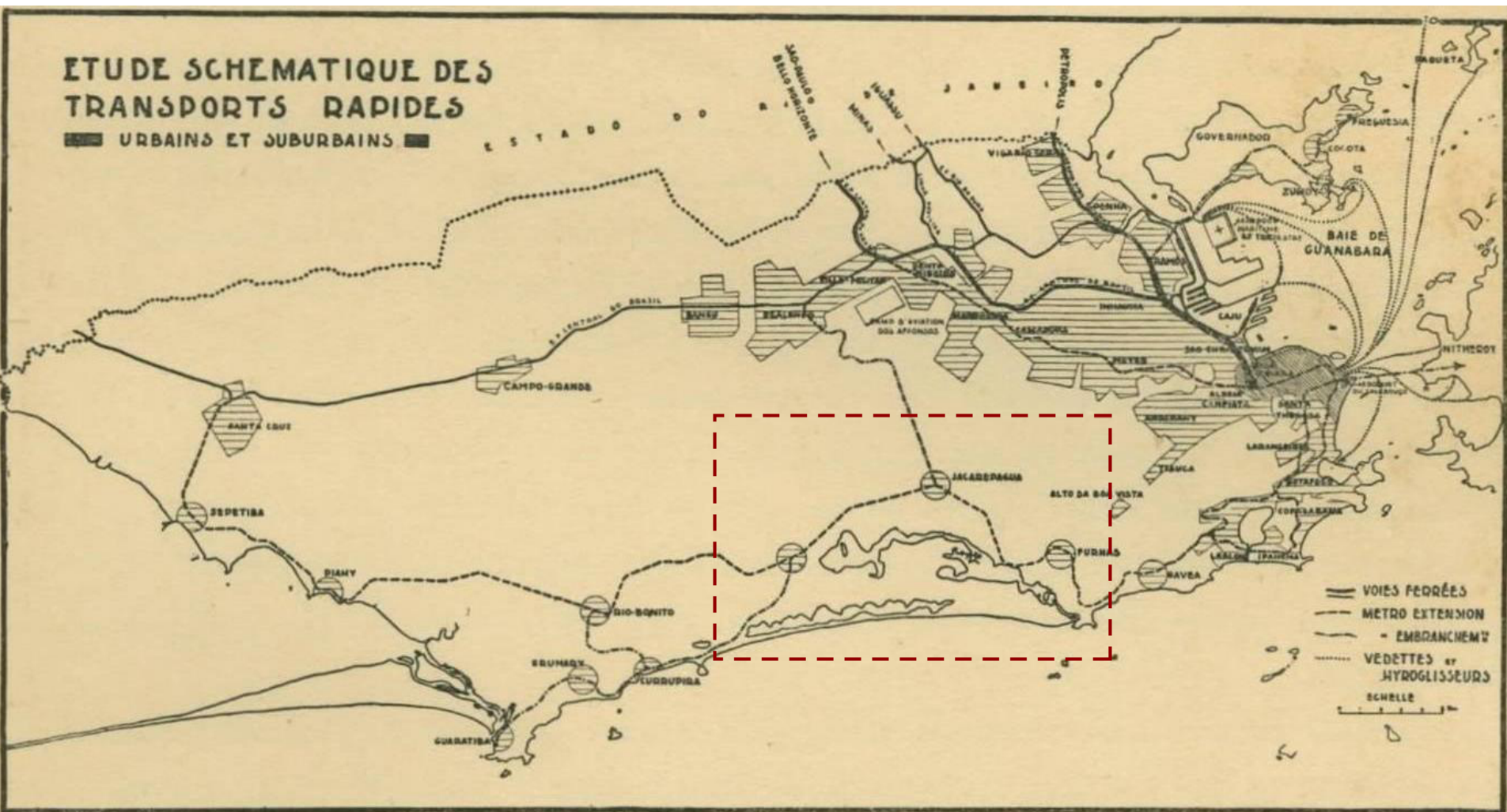


Fig. 7. — Schema dos futuros transportes rápidos.

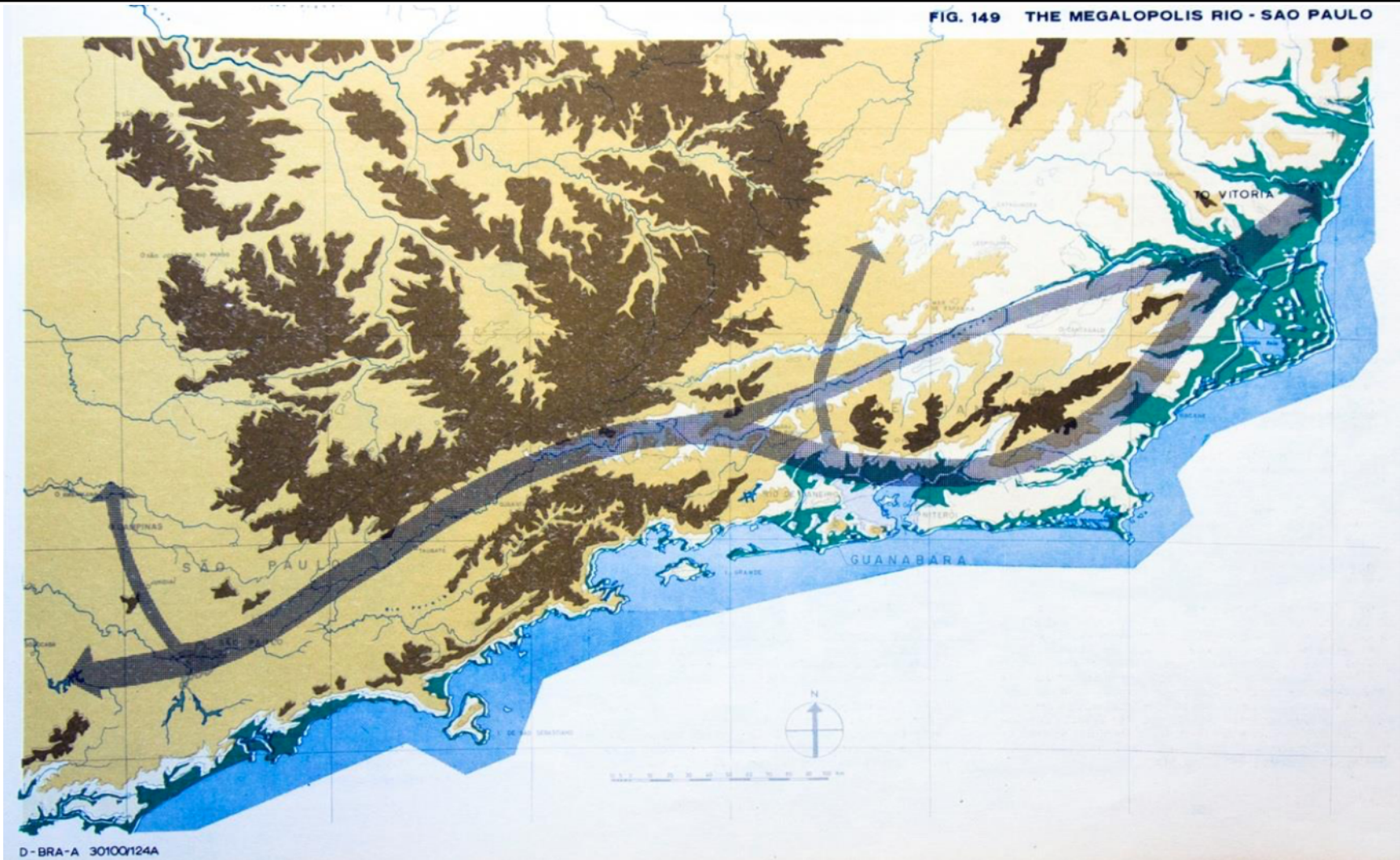
- > Propõe a implementação de uma rede de transportes rápidos em um esquema que prevê três núcleos iniciais de ocupação na Barra da Tijuca, formando um triângulo muito similar àquele apresentado no plano-piloto por Lucio Costa.

A Zona Oeste nos Planos Urbanos: o Plano Agache (1930)



- > Mapa com os núcleos urbanos previstos no Plano Agache para a Baixada de Jacarepaguá (azul escuro) sobrepostos ao tecido urbano atual. Montagem: Alice Pina.

A Zona Oeste nos Planos Urbanos: o Plano Doxiadis (1965)



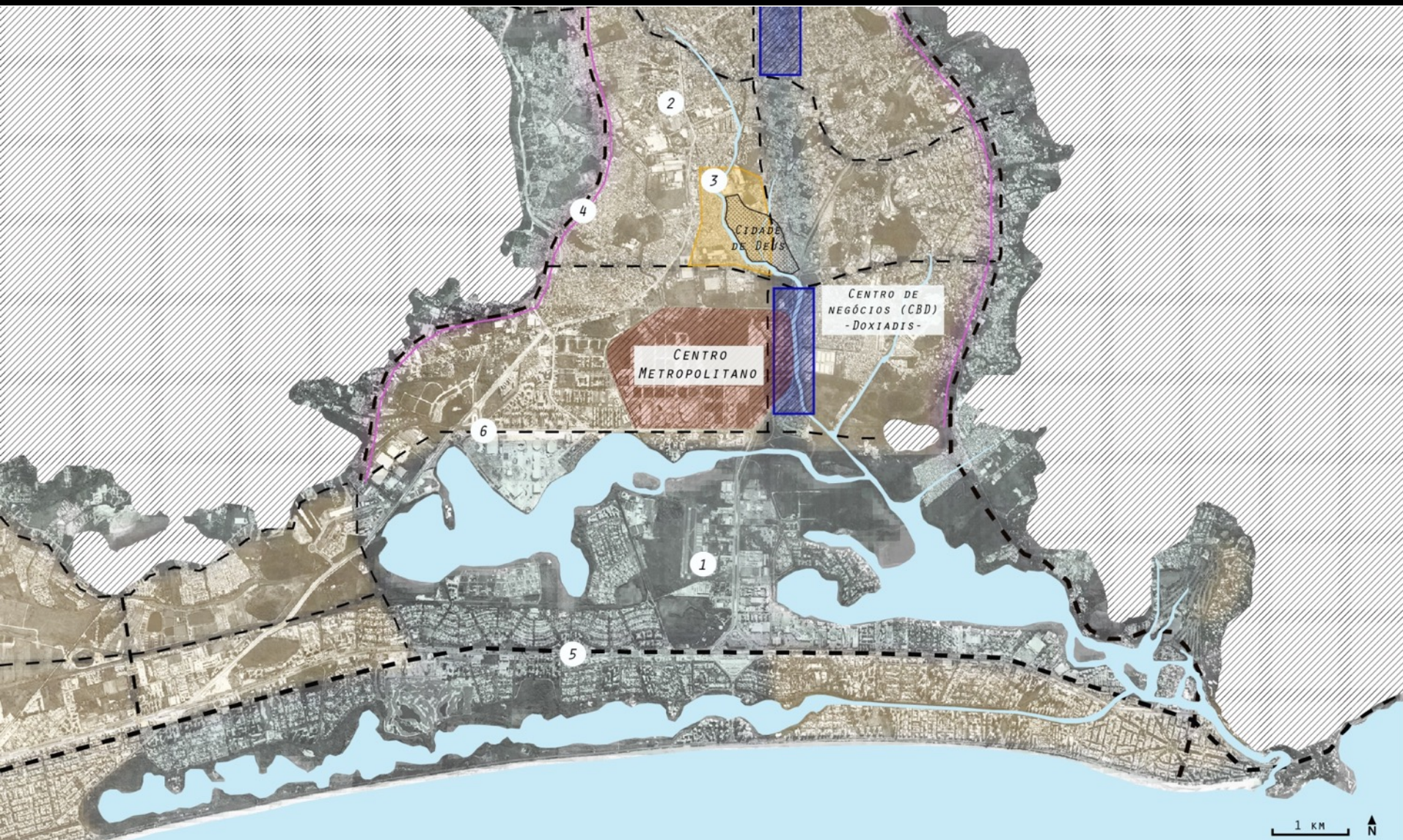
- > “Um instrumento técnico e, portanto, eficaz”, pretende consolidar uma posição de destaque da Guanabara no quadro político nacional. O Plano previa a urbanização total do Rio de Janeiro em direção à São Paulo, uma megalópole da futura cidade mundial, “Ecumenópolis” induzindo essa frente de expansão através da ocupação *disciplinada* da zona oeste.

A Zona Oeste nos Planos Urbanos: o Plano Doxiadis (1965)



- > Mapa das "Fases da expansão urbana": a Baixada figura no plano como "território disponível para expansão urbana" e segue a estrutura da malha rodoviária projetada para a totalidade da região metropolitana. A aprovação do Plano Lucio Costa poucos anos depois, em 1969, viabilizou o planejamento de ocupação previsto por Doxiadis para a Baixada de Jacarepaguá.

A Zona Oeste nos Planos Urbanos: o Plano Doxiadis (1965)



Centro cívico, comercial e de negócios



Residencial



Habitação para população das favelas



Indústria leve e de serviços



Recreativo



Vias expressas



Vias arteriais principais

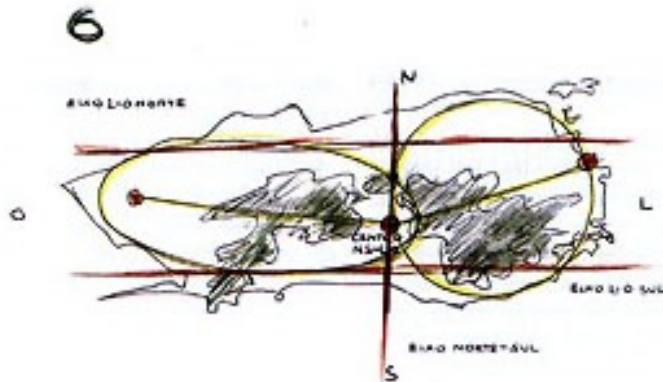
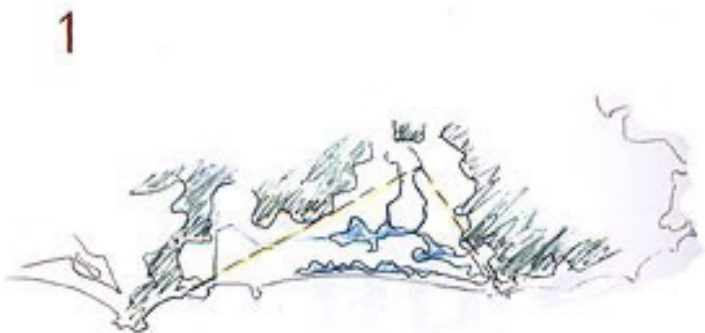


*“Preservou-se assim esta área predestinada à urbanização” (...). É evidente que a ocupação dela não será para tão cedo. Durante muito tempo ainda, deixe-se a várzea tal como está, com o gado solto pastando. E só quando a urbanização da parte restante, da Barra a Sernambetiba, se adensar; quando a infraestrutura, organizada nas bases civilizadas e generosas que se impõem, existir, e a força viva da expansão o impuser, – ai então sim, terá chegado o momento de implantar o novo centro que, parceladamente embora, já **deverá nascer na sua escala definitiva.** (COSTA, 1969).*





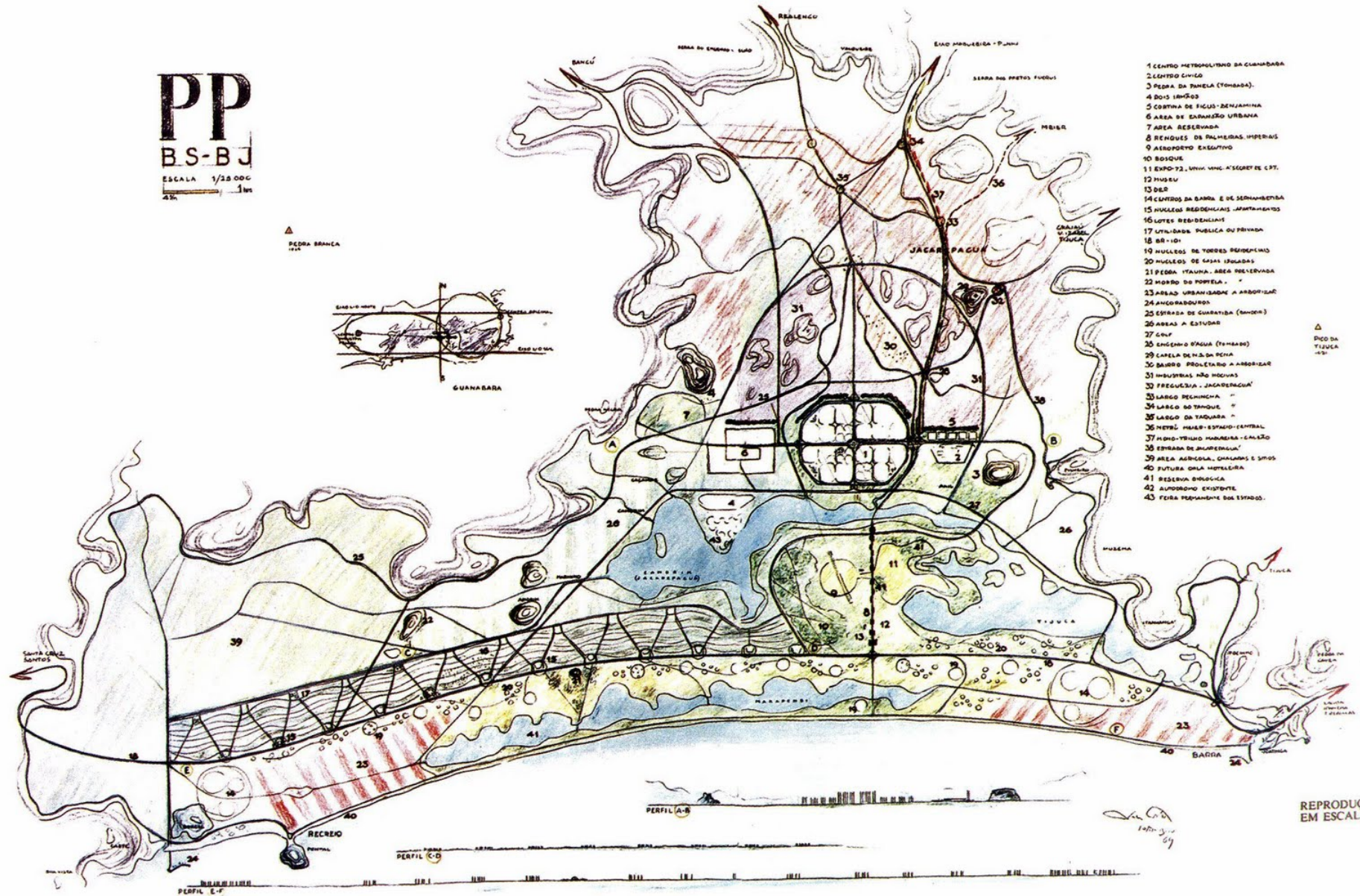
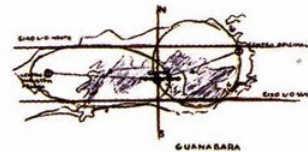
“Desta constatação resulta que deverá fatalmente surgir na baixada um novo foco metropolitano norte-sul, beneficiado pelo espaço, pelo acesso às áreas industriais, pelas **disponibilidades de mão de obra** e por amplas áreas contíguas para residência e recreio, e que não será apenas um novo centro relativamente autônomo à maneira de Copacabana e Tijuca, mas, como se verá adiante, **novo pólo estadual de convergência e irradiação**”. (COSTA, 1969).



O Plano-Piloto de Lucio Costa (1969): novo Centro Metropolitano

PP
B.S.-B.J.
 ESCALA 1/25 000
 4 km

▲ PIEDRA BRANCA



- 1 CENTRO METROPOLITANO DA GUANABARA
- 2 CENTRO CIVIL
- 3 PEDRA DA PÁNELA (TOMBADA)
- 4 DOIS LAMBELOS
- 5 CORTINA DE FIGOS-BENJAMINA
- 6 ÁREA DE DENSIFICAÇÃO URBANA
- 7 ÁREA RESERVADA
- 8 RESERVAS DE PALMEIRAS IMPÉRIAS
- 9 AEROPORTO EXECUTIVO
- 10 BOSQUE
- 11 EXPO-72, UNIV. UNIC. A'SEGRETOS CRT.
- 12 MUSEU
- 13 DER
- 14 CÉNTROS DA BARRA E DE SEMANHEIRA
- 15 NÚCLEOS RESIDENCIAIS APARTAMENTOS
- 16 LOTES RESIDENCIAIS
- 17 UTILIZADA PÚBLICA OU PRIVADA
- 18 BR-101
- 19 NÚCLEOS DE TORRES RESIDENCIAIS
- 20 NÚCLEOS DE CASAS ISOLADAS
- 21 PEDRA ITAUNA - ÁREA RESERVADA
- 22 MORTO DA POPULAÇÃO
- 23 ÁREAS URBANIZADAS A ARBORIZAR
- 24 ANCORADOURO
- 25 ESTRADA DE GUARATIBA (SENDEB)
- 26 ÁREAS A ESTUDAR
- 27 GOLF
- 28 ENGENHO D'ÁGUA (TOMBADO)
- 29 CAPELA DE N. S. DA PÁZ
- 30 BARRIO PROJETADO A ARBORIZAR
- 31 INDUSTRIAS NÃO INOVATIVAS
- 32 FREGUESIA - JACAREPAGUÁ
- 33 LARGO DELFINHA
- 34 LARGO DO TANQUE
- 35 LARGO DA TADUARA
- 36 METRO. PAIS. - ESPACIO - CENTRAL
- 37 FUND. - FUND. MUNDIAL - CENÁRIO
- 38 ESTRADA DE ANCORADOURO
- 39 ÁREA AGRÍCOLA, GALANIAS E SÍTOS
- 40 FUTURA OALA HOTELERA
- 41 RESERVA BIOLÓGICA
- 42 AUDORRIO EXISTENTE
- 43 FEIRA PREDIAMENTO DOS ESTADOS.

▲ PICO DA TIJUBA

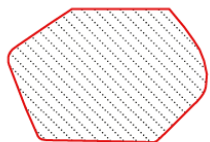
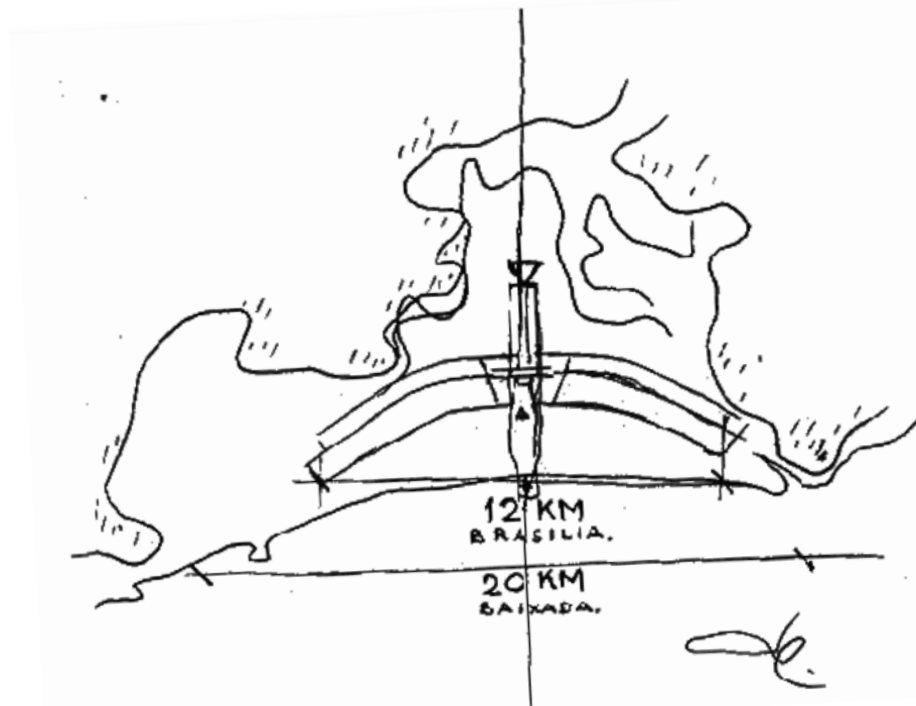
PERFIL A-B

PERFIL C-D

PERFIL E-F

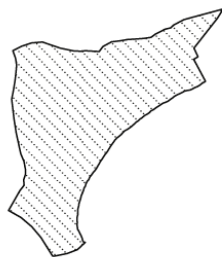
REPRODUÇÃO DO
 EM ESCALA 1:50 000

O Plano-Piloto de Lucio Costa (1969): novo Centro Metropolitano



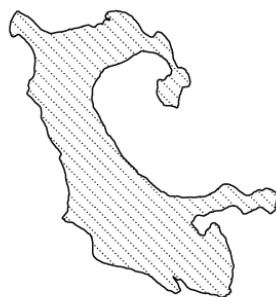
CENTRO METROPOLITANO

3,8 Km²



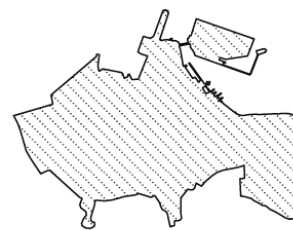
COPACABANA

4,1 Km²



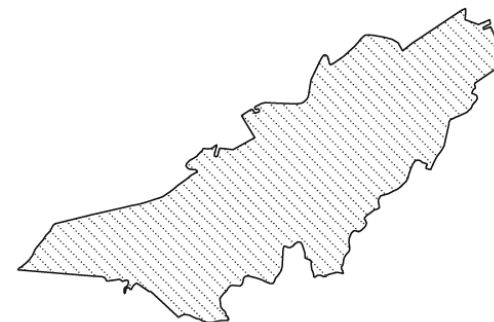
ILHA DO FUNDÃO

5,2 Km²



CENTRO DA CIDADE

5,6 Km²



TIJUCA

10,1 Km²

O Plano-Piloto de Lucio Costa (1969): novo Centro Metropolitano

- > O plano objetivava traçar linhas gerais sobre a ocupação da Baixada, mantendo a **flexibilidade necessária** ao futuro desenvolvimento imobiliário, os critérios de zoneamento e uso do solo seriam detalhados a posteriori.
- > No discurso, a “intensa ocupação” da região era “**irreversível**”, deveria ser orientada segundo a *vocação* daquele local, que se manifestaria através de **negociação** entre as partes envolvidas na urbanização do território – proprietários de terra, incorporadores imobiliários e o Estado – para a aprovação dos empreendimentos. **Prevalecem os interesses do mercado**, de acumulação e rentabilidade máximas de uma localização privilegiada.
- > A urbanização da Barra segue o padrão metropolitano e de zoneamento norte-americano, no qual as camadas de maior poder aquisitivo buscam **áreas privilegiadas de baixa densidade de ocupação do solo** e distantes do centro, para usufruir das amenidades da urbanismo moderno.

O Plano-Piloto de Lucio Costa (1969): novo Centro Metropolitano

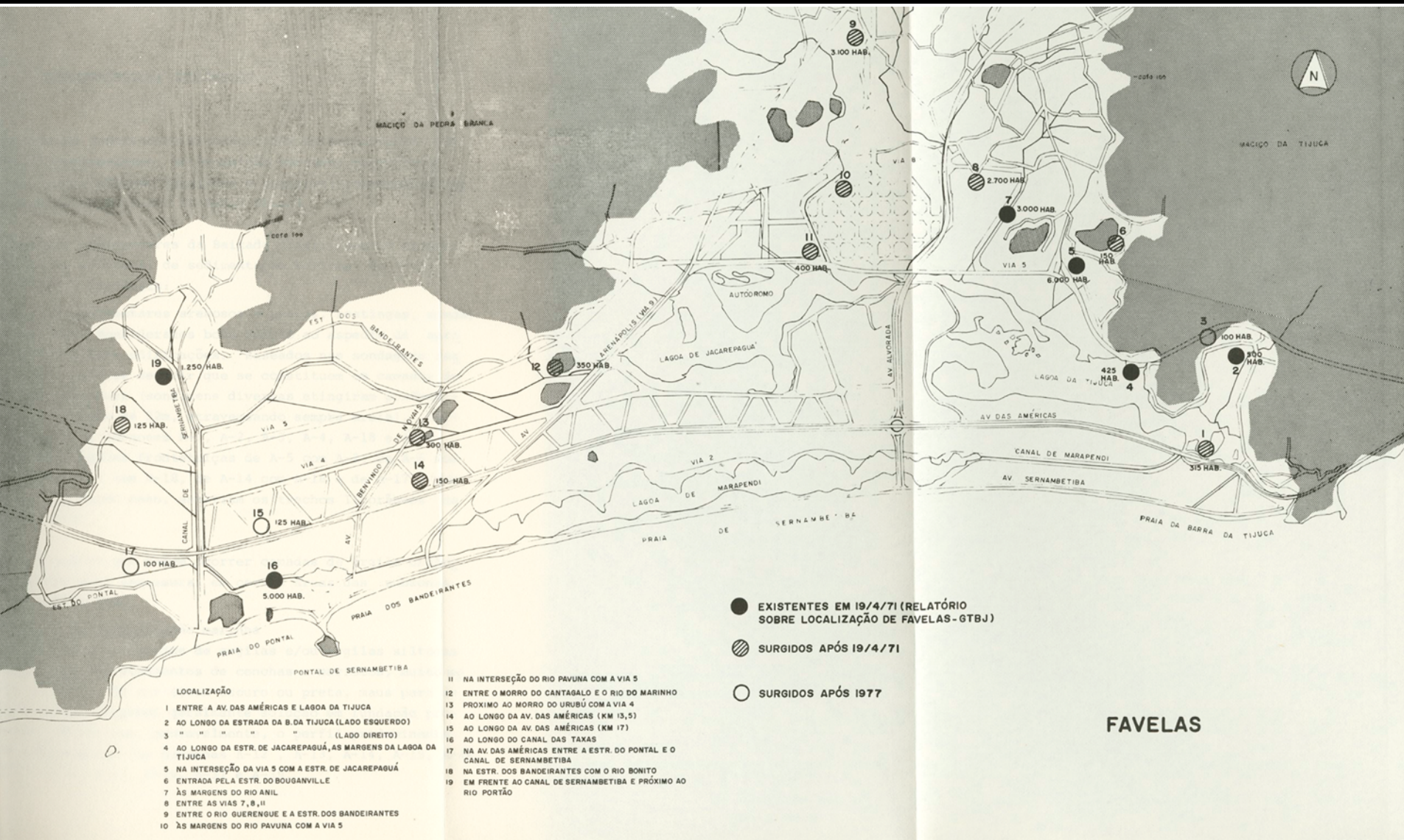


Expo-72 só terá monotrilho se custeio for decidido este mês

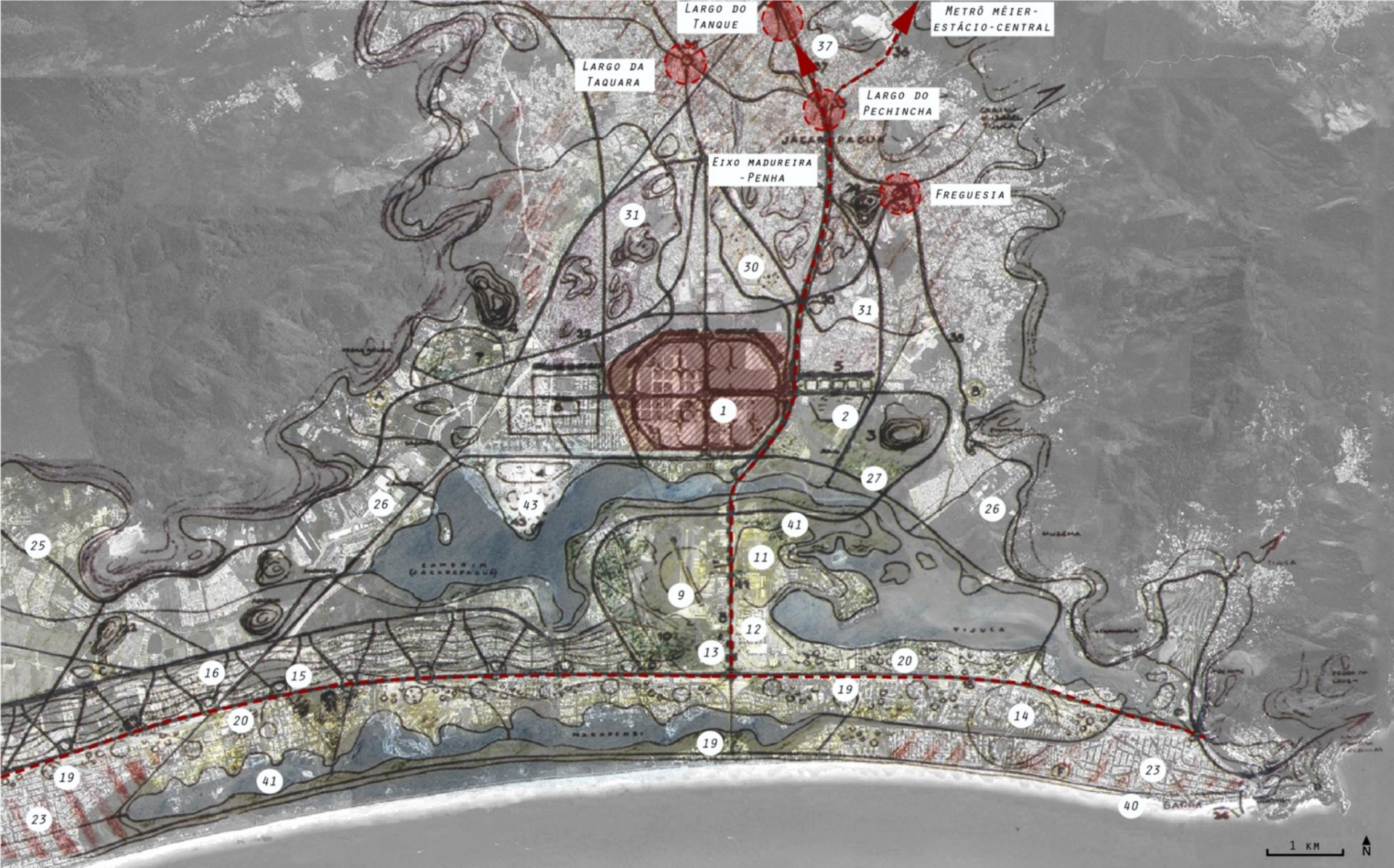


- > O plano-piloto incluía a **preparação da região para um grande evento internacional**: a **Exposição de 1972** de 150 anos da independência. O evento é cancelado devido a imagem que a cidade causaria no exterior, uma vez que a remoção da favela da Rocinha não é concretizada e pretende-se evitar que “seus 18 mil barracos sirvam de moldura ao túnel Dois Irmãos e que os visitantes assistam ao “espetáculo da miséria em que vivem mais de 60 mil pessoas”.
- > O terreno de 600 mil m² em área de Reserva Biológica, é transformado em um condomínio fechado de luxo, a “Península”. O megaevento internacional da Expo-72 encontrou no Projeto Olímpico a sua atualização dentro da atual lógica neoliberal de competição intercidadaes.

O Plano-Piloto de Lucio Costa (1969): novo Centro Metropolitano



Levantamento de favelas existentes na Baixada de Jacarepaguá até 1971, após 1971 e após 1977. Em 1975 já são identificadas 364 áreas de favelas no município. Em 1980, já haviam 26 mil moradores de assentamentos precários na Baixada de Jacarepaguá.



1 - Centro Metropolitano da Guanabara | 2 - Centro cívico | 6 - Área de expansão | 9 - Aeroporto executivo | 11 - Expo-72 | 12 - Museu | 13 - DER | 14 - Centros de Barra e Sernambetiba | 15 - Núcleos residenciais de apartamentos | 16 - Lotes residenciais | 19 - Núcleos de torres residenciais | 20 - Núcleos de casa isoladas | 23 - Áreas urbanizadas a arborizar | 26 - Áreas a estudar | 27 - Golf | 30 - Bairro proletário a arborizar | 31 - Industrias não-nocivas | 37 - Monotrilho Madureira-Galeão | 40 - Futura orla hoteleira | 41 - Reserva biológica | 43 - Feira permanente dos Estados

- > Apesar do discurso que apresentou o plano-piloto como garantia de uma urbanização equilibrada com relação ao espaço social e ao meio ambiente, o que vemos hoje é a **reprodução de um espaço urbano elitizado e segregador**, e de um **padrão de ocupação predatório da natureza**.
- > A Barra da Tijuca se consolida como manifestação espacial do processo simultâneo de **expansão (geográfica) e concentração urbanas** – se desenvolvendo como uma nova centralidade econômica e social (simbólica).
- > A invenção do **novo produto** “Barra da Tijuca”, um modelo de cidade planejada e funcional, associado à oferta de um **estilo de vida** ensejado pelos condomínios fechados, permitiu que a região se consolidasse “exemplarmente como um **“espaço do capital”**”.
- > A confluência entre características naturais, intervenção do Estado, estrutura fundiária arcaica e diretrizes do plano urbanístico promoveu o desenvolvimento urbano através da **inovação da franja mais dinâmica do setor imobiliário**.

