



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
IPPUR - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

Curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano

Disciplina:
Monografia final

Título:
**A importância da presença do mar no desenvolvimento
urbanístico, social e cultural de Copacabana**

Professor:
Robert Pechman

Aluna:
Bárbara Zampaglione

Título:

**A importância da presença do mar no desenvolvimento
urbanístico, social e cultural de Copacabana**

Índice:

- **A idéia de limite na percepção do borde marítimo**
O Rio de Janeiro e o mar

- **A evolução histórica de Copacabana**
O nascimento e o desenvolvimento de Copacabana até o começo de 1900
Os anos dourados: do começo de 1900 aos anos '40
Dos anos '50 até hoje: o desenvolvimento da Avenida Atlântica

- **Copacabana e o mar**

- **O papel da Avenida Atlântica como elemento conectivo entre espaço natural e espaço construído**
O espaço de parada e as referencias visuais
O espaço de atravessamento longitudinal
O espaço de atravessamento ortogonal

- Conclusões

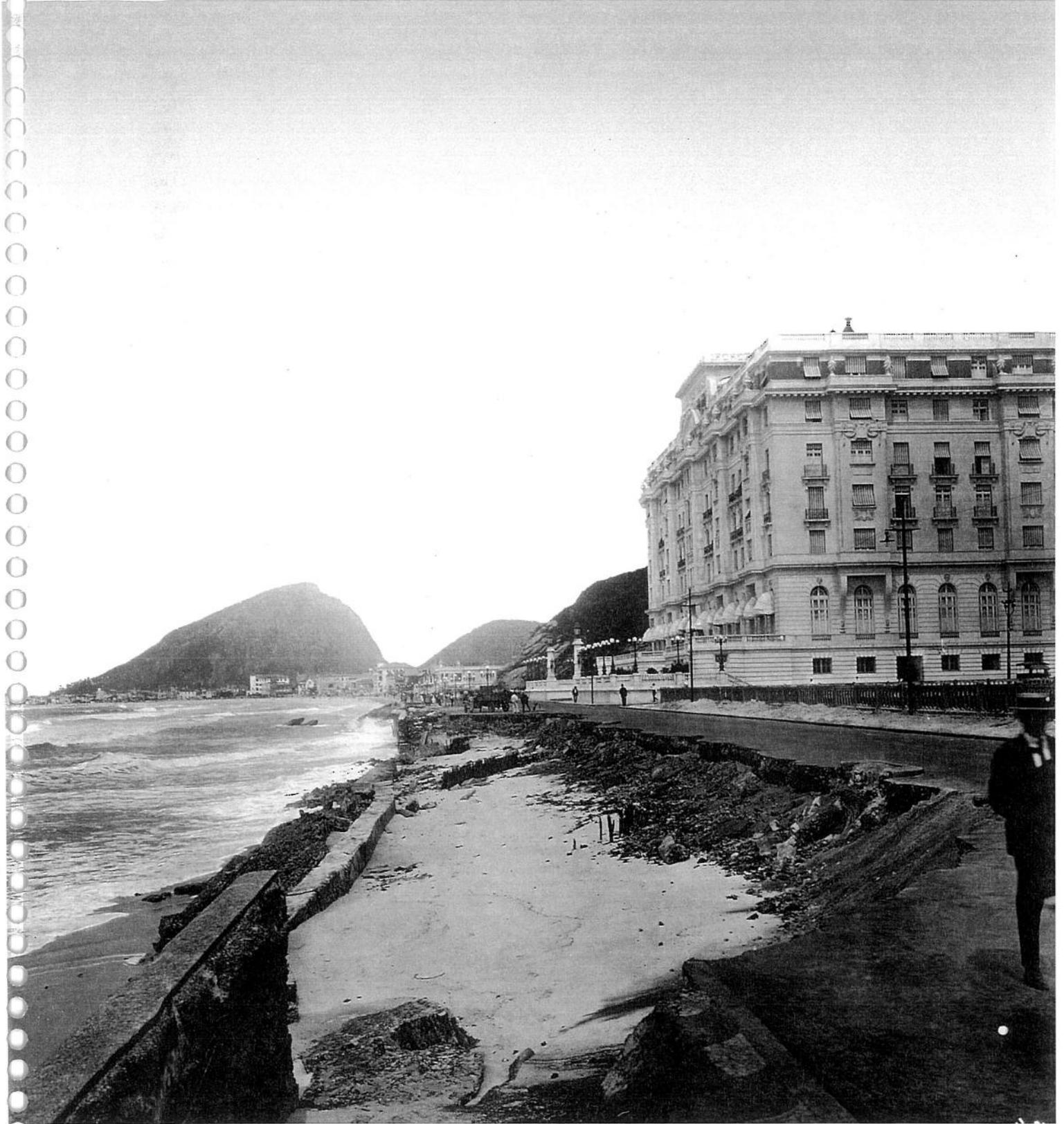
Rio de Janeiro,
30 de abril de 2003

Barbara Zampaglione



*Ai de ti, Copacabana.
porque a ti chamaram Princesa do mar
e cingiram tua fronte com uma coroa de mentiras
e desde risadas ébrias e vãs no seio da noite*

Rubem Braga



1924

A idéia de limite na percepção do borde marítimo

O borde marítimo, este intenso e delicado ponto de encontro entre terra e água, confluência e choque de artifício e natureza, arquitetura e mar, tem sido o objeto, ao longo do tempo, de um interes cada vez diferente, assumindo umas conotações igualmente variadas e dinâmicas.

Para compreender e perceber totalmente as tensões que se geram ao longo de uma linha de costa ocorre, provavelmente, pensar-la como o produto, o resultado variável no tempo, do continuo esforço e interes do homem que se encontra e, ao mesmo tempo, luta com a natureza do lugar.

A água, assim como o ar e, obviamente, a terra são meios naturais potentes e infinitamente estimulantes e, embora não sempre temos consciência deste assunto, nos condicionam totalmente, nos rodeiam e formam parte do nosso contexto de vida, influenciando nosso jeito de ser e de viver as relações com o lugar e os demais. Todas as civilizações, as culturas, as arquiteturas, as artes, os costumes e as formas de viver a vida, inclusive os caracteres e as psicologias das pessoas, estão profundamente marcadas pela presença da natureza e pelas influencias que surgem dela.

O mar, e junto com ele necessariamente a costa que o define como lugar de fim e de começo, de partida e de chegada, sempre foi considerado como um elemento misterioso, um elemento para indagar e explorar, e a cuja força atrativa é difícil resistir, como no mito de Ulisses e de seus companheiros. O mar sempre tem sido meio para navegar em direção de horizontes mais o menos distantes, até converter-se em veículo fundamental e indispensável para o conhecimento e a difusão da cultura.

Não é uma casualidade que arredor dele hajam-se desenvolvido toda uma série de civilidades bem articuladas que, a vezes, embora pertencendo à países e “mundos” entre eles distantes, possuem claramente uma matriz comum, sendo unidas por uma sólida ponte étnico-cultural que, paradoxalmente, as torna mais similares entre elas que com outras civilidades geograficamente mais próximas.

E’ como se, já pelo simples fato de ser cidades que tem nascido e que tem se desenvolvido perto do mar, estes lugares tenham um fio invisível que as ata

indissolúvelmente. Existe, de fato, algo que vai além da colocação geográfica ou do fato de pertencer a um determinado país, ou que, em qualquer caso, acompanha ambas coisas: trata-se do compartilhamento e do pertencimento ao dúplice sistema terrestre e marítimo, a constante referencia à dois “mundos” tão diferentes e a constante procura do justo equilíbrio, extremamente complexo e dinâmico, que ambos requerem.

Toda uma série de lugares, culturas, países, cidades ou arquiteturas que debruçam-se no mar vive, portanto, participando e compartilhando quotidianamente esta experiência e, tão forte é a maneira em que eles desenvolvem este “destino comum” que, quase para legitimar-lo, se pode chamar o mar como um único “*continente líquido*”, na bela definição dada por Fernand Braudel para definir o Mediterrâneo.

A enorme massa marina pode ser vista, lendo o mapa geográfico quase como uma espécie de “negativo fotográfico”, com o mar ao centro de um articulado sistema de ilhas de terra, menores e maiores, conectadas entre elas por rotas navegáveis. Em qualquer caso, sejam a massa líquida e a sólida vistas em positivo ou em negativo, o que não muda è a identificação da linha de costa, no seu caráter de borde, limite, fim e começo dos dois mundos, elemento de contenção e união de ambos.

A percepção da enorme importância das relações entre estes dois mundos, o aquático e o terrestre, sempre foi um elemento fundamental característico das maiores civilidades da antiguidade: da egípcia desenvolvida-se ao longo do Nilo, a grega que tem se levado além dos seus confines, na procura de novos e importantes portos do Mediterrâneo (e que fixou, não por acaso, em uma ilha no centro mesmo do Mediterrâneo, a Sicília, a sua sede principal), a romana a constante procura e conquista de territórios no mesmo mar, até chegar à aquelas civilidades que em 1500 tem se atrevido a percorrer os oceanos para descobrir novas rotas de comunicação, chegando ao descobrimento de novos continentes.

Obviamente, com o passar do tempo a atenção para a faixa costeira e, sobretudo, o interes e a percepção dos lugares em proximidade do mar não tem sido uniformes e constantes e o que hoje encontramos percorrendo as nossas costas, onde è visível, è o resultado, a combinação ou a suma de uma serie de maneiras de entender ou de resolver a importante relação entre terra e mar, arquitetura e natureza.

O caráter destes espaços, destes lugares específicos é dado – assim como pode acontecer no caso de um único edificio o de uma cidade inteira – às vezes por um

determinado e consciente projeto individual ou, na maioria das vezes, por um projeto coletivo que é a resultante da estratificação e da obra de muitas gerações de pessoas, de diferentes intervenções e, claramente, do passar do tempo.

As intervenções arquitetônicas e as modificações que se realizam nestes pontos nodais acabam quase sempre com a construção ou a configuração de um *situ*, e pelo modo em que acontece ou se apresenta esta construção ou configuração é quase sempre possível chegar a entender e explicar as raízes e as motivações da caracterização destes espaços.

Não pode ser mencionada, a este propósito, a grande lição dada pela conceição do espaço na cultura grega, baseada na estreita relação que intercorre entre o homem e a sua arquitetura e a natureza.

Para os gregos era de fundamental importância a percepção do lugar, que se fundava nas próprias características naturais dele; não é por acaso que eles produziram as suas obras mais importantes naqueles lugares que possuíam, por a sua colocação geográfica, um determinado e importante aspecto atrativo e evocativo. É suficiente pensar na Acrópoles de Atenas, nas ruínas do templo de Capo Sounion construído num promontório de rojas sobre o mar, nos numerosos teatros gregos, como o de Delfo ou os de Taormina e Siracusa, em Sicília, todos eles direcionados para o mar e as paisagens circunstantes.

Para os gregos a individuação destes lugares na suas integridade originaria era de fundamental importância; neles, de fato, a simples colocação de uma pedra tinha que representar uma descontinuidade dentro do *continuum* da natureza.

Tratava-se, então, de intervir no lugar com uma obra o simplesmente um gesto, até mínimo, que caracterizasse e valorizasse a vocação já presente em ele.

Mais em geral, é notório que a historia de muitas importantes civilizações está vinculada aos eventos e aos acontecimentos sucedidos ao longo das costas dos mares, dos rios, dos lagos e das baías e que a água é um dos elementos que mais tem exercido, ao longo da história, uma atração fundamental nos povos e nas culturas dos países de todo o mundo, e sempre tem sido considerada o lugar preferido para as celebrações de ritos e cerimônias e para a criação de espaços recreativos e comunitários.

E' por este seu poder mágico e poético que a água, junto à sua importância fundamental para a nutrição, a irrigação, a saúde e o transporte, constitui a razão principal do desenvolvimento de numerosas civilizações perto dela.

Hoje podemos ver como algumas entre as mais fascinantes cidades do mundo nasceram em cima da água e são muito conhecidas por suas fortes relações com ela, estabelecidas na maioria das vezes por meio de seus *waterfronts*, como, por exemplo, no caso de Hong Kong, Cuba, Veneza, Nova York, Sydney, Buenos Aires e, obviamente, o Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro e o mar

O Rio de Janeiro é uma cidade que vive em um extraordinário, contínuo diálogo com os elementos que a compõem, a caracterizam e a definem. Não é possível pensar no Rio sem pensar na exuberante vegetação que a contorna e a invade, sem lembrar dos morros que identificam as diferentes zonas da cidade, ou das praias douradas que lambem as costas e, obviamente, da água que toca e penetra a cidade. Água que muda, que é rio, lagoa, mar calmo no interior da baía e mar agitado no oceano aberto, maresia que muda os contornos da paisagem.

O Rio de Janeiro está em uma relação perene com o mar, seja esta uma relação física ou visual direta ou simplesmente perceptiva. O mar existe, se sente, se adverte, até quando não se vê o quando nos movemos para o interior dos territórios da cidade. Esta constante tensão dialética entre cidade e mar se resolve em cada caso de uma forma diferente, adequando-se e plasmando-se, em cada tramo da costa, às sugestões e às pressões do elemento natural – a água – e do elemento artificial – a cidade –, na procura de um contínuo, mas não estático, equilíbrio.

A preciosidade da lição que nos vem da paisagem, aberta na direção do mar, da cidade do Rio de Janeiro não é dada somente por um único, embora se exemplar, forte vínculo de relação que ela tem com o mar; seria reduutivo. Mais é através da capacidade de captar e aproveitar pontualmente das sugestões e das variações provocadas pelo encontro entre terra e água, ao longo de toda a sua costa variada e mudável, que tem que ser individuada a unicidade desta cidade.

E' por esta razão, de fato, que para o Rio de Janeiro não se pode falar de um único litoral, mas de um litoral que é a somatória dos distintos e possíveis modos de qualificar, projetar, viver e desfrutar dos numerosos “frentes marítimos” presentes na cidade.

Dadas as notáveis dimensões da cidade, seu “frente marítimo” não é o fruto de uma simples idéia unitária, mas bem de um processo contínuo que leva á múltiplas evoluções e á múltiplas intervenções, com freqüentes passagens da pequena á grande escala, seja isto na arquitetura que na natureza. Como se fosse o resultado concatenado de numerosos acordos que fazem parte da mesma partitura musical.

Recorrendo a cidade ao longo de toda a sua linha de costa poderíamos explorar e investigar as diferentes combinações que tem se produzido neste grande borde terra-mar; facilmente os distintos *waterfronts* que se apresentariam ao nosso olhar poderiam ajudar-nos a reconhecer e identificar as diferentes zonas e os diferentes bairros que, do norte ao sul, debruçam-se na baía de Guanabara, dando-nos a possibilidade de compor um mapa final da cidade do Rio de Janeiro. Um mapa que provavelmente seria heterogêneo e, em alguns pontos, cheio de contrastes, mas ao mesmo tempo, com certeza, autentico.

Obviamente, muito mais difícil é aplicar este mesmo sistema de observação e análise para um único bairro, como no caso de Copacabana, mas não è totalmente impossível chegar a entender – sobretudo si ajudando-se com o estudo da sua evolução histórica – o papel fundamental que a presença do mar – e da costa – há tido no desenvolvimento e na caracterização deste famoso bairro do Rio, tão vital e pulsante que pode ser considerado como uma cidade em miniatura dentro da cidade mesma.

A evolução histórica de Copacabana

O nascimento e o desenvolvimento de Copacabana até o começo de 1900

Até o começo do 1700 Copacabana apresentava-se como uma zona rural de difícil acesso, um areal deserto muito distante da cidade, rico de vegetação e dividido ao meio pelo Morro de Inhangá. A sua praia chamava-se ainda Praia de Sacopenapan (do nome que naquela época definia a região que ia da Praia do Leme até ao Sopé do Morro dos Irmãos, incluindo a Lagoa) e não possuía forma alguma de edificação, além de algumas cabanas e hortas de pescadores e escravos, mas toda a área era considerada um lugar de relevante importância para a defesa militar da cidade do Rio de Janeiro.

O suposto aparecimento, na praia, da imagem da Nossa Senhora de Copacabana, Santa venerada no lago Titicaca, causou - precisamente na primeira metade do século XVIII - a construção de uma pequena igreja no promontório presente na zona da praia correspondente ao atual Posto VI, em homenagem à santa. Daqui, a praia assumiu o nome de Praia de *Copacabana* (que no idioma aymara significa “mirante de azul”).

A presença da chamada “igrejinha” começa a virar atração de fiéis e visitantes, a pesar da difícil localização do lugar, que com o tempo passa a ter fama de lugar divino, protegido pela santa. Contemporaneamente, no areal se constroem várias edificações militares finalizadas a melhoria do sistema defensivo da cidade, como o Forte do Vigia no Morro do Leme, o Forte do Leme no alto do Morro da Babilônia e o Reduto de Copacabana, perto da Igreja.

Na segunda metade de 1800 o centro da cidade do Rio de Janeiro ocupa uma área bem circunscrita, na qual concentram-se todas as atividades de trabalho junto às zonas destinadas a residências. O crescimento cada vez maior da população obriga a uma redefinição do tecido urbano por meio de uma maior funcionalidade que consente uma subdivisão em áreas homogêneas, ligadas entre elas por sistemas de transportes, infraestruturas e serviços de varia natureza. Desenvolvem-se, por conseguinte, a

construção de trens e bondes que conectam o centro da cidade com as novas áreas urbanizadas, objeto da crescente política dos loteamentos.

Em 1873 se inaugura o primeiro posto de telegrafo submarino da Western telegraph Company Ltd. e em 1874 o Conde de Lages e Francisco Teixeira de Magalhães obtém a concessão para construir uma linha de carris para Copacabana e, junto com ela, também um estabelecimento balneário, um hospital para convalescentes, uma escola primaria e secundária e um jardim zoológico a beira mar. A obrigação desta concessão é de respeitar os direitos da Botanical Garden Rail Road, a companhia que tem a concessão para construir a linha de bondes que serve a zona Sul (até o Jardim Botânico), e então as novas linhas não podem correr paralelamente nem cruzar os trilhos existentes.

O projeto da nova linha prevê de bonde sai da esquina entre as Ruas do Ouvidor e Miguel Couto, no centro, e atravessa os bairros de Gloria, Flamengo e Botafogo para logo chegar em Copacabana, seguindo um trajeto complexo e muito articulado que inclui também a abertura de novas ruas e túneis. Este projeto provoca uma disputa com a Botanical Garden Rail Road, a causa da concorrência para o trecho que serve Botafogo, naquele momento bairro em grande expansão.

Por falta de fundos, indispensável para a realização de uma obra tão ambiciosa, o Conde de Lages e Francisco Teixeira de Magalhães em 1876 associam-se ao rico negociante Alexandre Wagner; este último, em 1873, tinha comprado numerosas terras em Copacabana, que iam do Morro do Vigia, no Leme, até a Rua do Barroso, correspondentes quase a metade do inteiro território, e já em 1874 havia apresentado á municipalidade um projeto de arruamento da área adquirida.

Naquela época Copacabana ainda tinha acesso somente através de três caminhos. Um começava em Botafogo, na Rua da Real Grandeza, subia pelo morro da Saudade e descia pela Rua do Barrozo (hoje Rua Siqueira Campos) e pela ladeira do Barroso (hoje Ladeira dos Tabajaras). Outro caminho começava sempre em Botafogo, mas na Rua da Copacabana (hoje Rua da Passagem), ia pela ladeira do Leme, passando perto do antigo Forte. O último caminho, o mais longo, entrava em Copacabana pela praia do Arpoador, passando por Ipanema e pela Lagoa Rodrigo de Freitas.

Em 1878 a linha para Copacabana tem já um trecho de seis quilômetros construído, que vai do Centro até o Largo do Machado, mas Alexandre Wagner, com a sua firma

representam a atrativa maior do bairro, mesmo se ainda não tem o bonde funcionando e o serviço de transporte seja realizado com diligências – cujas organização , junto com a manutenção da Estrada da Copacabana, é gerida pelos mesmos Hotel e Casa de Saúde -.

Em 1882 o Dr. Figueiredo Magalhães e José Martins Barroso abrem duas ruas e duas travessas públicas em terrenos de suas propriedades, e uma delas é a atual Rua Figueiredo Magalhães.

Surge a Pensão Balneária Janela Verde, o primeiro deste tipo de estabelecimentos balneários que introduzem os quartinhos de madeira alugados aos banhistas para a mudança de roupa.

Em 1892 Alexander Wagner, junto com os sócios Theodoro Duvider e Otto Simon, constitui a companhia imobiliária Empresa de Construções Civis que, nos anos a seguir, realiza numerosos loteamentos na maioria das áreas de Copacabana.

No mesmo ano termina-se a abertura do túnel da Real Grandeza, que determina a construção da Rua Santa Clara.

O decênio conclusivo do século representa um câmbio radical na vida de Copacabana que, já em 1900, configura-se como um bairro totalmente novo.

O Decreto n°. 223 de 1896 permite a “liberdade de construção” do Leme até a praia da Gávea, considerando a maior areação e a maior salubridade presente nestas áreas praieiras da cidade e estabelecendo, por consequência, que as novas casas podem ter paredes mais estreitas, os pés-direitos mais baixos e os vãos das portas e das janelas mais reduzidos do que as construções das outras zonas do Rio.

Esta legislação especial, junto com a enorme disponibilidade de terrenos edificáveis, a abundante presença de materiais para construção *in loco* e o funcionamento regular dos bondes, incrementa a construção de novas edificações, em principio de qualidade meio-baixa.

Entre as linhas de bondes ativas inaugura-se também a que chega até a Igrejinha, junto à qual realiza-se um loteamento de dez ruas, na antiga chácara Fialho, por obra da Empresa de Construções Civis. Proprietários terreiros, como o Barão de Ipanema, José Luiz Guimarães Caipora e Constante Ramos, obtém as permissões da Prefeitura e abrem outras ruas em terrenos de suas propriedade.

A numerosa presença de ruas diferencia os loteamentos de Copacabana daqueles dos outros bairros: se geralmente na cidade os lotes eram estreitos e profundos, favorecendo o surgimento das avenidas, em Copacabana os grandes terrenos vem sendo parcelados por as ruas, gerando quadras de dimensões menores, sobretudo na beira da praia. As únicas ruas principais da época, que podem ser consideradas avenidas, são a Rua do Barroso, a Rua Salvador Correia (hoje Av. Princesa Isabel), a Rua Pompeu Loureiro e a Rua Tonelero.

Em 1900 a Companhia Jardim Botânico autoriza a passagem do tráfego público dentro do túnel da Real Grandeza, antes de uso exclusivo dos seus veículos, e isto impulsiona notavelmente a popularidade do novo bairro. Junto com os numerosos bares e restaurantes que vem abrindo cada vez mais e com a política de promoção do bairro com contínuos anúncios publicados em jornais e revistas da época.

Sem dúvida, a chegada do prefeito Pereira Passos, em 1903, e da sua política voltada para a reforma urbana representa um estímulo forte mais para o desenvolvimento de Copacabana. O seu objetivo de realizar, ao mesmo tempo, uma melhoria das questões sanitárias nas áreas urbanizadas da cidade e uma transformação do espaço urbano através regras de funcionalidade e estética, junto com a sua visão das praias, das avenidas beira a mar, das calçadas como espaços privilegiados de lazer e de união encontra em Copacabana um dos seus exemplos mais representativos.

O novo Prefeito muda a impostação do Rio e esta mutação é tão grande e radical que se reflete na sociedade carioca. Surgem, por conseguinte, normas de comportamento para a vida nos espaços públicos, com horários de nadar e tipos de roupas que podem, ou não podem, ser utilizadas.

Durante os anos da sua prefeitura Pereira Passos abole o Decreto nº. 223 de 1896, estabelecendo uma regulamentação oficial com normas mais rigorosas para a construção dos prédios no respeito dos valores higiênicos, com o fim de evitar construções precárias e a ocupação do solo por parte das classes mais pobres.

Os anos dourados: do começo de 1900 aos anos '40

O valor que a praia de Copacabana vem adquirindo entre o fim de 1800 e o começo do 1900 como lugar saudável e ideal para a prática de terapias curativas ligadas ao poder da água marina, dos banhos medicinais e da vida balnear está fortemente relacionado com a importância que, na mesma época, tem os hotéis balneários europeus.

Os hotéis balneários franceses da metade de 1800 já têm mudado o seu caráter originário de lugares curativos e terapêuticos, de calma e tranquilidade – como era na Inglaterra do século XVIII – para virar lugares de moda da burguesia e dos aristocratas, pontos de encontro e de sociabilidade, máxima concretização do status da elite de então.

A vilegiatura balnear é a expressão da *Belle Époque* francês – que logo depois influenciará Itália e outros países europeus -, com a sua animada vida noturna, os hotéis de luxo, os cassinos, os bares, os restaurantes, os cabarés, os eventos culturais e mundanos.

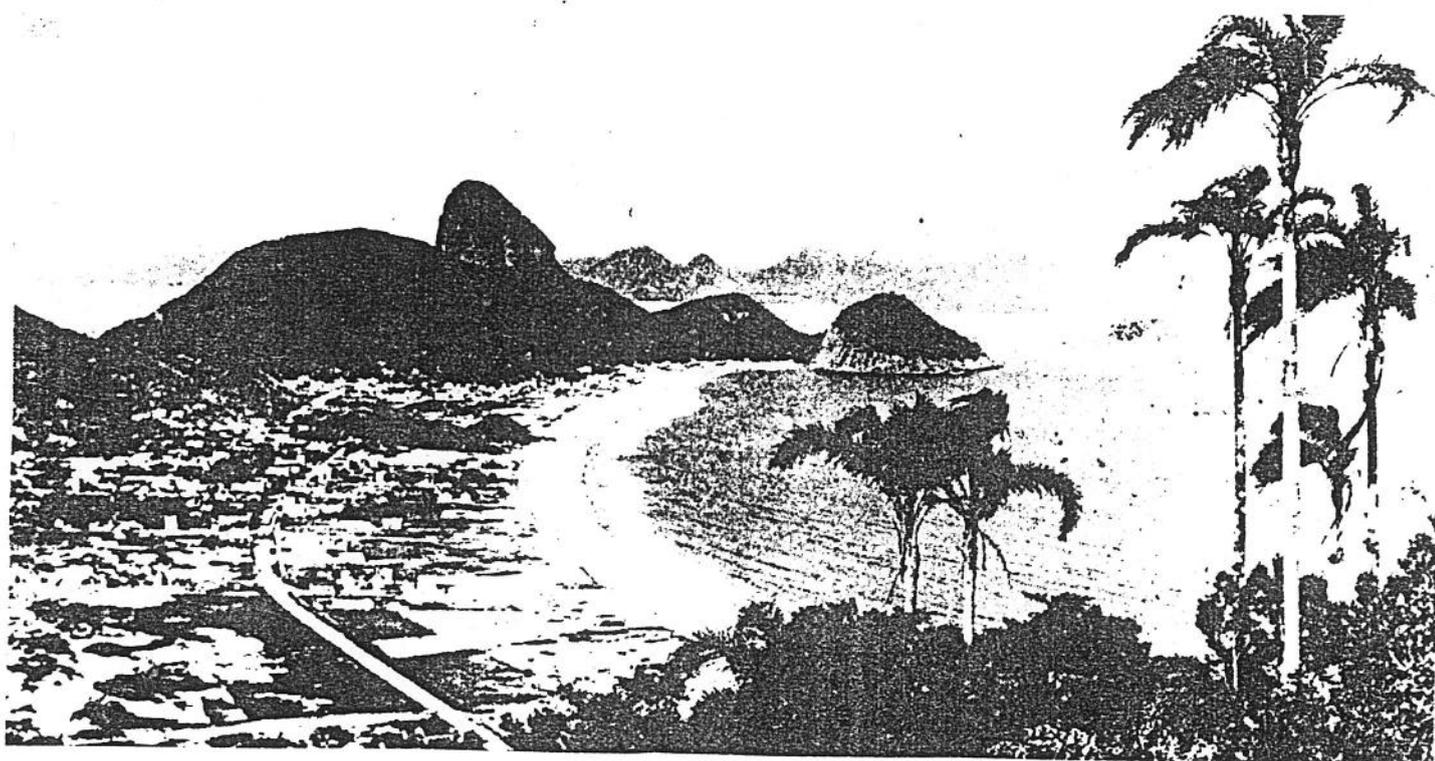
A eco da Cote D'Azur, com o seu mundo distante e tão atrativo, chega até a sociedade burguesa do Rio de Janeiro, desejosa de mutações e novos estímulos e, então, desejosa de ter uma nova identidade e um estilo de vida mais apropriados à sua camada social e econômica. Os hábitos europeus, por conseguinte, viram o modelo de referência e inspiração principal da época.

Sem dúvida, a visão progressista, mas ao mesmo tempo hierárquica e segregacionista de Pereira Passos encarna os valores e as exigências desta nova sociedade e é assim que, durante os anos do seu encargo como prefeito (1903-1908), a imagem do novo Rio de Janeiro tem sua maior expressão em Copacabana; um novo bairro, emergente e moderno, que pode chegar representar internacionalmente o caráter cosmopolita que a nova sociedade brasileira quer impor.

Em 1906 - após de ter sido inaugurada a Avenida Beira Mar que conecta o bairro de Botafogo com o Centro - realiza-se o túnel do Leme no Morro da Babilônia. O túnel, cuja construção deve-se a Companhia Jardim Botânico, passa a ser conhecido como “túnel Novo”, porém o túnel da Real Grandeza pega o nome de “túnel Velho”.

No mesmo ano, seguindo o modelo dos *boulevards* europeus, começa-se a construção da Avenida Atlântica, com suas duas pistas originais e os seis metros de calçada do lado

da praia; dois anos depois Pereira Passos estabelece um Decreto que aboli todos os tipos de taxas e emolumentos para a construção dos edifícios frente mar, mas sempre no respeito da regulamentação edilícia estabelecida pela Prefeitura.



Copacabana no começo do século XX

Pereira Passos procura criar um espaço que possa ser, ao mesmo tempo, um ponto de referencia representativo do bairro e um lugar de encontro e de lazer, ao estilo da famosa avenida no litoral de Cannes. Provavelmente a política de Pereira Passos pode ter parecido, naquela época, demais ambiciosa e progressista mas é indiscutível, olhando para o desenvolvimento que a cidade teve até hoje, que ele teve uma visão bem ampla das coisas e que a maioria das suas escolhas foram certas.

A construção da Avenida Atlântica, em 1906, além dos indiscutíveis aspectos positivos urbanísticos, tem um valor fundamental como catalisador da nova sociedade que busca na praia, no passeio a beira-mar e no ar aberto o seu habitat mais apropriado.

A orla de Copacabana, até este momento utilizada como fundo de quintal dos edifícios que debruçam-se nas ruas e avenidas internas do bairro, muda totalmente sua configuração: as edificações viram-se em direção da nova avenida, descobrindo e gerando, ao mesmo tempo, uma nova paisagem.

O clima agradável, a presença da praia, a disponibilidade de amplos terrenos livres, junto com a construção da nova Avenida, impulsionam muitas famílias burgueses a transferir suas moradias na beira da praia de Copacabana, que no começo do novo século vem sendo ocupada por numerosos palacetes de alto nível arquitetônico, construídos ao estilo das vilas italianas e francesas da época, mas com variações que afundam suas raízes nos mais diversos estilos como o neoclássico, o normando ou do art-nuveau. Os amplos lotes permitem o deslocamento das novas edificações para a parte mais interna do terreno, provocando uma descontinuidade no alinhamento dos frentes para as ruas.

Em breve tempo, a nova avenida na beira da praia se transforma em uma avenida elegante e agradável; parte das áreas livres que permanecem livres vem sendo ocupadas por restaurantes balneários, novos pontos atrativos de vida mundana. O primeiro e mais famoso da época é o Hotel-restaurant *Mere-Louise*, localizado no Posto VI, na ponta da Igrejinha, que a partir de 1907 começa a funcionar também ao estilo dos cabarés parisienses.

Terminam-se as obras de construção com a pavimentação da calçada, que retoma o desenho utilizado em Lisboa depois do terremoto de 1755 (para a reconstrução da Praça do Rossio, em 1849) com um mosaico a ondas perpendiculares ao mar feito por pedras de basalto pretas e brancas. Este desenho tinha sido utilizado pela primeira vez, no Rio de Janeiro, para as calçadas da Avenida Central (a atual Av. Rio Branco) e logo depois na Avenida Atlântica.

Rapidamente mudam os hábitos desta sociedade: sempre mantendo um comportamento digno - nos termos dos regulamentos da época -, a exibição do corpo nos espaços públicos deixa de ser algo feio e vulgar e passa a ser uma expressão normal da vida saudável e natural que os balneários promovem. A vida na praia, junto com todas as

curas que esta permite e com todas as atividades esportivas que nela podem ser praticadas, ganha um papel fundamental no cultivo do físico, causando também câmbios radicais nos vestuários que homens e mulheres utilizam, agora liberalizados e que prontamente viram moda.

Copacabana perde sua original destinação de bairro para veraneio da sociedade burguês e, já antes da década dos '20, tem assumido todas as características de bairro residencial aristocrático, substituindo Botafogo no imaginário coletivo, até aquele momento considerado a principal área residencial da elite do novo Rio de Janeiro.

O bairro conta com todos os fornecimentos básicos de água, luz, gás e esgoto e oferece numerosos hotéis, bares, restaurantes e lojas comerciais; existem oito praças urbanizadas e ajardinadas e a maioria das ruas e avenidas estão agora calçadas e com infra-estrutura urbana, enquanto muitas outras tem sido construídas ex-novo pela Prefeitura, regularizando o tecido viário existente.

Os palacetes e casarões que ocupam o bairro, cada ano mais populoso, são todos de um ou dois andares e todos de alto nível arquitetônico e decorativo. Em breve, Copacabana, representa a natural concretização da política de Pereira Passos e da *Belle Epoque Tropical*, que retoma o estilo de vida dos balneários das grandes cidades européias caracterizados pela elegância e pela presença de artistas e aristocratas.

A praia deixa de ser exclusivamente lugar saudável, ótimo para o passeio e as praticas curativas, e passa a ser cada vez mais lugar de encontro, de pratica de esportes e de lazer; antes dos anos '20 a praia de Copacabana é o principal lugar de lazer do Rio de Janeiro e em ela se praticam varias atividades esportivas, também promovidas pelos numerosos clubes e associações esportivas que nascem nesta época – como o *Botafoguinho*, o *Leme Tênis Club* e *The Rio de Janeiro Athletic Association* -, os quais, além de ter riques de patinação, quadras de tênis e campos de futebol no interior das suas sedes, promovem as atividades de natação e de futebol na praia, este último introduzido a partir de 1915.

A pratica de esporte se consagra definitivamente como um dos padrões principais da sociedade burguês, e a Avenida Atlântica uma grande vitrine na qual a sociedade carioca se reflete e se mostra.

Nos anos '20, na Europa e nos Estados Unidos a traumática experiência da guerra, recém terminada, serve como forte impulso para uma nova concepção da vida como de



O Leme nos anos '20 se entendia até o Lido



A Avenida atlântica destruída por uma ressaca em 1919

algo que deve ser aproveitado, de maneira relaxada, feliz e livre. A exaltação da juventude, na sua encanação de valores positivos, genuínos e saudáveis, e o redescobrimto do contato com a natureza são os símbolos desta nova concepção. Nesta linha, as praias e os mais famosos balneários europeus e norte-americanos perdem definitivamente sua iconografia de lugares românticos, herança do século anterior, para virar símbolos da vida saudável, ao ar aberto, da socialização e da vida mundana. Até o bronzeado vira moda: antes considerado perigoso e pouco apropriado para as pessoas de um certo nível social – porque a pele morena era associada aos escravos ou as pessoas que trabalham ao ar livre, e então de baixo nível -, hoje simboliza saúde, beleza e sexualidade.

É nesta mesma época que, embora sim perder de vista os exemplos dados pelas cidades balneárias européias, o Brasil perde as necessidades de copiar os paradigmas europeus, e sente-se pela primeira vez “habitante do Novo Mundo”. E tudo isto se respira em todos os âmbitos: cultural, artístico, social, arquitetônico, intelectual.

O Rio de Janeiro consegue incorporar os hábitos, as modas e as tendências do exterior elaborando uma imagem própria, autônoma e bem característica, que lhe permite de ganhar uma grande fama internacional.

Junto com esta nova imagem da cidade nasce o estereotipo do “carioca”: síntese do povo brasileiro mas que mora no Rio, na cidade que é aberta a todos, que atrai e acolhe qualquer um. O carioca é amável, aberto, disponível, irônico, amante do samba, do lazer, da praia, da socialização; não tem raça nem status social, assim que com sua exaltação vem caíndo os preconceitos raciais. A exaltação do carioca como habitante da “cidade maravilhosa” contrasta com a hierarquização implícita na política reformista atuada por Pereira Passos e resgata os mestiços, - porque o carioca, como o define Carlos Lessa, é “o mestiço dos mestiços brasileiros” -, acompanhando o pensamento anti-racial de Gilberto Freyre e de outros modernistas da época, que exaltam o conceito de raça equiparando-o à o de cultura .

A praia é o lugar onde tudo mundo se libera das roupas que os identificam e os representam, e se mexe com a multidão para aproveitar dos bens mais elementares como o sol, o mar e o bronzeado, e então é o lugar por excelência que encarna as grandes mutações desta nova sociedade.

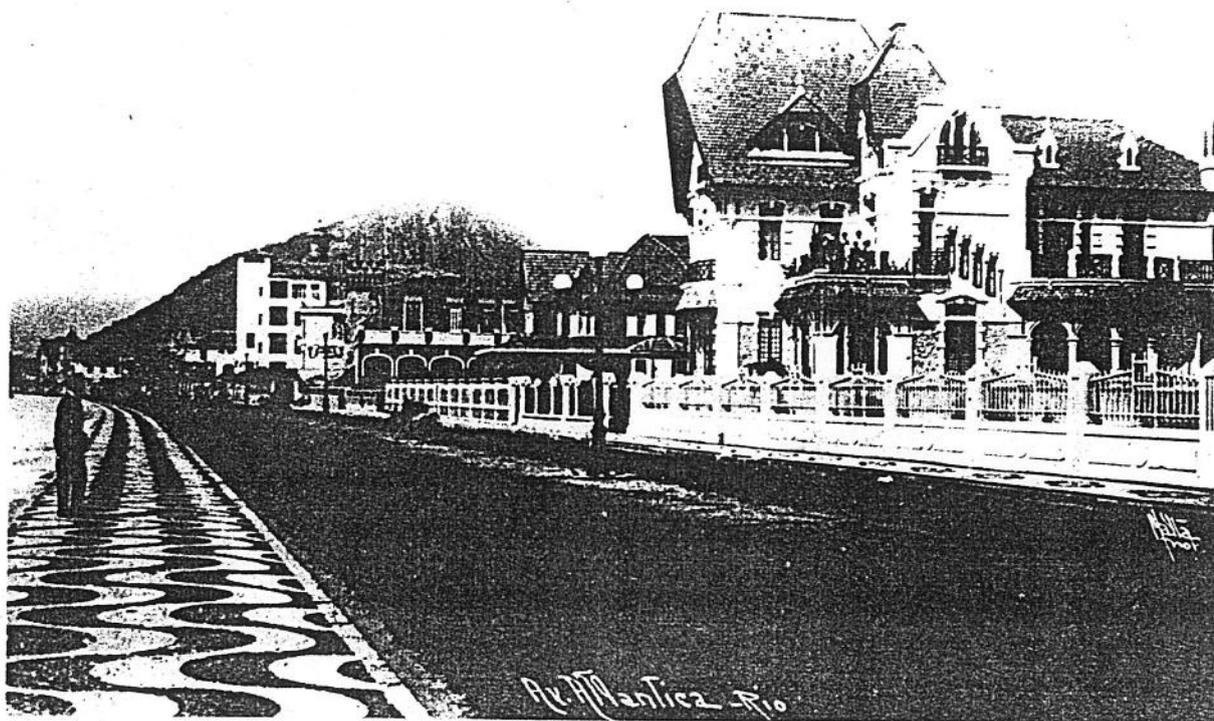
O cinema leva pelo mundo as imagens do clima perenemente solado e quente, as paisagens da praia dourada e da vegetação tropical, o fascínio do novo bairro com as suas construções elegantes e modernas e sua animada vida noturna, o retrato de um povo alegre, desinibido e aconchegante mas, ao mesmo tempo, elegante e exigente e, em breve, Copacabana torna-se o ideal do estilo de vida descontraído e livre, um paraíso tropical civilizado.

<< O glamour de Copacabana dá origem a uma lenda carioca e brasileira. É o lugar mágico que permite combinar o banho de mar desinibido, o estar ao sol ou praticar jogos na areia com a sofisticação das roupas a rigor dos nights-clubs ou com o jantar à luz de velas em restaurantes – obviamente para quem tem altas rendas. Para o homem comum significa a praia aberta e sem discriminação social, reconstituída ao trocar a roupa de banho. É o lugar onde o corpo livre se cruza com o corpo vestido para o cotidiano do trabalho e de rotina da vida. Existe uma Copacabana pela manhã, outra pela tarde e outra pela noite. A colônia de pesca convive com o Clube Marimbas.

(...) O balneário integrado á intimidade da metrópole, a mata atlântica, as lagoas, a restinga, a silhueta das ilhas oceânicas e as praias desertas tropicais estão no Rio a disposição de qualquer um. A cidade teria realizado o opus magnum de domesticação da natureza. O viver sofisticado de metrópole combinado á natureza apropriada e domesticada: Copacabana é a síntese da cidade onde se circula por um caleidoscópio de cenários. >>.

Neste tempo a Avenida Atlântica passa através de numerosas reconstruções, devidas as ressacas que a danificam. Alargada em 1913, pelo Prefeito Ribeiro Carneiro Monteiro, foi atingida em 1917 por outra ressaca e reconstruída, esta vez duplicada e com duas pistas de marcha - com iluminação central e arborização -, pelo Prefeito Paulo de Frontin em 1919. Destruída em 1921 por outra ressaca foi reconstruída pelo Prefeito Carlos Sampaio seguindo o projeto do engenheiro Raja Garbalha, que introduz um paredão mais profundo que pode opor maior resistência à força do mar.

A sua crescente popularidade é alimentada pela inauguração do Hotel Copacabana Palace, em 1923, e pela continua abertura de novos bares, restaurantes e boates de moda; abrem-se as portas para o turismo de massa que, rapidamente, invade a Avenida Atlântica e seus arredores.



A Avenida Atlântica em 1925

A inauguração do Copacabana Palace representa um impulso de fundamental importância para o bairro. O hotel, construído em princípio para hospedar junto com o Hotel Gloria, os visitantes da Exposição Internacional de 1922 para o centenário da Independência do Brasil, foi projetado pelo arquiteto francês Joseph Gire, inspirado pelos maiores hotéis de Cannes.

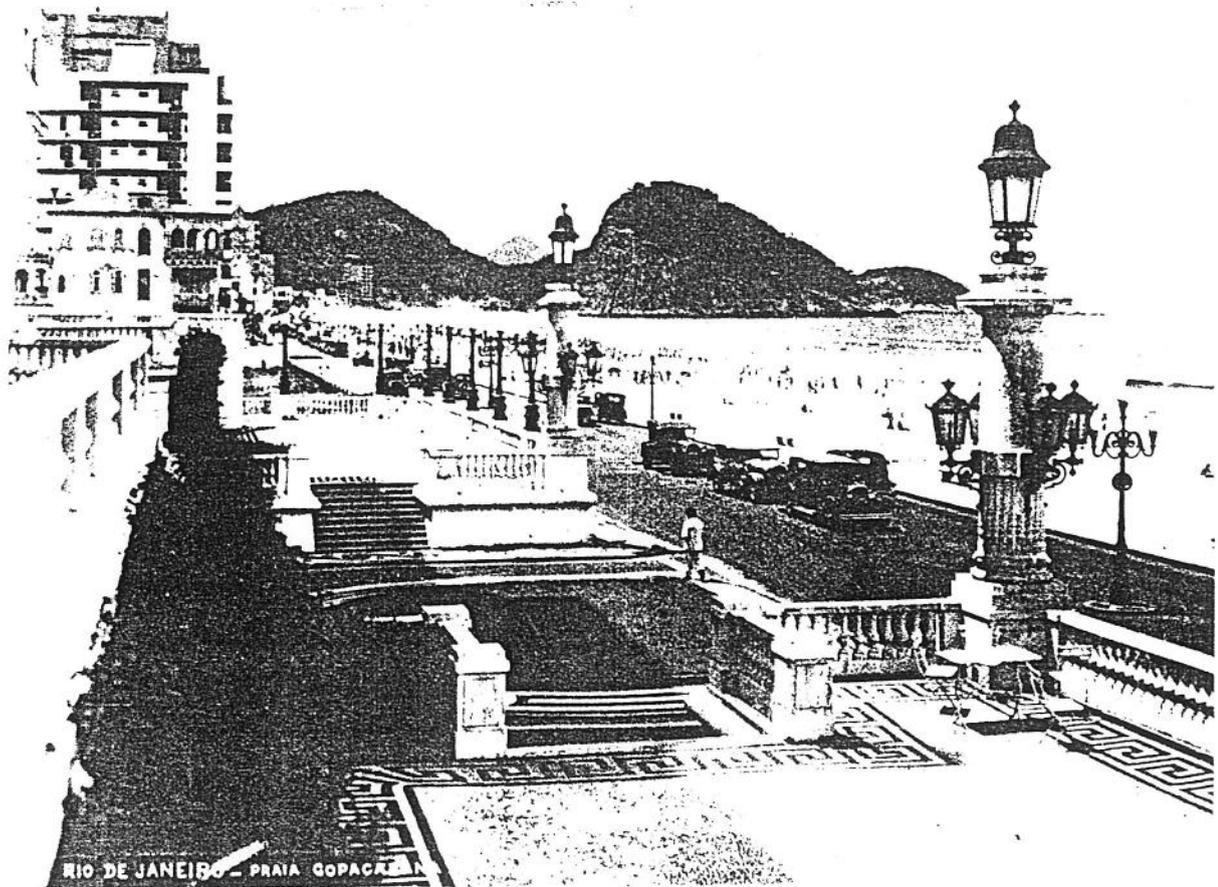
A construção, localizada na última área livre da Avenida Atlântica, entre o Morro de Inhangá e a Praça do Lido, é tão extensa, alta e grandiosa que se impõe sobre as outras construções próximas; ela possui dois terraços muito grandes na fachada principal que dá para o mar, e no interior várias halls, seis salões, uma sala de espetáculos, dois restaurantes, o cassino e o teatro. Tudo organizado e decorado ao estilo francês, com os melhores materiais, móveis e acabamentos provenientes da França e da Itália.

Em breve o novo hotel vira um ponto de atração de extraordinária importância pela elite carioca, mas também para os turistas estrangeiros: o Copacabana Palace com a

Avenida Atlântica iluminada por seus lampiões, cujas luzes se refletem no mar, são a nova imagem da cidade do Rio de Janeiro, elegante, rica, exclusiva.

Surgem mais bares, restaurantes, boates e hotéis na beira da praia, a maioria em proximidade do Copacabana Palace; inaugura-se uma nova época, dominada pela fama crescente do bairro e pelo turismo internacional que vem invadindo suas ruas, seus hotéis e a sua cada vez mais celebre praia.

Na área do novo hotel a Empresa de Construções Civis realiza um loteamento com edifícios destinados exclusivamente ao uso residencial, de bom nível arquitetônico e que, no seu interior, estão divididos em apartamentos, a tipologia habitacional mais moderna da época. Estes edifícios, chamados “arranha-céus”, inicialmente utilizados, na maioria dos casos, por turistas estrangeiros que os alugam no verão, ao longo do tempo vem ocupando a Avenida Atlântica, substituindo os antigos casarões e palacetes e modificando radicalmente o frente do bairro para o mar.



A terraça do Copacabana Palace em 1923

Copacabana consagra-se definitivamente como bairro para morar e é curioso ver, também, como o arranha-céu, por seu caráter de proximidade física e visual com a praia - embora possuindo espaços de lazer e terraços privados no seu interior - reforça a relação dos moradores com o mar e a praia, alimentando a dualidade público-privada desta última.

*<<...O exibicionismo aparece como a marca registrada deste novo modo de vida, em que a intimidade ganha as ruas e a privacidade da família torna-se restrita. Restrita porque os apartamentos não são mais, enquanto moradia, a esfera por excelência da reprodução social. Os novos serviços que ainda nos anos 30 aparecem, multiplicando-se e diversificando-se no pós-guerra, como bancos, filiais de grandes lojas, restaurantes, lanchonetes, apartamentos mobiliados, etc.... transformam a vida familiar e deslocam para a rua funções antes exclusivamente de competência da casa.>> (Luiz César de Queiroz ribeiro e Lena Lavinias – *Imagens e representações sobre a mulher na construção da modernidade de Copacabana.*)*

A Avenida Atlântica é agora o novo coração de Copacabana, enquanto a Praça Serezele Correa e seus arredores especializam-se como zona comercial e dos serviços.

Do Leme até o Forte do Posto 6 está marcada por seis postos de salvamento, com sua característica estrutura, distribuídos ao longo da praia em ordem numérico crescente, de 1 a 6. Cada Posto identifica uma área da praia – e, com o tempo, também do bairro – e tem suas peculiaridades, oferecendo vários tipos de serviços para o banhistas e programando música, notícias ou aulas de ginástica através de alto-falantes.

A crescente liberalização de hábitos e costumes na praia, fruto do entusiasmo e do desejo de diversão e novidades típicos do período, obriga à promulgação de um novo regulamento sobre banhos de mar, em 1931, para impedir o trânsito pelas ruas com roupas pouco decorosas e para tutelar os direitos e a tranqüilidade dos banhistas na mesma praia.

O turismo muda definitivamente sua natureza original de turismo tranqüilo de elite destinado a vilegiatura balnear e as curas terapêuticas para um tipo de turismo mais de massa e mais divertido, cujas atrações maiores são a socialização na vida da praia durante o dia e a agitada vida noturna. Copacabana passa a ser o símbolo da “modernidade”, adequando-se perfeitamente ao estilo das cidades-balneários européias e americanas, e

deixa de ser simplesmente um bairro do Rio de Janeiro mas configura-se como um bairro autônomo, cuja imagem forte, alegre e moderna representa a cidade.

A sua zona comercial, com lojas de todos tipos, bancos, galerias comerciais, cinemas e teatros, não tem nada a invejar ao centro da cidade, assim que os moradores nem precisam mais de sair do bairro para suas compras ou suas necessidades.

Os médios de transporte mais utilizados são os bondes e os novos ônibus da Light, mas também o transporte particular vem aumentando notavelmente, com obvias conseqüências negativas no trânsito.

A população continua aumentando, passando de 74.000 para 130.000 habitantes em dez anos, abrem-se outras ruas e os últimos terrenos livres vem sendo loteados, sobretudo nas encostas dos morros (incluído o Morro do Inhangá, embora o Plano urbanístico Agache marcasse-o como área natural para preservar), assim que diminuem os espaços livres e as áreas verdes presentes no bairro. E junto com o bairro se expandem também as favelas nos morros circunstantes.

Na Avenida Atlântica desaparece a antiga Praça Barão de Santa Leocádia, ocupada por prédios, inclusive o do Cinema Roxy. As reclamações dos moradores para mais espaços ajardinados e para a criação de oásis arvoradas na praia, garantia de áreas sombreadas e mais agradáveis, ficam sem resposta. À medida que a economia imobiliária cresce, graças ao boom residencial, desaparecem os antigos palacetes e casarões e verifica-se a chamada “expansão vertical” de Copacabana, com a definitiva invasão dos arranha-céus, que marca um cambio radical na paisagem do bairro. Como escreve Gilberto Velho: <<...Copacabana transformou-se de pacato bairro à beira mar, com casas e espaços terrenos, nesta famosa “famosa floresta de cimento armado” >>.

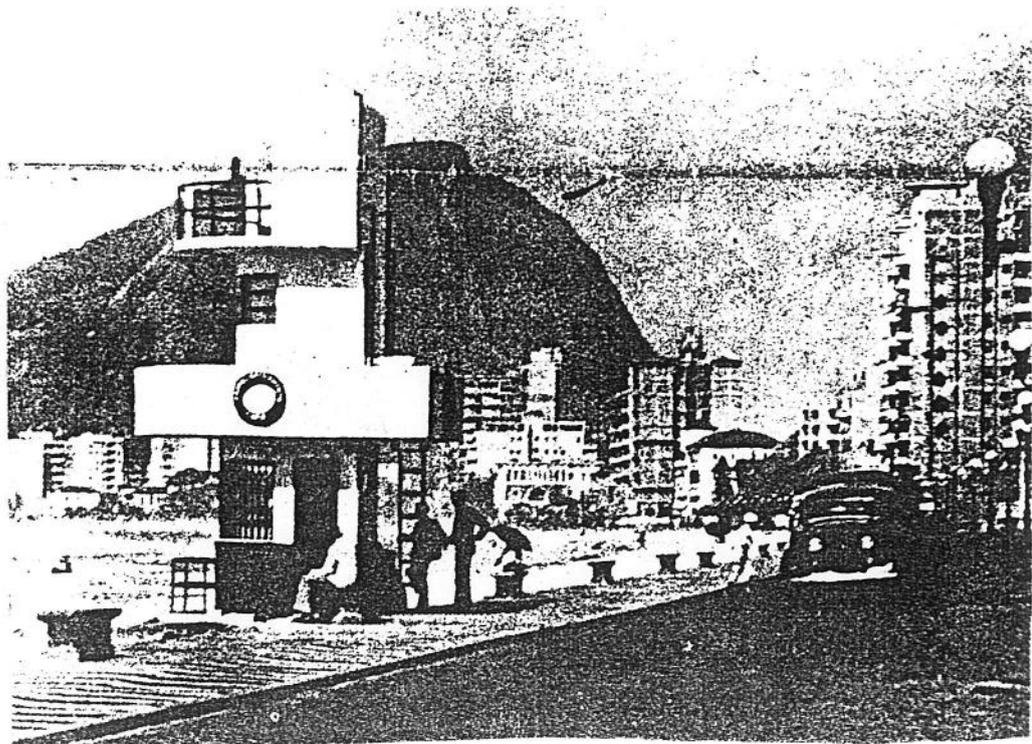
Em 1935, uma das duas pequenas pedras do Morro do Inhangá – já bastante arrasadas por causa da continua exploração delas para a pavimentação do bairro – é destruída para permitir a construção da piscina do Copacabana Palace. A outra pedra, considerada “uma verruga na paisagem”, será destruída na década dos ’50 para deixar espaço livre para novos edifícios.

Pronto a piscina do Copacabana Palace vira o ponto de encontro mais exclusivo da elite carioca e estrangeira e o Posto 4, freqüentado por nobres, ricos, intelectuais e

artistas, tira o primado à praia do Leme, impondo-se rapidamente como a nova zona mais *chic* de toda a Avenida Atlântica.



Os Postos de salvamento que se manteve até os meados dos anos '30



Os Postos de salvamento à final dos anos '30



Copacabana à meados dos anos '30

No final da década dos '30 a prefeitura realiza as importantes conexões com a Lagoa Rodrigo de Freitas, abrindo no antigo caminho do Caniço no Morro do Cantagalo um corte que toma o nome do prefeito de então, o seja Rua Henrique Dodsworth.

Na mesma época abrem-se também a Rua Assis Brasil e a Rua Gastão Bahiana que, junto com a Rua Henrique Dodsworth, viram rapidamente objeto de novos loteamentos, que geram - entre outros - o Bairro Peixoto (do nome do antigo proprietário das terras que a começo do século estendiam-se entre a Rua Figueiredo de Magalhães e a Rua Santa Clara), realizado seguindo o projeto da Prefeitura de 1939 que estabelece a construção de sete novas ruas mais uma praça, a Edmundo Bittencourt.

Nos anos '40, para facilitar a situação do trânsito, agravada da crescente expansão dos bairros de Ipanema e Leblon – que naquela época tinham acesso somente através de Copacabana –, realiza-se o alargamento e a duplicação do Túnel Novo e da Avenida Princesa Isabel, inaugurados em 1949.



Beira-Mar de Orlando Matos, 1945

Dos anos '50 até hoje: o desenvolvimento da Avenida Atlântica

<<Copacabana, com sua elipse perfeita, balizada pelo Morro do Leme e pela ponte do Forte, aperfeiçoada pela desmontagem de um matação de granito próximo às areias e delineada pelo traçado da avenida atlântica é um perfeito exemplo de paisagem domada e reconstruída pelo homem. Com o risco de exagero, é possível pensar que a praia e a avenida, em uma perfeita geometria elíptica, sublinhadas pela muralha de prédios e demarcadas nas extremidades pelas “balizas” naturais, são o próprio macroobjeto do Art Déco.>> Carlos Lessa – O Rio de todos os Brasis

Os anos '50 são os anos do boom automobilístico: Copacabana se enche de veículos que invadem as ruas e as praças, ocupando-as, e causam um tráfego intenso e uma forte poluição sonora e do ar. Para obviar estes problemas se alargam várias ruas e se

constroem mais garagens e estacionamentos. Também se realizam outros dois túneis, o de Sá Freire, entre a Rua Barata Ribeiro e a Rua Raul Pompéia (inaugurado em 1960), e o do Major Rubens Vaz, entre a Rua Tonelero e a rua Pompeu Loureiro (inaugurado em 1963). A linha do bonde é agora considerada um obstáculo para a circulação dentro do bairro: vagões e trilhos se desmontam para deixar mais espaço a carros e ônibus.

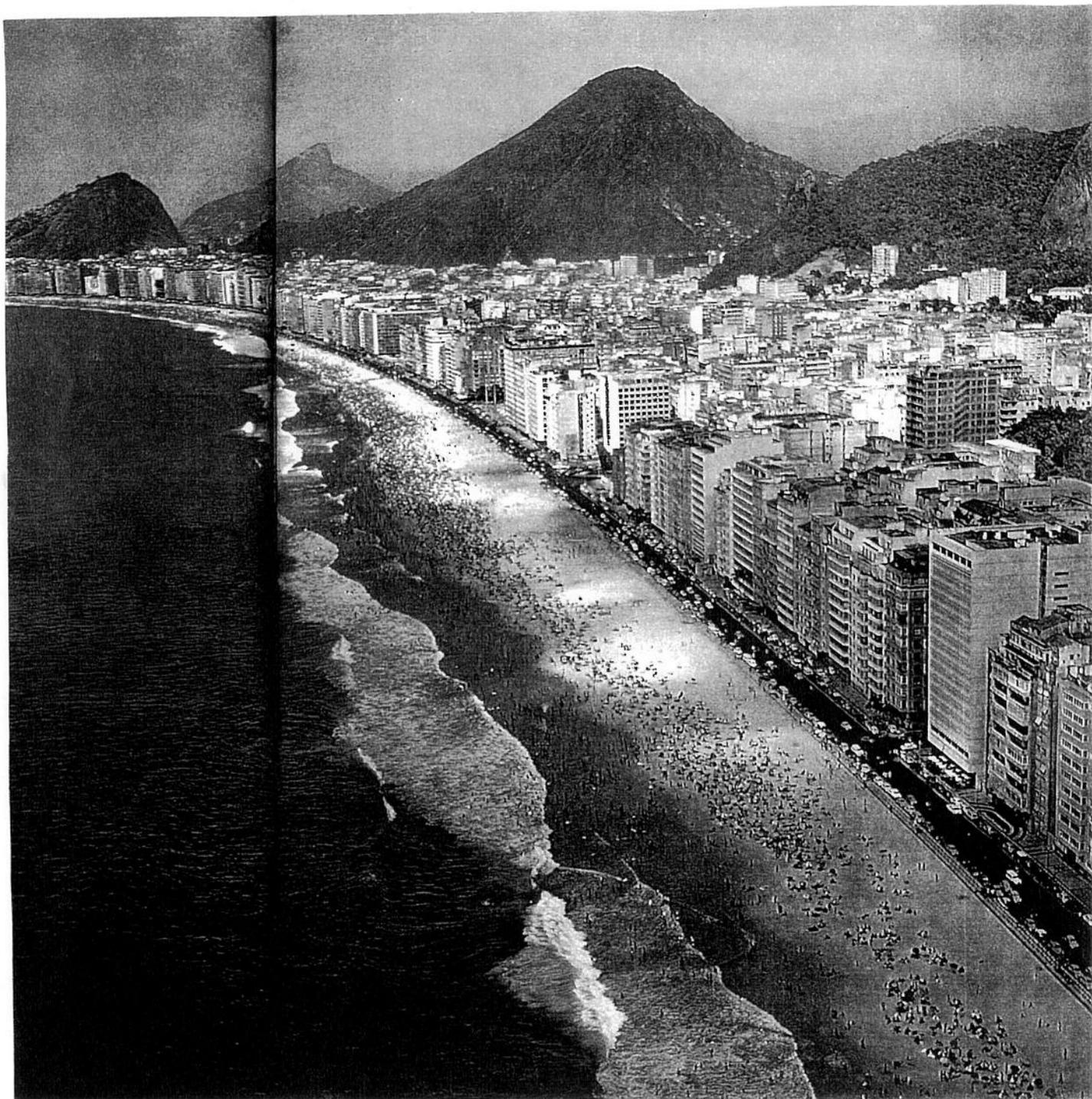
Mas a década dos '50 marca também o momento da definitiva consagração de Copacabana ao nível internacional: baixam os preços das passagens aéreas e vem aumentando ainda mais o turismo nacional e internacional, e com ele o numero de hotéis, restaurantes, discotecas e boates onde se dança o samba e se tocam a musica popular brasileira e a bossa nova, que em breve tempo vão virar os símbolos e a atrativa do Brasil no mundo inteiro.

Nesta situação de grande expansão, de trafego intenso e de falta de espaços públicos e praças no interior do bairro, a Avenida Atlântica adquire sempre mais importância e a praia, com sua vida movimentada, impõe-se como a área de lazer e o espaço público principal para os moradores de Copacabana e para os outros cariocas e turistas. Incrementam-se as atividades esportivas na areia, como o voleibol e o frescobol (ou raquetinha), enquanto a popularidade do futebol de praia afirma-se ainda mais com a abertura de numerosos novos clubes como o *Lá Vai Bola*, o *Atlântico*, o *Copaleme*, o *Dinamo*, o *Radar* e o *Cento e Três*.

Quanto mais varias zonas de Copacabana se diferenciam por as camadas sociais que as ocupam, criando áreas mais ricas e áreas mais pobres, mais vertiginosamente sobem os preços dos alugueis na beira-mar e morar na Atlântica, frente a praia, significa ser rico, moderno, *chic*; em síntese, significa ser o máximo. Como escreve Gilberto Velho em propósito: <<*A Avenida Atlântica vai do Leme ao Posto 6, atravessando toda a orla marítima do bairro, constituindo, até certo ponto, uma ótima subárea. Quando se diz que alguém "mora na Avenida Atlântica", em principio imagina-se que seja rica. Há um grande numero, e mesmo predomínio, dos chamados prédios de luxo, com apartamentos de mais de 200 mq, com um ar "aristocrático". Mesmo assim, são encontrados ali vários prédios modestos quebrando esta tendência.*

O fato é que não é possível isolar no bairro trechos significativos, habitados exclusivamente por uma camada mais rica. Pode-se dizer, apesar disso, que a Avenida

Atlântica e o Posto 6, mais na Rua rainha Elisabeth e Joaquim Nabuco, tenderiam, proporcionalmente, a apresentar maior concentração de prédios de luxo. >>



A Avenida Atlântica nos anos '60

O incessante crescimento da população do Rio de Janeiro - que entre 1945 e 1965 chega a duplicar-se -, faz que em Copacabana todos os antigos edifícios sejam destruídos e substituídos por outros, novos, mais altos e que contem os apartamentos conjugados – ou “JK”, *janela e kitchnete* -, símbolo da classe média de nível mais modesto que a partir dos anos '60 vem ocupando o bairro.

Na mesma época o problema do tráfego caótico no interior e do esgotamento dos estacionamentos faz que as calçadas da Avenida Atlântica, como das outras ruas, sejam cada vez mais utilizadas para estacionar os carros, impedindo a normal circulação dos pedestres.

Os anos '60 testemunham o forte aumento da vida noturna, do turismo sexual e da circulação de drogas. Esta é época na que o astro de Copacabana, estressada pela enorme quantidade de moradores e assediada pelo aumento contínuo de automóveis, começa a eclipsar-se, deixando aos novos bairros de Ipanema e Leblon o papel de zonas da elite da cidade, ainda semi-inexplorados, tranquilos e elegantes. Na mesma época, a Prefeitura da cidade trata de por remédio aos preocupantes problemas de tráfego ampliando, onde é possível, as ruas e construindo mais garagens e estacionamentos.

O alto custo das desapropriações para o alargamento das ruas faz que, pela maioria, sejam as avenidas a beira mar os objetos dos principais projetos para novos trechos viários que possam descongestionar o trânsito da cidade. É por isto que se projeta o Aterro do Flamengo, uma faixa verde que permite, por o lado que fica mais próximo as fachadas dos prédios, a deslocação de uma grande artéria de conexão entre a zona sul e o centro da cidade, e por o lado que fica mais perto da beira, a realização de um parque verde, equipado com áreas de lazer, de esporte e de serviços.

O grande êxito do parque do Aterro do Flamengo, graças também ao famoso projeto de Burle Marx, sugere uma solução similar para a Copacabana e é assim que nasce o projeto de 1969 para o alargamento da Avenida Atlântica.

É notório que o projeto nasce como solução para vários problemas que, nesta época, afligem o bairro e que, além das ressacas que continuam atingindo o boulevard litoral e seus edifícios, e do estreitamento e desaparecimento de alguns trechos de praia, estão relacionados com o enorme crescimento do bairro nas últimas décadas. O alargamento da Atlântica, de fato, permitiria a construção de um coletor oceânico para o esgoto do bairro

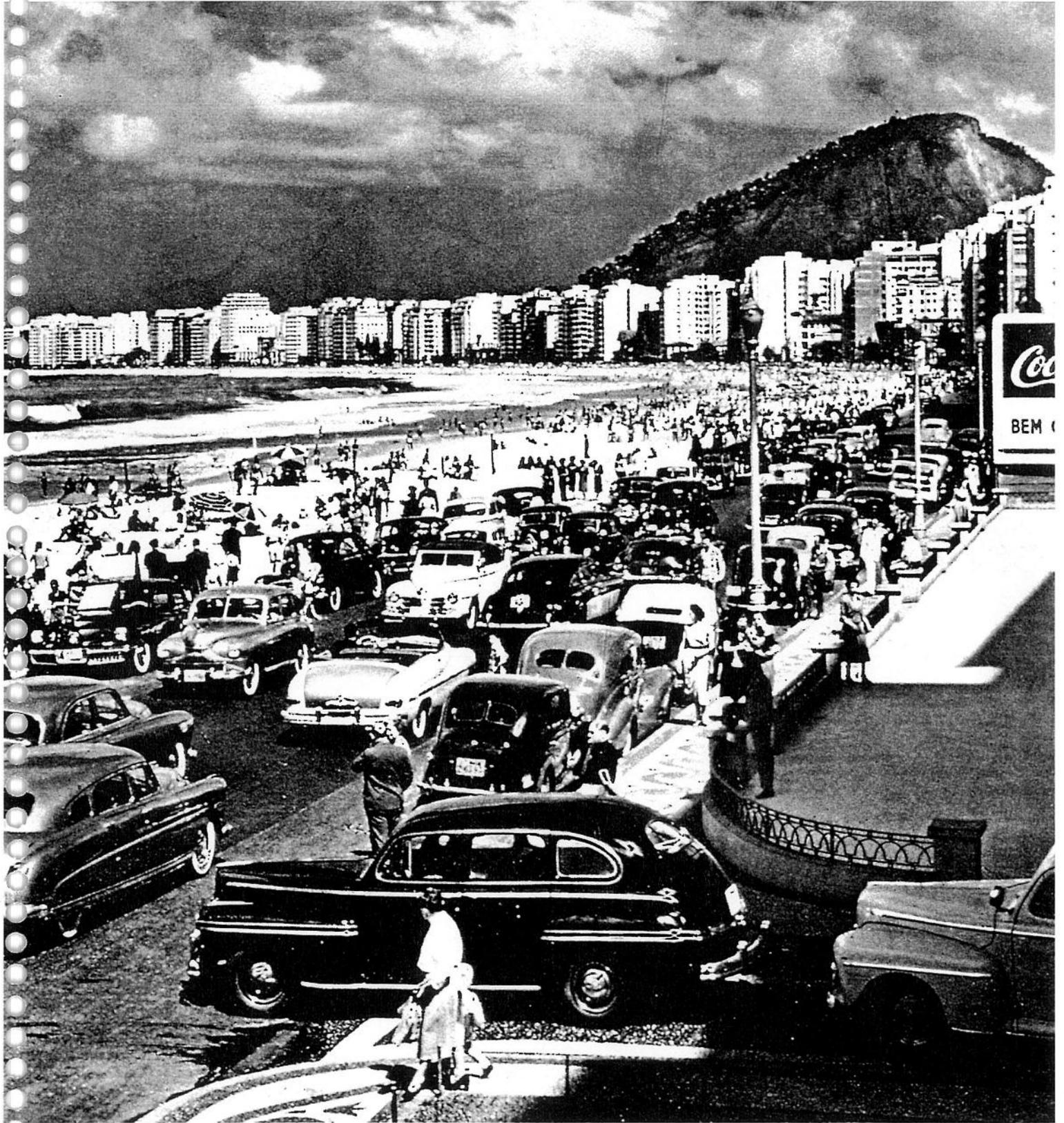
- quanto mais necessário nesta época -, descongestionaria o intenso tráfego que angustia o bairro, criando numerosas áreas de estacionamento para os carros; junto com isto, permitiria a criação de muitas novas áreas de lazer de apoio à praia, para solucionar a sempre mais preocupante falta de espaços públicos no bairro.

Por fim, solucionaria o problema da forte desproporção entre a largura atual da avenida e a altura média dos prédios que em ela se debruçam, produzindo umas sombras que deixam o passeio a beira-mar na obscuridade por grande parte do dia.

O primeiro projeto de Lúcio Costa e Burle Marx, selecionado pelo SURSAN, concebia o espaço da nova Avenida Atlântica em cinco faixas, com dois calçadões laterais – um do lado da praia e o outro do lado dos prédios – e um central, divididos entre eles por duas pistas de 10.50 mt de largura, sem sinais de tráfego, destinadas ao trânsito dos veículos. Todo isto com 18 passarelas sobrelevadas que cruzam as cinco faixas, permitindo o trânsito dos pedestres entre a calçada dos prédios e a praia.

Na mesma praia, em fim, se realizariam umas áreas verdes, de sombra e de lazer, que avançam 30 metros sobre a areia e que Lúcio Costa chama de “oásis”.

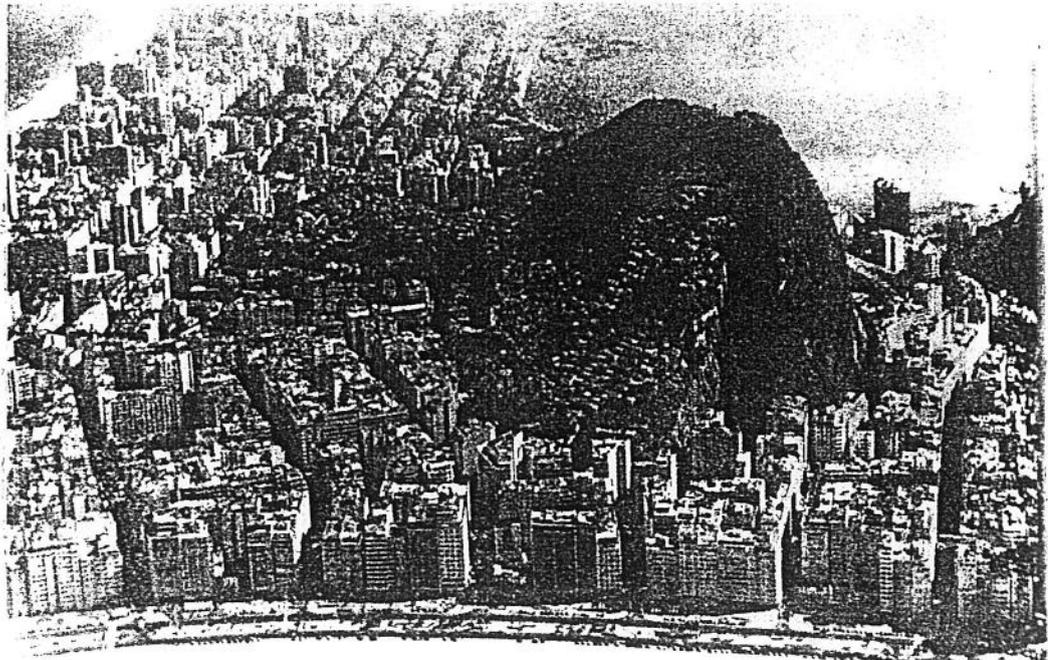
Como é noto, as obras logo realizadas respeitaram só parcialmente o projeto original, excluindo as “oásis” e as passarelas, em prática as idéias dominantes e mais originais da proposta de Costa e Burle Marx.



os anos '60



Obras de alargamento da Avenida Atlântica. Manchete, 1970.



A Avenida Atlântica após das obras, em 1977.

O panorama espetacular da mais bela praia do mundo é apenas uma das maravilhas naturais, ou criadas pelo homem, que o Brasil possui. Nesta edição especial de MANCHETE (que também será impressa em inglês para divulgação no mundo inteiro) apresentamos uma total imagem plástica do nosso país — desde o extremo norte equatorial até o longínquo sul das verdes planícies; desde a imensa costa atlântica até os confins hispânicos da América. E o esplendor de uma terra prodigiosamente rica e variada que, em quatro séculos de civilização, tornou-se uma nação empolgante, graças ao amor e ao trabalho do seu povo. E o Brasil da Amazônia ainda misteriosa e o da realidade ultramoderna de Brasília. E o "país essencialmente agrícola" dos valiosos produtos tropicais que se enriquece rapidamente com as cifras astronômicas da industrialização. E, enfim, o reflexo colorido da nossa cultura, dos nossos hábitos, da vida brasileira em toda a sua intensidade.

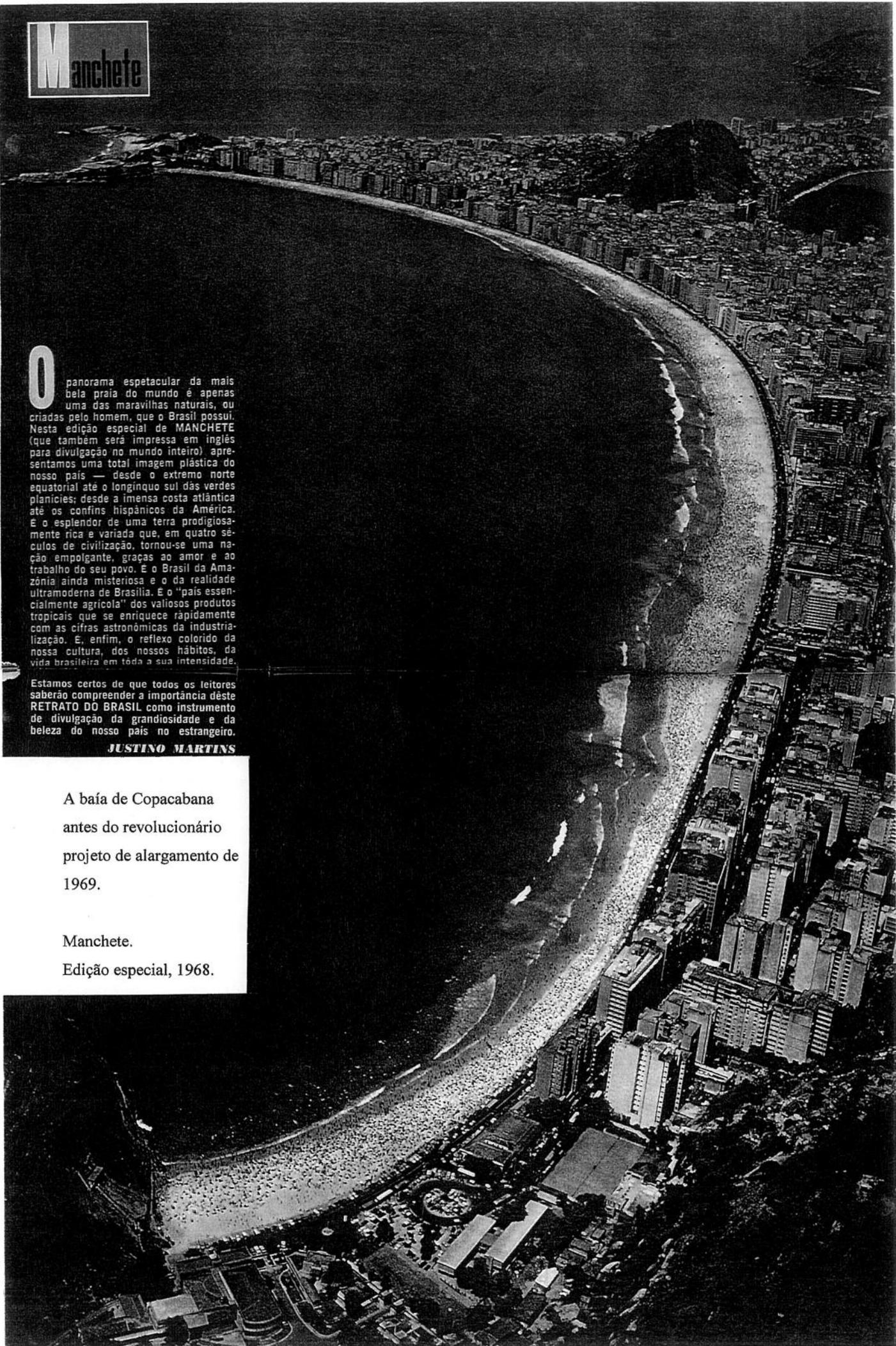
Estamos certos de que todos os leitores saberão compreender a importância deste **RETRATO DO BRASIL** como instrumento de divulgação da grandiosidade e da beleza do nosso país no estrangeiro.

JUSTINO MARTINS

A baía de Copacabana
antes do revolucionário
projeto de alargamento de
1969.

Manchete.

Edição especial, 1968.



Copacabana e o mar

Imaginamos de estar em um barco fora da baía de Copacabana, na frente dela, no mar aberto; o que nos apareceria é uma língua de areia em forma de meia-lua, fechada à direita pelo Morro do Leme e a esquerda pelo conjunto de rochas encima do qual se encontra o Forte. Atrás de tudo isto se levanta a paisagem dos montes da cidade, com as cimas do Morro Dois Irmãos, da pedra da Gávea, do Morro do Cantagalo, do Morro dos Cabritos, do Corcovado e do Pão de Açúcar, que se impõem como referimentos visuais dominantes do entorno.

Si por um instante distrairíamos o nosso olhar do paredão de edifícios que se debruçam na Avenida Atlântica, não resulta difícil pensar como esta paisagem natural quase não mudou nos últimos séculos e dificilmente poderá mudar nos que viram, mas o que realmente tem mudado é a “paisagem construída” que se interpõe entre os elementos naturais que o compõem.

Agora, por absurdo, imaginamos de poder voltar atrás no tempo e de ter a possibilidade de tirar uma série de fotografias a distancia de poucos anos um das outras, deste mesmo panorama de Copacabana visto do mar. E imaginamos, também, de botar-las uma encima da outra em ordem cronológica, começando pela mais antiga até terminar com uma atual, e de fazer-las passar rapidamente como fotogramas; nos apareceria neta a evolução de Copacabana, com seu crescimento e suas mutações.

O lugar virgem, como se apresentava no fim de 1800, e depois os palacetes da década dos '10 que deixavam a vista totalmente aberta sobre o panorama atrás deles, sucessivamente substituídos por construções cada vez mais altas até chegar aos arranha-céus, que borram a paisagem. Chegaríamos a ver as duas pedras que formavam o Morro de Inhangá, com seus perfis doces, livres de qualquer tipo de construção e logo depois devorados pela chegada do Copacabana Palace e dos outros prédios atraís dele; a solitária Igrejinha, substituída pelo grande Forte. Igualmente veríamos nascer a Avenida Atlântica, na origem pequena, e virar o grande passeio marítimo do projeto de 1969, passando pelas numerosas demolições operadas pelas violentas maresias, e as conseqüentes

reconstruções; a sua simplicidade inicial, sua seqüência de “perolas iluminadas” nos anos '30 até chegar as altas luminárias de hoje.

Veríamos poucos carros antigos passar, mudar de estilo e virar modernos e sempre mais numerosos, junto com ônibus sempre maiores. Os Postos de salvamento ficariam fixos no mesmo lugar, como as horas de um relógio escandidas pelo movimento implacável de uns imaginários ponteiros do tempo; em principio mais exiles e depois mais imponentes, estes Postos sempre foram a referencia constante para banhistas, visitantes, moradores.

E, por fim, o mar; em seu moto perpetuo que modela e configura tudo, que desenha os territórios, definindo-los todos, cambiando de dia em dia, ou de hora em hora, e por isto resultando constante em seu ser variável.

Também pode mudar o nosso olhar dirigido ao mar, nosso ponto de vista, mas não muda a nossa percepção da sua presença.

Si refletimos com atenção, em donde fixamos a linha do mar é lá que começa nosso mundo; no nível do mar está a cota 0.00, o seja o principio e a referencia constante de tudo. Quanto mais nos vamos longe dele, subindo de cota, mais aumenta este numero, mas sempre tendo em conta esta referencia inicial, que nunca se perde; até qualquer monte e qualquer veta, embora seja o mais alto e longe do mar, sempre se continua considerando o mar como o nosso ponto de partida.

Em Copacabana o mar acaba (ou talvez, começa) na praia feita de areia dourada, ardente, que já a partir do início do século passado consagrou-se como espaço urbano selvagem e incontaminado, no qual indistintamente o carioca, o estrangeiro, homens e mulheres, moradores e visitantes tiram as próprias roupas e, junto com elas, as próprias costumes, liberando-se e confundindo-se na multidão que os circunda, desfrutado do sol, da água, das ondas com seus ruído perene, da brisa e do vento, do ar puro e da sensação de bem-estar - sozinhos o na companhia dos demais - e do sentido de naturalidade que todo isto provoca o que, simplesmente, eles chegam a redescobrir dentro deles mesmos.

A praia de Copacabana é o principal espaço publico do bairro e, ao mesmo tempo, um dos mais importantes da cidade; um espaço vivo, no qual se desenvolve a vida publica quotidiana, os eventos e as manifestações civis, esportivas e culturais, as celebrações para

o Reveillon e para qualquer outro acontecimento importante. Reino do narcisismo, de socialização e de encontro das pessoas, entre elas e com a natureza, lugar de mistura de culturas e etnias, de deferentes classes sociais e nacionalidades, de preconceitos e identidades sociais, conhecimentos e diferenças; “campo neutro” no que tudo se mostra, se mistura, se confronta e, neste confronto que evidencia as desigualdades, em fim, se anula.

Na frente da praia elevam-se as fachadas dos prédios que, no curso do tempo tem ido crescendo sempre mais altas e compactas, até formar este frente aparentemente contínuo, chamado por isto “paredão”, que marca o limite mais neto do bairro, começo e fim juntos de Copacabana.

Visto do mar, si se excluem os pontos de semidescontinuidade desenhados pela Praça do Lido e pela Avenida Princesa Isabel, o perfil (*skyline*) das construções que constituem o paredão da Atlântica pode sugerir ao observador a imagem da fortificação das cidades antigas, e as ruas que se abrem em direção do interior do bairro – visualmente quase anuladas pela forte desproporção entre a largura delas e a altura dos prédios que as delimitam – a idéia de portas de aceso. Nitidamente se percebe a sensação de contraste entre o espaço aberto, a praia com o mar, e o espaço fechado, o bairro com seus quarteirões, as ruas e as praças internas.

A mesma sensação de encontrar-se num lugar “fechado”, no interior desta imaginária fortaleza, sei produz quando se está no interior do bairro. Percorrendo a Avenida Nossa Senhora de Copacabana, ou a Rua Barata Ribeiro ou a Rua Tonelero, conscientemente o inconscientemente, cada um tem o instinto de endereçar o seu olhar, ou o seu ouvido, embora fosse só por um instante, na direção do mar e nesta mirada parece de avistar umas portas, umas aberturas que se debruçam para “fora”, para o céu e o mar juntos, separados pela linha do horizonte.

Cada rua ortogonal à Atlântica nos oferece um pedaço diferente de céu, de mar e de paisagem, um fragmento daquela pintura em movimento contínuo que é a vista livre da baía.

O papel da Avenida Atlântica como elemento conectivo
entre espaço natural e espaço construído

Analisando a evolução histórica de Copacabana percebemos claramente quanto tem sido forte – e continua sendo – o caráter da Avenida Atlântica, na sua essência de *boulevard* marítimo e, ao mesmo tempo, de grande espaço público. Ela acompanha e representa as diferentes fases que caracterizaram o desenvolvimento do bairro, no início burguês - na concretização da política elitista de Pereira Passos -, imediatamente depois aristocrático –nos anos '20 – para se transformar em bairro moderno e internacional com a inauguração do Copacabana Palace e do turismo estrangeiro dos anos '30. Considerado ainda entre os anos '40 e '50, um bairro moderno, mas de massa, Copacabana colapsa e decai, esgotada pelo excesso de carros e pessoas, cedendo á difusão da violência e da prostituição entre os anos '60 e '70, que levaram as classes médio-altas e os artistas a mudar suas atenção e interes para Ipanema e Leblon.

É evidente quanto o fascino da Avenida Atlântica, devido à beleza paisagística do lugar, à sua conotação de avenida litoral - ponto de encontro entre os mais celebrados do Rio de Janeiro – junto com a multiplicidade de usos que ela sempre tem oferecido (è suficiente pensar nas estruturas receptivas de tipo turísticos, aos bares e restaurantes, as atividades esportivas, aos shows, à animada vida de praia, etc.), tem sido determinante na configuração do inteiro bairro e no incremento da sua fama nacional e internacional.

Mas para explicar a influencia que a presença da Avenida Atlântica tem exercido, na sua estrita relação com o mar e a praia, no desenvolvimento de Copacabana não é suficiente considerar todas estas características; ocorre fazer uma análise mais “material”, mais estritamente vinculada ao papel determinante que esta famosa avenida tem jogado em ligar “fisicamente” a dominante natureza do lugar, o mar, com a obra do homem, a cidade.

A Avenida Atlântica tem o papel, portanto, de tecido conectivo entre o elemento natural, a praia e o mar, e o elemento artificial, o bairro construído. É um espaço-filtro

que, embora sendo estruturado por meio de um rigoroso projeto que exalta as suas potencialidades funcionais, se plasma aos múltiplos usos e as múltiplas necessidades que a intrínseca natureza mutante do lugar sugere.

Ela é, ao mesmo tempo, espaço de parada e espaço de atravessamento, nos dois sentidos: longitudinal e ortogonal.

O espaço de parada e as referências visuais

Sabemos que, no plano horizontal, ela está dividida em três calçadas para pedestres entre elas separadas por as duas pistas para o trânsito dos carros, cada uma com dois sentidos de marcha; estas calçadas, em plano, resultam ser marcadas por alguns elementos pontuais, aparentemente estáticos que, no plano de observação vertical, configuram-se como pontos de referência visuais que, de forma quase dinâmica, na sua alternância e coexistência, do menor até o maior, medem as distintas áreas com os seus destinos correspondentes.

Estas referências visuais são, além da vigorosa vegetação que acompanha o desenvolvimento do inteiro *boulevard* marítimo, os quiosques, os Postos de salvamento, os lampiões –aqueles mais baixos, colocados ao longo da praia, e também os mais altos, em forma de guarda-chuva, colocados ao longo do calçamento central –, estatuas, até terminar com os prédios mais famosos (que são, na maioria dos casos, os hotéis mais exclusivos, cuja *silhouette* sobressai no perfil do *skyline* do conjunto das fachadas). É muito interessante observar como muitos destes mesmos “pontos de referência visuais” coincidam com os pontos de parada e lazer que se apresentam na inteira avenida.

Entre o Forte, com a sua histórica Colônia dos Pescadores, e o Morro do Leme, com o seu passeio suspenso sobre o mar, levantam-se os já mencionados Postos de Salvamento que, junto com os quiosques que os rodam, representam os nodos de socialização mais populares, nos quais se param para admirar a paisagem, para comer ou beber alguma coisa ou somente para tomar um descanso após da praia.

Mas os lugares de parada não estão localizados exclusivamente no calçamento que bordeja a praia: encontram-se alguns também no calçamento do médio (embora trate-se praticamente solo das populares ferinhas dos quadros o do artesanato) e muitos ao longo

do calçadão interno, marcado pelos inumeráveis bares, lojas, restaurantes e boates que caracterizam cada zona e que atraem os mais diferentes tipos de clientela.

É interessante notar como, apesar da pouca distância existente entre os prédios e a linha de começo da praia, nos três calçadões o caráter de “paragem” muda notavelmente: o primeiro calçadão, mais ligado à proximidade da praia e das atividades esportivas e de lazer que em elas se realizam, está animado em prevalência de dia e até a pôr-do-sol, e por pessoas que andam com roupa de praia e esportivas; o central serve mais como passarela de passagem entre os dois laterais e o último, que fica mais vazio durante o dia, vem enchendo-se com o aproximar-se da tarde e da noite, quando bares, restaurantes e boates se enchem de pessoas que saem para jantar e para tomar um ar fresco com roupas mais adequadas à este tipo de atividade e ao diferente horário do dia.

O espaço de atravessamento longitudinal

O atravessamento no sentido longitudinal da Avenida Atlântica mostra como este suporte o fluxo contínuo de veículos e pessoas que a percorrem de um lado para o outro.

Com certeza existe, pelo menos quando se observa o fluxo dos veículos, um forte ponto de descontinuidade dentro da totalidade do frente litoral que se realiza na junção dele com a Avenida Princesa Isabel. É aqui que o trânsito dos veículos se encaminha - e, no sentido contrário, sae - em direção do Túnel Novo que conecta Copacabana com Botafogo, gerando uma continuidade com o eixo de trânsito que prossegue ao longo da costa, para logo se unir ao Aterro do Flamengo. No trecho da Atlântica que há entre a Avenida Princesa Isabel e a rotatória situada aos pés do Morro do Leme, portanto, o trânsito resente de um arresto imprevisto e as duas grandes pistas destinadas ao uso dos veículos da Avenida se esvaziam, sendo utilizadas quase exclusivamente só pelos moradores do Leme, pelos banhistas e por quem quer chegar aos quiosques e aos bares e restaurantes situados naquele pedaço de costa.

Tudo isto evidencia o caráter de diversidade e autonomia que o Leme sempre possuiu, pelo fato de ser um âmbito geograficamente delimitado, por dois lados, por um perfil orográfico que não permite de ser atravessado, por outro lado pelo mar e por o último lado por uma grande artéria de trânsito que o separa do resto de Copacabana,

transformando-lo quase em um bairro menor dentro do bairro maior, Copacabana (que, é curioso, como já vimos, a sua vez pode ser considerado uma cidade menor dentro da cidade maior, o Rio...).

Nas palavras do Gilberto Velho: << *Em primeiro lugar, fica mais “isolado” do grande movimento copacabanense, à medida que o grosso do tráfego local é deslocado para o Túnel Novo, não passando pelo Leme. Assim, não se passa normalmente por ali como se passa, por exemplo, pelo Copacabana Palace e pelo lido. O grande movimento entre Copacabana e o chamado centro da cidade, portanto, não atravessa essa subárea. Como também o seu comércio não é dos mais intensos “não se vai” ao Leme freqüentemente. É definido, muitas vezes, como sendo “mais tranquilo”, conservando, até certo ponto, uma atmosfera menos agitada. No entanto, sob outros pontos de vista, é continuação indiscutível de Copacabana, sendo talvez um “canto” mais “sossegado”. É a mesma floresta de prédios, restando também pouquíssimas casas. A praia continua a de Copacabana, constituindo realmente uma só. Não há barreiras geográficas, é um contínuo. >>*

Igualmente, no extremo oposto, onde a Avenida termina no Forte, existe um ponto de descontinuidade com a homogeneidade do curso da Atlântica, como uma laceração no tecido viário que se produz no espaço em correspondência da última quadra do litoral – onde fica o Hotel Sofitel-, ao qual estão conectadas as duas últimas ruas ortogonais, a Rua Rainha Elizabeth e a Rua Francisco Otaviano, pelas quais, respectivamente, sai e chega o trânsito em direção Ipanema.

Contrariamente a aquilo que acontece com o trânsito rodado, o fluxo de pedestres que circula pelo calçadão da praia não tem pontos de descontinuidade e funciona como um movimento perene que percorre sem interrupções os mais de quatro quilômetros de litoral, em ambos os sentidos. O desenho em ondas pretas e brancas acompanha constantemente a calçada – além de ter acompanhado a toda a história da Avenida Atlântica, a partir do primeiro projeto de 1906 -, amplificando a sensação de “movimento” já fisicamente presente em ela; é por esta dinamicidade do desenho - junto com o direto intercâmbio com a praia, a vista livre do mar e a presença vital das pessoas – que o calçadão manifesta a própria unicidade no ser o elemento de conexão mais imediato com a praia e, ao mesmo tempo, a ideal extensão dela.

Pelo contrario, como já observado através da análise dos principais pontos de paragem da Avenida Atlântica, o calçadão central e o mais interno não tem o mesmo “poder” do calçadão da praia, sendo ambos interrompidos pelas ruas de acesso ao bairro que – cortando-os – os ligam com as duas grandes artérias de trânsito presentes na Atlântica.

A pavimentação projetada por Burle Marx evidencia estas diferenças: ao grande *mural* contínuo pintado com ondas pretas e brancas do calçadão da praia se substituem, nas outras duas calçadas, os desenhos abstratos também em pedra portuguesa preta e branca, com a adjunta da cor vermelho Veneza, que os distingue. Todos diferentes entre eles, os painéis são como numerosos quadros únicos que caracterizam as quadras que se sucedem ao longo do paredão.

O espaço de atravessamento ortogonal

Analisando o atravessamento no sentido ortogonal da Avenida Atlântica nos resulta claro como o espaço, subdividido em faixas funcionais, constitui um filtro que permite de cumprir gradualmente uma passagem de uma posição mais próxima ao meio natural até uma mais distante, embora este fique sempre presente.

Movendo-se da praia em direção do “paredão” encontra-se, em ordem, o primeiro calçadão, a ciclovia, a pista para os carros que circulam na direção do Túnel Novo, o calçadão intermédio, a pista para os carros que circulam na direção do Arpoador e de Ipanema e, em último, o calçadão que termina nas fachadas dos prédios.

É importante remarcar como os três calçadões têm três larguras diferentes que, em ordem crescente, desde a menor – no calçadão próximo à praia – até a maior – no calçadão próximo aos prédios – acompanham harmoniosamente o movimento de penetração que vem desenvolvendo-se do mar para o bairro.

Do mesmo jeito em que os três calçadões têm a mesma pavimentação em blocos de pedra - como já evidenciado -, também as três pistas, embora destinadas a meios de transporte diferentes (bicicletas, patines e veículos), estão realizadas com um material comum, neste caso o asfalto.

É curioso como, percorrendo o degrau - às vezes praticamente nulo – que marca a passagem entre a areia da praia e o solo pavimentado do primeiro calçadão, se percebe

nitidamente o salto que há entre o lugar indefinido e em continua mutação – a praia – e o lugar definido, sólido – a pedra -.

Atingido este primeiro estádio, embora o olhar e o ouvido nos botem em direto contato com a rua percorrida pelos veículos, a faixa da ciclovia nos mantém ainda um pouco afastados do forte trânsito e, então, da realidade diferente e extremamente “urbana” dos automóveis. A ciclovia configura-se como um espaço híbrido: concebido como uma faixa destinada ao uso exclusivo de bicicletas e patines, e por isto com limitadas dimensões, obedece às mesmas normas de atravessamento ditadas pelos sinais de trânsito para os veículos da pista ao lado, mas ao mesmo tempo acaba sendo utilizada também para os peões que querem passear o praticar footing.

Do mesmo jeito, o calçadão central tem o importante papel de espaço intermédio entre as duas pistas destinadas aos veículos; o cambio de cota com respeito ao nível das pistas e a considerável largura da pavimentação em pedra que retoma os desenhos presentes nos calçadões laterais, junto com o uso exclusivo dos peões e a rica presença de árvores e plantas (que formam uma tela de separação) fazem que se produza um momento de descontinuidade nos fluxos de trânsito, amortecendo a agressividade do impacto que teriam provocado, senão, as duas pistas diretamente consecutivas.

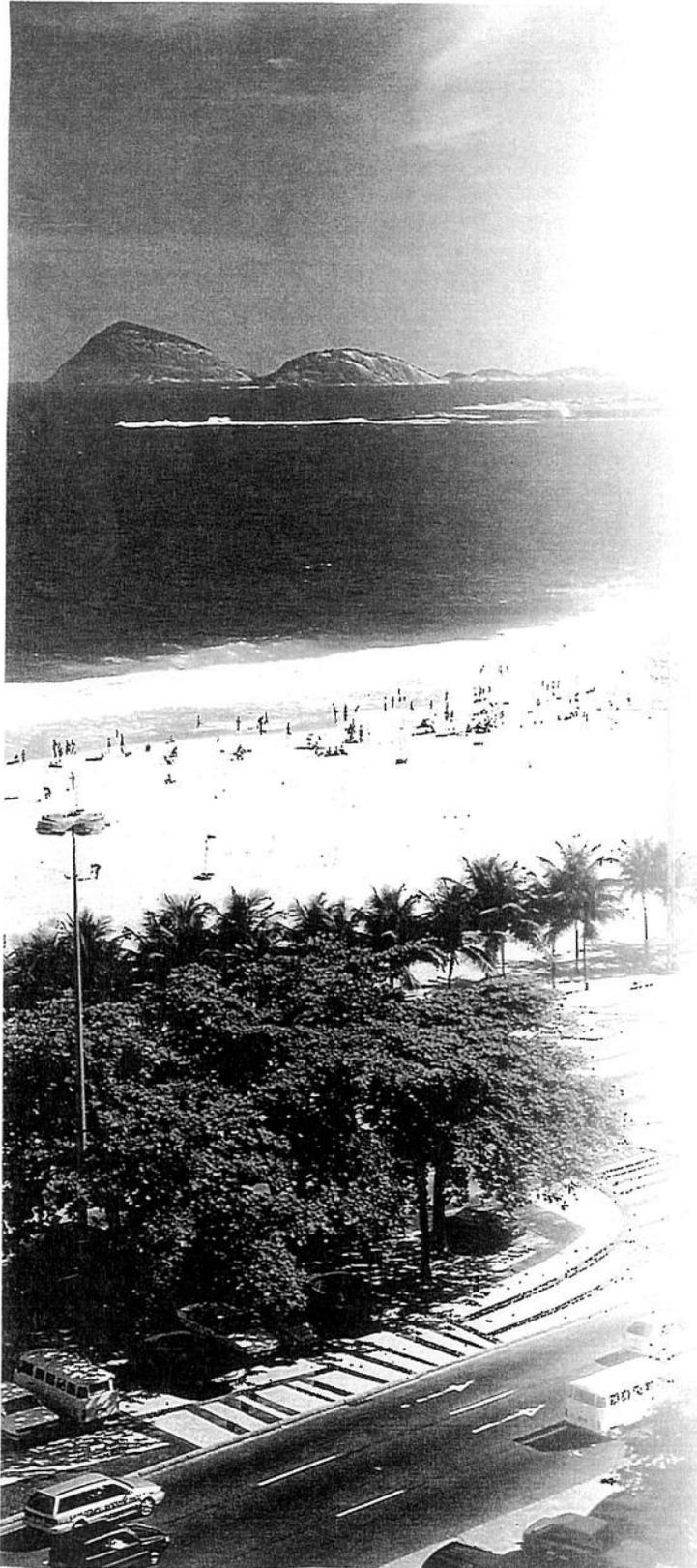
Atravessando, por fim, a segunda pista para os carros se chega ao terceiro calçadão, o mais interno da avenida.

Este é o único dos três que possui um limite físico material que o fecha em um dos dois lados, que é dado pelo frente sólido das fachadas que se debruçam na Avenida Atlântica.

Não pode ser considerado um espaço aberto e livre, em contato direto com a natureza, como o primeiro calçadão, nem um espaço intermédio – e, de qualquer maneira, livre – como o calçadão central; ele representa a faixa que marca concretamente o ingresso – o a saída - entre um espaço aberto e um espaço fechado, seja este o portão de um prédio, a porta de um bar, a vitrine de uma loja o a esquina de uma rua que entra dentro do bairro.

Este último calçadão marca uma linha extremamente delicada, na qual se concentram as tensões mais fortes que estão produzidas pelo forte impacto entre as fachadas em concreto e o ar livre e pelo intercambio continuo entre dentro-fora e ingresso-saída, de

fluxos de tráfego e pessoas, que se produzem ao longo de todo o frente marítimo e que se movem em todas as direções.



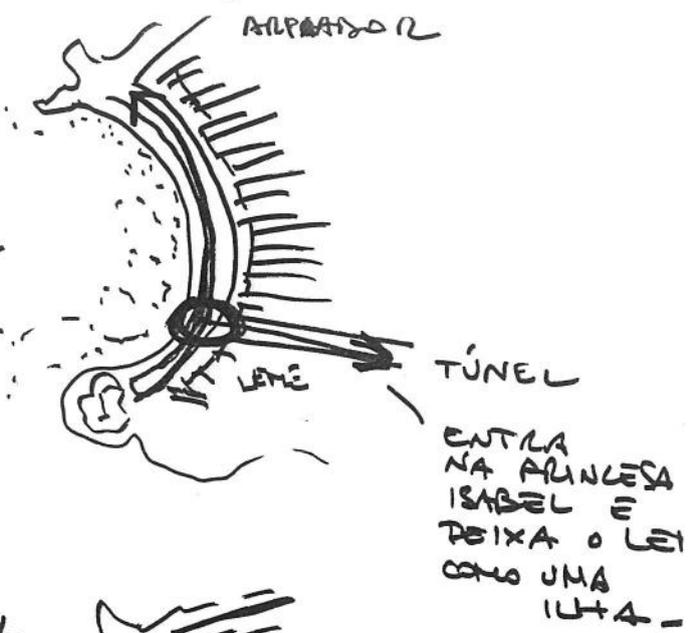
De ele se vêem a praia e o mar, mas, ao mesmo tempo, se percebe a distancia, exaltada pela presença do calçadão central que, neste caso, atua como uma tela de separação, interrompendo a vista livre da paisagem com a forte vegetação e os elementos pontuais (os já mencionados lampiões, estatuas, etc), criando um outro, mas diferente, momento de descontinuidade.

Se nos paramos neste ultimo calçadão, mantendo-nos de costas para as altíssimas fachadas dos prédios, podemos sentir nitidamente como elas incumbem sobre o observador (não olvidemos que este é o espaço que mais sombra recolhe em toda a Atlântica), reforçando, no meu juízo, a idéia de muralha, de fortificação que paredão de prédios sugere.

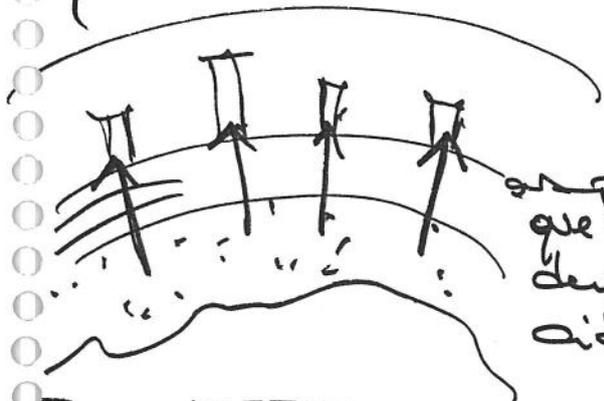
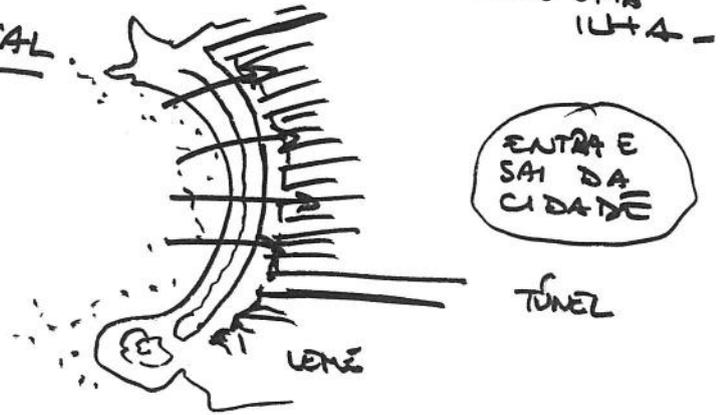
praia de Copacabana,
15.04.2003



ATRAV.
LONGITUDINAL

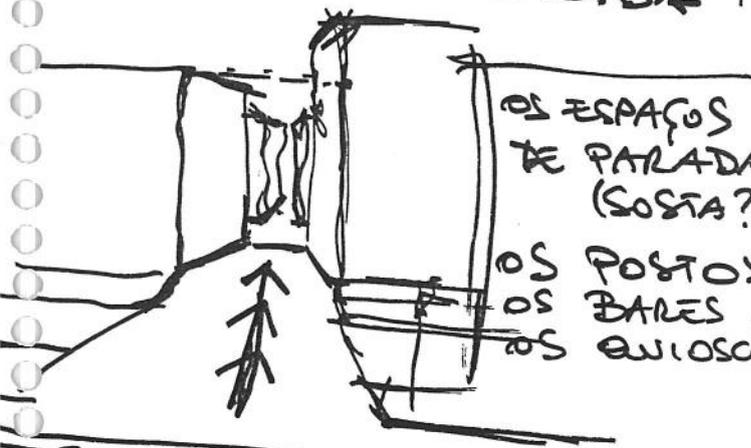


ATRAV.
ORTOGONAL

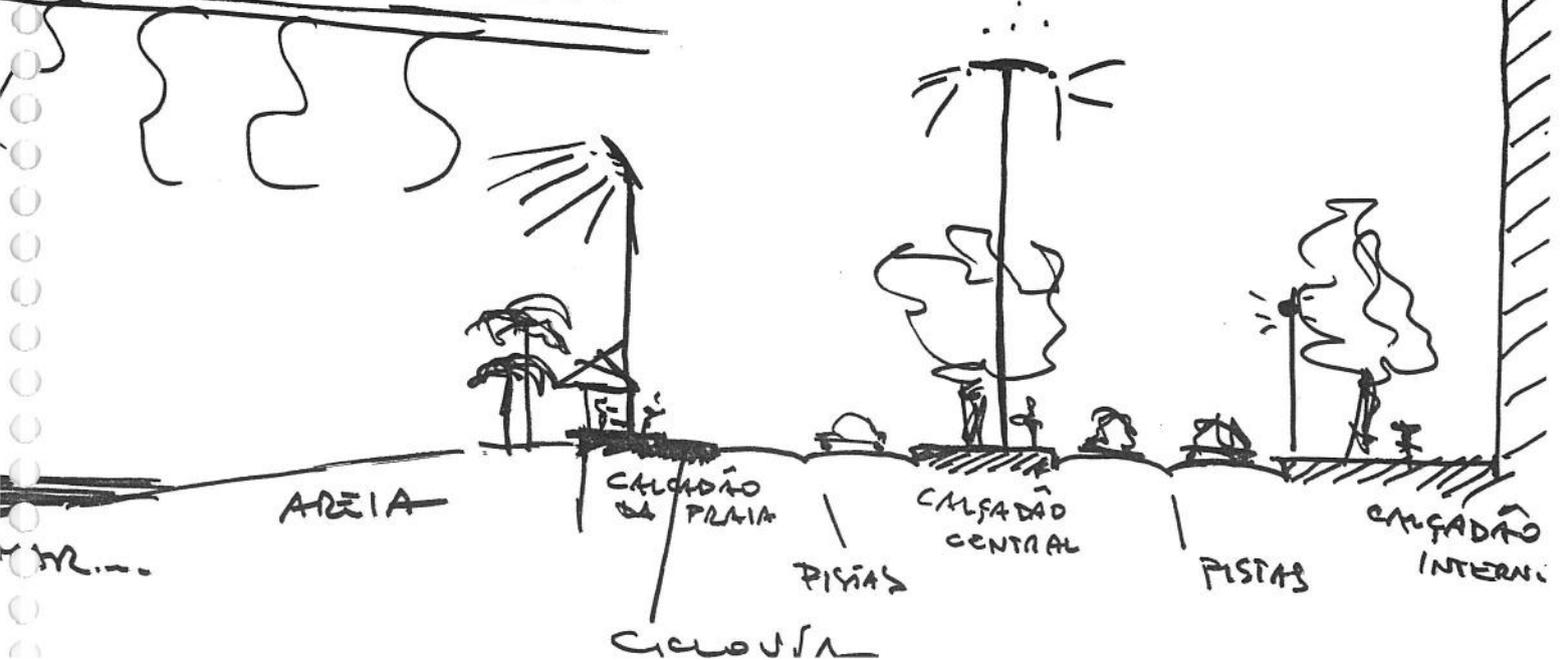
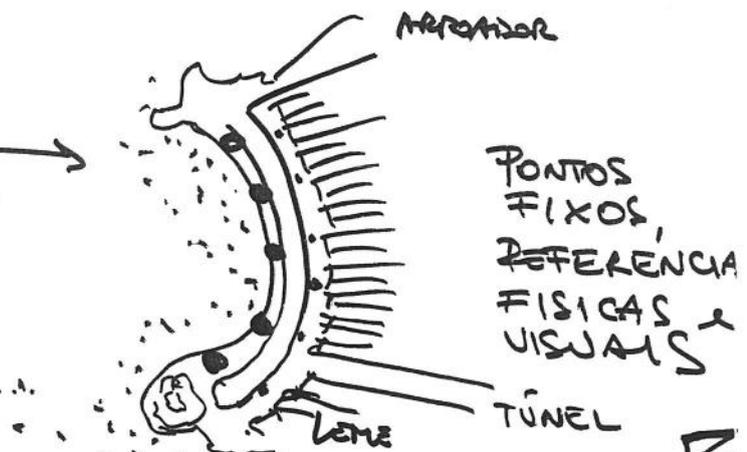


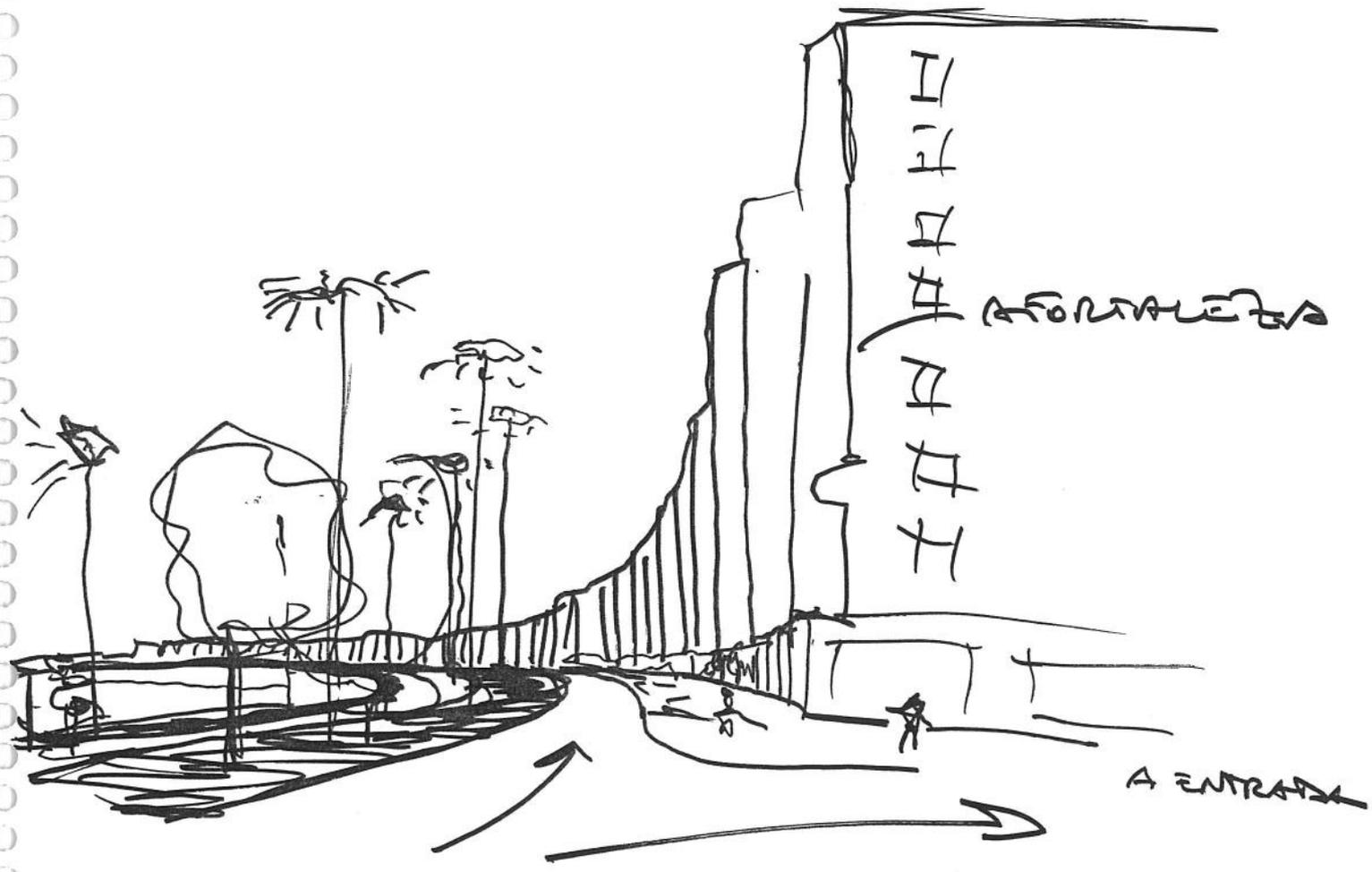
suportas
que entram
dentro da
cidade

UMA CIDADE FORTIFICADA



OS ESPAÇOS
DE PARADA -
(SOSTA?)
OS POSTOS,
OS BARES,
OS QUIOSCOS...

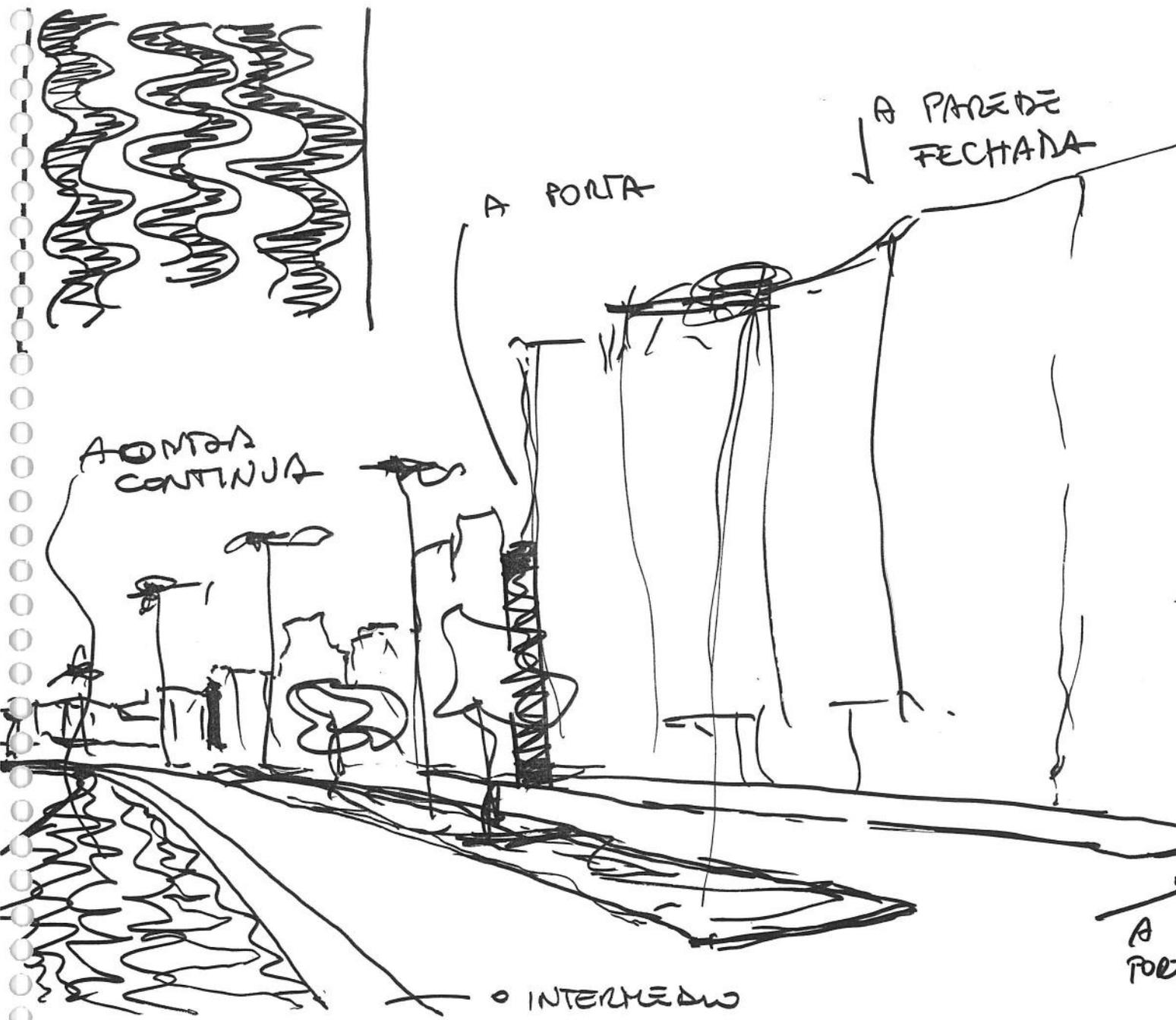




F
O
R
T
A
L
E
Z
A

A FORTALEZA

A ENTRADA



Conclusões

Como já mencionado varias vezes, é indiscutível que a costa constitui o limite entre as terras e os mares, configurando-se essencialmente como um espaço lineal, e que as cidades marítimas tem que alimentar o interes para o seu litoral e o seu borde costeiro, sendo os elementos que as constituem não somente os construídos, mas também, ou sobretudo, os naturais.

Em geral, o problema do frente marítimo como questão urbana de grande relevância e como possibilidade de desenvolvimento obriga à que a construção de uma avenida litoral se insira no âmbito de uma estratégia coerente com os objetivos da ordenação do conjunto de uma cidade, o de um bairro, desempenhando um papel de grande importância que, em muitos casos, pode fazer que a fachada marítima da cidade determine a ordenação dela e se configure como um dos caminhos mais importantes da trama urbana.

Como afirma o arquiteto espanhol Oriol Bohigas, autor, junto com Martorell, Mackay y Puigdomènech, do Plano especial para a ordenação do frente marítimo de Barcelona (1985-1988): <<...*La urbanización de los bordes marítimos pueden cumplir dos objetivos: abrir la ciudad al mar [...] reconstruyendo un sector degradado de la ciudad histórica confiriéndole un marco de regeneración, y finalmente ofrecer un suelo nuevo en la zona de mayor congestión.*>>

Podemos concluir que, no caso de Copacabana, este dualismo entre terra e água, intrínseco no encontro entre a cidade e o mar, se decide na relação que o borde marítimo, a Avenida Atlântica, consegue estabelecer com o mar e com todos os outros elementos naturais presentes.

O mar sempre foi, e continua sendo, para Copacabana – como, mais em geral, para toda a cidade do Rio – um elemento próximo e dominante, que pertence à cidade mesma. Não é algo estranho e desconhecido, um obstáculo, mas, pelo contrario, um recurso e uma possibilidade positiva para alcançar um equilíbrio maior da cidade e uma qualidade de vida mais alta dentro dela.

A Avenida Atlântica é “*uno, nessuno e centomila*”, utilizando o titulo de uma celebre novela do escritor italiano Luigi Pirandello para definir o seu caráter de lugar único e, ao mesmo tempo, em evolução e mutação continua.

É uma cremalheira permeável entre o mar e a terra, um elemento que é urbano e costeiro juntos, jogando assim um papel fundamental na defesa do litoral, na preservação e na proteção dos seus valores naturais e culturais e na garantia do seu uso e do desfrute por parte da multidão. É, ao mesmo tempo, espaço de parada, de atravessamento e de circulação, grande espaço público e de lazer, fulcro da vida social, cultural e artística do bairro e da cidade inteira; referencia constante, geográfica e não, para moradores e turistas.

Em qualquer destes papéis a Avenida Atlântica continua mantendo sempre o seu caráter primário de avenida litoral, absorvendo as tensões provenientes do mar e dos outros meios naturais e, contemporaneamente, a pressão edificadora do bairro, servindo como elemento de remate das fachadas da cidade para o mar e, no sentido oposto, do empate do mar contra o frente sólido do tecido urbano. É neste continuo intercâmbio entre a concentração e a liberação das tensões, das pressões e das dualidades em ela presentes que a Avenida Atlântica expressa a sua essência de “lugar”, no sentido clássico da palavra, no seu poder de *situ* que é fonte e, ao mesmo tempo, recipiente inesgotável de energia e vida.



BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Paisaje Mediterrâneo*, Electa, Milano, 1992

Abreu, Mauricio de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. IPLANRIO

Andrade Pereira, Simone. Os anos dourados. Copacabana e o imaginário urbano dos anos '50. Tese Mestrado comunicação/UFRJ, RJ 1991

Aricò, Nicola, *Illimite Peloro*, Mesogea, Messina, 1999

Boechat, Ricardo. *Copacabana Palace, um hotel e a sua historia*. São Paulo: DBA Artes Gráficas

Busquets Joan, *Barcelona, evolucìon urbanística de una capital compacta*, Editorial MAPFRE, Madrid, 1992.

Dezouart Cardoso, Elizabeth. *O Capital Imobiliário e a Expansão da Malha Urbana do Rio de Janeiro: Copacabana e Grajaú*. Tese Mestrado geografia/UFRJ, RJ 1986.

Da Costa Ferreira, João. *A Cidade do Rio de Janeiro e seu Termo*. Coleção Memória do Rio 1/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

Fernandes, Nelson da N. *O Rapto Ideológico da categoria Subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1945)*. PPGG-IGEO-UFRJ

Lavinas, Lena; Ribeiro, Luis César de Q. *Imagens e representações sobre a mulher na construção da modernidade de Copacabana*. In: Souza, Célia Ferraz, Pesavento, Sandra Jathay. *Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Ed. Da universidade UFRGS, 1997, pg. 43-53

Leenhardt, Jaques. *Nos jardins de Burle Marx*. Editora Perspectiva S.A.

Lessa, Carlos. *O Rio de todos os Brasis*. Editora Record

Dezouart, C. Elizabeth; Fessler V., Lílian; Albernaz, Maria Paula; Aizen, Mauro; Pechman, Robert. *Historia dos bairros. Copacabana*. João Forte Engenharia/Editora Index

Motta, Flavio L. *Roberto Burle Marx e a nova ilusão da paisagem*. Editora Nobel, São Paulo

Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas. IPLANRIO/Mauad

Saramago, José, *Viaggio in Portogallo*, Einaudi Tascabili, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1999.

Segre, Roberto. *Os caminhos da modernidade carioca (1930-1980)*. In Czaikowski, Jorge. *Guia de Arquitetura Moderna no Rio de Janeiro*. Casa da Palavra. Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro

Sennet, Richard. *Carne e pedra – O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Editora Record, rio de janeiro

Solà Morales i Rubio, Manuel, *Les formes de creixement urbà*, Col·lecció d'Arquitectura, Laboratori d'Urbanisme, Edicions UPC, Barcelona, 1993

Velho, Gilberto. *A Utopia Urbana*. Zahar Editores, RJ.

Terry, Tatiana. *Praia de Copacabana. O espaço do carioca. Historia, Forma, Usos e Significados*. Tese Mestrado Urbanismo/UFRJ, RJ 2002

Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia, a cura di Ennio Poleggi, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Istituto di Storia dell'Architettura dell'Università degli Studi di Genova, Sagep Editrice, Genova.

Revista MANCHETE - Edição Especial. *Retrato do Brasil*. Rio de Janeiro, 1968