

# HISTÓRIAS NÃO CONTADAS SOBRE O CALÇADÃO DE COPACABANA

UNTOLD HISTORIES ABOUT THE COPACABANA PROMENADE

TEBA SILVA YLLANA

## RESUMO

Este artigo é fruto da tese de doutorado “Rochas, desenhos e desígnios: o calçadão de Copacabana”, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em abril de 2019 e tem como objetivo trazer novas informações sobre a construção da avenida Atlântica e suas paginações de piso, apoiada em fontes primárias, entre elas: o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro; o Museu da Imagem e Som; o Instituto Moreira Salles e entrevistas com membros do corpo técnico da Superintendência de Urbanização e Saneamento do Estado da Guanabara. Esse conteúdo foi trabalhado a partir de pesquisa iconográfica, que foi confrontada com as legislações vigentes, buscando estabelecermos uma relação entre as modificações e os acontecimentos que levaram ao surgimento e à consolidação do Calçadão de Copacabana como ícone urbano e o período em que ocorreram. Com isso, foi possível não apenas precisarmos o papel de Burle Marx, como resgatarmos o papel dos órgãos públicos e dos profissionais envolvidos nesta obra grandiosa, tendo como referências: a Revista de Engenharia do Estado da Guanabara (jul-set, 1969); a publicação do Departamento de Vias Urbanas, do Estado da Guanabara (em 1970); os relatórios do Laboratório Nacional de Engenharia Civil de Lisboa (1969-1970).

**PALAVRAS-CHAVE:** Ícone Urbano. Paginação de Piso. Sursan.

## ABSTRACT

*This article is the result of the doctoral thesis “Rocks, drawings and designs: the Copacabana Promenade”, presented to the Graduate Program in Urbanism, of the Faculty of Architecture and Urbanism, at the Federal University of Rio de Janeiro, in April 2019 and has as objective to bring new information about the construction of Atlântica Avenue and its pavement patterns supported by primary sources, among them: the General Archive of the City of Rio de Janeiro; the Museum of Image and Sound; Moreira Salles Institute, and interviews with members of the technical staff of the Superintendence of Urbanization and Sanitation of the State of Guanabara. This content was scrutinized from iconographic research, which was confronted with current legislations, seeking to establish a relationship between the modifications and events that led to the emergence and consolidation of the Copacabana Promenade as an urban icon and the period in which they occurred. Thus, it was possible not only to be precise the Burle Marx's role, but also rescuing the role of public agencies and professionals involved in this great work, having as references: the engineering Journal of the State of Guanabara (Jul-Sep, 1969); The publication of the Department of Urban Roads of the State of Guanabara (1970); The reports of the Lisbon National Laboratory of Civil Engineering – (1969-1970).*

**KEYWORDS:** Urban Icon. Pavement Patterns. Sursan.

## INTRODUÇÃO

**ESTE ARTIGO SE** concentra nas histórias não contadas sobre a avenida Atlântica, no Rio de Janeiro, num período que vai de sua concepção enquanto elemento urbano – via, em 1905, até o seu alargamento, em 1970. Através de artigos de jornal, contratos de empreiteiros com a prefeitura da cidade, mapas, registros iconográficos e uma série de entrevistas nos órgãos responsáveis pela manutenção e preservação da avenida e com seus usuários diretos, foi possível removermos camadas de imprecisões sobre a construção dessa icônica avenida e suas transformações.

A metodologia utilizada no levantamento histórico se baseou no confronto de registros textuais e iconográficos pesquisados com zoneamentos e dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) sobre Copacabana, a partir da virada do século XX até 1971. Com a resultante desse processo, retificamos as datas de construção da avenida Atlântica e de suas paginações de piso, assim como resgatamos o papel e a importância dos profissionais envolvidos.

O texto foi estruturado, cronologicamente, em três partes: a primeira, denominada “A Construção da Avenida Atlântica”, trata do período de concepção do projeto enquanto conexão bairro-cidade até sua construção; em seguida temos o “mar largo” e a “onda copacabanense”, que discorre sobre a evolução das paginações de piso da calçada da orla e os recursos utilizados para contenção das ressacas; e, enfim, a terceira parte, denominada “O Alargamento da Avenida Atlântica”, resgata todas as etapas que envolveram essa obra pública, de responsabilidade e execução da Superintendência de Urbanização e Saneamento do Estado da Guanabara (SURSAN), tendo ingerência desde os estudos que antecederam a obra até os procedimentos e os profissionais envolvidos em sua execução, finalizando com a contratação de Roberto Burle Marx. Nas Considerações Finais, discorreremos sobre a relevância dessas contribuições.

## A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA ATLÂNTICA

A Avenida Atlântica é fruto da aguçada intuição urbana de Pereira Passos que, mesmo com os maciços investimentos na área central, decidiu construir essa avenida, dando continuidade à Avenida Beira-Mar que acabava em Botafogo. Essa avenida de beleza única não apenas garantiria a consolidação da zona sul carioca, mas propiciaria o surgimento da “paisagem marítima” como “valor”, abrindo caminho para um novo entendimento fundiário que levaria à formação do paredão de edifícios que vemos nos dias atuais.

A pesquisa teve como recorte espacial a Avenida Atlântica na sua integralidade, como vemos na *Figura 1*. Dessa maneira, podemos apreendê-la não apenas enquanto “elemento urbano”, mas como o “objeto de arte” que se tornou em 1971, um exemplo de *Land Art*, como lembra Floriano (2016), de autoria de Roberto Burle Marx.

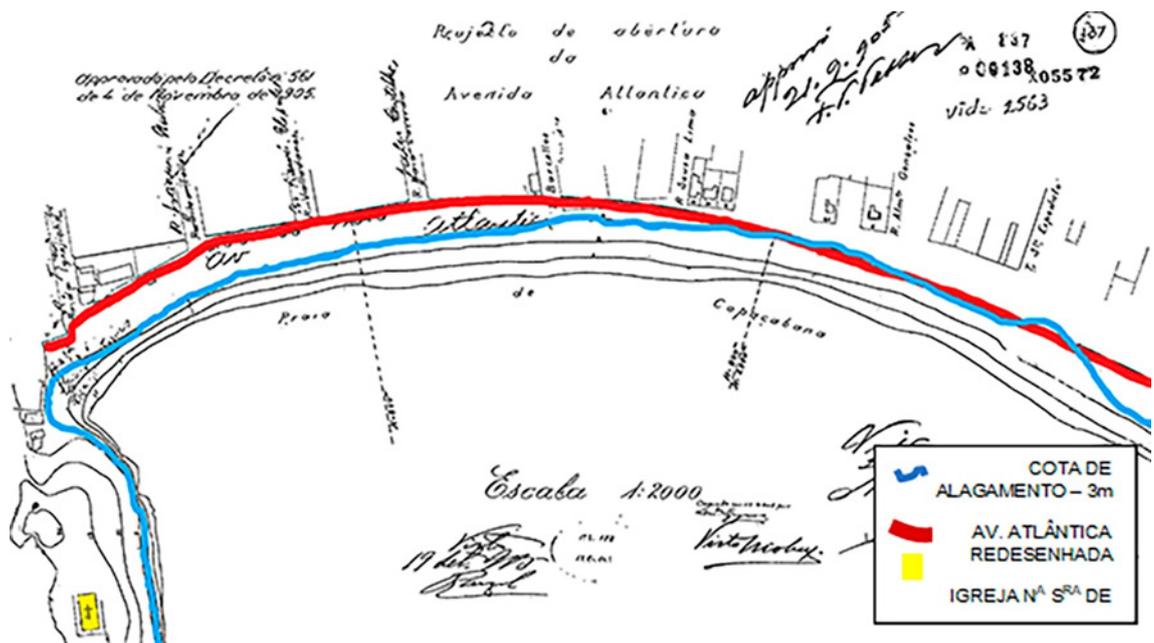


FIGURA 1 - Projeto de Alinhamento – PAA, nº 137, 1905.

Fonte: Adaptação da autora (2021) a partir de Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: [www.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp](http://www.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp). Acessado em: 4 dez. 2018.

Copacabana é uma praia curva, cuja morfologia foi descrita por Motta (2017, p. 171) como “cercada por vários morros em forma de anfiteatro, do Morro dos Cabritos até a Pedra do Leme, passando pela Pedra da Babilônia e pelo Morro de São João, que espremem uma tímida planície marinha”, resultando numa forma perfeitamente harmônica de profunda beleza, onde o mar funciona como palco e a ocupação humana é conformada pelo arco rochoso.

Contudo, segundo o arquiteto Augusto Ivan Pinheiro (2009), o que poucos sabem é que a curva dessa avenida, batizada de Atlântica<sup>1</sup> desde os primeiros momentos, não é natural. Ela foi modificada com vistas a proporcionar ordenamento às novas edificações. Embora essa mudança não tenha sido radical do ponto de vista formal, observamos na *Figura 1* que o projeto priorizou a geometrização mais do que o distanciamento da praia e não considerou as curvas topográficas nem a cota de alagamento (3 metros), avançando em direção ao mar em diversos pontos ao longo da avenida; decisão que contribuiu para maior vulnerabilidade das edificações ante as ressacas.

Sabemos que, em 1905, Pereira Passos, dispo do Projetos de Alinhamento (PPA) no 137, de recursos e do apoio do então presidente Rodrigues Alves, reivindicou o serviço dos calceteiros portugueses juntamente com suas pedras calcárias, para executarem a pavimentação das calçadas da avenida Rio Branco (antiga avenida Central), que “[...] recebeu [...] primorosos desenhos floreos emoldurados por frisos geométricos” e, em seguida, “[...] as avenidas Atlântica e Beira Mar, que receberam calçamento com o padrão do *mar largo*” (LISBOA, 2011, p. 78). Com base nesses fatos, a literatura sobre o tema é unân-

nime em afirmar que a construção da Avenida Atlântica ocorreu em 1906, no mandato de Pereira Passos, havendo um contrato celebrado entre a prefeitura e os engenheiros Joaquim de Oliveira Fernandes e Francisco Manuel das Chagas Doria (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, CP/PP/CX06/P01<sup>2</sup> – Logradouros), para o calçamento geral da cidade e a construção da Avenida Atlântica, datada de 04/09/1900, que poderia confirmar tal fato. Porém, eles se desentenderam com a prefeitura e rescindiram o contrato, dando início a uma peleja judicial que terminou, em 05/02/1906, com o reembolso dos engenheiros à prefeitura. Esse acontecimento desencadeou um atraso na execução da avenida, uma vez que um novo contrato só foi firmado em 04/08/1910, com o engenheiro Luiz R. Cavalcante de Albuquerque Filho (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1910, Códice 33.2.39).

Matérias publicadas no jornal “Copacabana – o novo Rio”, entre os anos 1907 e 1908, nos contam que o arruamento da avenida Atlântica já havia sido traçado, mas sem qualquer benfeitoria, sobretudo por um barracão de materiais abandonado que irritava a população, pois evidenciava o atraso das obras e o descaso com o bairro.

Na análise das plantas cartográficas do Rio de Janeiro contidas no acervo iconográfico do AGCRJ, o que se verificou foi que, até 1907, só havia no bairro a avenida Nossa Senhora de Copacabana; um ano depois, num mapa do 8º Distrito –, Lagoa<sup>3</sup>, de 11 de outubro de 1908, a avenida Atlântica está projetada, assim como a previsão de eliminação dos morrotes do Inhangá, com arruamento projetado sobre eles. Entre 1909 e 1912, não encontramos nenhuma planta da Avenida Atlântica; e, em 1913, durante a administração de Bento Ribeiro, encontramos uma planta sobre os calçamentos da cidade na qual a avenida Atlântica aparece, totalmente consolidada. Esse mapa colocaria a construção entre 1909 e 1912.

Ainda, temos um documento definitivo que confirma a construção da Avenida Atlântica, em 1910. Em 1924, a prefeitura cogitava criar um imposto adicional para os moradores das avenidas Atlântica e Beira Mar, devido às resacas que destruíam frequentemente os calçamentos. Em defesa dessa população, o engenheiro Costa Ferreira, Subdiretor de Viação, escreve um minucioso memorial que, talvez, seja o documento mais preciso sobre o tema. Nele, além da data, temos um histórico detalhado das destruições provocadas pelas resacas e as reconstruções da avenida Atlântica, além de uma demonstração da intensidade de seu uso, com a primeira ampliação durante a construção: “A Avenida Atlântica foi construída como simples passeio em 1910, com 4m de largura. Antes de terminada resolveu-se alargá-la para 8m, permitindo-se a passagem de automóveis” (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1924, Códice 33.2.45B).

No trecho final de sua carta Costa Ferreira, justifica a não implementação do imposto em função da beleza dessas avenidas, tornando-as as mais significativas da cidade.

Por ahi se verifica quão dispendiosa para os cofres municipais tem sido essa avenida, mas por outro lado quantas vantagens indirectas tem ella trazido para a cidade de que é um dos grandes attractivos. [...] Tinha-se a sensação perfeita de que a cidade havia diminuído de importância com o impedimento da avenida Atlântica e grande parte da avenida Beiramar, e que nada mais havia de caracteristicamente bello, a ver na cidade, [...] (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1924, código 33.2.45B)<sup>4</sup>.

Assim, desde a primeira década de sua ocupação, a praia de Copacabana adquiriu a configuração que conhecemos hoje e, em 1920, a avenida Atlântica já estava totalmente urbanizada (*Figura 2*), com elegância e sofisticação, exibindo um dos primeiros calçamentos em pedra portuguesa do Brasil, com o motivo português denominado “mar largo”, pista dupla, iluminação, “palacetes” e “vilas”, como eram chamadas as residências, devido ao porte, ao luxo e à ostentação, conferindo um ar europeu a essa paisagem tropical marítima.

**FIGURA 2** - Avenida Atlântica, 1920.

Fonte: N. Viggiani, Acervo Instituto Moreira Salles.



## O “MAR LARGO” E A “ONDA COPACABANENSE”

A virada do século XIX para XX foi um período marcado por muitas inovações tecnológicas do ponto de vista do Urbanismo, com a inserção dos automóveis, o declínio dos transportes a tração animal e o surgimento de materiais e técnicas de revestimentos para calçamentos urbanos. As prefeituras das cidades estavam sempre buscando novidades, e as exposições e feiras internacionais eram uma grande vitrine onde empresas da Europa e dos Estados Unidos apresentavam seus produtos. Assim, em 1900, na Exposição de Paris, o

Distrito Federal – na época, a cidade Rio de Janeiro –, enviou uma comitiva para conhecer essas novidades e sua viabilidade de uso. Nesse evento, Portugal divulgou sua técnica de calçetaria utilizando pedras calcárias, conhecida na época como *empedrado português*”.

Todavia, segundo José Tabacow (2012), a pedra portuguesa chegou ao Brasil um ano antes, em 1899, quando o Gabinete Português de Engenharia e Arquitetura venceu o concurso de projetos para a construção do Teatro Amazonas, em Manaus. Essa datação é confirmada a partir de um contrato de serviços para assentamento do piso com desenho de ondas na praça São Sebastião, publicado no Diário Oficial manauara em 1899 e tido como concluído em 1901. Os construtores utilizaram as mesmas *ondas* que cobrem o piso do Largo do Rossio, em Lisboa, desde 1849, seguindo um desenho de Eusébio Furtado denominado “*mar largo*”. Tido como o tema português mais reproduzido em Portugal e suas colônias, ele representa o encontro das diferentes águas pelas quais os portugueses navegavam e se fixavam.

Logo que a avenida Atlântica foi finalizada, em 1910, o passeio junto à orla, seguindo essa tradição, também recebeu o “*mar largo*”, com o desenho de ondas assentado na perpendicular do calçamento. Porém, violentas ressacas destruíam, constantemente, as vias de circulação, atingindo edificações e causando enormes prejuízos com a interrupção dos acessos e o arrasamento dos passeios.

De acordo com revistas técnicas da época produzidas pelos departamentos de transporte e de urbanismo da SURSAN, os métodos recorrentes para contenção das ressacas eram: sacos de areia e enrocamentos<sup>5</sup>. Trata-se de procedimentos bastante precários e de pouca eficácia perante a força do mar.

Da eficiência dos enrocamentos dá testemunho o Prof. Carlos Sampaio, quando em 1921, declarou que, não fora o estoque de pedras retiradas com abertura da av. Rui Barbosa, as belas propriedades da av. Atlântica teriam sido destruídas ou, no mínimo, seus alicerces seriam violentamente danificados, pelo ataque das águas do mar. Quanto aos sacos de areia, temos o relato do saudoso engenheiro Marques Pôrto, que na qualidade de Diretor de Limpeza Urbana, realizou o trabalho de socorro ao longo da orla marítima de Copacabana, utilizando este recurso para defender as fachadas dos edifícios (REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA, 1969, p. 4).

Em relação à paginação de piso, vemos que, em 1922, as reconstruções da avenida seguiam o motivo do “*mar largo*”.

De acordo com a literatura sobre Copacabana (CARDOSO *et al.*, 1986; ABREU, 2013; TEIXEIRA, 2005; O'DONNELL, 2014), foi com a ressaca de 1929 que a administração pública mudou o sentido da paginação, passando, então, a acompanhar o mar (*Figura 3*). Apesar de não obtermos informações sobre a autoria ou os desenhos técnicos dessa alteração, percebe-se que a onda na

**FIGURA 3** -Orla de Copacabana, década de 1930.

Fonte: Guilherme Santos, Acervo Instituto Moreira Salles.



horizontal é mais pronunciada e encorpada do que a portuguesa, resultando numa maior potência do desenho, enquanto conjunto.

Coincidência ou não, quando esse desenho passa a acompanhar as ondas do mar, ele se torna único, deixando de representar uma conquista portuguesa e incorpora toda nossa brasilidade, tornando-se, portanto, um símbolo nacional e uma referência global. Essa nova onda paralela ao mar, que denominamos “onda copacabanense”, incorporou a iconicidade da praia de Copacabana, tornando-se uma das únicas calçadas no mundo em que reconhecemos apenas pelo desenho.

Ao longo da pesquisa, percebemos que não apenas as datações referentes à construção da avenida Atlântica eram imprecisas, como também as mudanças de paginação do calçamento da orla e a autoria dos projetos. Desenvolvemos, então, uma extensa pesquisa iconográfica, comparando imagens da avenida com as mudanças de legislação, em busca de uma datação mais precisa das modificações e dos acontecimentos que fizeram desse local um “ícone urbano”.

A *Figura 4*, sem data, foi a que originou o processo investigativo por ser uma imagem temporalmente incompatível, em função da paginação de piso estar com o “mar largo”, considerado existente até 1929, porém, permeada de edifícios com até 14 pavimentos e sem os palacetes, comuns até a década de 1930. Lembrando que, até 1924, com o surgimento do hotel Copacabana Palace, não havia prédios altos em Copacabana. Em 1933, segundo o IBGE, a região contava com 70 edificações com mais de quatro pavimentos, porém apenas sete delas possuíam mais de 10 andares. Esse dado recolocaria a *Figura*

4 em início dos anos 1930, não fosse o fato de avistarmos mais de sete prédios com mais de 10 pavimentos somente naquele trecho da foto. Logo, apesar de estar com o “mar largo”, esta imagem deve ter sido feita em fins dos anos 1930 e início dos 1940.

**FIGURA 4** -Praia de Copacabana, sem data.

**Fonte:** Augusto Malta, Coleção Jennings Hoffenberg, Acervo Instituto Moreira Salles.



Tais incompatibilidades desencadearam um novo olhar sobre esse passeio e a maneira como ele foi se transformando. Além disso, também surgiram novas dúvidas à medida que outras imagens foram sendo analisadas.

Na *Figura 5*, de meados da década de 1920, vemos a “onda copacabanense” contornada por palacetes. A *Figura 5* também chama atenção por mostrar um reticulado geométrico, bastante homogêneo, parecendo corresponder a ladrilhos hidráulicos ou a algum revestimento cerâmico. Embora não tenhamos nenhum relato oficial sobre esse fato, isso pode ter sido uma experiência localizada em um ponto específico da orla e, talvez, restrita ao ano de 1925. Porém, na realização das entrevistas<sup>6</sup> com os transeuntes (2018), um turista nordestino forneceu um relato interessante: “Antes só existia a calçada da orla, depois fizeram a ciclovia e as demais. Antes o piso era de cerâmica, eu comprei igual, e pus na minha casa no Nordeste”. Percebe-se que, apesar de ele não ter a data precisa da viagem, encontrou trechos do calçamento da orla que, embora seguissem o padrão da “onda copacabanense”, não eram de pedra portuguesa.

Ana Carolina Pellegrini, em artigo sobre o Calçadão de Burle Marx, também constatou essa imprecisão quando analisou “um filme caseiro” de 1928<sup>7</sup>. Ela percebeu a variação da paginação conforme os trechos se desenvolviam, ora com o “mar largo”, ora com a “onda copacabanense”:

**FIGURA 5** -Paginação horizontal com ladrilho hidráulico.

Fonte: Alfredo Krausz (1902-1953), Acervo Instituto Moreira Salles.



A maioria das fontes consultadas afirma que as ondas permaneceram perpendiculares à praia até uma ressaca ocorrida no começo dos anos 1930. [...]. No entanto, um filme caseiro de 1928, permite notar que já naquele ano (pelo menos naquele trecho da praia) as ondas da calçada alinhavam-se às do mar. [...]. Parece, portanto, que a calçada estava, a esta altura, em fase de transformação, contando com dois padrões de calçamento, dependendo do trecho da praia em questão. (PELLEGRINI, 2013, p. 11).

A partir de então, desenvolvemos uma metodologia de análise iconográfica sobre as transformações das paginações de piso da avenida Atlântica, de 1907 a 1982, investigando as coleções de fotografos que a tiveram como tema e imagens encontradas em documentos e jornais de época, confrontando-as com dados do IBGE sobre as edificações existentes no bairro; Códigos de Posturas<sup>8</sup> da cidade; e as diretrizes de zoneamento de Copacabana, cuja ocupação inicial foi marcada por expressiva liberdade construtiva.

A *Figura 6*, bastante reproduzida, é de origem desconhecida e, frequentemente, datada como de 1920, devido ao sentido da padronagem. Vemos que o “mar largo” alcança toda a extensão da calçada, e não há sinal de obras que pudessem indicar sua substituição iminente. Ao fundo, no entanto, temos o paredão de prédios (em média, 12 pavimentos), que ocupam quase toda a orla. Analisando a legislação, sabemos que, apenas no final de 1940, iniciou-se uma intensa transformação na composição edilícia do bairro, impulsionado por 2 decretos: o primeiro, de 1946, que passou a permitir construções de até 12 pavimentos; e outro, de 1958, quando os gabaritos passaram a variar de 4 a 14 pavimentos (CARDEMAN, 2012, p. 105). Logo, essa imagem não poderia ser de 1920, mas de fins da década de 1930.

**FIGURA 6** -Avenida Atlântica, final da década de 1930.

Fonte: Augusto Malta, Coleção Jennings Hoffenberg, Acervo Instituto Moreira Salles.



A artista alemã, Alice Brill Czapski, capta uma justaposição de padronagens (Figura 7) no Leme, em 1965, onde vemos, em primeiro plano, o “mar largo” e, ao fundo, a “onda copacabanense”.

**FIGURA 7** -Justaposição de paginações no Leme, 1965.

Fonte: Alice Brill, Acervo Instituto Moreira Salles.



Quatro anos depois da série de Alice Brill, iniciaram-se as obras de demolição para construção da avenida conforme conhecemos hoje, quando as calçadas foram substituídas pelos calçadões atuais. Ou seja, se a paginação não foi, integralmente, executada, no período de 1925 a 1965, com certeza isso não aconteceu entre 1965 e 1969.

Pelos registros analisados, encontramos a sobreposição das duas padronagens em vários trechos, do Leme ao posto 6, levando-nos a concluir que, em quase 40 anos de existência da “onda copacabanense”, ela foi utilizada apenas em reparos ao longo da avenida, sem nunca ter abrangido sua totalidade. Esse fato é confirmado ao entrevistarmos S.M.<sup>9</sup>, arquiteta da SURSAN, responsável pela elaboração dos desenhos executivos do alargamento da avenida, em 1969.

Não foi possível identificarmos se os reparos eram executados apenas com a “onda copacabanense”, sendo os fragmentos do “mar largo” correspondentes a um período mais antigo, ou se os calceteiros executavam, livremente, o motivo que melhor lhes convinha. Mas, mesmo não tendo todas as respostas, fica evidente que a calçada da orla só efetivou a materialidade da “onda copacabanense” a partir do alargamento da avenida, em 1970, quando passou por uma renovação, tendo sua escala ampliada, para se adequar à largura da nova calçada da orla, que passou de 3 para 10m.

## O ALARGAMENTO DA AVENIDA ATLÂNTICA

É interessante observarmos que, apesar das constantes e violentas ressacas que castigavam a Avenida Atlântica, apenas em 1919, na administração de Paulo de Frontin, é que foram executadas obras de contenção mais significativas, como a “[...] construção de uma cortina de alvenaria e concreto com 4.200 metros de extensão” (A NOVA..., 1970, p. 6) destruída, parcialmente, pela ressaca de junho de 1921; quando, no ano seguinte, os engenheiros Del Vecchio e Raja Gabaglia “[...] forneceram, para imediata execução, projeto de cais distintos para o Leme e para a orla de Copacabana” (A NOVA..., 1970, p. 6).

Outro fator recorrente é que a praia de Copacabana era engolida pelo mar em boa parte do ano, preocupando o Governo da Guanabara, que tinha intenção de aumentar o potencial turístico do bairro, sendo uma das justificativas para o seu alargamento.

Entre 1940 e 1950 a população do bairro aumentaria em 74,35%, saltando de 74.133 para 129.249 habitantes. [...] No final da década de 1950, Copacabana já havia se tornado um local cada vez mais complexo e denso, com uma cordilheira de edifícios altos, ruas cortadas por tráfego intenso e um comércio fervilhante que se misturava com pequenas indústrias de confecção. Apenas em 1956 estavam sendo construídos ali 225 novos prédios (PINHEIRO *et al.*, 2009, p. 61).

Em 1958, a prefeitura do Distrito Federal, já antevendo a decadência do bairro, principalmente, devido ao iminente colapso no saneamento básico,

nomeou uma comissão “[...] composta pelos ilustres engenheiros Ulisses Máximo Augusto de Alcântara, Icarahy da Silveira e José Luís Cardoso”, com vistas a estudar a ação do mar sobre a orla de Copacabana. Essa comissão, além de empregar medidas emergenciais de curto e médio prazo, recomendou a contratação do Laboratório Nacional de Engenharia Civil de Lisboa (LNEC), para realizar estudos que viabilizassem o alargamento definitivo da avenida, reforçado pelos resultados que essa instituição teve com “[...] o aterro Glória-Flamengo e a criação da praia artificial do Flamengo” (REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA 1969, p. 4).

Aceitando as prerrogativas da comissão, a Sursan, em 1966, convida o engenheiro A. A. C. para acompanhar os estudos do LNEC e a confecção de um modelo reduzido da praia de Copacabana, em Lisboa (Informação verbal)<sup>10</sup>.

Como previsto, entre fins de 1960 e início de 1970, Copacabana foi afetada pela concorrência de novos bairros na zona oeste da cidade, pelo aumento do número de veículos e pessoas, além de continuar sofrendo a ação das ressacas (CARDOSO *et al.*, 1986; PINHEIRO *et al.*, 2009; TEIXEIRA, 2005). Contudo, Copacabana não perdeu sua força icônica, permitindo que Gilberto Velho, em 1978, a definisse como o “locus das coisas boas da vida”, mostrando que os adjetivos “fama, glamour e prestígio” eram recorrentes no inconsciente coletivo de seus moradores (VELHO, 1978).

A SURSAN, desde a década anterior, apresentava uma lista de justificativas (*Figura 8*) em diversos meios de divulgação, para o alargamento da avenida Atlântica, defendida pelo Governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima (REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA, 1969, p. 7).

Em 1964, segundo S. M. (Informação verbal)<sup>11</sup>, a Sursan decidiu desenvolver uma série de levantamentos e estudos sobre o bairro, coordenados pela arquiteta argentina Lorenza Ádina Mera<sup>12</sup>, além de contratar o LNEC, marcando oficialmente o início das obras de alargamento da avenida Atlântica.

S. M. (Informação verbal)<sup>13</sup>, explicou que a equipe de trabalho da Sursan foi dividida em duas frentes: o Escritório Técnico, coordenado pela arquiteta Maria de Lourdes Derenusson Kowarski, composto por ela, Sônia Mattos de Caúla, e pelo arquiteto Augusto Ivan Pinheiro de Freitas, responsáveis pelo desenvolvimento dos desenhos técnicos, e pelo engenheiro A. A. C., responsável pela comunicação Sursan – LNEC. A outra frente era a Equipe de Execução, formada pelo engenheiro Gilberto Paixão, na época, Diretor de Conservação da Zona Sul, e pelos arquitetos Mario Sophia e Júlio Pessolani, todos respondendo ao Secretário de Obras, o engenheiro Raimundo de Paula Soares, que passou a ser considerado autor do projeto, no Governo do Estado da Guanabara de Francisco Negrão de Lima.

Depois de todos os estudos realizados, definiu-se que o alargamento deveria ser maior que o necessário, não apenas para estabilizar a avenida perante as ressacas, mas também para solucionar todos os problemas listados

pelo Governador Francisco Negrão de Lima (*Quadro 1*), sendo a prioridade voltada para o Interceptor Oceânico, seguido pelo aumento das áreas de lazer. Em 1969, concluíram que o aterro poderia ser viabilizado com 80 metros, o que garantiria uma largura média de areia de 90 metros.

Enquanto a fase de engenharia se desenvolvia a pleno vapor, a Sursan se dedicava ao projeto urbano da avenida, tendo como consultor Lúcio Costa, que desenvolveu várias propostas enviadas, por carta, ao Secretário de

**QUADRO 1** – Justificativas para o alargamento de Copacabana.

Lista de justificativas
1. Urgência em solucionar o saneamento do bairro.
2. Necessidade de proteger a avenida Atlântica e seus edifícios das ressacas.
3. Conservar uma largura constante de praia, em toda a extensão da avenida Atlântica, durante todo o ano.
4. Interesse em preservar e ampliar o potencial <i>recreativo, turístico e paisagístico</i> de Copacabana. (original em itálico).
5. Alta densidade populacional.
6. Incrementar a indústria automobilística.
7. Fomentar o turismo.

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Obras, o engenheiro Raimundo de Paula Soares. As propostas aceitas eram desenvolvidas pelo Departamento de Urbanismo e Viação – DUV, da Sursan. Numa dessas cartas, Lúcio defende a manutenção do cais antigo, a criação de passarelas cobertas e a distribuição de áreas de estacionamento, margeando as pistas, elementos que estudava, criteriosamente, com o engenheiro Gilberto Paixão. Lúcio também sugeriu o plantio de amendoeiras ao longo da avenida.

Embora algumas de suas sugestões tenham sido abandonadas, como as passarelas em nível e os *oásis* – conjuntos de vegetação distribuídos ao longo da avenida (denominados primeiramente de “terraplenos escalonados”), o aproveitamento do cais ocorreu e ainda hoje é possível vê-lo, em toda extensão da calçada dos prédios. Além das cartas, Lúcio desenvolveu inúmeros croquis e desenhos técnicos, chegando a elaborar perspectivas em alguns pontos focais da avenida Atlântica, como a Praça do Lido, fato reconhecido e divulgado pelo poder público.

Deve-se ao urbanista Lúcio Costa, profissional eminente e de renome internacional [...] o primeiro estudo que, amplamente divulgado, permitiu o ‘amadurecimento’ do problema. [...] De outro estudo do urbanista Lúcio Costa, entretanto, resultou a solução final do projeto, igualmente detalhado pela Sursan, [...] algumas modificações foram introduzidas em razão das condições que a área oferecia (A NOVA..., 1970, p. 22).

Esta fase finalizou com o projeto executivo da nova avenida Atlântica, de autoria de Lúcio Costa, e a paginação de piso da faixa da orla com a “onda copacabanense”, desenhada em escala 1/1 para a confecção das formas da calçetaria pelos arquitetos Sônia Mattos de Caúla e Augusto Ivan Pinheiro de Freitas.

Outra importante contribuição de Lúcio Costa foi sugerir a contratação do escritório de Burle Marx, sendo certo que, de acordo com os arquitetos entrevistados, a Sursan contratou Burle Marx para desenvolver a paginação de piso das faixas dos prédios e a central, assim como o paisagismo. Tal fato que explicaria o porquê dos seus croquis não incluírem a faixa da orla.

Embora Roberto Burle Marx não tenha sido o grande orquestrador dos estudos e procedimentos de resultaram na configuração atual do Calçadão de Copacabana, conforme informam seus biógrafos (LEENHARDT, 2010; FROTA, 2009; CAVALCANTI, 2009; FLORIANO, 2016), ele foi capaz de transformar a avenida num objeto de arte apresentado na Bienal de Veneza:

A influência entre as diversas artes pelas quais Burle Marx transitava, deu um caráter especial ao seu trabalho, pois ele trazia as experiências de uma para outra. Esta troca é clara com a apresentação do projeto do calçadão de Copacabana na Bienal de Veneza, onde pela primeira vez um jardim é apresentado como uma obra de arte (FARAH, 1997, p. 41).

Dessa forma, apenas com dois elementos – a pedra portuguesa e a vegetação –, Burle Marx coroou a bem-sucedida e audaciosa transformação da Avenida Atlântica, projeto desenvolvido por Lúcio Costa e executado por funcionários da Sursan, sem necessidade de terceirizações nem de orçamentos estratosféricos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muitos foram os aspectos estudados sobre a avenida Atlântica e o seu calçadão, obra tão significativa para os brasileiros e reconhecida internacionalmente, que resultaram em várias correções e ajustes, mostrando que mesmo objetos bastante pesquisados carregam informações apagadas da memória, soterradas por grossa camada de imprecisões e distorções. Nessa pesquisa, foi possível darmos nova luz aos procedimentos e aos atores que contribuíram para a concretização dessa obra desde o Projeto de Alinhamento – PAA, no 137, 1905, até sua configuração atual, fruto do alargamento finalizado em 1971, com a finalização do projeto paisagístico.

Nessa revisão histórica, resgatamos documentos que foram publicados pela primeira vez na tese e que revelam nomes importantes da história da urbanização carioca, corrigem datas e elucidam alguns fatos. Destacamos o contrato para construção da avenida Atlântica entre a Prefeitura e o engenheiro Luiz R. Cavalcante de Albuquerque Filho, em 04.08.1910 (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO – Códice 33.2.39-0), além da carta

do engenheiro Costa Ferreira, em 24.10.1924 (ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO – Códice 33.2.45B-1), com seu histórico detalhado da avenida Atlântica, de 1910 a 1924, fundamentais para corrigirmos a data de sua construção para 1910, considerada pelos historiadores entre 1906 e 1908 (ABREU, 2013; CARDOSO *et al.*, 1986; TEIXEIRA, 2005).

Identificamos os recursos utilizados pela prefeitura, na década de 1920, na contenção das ressacas, dentre eles: os enrocamentos realizados pelos engenheiros Carlos Sampaio e Marques Pôrto e os projetos do cais do Leme e da orla de Copacabana, realizados pelos engenheiros Del Vecchio e Raja Gabaglia.

Em relação à paginação de piso, a modificação no sentido da paginação do passeio da orla, situada pelos historiadores em 1929 (ABREU, 2013; CARDOSO *et al.*, 1986; TEIXEIRA, 2005), em função de uma grande ressaca, já ocorria desde 1925, como verificamos nas imagens e nos documentos apresentados. Todavia, não foi possível descobrirmos a autoria, nem as razões dessa mudança; supomos que tenham sido experiências que a Prefeitura realizava visando conter ou inibir as ressacas.

Constatamos que a “onda copacabanense”, desde seu primeiro registro em 1925 até o início das obras de alargamento, em 1969, foi utilizada apenas em reparos, sem nunca ter abrangido a totalidade da avenida. Apesar disso, a “onda copacabanense” absorveu e materializou a iconicidade de Copacabana que, a partir da década de 1930, passou a ser reconhecida por sua calçada. Nascia, então, o elo urbano-natureza expressado nos valores paisagísticos, inalterados até o presente momento e compreendido pela totalidade de seus usuários, conforme demonstraram as entrevistas realizadas para a tese de doutorado.

Em 1958, os engenheiros Ulisses Máximo Augusto de Alcântara, Icarahy da Silveira e José Luís Cardoso recomendaram à Prefeitura do Estado da Guanabara a contratação do LNEC, com o objetivo de desenvolverem estudos para o alargamento da avenida Atlântica e solucionarem, definitivamente, o problema das ressacas. Em 1964, a Prefeitura efetuou essa contratação. Assim, os estudos aconteceram de 1965 até 1969, quando se iniciou a execução das obras, concluídas em 1971, como a implantação do projeto paisagístico.

Nesse período, resgatamos todo o processo de execução e os profissionais que dela participaram, atestando a eficiência da Sursan, órgão público que, voltado para a qualidade do serviço prestado, com planejamento e técnica, desenvolveu uma obra grandiosa e complexa, mesmo para os padrões atuais, e que é orgulho aqueles que dela participaram.

Ao darmos vozes aos atores dessa obra, pudemos redimensionar a participação de Roberto Burle Marx que foi contratado pela Sursan, em fins de 1969, para desenvolver o projeto paisagístico da avenida Atlântica e a paginação de piso do canteiro central e da faixa junto aos prédios, não incluindo a faixa de ondas da orla, cuja ampliação ficou sob responsabilidade de Sônia Mattos de

Caúla e Augusto Ivan Pinheiro de Freitas, coordenados pela arquiteta-chefe do Departamento de Urbanismo da SURSAN, Maria de Loudes Derenousson Kowarski. Pela documentação resgatada, também se reavaliou a importância das contribuições de Lúcio Costa, que, segundo as revistas técnicas da SURSAN, desenvolveu não apenas o primeiro estudo com as dimensões de cada faixa da avenida Atlântica, como o projeto executivo final, com a preservação do cais.

Ainda há muitas camadas a serem removidas, principalmente, em relação à autoria das paginações de piso e sua exata cronologia e utilização. Porém, nesse percurso, constatamos que, quando as instituições públicas são sérias e voltadas ao bem-estar da população, é possível planejarem e executarem com êxito obras complexas, e não onerarem os cofres públicos; expedientes que precisam ser retomados na dinâmica atual desses órgãos.

## AGRADECIMENTOS

Ao Instituto Moreira Salles, por conceder a autorização das imagens em período de pandemia.

## NOTAS

1. Esse projeto compreende um conjunto de cinco pranchas, que correspondem aos primeiros Projetos de Alinhamento (PAAs) da cidade do Rio de Janeiro, numerados de 137 a 141 e aprovados pelo Decreto n. 561, de 1905.
2. Localização das caixas no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
3. É interessante observarmos que, no início do século XX, Copacabana pertencia ao 8º Distrito – Lagoa, enquanto Ipanema pertencia ao 9º Distrito – Gávea, que, no entanto continha a integralidade da Lagoa Rodrigo de Freitas, que, por sua vez, dá nome ao 8º Distrito, conforme nos mostra o mapa cadastral 3.01.10 (AGCR)/ICO).
4. A grafia da época foi mantida.
5. Enrocamento é um conjunto de blocos de pedra ou de outro material (cimento) lançados uns sobre os outros dentro da água para servir como lastro para fundação de obra hidráulica ou, quando aflorado à superfície ou muito extenso, como quebra-mar ou proteção contra a erosão das ondas. Disponível em: <https://www.google.com/search?q=enrocamento+significado&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b-ab>.
6. No desenvolvimento da tese "Rochas, desenhos e desígnios, o Calçadão de Copacabana" (YLLANA, 2019), foram realizadas entrevistas através de um questionário de múltipla escolha, onde foram entrevistados 36 transeuntes, divididos em 3 categorias: 12 Turistas - T, 12 Ambulantes -A, e 12 Moradores - M. Estes foram subdivididos em: 3T+3A+3M, da seguinte forma: um conjunto no Leme; um nos postos 2 e 3; um nos postos 4 e 5; e um no posto 6, com vistas a obtermos uma amostragem qualitativa do calçadão. Estas entrevistas foram realizadas de agosto a novembro de 2018.
7. Disponível nos endereços: <http://www.youtube.com/watch?v=b50c7VevhLg>; e: <http://www.youtube.com/watch?v=rkvTP43eLeA>, acessado em 04 jun. 2018.
8. O histórico de informações sobre esse conteúdo foi obtido no website da Câmara dos Deputados: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret>, acessado em 04 jun. 2018.
9. Entrevista concedida em 26 de novembro de 2018. S. iniciou suas atividades na prefeitura em 1966 como Auxiliar Técnica, no segundo ano da faculdade de arquitetura, e, em 1969, quando se formou, tornou-se arquiteta do Departamento de Urbanismo da SURSAN, trabalhando no projeto do Calçadão de Copacabana. Foi membro da Comissão Executiva de Urbanismo de

Copacabana (CEUEC), presidida por A. A. C., que também trabalhou no alargamento da avenida Atlântica.

10. Entrevista concedida por A. A. C. [19 dez. 2018]. Rio de Janeiro, 2018.
11. Entrevista concedida por S. C. M. [26 nov. 2018]. Rio de Janeiro, 2018.
12. Ádina Mera formou-se na França e veio para o Brasil fazer especialização em Urbanismo. Aqui se estabeleceu, vindo a trabalhar na SURSAN, na diretoria da Comissão de Planejamento.
13. Entrevista concedida por S. M. [26 nov. 2018]. Rio de Janeiro, 2018.

## REFERÊNCIAS

- A NOVA COPACABANA. Rio de Janeiro: Departamento de Vias Urbanas do Estado da Guanabara, 1970.
- ABREU, M. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Códice 33.2.39, fl.1-11*. Logradouros: Construções da avenida Atlântica e prolongamento da rua Guanabara, em Botafogo, 1910.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Códice 33.2.45B*. Memorial do engenheiro Costa Ferreira, 1924.
- CARDEMAN, R. G. *Por Dentro de Copacabana, descobrindo os espaços livres do bairro*. Rio de Janeiro: Mauad, 2012.
- CARDOSO, E. D. et al. *História dos bairros: memória urbana: Copacabana*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1986.
- CAVALCANTI, L. Roberto Burle Marx 100 anos: a permanência do instável. In: CAVALCANTI, L.; EL-DAHDAH, F. (org.). *Roberto Burle Marx 100 anos: a permanência do instável*. Rio de Janeiro: Rocco, 2009. p. 44-61.
- FARAH, I. M. C. *Arborização pública e desenho urbano na cidade do Rio de Janeiro: a contribuição de Roberto Burle Marx*. 1997. 213 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.
- FLORIANO, C. *Passeio de Copacabana: uma referência da arte pública de Roberto Burle Marx*. [S.l.]: Docomomo, 2016. Disponível em: <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/159.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2016.
- FROTA, L. C. Roberto Burle Marx: um modernista planetário. In: CAVALCANTI, L.; el-DAHDAH, F. (org.). *Roberto Burle Marx 100 anos: a permanência do instável*. Rio de Janeiro: Rocco, 2009. p. 134-151.
- LEENHARDT, J. O Jardim: jogos de artifícios. In: LEENHARDT, J. (org.). *Nos Jardins de Burle Marx*. São Paulo: Perspectiva, 2010. p. 7-68. (Coleção Estudos, 150).
- LISBOA, C. T. *Mosaico português: 100 anos na paisagem urbana de Campinas*. 275 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.
- MOTTA, M. *Sobre Rochas, Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsen, 2017.
- O'DONNELL, J. *A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890-1940)*. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.
- PELLEGRINI, A. C. S. Pedra, papel: tesouro. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO SUL: PEDRA, BARRO E METAL: NORMA E LICENÇA NA ARQUITETURA MODERNA DO CONE SUL AMERICANO – 1930-1970, 4., Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: Docomomo Brasil, 2013. p. 1-30.
- PINHEIRO, A. I. et al. Praia de Copacabana: um ícone carioca. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 3, p. 57-76, 2009.
- REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA. v. 37, n. 3, 1969.

TABACOW, J. Pedra Portuguesa: ascensão e queda de uma tradição. *Arquiteturismo em Questão*, ano 6, 2012.

TEIXEIRA, M. *O centenário da mais bela avenida do Rio – Avenida Atlântica, Copacabana*. *Jornal Copacabana Zona Sul*, v. 126, ano 10, 2005. Disponível em: <https://jornalcopacabana.com.br/ed126/milton.html>. Acesso em: 18 out. 2015.

VELHO, G. *A utopia urbana: um estudo de Antropologia Social*. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. (Coleção Biblioteca de Ciências Sociais).

YLLANA, T. S. *Rochas, Desenhos e Desígnios: o calçadão de Copacabana*. 341 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

### TEBA SILVA YLLANA

 0000-0001-5633-4147 | Universidade Estadual de Londrina | Centro de Tecnologia e Urbanismo | Departamento de Arquitetura e Urbanismo | Rodovia Celso Garcia Cid, PR-445, Km 380, 86057-970 | Londrina, PR, Brasil | E-mail: [teba@uel.br](mailto:teba@uel.br)

SUBMETIDO EM  
29/3/2021

VERSÃO FINAL EM  
5/9/2021

APROVADO EM  
2/2/2022

### COMO CITAR ESTE ARTIGO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

YLLANA, T. S. Histórias não contadas sobre o Calçadão de Copacabana. *Oculum Ensaios*, v. 19, e225322, 2022. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v19e2022a5322>