

ST: O *Centro* da questão: reflexões sobre os planos, projetos e propostas para a área urbana central carioca.

Centro Histórico ou Centro Metropolitano: Eis a questão?

Carlos Eduardo Nunes-Ferreira

Arquiteto urbanista, Mestre em Crítica de Arquitetura e Design pela Parsons School of Design/New School for Social Research e Doutor em Urbanismo pelo PROURB/FAU/UFRJ. Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estácio de Sá/UNESA. Pró-Reitor de Graduação e Membro do Conselho de Ensino e Pesquisa, do CONSUNI e do Comitê de Ética em Pesquisa da UNESA. Coordenador da Pesquisa (Barra da Tijuca: urbanismo híbrido).

Resumo

Desde que a Cidade do Rio de Janeiro foi selecionada para sediar os Jogos Olímpicos de 2016 e a Final da Copa do Mundo de 2014, pôs-se um desafio, tanto para os representantes do poder público quanto para arquitetos e urbanistas, diante da oportunidade – de certo modo, surpreendente - de reversão de um processo de declínio, iniciado com a transferência da capital do país para Brasília. Entretanto, o debate tem-se concentrado na alocação de investimentos em dois polos distantes da cidade: o centro histórico (mais especificamente a área atualmente conhecida como “Porto Maravilha”) *ou* a Barra da Tijuca, vetor de expansão relativamente recente. Este debate bipolar exacerbado tem prejudicado uma abordagem mais ampla da questão urbana na cidade que derive de uma perspectiva metropolitana e que incorpore novas centralidades dentro de um sistema urbano regional.

Palavras chave: centralidade, urbanismo moderno, dispersão urbana, Região Metropolitana, revitalização.

Abstract

The City of Rio de Janeiro has been granted the opportunity to host both the Olympic Games of 2016 and the final match of the 2014 FIFA World Cup to be held in Brazil. These somewhat unexpected achievements for a city that has undergone a series of setbacks, since the nation’s capital has been transferred to Brasilia, have challenged local authorities and urban thinkers alike. A polarization of the debate over which area of the city should receive more investments – the old historical center or the new neighborhood called Barra da Tijuca – has overshadowed the lack of a broader

approach which might take into account a metropolitan perspective and create an urban regional system that would incorporate new centralities.

Keywords: centrality, modern urbanism, urban sprawl, Metropolitan Area, urban refurbishment.

Introdução

O centro da questão urbana hoje na cidade do Rio de Janeiro tem seu foco na disputa entre dois futuros possíveis de desenvolvimento polarizados pelo debate que se precipitou pela perspectiva da realização de dois grandes eventos esportivos de escala mundial: a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Embora os planos apresentados inicialmente aos órgãos internacionais responsáveis por estes dois eventos (Federação Internacional de Futebol *Association* - FIFA e Comitê Olímpico Internacional - COI) tivessem a Barra da Tijuca como pólo principal de investimentos, revisões mais recentes destes dois planos promovidas pela própria Prefeitura da Cidade, com o apoio declarado do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-RJ), apontam para a redistribuição de importantes instalações esportivas, residenciais e de apoio no centro histórico, em geral, e na região do chamado Porto Maravilha, em particular. Este debate reflete, na verdade, uma disputa mais profunda entre dois modelos aparentemente irreconciliáveis de cidade: a consolidação do Plano Piloto de Lucio Costa de 1969, de base Corbusiana, que pretendia criar na Barra da Tijuca um novo Centro Metropolitano, exatamente na área para onde se propõe a grande maioria dos equipamentos olímpicos, em oposição ao projeto de reocupação por usos mistos da antiga área portuária, porção norte do centro histórico expandido desde a Praça Mauá até o Canal do Mangue. Trava-se, assim, tanto na mídia quanto nos gabinetes públicos, dentro da perspectiva de grandes investimentos públicos e privados gerados pelos dois eventos e seu possível legado para a cidade, um rico debate sobre o tema da centralidade na cidade contemporânea. Mas este debate deve ir mais além e incorporar uma visão metropolitana de cidade, que concilie visões distintas de urbanismo e inclua outras centralidades, ainda ausentes desta polêmica bipolar.

Rio de Janeiro: uma tragédia shakespeariana

Na conhecida peça de Shakespeare, Hamlet, que nos legou o popular questionamento: “ser ou não ser, eis a questão”, o príncipe da Dinamarca é

assombrado pela idéia de vingar o assassinato de seu pai pelo próprio tio, sobre o qual é informado supostamente pelo espírito do falecido rei. Ao longo do celebrado enredo, Hamlet é acometido de diversas crises existenciais, que vão além da execução da encomendada vingança e chegam a uma crise de identidade e uma encruzilhada entre a vida e a morte, como revelam os seguintes versos:

*Ser ou não ser, eis a questão: será mais nobre
Em nosso espírito sofrer pedras e setas
Com que a Fortuna, enfurecida, nos alveja,
Ou insurgir-nos contra um mar de provações
E em luta por-lhes fim? Morrer... dormir: não mais.
Dizer que rematamos com um sono a angústia
E as mil pelejas naturais-herança do homem:
Morrer para dormir... é uma consumação
Que bem merece e desejamos com fervor.
Dormir... Talvez sonhar: eis onde surge o obstáculo:
Pois quando livres do tumulto da existência,
No repouso da morte o sonho que tenhamos
Devem fazer-nos hesitar: eis a suspeita
Que impõe tão longa vida aos nossos infortúnios.
Quem sofreria os relhos e a irrisão do mundo,
O agravo do opressor, a afronta do orgulhoso,
Toda a lancinação do mal-prezado amor,
A insolência oficial, as dilações da lei,
Os doestos que dos nulos têm de suportar
O mérito paciente, quem o sofreria,
Quando alcançasse a mais perfeita quitação
Com a ponta de um punhal? Quem levaria fardos,
Gemendo e suando sob a vida fatigante,
Se o receio de alguma coisa após a morte,
–Essa região desconhecida cujas raias
Jamais viajante algum atravessou de volta –
Não nos pusesse a voar para outros, não sabidos?
O pensamento assim nos acovarda, e assim*

*É que se cobre a tez normal da decisão
Com o tom pálido e enfermo da melancolia;
E desde que nos prendam tais cogitações,
Empresas de alto escopo e que bem alto planam
Desviam-se de rumo e cessam até mesmo
De se chamar ação.¹*

A dúvida de Hamlet causa mais de uma morte ao longo da história e, como é sabido, ao final, o tio, a mãe viúva e o próprio Hamlet acabam igualmente mortos. A iminência da realização de dois grandes eventos esportivos, a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, enseja um sem número de oportunidades para a cidade do Rio de Janeiro que, ao longo de sua história, já sofreu pequenos assassinios: a transferência da capital federal para Brasília, em 1960, mitigada pela criação do Estado da Guanabara; a supressão, em 1975, daquele ainda rico estado e sua incorporação pelo Estado do Rio de Janeiro, iniciativa autoritária do governo militar conhecida por Fusão, trouxe novas perdas ainda que a capital se mantivesse deste lado da Baía de Guanabara; a migração de importantes agentes financeiros para São Paulo, após o declínio da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, entre 1988 e 2000, e a construção do Aeroporto Internacional de Guarulhos/Cumbica, em 1985, embora ainda nos restem as sedes das duas maiores empresas do Brasil, Petrobras e Vale²; a explosão do tráfico de drogas e a consequente escalada da violência urbana, que vem sendo combatida recentemente pela instalação de Unidades de Polícia Pacificadora (U.P.P.); a ameaça da retirada do fluxo de recursos provenientes da exploração de petróleo no litoral fluminense, adiada para análise após as eleições deste ano, que parece tentar subtrair um dos poucos sinais de recuperação desta morte lenta, que foi a descoberta de reservas generosas de petróleo na costa fluminense. Após tantos golpes, o carioca passou a se perguntar: a quantos golpes pode uma cidade resistir? A quantas mortes pode uma cidade sobreviver?

Sonhar: eis onde surge o obstáculo

¹ Tradução de SILVA RAMOS, Péricles Eugênio da. Hamlet, Editora Abril, 1976.

² Revista Exame, Edição Especial: Melhores e Maiores, Julho de 2010. Editora Abril.

Este quadro de perdas sucessivas sofre, então, ele mesmo, golpes consecutivos de esperança. Em 2007, a FIFA elege o Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014 e, em 2009, o Maracanã é confirmado como palco da grande final daquele campeonato. Conseqüentemente, a cidade e o país deverão sediar a Copa das Confederações no ano anterior. Em 2 de outubro de 2009, o Rio de Janeiro supera Chicago, Madri e Tóquio na disputa para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Seguem-se a estas decisões, as realizações de diversos outros eventos como os Jogos Militares Mundiais de 2011 e o Fórum Urbano Mundial, realizado aqui pela ONU em 2010, além das eleições por “voto eletrônico” do Cristo Redentor, em 2007, como uma das sete novas maravilhas do mundo, enquanto a cidade seria considerada o melhor destino gay do mundo, em 2009. A autoestima da cidade destronada, enfim, se recupera, por meio de seu capital simbólico.

Entretanto, as sucessivas vitórias da Cidade Maravilhosa trouxeram consigo uma crise existencial digna de Hamlet. A surpreendente reversão de um processo aparentemente irreversível de decadência urbana nos colocou diante de possibilidades infinitas e, por conseguinte, nos apresentou decisões difíceis de serem tomadas coletivamente. A revisão do Plano Diretor municipal, prevista para ocorrer em 2002, arrasta-se em intermináveis audiências públicas em que interesses legítimos se digladiam de forma inconclusiva. As empresas de construção civil e o setor imobiliário analisam demandas para maximizar investimentos; o poder público utiliza os instrumentos preconizados no Estatuto da Cidade, como a outorga onerosa e as operações urbanas consorciadas, para potencializar melhorias na estrutura urbana; os arquitetos se mobilizam para participarem das diversas encomendas; os movimentos sociais se manifestam para não serem mais uma vez preteridos. Não há virtualmente setor da sociedade que não nutra esperanças de se beneficiar deste promissor *momentum* histórico. Mas existe um plano global efetivo que englobe e tente conciliar todos os interesses em jogo? Há alguma autoridade pública encarregada de pensar esta década de oportunidades como um complexo mosaico de iniciativas inclusivas que atue em consonância com as três alçadas de governo e com todos os representantes da sociedade civil? Há alguma centralidade de pensamento, poder e planejamento para a cidade do Rio de Janeiro?

Os efeitos colaterais da escolha olímpica e outras promessas de renascimento da cidade já se fazem sentir. Um processo de inflação galopante do valor dos imóveis já afeta a economia da cidade positivamente, para os proprietários, e negativamente para os locatários. A escassez de hospedagem instalou um *apagão* hoteleiro desde agora. Por outro lado, há pressões fortes para a liberação de usos e gabaritos em áreas residenciais sob a égide das demandas do Comitê Olímpico Internacional no que se refere ao número de leitos necessários para receber visitantes no pico dos Jogos. A valorização das áreas centrais diminui ainda mais a possibilidade de inclusão das classes populares nos programas de revitalização urbana do centro histórico. A primeira concorrência pública do Comitê Olímpico Brasileiro foi fruto de polêmica sobre a transparência e a real publicidade do processo. Mas nada disso parece afetar nossa esperança em um futuro promissor. O preço a se pagar parece pequeno diante do chamado legado olímpico.

Legado olímpico

A ideia de legado olímpico ganhou força com a radical transformação de Barcelona em virtude dos Jogos Olímpicos de 1992. Entre as inúmeras intervenções, a transformação do antigo porto da cidade em uma sequência de novos bairros residenciais e turísticos mereceu destaque e, desde então, a Barcelona olímpica habita o imaginário dos arquitetos e urbanistas cariocas como paradigma de urbanismo contemporâneo, a despeito de diferenças importantes entre as duas cidades, como a população, quatro vezes maior no Rio de Janeiro. Mas estas diferenças não parecem ser suficientes para abalar a convicção largamente difundida de que aquele era e ainda é o exemplo a ser seguido. Há outros registros de cidades que, mais recentemente, não obtiveram sucesso semelhante na potencialização do legado olímpico, como Atlanta (1996) e Atenas (2004). Mas estes insucessos não abalam nossa crença no poder transformador das Olimpíadas, revigorada pelas boas notícias que nos chegam de Londres, que se prepara para sediar os Jogos Olímpicos de 2012, com um plano inteligente de recuperação da área de Stratford, zona industrial degradada a leste da capital britânica.

Na verdade, a virada urbanística de Barcelona poderia ser inserida em outra categoria do urbanismo, que não tem a ver necessariamente com a realização de grandes eventos: a da revitalização de áreas portuárias degradadas, como ocorreu,

nas últimas décadas do século passado, em Baltimore, trechos da orla de Manhattan em Nova York, no *Puerto Madero*, em Buenos Aires, para citar apenas alguns exemplos. Tampouco foi qualquer evento esportivo que propulsionou outras viradas urbanísticas em países vizinhos, como as das cidades colombianas de Medellín e Bogotá, estas, por sua vez, fontes de inspiração para os projetos dos chamados PAC³ Manguinhos e PAC do Alemão.

Uma nova centralidade

Voltemos agora ao ano de 1969. Lucio Costa é chamado a conceber um Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. O Rio de Janeiro é, então, a capital do Estado da Guanabara. A ideia de que a zona sul está saturada e que a classe média necessita de uma área nova e “nobre” de expansão, em seu esgarçamento pelo litoral, aponta para a Barra da Tijuca como polo de desenvolvimento imobiliário. Alçado ao posto de urbanista maior após a realização do Plano Piloto de Brasília, o mesmo autor é escolhido para conceber aquele que se tornaria seu projeto mais polêmico. Lucio Costa inicia seus estudos para a Barra da Tijuca com uma análise do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro desde a sua fundação (Costa, 1995). A cidade fundada a leste, teria se dividido em duas “porções desiguais”: “a metade sul, concentrada e densa, e a metade norte espraiada e difusa”. Entre elas, a barreira natural do Maciço da Tijuca. Costa anteviu, a partir desta análise, como consequência do “processo normal de urbanização”, o fechamento do círculo norte-sul e o reestabelecimento de uma perdida unidade urbana.

Desta constatação resulta que deverá fatalmente surgir na baixada um novo foco metropolitano norte-sul, beneficiado pelo espaço, pelo acesso às áreas industriais, pelas disponibilidades de mão-de-obra e por amplas áreas contíguas para residência e recreio, e que não será apenas um novo centro relativamente

³ Programa de Aceleração do Crescimento.

*autônomo à maneira de Copacabana e Tijuca, mas, como se verá adiante, novo polo estadual de convergência e irradiação.*⁴

O novo polo de convergência teria seu ponto focal no novo Centro Metropolitano da Guanabara, localizado no hiato entre o Maciço da Tijuca e o Maciço da Pedra Branca. Costa reconhece que há precedente para a ideia de crescimento natural para a zona oeste, mas identifica na Barra da Tijuca a vocação maior para uma nova centralidade regional:

*O plano diretor Doxiadis Associados (...) dá a devida ênfase à dupla penetração no sentido da base industrial e portuária de Sepetiba e reconhece a fatalidade da criação de um novo polo CBD⁵ para contrabalançar o CBD original, isto é, o atual centro da cidade, mas propõe a sua localização em algum ponto desse eixo de preferência na altura de Santa Cruz. É que (...) talvez subestimassem a carga propulsora da BR-101, escapando-lhes então que – sem embargo do acerto da previsão de um centro complementar em Santa Cruz, vinculado à área industrial e portuária de Sepetiba – a baixada de Jacarepaguá é o ponto natural de confluência dos dois eixos leste-oeste, o do norte, rodoferroviário, e o rodoviário do sul, através das brechas entre as serras do Engenho Velho, dos Pretos Forros e o tampão do Valqueire, e que portanto é aí que o novo CDB deverá surgir.*⁶

A Barra da Tijuca seria, assim, o centro urbano por excelência, entre as duas baías que conformam a cidade a leste e a oeste, entre seus dois portos, entre seu passado e seu futuro:

Verifica-se assim que essa planície central, providencialmente preservada, além de possibilitar a união das metades norte-sul da cidade, separadas quando a unidade urbana original se rompeu, está igualmente em posição de articular-se, por esses dois eixos paralelos, àquela área destinada à indústria pesada, no extremo oeste do Estado, com foco natural em Santa Cruz, o que lhe confere então condições para ser já não apenas o futuro Centro Metropolitano norte-sul,

⁴ Costa, 1995, p. 347.

⁵ *Central Business District*, na sigla em inglês, ou Distrito Central de Negócios,

⁶ Costa, 1995, p. 347.

*assinalado anteriormente, mas também leste-oeste, ou seja, com o correr do tempo, o verdadeiro coração da Guanabara.*⁷

O que Lucio Costa propõe, ao extremo, é uma espécie de refundação da cidade. Por analogia, esta refundação reflete a própria ideia de criar no centro do país uma nova capital nacional, ideia tão antiga quanto a Independência, mas que havia sido realizada segundo projeto seu.

Mas tanto o Plano Piloto de Brasília quanto o Plano Lucio Costa, como ficou conhecido seu projeto para a Barra da Tijuca, tinham matriz modernista, embora com marcante toque autoral. Nos dois casos, Costa inspirou-se no ideal de Le Corbusier, da cidade inteiramente nova, sem passado, que se instalasse onde pouco ou nada havia, e somou-lhe a circunstância de intervir em dois territórios agrestes, mas sem lhes roubar esta característica original. Entretanto, à medida que cresciam Brasília, a Barra da Tijuca e tantos outros projetos mundo afora de inspiração Corbusiana, também se somavam as críticas a esta mesma teoria do urbanismo *tabula rasa*, das torres no parque. Estabeleceu-se, nas décadas seguintes, uma nova agenda para o urbanismo, que lhe era diretamente oposta e preconizava a ressignificação dos centros históricos e a revitalização das áreas centrais degradadas. A apropriação do modelo modernista de ocupação da Barra da Tijuca pelo capital privado agora globalizado e a instalação ali de um modo de vida inspirado nos subúrbios norte-americanos do pós-guerra, em uma versão inadequadamente aclimatada, em que o espaço urbano se divide entre condomínios fechados e shopping centers, só ampliou as críticas locais ao modelo. Não obstante, quarenta anos passados, a Barra da Tijuca começou a atrair sedes de grandes empresas e a consolidar certa autonomia em relação ao centro da cidade e à zona sul da cidade. Não por acaso, o projeto do Centro Metropolitano finalmente começou a tomar forma, pelas mãos da iniciativa privada, e impulsionado pela previsão de crescimento indicada pela instalação de diversos equipamentos olímpicos e da própria Vila Olímpica, a pouca distância do sítio definido, para ele, por Costa.

Atrás de cada porto, tem uma cidade diferente⁸

⁷ Idem, p. 348.

⁸ Inspirado em música de Rita Lee, *Atrás do porto tem uma cidade* (1974).

Do lado oeste da disputa olímpica, está a Barra da Tijuca, objeto de duas forças em sentido oposto, rejeição crítica⁹ e consolidação. Do lado leste, está o projeto do chamado Porto Maravilha, menina dos olhos da atual administração municipal, como demonstra a citação abaixo, e fruto da agenda do urbanismo pós-moderno. Mas estas duas propostas são irreconciliáveis?

O projeto do Porto Maravilha consiste de uma série de intervenções na área entre a Praça Mauá e o antigo Gasômetro, que inclui: a derrubada do Elevado da Perimetral neste trecho, a abertura de novas vias, construção de equipamentos culturais, instalação de sedes de empresas e projetos de habitação coletiva. Como define o secretário municipal de urbanismo, Sergio Dias:

*O porto é o principal projeto de renovação urbana, conceitual, moral, financeira e social do Rio de Janeiro, pois não há uma requalificação de uma cidade em que não se mexa no seu coração, que é o Centro. O porto será uma âncora, o início do processo, e ajudará a conceituar a importância urbanística da renovação do Centro da cidade.*¹⁰

O antagonismo Barra da Tijuca versus Porto Maravilha tem produzido, ao contrário do que pudesse parecer, na prática, um maior equilíbrio de forças, embora, no campo teórico, o debate seja acirrado.¹¹ A Prefeitura tem se esforçado em convencer o Comitê Olímpico Internacional a aceitar mudanças no projeto vencedor para as Olimpíadas de 2016, sempre no sentido de transferir equipamentos originalmente previstos para a Barra da Tijuca e situá-los na área do Porto.

Entretanto, este falso embate tem desviado a atenção para a janela aberta de oportunidade da reestruturação total da cidade. A divisão ideológica tem afetado nocivamente a real possibilidade de um legado mais abrangente para a cidade e para a Região Metropolitana, que leve em conta as múltiplas centralidades que a cidade poderá desenvolver nas próximas décadas. O conjunto de propostas é fragmentado no

⁹ "Pesquisa exclusiva mostra que 74% dos moradores de bairros como Copacabana, Ipanema e Leblon jamais morariam (na Barra)". Capa da Revista Veja Rio, 05/05/2010. Editora Abril.

¹⁰ Documento Especial 4, Jornal do Commercio, 29/09/2009.

¹¹ Em 2009, o atual presidente do Departamento Rio de Janeiro do Instituto de Arquitetos do Brasil, Sérgio Magalhães, pergunta em artigo para a Folha de São Paulo (04/10/2009): *O que queremos desenvolver, o Rio ou a Barra da Tijuca?*

território e traz consigo o risco de causar danos globais, maiores do que a soma dos benefícios locais.

Além da discórdia entre a localização mais adequada para os diversos equipamentos urbanos, há diversos projetos de mobilidade urbana, que utilizam diferentes modalidades de transporte, mas que não se integram ou se integram apenas parcialmente. Há a previsão de diversos corredores expressos de ônibus, denominados B.R.T. (*Bus Rapid Transit*, na sigla em inglês, ou Trânsito Rápido de Ônibus), como: Transolímpica (entre os complexos esportivos da Barra da Tijuca e de Deodoro), Transcarioca (entre a Barra da Tijuca e o Aeroporto Internacional via Penha) e Transoeste (entre a Barra da Tijuca e Santa Cruz), mas nenhum deles atinge o Arco Metropolitano, que liga o município de Itaboraí, onde está sendo instalado o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), ao Porto de Itaguaí. O B.R.T. projetado para a Avenida Brasil tampouco se conecta ao B.R.T. da Transoeste em Santa Cruz. Uma linha de metrô está sendo construída entre o Jardim Oceânico, no lado leste da Barra da Tijuca, e a Gávea, mas é incerta sua conexão à Linha 1, que hoje termina em Ipanema. Mesmo que ela se confirme, não há integração entre esta linha de metrô e os corredores de B.R.T. que cruzarão a Barra da Tijuca. Há a previsão de novas ligações viárias, como a duplicação da Avenida Niemeyer, entre o Leblon e São Conrado, e um viaduto entre o Elevado Paulo de Frontin e o viaduto do Gasômetro, mas estes ligarão apenas dois pontos já congestionados, sem a previsão de compensação do trânsito de veículos por um sistema integrado de transporte público.¹²

Conclusão

A dimensão da escala local, cuja preocupação é preconizada por renomado time de urbanistas, só será eficaz se for pensada concomitantemente aos desafios da escala regional. Afinal, esta foi a chave do sucesso do projeto para Barcelona, tão celebrada por estes mesmos urbanistas. Muito além da dicotomia entre o Porto Maravilha e a Barra da Tijuca, há que se incluir na equação do futuro da cidade expandida do Rio de Janeiro outras centralidades, como os polos de desenvolvimento de Itaguaí, Itaboraí e São Gonçalo, cuja previsão de crescimento assusta até os mais otimistas. Há, sim, uma possibilidade única de renovar o pensamento urbanístico nas

¹² Revista Veja Rio, 11/10/2010, pp. 24 e 25. Editora Abril.

duas escalas, de resgatar o pensamento central de uma rede urbana de mobilidade integrada a ser acompanhada por intervenções pontuais. É hora de resgatar o pensamento sistêmico de Doxiadis e Costa, mitigando seus subprodutos indesejáveis, e reconciliá-lo ao de Oriol Bohigas¹³, adequando, em contrapartida, este às dimensões do nosso desafio. O debate deve ser ampliado, incluindo os imóveis ociosos do centro da cidade, os vazios urbanos espalhados pela cidade inteira, a continuidade da integração das favelas à cidade formal, além da Copa do Mundo, além dos Jogos Olímpicos. O debate bipolar é míope, pois o desafio é bem maior do que as oportunidades isoladas. Enquanto os atores principais se questionam, em voz alta, entre ser isto ou ser aquilo, “o resto, (por enquanto), é silêncio”.¹⁴

Referências Bibliográficas

- ABREU, M. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- BOHIGAS, O., BUCHANAN, P. e LAMPUGNANI, V. M. *Barcelona: arquitectura e ciudad 1980-1992*. Barcelona: Gustavo Gili, 1990.
- COSTA, L. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- HOLSTON, J. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- NESBITT, K. *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica 1965-1995*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.
- NUNES-FERREIRA, Carlos Eduardo. *Barra da Tijuca: um exemplo híbrido de cidade contemporânea*. Tese de doutoramento. PROURB/FAU/UFRJ: 2008

¹³ Conselheiro de Urbanismo de Barcelona à época da preparação de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992.

¹⁴ Fala final de Hamlet.