

CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANO DOXIADIS

Washington Ramos Dos Santos Junior¹

Resumo

As importantes transformações ocorridas ao longo das décadas de 1950-60 no Rio de Janeiro, como a perda da função administrativa de capital do país, fizeram com que a cidade se adaptasse a um novo papel e buscasse uma nova identidade. A ‘Belacap’ modernizou-se, mas isto ainda não era suficiente para resgatar a hegemonia perdida. O primeiro governador do recém-criado (e singular) estado da Guanabara, Carlos Lacerda, encomendou um Plano de Desenvolvimento Urbano à firma grega Doxiadis Associates, que foi entregue no ano de 1965. Pretende-se trazê-lo, bem suscintamente, ao conhecimento dos leitores.

Palavras-chave: Planejamento Urbano, Plano Doxiadis, Rio de Janeiro.

Abstract

The important transformations occurred along the decades of 1950-60 in Rio de Janeiro, as the loss of the national capital administrative functions, made necessary the adaptation to a new role and also a new identity. ‘Belacap’ was modernized but it still was not enough to restore its missed hegemony. The first governor of the novel State of Guanabara, Carlos Lacerda, requested a Plan for Urban Development to the Greek company Doxiadis Associates which was delivered in 1965. It is intended to bring to readers’ knowledge what can be found on the pages of the Doxiadis Plan.

Keywords: Urban Planning, Doxiadis Plan, Rio de Janeiro.

¹ E-mail: washingtonramos@usp.br

Introdução

A transformação do planejamento urbano em preocupação sistemática dos homens surgiu com a adequação das formas urbanas ao modo de produção capitalista. Assim, pode-se entender o porquê de o primeiro plano elaborado para a cidade do Rio de Janeiro ter sido o Plano Agache em 1927-30, quando já havia a necessidade dessa adequação, considerando que a função do planejamento é criar uma racionalidade voltada para a reprodução do capital. Após o Plano Agache, surgiram outros: na década de 1960, o Plano Doxiadis, para a cidade do Rio de Janeiro enquanto Estado da Guanabara; o Plano Urbanístico Básico, mais conhecido por PUB-RIO, em 1977, logo após a fusão; e o Plano Diretor de 1992.

As propostas e as realizações de cada um deles estão sujeitas a uma série de ideologias, usadas para reafirmar a necessidade de intervenção do Estado em determinadas áreas a fim de que se possam estabelecer medidas auto-justificáveis, como ocorreu, por exemplo, durante a construção da Linha Amarela, quando se viu ressuscitar o espírito empreendedor de Carlos Lacerda e passou a se honrar a idéia original do grego Doxiadis (LAMSA, 2004).

Ao analisar o Plano Doxiadis, busca-se apreender a dinâmica vigente em um momento crucial para a história da cidade e, assim, poder enxergar o planejamento fora da neutralidade científica que lhe é atribuída. Como mostra Circe Monteiro (1983, p. 7), o conceito tradicional para planejamento, estabelecido na Carta dos Andes de 1958, é o processo de ordenação e previsão para conseguir, mediante a fixação de objetivos e por meio de uma ação racional, a utilização ótima dos recursos de uma sociedade em uma época determinada. É por isso que, erroneamente, atribui-se ao planejamento um caráter científico, mas ideológico de fato.

Ao intentar uma otimização dos recursos que a Guanabara dispunha, Doxiadis planejava recuperar a hegemonia que a cidade perdera havia décadas:

“Uma solução dos problemas fundamentais do Estado da Guanabara requer um programa bem concebido e um plano de desenvolvimento físico que permitirá à Guanabara manter sua atual posição e, pela provisão de uma adequada infra-estrutura física, aumentar sua taxa de crescimento e participação na

economia nacional, a qual se desenvolve rapidamente”
(DOXIADIS ASSOCIATES, 1965. p. 177).

Se não possuía mais a maior população, tampouco o maior mercado consumidor do país, e vendo o peso político esvaír-se com a mudança da capital para um novo Distrito Federal, o governo da Guanabara teve consciência de que o papel da cidade do Rio de Janeiro mudara, embora ainda considerasse que esta cidade teria por função representar a unidade e síntese da nação. Não obstante a mudança de paradigmas de ordenamento do meio urbano, foi freqüente o resgate à figura do grego Constantinos Doxiadis durante a administração do prefeito César Maia, em especial no período de construção da Avenida Governador Carlos Lacerda. A questão central deste trabalho é apresentar o Plano de acordo com seus objetivos, programas e projetos.

O plano doxiadis

Para compreender a estrutura de um plano diretor, é mister distinguir termos recorrentes às páginas do Plano Doxiadis: plano, projeto e programa.

Plano, para Monteiro (1983),

“consiste em um documento contendo os resultados das fases materiais [análise e diagnóstico], que justificam as ações que estão sendo apresentadas, com detalhamento quanto a sua execução, forma de implantação, recomendações gerais e orientação quanto à forma de atuação de diversas instituições envolvidas no processo” (pp. 9-10).

Projeto é “*plano geral de edificação*”, conforme definição para a Arquitetura encontrada no Dicionário Aurélio Eletrônico. Pode-se exemplificar o projeto de ‘*multi-storey centres*’, presente na figura 10, p. 78. Havia, também, *e. g.*, os projetos de casas para favelados.

Programa é o conjunto de ações a serem executadas em determinado período e que necessitam de inter-institucionalidade a fim de se concretizarem e atingirem os resultados estabelecidos no *Plano*. Por exemplo, o programa industrial para a Zona Oeste implicava a criação de infra-estrutura, incentivos fiscais, reordenamento habitacional etc., que demandariam ação conjunta entre diferentes órgãos e secretarias estaduais, assim como da iniciativa privada.

O contrato assinado entre o Estado da Guanabara e o Consulting Office da Doxiadis Associates previa a elaboração de um plano de desenvolvimento urbano de longa duração para o Estado e outros quatro documentos, todos submetidos ao Governo Lacerda e tecnicamente nomeados DOX-BRA-A1 e, assim, sucessivamente. Este era o Special Program of Action for Housing, para favelados, onde havia a determinação do tamanho das casas, proposição de locais para reassentamentos, se necessário, dando inclusive o tipo de material a ser utilizado e o padrão construtivo.

O DOX-BRA-A2 propõe a organização e implementação de uma secretaria de desenvolvimento urbano e, de certa forma, sinaliza para a necessidade de uma ordenação da máquina administrativa; o DOX-BRA-A3 prevê a substituição dos consultores internacionais ao término dos trabalhos e propõe o treinamento daqueles que fossem assumir as funções no setor de desenvolvimento urbano; por fim, o DOX-BRA-A4, descreve os vários levantamentos realizados e a necessidade de outros para a efetiva implementação do Plano.

O Long-Term Urban Development Program and Plan for the State of Guanabara tem oito capítulos fundamentais na sua estruturação, conforme arrolamos a seguir: 1) trata das condições eqüísticas² e faz um estudo detalhado e em profundidade do estado da Guanabara; 2) identifica os problemas da cidade; 3) estabelece políticas para o Plano; 4) estima as necessidades e custos do Plano e dos projetos por ele elaborados; 5) detalha o Plano, em sua estrutura física, para o ano 2000, mostrando as várias fases de desenvolvimento baseado nas projeções populacionais da cidade; 6) formula ações e define projetos setoriais a serem implantados durante os cinco primeiros anos e a alocação de fundos para diversos programas; 7) apresenta os projetos a serem desenvolvidos nos cinco anos subseqüentes ao Plano, dentro dos moldes do Plano de Longa Duração; e, por fim, 8) examina as diversas fontes e ferramentas necessárias à implementação do programa e a organização administrativa de serviços, no tocante à legislação e preparação de pessoal.

² Este termo é utilizado para designar condições existentes relacionadas aos aspectos demográficos, sociais, econômicos e físicos. Dizem respeito a esse conceito de Doxiadis, o quadro natural, população, economia, estrutura social, padrão de uso da terra, distribuição das comunidades e facilidades de transporte, de serviços públicos etc. Este tema será abordado posteriormente.

Equística (doxiadis, 2005)

Equística, ou *'Ekistics'*, como definido por Doxiadis, seria a ciência dos povoamentos humanos e teria por premissa que estes são suscetíveis de investigação sistemática. O objeto desta ciência seria, segundo o autor, um sistema de cinco elementos: a natureza; o homem; a sociedade; as construções; as redes formadas por estes.

A equística serviria para analisar os princípios que o homem considera ao criar seus povoamentos e a evolução destes em termos de tamanho e qualidade. Teria por meta, portanto, contribuir para a construção de uma cidade de tamanho ótimo, entendida por seu formulador como aquela que respeita as dimensões humanas, de modo a tentar acomodar evolução tecnológica e necessidades do homem no mesmo povoamento.

Doxiadis é muito influenciado por Vitruvius³ e acredita que o ser humano, ao criar povoamentos, obedece a princípios gerais e leis cuja validade pode ser demonstrada e que são uma extensão de características biológicas humanas, o que significa dizer que se trata do estudo de biologia de grandes sistemas (DOXIADIS, op. cit.,p.1).

Os cinco princípios básicos para a construção destes povoamentos (ibid., pp. 2-3) são a maximização dos contatos potenciais do homem com elementos da natureza, com outras pessoas e com aquilo que produz (e. g., estradas e prédios); a minimização dos esforços necessários para conseguir contatos potenciais e efetivos; a otimização do espaço de proteção humano a fim de evitar desconforto sensorial e psicológico ao homem; a otimização da qualidade do relacionamento do homem com seu meio ambiente, que consiste na natureza, na sociedade e nas construções (este princípio leva ao ordenamento psicológico e estético que influencia a arquitetura e, em muitos aspectos, a arte); e a capacidade da sociedade de organizar a si e a seus povoamentos, tentando obter uma síntese dos quatro primeiros princípios.

Quanto à extensão das áreas povoadas (ibid., pp. 3-4), um fator condicionante é a distância que um homem percorre ou pode percorrer no curso da vida cotidiana. Assim, a vontade do homem caminhar é limitada a certa distância e a certo período (Doxiadis define para o morador rural uma hora ou cinco quilômetros e, para um

³ Ver WIKIPEDIA. *Vitruvius*. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Vitruvius>. Acesso em 08 abr 2005.

citadino, vinte minutos ou um quilômetro), o que levará a concepção de cidade circular e de que a cidade cresce em círculos concêntricos. Com a introdução de tecnologias no dia-a-dia das pessoas, pequenos povoamentos (cada vez menores), dinâmicos e interconectados, são os tipos apropriados à contemporaneidade.

Para Doxiadis, a falta de dinamismo em nossos povoamentos gera confusão e esta conduz ao pensamento utópico de retorno à pequena cidade. A ausência de um enfrentamento à real estrutura da grande cidade leva à '*dystopia*', a cidade que não possui qualidade de vida.

Surge, então a necessidade de classificação por tamanho desses assentamentos (ibid., pp. 5-6). A menor unidade corresponde ao indivíduo; o quarto deste diz respeito à segunda unidade; a terceira unidade relaciona-se ao lar; a quarta unidade é o grupo de lares referentes à extensão da família e pode ser considerada uma unidade social. A partir deste ponto não há uma definição precisa. Observando a história, em todo o mundo, uma área urbana atinge seu tamanho ótimo (de interação social através de contatos diretos entre pessoas) de 50.000 mil habitantes e dimensões físicas que qualquer um está a uma distância de dez minutos do centro. Entretanto, a realidade das grandes cidades é bem distinta disso.

Se for medir pela escala eqüística os contatos na grande cidade (ibid., pp. 7-8), descobrir-se-á que nas unidades 2 e 3 (quarto e casa) há uma diminuição na quantidade de contatos, devido a menores famílias e novas fontes de informação (rádio e televisão), o mesmo ocorrendo nas unidades 4, 5 e 6 (grupos de moradores e vizinhanças), como conseqüência de prédios de vários andares e a introdução dos automóveis na locomoção humana. Em escalas maiores, as telecomunicações, a imprensa etc. permitem uma maior interatividade entre pessoas e objetos distantes do local de residência do indivíduo, ao mesmo tempo em que diminuem as possibilidades de contatos entre aqueles que estão próximos.

Estudando a área urbana de Detroit (ibid., p. 11), tomando como exemplo o valor estético de suas paisagens naturais e medindo o número de unidades de valor estético associado a lugares que uma pessoa pode visitar em uma hora, percebeu-se que aquele que possui carro tem um acesso muito maior do aquele que não tem. Lembrando o passado, pobres e ricos tinham as mesmas oportunidades de visitar lugares a pé; logo, pode ser visto que a tecnologia moderna tem aumentado a lacuna entre pessoas no tocante às suas escolhas de fazer contatos em seus ambientes.

Para Doxiadis, a morfogênese de um espaço individual (um quarto, uma casa) é a extensão do homem no espaço (segundo dimensões físicas e sentidos) e segue leis estruturais e biológicas, embora não inclua nesta acepção grandes estruturas urbanas. Veja:

“Pensando nestes termos, nós chegamos à conclusão que a morfogenética do espaço [individual] é originada tanto de forças derivadas do homem quanto diretamente da natureza... A unidade da metrópole, por exemplo, é grande demais para ser influenciada diretamente pela dimensão humana (novamente, nos termos de sua dimensão física e sentidos) enquanto que esta é influenciada pelas forças gravitacionais e formação geográfica, pelos meios de transporte, pela organização e crescimento do sistema” (ibid., p. 10).

Se é possível analisar o problema da qualidade e compreender o processo morfogenético que capacita as pessoas a construir apropriadamente e melhorar uma situação indesejável, por que as condições urbanas são tão ruins? A pergunta de Doxiadis é respondida por ele próprio.

Primeiramente, processos válidos às pequenas unidades não são eficazes para as grandes cidades; em segundo lugar porque há novos atores cujo impacto ainda não é compreendido – como os automóveis e, por fim, os homens não parecem ser capazes de compreender os novos problemas, nem de estarem interessados em tal feito. Assim, em seu entender, muitos se enganam ao tomar a pobreza como um fenômeno urbano, sendo apenas mais aparente nestas áreas pela proximidade à riqueza (ibid., p. 11).

Deste modo, para Doxiadis não haveria um ‘tamanho ótimo’ (*optimum size*) para a cidade, e sim, uma velocidade de crescimento ótima. Qualquer cidade pode ser dividida em unidades físicas de tamanho ótimo, e muitas podem ser usadas como base para o planejamento, vislumbrando um número ótimo de pessoas em uma comunidade (ibid., p. 13).

Como as cidades são organismos, precisam de uma política de desenvolvimento, que dê origem a projetos que são expressos no espaço através de planos de desenvolvimento físicos, mas que também precisam de programas econômicos, políticos, administrativos, tecnológicos e estéticos (ibid., p. 13).

Se há uma unidade de tamanho ótimo, como um quarto, uma casa ou uma comunidade, o ambiente necessário que respeite os cinco princípios será constante e possibilitará acompanhar o dinamismo e as transformações da cidade, ao acrescentar em suas áreas unidades físicas onde se pode criar qualidade – com um objetivo determinado e contendo desejável e certa mistura de residências, facilidades culturais, indústria e comércio. Diante disto, pequenas unidades podem ser planejadas se os processos de síntese e morfogênese do passado forem compreendidos. Contudo, para as maiores unidades a metodologia deve ser diferente: todas as alternativas devem ser estudadas e comparadas, considerando a qualidade da vida que estas oferecem aos seus cidadãos e, para isso, há os computadores (ibid., p. 14).

No Plano Doxiadis elaborado para a cidade do Rio de Janeiro e baseado na Eqüística, há três escalas diferentes: a macro-escala analisa o papel da Guanabara no contexto brasileiro; a meso-escala, como a cidade se insere em sua região metropolitana, e a micro-escala apresenta dois estudos, um para Copacabana e o outro para o Mangue, hoje Cidade Nova.

Princípios gerais do plano doxiadis (doxiadis associates, op. Cit., pp. 182-7; 249-313)

Em seu entender, por ser o propósito dos povoamentos humanos a satisfação dos seus moradores como indivíduos e membros da sociedade, deve-se criar o ambiente físico favorável fomentando-se um clima social saudável. Logo, para Doxiadis, caberia ao planejador um papel principal em auxiliar a população a alcançar satisfação pessoal e vidas socialmente proveitosas. E vai mais além, ao assinalar que fundos suficientes e adequada estrutura física não são suficientes para constituir uma comunidade humana, na medida em que considera que sem valores e relações humanas satisfatórias, uma comunidade é meramente um aglomerado de construções e vias.

Seu objetivo básico é atingir uma hierarquia apropriada que permita um planejamento racional, começando com o elemento básico – a família e a casa – e se estendendo ao maior e mais complexo grupo de comunidades. O agrupamento primordial é a comunidade classe I, que agrupa de dez a quinze casas. A comunidade classe II é o agrupamento de comunidades classe I que forma uma aglomeração pequena de aproximadamente 250 pessoas, sendo desejável que tenham o mesmo nível de renda.

A comunidade classe III comporta 300 famílias e uma população de 1.500 pessoas, fazendo-se necessário uma creche (critério básico para a definição de uma comunidade deste tipo) e um pequeno mercado. Não há a necessidade de uma renda igual para todos na classe III de comunidades. Cinco ou seis comunidades classe III definem uma comunidade classe IV, com 2.000 famílias (9.000 moradores). Este complexo adquire funções e é o tamanho ótimo de comunidade residencial no qual se pode realizar distâncias a pé e satisfazer necessidades relacionadas ao cotidiano. É o componente básico da estrutura urbana.

A comunidade classe V não é apenas maior em tamanho que o tipo de comunidade anterior; diferencia-se porque já possui internamente centros de trabalho, recreação, entretenimento e administração. Sua malha viária é formada pelas ruas que servem de limite às vias no entorno das comunidades classe IV. Isto implica que vias expressas não devam cruzar uma comunidade classe V. Tem população de 50.000 moradores, entre 10.000 e 12.000 famílias. Novamente, quando cinco ou seis comunidades classe V se agrupam temos a comunidade classe VI, a qual pode ser chamada de cidade, ou dependendo da situação, de cidade principal numa maior aglomeração urbana, composta por 300.000 pessoas.

A comunidade classe VII é a formação de seis ou sete comunidades classe VI, onde moram entre dois milhões e quatro milhões de habitantes. Se for uma comunidade isolada, chamar-se-ia metrópole, se for parte de uma concentração urbana maior, região metropolitana. A comunidade hierarquicamente superior, classe VIII, ou conurbação, tem por volta de quatorze milhões de habitantes, seis a sete comunidades classe VII. Se for parte de uma megalópole, é chamada de área metropolitana. Em uma escala reduzida, esta comunidade será representada na Área Central de Negócios ou Core Business District (CBD).

Uma vez estabelecida a hierarquia dos agrupamentos, Doxiadis volta-se ao objetivo fundamental do Plano, à tentativa de resgatar a hegemonia que a cidade perdeu:

“Há alguns anos atrás, o Estado da Guanabara, então Distrito Federal, desfrutava da primeira posição na Nação como um centro econômico, cultural e administrativo. Desde então, funções administrativas federais básicas tem deixado a cidade e se deslocado para Brasília, que em 1960 tornou-se a capital da Nação. Na esfera econômica, a dinâmica área de São Paulo tem

tomado a liderança na expansão industrial. Este fenômeno combinado com o rápido crescimento de outras ‘jovens’ regiões no Brasil têm conduzido a um declínio relativo no crescimento econômico da Guanabara. Um estudo da situação existente tem criado a firme convicção de que este declínio ‘artificial’ não é de natureza permanente e que pode ser superado através de políticas apropriadas de longa duração e planos para o futuro” (Doxiadis Associates, op. cit., p. 256).

Doxiadis atentou ao fato de que o crescimento da região metropolitana influenciaria o desenvolvimento da Guanabara e, neste capítulo, aponta tendências para uma futura megalópole Rio-São Paulo e para a metrópole estabelecida. Usando uma linguagem mais contemporânea, Doxiadis cartografou os principais eixos de fluxos existentes e projetados para a cidade e seus atuais e futuros centros. A área core era, obviamente, o centro da cidade, entre o Porto, a baía, a Avenida Francisco Bicalho e a encosta de Santa Teresa; os demais centros eram Penha, Madureira-Cascadura, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz; dava-se destaque, também, à nova área industrial próxima aos limites com Itaguaí.

Os objetivos explicitamente escritos do Plano Doxiadis eram criar a infraestrutura necessária ao futuro crescimento sadio da cidade; estabelecer uma hierarquia de comunidades, promovendo um progressivo sentimento de lugar; resolver os problemas da cidade mantendo a identidade da urbe; distribuir os equipamentos urbanos de modo equitativo; estabelecer a cada comunidade uma área central de serviços; localizar trabalho, recreação e uso residencial de maneira funcional em acordo com o padrão de urbanização da respectiva área.

Para alcançar estes objetivos seria necessário encorajar o equilíbrio entre diferentes comunidades no tocante a trabalho, uso residencial e recreação; prover espaço adequado para a ampliação de funções centrais; prover transporte adequado para as funções básicas da cidade; prover local apropriado para o desenvolvimento industrial; providenciar espaço adequado para expansão residencial, ajudando a resolver o problema das favelas; e, por fim, prover serviços públicos adequados à população.

O mapa abaixo demonstra como seria a região metropolitana do Rio de Janeiro por volta do ano 2000:

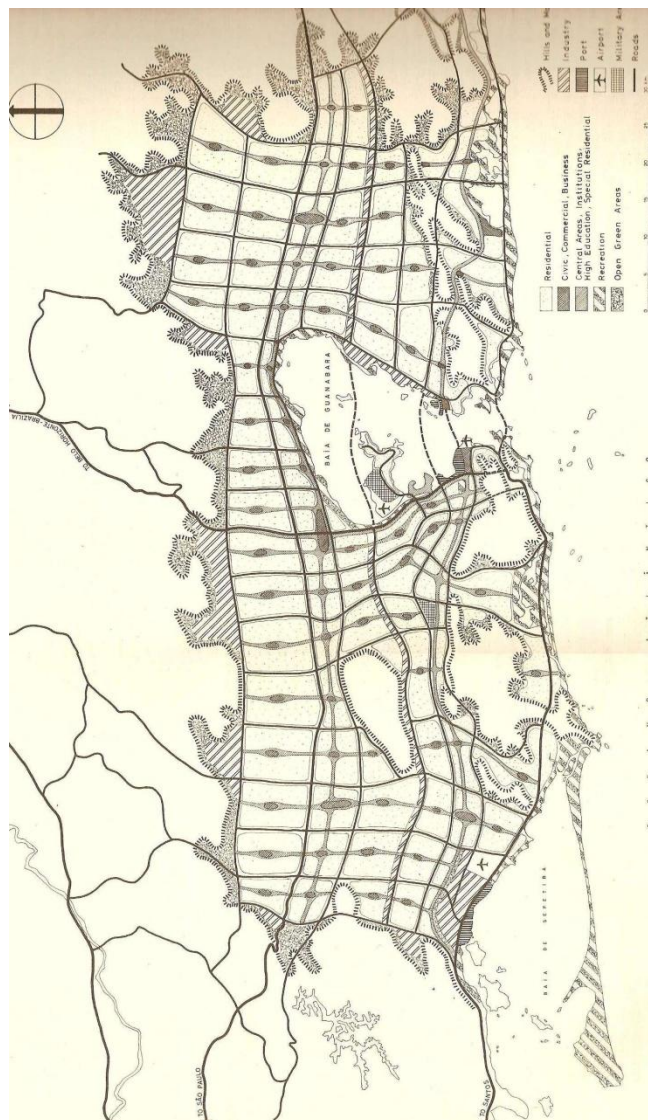


Figura 1 – Esquema para a Região Metropolitana. In: DOXIADIS ASSOCIATES. *Guanabara. A Plan for Urban Development*. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965. p. 298.

Os programas (doxiadis associates, op. Cit., pp. 317-31)

Os programas a serem desenvolvidos foram classificados em sete grupos: programas para duas áreas centrais, uma classe VII e, a outra, classe VIII; programa de transportes; programa de desenvolvimento industrial, através de terras dotadas de infraestrutura para todos os tipos de indústria; programas habitacionais; programa de instituições públicas; programa de áreas abertas e recreativas; e, finalmente, programa de infra-estrutura, incluindo a expansão dos serviços públicos.

Os programas que envolvem a expansão do CBD ao longo da costa da Baía de Guanabara, que daria origem à Área Central Classe VIII, previam o aterro de parte da

sua orla. A Área Central Classe VII localizar-se-ia ao longo do Ramal Santa Cruz da rede ferroviária. Os programas seriam responsáveis pelos projetos referentes a estas áreas.

Os programas de transporte seriam três: um para melhoramentos nas vias existentes, outro para a criação de novas vias e o último, para vias coletoras e locais em comunidades classe IV.

Os programas habitacionais são dois: o primeiro é voltado para as favelas e inclui a construção de novas comunidades para o reassentamento de favelados; o segundo prevê a construção de novas unidades residenciais e concessão de empréstimos para famílias de baixa renda.

Para o perfeito funcionamento destes programas seria mister a coordenação conjunta entre poder público, nas esferas estadual e federal, e privado. Atenção especial seria dada ao programa de longa duração para as favelas (1966-1980, ano em que este problema seria eliminado) e aos projetos para os primeiros cinco anos. Estes foram assim definidos: desenvolvimento da Área Central Classe VIII; desenvolvimento da Área Central Classe VII; desenvolvimento de áreas industriais; projetos de transportes; projetos habitacionais para favelas; projetos para construção de prédios públicos; projetos de criação de parques e áreas recreativas; projetos de infra-estrutura.

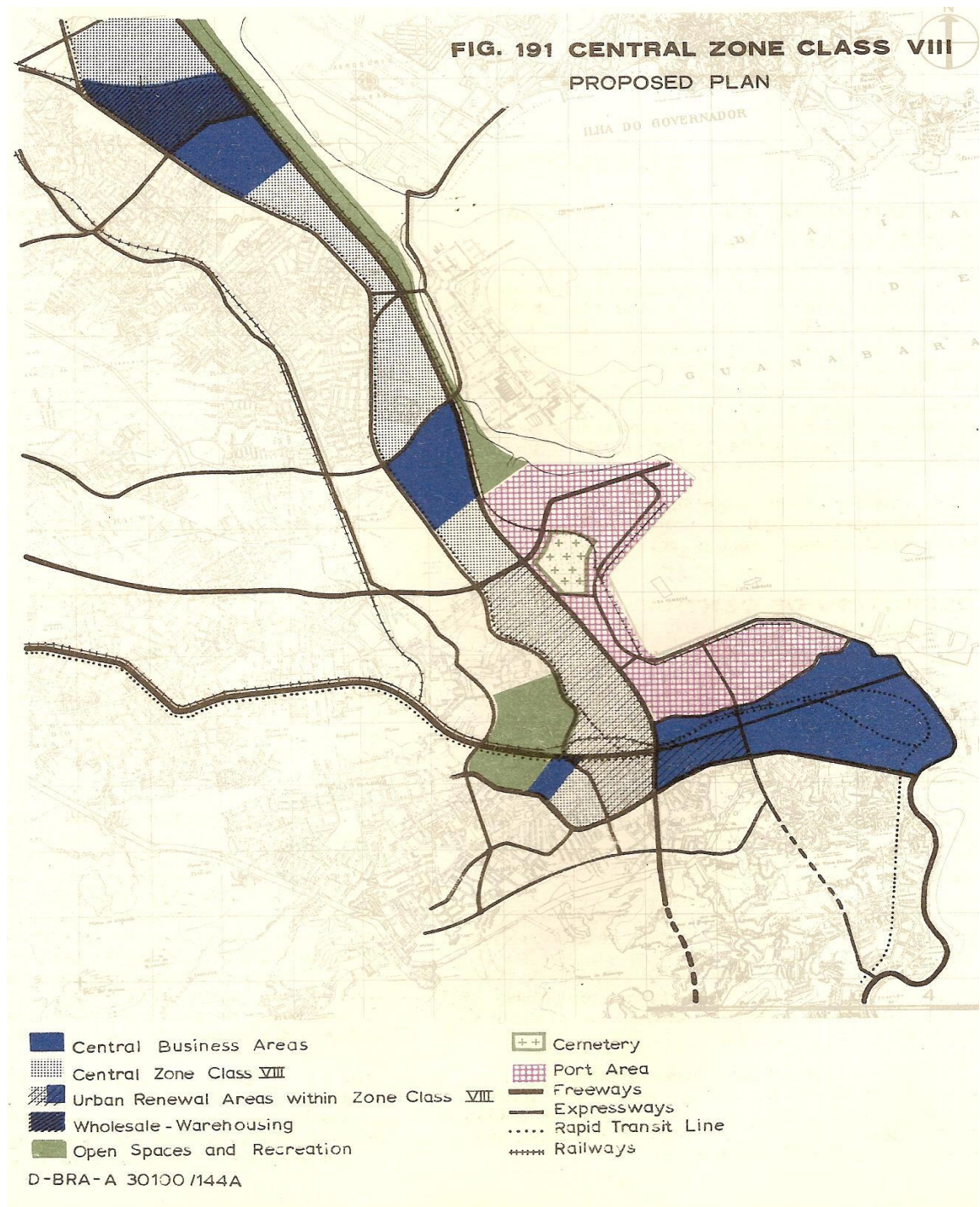


Figura 2 – Mapa da Área Central Classe VIII . In: DOXIADIS ASSOCIATES. Guanabara. A Plan for Urban Development. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965. p. 337.

A Área Central Classe VIII seria formada por áreas ocupadas por instituições estaduais e federais, áreas comerciais e de serviços, parques e áreas recreativas às margens da Baía de Guanabara e locais de uso residencial de alta densidade, incluindo casas para as classes menos favorecidas. Para tanto, seriam necessários aterros, construção de infra-estrutura em transportes, criação de parques ao longo da costa

litorânea, projetos de requalificação para áreas ocupadas por favelas, que seriam removidas, projetos de revitalização urbana para áreas de obsolescência e compra, desapropriação e reserva de terras para serem ocupadas por serviços públicos.

A Área Central Classe VII acompanharia os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil até Santa Cruz, e por possuir áreas urbanas já consolidadas teria um desenvolvimento mais gradual. Um dos instrumentos fundamentais neste processo seria a legislação que controla o uso do solo urbano, uma vez que desapropriações demandariam um gasto elevadíssimo. Uma das propostas para esta Área é a criação de *'multi-storey centres'* (figura abaixo), em locais onde fossem convenientes, com vistas a reduzir os custos da implementação deste projeto.

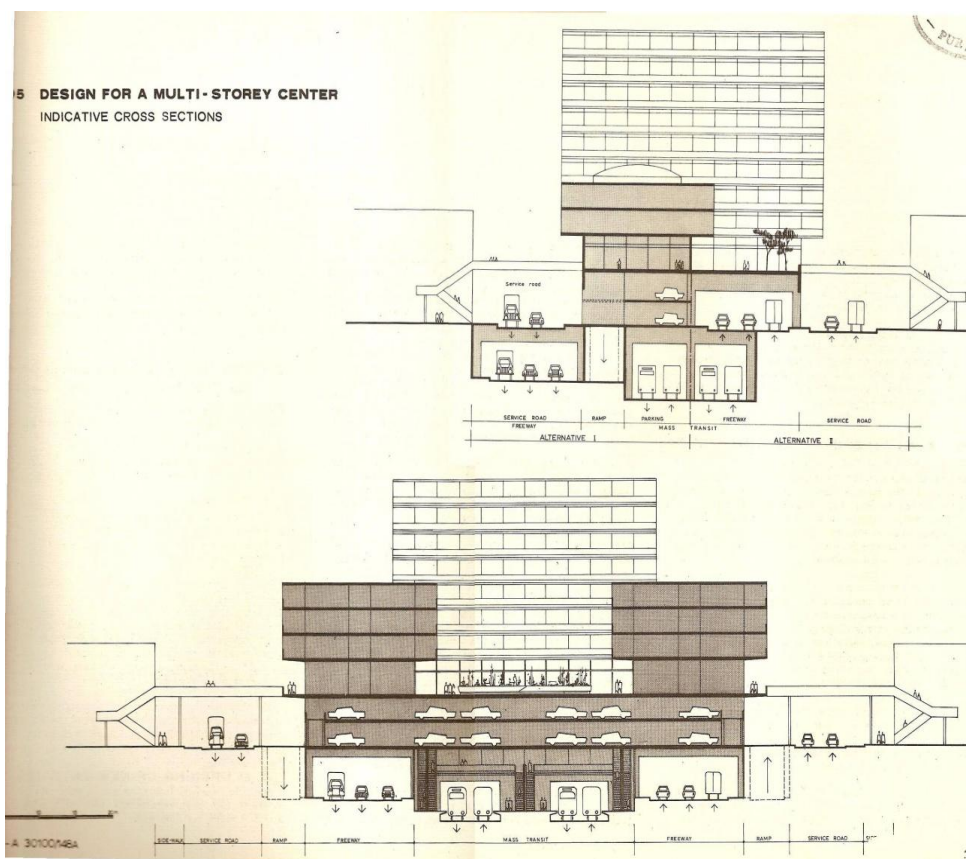


Figura 3 – Projeto de ‘multi-storey centre’. In: DOXIADIS ASSOCIATES. Guanabara. A Plan for Urban Development. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965. p. 343.

A base para a criação das Áreas Centrais Classe VII e Classe VII muito provavelmente originam-se dos principais fluxos e centros existentes no Estado da Guanabara, indicando, ainda a proposta de criação de nova área industrial próximo a Sepetiba.

Para as favelas, ao contrário do que se possa imaginar, o espaço para reassentamento de favelados deve ser encontrado dentro de cada uma das comunidades existentes, bem como em novas áreas a serem abertas ao desenvolvimento urbano (em vermelho, abaixo). O Plano conta com um apêndice em que pode ser encontrado desde o tipo de casa padrão até os locais a serem destinados à instalação de favelados segundo padrões formais em outras áreas.



Figura 4 – Localização de projetos habitacionais para favelados (em vermelho). In: DOXIADIS ASSOCIATES. *Guanabara. A Plan for Urban Development*. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965. Apêndice V p. 72.

Palavras finais

Mais do que elaborar Planos Diretores, Doxiadis pretendia estabelecer uma ciência própria aos assentamentos humanos. Ao especificar diretrizes e criar uma metodologia para a investigação de como o homem se estabelece no espaço, busca uma sistematização dos princípios que o levam a nele fixar-se, e para tanto, baseava-se intensamente em um organicismo.

Embora reconhecesse que para as grandes aglomerações havia limitações em sua análise, acreditava que a técnica (através do uso de matrizes computacionais) poderia resolver isto – suas concepções eram, provavelmente, bastante influenciadas pela Escola de Chicago. Por seu conceitual estar relacionado à Ecologia, visualizava que, uma vez compreendidos os processos biológicos e aqueles outros que seriam decifrados pela técnica, chegar-se-ia à Ecumenópolis (*'Ecumenopolis'*), a cidade do futuro, o que de fato diferenciava Doxiadis de quaisquer outros planejadores.

O Plano Doxiadis é um típico Plano Diretor e obedece ao esquema clássico de planejamento: conhecimento, diagnóstico e proposta definitiva de intervenção, onde passada esta etapa técnica, seria sucedida pela fase política, por sua efetiva implementação e, finalmente, a realimentação do processo. É também utópico, ao desconsiderar características da evolução urbana da cidade, como a concentração espacial, a forte especulação imobiliária e a descontinuidade política.

Apesar de muito lhe ser atribuído, o Plano Doxiadis nunca saiu do papel: as linhas policrômicas não são de sua responsabilidade, e sim do Departamento de Estradas de Rodagem da Guanabara (em 1972, aparecem as Linhas Vermelha e Verde; as outras são posteriores) e o Centro Metropolitano na Barra da Tijuca é parte do Plano-Piloto elaborado por Lúcio Costa para esta região. Como se vê, o Plano ainda hoje é utilizado como propaganda política.

Se na época em que foi desenvolvido era fruto da ideologia da modernidade e alternativa para o perfeito funcionamento da cidade até o ano 2000, hoje, ao se remeter ao Rio de Janeiro de uma época gloriosa que não existiu, assiste-se a um *déjà-vu*, em especial no campo político – seja através da figura do Prefeito César Maia, seja através da ‘visão de futuro’ em suas realizações, ou ainda, da transformação da cidade do Rio de Janeiro em estado da Guanabara, no movimento emancipatório ‘Guanabara Já’.

Ao longo destes quarenta anos, mudaram-se os paradigmas relacionados ao Planejamento Urbano e muitas foram as mudanças ocorridas na cidade, não obstante antigos problemas persistam; por exemplo, a estratificação espacial. O esquematismo da produção da cidade modernista foi superado, e a pós-modernidade é fator importante na produção do espaço urbano atualmente.

Tal qual Carlos Lacerda, César Maia entrou para o imaginário político carioca. Ambos tiveram trajetórias políticas semelhantes e centraram seus governos na figura pessoal, ainda que César Maia tenha uma melhor relação com o Legislativo. Enquanto que Carlos Lacerda modernizou a Guanabara, César Maia insere o Rio de Janeiro no projeto da pós-modernidade, através da Cidade da Música e da Cidade do Samba, da tentativa de trazer o Museu Guggenheim e outros projetos que demandam um estudo mais aprofundado devido à sua caracterização fragmentária de *produção espacial*.

O controle da máquina estatal por uma minoria não permite que o planejamento seja uma solução definitiva para a problemática urbana, por este ser meio de controle social. Tentar conciliar o planejamento das cidades com a gestão participativa do espaço

Considerações sobre o plano doxiadis

Washington Ramos Dos Santos Junior

urbano é uma medida fundamental para a construção da cidadania e requer muitos esforços.

Bibliografia

DICIONÁRIO AURÉLIO ELETRÔNICO SÉCULO XXI. São Paulo: Lexicon Informática Ltda, 1999. versão 3.0.

DOXIADIS, Constantinos A. *Ekistics, the science of human settlements*. Disponível em: http://www.doxiadis.org/files/pdf/ecistics_the_science_of_human_settlements.pdf. Acesso em: 04 abr 2005.

DOXIADIS ASSOCIATES. Guanabara. *A Plan for Urban Development*. Rio de Janeiro: CEDUG, 1965.

LAMSA – LINHA AMARELA S. A. *Informativo Bimestral da LAMSA*. Ano 4. n° 18. Disponível em: www.lamsa.com.br/VIAexpressa3_18V10.pdf . Acesso em: 10 dez 2004.

MONTEIRO, Circe Maria Gama. O Planejamento. In: *Por um planejamento alternativo*. Rio de Janeiro, 1983. pp. 1-45. Dissertação de mestrado. PUR/COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 1983.

WIKIPEDIA. *Vitruvius*. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Vitruvius>. Acesso em: 08 abr 2005.