

INTERESSE PRIVADO, POPULAÇÃO LOCAL E MEIO AMBIENTE: ANÁLISE DAS PRINCIPAIS NORMAS MUNICIPAIS INSTITUÍDAS PELO PODER PÚBLICO QUE ALTERARAM O PLANO PILOTO DE URBANIZAÇÃO E ZONEAMENTO DA BAIXADA DE JACAREPAGUÁ E BARRA DA TIJUCA.

PRIVATE INTEREST LOCAL POPULATION AND ENVIRONMENT: ANALYSIS OF MAIN RULES MUNICIPAL IMPOSED BY PUBLIC AUTHORITIES HAVING MODIFIED PLANE PILOT DEVELOPMENT AND ZONING OF THE BAIXADA JACAREPAGUÁ AND BARRA DA TIJUCA.

Tatiana Fernandes Dias da Silva¹

¹ Mestre em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal Fluminense. Linha de Pesquisa Conflitos socioambientais, rurais e urbanos. Pós-graduada em Processo Civil. Professora do curso de Direito da Universidade Estácio de Sá (UNESA).

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo detalhar as principais legislações que deram início e posteriormente alteraram ou complementaram o plano urbanístico para a ocupação e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa, em 1969, destacando em cada uma delas, as principais mudanças estabelecidas no traçado original criado pelo arquiteto. Para tanto analisou-se o Decreto-lei n. 42, sancionado, em 23 de junho de 1969, pelo então governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, que deu início ao processo de urbanização da região, as normas posteriores a ele até o presente ano, 2014, que se fizeram necessárias (ou não) para a ocupação da área, bem como a pátria doutrina que discorreu sobre o tema. O intuito é demonstrar que a urbanização, da forma como foi direcionada pelo poder público local ao sancionar leis e decretos, agiu em descompasso com a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), o Estatuto da Cidade e os dois últimos Planos Diretores da Cidade do Rio de Janeiro (1992 e 2011), favoreceu o interesse privado em detrimento da população local e ainda colocou à margem o meio ambiente.

PALAVRAS-CHAVES: Baixada de Jacarepaguá; Barra da Tijuca; Plano Piloto; alterações normativas; interesse privado; população local.

ABSTRACT

This paper aims to detail the main laws that initiated and subsequently supplemented or amended the urban plan for the occupation and zoning of Lowland from Jacarepagua and Barra da Tijuca, West Zone of the city of Rio de Janeiro, designed by architect Lucio Costa, in 1969, highlighting in each of them, the main changes set out in the original design created by architect. For both analyzed the Decree-Law n. 42, enacted on June 23, 1969, by the then governor of Guanabara, Francisco Negrão de Lima, who initiated the process of urbanization in the region, following it up this year, standards in 2014, which was made necessary (or not) for the occupation of the region, as well as the doctrine homeland who spoke on the topic. The aim is to demonstrate that the urbanization of the area, as it was directed by local authorities to sanction laws and decrees, acted at odds with the Constitution of the Federative Republic of Brazil (CRFB), the City Statute and the last two Master Plans of Rio de Janeiro City (1992 and 2011), favored private interests at the expense of the local population and still put the margin environment.

KEYWORDS: Lowland from Jacarepagua; Barra da Tijuca; Pilot Plan; legislative changes; private interest.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende analisar até a presente data (2014), as principais alterações e complementações normativas instituídas pelo poder público municipal do Rio de Janeiro após a promulgação do Decreto-lei n. 42, de 23 de junho de 1969, sancionado pelo então governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, que determinou o processo de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, a ser elaborado pelo arquiteto Lúcio Costa através de um Plano Piloto.

No final da década de 60 a cidade crescia rapidamente, dominando os espaços naturais. A ocupação, que passava a ser irreversível, foi conduzida com o intuito de dar continuidade a orla da Zona Sul, expandindo a área residencial mais valorizada do Rio de Janeiro.

O objetivo precípua de Costa ao criar o Plano Piloto de urbanização e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca era controlar a expansão urbana e preservar a ecologia do lugar, uma vez que a área era uma das últimas disponíveis para onde a cidade poderia se expandir. O projeto, modernista, utilizou conceitos estabelecidos na Carta de Atenas, calcado na corrente do pensamento de Le Corbusier, que acreditava que a arquitetura deveria ter uma visão social, baseada nas essencialidades humanas, na felicidade do homem. Lúcio Costa projetou a localidade dividindo-as em áreas onde os habitantes pudessem circular, morar, trabalhar e recrear.

Para isso criou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas, sem sinalização. O principal meio de transporte seria o automóvel que iria trafegar livremente, sem trânsito. O projeto determinava que a reserva biológica de Jacarepaguá se mantivesse protegida bem como a área do Bosque da Barra. Este expressava a preservação do meio ambiente (utilizando-se a palavra *agreste*), falava em monumentos naturais e a criação de parques públicos. O arquiteto queria abundância de áreas verdes contínuas e sempre que possível, *in natura*, pois tinha o compromisso em manter a vegetação original até o limite que considerava possível para uma área urbanizada.

Numa visão socialista acreditava que aquilo que projetou seria para todos, mas, na prática, o que ocorreu foi que a Barra da Tijuca não foi pensada para a classe de baixa renda que precisa do transporte público para se locomover, houve uma urbanização sem transporte de massa, pois pouco foi pensado nela.

Para colocar em prática o projeto elaborado por Lúcio Costa, foi criado no mesmo dia da promulgação do Decreto-lei n. 42, o Grupo de Trabalho para a Baixada de Jacarepaguá (GTBJ), órgão do qual foi consultor, que ficou encarregado de coordenar e dirigir a

implantação do plano, com isso, os proprietários de lotes, com o objetivo de definir os aproveitamentos de suas áreas, passaram a procurar o GTBJ que, junto com Costa, determinavam os projetos que seriam aprovados para a região, uma vez que o plano urbanístico apenas traçava diretrizes gerais, que deveriam ser detalhadas na medida em que os projetos eram apresentados.

Em 1976, especificamente em 05 de março, foi promulgado o Decreto nº 322 que instituiu que a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca seriam consideradas Zona Especial – 5, neste mesmo dia também foi editado o Decreto n. 324, que determinou a aprovação das instruções normativas de uso, sua intensidade e parcelamento de toda esta Zona, iniciando-se assim as alterações e complementações normativas para o processo de urbanização e zoneamento da região.

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

Com a edição desta norma o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER) duplicou a Via 11 (atual Avenida Ayrton Senna), a prefeitura finalizou as obras do autódromo, na península de Itapeba, abriu as obras para a construção do Riocentro, duplicou e iluminou a Avenida Sernambetiba (atual Avenida Lúcio Costa) e a Estrada dos Bandeirantes, foi construído o condomínio Nova Ipanema, Novo Leblon, Atlântico Sul, Barramares e Riviera Del Fiori (todos dentro do conceito de cidades–torres criados por Le Corbusier), hipermercado Carrefour (1978), *Shopping Barra Shopping* (1981).

Outros decretos e leis logo no início dos anos 80 foram instituídos. Para melhor desenvolver o detalhamento da legislação aplicada à região, entre o período de 1969 a 2014, entendeu-se necessário dividir o tema em três fases distintas: A primeira fase do início do processo de urbanização da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá através da edição do Decreto-lei n. 42/69 até a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), em 1988; a segunda após a promulgação da CRFB de 1988 até a elaboração do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01); e a terceira e última fase de 2001 até à atualidade, 2014.

Essas fases foram divididas para analisar as normas num primeiro momento na época da ditadura militar, um segundo momento na implementação de um estado democrático de direito tendo como marco a Constituição da República e seus desdobramentos nos primeiros anos até a edição da lei que estabeleceu diretrizes gerais da política urbana em nosso país (Estatuto da Cidade) e até chegar a um terceiro momento que foi após o Estatuto da Cidade, ainda sob a égide do Plano Diretor de 1992, posteriormente com a sanção do novo Plano

Diretor de 2011 (Lei Complementar n. 111/01) até hoje, 2014, com a cidade tendo sido uma das sedes da Copa do Mundo de 2014 e será, em 2016, dos Jogos Olímpicos.

PRIMEIRA FASE: O INÍCIO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DA BAIXADA DE JACAREPAGUÁ E BARRA DA TIJUCA COM A EDIÇÃO DO DECRETO-LEI N. 42/69 ATÉ A PROMULGAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.

Este primeiro período irá apresentar e detalhar o Decreto-lei n. 42 que deu início ao processo de urbanização da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca e as normas posteriores a ele, até a promulgação da CRFB que se fizeram necessárias (ou não) para a ocupação da região.

O Plano Piloto de zoneamento e urbanização para a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca foi sancionado, em 23 de junho de 1969, através do Decreto-lei n. 42, pelo então governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima² e teve por objetivo possibilitar a expansão urbana da região, nomeando o arquiteto Lúcio Costa para elaborar o projeto.

Nesta mesma data, conforme previsão do citado Decreto-lei, foi criado pelo Decreto “E” n. 2.913, o Grupo de Trabalho para a Baixada de Jacarepaguá (GTBJ) que foi encarregado de coordenar e dirigir as atividades de desenvolvimento e implantação do projeto. Negrão de Lima, já havia deixado definido no Decreto-lei n. 42, que qualquer alteração dos projetos já aprovados bem como a criação de novos, todos ficariam a cargo do GTBJ que os examinaria e decidiria de acordo com as diretrizes estabelecidas no Plano Piloto.

O Decreto- lei n. 42, em 20 de abril de 1970, incorporou-se ao Decreto “E” n. 3.800 que regulamentou o parcelamento da terra, denominado de Lei do Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado da Guanabara.

Após a gestão de Francisco Negrão de Lima, o governador Chagas Freitas³, em 11 de março de 1971, editou o Decreto “E” n. 4.880, para adequar a malha viária da cidade para aquela região. Neste momento, o GTBJ ficou responsável em implantar um projeto de alinhamento das ruas e avenidas adequando-as a rede viária municipal.

² Francisco Negrão de Lima governou o pretérito Estado da Guanabara de 1965 a 1970.

³ Chagas Freitas, no seu primeiro mandato, governou a cidade do Rio de Janeiro de 15 de março de 1970 até 15 de março de 1975.

Três anos após, em 25 de junho de 1974, Freitas transformou o GTBJ em Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR), através do Decreto “E” n. 7.118. A partir desta data a SUDEBAR ficou subordinada à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral e coube a ela o desenvolvimento do plano elaborado por Costa bem como fixar normas para o desenvolvimento urbanístico da região.

Na concepção de Vera Rezende e Jerônimo Leitão a SUDEBAR foi “responsável direto por duas vertentes dessa ocupação: a definição das normas de ocupação e a implantação do sistema viário principal (um complexo sistema de estradas, vias elevadas e túneis)⁴”. Contudo, a responsabilidade direta pela infraestrutura do saneamento estaria a cargo do Estado, especificamente nas mãos da Companhia Estadual de Água e Esgoto (CEDAE).

Seguindo a sucessão governamental da cidade, o prefeito Marcos Tamoyo⁵, sancionou, em 05 de março de 1976, o Decreto n. 322, que definiu o zoneamento do município do Rio de Janeiro, estabelecendo as modalidades, intensidade e a localização do uso do solo e das atividades permitidas no Município do Rio de Janeiro.

O Decreto enumerou e definiu as oito Zonas Especiais em que a cidade seria dividida. Determinou que a Barra da Tijuca seria a Zona Especial -5 (ZE- 5). No mesmo dia, 05 de março de 1976, Tamoyo também sancionou o Decreto n. 324 que aprovou instruções normativas de natureza comum a toda área ZE-5 – Baixada de Jacarepaguá.

O Decreto n. 324 determinou a aprovação das instruções normativas de uso, sua intensidade e parcelamento de toda a ZE-5, Baixada de Jacarepaguá, sob a responsabilidade da SUDEBAR, Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral.

Essas instruções normativas aprovadas no texto legal institucionalizou o Plano Piloto, incentivou a racionalização do uso e ocupação do espaço, ratificou todo o compromisso da SUDEBAR com a urbanização da região e a dividiu em 46 subzonas. Para cada uma dessas 46 subzonas teriam criados características, limites, parcelamento do solo, uso, intensidade, tipos de edificações e gabaritos próprios.

Segundo a Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral, no documento intitulado O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a Expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro (1977), a partir do Decreto n. 324 a prefeitura da cidade passou a desestimular a construção em áreas já densamente ocupadas e passou a investir na ocupação da Baixada de Jacarepaguá. O objetivo era priorizar obras de implantação da subestação de gás, que ficaria a

⁴ Como este texto não possui ano resolvi cita-lo em nota de rodapé. LEITÃO; REZENDE. Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro. UFF, p. 01.

⁵ Marcos Tamoyo foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro de 15 de março de 1975 à 16 de março de 1979.

cargo da Companhia Estadual de Gás, a duplicação, pelo Departamento Estadual de Estrada e Rodagem (DER), das Vias 11 (antiga Avenida Alvorada, atual Ayrton Senna) e 9 (antiga Arenópolis, atual Avenida Salvador Allende) e sua parcial pavimentação e a extensão de toda a rede de abastecimento de água, pela Companhia Estadual de Água e Esgoto, da Praça Euvaldo Lódi até a Via 11, viabilizando a habitação de 100.000 moradores.

Em registro pessoal, em 30 de julho de 1977, Lúcio Costa analisa:

Cabe à Sudebar a complexa e por vezes ingrata tarefa de, conscientemente, violar a ecologia a fim de criar facilidades de acesso, de providenciar infraestrutura e de estimular as empresas, no louvável propósito de acelerar a ocupação desta área da Cidade que é o elo da zona norte com a sul e de oferecer aos futuros usuários uma vida comunitária melhor e maior desafogo, marcado pela presença constante, próxima ou distante, do mar e da montanha. (PREFEITURA, 1977, p.12.)

Para acompanhar o processo de urbanização da Baixada de Jacarepaguá, o Decreto n. 324 foi complementado, até 1980, com outras normas na medida em que a ocupação da região se expandiu, dentre elas: Decreto n. 651 de 29 de outubro de 1976, que instituiu condições especiais para o licenciamento de construção de motéis. O Decreto n. 2517 revogou o artigo 3º do Decreto n. 322; Decreto n. 1.596 de 16 de junho de 1978, que Consolida as Instruções Normativas e os demais atos complementares baixados para disciplinar a ocupação do solo na área da Zona Especial 5 (ZE-5), definida e delimitada pelo Decreto nº 322, de 03 de março de 1976; Decreto n. 2.212 de 19 de julho de 1979 foi uma instrução normativa que apenas modificou o Decreto n. 322/76; Decreto n. 2.211 de 19 de julho de 1979 e Decreto n. 2311 de 05 de outubro de 1979, isentam edificações do visto da SUDEBAR; Decreto n. 2.368 de 08 de novembro de 1979, estabeleceu normas do Decreto n. 1.321 de 25 de novembro de 1977, que cuidou de disciplinar os conjuntos habitacionais da Baixada de Jacarepaguá; Decreto n. 2.418 de 05 de outubro de 1977, determina a estrutura urbana de Jacarepaguá e Resolução n. 197, de 07 de janeiro de 1980 do Secretário da Secretaria municipal de Projetos, isenta edificações do visto da SUDEBAR. O controle das edificações ficaria a cargo do Departamento de Edificações da Secretaria Municipal de Obras.

Em 1980, a Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral do Rio de Janeiro, apresentou um estudo da área e nele afirmou que “o esgotamento sanitário é um dos problemas mais graves que se apresentam na Baixada de Jacarepaguá, uma vez que ainda não foi implantada a rede pública que servirá à região” (PREFEITURA, 1980, p. 36). O documento destaca que os custos para a implantação da rede de água e esgoto são extremamente elevados e, diante de outras prioridades do governo não tinham sido, até aquela data, efetuados.

Em 1980, já se verificava o elevado grau de poluição das lagoas e do lençol freático da área, que foi agravado pelo fato de apenas uma parte do bairro de Jacarepaguá possuir o serviço da rede pública de água e esgoto.

No ano seguinte, 1981, na gestão do prefeito Júlio Coutinho⁶, foi sancionado o Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981, que revogou o Decreto n. 324/76, alterou a redação do artigo 196 do Decreto n. 322/76 e consolidou novas Instruções Normativas para disciplinar a ocupação do solo na Baixada de Jacarepaguá (Zona Especial – 5), institucionalizando o projeto.

Na visão de Gerônimo Leitão e Vera Rezende, no artigo intitulado A Barra da Tijuca como Espaço Residencial e de Serviços: uma Nova Centralidade em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, o Decreto n. 324/76 reduziu a flexibilidade que Lúcio Costa tinha de negociar com os construtores as diretrizes dos projetos que eram apresentados, uma vez que fixou instruções normativas para toda a ZE-5, “definidas por subzonas, porções da área objeto do plano, sendo incluídos índices urbanísticos mais atraentes para o empresariado imobiliário”. Com o Decreto n. 3046/81, o Plano Piloto ficou mais detalhado, “admitindo-se, porém, novos aproveitamentos, com índices mais generosos”. Esses dois decretos, apesar de terem assegurado “uma maior transparência das regras urbanísticas, mas evidenciam as alterações promovidas no formato original do plano urbanístico”.

O decreto criou novas regras de zoneamento, parcelamento e edificações para cada uma das 46 subzonas que compõem a Baixada de Jacarepaguá, delimitou de acordo com a função de cada uma, as suas características de modo a propiciar um racional parcelamento do território. Desta forma, além da simples divisão espacial, este novo planejamento urbano estabeleceu condições de uso do solo que constituíram verdadeiro macrozoneamento de cada uma das subzonas.

Duas decisões alteraram a paisagem da Barra da Tijuca: O aumento dos gabaritos da região como um todo e a autorização para a construção de hotéis residências também com maior número de pavimentos na orla da praia, que passaram a ser de no mínimo de oito e no máximo quinze andares. A norma permitiu que o setor imobiliário explorasse a verticalização da área e sua variedade funcional.

As alterações no número de pavimentos dos *apart-hotéis* representavam “atrativos especiais ao setor imobiliário pela permissão de maiores índices construtivos, podendo-se

⁶ Júlio Coutinho foi prefeito do Município do Rio de Janeiro de 03 de junho de 1980 a 15 de março de 1983.

construir 15 pavimentos em locais onde o gabarito máximo permitido era de apenas 5” (REZENDE; LEITÃO; COSTA; CAVALCANTE⁷, p.06).

Tratava-se de uma medida que promoveria a verticalização e a diversificação de uso da terra urbana. A autorização para implantação desses empreendimentos na Barra da Tijuca, especialmente Avenida Sernambetiba, contrariava nitidamente a concepção inicial do Plano Piloto, que previa a construção de hotéis apenas em pontos preestabelecidos nas extremidades da orla marítima.

Dois dias após a edição do Decreto a SUDEBAR virou Assessoria de Projetos Especiais, sendo diminuída as funções de Lúcio Costa que se mantém apenas como consultor para projetos especiais a ser definido pelo Secretário Municipal de Planejamento. Diante da perda de sua real função a superintendência acabou extinta em 1984.

No final da década de 80, especificamente em 06 de junho de 1988, a Lei municipal n. 1.272, declarou a orla marítima das praias de Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra da Tijuca, Área de Proteção Ambiental. O processo de urbanização da Barra da Tijuca já estava consolidado e distanciado do que foi apresentado por Costa em seu projeto original.

SEGUNDO PERÍODO: DA PROMULGAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988 ATÉ A ELABORAÇÃO DO ESTATUTO DA CIDADE - LEI 10.257/01.

Com a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), em 05 de outubro de 1988, especificamente seus artigos 182 e 183, estabeleceu-se, constitucionalmente, normas gerais para a política urbana do país, objetivando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, deixando sua execução a cargo do poder público municipal através da elaboração o Plano Diretor.

Um ano após a promulgação da nossa Carta Magna, o Estado do Rio de Janeiro, em 05 de outubro de 1989, instituiu a Constituição Estadual e ratificou, em seu artigo 231, caput, a premissa Federal que determinou a obrigatoriedade do plano diretor ser instituído pelos municípios com mais de vinte mil habitantes, e determinou ser ele o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana municipal. A norma estadual também ordenou que o plano diretor deveria conter “diretrizes de uso e ocupação do solo, vocação das áreas

⁷ O artigo apresentado pelos autores não possui ano. A Barra da Tijuca como Espaço Residencial e de Serviços: uma Nova Centralidade em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá

rurais, defesa dos mananciais e demais recursos naturais, vias de circulação integradas, zoneamento, índices urbanísticos, áreas de interesse especial e social, diretrizes econômico-financeiras e administrativas” (artigo 231, §1º).

Além das Constituições Federal e Estadual, em 05 de abril de 1990, foi sancionada a Lei Orgânica Municipal que assim como a Constituição Estadual, estipulou, no capítulo referente às políticas urbanas, que ficaria a cargo do plano diretor os objetivos, estratégias, metas e programas da política urbana municipal, especificando ser este parte integrante do processo de planejamento e instrumento regulador dos processos de desenvolvimento urbano.

Após a aprovação da Lei Orgânica, em 04 de junho de 1992, a cidade do Rio de Janeiro elaborou o seu Plano Diretor Decenal (PDDCRJ), Lei Complementar nº 16, que teve por objetivo a criação de “procedimentos para a realização da política urbana do Município, fixa as suas diretrizes, prevê instrumentos para a sua execução e define políticas setoriais e seus programas buscando o pleno atendimento das funções sociais da Cidade” (artigo 1º, caput).

O texto legal (parágrafo §1º, artigo 1º) conceituava o plano como sendo “o instrumento básico da política urbana do Município e integra o processo contínuo de planejamento da Cidade”. No olhar de Vera Rezende e Gerônimo Leitão, o PDDCRJ é a legislação que “define as diretrizes de ocupação para os vários bairros da cidade” (REZENDE; LEITÃO, 2004. P.39) e ainda, segundo José Afonso da Silva, tem essa denominação porque o plano “estabelece os objetivos a serem atingidos, o prazo em que esses devem ser alcançados (...), as atividades a serem executadas e quem deve executa-las. É diretor porque fixa as diretrizes de desenvolvimento urbano do município” (SILVA, 2012, p. 137-138).

O PDDCRJ, de 1992, foi definidor dos instrumentos e objetivos da política urbana da cidade, estabeleceu regras para o seu fiel cumprimento, determinou suas diretrizes, normas e objetivos.

O artigo 10º, caput deixou a cargo de leis posteriores o detalhamento do planejamento urbano de parcelamento do solo, seu uso e ocupação, zoneamento e perímetro urbano, obras de construções e edificações, licenciamento e fiscalização de obras e edificações, licenciamento e fiscalização de atividades econômicas e posturas municipais, regulamento do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), Plano Municipal integrado de Transportes e regulamento do sistema de transporte público de passageiros e ainda previu a participação e garantia da população em todas as etapas do processo de planejamento, bem como amplo acesso às informações.

Contudo, a garantia e participação da população nas etapas do processo de planejamento e ao acesso às informações eram “vistas pelos governantes como um

impedimento, que tendia a inviabilizar as ações do poder público local” (PIRES, 2010, p.02). Desse modo, “o poder público procurou atuar em desprezo às normas definidas pelo Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, constituindo Projetos de Lei Complementar, que alteravam as regras promulgadas pela Câmara Municipal⁸”.

Em novembro de 1993, na primeira gestão do prefeito César Maia⁹ foi firmado um convênio entre a prefeitura, a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN) com o objetivo de elaborar um plano estratégico, em complementação ao Plano Diretor já existente. O financiamento do plano ocorreu através de um consórcio formado por 51 empresas e associações comerciais e teve como consultora a empresa catalã Tecnologias Urbanas Barcelona S. A. (TUBSA), presidida por Jordi Borja (CAMPANS, 2004, p. 193), assim, “a tecnologia para a sua elaboração seguiu o padrão definido pela cidade de Barcelona dentro de um conceito de plano participativo” (LOPES, 2003, p.03).

Em 1995 estava pronto o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, denominado Rio Sempre Rio, que pretendia consolidar a cidade como uma metrópole empreendedora e competitiva com capacidade para ser um centro de negócios para o país e o exterior.

Nas gestões de César Maia e de Luiz Paulo Conde¹⁰ o que se viu, na prática, foi que através dos planos Diretor e Estratégico, leis e decretos, houve a flexibilização do uso e ocupação do solo para atender as demandas do mercado imobiliário e aos interesses do capital financeiro. Com a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, não poderia ser diferente, na verdade essa era e é a área da cidade com o maior número de terrenos para a expansão imobiliária.

Entre 1995 a 2001, quatorze decretos municipais (Decretos n. 13.812/95; n. 13.873/95, n. 14.340/95, n. 15.207/96, n. 16.161/97, n. 16.162/97, n. 16.164/97, n. 16.670/98, n. 17.024/98, n. 17.025/98, n. 17.606/99, n. 18.005/99, n. 18.714/2000, n. 18.793/2000) aprovaram a realização da operação interligada na Região Administrativa da Barra da Tijuca (RA – XXIV).

Após 12 anos da elaboração da CRFB foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, para estabelecer (artigo 1º) “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-

⁸Ibid., p.02.

⁹ César Maia foi prefeito do Município do Rio de Janeiro três, a primeira gestão ocorreu de 01 de janeiro de 1993 a 01 de janeiro de 1997.

¹⁰ Luiz Paulo Conde foi prefeito do Município do Rio de Janeiro de 01 de janeiro de 1997 à 01 de janeiro de 2001.

estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”.

O Estatuto veio para regulamentar os artigos 182 e 183, do Capítulo II, Título VII (Da Ordem Econômica e Financeira), da CRFB, determinando que o Poder Público Municipal, deverá promover uma política urbana de desenvolvimento das funções sociais, com o objetivo de garantir o pleno crescimento da cidade e o bem-estar de seus moradores.

A norma vai além de associar a preocupação ambiental com a política urbana, nela está à garantia do “direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer” (artigo 2º, inciso I), a uma gestão governamental de cooperação e “democrática por meio da participação da população” (artigo 2º, incisos II e III), um “planejamento de desenvolvimento das cidades”, com serviços públicos “adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais” (artigo 2º, incisos IV e V), bem como a “ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar” sua utilização inadequada tanto para construção de imóveis como para a infraestrutura urbana, poluição e degradação ambiental, deterioração de áreas urbanas, parcelamento inadequado do solo e retenção e subutilização do imóvel urbano (inciso VI).

Prevê ainda, como um marco regulador, o Estudo de Impacto de vizinhança, artigos 36, 37 e 38, “que se propõe a avaliar os efeitos sobre a população residente em determinada área, como condição para a aprovação de obras ou funcionamento de atividade¹¹”. Essa avaliação deverá levar em conta o adensamento populacional, paisagem e infraestrutura urbana, as condições de tráfego, a demanda por transporte público, patrimônio natural, cultural e deverá ser colocada à disposição da população.

TERCEIRA FASE: APÓS O IMPLEMENTO DO ESTATUTO DA CIDADE ATÉ 2013.

Nesta parte do artigo irei alterar um pouco a ordem cronológica das leis e decretos editados entre o período de 2011 até maio de 2013, pois algumas normas foram alteradas e acredito que, ligando-as ficará mais fácil a compreensão.

Com o advento do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que criou diretrizes mínimas para o crescimento urbano ordenado do país, esperava-se que o município do Rio de Janeiro fosse, enfim, elaborar um novo Plano Diretor mais eficaz do que o

¹¹ REZENDE; LEITÃO, op. cit., p. 42.

sancionado em 1992 e assim estabelecer novos parâmetros para o uso e ocupação do solo, respeitando normas e parâmetros ambientais, saneamento e tratamento de esgoto, transporte público, habitação, preservação do meio ambiente, infraestrutura urbana e de serviços, cidade sustentável, pois como determina a lei, cada município deve aprovar seu Plano Diretor, que é “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (artigo 40, Estatuto da Cidade). Porém isso não aconteceu, o governo municipal precisou de dez anos após a edição do estatuto para elaborar outro Plano Diretor.

Este novo Plano Diretor, Lei Complementar n. 111, sancionada em 01 de fevereiro de 2011, da forma como foi elaborado, necessitará de outras legislações para organizar a cidade, será preciso mais nove leis que disporão sobre: parcelamento do solo urbano, uso e ocupação do solo, zoneamento e perímetro urbano, obras de construções e edificações, licenciamento e fiscalização de obras e edificações, licenciamento e fiscalização de atividades econômicas, código de posturas municipais, regulamento do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, Plano Municipal Integrado de Transportes e regulamento do sistema de transporte público de passageiros.

Uma novidade deste plano foi à divisão da cidade em quatro macrozonas de ocupação, são elas: Ocupação Controlada (Zona Sul e parte do Centro); Ocupação Incentivada (Zona Norte e parte do Centro); Ocupação Assistida (Zona Oeste); Ocupação Condicionada (Barra da Tijuca, Região das Vargens, parte de Jacarepaguá e do Recreio). Segundo o artigo 31, caput da lei, essas macrozonas foram “definidas a partir da avaliação de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana” e possuem o objetivo de:

Estabelecer a referência territorial básica para orientar o controle das densidades, da intensidade e da expansão da ocupação urbana, na regulamentação e aplicação dos instrumentos da política urbana e indicar as prioridades na distribuição dos investimentos públicos e privados. (artigo 31, §2º)

Há pouco mais de três anos da edição da norma o que se vê na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca é a preocupação do poder público com os Jogos Olímpicos de 2016, para isso definiu novos parâmetros de uso e ocupação do solo, investiu na expansão do transporte público rodoviário sem ouvir as reais necessidades de quem habita a região.

Quanto ao transporte público, está sendo implementado na Barra da Tijuca o sistema denominado Bus Rapid Transit – BRT, preconizado no plano, com o objetivo precípua de diminuir o tempo da viagem de ônibus. Os primeiros sistemas criados e em funcionamento na Baixada de Jacarepaguá foi o BRT Transoeste que liga Santa Cruz ao Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, e o Transcarioca, que liga o Aeroporto Internacional do Galeão, na Zona

Norte, a Barra da Tijuca, na Zona Oeste.

Até 2016 o município pretende implantar outros sistemas de BRTs, como a Transolímpica. A implantação desta malha viária, aos olhos do Plano Piloto elaborado por Lúcio Costa, faz com que a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca se afastem ainda mais do projeto original do arquiteto que previa a construção do transporte metroviário para a região. De nada valerá o novo Plano Diretor da cidade se as suas diretrizes forem ignoradas pela Prefeitura.

Com a revogação do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, pela Lei Complementar n. 111 de 01 de fevereiro de 2011, que instituiu o novo Plano Diretor municipal, a prefeitura no mesmo ano criou o novo Plano Estratégico da Cidade pensando na Copa do Mundo e nos Jogos Olímpicos de 2016 que foi revisado em 2012, com novas metas para o período de 2013 a 2016.

Após o implemento do Estatuto da Cidade, mas ainda sob a égide do Plano Diretor de 1992, algumas normas disciplinaram o uso e ocupação do solo na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, a primeira delas foi a Lei Complementar n. 66, instituída em 09 de julho de 2003, que proibiu o uso residencial bifamiliar na região delimitada pela Avenida das Américas, Parque Arruda Câmara, Via Quatro e Avenida Jurandir Pires, no Bairro da Barra da Tijuca, salvaguardando os loteamentos com projetos já aprovado pela Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU). A norma de apenas três artigos é a primeira dentre as cinco leis complementares que nesses últimos 12 anos determinaram o uso e ocupação do solo da região.

Em 14 de janeiro de 2005, na segunda gestão do prefeito César Maia, o município aprovou para a região a Lei Complementar n. 74. A norma visava à realização dos Jogos Pan Americanos de 2007 e ao ser instituída alterou uma parte do Decreto n. 3.046/81, para permitir que na área “atualmente ocupada pelo Autódromo do Rio de Janeiro” o uso do solo fosse utilizado para: “residências multifamiliares, serviços e comercial, hoteleiro, equipamentos esportivos e os destinados a atividade de lazer e diversões de natureza turística”, conforme preceitua seu artigo 1º.

A lei autorizou a rede hoteleira a construir prédios de até 22 pavimentos na região, alterou o limite dos demais usos para até 12 andares e desapropriou a comunidade denominada Vila Autódromo declarando a região “como Área de Especial Interesse Social” (artigo 9º). Na época, apesar da determinação de desapropriação pelo poder público da comunidade esta permaneceu no mesmo local. Contudo, atualmente, com vistas aos Jogos Olímpicos de 2016 a prefeitura alterou, através da Lei Complementar n. 125, de 14 de janeiro de 2013, alguns

dispositivos da antiga Lei Complementar n. 74, permitindo que o número de pavimentos para “demais usos” excluído a rede hoteleira, passasse de 12 para 18 pavimentos (artigo 5º), contudo, manteve inalterada a redação do artigo 9º, que previa a desapropriação da Vila Autódromo mantendo-se firme na ideia de desapropriar a região sob o argumento que a área é essencial para a realização dos jogos por está ao lado do local onde será construído o Parque Olímpico.

A área onde está situada a Vila Autódromo é alvo da cobiça dos grandes empresários da construção civil uma vez que esta região está em uma área de grande expansão urbana no bairro da Barra da Tijuca.

O que se percebe hoje é que a Lei Complementar sancionada pelo prefeito Cesar Maia em 2005 serviu como embrião para as alterações determinadas pela Lei Complementar n. 125, visando os Jogos Olímpicos de 2016, já que no local será instalado o parque olímpico pelo consórcio Rio Mais, formado pelas empreiteiras Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez e Carvalho Hosken.

O poder público municipal, com o fito de continuar com o processo de urbanização da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, sancionou, em 27 de novembro de 2009, o Projeto de Estruturação Urbana (PEU) das Vargens, Lei Complementar n. 104, constituído pelos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim e parte dos bairros do Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca e Jacarepaguá, o Projeto desta Lei Complementar (Projeto de Lei Complementar nº33/2009), proposto via Secretaria Municipal de Urbanismo, foi aprovado rapidamente pela Câmara, na terça-feira dia 03 de novembro de 2009, em segunda e última discussão, uma semana depois de publicado no Diário da Câmara Municipal.

Enfatiza Sônia Rabello que o projeto de lei ao ser proposto “ignorou, por completo, o entendimento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente sobre a área” (2011, p.01) e continua ressaltando que simultaneamente a aprovação da Lei Complementar que aprovou o PEU das Vargens, estava acontecendo um evento acadêmico denominado “Vulnerabilidades Climáticas das Megacidades Brasileiras às Mudanças Climáticas” (ibid, 2011) que se discutia, dentre outros, as três principais áreas, dentro do município do Rio de Janeiro que se destacam como as mais vulneráveis à sofrer alterações climáticas e de enchentes, dentre elas estava a Baixada de Jacarepaguá e o seu sistema Lagunar.

Reza o texto legal, em seu artigo 2º, que a norma visa a “orientar a ocupação urbana de parte da área da Baixada de Jacarepaguá, condicionando-a a proteção do meio ambiente e às suas características paisagísticas”, criando uma harmonia entre o adensamento e as

possibilidades do sítio; integrar as necessárias intervenções municipais urbanas com a proteção do meio ambiente da região; viabilizar a reunião de recursos públicos e privados conforme previsto no Estatuto da Cidade; “adequar os parâmetros urbanísticos à realidade local e tornar mais eficaz o seu controle, em virtude da atual intensificação da ocupação urbana e do crescente surgimento de loteamentos irregulares e clandestinos” e garantir a participação da população ouvindo as suas propostas. De forma taxativa a lei retira da Zona Especial -5 toda a extensão deste Projeto de Estruturação Urbana.

A possibilidade de se criar um Projeto de Estruturação Urbana estava previsto no Plano Diretor de 1992, que definia ser ele o responsável pelo “detalhamento das normas gerais de parcelamento da terra e de uso e ocupação do solo” (artigo 11) e também está presente no novo Plano Diretor da cidade, Lei Complementar n. 111/01, artigo 68, que o conceitua como sendo “o instrumento que estabelece as diretrizes para o desenvolvimento local e, segundo as quais, atualiza e aprimora a legislação urbanística para um bairro ou um conjunto de bairros”. Continua o artigo, afirmando que o PEU só será elaborado quando houver necessidade de revisão da norma urbanística de uso e ocupação do solo, para que exista um novo ordenamento e controle desta ocupação, nas áreas de degradação urbana, adensamento e esvaziamento econômico e terá por objetivo (artigo 69), o detalhamento ou alteração das intensidades de uso e ocupação do solo, criar diretrizes para a proteção ao meio ambiente e do patrimônio, compatibilizar a ocupação urbana e o adensamento de acordo com o meio físico, contenção do processo de ocupação desordenada e irregular. Ambos os planos diretores previam para a elaboração do PEU a participação popular com propostas, sugestões, exposições e soluções de problemas.

O PEU das Vargens acabou por criar normas mais flexíveis para as construções nas áreas que determina, beneficiou a edificação de hospedagem e demais usos do solo (conforme já narrado acima, Lei Complementar n. 74/05 alterada pela Lei Complementar n. 125/13), os terrenos próximos ao local onde será instalada a futura Vila Olímpica para os Jogos Mundiais de 2016.

O Ministério Público do Estado (MPE), através de seu procurador Geral de Justiça na época, Cláudio Lopes, ajuizou, em 15 de julho de 2011, Ação Direta de Inconstitucionalidade¹² requerendo, cautelarmente, a suspensão imediata da eficácia da norma sob a alegação de afronta os artigos 231, parágrafos 1º e 4º e 236 da Constituição Estadual ao desencadear processo legislativo sem a participação popular, uma vez que está previsto na lei maior do

¹² Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 0035576-69.2011.8.19.0000.

Estado ser esta obrigatória e se realizará através de entidades representativas, nas fases de elaboração e implementação do Plano Diretor, que é o instrumento obrigatório para as áreas urbanas com mais de 20 mil habitantes e ainda, enfatizou a ausência de estudos que indicassem os impactos da nova legislação sobre o meio ambiente e a infraestrutura urbana da região, bem como a permissão, sem estudo, para construção em áreas cujo os terrenos são alagadiços.

Cláudio Lopes, afirmou em entrevista que: “Constatamos um erro formal na elaboração da Lei, em que não foi observada a exigência de realização de audiência pública. Por esse motivo, entendemos que deveríamos arguir a inconstitucionalidade¹³”.

Contudo, os Desembargadores do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em votação por maioria, não conheceram a demanda deixando com isto de apreciar o mérito da causa por entender que o Projeto de Estruturação Urbana, conforme disposto na ementa do acórdão é “[...] ato normativo materialmente secundário e ancilar que não é objeto de controle de constitucionalidade abstrato. Norma relativa ao “Plano Diretor”, que é lei geral e suprema na orientação do desenvolvimento urbano. Manifesta crise de legalidade”.

Em, 04 de novembro de 2013, o prefeito Eduardo Paes editou o Decreto n. 37958 que criou a Área de Especial Interesse Ambiental (AEIA) dos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim e parte dos bairros do Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca e Jacarepaguá, a norma, que poderia ter sido editada anteriormente, a norma excluiu desta AEIA a área em que esta sendo construído o Parque Olímpico e qualquer outro terreno, construção, empreendimento ou obra ligado direta ou indiretamente com os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. A norma mesmo pautando-se na fragilidade e na qualidade paisagística da área de abrangência do PEU das Vargens, diminuiu-o perante o interesse privado e a vontade do poder público sob o manto do desenvolvimento urbano da região. Como se pode ver ao longo deste trabalho, o manto dos jogos Olímpicos, foi justificativa para várias alterações urbanísticas do que ainda restava do Plano Piloto de Lúcio Costa.

Também com o objetivo de definir parâmetros urbanos e regras para o uso e ocupação do solo para a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, foi sancionada a Lei Complementar n. 108, de 25 de novembro de 2010, que ainda autorizou a operação interligada, estabeleceu incentivos para a ampliação da capacidade de hospedagem na cidade do Rio de Janeiro e permitiu a alienação de imóveis tudo objetivando a realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016.

¹³ Disponível em: <<http://ultimainstancia.uol.com.br/conteudo/noticias/52311/apoiadores.php>> Acesso em: 28.05.2013.

No que tange ao incentivo para a ampliação da rede hoteleira na cidade, entende-se como tal hotel, resort, pousada e albergue. A lei incentivou a construção de novas edificações para hospedagem e ainda a reconversão ou utilização de edificações visando ampliar o número de unidades hoteleiras para poder suprir as exigências do Comitê Olímpico Internacional (COI), uma vez que a prefeitura se comprometeu a disponibilizar 27.800 quartos.

Para o uso do serviço de hospedagem na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca a lei determinou parâmetros urbanísticos próprios, são eles: “Na Barra da Tijuca, no Joá e no Itanhangá: Estrada da Barra da Tijuca, Rua Maria Luisa Pitanga, Rua Presciliano da Silva, Estrada do Itanhangá e Estrada do Joá”, exluindo-se as áreas “de uso consagrado, de destinação específica e as submetidas a regime de proteção ambiental e/ou cultural” (artigo 14, caput e parágrafo único), locais destinados ao uso comercial, respeitados os critérios de edificação, Avenida Ayrton Senna e na Via Parque da Lagoa da Tijuca, Avenida das Américas, Av. Evandro Lins e Silva, lado par, quadrilátero formado pela Av. Lúcio Costa, Rua Lourenço Filho, Rua Marcelo Roberto e Rua Levy Carneiro, e na Rua Martinho Mesquita até duzentos metros da Av. Lúcio Costa, Av. Salvador Allende - entre a Via 4 e a Estrada dos Bandeirantes - e Av. Abelardo Bueno - entre a Av. Salvador Allende e Av. Ayrton Senna (artigo 18).

Todas essas áreas deverão obedecer os parâmetros urbanísticos determinados no Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981, e ainda respeitar as áreas de proteção ambiental e cultural que não se aplicam a essas regras de edificação (artigo 17, §1º).

Esta lei já sofreu emenda pela Secretaria Municipal de Urbanismo, Resolução SMU nº. 1090, que, em 09 de abril de 2013, ampliou o prazo para concessão e licença das obras de edificação de hospedagem para um ano podendo-se prorrogar por mais seis meses.

Apesar do município do Rio de Janeiro possuir na Barra da Tijuca um autódromo desde antes da implantação do Plano Piloto de Lúcio Costa, a área será utilizada para a construção do Parque Olímpico, conforme já mencionado anteriormente, o que deixaria a cidade sem um autódromo, contudo, para que isso não ocorra, a Lei Complementar, em seu artigo 30, permitiu a construção de um novo autódromo no bairro de Deodoro, que será custeado pelo governo federal em uma área pertencente ao mesmo, utilizada pelo Exército para treinamento com explosivos. Em uma análise crítica, seria menos oneroso aos cofres públicos manter o autódromo de Jacarepaguá, nem que o mesmo necessitasse de uma revitalização, e construir o Parque Olímpico nesta nova área cedida pelo governo federal, em Deodoro.

Ainda com foco nos Jogos Olímpicos de 2016, a prefeitura da cidade, ao considerar a necessidade de criação de um espaço de convivência dos atletas que se hospedarão na Vila

Olímpica, editou o Decreto n. 32.118, de 13 de abril de 2010, que desapropriou imóveis para a instalação do Parque Olímpico dos Atletas, que como conceitua o poder público é um espaço de convivência, situado em uma área aberta, em frente ao Riocentro. O parque, conforme preconiza o Decreto n. 34.378, de 01 de setembro de 2011, estabelece que o mesmo será “administrado pela Riotur, a qual deverá zelar pela sua manutenção e conservação”, artigo 2º.

Sônia Rabello, atenta às normas sancionadas pelo poder público municipal, esclarece que “o decreto, que denomina de Parque algo que provavelmente não será parque, não o afeta, como deveria, ao uso público do povo, chama aquele imóvel de “espaço”, esconde o que revela: a possível privatização daquela área, passo a passo” (2011, p.01).

Voltando a estudar a Lei Complementar n. 125/13, que além de alterar parâmetros urbanísticos da Lei Complementar n. 74/05, também estabeleceu condições para a instalação do Campo de Golfe Olímpico na Barra da Tijuca, na Área de Preservação Ambiental (APA) de Marapendi, destaca o artigo 3º, caput (vetado), que: “Fica autorizado o uso da área delimitada nos Anexos I e II desta Lei Complementar, situada no Bairro da Barra da Tijuca, como Campo de Golfe Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro”, mas o veto a Lei Complementar não foi problema para a prefeitura da cidade, que “considerando” inúmeras justificativas de ordem urbanísticas como o “Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro [...], arts. 103 a 105, sobre a Readequação de Potencial Construtivo no Lote”; a necessidade de utilizar para a área um “instrumento de gestão de uso e ocupação do solo denominado Readequação de Potencial Construtivo no Lote”; sabendo-se “que a cidade do Rio de Janeiro foi escolhida para sediar os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016”, e ainda “o interesse público na construção do Campo de Golfe” que, justifica o texto legal, “utilizando-se, exclusivamente, recursos privados reduzindo os encargos financeiros do Município decorrentes da realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016”, sancionou em 20 de fevereiro de 2013, através do Decreto n. 36.795, o artigo 3º da Lei Complementar n. 125/13 que havia sido revogado, mantendo a construção do Campo de Golfe na APA de Marapendi.

Apesar de revogado o artigo 3º, caput da Lei Complementar n. 125/13, agora editado por decreto, manteve-se o artigo 4º da norma legal que retirou dos limites do Parque Natural Municipal de Marapendi a área que será destinada a construção do Campo de Golfe. Primeiro a Lei Complementar retira a área da APA, mas, logo depois, o Decreto a integra ao terreno particular para construção do Campo de Golfe criando índices urbanísticos e levando a área particular até as margens da lagoa de Marapendi e, como consequência, valorizando a região.

Como se não bastasse tudo isso, o presidente do Itanhangá Golf Club (IGC), Arthur Porto

Pires Junior, em 10 de junho de 2011, logo após o município anunciar a construção do campo de Golfe afirma que IGC estaria apto a ser utilizado nos Jogos Olímpicos.

Ainda no estudo das normas municipais sobre a APA de Marapendi, em, 15 de agosto de 1991, através do Decreto n. 10.368, foi criada a Área de Proteção Ambiental do Parque Zoobotânico de Marapendi, compreendendo as Áreas de Preservação Permanente (APP) da Lagoa de Marapendi e seus entornos e a área de Preservação Permanente do Parque Zoobotânico de Marapendi, na Barra da Tijuca, menos de dois anos depois o Decreto 11.990, de 24 de março de 1993, faz a regulamentação de toda a área e mais tarde o Decreto n. 14.203, de 18 de setembro de 1995, transforma toda a região em Parque Municipal Ecológico de Marapendi, integrando e instituindo o Zoneamento Ambiental do Lote 27 do PAL n° 31.418 também a Área de Proteção Ambiental do citado Parque.

A APA tem uma área de aproximadamente 971,83 hectares de terra, deste total uma parte pertence a particulares e outra ao poder público, havendo inclusive alguns logradouros. Em 2005, especificamente em, 08 de setembro de 2005 foi promulgada a Lei Complementar n. 78 que alterou e revogou dispositivos do Decreto 11.990/93, ratificando em seu artigo 5° que “fica integrado à Área de Proteção Ambiental (APA) do Parque Zoobotânico de Marapendi todo o lote 27 do PAL n° 31.418, Barra da Tijuca, XXIV R.A”, incluindo no artigo 6° o seu zoneamento e permitindo a edificação de hospedagem na região, artigo 9°, inciso III, o governo ainda determinou, em seu artigo 10, o desdobramento da área do lote 27, do PAL 31.418, que teria zoneamento ambiental e o uso e ocupação do solo especificadas como Zona de Vida Silvestre (ZVS) e Zona de Ocupação Controlada (ZOC).

A própria norma em seus artigos 11 e 17 definem respectivamente que a ZVS “destina-se a proteger e preservar os espécimes de flora e de fauna nativas de restinga, manguezal e ecossistemas associados”, e o ZOC “compreende a área passível de ocupação urbana”, com parâmetros para a construção de hotel e misto, isto é mais de uma edificação, com gabaritos de até 5 pavimentos, tanto para unidades comerciais como residenciais, artigo 18.

Assim, constata-se que, em 2005, o governo permitiu a construção de hotel e residência em Área de Preservação Ambiental. Com a permissão da norma, o proprietário do lote 27 requereu junto a FEEMA (atual INEA), licença ambiental para a construção residencial e hoteleira no terreno (RABELLO, 2011, P.01). Em 2006, o prefeito César Maia, em seu terceiro mandato¹⁴, distribuiu Ação Direta de Inconstitucionalidade da Lei Complementar n. 78/05 ao

¹⁴ Cesar Maia foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro pela terceira vez de 01 de janeiro de 2005 a 01 de janeiro de 2009.

Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado que julgou improcedente o pedido e manteve a constitucionalidade da norma. Insatisfeito, o governo interpôs Recurso Extraordinário ao Supremo Tribunal Federal, sendo Ministro relator Dias Toffoli. Em, 01 de fevereiro de 2010, Toffoli, em decisão monocrática negou seguimento ao recurso, não conhecendo, isto é, deixando de analisar a constitucionalidade da Lei Complementar.

No local será construído o primeiro *resort* da cidade, um misto de hotel com prédios residenciais da rede hoteleira Hyatt, o empreendimento que já possui até página na internet, o hotel será denominado de Grand Hyatt Rio de Janeiro e a parte residencial de Grand Hyatt Rio de Janeiro Residences, não deixa dúvida da sua construção e ainda, ostentam, como sempre foi feito para a venda de unidades residenciais na Barra da Tijuca, a natureza e o meio ambiente. O site afirmou em 2013 que “serão construídos num terreno de 45 mil m² de frente para o mar e para a Lagoa de Marapendi, na Barra da Tijuca”

Conclusão, de um lado da APA de Marapendi o poder público cedeu para a construção de um campo de golfe para os Jogos Olímpicos de 2016 e do outro lado que perfaz frente com praia o poder público autorizou a construção de um resort de 45 mil metros quadrados. É esse o legado olímpico que o governo municipal, 2014, está deixando para a cidade. No mais, como também foi previsto objetivando os jogos, o complexo lagunar da Baixada de Jacarepaguá permanece poluído, o transporte público da região é ineficiente, apesar do poder público está implementando o sistema BRT, e o saneamento precário. Acredito, que o legado que a população carioca tão esperava para a região fosse lagoas despoluídas, melhoria no transporte público de massa, inclusive com a implementação do transporte metroviário, redes de água e esgoto e saneamento em toda a área que envolve a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca e não um legado de empreendimentos imobiliários que só satisfaz os interesses econômicos de uma minoria da sociedade.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Laura; SCHMIDT, Selma. O descompasso da Barra da Tijuca. O Globo. 19.01.2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/o-descompasso-da-barra-da-tijuca-7345262>>. Acesso em: 6 jul. 2013.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 10.257, 10 de jul. 2001. Instituiu o Estatuto da Cidade. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10257-10-julho-2001-327901-norma-pl.html>> Acesso em: 10 jun. 2013.

CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogério Goldfeld. *O Rio de Janeiro nas alturas*. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2004.

_____. Controladoria-Geral da União. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/instalacoesesportivas/velodromoolimpicodorio/>> Acesso em: 12 ago. 2013.

CAVALCANTI, Nireu. *Bairros da Zona Oeste do Rio Crescem*. 01 de julho de 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/07/ibge-bairros-na-zona-oeste-do-riodate-150.html>> Acesso em: 25 maio 2013.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: Entre o discurso e a prática*. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.

COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa: O registro de uma vivência*. São Paulo: Ed. Empresas das Artes, 1995.

_____. *Plano – Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, Sernambetiba e Jacarepaguá*. Estado da Guanabara: Ed. Agência Jornalística Imagem Ltda, 1969.

EPPINGHAUS, Annie Goldberg; POPPE, Márcia; TÂNGARI, Vera Regina. *Barra da Tijuca – Um estudo privatização dos espaços públicos no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Comissão Parlamentar de Inquérito. 2011. Disponível em: <<http://alerj.rj.gov.br/comisses3.htm>> Acesso em: 27 abr. 2013.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Comissão Parlamentar de Inquérito. 2011. Disponível em <http://www.alerj.rj.gov.br/center_arq_aleg_invent_link2.htm> Acesso em: 12 jun. 2012.

_____. Constituição do Estado do Rio de Janeiro. 1999. Disponível em: www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_rj. Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Orgânica do Estado do Rio de Janeiro. 1992. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/lei-organica/riodejaneiro-rj/3613> Acesso em: 10 jun. 2013.

FERNANDES, Edésio. *Cidade legal x cidade ilegal*. Em: *Cidade (i)legal*. Organizado por Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2008.

_____. *Do Código Civil ao Estatuto da Cidade*. Em: *Cidade (i)legal*. Organizado por

Marcio Moraes Valença. Rio de Janeiro: Ed. Mauad. 2008.

FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Capítulos da memória do urbanismo carioca: depoimentos ao CPDOC/FGV*. Rio de Janeiro: Ed. Folha Seca, 2002. 32p. il.

HYATT, Grand. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://grandhyattriodejaneiro.com.br>. Acesso em: 30 maio 2013.

HOSKEN, Carvalho. Barra da Tijuca. Disponível em: <http://www.carvalhohosten.com.br/site/barra-da-tijuca-ontem.aspx> Acesso em: 03 abr. 2013.

JACOBSSKIND, Mário Augusto. Desapropriação favorece uma imobiliária. Folha de São Paulo. Sucursal do Rio, p. 12, 28 de junho de 1978.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. *A construção do Eldorado Urbano*. O plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarépaguá – 1970/1988. 1º Edição. Rio de Janeiro: Ed. da Universidade Federal Fluminense, 1999.

LEITÃO, Gerônimo e REZENDE, Vera F. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

LOPES, Rodrigo. *O Planejamento Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro - Um Processo de Transformação*. Dez anos depois: Como vai você, Rio de Janeiro? Ano 3. nº 5, Março 2003.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. *O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá e a expansão Urbana da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1977.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral. Baixada de Jacarepaguá, 1980.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Geral Zona Especial -5 (ZE-5). Decreto n. 3.046, de 27 de abril de 1981.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Pereira Passos. Diretoria de Informações Geográficas. Plano Diretor Decenal de 2002. Subsídios para a sua Revisão 2005. Disponível em: http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653_planodiretor.PDF. Acesso em: 10 jan.2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas> Acesso em: 20 out. 2012.

_____. Prefeitura. da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: http://obras.rio.rj.gov.br/index2.cfm?sqncl_publicacao=264 Acesso em: 20 dez. 2012.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Endereço eletrônico: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu>>. Acessos contínuos no mês de janeiro de 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/ev_planos.asp> Acesso em: 25 abr. 2013.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio2016.com.br/noticias/noticias/prefeito-do-rio-garante-numero-suficiente-de-quartos-de-hoteis-para-os-jogos-ja-em>> Acesso em: 30 maio 2013.

_____. Rio 2016. Disponível em: <<http://www.rio2016.org/os-jogos/mapa-de-competicoes/barra-o-coracao-dos-jogos-olimpicos-e-paraolimpicos>>. Acesso em: 06 jul. 2013.

_____. Decreto- lei n. 42, de 23 de jun. de 1969. Aprova o Plano Pilôto de urbanização e zoneamento para a Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/DL42E.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Decreto n. 322, de 03 de mar. de 1976. Aprova o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.afaerj.org.br/legiszon/D322/D322.htm>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Decreto n. 324, de 03 de mar. de 1976. Aprova o regulamento e zoneamento da Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D322M.PDF>. Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Decreto n. 3.046, de 27 de abr. de 1981. Consolida as Instruções Normativas e os demais atos complementares baixados para disciplinar a ocupação do solo na área da Zona Especial 5 (ZE-5), definida e delimitada pelo Decreto nº 322, de 03/03/1976. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D3046M.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Decreto n. 34.378, de 01 de set. de 2011. Dispõe sobre a denominação do Parque Olímpico dos Atletas, na forma que menciona. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D322M.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 66, de 09 de junho de 2003. *Proíbe o uso residencial bifamiliar na área que menciona no Bairro da Barra da Tijuca e dá outras providências.*

Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/573ad0b372ea8c96032564ff00629eae/eadcaccb868a53a1032577220075c81b?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 74, de 14 de janeiro de 2005. *Modifica a legislação de trecho da subzona A-16-A do Capítulo III do Decreto n° 3.046 de 27 de abril de 1981*. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/6ac956bdce1be32d032577220075c824?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 78, de 08 de setembro de 2005. *Altera e revoga dispositivos que menciona do Decreto n° 11.990, de 24 de março de 1993*. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/d0edf0aa37020c56032577220075c828?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 104, de 27 de novembro de 2009. Institui o Projeto de Estruturação Urbana – PEU dos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim e parte dos bairros do Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca e Jacarepaguá. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/afddee576933dbfc032577220075c7d6?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 108, de 25 de novembro de 2010. Define Parâmetros Urbanísticos e Normas de Uso e Ocupação do Solo na Baixada de Jacarepaguá. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/LC108M.PDF>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 125, de 14 de janeiro de 2013. *Altera as redações das Leis Complementares n° 74/09*. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/573ad0b372ea8c96032564ff00629eae/bbdadc65cef6d75003257af60066add2?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 16, de 04 de junho de 1992. Plano Diretor Decenal do Município do Rio de Janeiro. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/758414dfee085d47032577220075c7e4?OpenDocument>> Acesso em: 10 jun. 2013.

_____. Lei Complementar n. 111, de 01 de fevereiro de 2011. Plano Diretor Decenal do Município do Rio de Janeiro. Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb>

1c/758414dfce085d47032577220075c7e4?OpenDocument> Acesso em: 10 jun. 2013.

PIRES, Hindenburgo Francisco. *Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: A utopia do Plano Estratégico e sua inspiração catalã*. Biblio 3W. *Revista Bibliográfica de Geografia Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona*. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98, Vol. X. V.nº 895 (13), 2010.

RABELLO, Sônia. *Empreendimentos privados, custos públicos: a mesma história*. 26 de outubro de 2012. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/olimpiadas-e-autodromo-de-jacarepagua-2/>> Acesso em: 30 maio 2013.

_____. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/dinheiro-para-financiar-a-cidade-de-sao-paulo-2/>> Acesso em: 28 maio 2013.

_____. PEU das Vargens – O retorno. 13. 04. 2011. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/?s=-peu+das+vargens+o+retorno>>. Acesso em: 10 maio 2013.

_____. *Urbanismo sem controle judicial no Rio: O PEU das Vargens*. 20 de março de 2013. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/urbanismo-sem-controle-judicial-no-rio-o-peu-das-vargens/>> Acesso em: 23 abr. 2013.

_____. Decretos “Factóides”. 05 de setembro de 2011. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/tag/parque-dos-atletas/>> Acesso em: 31 maio 2013.

_____. *“Crime ambiental”*. 21 de dezembro de 2011. Disponível em: <<http://www.soniarabello.com.br/tag/apa/>> Acesso em: 30 maio 2013.

REDONDO, Andrea. Campo de Golfe: Um decreto discreto. 02 de fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://urbecarioca.blogspot.com.br/2013/02/campo-de-golfe-um-decreto-discreto.html>>. Acesso em: 30 maio 2005.

REZENDE, Vera F. *O jogo de verde com o branco, Lúcio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá*. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%20pdfs/Vera%20Rezende.pdf>> Acesso em: 10 mar. 2012.

_____. *O Planejamento urbano e Ideologia*. 1982. Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 1982.

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. *O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Interações e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro. Ed. UFF. CREA-RJ, 2004.

_____. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos ideais modernistas Após Três Décadas*. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/148R.pdf>> Acesso em: 10 mar. 2012.

_____. *Planejamento e Realização da Barra da Tijuca como Espaço Residencial, Evolução e Crítica de um Projeto para uma área de Expansão da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFF.

REZENDE, Vera. F. M.; LEITÃO, Gerônimo; SAMPAIO, M.; CAVALCANTE, André. *A Barra da Tijuca como espaço residencial e de serviços: Uma nova Centralidade em uma área de expansão na cidade do Rio de Janeiro* In: *A arquitetura da cidade contemporânea: centralidade, estrutura e políticas públicas (no prelo)*. Vol I. Rio de Janeiro: Ed. Univali, 2011, p.171-191.

REZENDE, Vera. F. M.; SILVA, F. F. O.; OLIVEIRA, M. T. C.; YORGENSEN, P. *A outorga onerosa do Direito de construir e o solo criado: Uma necessária avaliação das matrizes Conceituais*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR). V.11 n.2, 2011. p.51-71.

ROLINK, Raquel. *Remoção de parte da Vila Autódromo, no Rio: não existe outra alternativa*. 18 de fevereiro de 2011. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2011/02/18/remocao-de-parte-da-vila-autodromo-no-rio-nao-existe-outra-alternativa/>> Acesso em: 25 maio 2013.

SAULE JÚNIOR, Nelson; ROLNIK, Raquel. *Estatuto da Cidade. Novas perspectivas para a reforma urbana*. 2001. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/833/833.pdf>> Acesso em: 02 jan. 2013.

SILVA, Catia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de.

Metrópole. Governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: Ed. DP&A, 2006.

SILVA, Carlos Alberto F. da. *A promoção imobiliária recente no município do Rio de Janeiro.* 1996. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/01_5_silva.pdf> Acesso em: 02 jan. 2013.

SILVA, Gabriela. *Processo de ocupação urbana da Barra da Tijuca (RJ): Problemas ambientais, conflitos sócios-ambientais, impactos ambientais e urbanos.* 2006. Disponível em: <<http://www.fec.unicamp.br/~parc/vol1/n1/parc01silva.pdf>> Acesso em: 10 jan. 2013.

SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro.* São Paulo: Ed. Malheiros, 2012.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (Brasil).
Processo n. 2001.209.005522-5. Disponível em:
<<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0003184507FF46F42FFF912B88079ED4F623C402280B3C>> Disponível em: 10 abr. 2013.

VIEIRA, Andrea Gouvea. *Jornal O Dia. Peú das Vargens.* Disponível em:
<<http://www.andreagouveavieira.com.br/conteudo/peu-das-vargens-5C35A9-sancionado-com-artigos-pol%C3%AAmicos>> Acesso em: 30 maio 2013.