

## **As faces morfológicas da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro (Brasil)**

**Geise Brizotti Pasquotto**

Professora Doutora, Brasil  
geisebp@gmail.com

**RESUMO**

A evolução urbana da Barra da Tijuca-RJ caracterizou-se por um crescimento tardio, devido à sua localização, por ser um imenso areal e pela concentração de grandes extensões de terras nas mãos de poucos. Esta constatação reflete as ações posteriores da região, onde o processo de crescimento imobiliário e as conexões viárias foram o foco das ações urbanas. O plano piloto de Lucio Costa, de características modernistas, surge a partir da necessidade de adiantar-se ao processo de ocupação descontrolada e inevitável da área. O plano objetivava impedir a reprodução do que havia ocorrido com outros bairros da orla marítima carioca que sofriam um intenso adensamento. Após 50 anos diversas mudanças foram realizadas, para atualizar o plano à atualidade, para sanar alguns pontos em que o plano não tinha detalhamento suficiente e muitas que sucumbiram às pressões imobiliárias. Desta forma, o presente artigo visa analisar as transformações ocorridas na Barra da Tijuca, desde a implantação do plano até a malha urbana atual, verificando a atuação do desenho urbano e da pressão imobiliária como modeladores do bairro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Morfologia. Transformação Urbana. Barra da Tijuca.

**1 INTRODUÇÃO**

A área da Barra da Tijuca era originalmente um imenso areal, cheio de alagadiços e impróprio para o plantio. Primeiramente, em 1667, foi doada a religiosos beneditinos e em 1920, onde localiza-se a Baixada de Jacarepaguá, vendida para a Empresa Saneadora Territorial e Agrícola S.A. (ESTA), ainda hoje grande proprietária de terras na área. A concentração de grandes extensões de terras em mãos de poucos foi uma das causas do crescimento tardio, além da dificuldade de acesso à região por estar separada do restante do município por grandes cadeias montanhosas. Esta constatação reflete as ações posteriores da região, onde o processo de crescimento imobiliário e as conexões viárias foram o foco das ações urbanas.

Para entender o desenvolvimento da Barra da Tijuca faz-se necessário também entender a história da Zona Sul e como o setor imobiliário migrou para a porção Oeste do município. Nas primeiras três décadas do século XX já existia no Rio de Janeiro um núcleo valorizado pelos investimentos em equipamentos e serviços urbanos públicos e privados e uma periferia carente, onde predominava a autoconstrução em loteamentos irregulares sem infraestrutura (LAGO, 1997). Na década de 1930 a Zona Sul passa por diversos investimentos imobiliários que atuam na verticalização da área. Na década de 1950 há uma queda nos investimentos imobiliários da cidade e, portanto, há uma mudança na estratégia inserindo apartamentos com metragem menor, o que facilitou o acesso para a classe média baixa a essas áreas, Copacabana por exemplo, possui 31.000 conjugados e quase a metade das residências do bairro medem até 60m<sup>2</sup> (ABRAMO; FARIA, 1998, p. 424). Esta forma de atuação do mercado repercutiu no restante da Zona Sul, o que provocou a contenção da verticalização nos outros bairros e a saída das classes de maior renda para outras áreas. Segundo Abramo e Faria (1998, p. 424), no início da década de 1960 apresentavam-se as consequências do processo de urbanização iniciado na década de 1930: aumento da população, carência na habitação, segregação social como resultado do aumento de concentração de renda nas mãos das classes sociais abastadas (política de arrocho salarial no período de 1964).

Essa política de concentração de renda nas mãos de poucos gerou um aumento da especulação imobiliária, o que impulsionou o deslocamento da classe alta em direção a São Conrado e Barra da Tijuca (ABREU, 1987). Segundo Abramo e Faria (1998, p. 425) “a criação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), direcionado às camadas médias, desconcentrou o investimento imobiliário para a Zona Norte e subúrbio, e provocou o boom imobiliário da Barra da Tijuca na década de 1970”. Os investimentos imobiliários na Barra da Tijuca tinham o intuito

de atrair a classe alta, e para tanto, foi lançado os “condomínios fechados” como uma nova forma de morar, fato este que mudou o *skyline* da região e implantou as características residenciais que são seguidas até hoje no bairro.

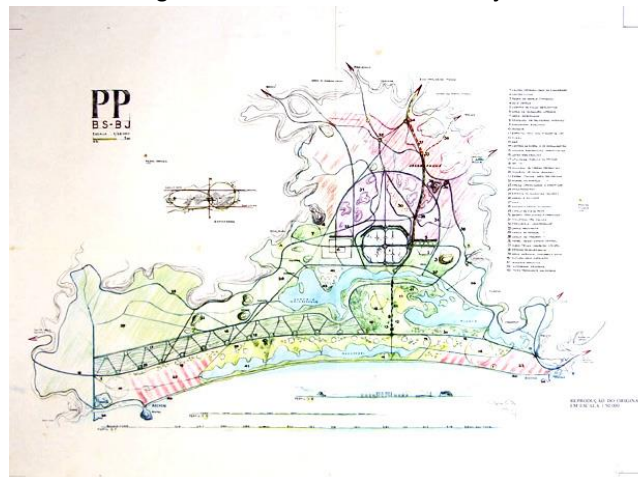
## 2 PLANO PILOTO DA BARRA DA TIJUCA

O Plano Piloto, segundo Lucio Costa, surge a partir da necessidade de adiantar-se ao processo de ocupação descontrolada e inevitável da área, potencializada pelo acesso livre criado graças a um sistema conjugado de túneis e viadutos realizadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) tentando impedir a reprodução do que havia ocorrido com outros bairros da orla marítima, como Copacabana, Ipanema e Leblon que sofriam um intenso adensamento.

O plano possuía dois pontos estruturais: i) uma implantação viária em formato de cruz compreendida pela Rodovia BR 101 (atualmente Avenida das Américas) e pela Via 11 (Ayrton Senna) e ii) Um “*Central Business District*” (CBD) com 5 quilômetros quadrados intitulado Centro Metropolitano da Barra.

O plano foi apresentado em 1969, nove anos após o realizado pelo mesmo arquiteto urbanista para Brasília (Figura 1).

Figura 1: Plano Piloto da Barra da Tijuca



Fonte: Acervo Casa de Lucio Costa.

Antes de Lucio Costa houve um Plano de Diretrizes de Vias Arteriais que previam arruamentos paralelos em toda extensão da baixada, excetuando-se às áreas que localizavam-se as lagoas de Jacarepaguá e Tijuca. No Plano Piloto de Lucio Costa, ele revoga diversas partes para implantar o que considera “providências cabíveis no sentido da implantação da infraestrutura indispensável ao desenvolvimento ordenado da região” (COSTA, 1995:346).

O plano possuía 120 quilômetros e previa lotes de tamanhos variados, com taxas de ocupação reduzidas equilibrando com taxas mais altas em locais estratégicos. A alternância de tipologias na edificação era muito presente no plano. Esta diversidade de verticalização e também de espaçamento entre os edifícios, pode ser dividida em três “perfis” principais: os edifícios ao longo da BR 101, na área de dunas e no centro metropolitano.

O gabarito mais verticalizado no CBD e mais horizontal na periferia reflete os pensamentos modernistas de Le Corbusier, que pensou nesta volumetria para a cidade contemporânea e radiosa nas décadas de 1920 e 1930.

Ao longo da BR-101 Lucio Costa pensou em uma verticalização habitacional pouco elevada, para não atrair os especuladores imobiliários, e sim, arquitetos autônomos. Desta forma, ele define as profundidades, quantidades de apartamento por andares e número de pavimentos.

Do lado da terra, esses núcleos de urbanização diversa e autônoma, projetados e pormenorizados sob a responsabilidade pessoal de arquitetos independentes de firma construtora ou imobiliária, seriam constituídos por um conjunto de edifícios de oito a dez pavimentos, de profundidade limitada a dois apartamentos apenas, a fim de se evitarem massas edificadas desmedidas, dispondo igualmente cada conjunto de certo número de blocos econômicos de quatro apartamentos por piso, com duplo acesso, três pavimentos e pilotis (COSTA, 1995:348-349).

Ele prevê também os comércios articulados nos edifícios residenciais, que intitula de “sistema térreo autônomo” (COSTA, 1995:349). Neste projeto, as lojas ficariam dispostas horizontalmente, com passeio coberto, onde em certos momentos haveriam mudanças de direção, criando-se praças, áreas de recreação para crianças e pátios de convivência. Segundo Costa (1995:349), “tudo com o objetivo de propiciar a convergência em vez da dispersão”.

Esse pensamento de integração ao espaço livre é observado também ao analisar a inserção dos fluxos viários. Nos pontos de articulação das vias, Costa pensava na inserção de conjuntos baixos de edificação, para fins específicos de utilidade pública ou privada, para não agredir a paisagem urbana. Os edifícios residenciais seriam ligados diagonalmente por uma via paralela à BR, devidamente alargada e com as margens arborizadas. Contida entre essas vias paralelas, haveria uma trama sinuosa de alamedas para acesso aos lotes residenciais.

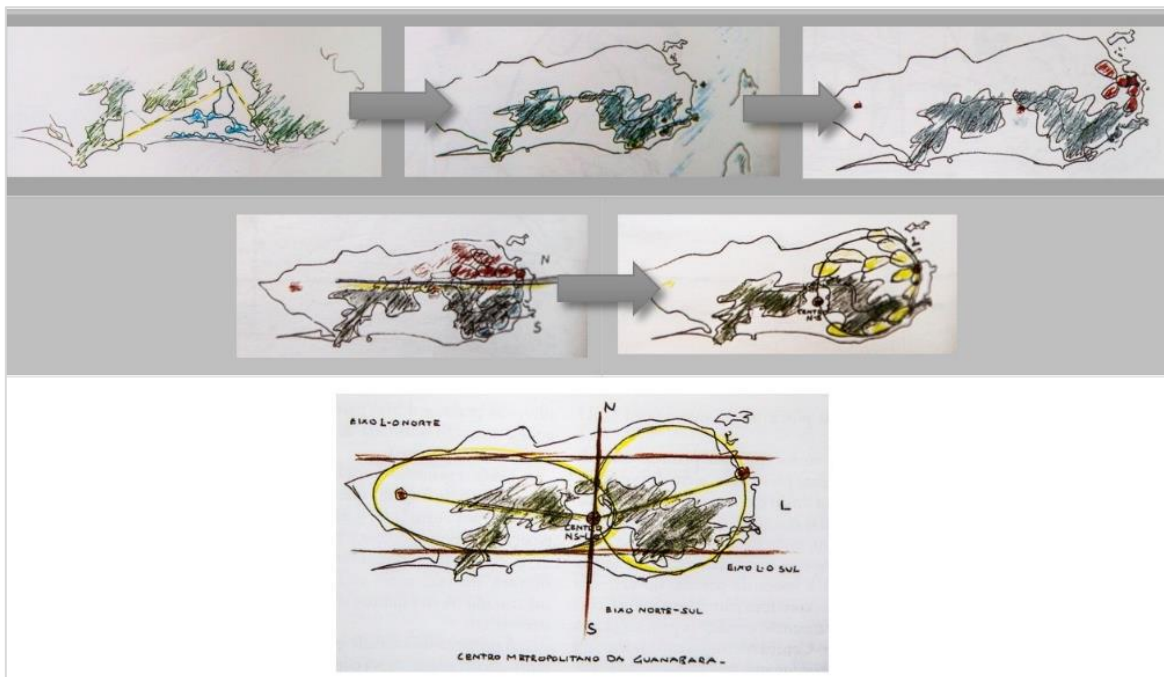
Os lotes residenciais possuiriam uma taxa reduzida de ocupação (10% para dois pavimentos ou 20% para térreo). Para obter a integração, Costa limita o uso de muros, que não poderiam ser utilizados nas divisas e nos alinhamentos, apenas cercas vivas e portões, “pois assim, apesar da ocupação, o verde prevalecerá” (COSTA, 1995:349). Ele também definiu que nestas áreas horizontalizadas, haveria núcleos de comércios e serviços para suprir às necessidades diárias dos usuários. Neste sentido, Lúcio Costa propôs uma setorização menos radical de usos, adequando os pensamentos modernistas às necessidades da população carioca.

Na faixa de dunas, entre a via e a lagoa de Marapendi, os núcleos apresentariam um distanciamento irregular em relação a via e um recuo lateral da ordem de 1Km de distância. Este isolamento proporcionaria uma boa aeração, não prejudicando a brisa do mar de adentrar a costa. As torres em número limitado, seriam de altura equivalente a quatro vezes a dimensão da planta baixa, aproximadamente de 25 a 30 pavimento, contemplando comércio no nível térreo ou inferior. Costa (1995) ressalta que estes edifícios também seriam projetados por arquitetos autônomos responsáveis.

Para suprir a demanda, ficaria a cargo do estado a construção de um complexo sistema viário e da implantação de infraestrutura básica.

No núcleo da área existiria um centro metropolitano, intitulado de CBD (Central Business District), que fizesse um contraponto ao centro tradicional na cidade consolidada (Figura 2). A área de aproximadamente 5 Km<sup>2</sup> em formato de octógono seria inteiramente desapropriada pela prefeitura e ocupada com edificações em uma espécie de parceria público-privada. A interligação deste local aconteceria por dois grandes eixos viários e vias menores de circulação.

Figura 2: Croquis de estudo sobre o Centro Metropolitano da Guanabara.



Fonte: COSTA, Lucio Lúcio Costa: registro de uma vivencia. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 346-347.

## 2.1 O Plano Piloto de Lucio Costa após 45 anos

Os primeiros dez anos do Plano Piloto aconteceram de maneira criteriosa. Os projetos para futuras edificações eram submetidos à apreciação de uma equipe técnica da Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR), que analisava caso a caso os projetos para enquadramento no plano urbanístico. Para Lucio Costa essa era uma época em que se “discutia francamente os projetos para a região com as partes interessadas e exercia controle sobre os excessos”<sup>1</sup>. Costa não queria que o plano fosse algo que engessasse a área, porém, essa ocupação deveria ocorrer de maneira a não abrir mão da preservação ambiental. Rezende e Leitão (2003) relatam que esta postura flexível não funcionou, pois para ela acontecer, o poder público deveria cumprir o seu papel de regulador e fiscalizador, o que não ocorreu.

As modificações começaram a ocorrer em dois sentidos: de cunho imobiliário e conceitual. Segundo Leitão (1999), as primeiras modificações registradas foram àquelas demandadas pelo setor imobiliário, destacando-se a emblemática alteração proposta pela SUDEBAR em 1976, que alterava a cota de utilização de 60 para 100 metros de áreas localizadas entre o antigo caminho de Guaratiba e as terras consideradas utilizáveis no Maciço da Tijuca. As modificações de cunho conceitual, também para atender as demandas imobiliárias, procuravam modificar usos e eliminar a setorização, algo que ia contra os princípios modernistas. Um dos exemplos é o caso da proposta apresentada pela SUDEBAR para o adensamento e heterogeneidade de uso na orla marítima, assemelhando-se com a ocupação de Copacabana. O Decreto 3.046 em 1981 alterava gabaritos das edificações e criava novas condições de parcelamento autorizando a construção de hotéis residência ao longo da orla, fato esse que era

<sup>1</sup> Jornal do Brasil, 08/05/1988

contrário ao plano de Lucio Costa, onde os hotéis ficariam setorizados nas extremidades estabelecidas da orla.

Neste mesmo ano Lucio Costa abandonou a superintendência, o que levou a Câmara Municipal do Rio a constituir em 1984 uma comissão especial de inquérito que concluiu ter havido deformações no plano (GERBASE; AUTRAN; CANDIDA, 2013). Em 1994, na comemoração dos 25 anos de criação do Plano Piloto, em entrevista para o Jornal do Brasil (1994), Lucio Costa contrariado comentou:

O plano foi uma concepção pessoal para a ocupação racional daquela área. Eu não contemplava, por exemplo, essa idéia da falta de convivência entre os moradores de cada condomínio [...] Nem tenho lembrança de ter sido o criador deste projeto. Ele nasceu como um belo filho, muito elogiado e sempre querido. Depois cresceu e sumiu no mundo, A única certeza urbanística é a de que as coisas nunca ocorrem como planejadas.

Diversas mudanças foram realizadas com o passar do tempo, várias para atualizar o plano à atualidade, outras para sanar alguns pontos em que o plano não tinha detalhamento suficiente e muitas que sucumbiram às pressões imobiliárias.

O terreno onde seria o CBD de Lucio Costa está nas mãos de grupos privados como a Carvalho Hosken, a Teruskin e Caixa Econômica Federal (em litígio) que estão realizando projetos isolados. O formato em octógono e o gabarito estabelecido estão respeitando as idéias do plano inicial, porém, as ligações de fluxos provavelmente não serão seguidas.

A península e a área que se estende cerca de 1km<sup>2</sup> que se estende dos fundos do shopping Via Parque em direção à Lagoa da Tijuca ganhariam projetos específicos orientados pela SUDEBAR. A primeira proposta foi de 14 prédios circulares com seis a oito andares de autoria do arquiteto Sérgio Bernardes. Segundo Carlos Carvalho (dono dos terrenos) para o O Globo (GERBASE; AUTRAN; CANDIDA, 2013), ele procurou a justiça para obter o direito de elevar o gabarito da Península, invocando o princípio de isonomia e conseguiu, após duas décadas, a alteração. Atualmente a área possui 109 prédios de 15 andares e o outro terreno (que no plano podiam crescer verticalmente até 5 andares) está recebendo 80 edifícios de 12 pavimentos.

Em relação ao fluxo de automóveis, das vias secundárias do plano, quatro não saíram do papel e duas foram parcialmente feitas. A via 11, atual Avenida Ayrton Senna, possuía um plano de arborização especial, a ser criada por Burle Marx. Entre a Avenida das Américas e o futuro CBD, seriam plantadas fileiras de palmeiras imperiais, entretanto, atualmente, além de não existir palmeiras, é neste cruzamento que está inserida o edifício cultural Cidade das Artes. Segundo Hugo Hamann em entrevista para o jornal O Globo (GERBASE; AUTRAN; CANDIDA, 2013) um dos maiores ataques ao plano foi a inserção da Cidade das Artes, onde Lucio Costa previa um trevo rodoviário de conexão e distribuição de fluxos.

### 3 A BARRA DA TIJUCA E O SETOR IMOBILIÁRIO

Pode-se destacar três períodos/camadas de desenvolvimento da Barra da Tijuca, destacadas por Nunes-Ferreira (2014): i) modernista, ii) genérica e iii) dispersa.

A primeira camada insere-se na década de 1960, onde deu-se o grande marco do início do desenvolvimento da Barra e de sua atual morfologia. O governador do estado da Guanabara, Negrão de Lima, encomendou ao urbanista Lúcio Costa um projeto urbanístico para a região.



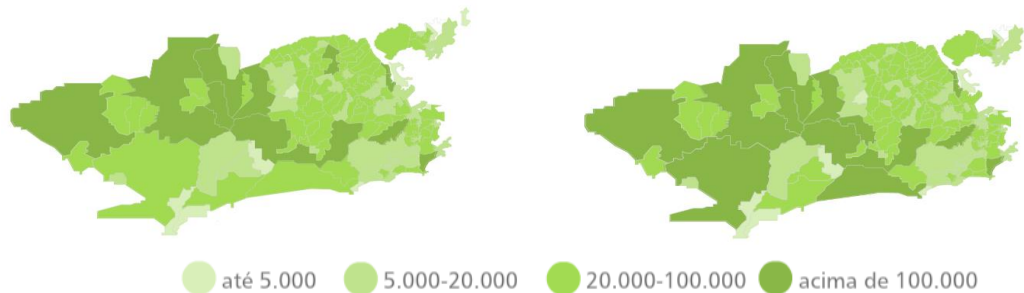
O Plano Piloto da Barra da Tijuca de 1969, de inspiração modernista, com grandes avenidas e grandes espaços abertos, marcou definitivamente o início do estilo de vida peculiar da Barra. Segundo Rezende e Leitão (2003, *online*) o Plano Piloto para a Barra da Tijuca foi “o ponto alto de um processo de adesão e consolidação dos ideais modernistas que vem se desenvolvendo desde a década de 30”.

A segunda camada, intitulada de “urbanização dispersa” por Nunes-Ferreira (2014:10), foi realizada a partir da década de 1970, onde foram construídas grandes obras de infraestrutura. Como exemplo observa-se a construção da Autoestrada Lagoa-Barra (incluindo um túnel acústico), que possibilitou o maior desenvolvimento, diminuindo o tempo de transporte para a zona sul da cidade do Rio. Esta época caracterizou-se também pela implantação de diversos condomínios e loteamentos com bloqueios. Surgem desse modo os condomínios Nova Ipanema e o Novo Leblon, “cuja apresentação para vendas baseia-se na possibilidade de recriação de espaços semelhantes aos dos antigos bairros da cidade, porém projetados sem os seus supostos vícios, tornando-se, desse modo, áreas segregadas tanto física quanto socialmente” (REZENDE e LEITÃO, 2003, *online*). Durante os anos 1980, 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. Destaca-se neste período o surgimento de apart-hotéis (uso residencial e/ou turístico), que chamaram atenção do setor imobiliário pelo seu potencial construtivo. Nesta época houve também um movimento de emancipação da região da Barra da Tijuca tendo a maioria dos eleitores votado pela separação da Barra, mas o resultado do plebiscito não foi suficiente para implementá-la devido ao quórum de votantes ter ficado aquém do mínimo exigido.

A terceira camada ocorre na década de 1990, onde incide um novo “boom” imobiliário com lançamento de edifícios comerciais de grande porte. Em relação a habitação residencial, “dando continuidade a um processo iniciado nos anos 70, condomínios são denominados novos, apelando-se mais uma vez para a (re)construção de um novo bairro à velha cidade” (REZENDE e LEITÃO, 2003, *online*). É a cidade do consumo, onde um novo produto deve ser lançado a todo momento para satisfazer os anseios capitalistas. Um grande marco, no âmbito viário, foi a criação da Linha Amarela (via expressa que liga a Barra à Ilha do Fundão), possibilitando uma melhor acessibilidade com a Zona Norte da cidade.

Como pode-se notar na Figura 3, o eixo Oeste do município demonstrou, em dez anos, um crescimento populacional intenso. A população no país aumentou 12,3% nos últimos 10 anos (IBGE, 2000-2010), a cidade do Rio de Janeiro 11,1% onde 72,54% foram na Região Administrativa (R.A.) Barra da Tijuca.

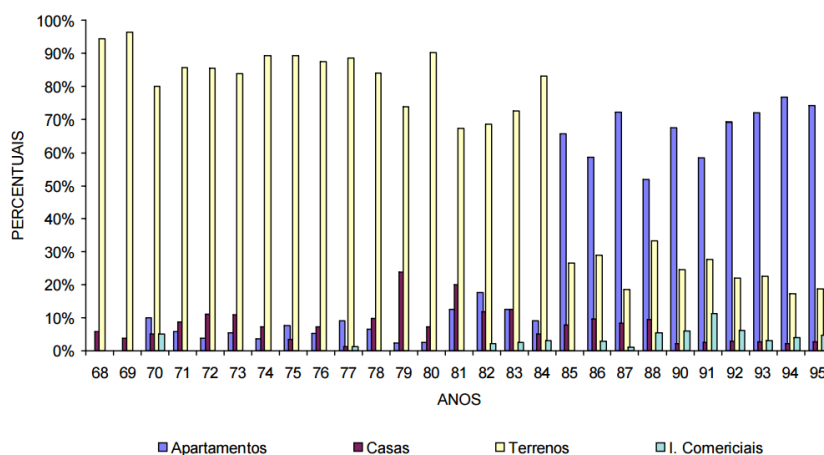
**Figura 3: Percentual de variação da população entre 2000 e 2010.**



Fonte: Os bairros do Rio segundo o Censo 2010. O Globo. Dados: IBGE 2000 e 2010.

Esta modificação é corroborada, como demonstra Abramo e Faria (1998:425) com dados que demonstram as mudanças na participação da produção imobiliária residencial. Em 1976 era de 1,4% passando para 20% em 1978, na década de 1980 o índice de verticalização era de 2,1% domicílios/prédio. No período entre 1991 e 1995 a participação da produção imobiliária na RA Barra da Tijuca era de 30% da produção da cidade, onde o bairro Barra da Tijuca destacava-se com 49%. Outro fator indicador nas mudanças ocorridas na RA é o aumento do número de transações com o estoque residencial, que passa de 0,24% em 1970, para 10,7% em 1995 (Figura 4).

**Figura 4: Composição das Transações Imobiliárias na Barra da Tijuca.**



Fonte: ABRAMO e FARIA Mobilidade Residencial na Cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. In XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, 1998.

Para o presidente do IBGE Eduardo Pereira, em entrevista ao Jornal O Globo, o que mais chamou a atenção nos dados de 2010 foi a continuidade do processo de expansão da cidade em direção a novas áreas, que ele chamou de “prolongamento da Barra e Zona Oeste” (PEREIRA apud SCHMIDT, 2011). Neste prolongamento é possível verificar uma disputa entre os bairros da Barra da Tijuca e Jacarepaguá<sup>2</sup>. “A história do processo de estruturação do espaço urbano na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá está diretamente relacionada a produção capitalista imobiliária” (COCCARO, 2013, p. 03).

<sup>2</sup> Sobre esta questão -ver: PASQUOTTO, Geise B. Uso e Ocupação do Solo na Barra da Tijuca e o Espriamento de sua 'Marca' In: V Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade: uma relação de origem, 2016, São Paulo.



O grupo etário dos responsáveis por domicílio preponderante é adulto, de 40 a 49 anos (IBGE, 2000), embora o grupo de idade maior residente seja de 30 a 34 anos, seguido pelos de 35 a 39 e de 25 a 29. A renda nominal média do responsável pelos domicílios particulares permanentes é maior que 20 salários mínimos na sua maioria (IBGE, 2000), o que permite caracterizar o bairro como de alto padrão orçamentário. Em um comparativo com outros bairros do Rio de Janeiro, no quesito renda nominal média em salários mínimos acima de 20, a Barra da Tijuca é o primeiro colocado, segundo o IBGE (2000) (Figura 5). Porém, se verificarmos apenas a renda média da população, a Barra da Tijuca é a segunda maior renda per capita mensal do município do Rio de Janeiro (Figura 6).

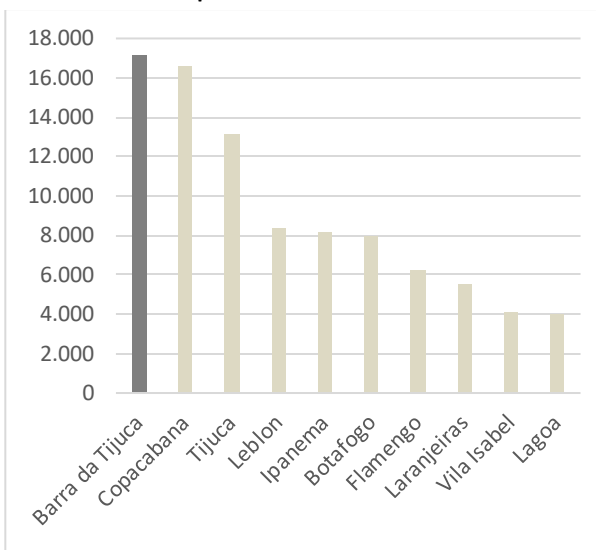
**Figura 5: Responsáveis pelos Domicílios Particulares Permanentes segundo a Renda Nominal Média em Salários Mínimos na Barra da Tijuca.**



Fonte: Elaborada pela autora com dados do IBGE, 2000.

NOTA: "Rendimentos" = soma de todos os rendimentos recebidos ou a receber em julho de 2000; "sem rendimento" = quem não possuía qualquer rendimento ou era remunerado somente em benefícios; "salário mínimo" = R\$151,00

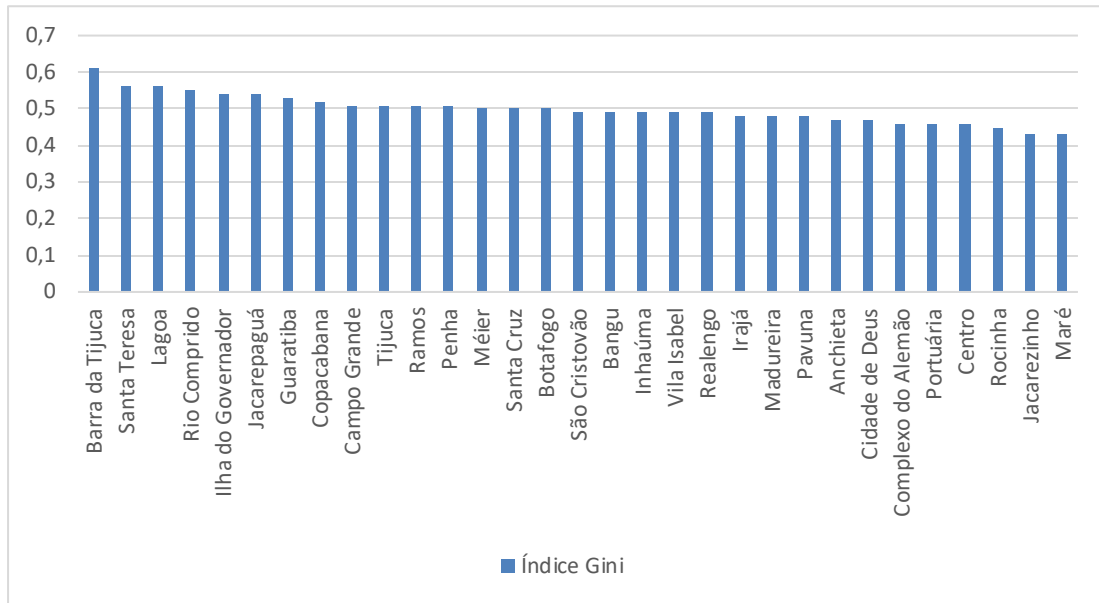
**Figura 6: Responsáveis pelos Domicílios Particulares Permanentes segundo a Renda Nominal Média em Salários Mínimos superior a 20 – comparativo entre os dez primeiros colocados.**



Fonte: Elaborada pela autora com dados do IBGE, 2000

Entretanto, faz-se necessária outra análise, a de desigualdade social, indicada pelo índice Gini. Na Figura 7 é possível notar que embora a Barra da Tijuca lidere o quesito maiores salários, ela também é a primeira na maior desigualdade social.

Figura 7: Desigualdade Social por meio do Índice Gini.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – microdados dos Censos Demográficos 1991 e 2000 – Cálculos – Convênio IPP/IUPERJ/IPEA e FJP-MG

Segundo pesquisa pelo Centro de Políticas Sociais (CPS) da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com a Ação da Cidadania contra a Fome, a Miséria e pela Vida e pelo Banco Rio de alimentos, do Sesc, o índice da Barra era de 0,59 (o maior do Rio de Janeiro), bem próximo do índice brasileiro de 0,60.

Em reportagem do O Globo (2003, p.22) com um título forte “Barra da Tijuca: onde o Rio é mais desigual” (Figura 8), mostra que apenas pela divisão de uma avenida, famílias vivem em condomínios de alta classe e outras em uma favela em situação precária. O “Limite” designado por LYNCH (2011, p.69), neste caso, diferencia a situação social em que vivem os moradores da Barra da Tijuca.

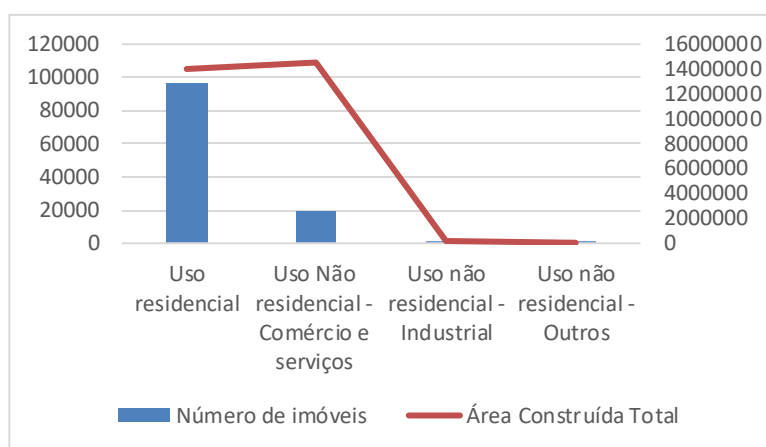
Figura 8 – Notícia com o título “Barra da Tijuca: onde o Rio é mais desigual”.



Fonte: O GLOBO. Barra da Tijuca: onde o Rio é mais desigual. Rio de Janeiro, 12 Out 2003. p.22

Segundo mapa de uso do solo na área da Barra da Tijuca, é possível identificar que a ocupação predominante é de residências, com comércio e serviço ao longo das principais vias. As áreas de lazer identificadas atualmente são constituídas por áreas relacionadas à cultura e ao esporte. De 2004 para 2012 houve algumas modificações neste uso, como a ampliação de áreas vazias e residenciais e a diminuição das coberturas gramíneas lenhosas, além do aumento de áreas de lazer a Norte e Oeste (no complexo Olímpico da Barra e na Fazenda Parque Recreio) e uma diminuição à Leste (antiga Terra Encantada). O número de imóveis comerciais e de serviço totalizaram 19.670 em 2011, número bem menor se comparado ao de imóveis residenciais (97.211). Porém, quando se analisa a metragem quadrada destes empreendimentos, eles ultrapassam a dos imóveis residenciais (Figura 9).

**Figura 9: Número de imóveis por tipologias de uso x área construída total na RA Barra da Tijuca.**



Fonte: Elaborado pela autora com dados do PortalGeo - Bairros Cariocas, 2011.

Um dos fatores que podem expressar estes dados é o número de *shoppings centers* na Barra da Tijuca. Em 2012 o bairro contabilizava quatro grandes empreendimentos (que se expandem com o passar do tempo) e com previsão de mais três shoppings. No total, as empresas investiram R\$ 1,36 bilhão em centros comerciais na região e criaram mais 152.000 m<sup>2</sup> de área bruta locável (MOURA, 2012). Segundo José Isaac Peres, presidente da Multiplan, em entrevista para o Valor Econômico (MOURA, 2012), a migração de sedes de grandes empresas do centro para a Barra, reflete em um novo perfil de morador para o bairro, que são os executivos em busca de mais conforto e qualidade de vida.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desta forma, a partir dos dados analisados, é possível caracterizar a Barra da Tijuca como um bairro de forte verticalização marcada pelo alto crescimento imobiliário e com uma população residente de classe alta. Também foi possível perceber que possui grandes vazios urbanos e áreas livres ou protegidas ambientalmente. Essas áreas vazias e de futuro capital imobiliário, se seguirmos a lógica demonstrada nos gráficos apresentados, reflete em grande parte o desenvolvimento urbano ao longo dos anos que passou o bairro, onde a prática de estoque de reserva e os diversos boom's imobiliários foram partes presentes do contexto histórico da região. Segundo Coccaro (2013, p. 01) este crescimento se deu, pois, as terras, antes

em condição de estoque de reserva do capital nas mãos de poucos donos, integram hoje uma “inovadora dinâmica, personificada em um urbano pronto para ocupar seu estratégico posicionamento de cidade global”.

Conclui-se que a Barra da Tijuca é um local de forte interesse político e econômico, pois é um vetor de desenvolvimento. Neste contexto o local enquadra-se como um foco de atenção e de competição em uma economia globalizada com uma política urbana estratégica. É possível perceber também como o desenho urbano/poder público não teve força em relação à forte atuação e imposição do setor imobiliário, que deformou os conceitos principais do plano.

## 5 REFERÊNCIAS

ABRAMO, Pedro; FARIA, Teresa Cristina. Mobilidade Residencial na Cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, 11., 1998, Belo Horizonte. **Anais do XI ENEP ABEP**, 1998. p. 421-456.

ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 1987.

COCCARO, Sue Ellen. A Requalificação da Avenida Ayrton Senna na Vertente Jacarepaguá e a Redefinição dos Limites da Barra da Tijuca Expandida. **Chão Urbano** - Revista *online* de Pesquisa Urbana e Discussão Acadêmica – IPPUR UFRJ, Rio de Janeiro, n. 2, ano XIII, mar./abr. 2013. Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/visualizarRevista.php?id=84>>. Acesso em: 29 out. 2014.

COSTA, Lúcio. **Lucio Costa, registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

GERBASE F.; AUTRAN P.; CANDIDA, S. Plano Lucio Costa: os descaminhos da ocupação da Barra. **O Globo**. 2013. Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/plano-lucio-costa-os-descaminhos-da-ocupacao-da-barra-8231929> Acesso em 2 fev 2019.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de 2000 a 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 abr. 2014.

JORNAL DO BRASIL. **A Barra que Lucio Costa não previu**. O plano do urbanista faz 25 anos ameaçado pelo crescimento do bairro cuja população dobrou nos últimos dez anos, 19/06/1994

LAGO, Luciana Corrêa do. Desigualdades sócio-espaciais e migração intra-urbana: a trajetória espacial das classes sociais na (trans)formação do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. In: **Encontro Nacional da ANPUR**, 7., Recife: VII ENANPUR, 1997. V.2, p.1386-1404.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MOURA, Paola de. Barra da Tijuca atrai R\$ 1,3 bilhão. **Valor Econômico**. São Paulo, 23 ago. 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/2800188/barra-da-tijuca-atrai-r-13-bilhao>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

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

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas. In: Seminário DOCOMOMO Brasil, 5. **Arquitetura e Urbanismo Modernos: Projeto e Preservação**. São Carlos, 27 a 30 out. 2003. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/148R.pdf>>. Acesso em: 06 maio 2014.

RIO DE JANEIRO. **Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, ano XXIV, n. 213, 02 fev. 2011. p.08. Disponível em: <[http://doweb.rio.rj.gov.br/ler\\_pdf.php?edi\\_id=455&page=8](http://doweb.rio.rj.gov.br/ler_pdf.php?edi_id=455&page=8)>. Acesso em: 14 abr. 2014.

SCHMIDT, S. Bairros periféricos da Barra da Tijuca foram os que mais cresceram entre 2000 e 2010. Entre as favelas, foi a Mangueira; **O Globo**. 2011. Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/bairros-perifericos-da-barra-da-tijuca-foram-os-que-mais-cresceram-entre-2000-2010-entre-as-favelas-foi-mangueira-2721357> Acesso em 13 Abr 2019