

Prefeitura suspende licenças

— CIDADE — 7

para edificações na Barra

A concessão de novas licenças para edificações na Baixada de Jacarepaguá, bem como para parcelamento, remembramento ou desmembramento de imóveis na região, foram suspensas, pelo prazo de 90 dias, através de decreto assinado ontem pelo Prefeito Júlio Coutinho, após encontro com o urbanista Lúcio Costa, no Palácio da Cidade.

A medida, que entre outros motivos objetiva corrigir distorções e ajustar a crescente ocupação da Baixada de Jacarepaguá ao Plano-Piloto para ela elaborado, há 11 anos, por Lúcio Costa, excluiu a construção de casas residenciais e conjuntos habitacionais que tenham, no máximo, 70 metros quadrados por unidade.

Reavaliação

Após almoçar no Palácio da Cidade com o autor do Plano-Piloto da Baixada de Jacarepaguá e com o Secretário Municipal de Planejamento, Carlos Alberto de Carvalho, o Prefeito Júlio Coutinho, justificando o decreto, declarou que "todo planejamento consiste, necessariamente, em um processo dinâmico, que exige a reavaliação periódica de seus conceitos, visando adequar as respectivas diretrizes às novas condições sociais, econômicas e urbanísticas".

Segundo o decreto, a área da região da Baixada de Jacarepaguá, durante 90 dias, será objeto de estudos de complementação da legislação urbanística vigente, a ser feito pela Comissão do Plano da Cidade, com o assessoramento da Subcomissão de Legislação Urbanística e de Lúcio Costa,

consultor especial da Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca. Estabelece ainda o documento que os trabalhos de complementação da legislação urbanística vigente deverão obedecer aos conceitos gerais do Plano-Piloto da Baixada de Jacarepaguá.

Ocupação acelerada

O Prefeito Júlio Coutinho, após destacar, para justificar a reavaliação, que um plano-piloto é mais uma diretriz, uma filosofia de ocupação do que algo rígido, já detalhado, lembrou que a ocupação da região se tem processado em ritmo acelerado, gerando novas necessidades e aspirações. "Só a superfície correspondente ao Plano-Piloto da Baixada de Jacarepaguá" — assinalou o Prefeito — "é sete vezes superior à da Zona Sul da cidade. Isto é, sete vezes maior que Leblon, Ipanema, Lagoa, Copacabana, Botafogo, Flamengo, Urca e Centro, juntos".

A reavaliação terá por objetivo o balanceamento da densidade nas áreas já ocupadas, de forma a orientar novos investimentos; redefinir o uso do solo na região, adequando-o às atividades residenciais predominantes em grande expansão; fortalecer a atividade de recreação e lazer na área, como polarizadora da Região Metropolitana; definir o sistema de transportes de massa, na direção Norte-Sul, como reestruturador dos espaços urbanos ocupados ou indutor de ocupação das áreas livres (ligação Jacarepaguá-Madureira-Irajá); e estabelecer, na região, novas me-

das de proteção ao meio-ambiente, mantendo as suas características e preservando os monumentos naturais existentes.

Distorções

Segundo o urbanista Lúcio Costa, algumas regiões, principalmente entre a Baixada e o bairro de Jacarepaguá, consideradas, no Plano Piloto, "áreas a estudar", ainda não têm seus parâmetros perfeitamente definidos, daí a necessidade de se estabelecer uma legislação para enfrentar as pressões das solicitações de investimentos e de proprietários. Tais problemas não existem mais em outras áreas da cidade, como a Gávea e Jaranjeiras, cujos parâmetros foram recentemente definidos.

Em termos de construções, acrescentou Lúcio Costa, tudo o que existe atualmente na Baixada de Jacarepaguá "está dentro do Plano Piloto, inclusive no que se refere ao aspecto gabarito". O Plano estabelecia onde construir edifícios altos, no caso os conjuntos que existem com espaço de um quilômetro, e as construções rasteiras — casas residenciais e comerciais.

"Mas as distorções", destacou o urbanista, "estão querendo aparecer com a apresentação de novos projetos, para áreas ainda não definidas, de uma forma que não é tida como conveniente pela iniciativa privada, que a considera muito restritiva. Há uma série de pressões e proposições no sentido de forçar soluções inadequadas. Não vou deliberar sobre gabaritos futuros, já que é isto tarefa da Prefeitura, e sim prestar um serviço de consultoria atendendo a um pedido do Prefeito Júlio Coutinho".

Objetivo do Plano Piloto é preservação

O arquiteto e urbanista Lúcio Costa elaborou o Plano-Piloto para a Baixada de Jacarepaguá preocupado em encontrar a fórmula capaz de permitir a urbanização, na escala em que se impunha, com "a salvaguarda, embora parcial", das peculiaridades que importava preservar.

Na época — final de 1968 — fatores diversos contribuíam para que a equipe do então Governador Negrão de Lima se sentisse pressionada pela opinião pública e pela imprensa, inconformadas com a possibilidade de que a vasta área da Baixada de Jacarepaguá crescesse, com o resto da cidade, sem um plano urbanístico.

Novos critérios

tempo da construção da autoestrada Lagoa — Barra, com os túneis Dois Irmãos, do Pepino e do João ligando a Barra à Zona Sul, e a Linha de Trens Fluminense, pelo Leste, à Zona Norte da cidade, em cerca de 20 minutos. A partir de então, a Barra passou a ser uma realidade, e ficou salientada a importância da região. Novos critérios de urbanização tiveram de ser estabelecidos.

Entre as primeiras decisões tomadas figura a manutenção do gabarito já em vigor entre a ponta da Barra e o Canal de Marapendí, evitando que essa área fosse

transformada em uma área densa, superpovoada: o primeiro passo no direcionamento do crescimento da Barra.

A análise da cidade sob o ponto-de-vista ocupação indicava ser indispensável deter o crescimento dos bairros já congestionados, conquistando as "áreas periféricas vazias, tornando-as atraentes através de uma ocupação inteligente, planejada".

Um exemplo do que buscava Lúcio Costa: a densidade populacional de Copacabana já atingiu 1 mil 480 habitantes por hectare, enquanto o Plano Piloto prevê que, quando toda a área da Barra estiver ocupada, a densidade populacional será de 160 a 270 habitantes por hectare.

Centros

O ponto de partida adotado por Lúcio Costa foi a criação de dois centros urbanos principais — o da Barra e o de Sernambetiba (integração por apartamentos, escritórios, comércio, atividades culturais e diversões — além do grande centro metropolitano, que a seu vez será uma realidade no futuro da metrópole, constituindo-se, com o centro administrativo, em novo pólo municipal de convergência e irradiação.

Entre os centros (da Barra e de Sernambetiba), ao longo da Avenida das Améri-

cas, numerosos núcleos compostos de conjuntos de 18 a 30 pavimentos de um lado da rodovia — Nova Ipanema, Novo Leblon, Barmares etc. — e de 8 a 10 pavimentos do outro lado, com sistemas autônomos de comércio, amenidades e utilidades, propiciando confluência e animação, distantes um quilômetro entre si.

Entre os núcleos, lotes de tamanhos variados para residências unifamiliares, sempre com reduzida taxa de ocupação — 20% do terreno e 1 pavimento ou 10% em dois — equilibram a maior densidade atingida pela ocupação vertical nos núcleos. Na região, a relação entre as áreas mantidas livres e as ocupadas é em geral de dois terços livres para um terço de edificadas.

Outras regras criadas no Plano Piloto: o proprietário de terras deve doar, além dos 8% previstos para o Grande Rio que se destinam a serviços públicos (6%) e escolas (2%) — áreas para a criação de parques, vias, cruzamentos de tráfego etc. na proporção do tamanho do terreno. Os grandes proprietários doaram quase dois terços das áreas.

O Plano também inverte a valorização dos terrenos, buscando aumentar o valor das zonas interiores pelo estabelecimento de limitações de gabarito. Nesta ordem de idéias, os núcleos residenciais foram projetados em áreas internas, ficando a praia com pequena densidade populacional (horizontal).