



A URBANÍSTICA DE LUCIO COSTA NO CONTEXTO DA REVISÃO DO MODERNO

Análise do Plano Piloto da Barra da Tijuca

The Urbanistic of Lucio Costa in the Modern Review

Analysis of the Barra da Tijuca Master Plan

Carla Conceição Barreto

Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo - CEAU

Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto FAUP

correiodacarla@gmail.com

RESUMO

O Plano Piloto para a urbanização da Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, realizado por Lúcio Costa em 1969, foi elaborado em um contexto de revisão do movimento moderno. A partir da década de 1950, as novas metodologias urbanísticas que surgiram a partir das críticas das práticas modernas enfatizaram a consideração do tecido existente, o valor das preexistências ambientais e topográficas, a arquitetura vernacular e a integração com a cidade tradicional. O objetivo deste artigo é aprofundar a compreensão e refletir sobre a urbanística do Plano Piloto da Barra da Tijuca dentro do contexto da revisão do movimento moderno para perceber como as questões ocorreram diante dos aspectos formais, funcionais e ambientais discutidos neste contexto. As questões analisadas incluem a integração com a paisagem local, as particularidades da morfologia urbana, a cidade polinuclear e o controle da dinâmica urbana futura.

Palavras chave: Plano Piloto da Barra da Tijuca, Lucio Costa, Moderno, Revisão do Moderno.

Bloque temático: 1. Cidade e Projeto.

Temas: Morfologia urbana

ABSTRACT

The Pilot Plan for the urbanization of Barra da Tijuca, Pontal de Sernambetiba and Jacarepaguá, carried out by Lúcio Costa in 1969, was elaborated in a context of revision of the modern movement. From the 1950s, the new urban methodologies that emerged from the criticism of modern practices emphasized the consideration of the existing fabric, the value of environmental and topographical pre-existences, vernacular architecture and integration with the traditional city. The objective of this article is to deepen the understanding and reflect on the urban planning of the Pilot Plan of Barra da Tijuca within the context of the review of the modern movement to understand how the issues occurred in the face of the formal, functional and environmental aspects discussed in this context. The issues analyzed include integration with the local landscape, the particularities of urban morphology, the polynuclear city and the control of future urban dynamics.

Keywords: Barra da Tijuca's Pilot Plan, Lucio Costa, Modern, Review of the Modern.

Thematic clusters: 1. City and Project.
Topic: Urban morphology

Introdução

O Plano Piloto para a urbanização da Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá realizado em 1969 pelo arquiteto Lucio Costa¹ (1902-1998) foi planejado para ser um bairro na cidade do Rio de Janeiro. Projetado quase uma década seguinte à inauguração do Plano Piloto de Brasília, foi conformado em uma conjuntura de revisão do movimento moderno, que ocorreu, principalmente, no contexto internacional. A partir da década de 1950, as práticas disciplinares urbanísticas passaram a ser compreendidas de uma maneira mais complexa e dialética em razão da crescente participação das ciências sociais na conformação do espaço urbano, da manifestação da consciência de continuidade com novas propostas para a tradição do movimento moderno, do surgimento da terceira geração de arquitetos modernos e das revisões e críticas operativas, que são exemplarmente realizadas por Nikolaus Pevsner, Bruno Zevi e Sigfried Giedion (Montaner, 2001). Na década de 1960, rupturas, novas correntes e concepções herdeiras das críticas foram propostas para criar um distanciamento consciente do movimento moderno (Montaner, 2001). As novas metodologias indicadas originaram-se a partir das críticas das práticas urbanísticas modernas que foram preponderantes sobre o contexto físico local, sobre as preexistências sociais e a expressão cultural, sobre o rompimento com a estética da paisagem local, a tendência generalizada de universalizar as particularidades das comunidades locais, entre outras questões (Reis Filho, 1967). Assim, ao adicionar ao movimento racionalista novos recursos para implantação de desenhos urbanos, algumas questões predominaram nas metodologias urbanísticas direcionando para mudanças formais. Tais questões passaram a considerar o tecido existente, o caráter do lugar, o valor das preexistências ambientais e topográficas, a atenção à arquitetura vernacular, a percepção consciente do passado que consistiu também em reelaborar o paradigma do edifício autônomo da arquitetura racionalista para uma integração com a cidade tradicional e a relação com a realidade, que tinha como segundo plano combater o cosmopolitismo presente na vertente moderna de teor mais universalista (Rogers, 1997; Gregotti, 1976).

O objetivo do artigo é aprofundar a compreensão do Plano Piloto da Barra da Tijuca dentro do contexto da revisão do movimento moderno, centralmente sobre as questões que permearam durante a década de 1950 e a década de 1960. O Plano Piloto da Barra da Tijuca² consistiu em uma solução de urbanização para o programa de caráter residencial, recreativo e turístico, mas também, para elaborar uma estruturação urbana definitiva para a cidade do Rio de Janeiro. Trata-se, portanto, de refletir sobre a urbanística do Plano Piloto da Barra da Tijuca para perceber como as questões ocorreram diante dos aspectos formais, funcionais e ambientais discutidos no contexto da revisão do movimento moderno. Recorrentemente a historiografia avalia o Plano Piloto da Barra da Tijuca apenas dentro dos princípios modernos, extinguindo o debate da revisão (Navet, 1989, Magalhães, 2005, Menezes, 2012, Rezende e Leitão, 2003, Sanchéz, 2009). Assim, se faz necessária, uma abordagem que considere tais aspectos teóricos de modo a localizar criticamente o Plano Piloto da Barra da Tijuca diante das questões que operaram disciplinarmente na urbanística. Os critérios de análise foram definidos a partir da recolha das questões que entraram em discussão no contexto da revisão a partir do pós-guerra até o início da década de 1970, prevalecendo as questões que se fazem presente no Plano Piloto da Barra da Tijuca de Lucio Costa. Diante do forte vínculo do Plano Piloto da Barra da Tijuca com a paisagem, ao regular a ordenação urbana da proposta de Lucio Costa, deu-se atenção às preexistências ambientais, a integração sobre as propriedades físicas locais, sobre a relação com a paisagem local, sobre as particularidades da morfologia urbana adotada para manter e exaltar o *genius loci*, sobre a cidade polinuclear e sobre o controle da dinâmica urbana futura.

¹ A proposição urbanística foi realizada durante a administração do governador do Estado do Rio de Janeiro Negrão de Lima, iniciativa do diretor do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, Geraldo Segadas Vianna e da secretaria de obras, Paula Soares, e assim, reunido um grupo de trabalho – GTBJ (Costa, 2018: 344).

² Neste artigo não se pretende discutir as questões que induziram o projeto a não ser executado na sua totalidade pela gestão de planejamento urbano do Rio de Janeiro, até porque parte desse declínio, foi resultado de uma gestão do território diante da força imobiliária sobre o parcelamento da terra, o uso do solo, o tipo e o gabarito das edificações, que alterou significativamente a proposta urbanística do arquiteto.

Portanto, a primeira parte do artigo apresenta a fundamentação teórica diante da contextualização da revisão (Montaner, 2001) num enfoque sobre as preexistências ambientais (Rogers, 1997), os antecedentes do lugar (Gregotti, 1976) e sobre o *genius loci* (Norberg-Schulz (1976)). A segunda parte apresenta o projeto urbanístico do Plano Piloto da Barra da Tijuca a partir da análise do projeto e do memorial descritivo de Lucio Costa.

1. A Revisão do Moderno – As preexistências ambientais, os antecedentes do lugar e o *genius loci*

Segundo Nestor Goulart Reis Filho, “os planos racionalistas apresentam a mesma rigidez e o mesmo caráter ideal dos planos maneiristas, no século XVII. São frutos de um conjunto de princípios teóricos, captados através da razão e, enquanto proposições espaciais, não decorrem de verificações empíricas sistemáticas” (1967: 46). Assim, parte das críticas elencadas para os planos racionalistas, de um modo geral sobre as limitações de ordem teórica e dos resultados das experiências realizadas, foram sobre a rigidez que se mostrou incapaz de absorver as transformações futuras, a rigidez geométrica das soluções plásticas, a distribuição das áreas pelas funções humanas e separadas da circulação, a falta de ambientação nas áreas livres, a monotonia e a dificuldade de orientação espacial (Reis Filho, 1967). As preexistências ambientais e urbanas e os antecedentes do lugar foram discutidas em razão das críticas que foram realizadas sobre a pretensão deliberada do movimento moderno de construir algo novo sem considerar os significados e a integração com os vestígios da história do local, ou seja, “as primeiras manifestações arquitetônicas do Movimento Moderno limitaram-se a isolar os fenômenos e visaram uma objetividade de expressão que representasse cada produto artístico em si, nos limites autônomos da sua existência individual” (Rogers, 1997: 280), isso por “não estar suficientemente consciente das influências culturais historicamente imanentes à sua doutrina, por isso utilizou mais frequentemente a técnica como símbolo do que, verdadeiramente, como meio necessário para a clarificação [e materialização] da linguagem expressiva.” (Rogers, 1997: 285).

No âmbito dos desenhos urbanísticos, “embora ampliando a extensão espacial das áreas de influência, resultaram em visões autóctones por respeito à realidade histórica anterior, indiferentes ou mesmo drasticamente hostis a ela.” (Rogers, 1997: 280). Essa hegemônica forma de pensar cedeu espaço para novas metodologias onde “o projeto arquitetônico tem a missão de chamar a atenção para a essência do contexto ambiental por meio da transformação da forma.” (Gregotti, 1976: 373). Vittorio Gregotti discute que o “espaço não é idêntico a valor em todas as direções, mas é formado por diferenças, descontinuidades, entendidas como valor e como experiência. A organização do espaço parte, então, da ideia de *lugar*, e projeto transforma lugar em *assentamento*.” (1976: 374). A ideia de preservação do existente, segundo Ernesto Nathan Rogers, “é a primeira condição de continuidade, já que não é concebível uma realidade que não seja produto de um desenvolvimento histórico, e este perde todo significado se isolado e separado do passado da vida, em seus termos concretos, culturais e econômicos [...]” (1997: 140). Assim, dimensiona-se para o problema da continuidade histórica, “ou seja, a historicização consciente dos fenômenos modernos em respeito aos do passado e ainda permanentes em nossas vidas” (Rogers, 1997: 280).

Na década de 1950 ocorre a discussão da tradição, que fora esvanecida no movimento moderno, vinculada a ideia do lugar. “A preservação do existente é obviamente a primeira condição de continuidade porque não é concebível uma realidade que não se apresente como um fenômeno do desenvolvimento histórico [...]” (Rogers, 1997: 286). Assim, a metodologia sugerida é aquela que, além de considerar as ações de projetar, conservar ou construir, sugere que “a formulação de uma doutrina baseada no princípio caso a caso, não é de forma alguma agnóstica, mas a única garantia de um julgamento construtivo que pode servir de correção e orientação contra os erros ou excessos dos indivíduos.” (Rogers, 1997: 290). Essa metodologia caso a caso, que como método define do geral para o particular, significa “rejeitar o raciocínio abstrato por categorias para, em vez disso, enfrentar o exame de cada fenômeno, através de um planejamento concreto, que resolve cada situação como um caso definido por condições particulares.” (Rogers, 1997: 292). Para Rogers o planejamento urbano “não faz sentido se não integrar todas as disciplinas que o compõem, conduzindo-as intencionalmente a uma síntese.” (Rogers, 1997: 291). Rogers complementa ao explicar que a

síntese “é essencialmente da ordem artística e, embora muitos elementos sejam dados factuais susceptíveis de análise acurada, é impossível estabelecer *a priori* limites positivos ou negativos às ações tanto para os valores espaciais como para os valores temporais da própria síntese.” (Rogers, 1997: 291).

Essas discussões realizadas, representativamente aqui por Rogers, compõem parte das questões que irão se desdobrar na década de 1960. Segundo Montaner, “o exclusivismo do movimento maquinista foi se transformando em um modelo aberto: o contexto, a natureza, o vernáculo, a expressividade de formas orgânicas, o escultórico, a textura dos materiais, as formas tradicionais” (Montaner, 2001: 36), provocou uma mudança de paradigma formal. Essa mudança, ocasionou uma alteração no foco disciplinar onde a cidade e o contexto urbano se tornaram o centro dos projetos arquitetônicos que foram transformados em metodologias que fizeram abandonar a ideia dos edifícios isolados para a ideia do edifício integrado ao contexto topográfico, urbano e cultural, e modifica também a forma dos edifícios substituindo a ideia de fachadas lisas, homogêneas e funcionais para fachadas diferenciadas que provocassem relações específicas com o espaço exterior. Além disso, a ideia de organizar edifícios sobre plataformas para gerar novos espaços específicos e gerar, ainda, uma nova monumentalidade.

A arquitetura moderna brasileira “se distinguia da europeia por uma vontade mais decidida de caracterização de cada edifício, pela expressão dos traços distintivos de cada programa mediante o uso imaginativo do repertório moderno e pela relação com a paisagem” (Montaner, 2001: 26) e ainda de forma particular apresenta “desde a exuberância da uma sensibilidade barroca própria e a preocupação pelo *genius loci*.” (Montaner, 2001: 26). O *genius loci*, ou seja, o “espírito do lugar”, que segundo Christian Norberg-Schulz (1976) define como sendo a “essência do lugar”, foi um conceito resgatado que foi fundamental para a revisão do conceito de espaço, que na concepção moderna se delimitou a perceber a partir da noção de espaço geométrico, aquele que se constitui como a “organização tridimensional dos elementos formam um lugar” (Norberg-Schulz, 1976: 449). A essência do lugar foi associada a noção de “caráter”, que é a “propriedade mais abrangente de um lugar”, ou seja, sua “atmosfera” (Norberg-Schulz, 1976: 449). A noção de lugar, que Norberg-Schulz (1976) explora conceitualmente, abrangeu os lugares construídos e as formas que se relacionam com a natureza, como seu “modo de entender”, a “simbolização” e por meio da reunião dos significados aprendidos por experiência (Norberg-Schulz, 1976). Na prática disciplinar, a urbanística passa então a ressaltar essas proposições sobre o lugar na tentativa de ampliar a sua atenção no planejamento urbano, sobre a “imagibilidade” que define a qualidade ambiental no que tange a orientação espacial, como na teoria do lugar de Kevin Lynch (1960).

2. O Plano Piloto da Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá

O sítio delimitado por três elementos naturais: pelo mar ao sul, pelo Maciço da Tijuca a leste e pelo Maciço da Pedra Branca a oeste, dificultou a ocupação de uma região triangular que possui no seu maior lado vinte quilômetros de frente para o mar, preservando as características originais e o “ar agreste” até a criação das vias de acesso. O interior da região é caracterizado por dunas de areia, alguns pontos de alagamento periódicos e duas lagoas expressivas. Diante de uma paisagem natural fortemente significativa, o Plano Piloto da Barra da Tijuca se estabeleceu para a definição da escala de urbanização para o local, definição dos índices de ocupação, determinação do sistema viário, e sobretudo, a principal orientação do Plano Piloto de Lucio Costa foi a preservação a maior área possível se contrapondo a uma ocupação predatória e a antecipar áreas de ocupação futuras para garantir a dinâmica urbana.

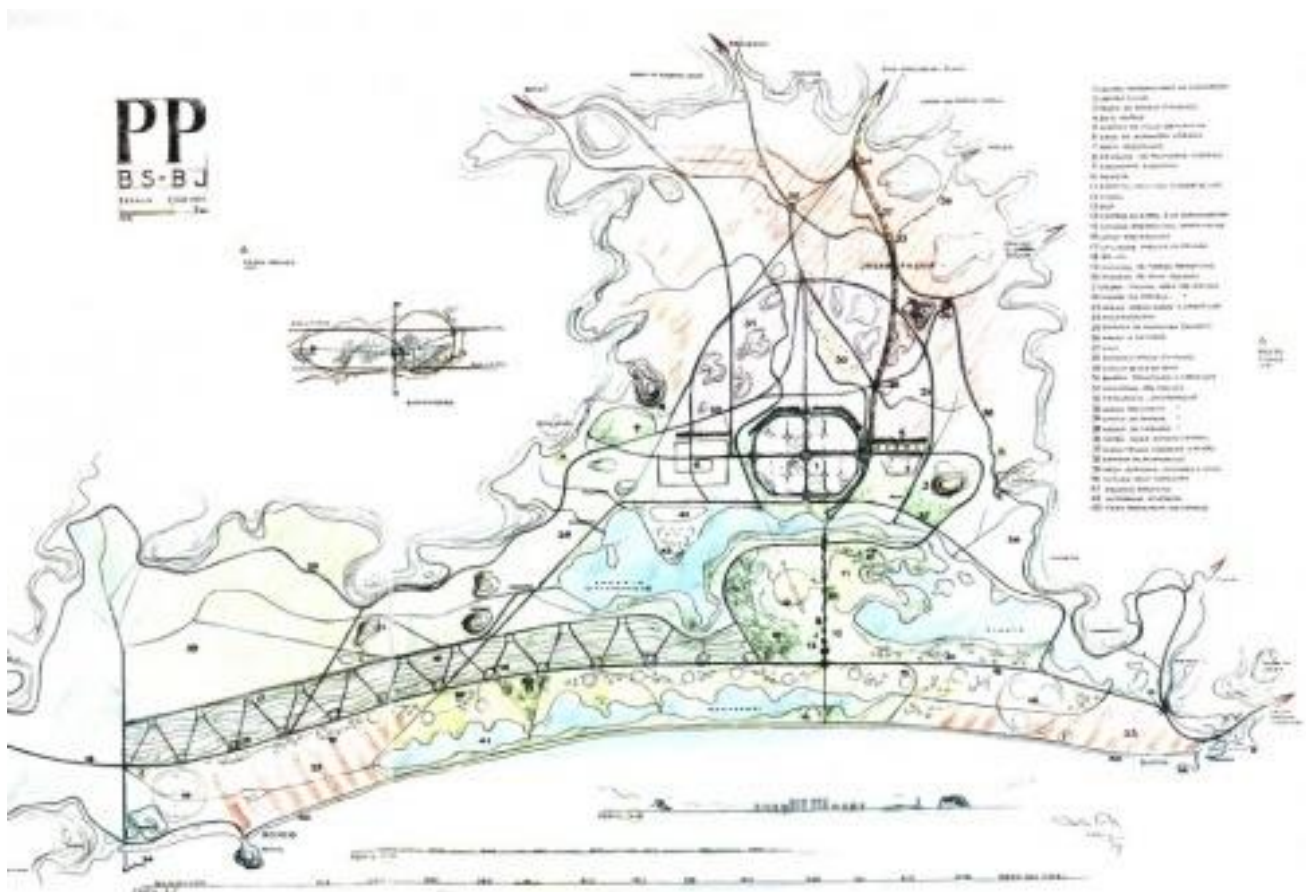


Fig. 1 Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá; Plano de Implantação Fonte: (Lucio Costa, 2018)

Como ponto de partida para o Plano Piloto da Barra da Tijuca, Lucio Costa realizou o levantamento do sítio adotando uma transgressão histórica da ocupação do território, ao notar que “a melhor maneira de prever é olhar para trás” (Costa, 2018: 346). O arquiteto ordenou o processo histórico de ocupação da cidade do Rio de Janeiro ao compreender o território a partir da paisagem sem ocupação humana e depois sobre a ocupação francesa sem expressão do ponto de vista urbanístico. Posteriormente, a ocupação portuguesa como sendo a primeira fase urbanística da formação do Estado do Rio de Janeiro foi caracterizada como sendo um processo de desenvolvimento “harmônico e organicamente definido” (Costa, 2018: 346). A segunda fase como sendo já na era republicana, o território foi marcado pela divisão em duas porções desiguais, sobretudo pela ocupação desregrada ao norte. O Plano Piloto junto com a criação da via livre de acesso à Barra da Tijuca conduziu para a terceira fase de urbanização do Rio de Janeiro e teve um peso importante para resgatar a unidade perdida durante a segunda fase. Assim, o Plano Piloto foi conformado numa escala que tivesse uma feição de um novo centro relativamente autônomo, que Lucio Costa define como polo de convergência e irradiação, porque o novo centro é o ponto natural de confluência dos eixos Leste-Oeste, o do Norte, o rodoferroviário e o rodoviário do sul. Lucio Costa também determina o histórico do sítio por meio da avaliação dos planos de expansão e ordenação existentes para a região, como o Plano Agache (1928-1930), que apresentou estudo esquemático de ligação com a área do Barra da Tijuca, Sepetiba e Santa Cruz, e o Plano Diretor Doxiadis Associados que já apontaram para uma ordenação da área e coordenação de dados de infraestrutura. Assim, Lucio Costa visualizou o Plano Piloto da Barra da Tijuca como sendo o “verdadeiro coração da Guanabara” e ressaltou a importância da urbanização da região como “estruturação urbana definitiva da cidade-estado” (Costa, 2018: 348).

Lucio Costa, diante da contradição fundamental onde o “primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir que se faça lá seja o que for” (2018: 348), teve que conformar um plano que deveria preservar a expressão do lugar, limitado e caracterizado pelo ambiente natural, entre o mar, os maciços, as montanhas, morros, dunas e lagoas. Lucio Costa argumenta que a “urbanização resulta sempre na distribuição das massas edificadas que contrastam com a paisagem natural. É preciso que se estabeleça uma orquestração paisagística, um diálogo entre a paisagem natural e a edificada.” (1988: 185). O arquiteto, então, desenvolveu um plano que visava “manter a escala urbana como uma ‘presença rarefeita’” (Wisnik, 2001: 28). A metodologia de integrar a construção da cidade à paisagem, sobretudo, mantê-la numa composição visual, que em muitas vezes, se pretende perder-se na paisagem vegetal tem antecedentes no projeto da Vila Operária de Monlevade (1934) onde “prejudicar o menos possível a beleza natural do lugar a que se refere [...]” (Costa, 1988: 92). Foi também aplicada nas superquadras de Brasília (1957), não sobre suas preexistências, mas através da criação de uma larga faixa de vinte metros de árvores de grande porte que envolve o perímetro das superquadras. Lucio Costa justifica, no caso de Brasília, ao argumentar que qualquer tipo de edificação “pode ser construída em torno dos jardins interiores das quadras, não podemos sequer pretender que todos valerão a pena” [...] “Devemos estar preparados para ter edifícios que não tenham nenhuma significação e colocá-los em segundo plano; é melhor para se concentrar na área central” (Costa, 1958: 438). Para o Plano Piloto da Barra da Tijuca, Lucio Costa desenvolve torres implantadas entre espaços vazios, que para Guilherme Wisnik configura-se como uma reedição de “uma série de virtudes espaciais do urbanismo corbusiano, como por exemplo o modelo da cidade-parque verticalizada e sem lote, no qual o adensamento não implica a degradação do solo.” (Wisnik, 2001: 28). Lucio Costa apontou que a adoção de uma metodologia urbanística de uma ocupação nos “moldes usuais”, ou seja, uma implantação de um novo desenho urbano à custa do tecido existente, implicaria a destruição do meio que o qualifica, e assim, o arquiteto explora a verticalização de edifícios residenciais e do centro de modo a tocar o solo em áreas mínimas de ocupação para manter o “uso rarefeito do chão mantido agreste.” (Costa, 2018: 344). Wisnik compara que “a decisão de implantar torres em intervalos espaçados sem configurar uma ‘cidade’ no nível térreo, que em Corbusier responde ao controvertido desprezo pela rua, provém, neste caso, em Lucio Costa, do desejo de preservar intacta a natureza local [...]” (Wisnik, 2001: 28). Assim, as soluções apresentadas pelo o arquiteto para amortizar o impacto urbano na paisagem natural foi distribuir uma grande quantidade de núcleos urbanizados “afastados cerca de 1 km, com uma conformação de superquadra, com conjunto de edifícios de oito a dez pavimentos, e outras superquadras destinada para blocos econômicos até três pavimentos e pilotis, sistema térreo autônomo de comércio, pátios, pracinhas e áreas recreativas [...]” (Costa, 2018: 349). Poder-se-ia considerar conjuntos de edifícios autônomos, mas para Lucio Costa, a composição se dá em escala territorial organizando a composição com as preexistências da paisagem natural, intercalando o conjunto de edifícios com conjuntos de elementos da paisagem, conjuntos de árvores, morros e montanhas.

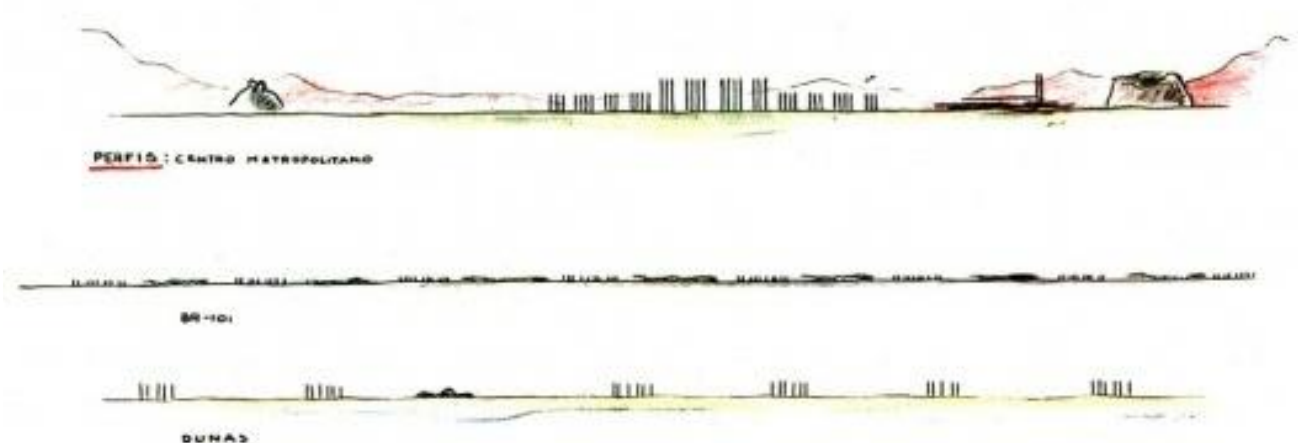


Fig. 2 Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá; Perfil do Centro Metropolitano e Perfil das Duna. Fonte: (Lucio Costa, 2018)

Lucio Costa adota, inicialmente, a revogação do plano anterior de diretrizes de vias arteriais que já havia para a região, “que previa arruamentos paralelos em toda a extensão da baixada” (Costa, 2018: 348), para conceber um plano onde seu ponto de partida consistiu na implantação dos centros urbanos, com duplo propósito de também estabelecer um centro territorial. Logo, se constituiu dois problemas de escala diferentes que se entrosam, a escala urbana e a escala territorial. De tal modo, o projeto adquiriu o encargo da “estruturação urbana definitiva da cidade-estado” (Costa, 2018: 348). Assim, primeiramente, numa análise sobre seu partido urbanístico, Lucio Costa parece atender a crítica sobre a rigidez da intenção plástica em malhas geométricas, que além de não permitir a ocupação distribuída ao longo do tempo, não possibilita diferentes dinâmicas urbanas, que conseqüentemente, não garante uma flexibilização social, e ainda, da necessidade da criação de arruamentos integrados as expressões naturais. Em segundo lugar, ao considerar que em 1951, o CIAM VIII sobre o coração da cidade defendeu-se a ideia que “cada área ou bairro necessita um centro ou núcleo, e cada cidade deve possuir seu “coração” ou centro cívico moderno, onde a comunidade urbana possa desenvolver atividades e intercâmbios culturais e comerciais” (Montaner, 2001: 30), e também ao considerar sobre suas experiências urbanísticas anteriores, como o projeto de Monlevade (1934), o projeto da Cidade Universitária com Le Corbusier (1936) e o Plano Piloto de Brasília (1957), que refletem sua atenção com a criação de um “coração da cidade”, parece determinar seu ponto de implantação para o Plano Piloto da Barra da Tijuca. Contudo, o arquiteto estabeleceu um centro expressivo que se vincularia como ponto de confluência, no âmbito da escala territorial. Entretanto, Lucio Costa elabora mais de um centro, configurando uma conformação polinuclear. O centro urbano da Barra da Tijuca, que já possuía um projeto de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, que segundo Lucio Costa, não poderia ser executado integralmente devido a sua conformação que romperia com a unidade da região, e que foi decomposto em dois conjuntos demonstra sua preocupação com a integração do plano urbanístico, mas também com a desproporcionalidade em relação a paisagem. Os centros elaborados por Lucio Costa, além do centro cívico, seriam além de associados por apartamentos para moradia, por escritórios, comércio, atividades culturais e de lazer, compondo assim, áreas de uso misto que, neste caso, não cumpre com o zoneamento funcional, a priori determinado pelos planos racionalistas.

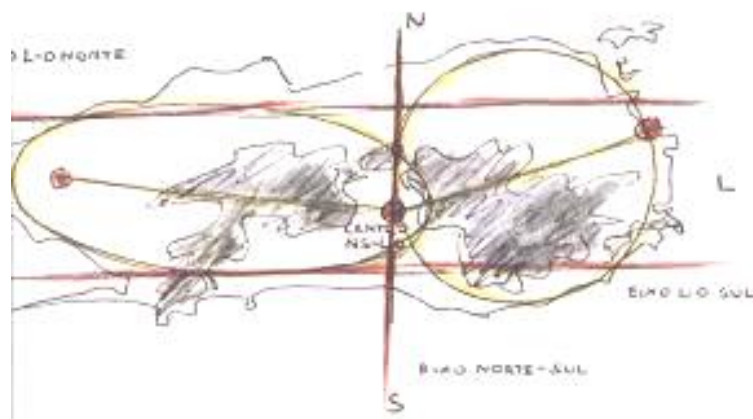


Fig. 3 Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá; Esquema do centro. Fonte: (Lucio Costa, 2018)

As preexistências ambientais discutidas por Rogers (1997), além de abranger sobre os aspectos do ambiente, sua natureza, sua paisagem e sua estética, o conjunto dos fenômenos naturais e climáticos, abrangia também o conjunto cultural, que inclui a história do local com o ambiente, a paisagem urbana, à tradição arquitetônica, a história da cidade e sua expressão social, econômica e cultural (Rogers, 1997). Lucio Costa considerou as ocupações que já haviam na região e as próximas a ela ou com acesso facilitado para definir a distribuição das zonas de atividades. Por exemplo, Lucio Costa explica que as áreas situadas ao norte do sítio deveriam ser destinadas para uma zona industrial leve já que “comportam sólido lastro proletário” e acessível à trama rodoviária, que deverá “ser mantida com sua personalidade própria.” (Costa, 2018: 348). Assim, como solução de preservação da paisagem natural, o Plano Piloto de Lucio Costa definiu o sistema viário sem suas

características recorrentes quando se prevalece a autonomia rodoviária, como vias de mão de dupla, canteiro central e retornos para automóveis. A intenção, assim, de conciliar duas escalas, também se apresenta quando o arquiteto define áreas de interação para além do bairro proposto para vincular a nova região as áreas já consolidadas do Rio de Janeiro.

A proposta foi mantida resistente de acordo com o Plano Piloto até, por volta, de 1980, quando o grupo de trabalho que Lucio Costa atuava como consultor especial, na Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR), por razões políticas e pela coação imobiliária, passou a sofrer com pressões para aprovações irregulares ao plano, e assim, o arquiteto se afastou da função, e logo, o plano foi sendo deturpado. Embora essa situação tenha ocorrido, Lucio Costa, em entrevista em 1988, afirma que “muita coisa mudou, mas o essencial está lá para sempre” (Nobre, 2010: 187). As modificações mais significativas do plano foram o estabelecimento do tipo de moradia definido por *apart-hotéis*, na década de 1990, que pelo conforto, segurança, acesso às tecnologias de comunicação, incentivaram para os condomínios fechados, modificando o espaço urbano aberto criado pelos pilotis livres para uma cidade murada. Além disso, houve uma mudança no eixo de implantação do aeroporto que modificou os gabaritos máximos dos edifícios e as massas edificadas próximas, e ainda, o aterro de algumas lagoas na região que comprometeu a paisagem natural.

Conquanto não seja possível identificar planos urbanos que foram diretamente influenciadas pelo Plano Piloto da Barra da Tijuca, é admissível observar elementos do projeto de Lúcio Costa sendo incorporados em diversos projetos de planejamento urbano no Brasil, como no Plano de Diretrizes de Macroestruturação Urbana de Balneário Camboriú no Estado do Paraná, realizado pelo Jaime Lerner Arquitetos Associados. A abordagem sobre as preexistências, a ênfase na infraestrutura territorial e a preocupação com o desenvolvimento visando a preservação do sítio, são diretrizes de como o trabalho de Lúcio Costa teve um impacto pedagógico no planejamento urbano do país.

3. Conclusão

A análise do Plano Piloto da Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá ao considerar a revisão do moderno nos leva a concluir que Lucio Costa elaborou sua proposta urbanística a partir das preexistências ambientais e topográficas, que incorporou na sua totalidade o contexto ambiental, a ideia de lugar, de continuidade, elaborou um método próprio na busca de uma compreensão do “espírito do lugar”, dando ao plano a responsabilidade de ocupação da região e de se vincular ao quadro geral urbanístico da cidade do Rio de Janeiro. O Plano da Barra da Tijuca se ajusta às preexistências ambientais e topográficas, tipicamente “agreste”, “exuberante”, “estranha”, “bela”, “paradisiaca”, pela sua marcante planície central preservada, marcada pelos seus maciços que a caracterizam, limitada pelo mar, com uma precária expressão urbana, proporcionando o desafio de ocupação da área com a preservação do seu caráter. Simultaneamente, o Plano da Barra da Tijuca se propõe a recompor a unidade urbana original rompida, com objetivo de se tornar, por meio da criação de três centros, o centro do Rio de Janeiro.

O Plano Piloto da Barra da Tijuca se mostra, de fato, como um projeto problematizador da formulação de uma doutrina baseada nos princípios modernos, estabelecendo, em função do grau de efetivação do cumprimento da preservação dos elementos preexistentes, um potencial método de uma metodologia caso-a-caso que Rogers (1997) sugere como método para implantar um plano urbanístico num sítio com um conjunto de características singulares, que fica visivelmente notável na expressão do seu desenho de implantação. Neste Plano Piloto, permanece uma configuração de contexto urbano de edifícios isolados, não integrados ao contexto urbano do res do chão, que busca, num raciocínio abstrato, preservar o solo em que se insere da ocupação urbana. Não obstante, essa condição incerta não ocorre, numa visão mais ampla, apenas da intenção preservacionista, mas ainda da persistida intenção de monumentalidade a fim de realizar uma composição visual paisagística, conforme é possível conferir em seus desenhos do perfil do “centro metropolitano” e no perfil de “dunas”. É possível identificar que a preocupação inicial de preservar a maior área possível da região demonstra sua consideração com o sentido de continuidade está vinculada muito mais a qualidade ambiental, do que a história sociológica do lugar, já que a região não tinha uma expressão urbanística

definida a priori. Entretanto, quando se considera a implantação do bairro na cidade, observa-se a tendência de unir as partes por meio da funcionalidade. Embora Gregotti tenha refletido que a “visão do ambiente não é um sistema no qual a arquitetura desaparece, mas ao contrário, é um material estrutural para o projeto arquitetônico, permitindo que novos princípios e métodos de planejamento sejam adaptados às características do terreno específico” (Gregotti, 1976: 374), Lucio Costa, por outro lado, como se pode ver na sua argumentação sobre as áreas residenciais do Plano Piloto de Brasília e da sua clara intenção de impor uma “presença rarefeita” para o Plano Piloto da Barra da Tijuca, explora uma “interpretação aberta dos princípios funcionalistas” (Rouillard, 2021: 10) através do “apagamento da arquitetura das quadras” (Rouillard, 2021: 10). Assim, intencionado por Lucio Costa, em Brasília e na Barra da Tijuca, conformar a integração com a natureza a partir de uma hierarquização da paisagem sobre a expressão urbanística para manter o espírito vernacular do lugar, digamos assim, sublimando a ideia que “a história da arquitetura brasileira pode ser lida como o percurso da contenda entre homem e a natureza” (Czajkowski, 2010: 41), demonstra sua experimentação diante do repertório moderno. Outra característica de seu projeto que Lucio Costa explorou para a conformação do Plano Piloto da Barra da Tijuca foi o princípio de nuclearização das zonas residenciais coletivas ao estabelecer três centros urbanos com atividades variadas como comércio, escritórios de trabalho, cultura e lazer, ou seja, com uma mistura de funções. A conformação de nuclearização das zonas habitacionais se difere da zona residencial conformada por superquadra, no que se refere como módulo agenciador da cidade, gerando uma expressão urbanística menos rígida, com adaptação à topografia do lugar.

Agradecimentos

A presente pesquisa possui apoio financeiro da Fundação da Ciência e Tecnologia – FCT do Governo de Portugal através de um contrato de bolsa de Investigação (UI/BD/151126/2021) e o acolhimento institucional do Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo – CEAU da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto – FAUP; agradecimento ao apoio institucional à Casa da Arquitectura – Centro Português de Arquitetura.

Bibliografia

- COSTA, L. et al. (1958). Capital Cities. *Architectural Design* (Londres), 11, 437-441.
- COSTA, L. (2018). *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Editora 34.
- COSTA, L. (1988). Sobre a Barra da Tijuca. [Entrevista concedida a Cláudia Varejão]. In A. L. Nobre (Ed.), Lucio Costa, Rio de Janeiro (p. 184-192).
- CZAJKOWSKI, J. (2010) A Arquitetura racionalista e a tradição brasileira. In A. Guerra (Org.), *Textos Fundamentais sobre História da Arquitetura Moderna Brasileira: Vol. 02 (33-46)* São Paulo. Romano Guerra.
- GREGOTTI, C. (1976). Território e Arquitetura. In K. Nesbitt (Ed.), *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-2018)*. (2nd ed., pp. 372-378). Cosac Naify.
- LYNCH, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
- MONTANER, J. M. (2001). *Depois do Movimento Moderno: Arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- MAGALHÃES, S. F. (2005). *Ruptura e contiguidade: a cidade na incerteza* [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro]. https://www.if.ufrj.br/~coelho/ruptura_e_contiguidade.pdf
- MENEZES, G. R. (2012). *A questão ambiental na Barra da Tijuca-RJ: do Plano Piloto de Lúcio Costa (1969) às transformações recentes da cidade contemporânea* [Dissertação de mestrado, Universidade Presbiteriana Mackenzie]. Adelpha Repositório Digital. <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/25925>.
- NAVET, V. (1989). Formes et stratégies résidentielles des classes aisées au Brésil. Etude d'un quartier de Rio de Janeiro: La Barra da Tijuca. (Tese de Doutorado). Universidade Paris V III. Institut Français d'Urbanisme.
- NOBRE, A. L. (2010). *Lucio Costa*. Rio de Janeiro: Beco do Azougue.
- NORBERG-SCHULZ, C. (1976). The Phenomenon of Place. In K. Nesbitt (Ed.), *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-2018)*. (2nd ed., pp. 431-446). Cosac Naify.
- REIS FILHO, N. G. R. (1967). *Urbanização e Teoria: Contribuição ao estudo das perspectivas atuais para o conhecimento dos fenômenos de urbanização*. São Paulo: Urupês.
- REZENDE, V. F., Leitão, G. (2003, outubro 27-30). *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas*. [Artigo]. Docomomo_5, São Carlos. <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/148R.pdf>.
- ROGERS, E. N. (1997). *Esperienza dell'architettura*. Milano: Skira Editore.
- ROUILLARD, D. (2021). Prefácio. In G. Lassance, L. Saboia, C. Pescatori, et al. *Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília* (pp. 6-22). Rio Books.
- SANCHÉZ, N. P. (2009). *A invenção da Barra da Tijuca: a anticidade carioca* [Dissertação de mestrado, Universidade Presbiteriana Mackenzie]. Adelpha Repositório Digital. <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26086>
- WISNIK, G. (2001). *Espaços da arte Brasileira / Lucio Costa*. São Paulo: Cosac Naify.