

**UFRRJ**  
**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO,**  
**CULTURA E SOCIEDADE (PPGPACS)**

**DISSERTAÇÃO**

**Calçadas de Copacabana e sua paisagem cultural:  
um olhar sobre o patrimônio cultural urbano e seu uso coletivo**

**Giselle Aparecida de Sousa Araujo**

**2025**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E  
SOCIEDADE**

**CALÇADAS DE COPACABANA E SUA PAISAGEM CULTURAL:  
UM OLHAR SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL URBANO E SEU  
USO COLETIVO**

**GISELLE APARECIDA DE SOUSA ARAUJO**

*Sob a Orientação da Professora*  
Elis Regina Barbosa Angelo

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do Grau de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**, no Programa de Pós- Graduação *Stricto Sensu* em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPACS). Área de concentração Patrimônio Cultural: Memória, Identidades e Sociedade.

Nova Iguaçu, RJ  
2025

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

A658c

Araujo, Giselle Aparecida de Sousa, 1980-  
Calçadas de Copacabana e sua paisagem cultural: um  
olhar sobre o patrimônio cultural urbano e seu uso  
coletivo / Giselle Aparecida de Sousa Araujo. - Nova  
Iguaçu, 2025.  
213 f.: il.

Orientadora: Elis Regina Barbosa Angelo.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós- Graduação Stricto  
Sensu em Patrimônio, Cultura e Sociedade, 2025.

1. Calçadas de Copacabana. 2. Estado de conservação.  
3. Patrimônio cultural. 4. Paisagem cultura. 5. Leis  
patrimoniais. I. Angelo, Elis Regina Barbosa, 1973-  
orient. II Universidade Federal Rural do Rio de  
Janeiro. Programa de Pós- Graduação Stricto Sensu em  
Patrimônio, Cultura e Sociedade III. Título.



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E  
SOCIEDADE**



**TERMO Nº 745 / 2025 - PPGPACS (12.28.01.00.00.00.22)**

**Nº do Protocolo: 23083.050270/2025-51**

**Nova Iguaçu-RJ, 01 de setembro de 2025.**

**GISELLE APARECIDA DE SOUSA ARAUJO**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade, Área e Concentração Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade.

**DISSERTAÇÃO APROVADA EM: 02/07/2025.**

*(Assinado digitalmente em 01/09/2025 18:20 )*

ANA PAULA RIBEIRO DE ARAUJO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptAU (12.28.01.00.00.00.43)  
Matrícula: 2344729

*(Assinado digitalmente em 01/09/2025 20:13 )*

ELIS REGINA BARBOSA ANGELO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptAdT/IM (12.28.01.00.00.82)  
Matrícula: 1744846

*(Assinado digitalmente em 01/09/2025 17:39 )*

ISABELA DE FATIMA FOGACA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
PPGPACS (12.28.01.00.00.00.22)  
Matrícula: 1771910

*(Assinado digitalmente em 01/09/2025 20:03 )*

EDGAR DA SILVA GOMES  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 072.290.948-95

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp>  
informando seu número: **745**, ano: **2025**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **01/09/2025** e o código  
de verificação: **a2d3f52ac6**



*Dedico este trabalho a Deus, à minha mãe, Maria, pelo amor e apoio incondicional. Às minhas filhas, Anylara e Yarin, que são a minha vida. E às minhas avós, Maria Martins e Maria de Lurdes, que continuam presentes em minha memória e meu coração.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, a Deus, que me deu forças nos momentos em que pensei em desistir diante das dificuldades enfrentadas durante a pós-graduação. Mesmo quando tudo parecia dar errado, Ele me sustentou e não me deixou cair. Sou imensamente grata por tudo, pois sem Sua força, nada seria possível. E agradeço muito a minha fofurete Yarin, que via minha preocupação, e intercedia por mim orando a Deus: “Papai do céu, ajuda a mamãe a terminar o trabalho dela. Por favor, Deus!”.

Agradeço ao Professor Dr. Cláudio Antônio Santos Lima Carlos por sua orientação. Apesar de não ter podido chegar à etapa final, sua contribuição, por meio de seus ensinamentos, foi essencial durante a elaboração deste trabalho. Agradeço imensamente às professoras Dra. Elis Regina Barbosa Ângelo e Dra. Isabela de Fátima Fogaça pelos ensinamentos, pelo apoio e pela compreensão diante de todas as minhas dificuldades. Em especial, à professora Elis Regina, por aceitar me orientar nesta etapa final da minha jornada.

Expresso minha gratidão aos professores do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPACS) da UFRRJ pelos textos e reflexões sobre o patrimônio cultural. Essas contribuições foram essenciais para ampliar minha compreensão e aprofundar meus estudos nas áreas de patrimônio e memória, identidades e sociedade.

À minha psicóloga, Jamile Furtado Gonçalves, a mais profunda gratidão pelo apoio, pela escuta atenta e pela orientação. Sou grata por todo o suporte que me ofereceu.

Ao meu grande amigo José Rodolfo, pelas valiosas dicas acadêmicas, pelo incentivo constante e puxões de orelha sempre que eu esmorecia. Às minhas amigas Eliana Simião e Sueli Rodrigues, minha profunda gratidão por todo incentivo que me ajudaram a perseverar e seguir em frente. À minha querida amiga Margarida Maria Barbosa, que, de professora, virou amiga pra vida toda, agradeço por todas as orações e apoio. Aos demais amigos que também estiveram ao meu lado, sempre me motivando nos estudos, meu sincero agradecimento. Cada palavra de encorajamento e gesto de carinho fizeram toda a diferença nessa jornada.

Agradeço aos meus pais, Maria e Antônio, ao meu esposo Rodrigo, à minha filha Anylara, e à minha irmã, Karla Verônica, por estarem sempre presentes, oferecendo apoio sempre que necessário.

**Muito obrigada a todos!**

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.”

“Fazer jardins não é imitar servilmente a natureza, mas, sim, (fazer) o jardim é um artifício que deve reintegrar o homem à sua paisagem natural”.

Roberto Burle Marx

## RESUMO

ARAÚJO, Giselle Aparecida de Sousa. **Calçadas de Copacabana e sua paisagem cultural:** um olhar sobre o patrimônio cultural urbano e seu uso coletivo. 2025. 213p. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, 2025.

Esta pesquisa tem como objetivo principal analisar e discutir sobre o estado de conservação das calçadas da Orla de Copacabana/Leme, patrimônio cultural urbano de uso coletivo, localizado na Avenida Atlântica, no Rio de Janeiro. Para isso, são considerados os instrumentos de proteção vigentes, leis e diretrizes, avaliando sua efetividade na preservação desse espaço. Além de identificar e documentar possíveis problemas de conservação, busca-se compreender o nível de comprometimento e valorização desse bem. Este estudo se justifica mediante a importância histórica, patrimonial e turística da Orla de Copacabana, que devido à sua transformação estrutural, morfológica, social e cultural, se tornou ícone do imaginário popular e projetou a cidade internacionalmente, através do seu símbolo, o famoso Calçadão de Copacabana. Seu projeto paisagístico foi ressignificado por Roberto Burle Marx em 1970 e tombado em níveis estadual (INEPAC – 1991) e municipal (atualmente IRPH – 2009) devido ao seu valor histórico e artístico. Foi incorporado à paisagem cultural do Sítio Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, que desde 2012 está na Lista de Patrimônio da Humanidade. No entanto, este estudo parte do pressuposto de que as medidas de proteção desse espaço público não garantem plenamente a conservação de seus elementos compositivos. Diante dessas considerações, entre os objetivos específicos desta pesquisa estão: refletir sobre os conceitos de Paisagem Cultural, de espaço público, e sobre a influência das leis de salvaguarda; investigar a formação da orla de Copacabana e seu processo de patrimonialização; identificar e analisar problemas estruturais nas calçadas da orla, considerando seu estado de conservação; e identificar o conhecimento local sobre sua importância patrimonial. Para isso, foi aplicada uma investigação de caráter teórico-metodológica baseada no método qualiquantitativo, incluindo: pesquisa bibliográfica e documental, investigação iconográfica com mapas, pranchas e fotografias, pesquisa de campo para registro do estado de conservação da obra, e levantamento de dados *in loco*, incluindo entrevistas estruturadas. Esse conjunto de procedimentos visa garantir uma compreensão ampla e detalhada do objeto de estudo. A pesquisa identificou falhas na conservação das calçadas da Orla de Copacabana e baixa conscientização sobre sua proteção legal. Apesar de valorizada pela população, existe a necessidade de manutenção, de fiscalização efetiva e de ações de educação patrimonial.

**Palavras-chaves:** Calçadas de Copacabana; Estado de conservação; Patrimônio Cultural; Paisagem Cultural; Leis patrimoniais.

## ABSTRACT

ARAÚJO, Giselle Aparecida de Sousa. **Calçadas de Copacabana e sua paisagem cultural: um olhar sobre o patrimônio cultural urbano e seu uso coletivo.** 2025. 213p. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, 2025.

This research aims to analyze and discuss the state of conservation of the sidewalks of the Copacabana/Leme waterfront, a collective urban cultural heritage located on Avenida Atlântica in Rio de Janeiro. In order to achieve this, the study considers the existing protection instruments, laws, and guidelines, assessing their effectiveness in preserving this space. In addition to identifying and documenting potential conservation issues, the research pretends to understand the level of commitment and appreciation of this heritage. This study is justified by the historical, patrimonial, and tourist significance of the Copacabana waterfront, which, due to its structural, morphological, social, and cultural transformation, has become an icon of popular imagination and has projected the city internationally through its symbol, the famous Calçadão de Copacabana. Its landscape design was reinterpreted by Roberto Burle Marx in 1970 and it was designated as a heritage site at both the state (INEPAC – 1991) and municipal (currently IRPH – 2009) levels due to its historical and artistic value. It was incorporated into the cultural landscape of the Rio de Janeiro: Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea site, which has been on the World Heritage List since 2012. However, this study is based on the premise that the protective measures for this public space do not fully ensure the conservation of its compositional elements. Based on these considerations, the focus of this research include: reflecting on the concepts of Cultural Landscape, public space, and the influence of safeguard laws; investigating the formation of the Copacabana waterfront and its heritage process; identifying and analyzing structural issues in the waterfront sidewalks, considering their state of conservation; and assessing local knowledge regarding its patrimonial significance. In order to achieve this, a theoretical-methodological investigation based on a qualitative-quantitative method was conducted, including: bibliographic and documentary research, iconographic investigation with maps, plans, and photographs, field research to document the state of conservation of the site, and *in situ* data collection, including structured interviews. This set of procedures aims to provide a broad and detailed understanding of the study's subject. The research identified deficiencies in the preservation of the sidewalks along Copacabana's waterfront, as well as a limited public awareness regarding their legal protection. Although these structures are culturally valued by the local population, the study highlights the need for regular maintenance, effective oversight, and heritage education initiatives.

**Keywords:** Calçadão de Copacabana; State of conservation; Cultural Heritage; Cultural Landscape; Heritage Laws.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b>	Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana. Vista 5º andar – Ed. Temporada Copacabana. Avenida Atlântica, 3196, Rio de Janeiro.....	<b>23</b>
<b>Figura 2</b>	Sítio Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar. Em destaque o conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana – Avenida Atlântica no Rio de Janeiro .....	<b>43</b>
<b>Figura 3</b>	Estrutura urbana – Vista área de Copacabana nos anos 30 .....	<b>52</b>
<b>Figura 4</b>	Estrutura urbana – Vista área de Copacabana – 1952 .....	<b>52</b>
<b>Figura 5</b>	Decreto nº 1.551 de 26 de novembro de 1913. Manuscrito assinado pelo então prefeito do Distrito Federal, Amaro Cavalcanti. ....	<b>53</b>
<b>Figura 6</b>	Fiscal de praia medindo o comprimento dos trajes de banho anos 20.....	<b>54</b>
<b>Figura 7</b>	Mapa parcial da Cidade do Rio de Janeiro com áreas aterradas sobre o mar.....	<b>62</b>
<b>Figura 8</b>	Casa de Banhos de D. João VI.....	<b>63</b>
<b>Figura 9</b>	Planta da Cidade do Rio de Janeiro e Subúrbios. Rio de Janeiro: Laemmert & Co, 1892 – [190-?]. Detalhe bairro de São Cristóvão e Ponta Caju e suas praias .....	<b>64</b>
<b>Figura 10</b>	Bairros São Cristóvão e Caju, Rio de Janeiro, 2024. Destaque Rua Praia do Caju e localização Casa de Banhos de D. João VI (Atual Museu da Limpeza Urbana) .....	<b>64</b>
<b>Figura 11</b>	Vista de Copacabana da Ladeira do Barroso, 1911 (Atual Ladeira dos Tabajaras). Pintura a óleo sobre tela de Eliseu Visconti, “vista a partir de sua casa em direção ao mar”.....	<b>66</b>
<b>Figura 12</b>	Abertura do Túnel de Copacabana (Túnel Velho) em 1892.....	<b>67</b>
<b>Figura 13</b>	Túnel de Copacabana ampliado e reinaugurado, atual Alaor Prata ou Túnel Velho, 1927.....	<b>67</b>
<b>Figura 14</b>	Praia de Copacabana vista do Leme, 1890. Paisagem mostra o grande areal antes da urbanização.....	<b>68</b>
<b>Figura 15</b>	Entrada do Túnel do Leme (Túnel Novo) – 1907.....	<b>68</b>
<b>Figura 16</b>	Plantas do Projeto Cidade Balneária Cidade da Gávea. Desenhos nº 1 e 2, 1891.....	<b>70</b>
<b>Figura 17</b>	Propaganda da Empresa de Construções Cíveis. Anunciando venda de terrenos em Copacabana, 1892.....	<b>71</b>
<b>Figura 18</b>	Mapa Avenida Atlântica, margeando as praias do Leme e de Copacabana no Rio de Janeiro. Destaque em azul Ciclovía que atravessa toda a Avenida .....	<b>74</b>
<b>Figura 19</b>	PAL 191 – Alinhamento Av. Atlântica, 1909.....	<b>75</b>

<b>Figura 20</b>	Vista da orla de Copacabana com sinais de construção da Avenida Atlântica, [1907?]. Detalhe – Construção entre a Rua do Barroso e a ponta da pedreira do Inhangá.....	<b>77</b>
<b>Figura 21</b>	Pedreira Inhangá sendo cortada para dar passagem a Avenida Atlântica, 1910. ....	<b>78</b>
<b>Figura 22</b>	Figura 1. PAA 139 – Projeto de abertura da Avenida Atlântica, 1905.....	<b>78</b>
<b>Figura 23</b>	Vista aérea de Copacabana – Hotel Copacabana Palace, c.1926. Pedreira do Inhangá cortada. ....	<b>79</b>
<b>Figura 24</b>	Vista a praia de Copacabana, 1895. Pedreira do Inhangá completa – com seus três morros. ....	<b>80</b>
<b>Figura 25</b>	Copacabana – altura do atual Posto 6, c.1907. ....	<b>81</b>
<b>Figura 26</b>	Vista aérea da Avenida Atlântica, c.1910.....	<b>82</b>
<b>Figura 27</b>	Leme, Um dos aspectos da Avenida Atlântica, 1912.....	<b>83</b>
<b>Figura 28</b>	Copacabana, Um dos aspectos da Avenida Atlântica, 1912.....	<b>83</b>
<b>Figura 29</b>	Obras para a recuperação e remodelação da Avenida Atlântica, 1919.....	<b>85</b>
<b>Figura 30</b>	Melhoramentos na Avenida Atlântica, 1919.....	<b>86</b>
<b>Figura 31</b>	Melhoramentos na Avenida Atlântica – obra finalizada, 1919.....	<b>86</b>
<b>Figura 32</b>	Marco comemorativo após a inauguração da Avenida Atlântica, c. 1920.....	<b>87</b>
<b>Figura 33</b>	Marco comemorativo atualmente. Praça Almirante Júlio de Noronha. 2024	<b>87</b>
<b>Figura 34</b>	Ressaca na praia de Copacabana, 1919. Destruição da pavimentação – aproximadamente um mês antes do início das reformas de 1919.....	<b>89</b>
<b>Figura 35</b>	Ressaca nas praias do Leme e Copacabana, respectivamente, 1921. Destruição da pavimentação.....	<b>89</b>
<b>Figura 36</b>	Ressaca na praia Copacabana, 1924. Destruição da pavimentação.....	<b>90</b>
<b>Figura 37</b>	Ressaca na praia de Copacabana, 1925. Destruição da pavimentação em frente ao Copacabana Palace.....	<b>90</b>
<b>Figura 38</b>	Trecho da Avenida Atlântica, c.1920.....	<b>91</b>
<b>Figura 39</b>	Largo do Rossio, em Lisboa.....	<b>92</b>
<b>Figura 40</b>	Largo de São Sebastião, em Manaus.....	<b>92</b>
<b>Figura 41</b>	Calçada com padrão de “Ondas” perpendicular ao mar, 1921. Ressaca na praia do Leme.....	<b>93</b>

<b>Figura 42</b>	Calçada com padrão de “Ondas” paralelo ao mar, 1929.....	<b>93</b>
<b>Figura 43</b>	Remodelação da Avenida Atlântica – padrão de “Ondas” perpendicular ao mar, 1939. Retirada dos postes e dos refúgios centrais.....	<b>94</b>
<b>Figura 44</b>	Trecho da Avenida Atlântica – Detalhe dos padrões de piso se encontrando, c.1938.....	<b>95</b>
<b>Figura 45</b>	Trecho da Avenida Atlântica – Detalhe dos padrões de piso se encontrando, c.1965.....	<b>95</b>
<b>Figura 46</b>	Trecho da Avenida Atlântica com padrões de piso se encontrando em dois pontos e ladrilho hidráulico em primeiro plano, 1928.....	<b>96</b>
<b>Figura 47</b>	Grande trecho em ladrilho hidráulico imitando Padrão de “Ondas” paralelo ao mar, c.1930.....	<b>97</b>
<b>Figura 48</b>	Pavimentação Orla de Copacabana. Ampliação de Burle Marx.....	<b>97</b>
<b>Figura 49</b>	Obras de remodelação da Avenida Atlântica, 1970.....	<b>99</b>
<b>Figura 50</b>	Obras de remodelação da Atlântica, 1970. Aterro hidráulico – processo de transferência da areia para a praia e instalação de um interceptor oceânico.	<b>100</b>
<b>Figura 51</b>	Croqui de Burle Marx, uma quadra da Av. Atlântica. Exposição Pinacoteca, SP, dezembro de 2014.....	<b>102</b>
<b>Figura 52</b>	Burle Marx apresentando seu projeto para as calçadas de Copacabana. Bienal de Veneza, em 1970 – Solução de ampliação da Praia de Copacabana no Rio de Janeiro.....	<b>102</b>
<b>Figura 53</b>	Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana, c. 1970. Vista aérea Avenida Atlântica no Rio de Janeiro.....	<b>106</b>
<b>Figura 54</b>	Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana, 2015. Vista do topo do JW Marriott Hotel, Avenida Atlântica no Rio de Janeiro.....	<b>106</b>
<b>Figura 55</b>	Quiosques antigos, década de 90. Avenida Atlântica em frente ao Leme Othon Palace Hotel, no Posto 1.....	<b>112</b>
<b>Figura 56</b>	Quiosques modernizados, projetados 1999. Avenida Atlântica na frente do Copacabana Palace.....	<b>112</b>
<b>Figura 57</b>	Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana. Vista panorâmica do 5º andar – Ed. Temporada Copacabana. Avenida Atlântica, 3196, Rio de Janeiro.....	<b>117</b>
<b>Figura 58</b>	Mapa limitação geográfica dos setores analisados. Orla de Copacabana / Leme.....	<b>123</b>
<b>Figura 59</b>	Limitação geográfica – SETOR 1 Praça Almirante Júlio de Noronha e Avenida Princesa Isabel.....	<b>125</b>
<b>Figura 60</b>	Buracos e pedras soltas. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>126</b>
<b>Figura 61</b>	Raízes causando rachaduras e desníveis na pavimentação. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>126</b>
<b>Figura 62</b>	Veículos e patinetes estacionados sobre as calçadas. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>127</b>



<b>Figura 63</b>	Tampas de ferro e concreto nas caixas de visita. Avenida Atlântica – Leme.	<b>127</b>
<b>Figura 64</b>	Caçambas sobre a pavimentação e pedras portuguesas soltas. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>128</b>
<b>Figura 65</b>	Estabelecimento comercial ocupando a área pública. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>128</b>
<b>Figura 66</b>	Elementos fixados na pavimentação. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>129</b>
<b>Figura 67</b>	Posto de gasolina desativado. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>129</b>
<b>Figura 68</b>	Projeto para o alargamento da Avenida Atlântica. Destaque do trecho modificado. PRANCHA 1 – Projeto Rua Aurelino Leal e Praça Almirante Júlio de Noronha.....	<b>130</b>
<b>Figura 69</b>	Vista aérea da pavimentação da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.....	<b>130</b>
<b>Figura 70</b>	Esquina da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.	<b>130</b>
<b>Figura 71</b>	Rotatória da ciclovia Esquina da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.....	<b>130</b>
<b>Figura 72</b>	Projeto para o alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados. PRANCHA 2 – Projeto Ruas Martim Afonso e Rua Anchieta (complemento Rua Aurelino Leal).....	<b>131</b>
<b>Figura 73</b>	Esquina Rua Aurelino Leal com Avenida Atlântica – Leme.....	<b>131</b>
<b>Figura 74</b>	Estabelecimento comercial sobre padrão de piso modificado. Avenida Atlântica – Leme.....	<b>132</b>
<b>Figura 75</b>	Limitação geográfica - SETOR 2 Avenida Princesa Isabel e a Rua República do Peru.....	<b>133</b>
<b>Figura 76</b>	Buracos e pedras soltas. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>134</b>
<b>Figura 77</b>	Raízes causando rachaduras e desníveis na pavimentação. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>134</b>
<b>Figura 78</b>	Manutenção irregular com descaracterização na pavimentação. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>135</b>
<b>Figura 79</b>	Manutenção irregular – juntas largas, remendos e pedras fixadas com cimento. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>135</b>
<b>Figura 80</b>	Problemas estruturais: Tampas e caixas de visita de ferro e cobertas de pedra portuguesa. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>136</b>
<b>Figura 81</b>	Manutenção irregular de tampas e caixas de visita interferindo na composição. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>136</b>
<b>Figura 82</b>	Frente da garagem de edifícios com rachaduras e desníveis na pavimentação. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>137</b>
<b>Figura 83</b>	Calçada na Frente da Praça do Lido. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>137</b>

<b>Figura 84</b>	Estabelecimento comercial ao lado da Praça do Lido. Cobertura do piso com deck de madeira. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>138</b>
<b>Figura 85</b>	Canteiro central - elevação da pavimentação, tubos de conduíte aparentes e patinetes estacionados em calçada degradada. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>138</b>
<b>Figura 86</b>	Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados. PRANCHA 3 – Avenida Princesa Isabel e Rua Belford Roxo	<b>139</b>
<b>Figura 87</b>	Esquina Avenida Princesa Isabel com Avenida Atlântica. Detalhe do trecho modificado. Vista de edifício na Avenida Princesa Isabel – Copacabana.....	<b>139</b>
<b>Figura 88</b>	Esquina Avenida Princesa Isabel com Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>139</b>
<b>Figura 89</b>	Estabelecimento comercial sobre piso com o projeto modificado. Esquina Rua Prado Junior com Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>140</b>
<b>Figura 90</b>	Estabelecimento comercial sobre piso com o projeto modificado. Esquina Rua Prado Junior com Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>140</b>
<b>Figura 91</b>	Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados. PRANCHA 5 – Ruas Ronald de Carvalho e Rodolfo Dantas...	<b>141</b>
<b>Figura 92</b>	Limitação geográfica – SETOR 3 Rua República do Peru e a Rua Bolívar...	<b>142</b>
<b>Figura 93</b>	Descaracterização: desenho alterado e manchas no piso. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>143</b>
<b>Figura 94</b>	Problemas estruturais: buracos e manutenção irregular. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>143</b>
<b>Figura 95</b>	Problemas estruturais: gola de árvore obstruindo a rampa acesso. Avenida Atlântica – Copacabana .....	<b>143</b>
<b>Figura 96</b>	Limitação geográfica – SETOR 4 Rua Bolívar e a Rua Francisco Otaviano...	<b>144</b>
<b>Figura 97</b>	Problemas estruturais: manutenção irregular, buracos e raízes causando desníveis no pavimento. Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>145</b>
<b>Figura 98</b>	Trecho do projeto apagado. Avenida Atlântica, esquina com a Rua Miguel Lemos – Copacabana.....	<b>145</b>
<b>Figura 99</b>	Museu da Imagem e do Som (MIS). Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>146</b>
<b>Figura 100</b>	Museu da Imagem e do Som (MIS). Tapumes de metal cercando a calçada na Avenida Atlântica – Copacabana.....	<b>147</b>
<b>Figura 101</b>	Concessionária de saneamento básico, Águas do Rio. Tapumes de metal cercando a calçada no canteiro central na Avenida Atlântica – Copacabana.	<b>147</b>
<b>Figura 102</b>	Vista aérea do cercado da concessionária de saneamento básico, Águas do Rio Calçada no canteiro central na Avenida Atlântica – Copacabana .....	<b>148</b>
<b>Figura 103</b>	Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaque A – trecho atualmente apagado. Destaque B – trecho ocupado pela Águas do Rio. PRANCHA 12 – Ruas Miguel Lemos e Sá Ferreira .....	<b>148</b>

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b>	Atributos, Autenticidade e Integridade.....	45
<b>Tabela 2</b>	Critérios para análise de estado de conservação das calçadas da orla de Copacabana/Leme.....	121
<b>Tabela 3</b>	Limitação Geográfica dos setores analisados da orla de Copacabana/Leme.....	122
<b>Tabela 4</b>	Limitação Geográfica dos projetos das Calçadas de Copacabana/Leme.....	124
<b>Tabela 5</b>	Grupos de entrevistados.....	149
<b>Tabela 6</b>	Perfil dos Entrevistados.....	149
<b>Tabela 7</b>	Grupos de entrevistados.....	150
<b>Tabela 8</b>	Nível de Satisfação da População local com a Orla.....	151
<b>Tabela 9</b>	Significado da orla por categoria.....	152
<b>Tabela 10</b>	Experiência do Turista na orla Copacabana/Leme.....	153
<b>Tabela 11</b>	Proximidade com o Tema Patrimônio Cultural.....	155
<b>Tabela 12</b>	Percepções de problemas estruturais por categoria .....	159
<b>Tabela 13</b>	Percepções sobre reparos e manutenções por categoria .....	162
<b>Tabela 14</b>	Marco Lógico do Sítio Rio Patrimônio Mundial.....	166

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b>	Conhecimento sobre Patrimônio Cultural.....	155
<b>Gráfico 2</b>	Nível de Proximidade com o Tema Patrimônio Cultural.....	155
<b>Gráfico 3</b>	Conhecimento sobre os instrumentos de proteção da Orla de Copacabana ...	156
<b>Gráfico 4</b>	Conhecimento sobre outros instrumentos de proteção da Orla de Copacabana	157
<b>Gráfico 5</b>	Percepções sobre problemas estruturais.....	158
<b>Gráfico 6</b>	Percepções sobre reparos e manutenções.....	161

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>17</b>
<b>1. PATRIMÔNIO CULTURAL URBANO: GESTÃO E PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL</b>	<b>23</b>
1.1. Paisagem Cultural: origens, conceito, debates e considerações .....	25
1.2. Delineando a trajetória das políticas de proteção à paisagem cultural no Brasil e a influência da UNESCO.....	38
1.3. Construção do espaço público urbano: conceitos, reflexões e o papel do poder público na preservação desse espaço .....	48
<b>2. CALÇADAS DE COPACABANA: PATRIMÔNIO PAISAGÍSTICO E SUA PAISAGEM CULTURAL</b>	<b>58</b>
2.1. Copacabana: o surgimento de um bairro à beira do Atlântico .....	61
2.2. Orla de Copacabana: breves relatos sobre a história e a formação da Avenida Atlântica .....	73
2.3. Calçadas de Copacabana: construção e destruição, um paradoxo de transformação	82
2.4. Patrimônio Paisagístico: Roberto Burle Marx e a resignificação do espaço urbano	98
2.5. Patrimonialização da Orla de Copacabana: do patrimônio paisagístico à paisagem cultural .....	107
<b>3. ORLA DE COPACABANA E SEU PATRIMÔNIO PAISAGÍSTICO: PROTEÇÃO E CONSERVAÇÃO DA PAISAGEM CARIOCA</b>	<b>115</b>
3.1. Patrimônio Paisagístico: estado de conservação e diretrizes para proteção das Calçadas de Copacabana .....	117
3.2. Integridade e autenticidade: estado de conservação das Calçadas de Copacabana ..	122
3.3. Patrimônio Paisagístico na Orla de Copacabana: valores atribuídos e conhecimento para salvaguarda .....	149
3.4. Orla de Copacabana e seu Patrimônio Paisagístico: uma análise crítica sobre a conservação das Calçadas de Copacabana.....	165
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>171</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>174</b>
<b>APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados .....</b>	<b>185</b>
<b>ANEXO A – Deliberação CET nº 02, de 5 de junho de 2018.....</b>	<b>189</b>
<b>ANEXO B – cópias Projetos Aprovados de Alinhamento (PAAs nº 137, 138, 139, 140, 141) construção da Avenida Atlântica, 1905.....</b>	<b>195</b>
<b>ANEXO C – PAL 191 - Alinhamento Avenida. Atlântica, 1909.....</b>	<b>200</b>
<b>ANEXO D – Conjunto pranchas realivas ao projeto original das calçadas de Copacabana – Avenida Atlântica, Rio de Janeiro. Autor: Roberto Burle Marx, 1970.....</b>	<b>201</b>

## INTRODUÇÃO

Paisagem Cultural é um termo bastante discutido nos últimos anos. Seu conceito advém de muito trabalho, pesquisas e debates dentro do campo do Patrimônio Cultural no decorrer do século XX e início do século XXI e está intrinsecamente ligado às políticas culturais. A cidade do Rio de Janeiro faz parte dessa trajetória como a primeira cidade no mundo a receber o título de patrimônio cultural da humanidade na categoria Paisagem Cultural, sítio Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, e é nesse título que o objeto dessa pesquisa está inserido – a orla de Copacabana.

Apesar do título deste trabalho se referir às famosas Calçadas de Copacabana, conhecidas internacionalmente, este estudo vai além delas, pois se trata de uma Paisagem Cultural integrada ao ambiente urbano. Diante disso, o objeto deste estudo é na verdade a união entre o conjunto urbano-paisagístico ao longo da orla (calçadas centrais e laterais, canteiro central e espécies arbóreas), toda faixa de areia da Praia de Copacabana, e a relação com os grupos sociais nele inseridos. Ou seja, não são apenas pedras, areia e mar, mas sim: história, memória social, identidade, pertencimento e a natureza como a matéria-prima ressaltada pela intervenção artística do homem. Marcada historicamente devido a sua transformação estrutural, morfológica, social e cultural, a Orla de Copacabana se tornou parte do imaginário popular.

Ela foi palco de manifestações populares e acontecimentos – atos de protestos e de homenagem; tradições – carnaval de rua, festas religiosas e o *Réveillon* carioca; e diversas manifestações artísticas – arte, música, fotografia, cinema e literatura; vivas até hoje. Neste contexto, fica evidente o valor histórico e social deste objeto de estudo, que sozinho respalda este recorte. Mas a justificativa para esta pesquisa vai além de sua valorização cultural, questiona-se também a eficácia dos mecanismos de proteção e conservação desse espaço público. Embora exista o tombamento, a constituição, as leis e as diretrizes que viabilizam a proteção legal desse patrimônio, nem sempre essas leis e instrumentos legais surtem o efeito desejado, ou simplesmente não são cumpridas por falta de fiscalização efetiva da Prefeitura e/ou dos órgãos competentes. E o problema se agrava quando os gestores encontram “brechas” que justifiquem ou autorizem certas ações.

Ao longo de vários anos a imagem das Calçadas de Copacabana vem sendo usada indiscriminadamente pelo governante “da vez” que usufrui das benesses que o turismo traz

para a cidade. É necessário encontrar meios efetivos que promovam uma utilização racional desse espaço público tão emblemático para os cariocas.

Destaco, ainda, que o problema citado não é o turismo, mas sim a forma de uso desse espaço, a falta de educação patrimonial, os excessos em função dos “megaeventos” ligados à indústria do turismo e ao capitalismo, que provocam problemas relacionados à preservação do meio ambiente, à conservação e à depredação desse patrimônio cultural. A diversidade cultural relacionada ao turismo em Copacabana faz parte do cotidiano carioca. O turista, assim como o próprio carioca, é parte integrante dessa grande obra de arte em “escala urbana” e deve interagir com ela de maneira consciente e respeitosa.

Como o objeto dessa pesquisa se trata de um patrimônio cultural de uso coletivo dentro do espaço urbano, também se faz necessário analisar alguns aspectos da lei relacionados à gestão do planejamento urbano, a partir da lei federal denominada Estatuto da Cidade, além do Plano Diretor<sup>1</sup> da cidade do Rio de Janeiro. Segundo Rabello (2005, p.2), quem trabalha na administração pública municipal conhece bem a complexidade relacionada ao tema: surgem vários conflitos por área de atuação entre os órgãos encarregados pela preservação de espaços e órgãos encarregados do planejamento urbano. Castro comenta que a criação do Estatuto da Cidade despertou a preocupação de se estabelecer, de forma clara, os níveis e as competências do planejamento urbano e da proteção do patrimônio cultural brasileiro. No caso das cidades, ter essa clareza de atribuições é uma tarefa difícil devido às atuações compartilhadas, onde muitos órgãos são encarregados de cuidar ou atuar sobre o mesmo objeto. Em notas, a autora explica que a proteção do patrimônio cultural é atribuição da Secretaria da Cultura e o planejamento urbano é de responsabilidade da Secretaria de Urbanismo ou de Planejamento.

Gerir uma cidade como a do Rio de Janeiro é uma tarefa muito complexa. Para Rabello (2005, p.3), “harmonizar estes múltiplos interesses é o desafio e a missão do administrador público de qualquer nível de governo, em prol não só da eficiência de sua ação, como também da transparência administrativa, tão fundamental para se viabilizar a cidadania”. Nesse contexto, o processo de gestão do solo urbano das grandes cidades é um enorme desafio, e a existência das leis e diretrizes sem a fiscalização adequada, responsáveis e/ou técnicos devidamente qualificados, não traz resultados efetivos para o processo de

---

<sup>1</sup> Plano Diretor é um instrumento da política urbana baseado nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que o define como “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”, obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes, e é regulamentado pela Lei Federal n.º 10.257 de 10 de julho de 2001, conhecida como “Estatuto da Cidade”.

conservação do espaço. As instâncias responsáveis pelas autorizações relativas a obras de intervenção, manutenção e instalações permanentes ou temporárias para eventos nem sempre seguem uma sequência lógica ou padronizada que permita a avaliação adequada das demandas e dos possíveis impactos ao patrimônio. Essa falta de ordenamento pode comprometer não apenas a eficiência administrativa, mas também a proteção efetiva do bem tombado, gerar decisões inconsistentes e dificultar a fiscalização. Além de fragilizar os processos decisórios, pode resultar em ações que desrespeitam princípios fundamentais da preservação, como a autenticidade e a integridade<sup>2</sup>.

As Calçadas de Copacabana, como são mundialmente conhecidas, estão localizadas na região litorânea da Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, possuem cerca de 4,15 km de extensão ao longo da Avenida Atlântica, entre a Praça do Leme e a Rua Francisco Otaviano. Esse conjunto urbano-paisagístico, composto por calçadas centrais e laterais, canteiro central e espécies arbóreas, foi projetado em 1970 por Roberto Burle Marx e integra as orlas das praias do Leme e de Copacabana. O conjunto foi tombado em nível estadual em 25 de janeiro de 1991, por meio do Processo E-18/000.030/91 do INEPAC<sup>3</sup> (provisório), e municipal em 4 de agosto de 2009, através do Decreto Municipal nº 30.936 (provisório) atualmente vinculado ao IRPH<sup>4</sup>. Além dos tombamentos municipais e estaduais, esse patrimônio está inserido no sítio Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, reconhecido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) como Patrimônio Cultural da Humanidade por sua paisagem cultural desde 1º de julho de 2012.

A extensão territorial desse patrimônio e a quantidade de elementos a serem protegidos, além do grande público que se relaciona com esse espaço, revela a complexidade de conservar esse patrimônio de maneira efetiva e constante. Compreende-se que cuidar e reparar um patrimônio cultural de uso coletivo e com o porte apresentado é uma tarefa difícil e por isso se faz necessário mecanismos e suportes que dialoguem entre si. Nesse sentido, este trabalho se fundamenta na suposição de que as medidas, leis e diretrizes destinadas à proteção

---

<sup>2</sup> Os conceitos de autenticidade e integridade foram consolidados por organismos internacionais como a UNESCO e o ICOMOS, especialmente a partir da Carta de Veneza (1964) e da Declaração de Nara (1994), sendo adotados no Brasil pelo IPHAN como princípios fundamentais na conservação e preservação do Patrimônio Cultural. Serão discutidos no Capítulo I sob uma perspectiva teórica e normativa, e aplicados ao objeto de pesquisa no Capítulo III.

<sup>3</sup> Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) é um órgão vinculado ao governo do estado do Rio de Janeiro, subordinado à Secretaria de Estado de Cultura. Ele atua na preservação e conservação do patrimônio cultural em todo o estado do Rio de Janeiro.

<sup>4</sup> Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) está vinculado à Prefeitura do Município do Rio de Janeiro. Foi criado em 2012 a partir de um decreto municipal para cuidar do patrimônio cultural da cidade, após o reconhecimento do Rio como Patrimônio Mundial pela UNESCO.



da Orla de Copacabana, espaço público e patrimônio cultural da cidade do Rio de Janeiro, não são eficientes no que tange à conservação de seus elementos compositivos.

A partir da hipótese apresentada, esta pesquisa tem como objetivo geral analisar e discutir sobre o estado de conservação das calçadas do conjunto urbano-paisagístico da Orla de Copacabana / Leme, considerando os instrumentos de proteção vigentes, leis e diretrizes, e sua efetividade na salvaguarda desse espaço. Pretende-se, além disso, identificar e documentar os possíveis problemas encontrados nessa tentativa de conservação.

Constituem-se como objetivos específicos:

- Refletir sobre os conceitos de Paisagem Cultural e de espaço público, e sobre a contribuição das leis e diretrizes criadas para salvaguarda desse bem, mediante aos desafios da conservação de um patrimônio cultural urbano em um espaço público integrado à natureza;
- Investigar a formação histórica da Orla de Copacabana e seu processo de patrimonialização, buscando compreender as transformações urbanas que moldaram sua identidade ao longo do tempo, bem como os mecanismos de preservação e valorização desse espaço;
- Identificar e analisar problemas estruturais nas calçadas da orla, considerando seu estado de conservação, documentando e correlacionando-as às indicações do instrumento legal – Deliberação CET Nº 02, de 05 de junho de 2018<sup>5</sup> (ANEXO A) – com as práticas, irregularidades e/ou com o estado de conservação *in loco*;
- Identificar o conhecimento do público local sobre os instrumentos de proteção legal e a importância desse objeto de estudo.

Diante da justificativa, da hipótese e dos objetivos apresentados, tornou-se necessária uma investigação de caráter teórico-metodológico. Para isso, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, estruturada nos seguintes procedimentos metodológicos: (1) revisão teórica: pesquisa bibliográfica e documental – livros, artigos científicos, dissertações, teses, jornais, leis, decretos, atas, resoluções e cartas patrimoniais; (2) pesquisa iconográfica: pranchas, mapas e fotografias disponíveis em matérias de jornais, periódicos, sites, artigos científicos, dissertações e teses; (3) pesquisa de campo: observações e elaboração de acervo fotográfico, documentando o estado de conservação, autenticidade e integridade da obra; (4) levantamento de dados *in loco*: realização de entrevistas estruturadas para aprofundar a análise.

---

<sup>5</sup> Deliberação CET Nº 02, de 05 de junho de 2018 - Portaria do Conselho Estadual de tombamento do Estado do Rio de Janeiro (CET) que “define os parâmetros de gestão das orlas tombadas do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon e áreas de tutela para proteção da ambiência”. Disponível em: <<http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/acervo/detalhar/37/0>> Acesso em: 02 de maio. 2023.

A escolha da abordagem qualitativa visa uma maior compreensão sobre as irregularidades de uso e o estado de conservação desse patrimônio, além de gerar informações sobre o conhecimento do público relacionado às regras para utilização e importância desse bem.

Esse trabalho foi estruturado em três capítulos utilizando a metodologia apresentada:

O **primeiro capítulo** – *Patrimônio Cultural Urbano: gestão e preservação da Paisagem Cultural* – busca uma apresentação e uma discussão conceitual destinadas à fundamentação teórica e ao delineamento de questões indispensáveis para discorrer sobre os conceitos-chaves da pesquisa. Busca, também, realizar uma breve discussão acerca dos conceitos e definições sobre Paisagem, Paisagem Natural e Paisagem Cultural. Para isso serão utilizadas as Cartas patrimoniais<sup>6</sup> em ordem cronológica, de modo a delinear a trajetória dessa área do patrimônio cultural que resultou na categoria Paisagem Cultural. Além disso, procura-se trazer um breve contexto histórico e discussões sobre as leis de salvaguarda do patrimônio cultural, destacando os instrumentos voltados à proteção da paisagem, ambiência, Paisagem Cultural e ao Patrimônio Natural. Pretende-se apresentar uma breve discussão sobre os conceitos de espaço público urbano e a contribuição das leis e diretrizes criadas para proteção e conservação desse espaço (conjunto urbano-paisagístico e praia de Copacabana / Leme).

O **segundo capítulo** – *Calçadas de Copacabana: Patrimônio Paisagístico e sua Paisagem Cultural* – apresenta um breve relato histórico sobre a formação da Orla de Copacabana e seu processo de transformação estrutural, morfológica e cultural. Isso inclui a descrição de intervenções humanas, como aterros e projetos arquitetônicos, além de algumas transformações sociais que contribuíram para sua identidade atual. Elaborado a partir de fontes primárias, apresenta também importantes contribuições sobre o início da construção da Avenida Atlântica, além de detalhes sobre as icônicas calçadas em “Ondas” idealizadas por Pereira Passos no início do século XX. Paralelamente, o estudo aborda o processo de patrimonialização, indicando como essa área foi sendo reconhecida como um espaço de valor histórico, cultural e simbólico, passando por diversas políticas de preservação e atribuição de significado dentro da memória coletiva. O capítulo ainda destaca uma lista de documentos oficiais encontrados, voltados à salvaguarda e à inclusão da cidade do Rio de Janeiro na Lista de Patrimônio da Humanidade em 2012, no sítio Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a

---

<sup>6</sup> As cartas patrimoniais são documentos elaborados por especialistas a partir dos resultados de encontros internacionais relacionados ao patrimônio cultural e produzidas por instituições como: UNESCO, ICOMOS, IPHAN, entre outras. Seu principal objetivo é orientar e normatizar procedimentos e métodos acerca da proteção, conservação e preservação do patrimônio cultural.

Montanha e o Mar, evidenciando a importância da Orla de Copacabana dentro desse Sítio. Além disso, traz considerações sobre a relevância de Roberto Burle Marx no processo de transformação urbana e de resignificação desse espaço público.

**O terceiro capítulo** – *Orla de Copacabana e seu Patrimônio Paisagístico: proteção e conservação do patrimônio cultural da paisagem carioca* – foi dividido em três tópicos de acordo com a metodologia utilizada nesta pesquisa e visando uma melhor estruturação do conteúdo:

✓ *Primeiro tópico:* apresenta a análise da Deliberação CET Nº 2, de 5 de junho de 2018. A tabela desenvolvida a partir dos parâmetros analisados na Deliberação CET com critérios para análise de estado de conservação das calçadas da Orla de Copacabana / Leme, baseada nos conceitos de autenticidade e integridade (IPHAN e UNESCO).

✓ *Segundo tópico:* discute os dados coletados a partir da pesquisa de campo<sup>7</sup> por meio de descrições dos problemas encontrados utilizando parte do acervo fotográfico para ilustrar e documentar o estado de conservação das calçadas. São apresentadas imagens das pranchas de Roberto Burle Marx, projeto para o alargamento da Avenida Atlântica (1970), com destaques aos pontos onde se constatou possuir algum tipo de incompatibilidade com o projeto original. Por fim, apresenta uma breve avaliação sobre o estado de conservação, ao final de cada setor analisado.

✓ *Terceiro tópico:* Apresenta o levantamento de dados<sup>8</sup>, incluindo tabelas elaboradas com base nos dados coletados durante as entrevistas *in loco*, obtidos a partir da realização de entrevistas estruturadas com questões elaboradas de acordo com o perfil do entrevistado. Este tópico é concluído com a análise dos valores atribuídos e a salvaguarda, que envolvem a avaliação do significado e do conhecimento para proteção e conservação do objeto de pesquisa. Destaca-se também a pluralidade cultural relacionada a esse bem, sua interação com objeto de estudo e a relevância desse espaço de memória coletiva e representação cultural em relação aos valores e significados atribuídos pela coletividade envolvida.

---

<sup>7</sup> A pesquisa de campo foi realizada ao longo da Avenida Atlântica, ocorreu entre 26 e 31 de julho de 2024, cobrindo diferentes setores próximos aos postos de salvamento. Foram feitos diversos registros fotográficos e vídeos para avaliar o estado das calçadas e comparar a pavimentação com o projeto original. Esses materiais foram essenciais para diagnosticar problemas de conservação e verificar a fidelidade com o projeto original.

<sup>8</sup> O levantamento de dados ocorreu em janeiro de 2024, com a aplicação teste nos dias 18 e 19, com 11 voluntários, seguida pela etapa formal entre 20 e 23, com mais 26 participantes, totalizando 37 entrevistados. Adotou-se uma abordagem mista, combinando perguntas abertas e fechadas, para melhor compreensão do objeto de estudo. A coleta foi realizada utilizando um formulário elaborado no *Google Forms* (Apêndice A). As respostas foram transcritas manualmente, sem disponibilização do link ao entrevistado.

# CAPÍTULO I

## PATRIMÔNIO CULTURAL URBANO: GESTÃO E PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL

A paisagem cultural é um bem cultural, o mais amplo, completo e abrangente de todos, que pode apresentar todos os bens indicados pela Constituição, sendo o resultado de múltiplas e diferentes formas de apropriação, uso e transformação do homem sobre o meio natural. (Carta de Bagé, 2007, p.1)

A Orla de Copacabana é parte da Paisagem Cultural Carioca e integra o sítio Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, que foi reconhecido como Patrimônio Mundial da Humanidade em 1º de julho de 2012. A categoria de paisagem cultural nunca havia sido utilizada por uma grande cidade para candidatura à lista de Patrimônio Mundial, tornando a Orla a primeira área urbana do mundo a receber esse título. O objeto deste estudo faz parte dessa paisagem: o conjunto urbano-paisagístico localizado na Avenida Atlântica, cidade do Rio de Janeiro (Figura 1).

**Figura 1** – Conjunto urbano-paisagístico da Orla de Copacabana.  
Vista 5º andar – Ed. Temporada Copacabana. Avenida Atlântica, 3196, Rio de Janeiro.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Para compreendermos o que levou ao surgimento da categoria Paisagem Cultural e a complexidade relacionada à sua valorização dentro do ambiente urbano, é essencial refletirmos sobre os conceitos de Paisagem, Paisagem Natural e Paisagem Cultural. As Cartas Patrimoniais<sup>9</sup> estabeleceram diretrizes fundamentais e contribuíram diretamente para os

---

<sup>9</sup> As Cartas Patrimoniais são documentos elaborados por especialistas a partir dos resultados de encontros internacionais relacionados ao patrimônio cultural, com o objetivo de orientar e normatizar procedimentos e métodos de preservação.

avanços nessa área do Patrimônio Cultural, assim como para a criação de normativas voltadas à sua preservação e conservação, considerando suas múltiplas particularidades. Para iniciar este capítulo, recorreremos a algumas dessas diretrizes a fim de traçar uma breve trajetória, considerando as categorias Paisagem Cultural e Patrimônio Natural. Além de evidenciar os desdobramentos contemporâneos dessa categoria do Patrimônio Cultural, propõe-se trazer reflexões e debates sobre esses conceitos, ampliando sua compreensão.

Sabendo que a história do patrimônio cultural está intrinsecamente ligada às políticas culturais, busca-se correlacioná-la com os instrumentos legais de proteção estabelecidos ao longo do tempo, além de apresentar um panorama sobre a legislação voltada à preservação do patrimônio cultural e natural no Brasil. Considerando que o objeto desta pesquisa se trata de um patrimônio cultural urbano coletivo, torna-se essencial analisar os aspectos legais relacionados ao planejamento urbano e às atribuições do poder público na sua preservação.

As Calçadas de Copacabana assumem a função de jardim e praça, configurando-se como espaço público que integra relações sociais, significados e memórias coletivas. Diante da complexidade desse bem, que correlaciona paisagem, obra de arte, espaço urbano e dinâmicas sociais e culturais – o encontro, o passeio, as festas, as tradições e a contemplação da natureza – torna-se necessária a discussão sobre o conceito de espaço público e as atribuições do poder público na preservação desse espaço, tema que também será abordado neste capítulo.

Ao longo deste capítulo, serão apresentados teóricos cujas contribuições ajudam a compreender o legado de Roberto Burle Marx, destacando a importância da Orla da Praia de Copacabana como patrimônio cultural de uso coletivo, espaço público integrado à natureza.

A compreensão da Paisagem Cultural passa por uma análise interdisciplinar. Envolve diversos conceitos, entre eles, a geografia, a arquitetura, o patrimônio e a antropologia. O legado deixado por Burle Marx exemplifica a interdisciplinaridade e a natureza dinâmica dessa categoria do patrimônio. Figueiredo (2013) destaca a importância de uma gestão territorial integrada para garantir o desenvolvimento sustentável e a preservação do patrimônio, e ressalta, ainda, o papel das Cartas Patrimoniais como guias fundamentais para orientar ações de conservação e estabelecer diretrizes fundamentais para a preservação desses espaços.

No contexto brasileiro, a proteção do patrimônio cultural ganhou força com a Constituição de 1937, que estabeleceu a preservação de monumentos históricos, artísticos e naturais, além de paisagens e locais de valor histórico e ambiental. Com isso, atentados contra esses bens passaram a ser equiparados a crimes contra o patrimônio nacional, possibilitando a

criação de políticas públicas eficazes. A partir dessa mudança, foi fundado um órgão dedicado à preservação do patrimônio cultural brasileiro, que mais tarde foi sucedido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), fortalecendo as iniciativas institucionais voltadas à conservação desses espaços e reconhecendo a importância da Paisagem Cultural.

A discussão sobre o espaço público também é essencial. Narciso (2009) evidencia a centralidade do espaço público na cidade, destacando-o como um ambiente onde se formam relações sociais, culturais e pessoais. Além disso, ressalta seu valor simbólico, sendo um espaço para expressões e interações sociais. Já Lefebvre (2000) defende que o urbanismo deve ir além do planejamento técnico, considerando a produção do espaço, o cotidiano das pessoas e o direito à cidade. Ele argumenta que o espaço urbano é definido pelo urbanismo, enquanto o território depende de planejadores e economistas, que eventualmente se unem devido a fatores políticos, como legislações, interesses governamentais ou disputas de poder.

No contexto específico de Copacabana, Yllana (2019) contribui para a compreensão das transformações ocorridas na orla ao destacar a reconstrução da Nova Avenida Atlântica, o papel de Roberto Burle Marx no desenvolvimento da paginação do piso e do seu paisagismo. Esses elementos reforçam a relevância da paisagem cultural como expressão da identidade urbana e memória coletiva.

Esses e demais teóricos e pesquisadores servirão de aporte teórico para esta pesquisa, trazendo reflexões que dialogam com a proposta aqui apresentada. Dessa forma, a articulação entre teoria e prática urbana permite refletir sobre a valorização da Paisagem Cultural no planejamento das cidades e na preservação do patrimônio. Este capítulo propõe um diálogo entre esses conceitos e as especificidades das calçadas de Copacabana, aprofundando a análise das relações entre espaço público, identidade e memória coletiva.

### **1.1. Paisagem Cultural: origens, conceito, debates e considerações**

Paisagem Cultural é um conceito que resulta de extensas pesquisas e debates no campo do Patrimônio Cultural ao longo do século XX e início do século XXI. Sua definição está intrinsecamente ligada às políticas culturais, refletindo as percepções sobre patrimônio e identidade. As Cartas Patrimoniais desempenham um papel fundamental como documentos orientadores desse conceito, estabelecendo diretrizes e princípios que influenciam as discussões e desdobramentos sobre a preservação e gestão dessas paisagens.

Para traçar a trajetória desse conceito começamos pela primeira Carta Patrimonial, datada de 1931, a *Carta de Atenas*<sup>10</sup>. No item Valorização de Monumentos, vê-se de maneira sutil um precursor do conceito Paisagem Cultural, no qual se recomenda o respeito à fisionomia das cidades, as ornamentações vegetais e a preservação de conjuntos com características pitorescas, sendo essas indicações apenas para monumentos e suas adjacências. Nesse momento, não se pensava em Patrimônio Natural e em Paisagem Cultural, nem se podia vislumbrar de forma clara as delimitações ou a união da natureza e da cultura. Porém, existem os “objetos” (natureza e cultura) que levantaram os questionamentos e discussões futuras. Para Magalhães (2013, p.8-9), “o par natureza e cultura”, ou melhor, a Paisagem Cultural é um desafio da área do Patrimônio Cultural no século XXI, diferentes espaços, casas, edifícios e diversas estruturas arquitetônicas convivem com jardins, praças e parques interligando solo urbano das cidades, tendo os jardins a função artística e estética de preparar “o espírito dos visitantes”.

Em 1962, a Recomendação de Paris para Paisagens e Sítios<sup>11</sup> já indicava que a proteção das paisagens e sítios deveria ser estendida para além das paisagens naturais, incluindo aquelas que possuem interferência do homem, ou seja, a paisagem urbana. Destaca, ainda, que as paisagens e sítios urbanos são em geral os mais ameaçados devido a obras, construções e especulação imobiliária. Ribeiro (2007, p.39) comenta que nesta recomendação ainda “não há uma definição do que está sendo chamado de paisagem”.

Em 1972, em Paris, durante a Convenção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural<sup>12</sup>, iniciaram-se as discussões que geraram as primeiras considerações sobre a salvaguarda do patrimônio mundial, cultural e natural. Esse documento define e reconhece o patrimônio cultural e natural, institui a criação de um órgão de proteção e conservação e a valorização do patrimônio cultural e natural de forma efetiva. No entanto, nesse momento essas definições foram consolidadas em apenas dois grupos que não dialogavam entre si. Considerava-se – Artigos 1º e 2º – como *Patrimônio Natural*: monumentos naturais, formações geológicas e fisiografias, sítios de beleza natural ou que constituem *habitat* de espécies animais e vegetais ameaçadas e de notável valor para a ciência ou a conservação. E como *Patrimônio Cultural*:

---

<sup>10</sup> Carta de Atenas – Elaborada em 1931, na Grécia, durante o I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos, organizado pelo Escritório Internacional de Museus da Sociedade das Nações.

<sup>11</sup> Recomendação relativa à proteção da beleza e do caráter das paisagens e sítios – Elaborada em 1962, durante a 12ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, em Paris.

<sup>12</sup> Convenção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural – realizada em 1972, na 17ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, em Paris.

obras arquitetônicas, esculturas, pinturas, conjuntos de construções isoladas ou reunidas (integrada à paisagem), sítios e objetos arqueológicos com valor excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico. A Convenção também indica a criação de um comitê intergovernamental, de um “Fundo do Patrimônio Mundial” e da “Lista do Patrimônio Mundial”, além da “Lista do Patrimônio Mundial em Perigo”, cujo objetivo é intervir em caso de degradação, risco de desaparecimento, vinculados a motivos diversos, entre eles, “empreendimentos de grande porte públicos ou privados, desenvolvimento urbano e turístico acelerados, destruição devida a mudanças de uso” (UNESCO, 1972, p. 7-8). Nesse momento, já se pensava em salvaguarda mediante os usos indevidos, alterações e intervenções do espaço patrimonial, ou seja, da “paisagem”.

Sobre a divisão natureza e cultura Ribeiro (2007, p.38) comenta: “essa concepção refletia a própria origem bipartida da preocupação com o patrimônio mundial, oriunda de dois movimentos separados: um que se preocupava com os sítios culturais e outro que lutava pela conservação da natureza”. Após as verificações iniciais constatou-se que alguns desses bens se enquadravam nos dois grupos e essa divisão precisou ser repensada.

Alguns anos depois, em 1985, foi instituído um grupo de trabalho<sup>13</sup> para tratar do tema baseado em uma abordagem que atendesse tanto aos critérios naturais quanto culturais, mas sem conectá-los. Para Magalhães (2013, p.10) “Esses critérios [...] não deram conta da diversidade do patrimônio mundial, e foi criada a classificação de Sítio Misto.” Sendo considerado *patrimônio misto cultural e natural* os bens que possuem o valor natural e cultural, de acordo com as definições de patrimônio cultural e patrimônio natural estabelecidos nos artigos 1º e 2º da Convenção, já citados.

Em 1976, em Nairóbi, durante a Conferência Geral da UNESCO para salvaguarda de conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea<sup>14</sup> continuaram as discussões envolvendo o patrimônio natural e construído que geraram considerações importantes para a futura união, entre eles e a cultura que se integra a esses espaços. Nesse documento foi definido o conceito de “ambiência dos conjuntos históricos” como: “(...) quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais” (UNESCO,

---

<sup>13</sup> Essa força-tarefa foi formada por membros do ICOMOS, da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) e da Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA). A reunião ocorreu em Paris, em 11 de outubro de 1985. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/sessions/09COM/documents/>

<sup>14</sup> Recomendações de Nairóbi - Recomendação relativa à salvaguarda de conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea - Elaborada em 1976, durante a 19ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, em Nairóbi.



1976, p.3). Esse conceito prevê e ilustra de forma clara a definição futura de *Paisagem cultural* que passará a ser considerada a partir de 1992.

A discussão se manteve em pauta durante a década de 80<sup>15</sup> e, mesmo após a instituição da classificação de *patrimônio misto cultural e natural*, a divisão entre natureza e cultura continuou a ser questionada, e assim se iniciou o processo que buscava a integração entre o homem, suas interações culturais, e a natureza. Em 1992, na Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural<sup>16</sup> em Santa Fé, no Novo México, a categoria Paisagem Cultural passou a existir definitivamente pela UNESCO e a fazer parte da lista do Patrimônio Mundial, buscando associar a natureza e a cultura.

Contudo, antes da referida convenção, a pedido do Comitê do Patrimônio Mundial, foi realizada uma reunião com especialistas<sup>17</sup> sobre as Paisagens Culturais, em La Petite-Pierre, na França, em outubro de 1992, organizada em conjunto pelo Centro do Patrimônio Mundial da UNESCO e pelo ICOMOS e a convite do Ministério Francês do Ambiente. O objetivo desta reunião foi rever os critérios, já estabelecidos, e criar as recomendações necessárias para a inclusão das Paisagens Culturais na Lista do Patrimônio Mundial. Após a análise das diretrizes operacionais foram consideradas alterações em seis critérios e acrescentada às recomendações para os novos parágrafos relativos às Paisagens Culturais. Essas deliberações foram adotadas pelo Comitê e passaram a fazer parte das novas diretrizes da Convenção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Entre as recomendações está a incorporação da nova categoria do patrimônio cultural, a *Paisagem Cultural*, cujo termo é definido como a interação entre a sociedade humana, sua evolução ao longo do tempo e o seu ambiente. Essa categoria foi dividida em três subcategorias: I – Paisagens claramente definidas; II – Paisagens

---

<sup>15</sup> 1981 – **Carta de Burra** – (ICOMOS – Austrália) medidas de gestão para a conservação e manutenção de sítios e monumentos com significado cultural, compreendendo também o seu entorno; 1981 – **Carta de Florença** – (ICOMOS) que visa à proteção dos jardins históricos, composição arquitetônica e vegetal de valor histórico ou artístico, como monumento a ser protegido; 1986 – **Carta de Washington** (ICOMOS) sobre a salvaguarda das cidades históricas e seu entorno natural ou construído pelo homem, atrelado a valores das civilizações urbanas; 1987 – **Carta de Petrópolis** – (ICOMOS – Brasil) 1º Seminário sobre preservação e revitalização de centros históricos urbanos, sítios que comportam as paisagens naturais ou construídas, a vivência e os valores de seus habitantes, concentrando os testemunhos e as manifestações culturais da cidade; 1989 – **Carta de Cabo Frio** – (ICOMOS – Brasil) que visa a salvaguarda do patrimônio natural e cultural da América Latina.

<sup>16</sup> Convenção relativa à proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural – realizada em dezembro de 1992 na 16ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial – UNESCO, em Santa Fé, Novo México, Estados Unidos da América. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/sessions/16COM/>.

<sup>17</sup> Especialistas de oito países (Austrália, Canadá, Egito, França, Alemanha, Nova Zelândia, Sri Lanka e Reino Unido) selecionados pelos seus conhecimentos ligados à paisagem cultural, e a diferentes áreas correlacionadas a arqueologia, história, ecologia paisagística, geografia, arquitetura paisagística e planejamento. Representantes da UNESCO, do Internacional Council on Monuments and Sites (ICOMOS) e da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN).

evoluídas organicamente, subdividida em duas: a – Paisagem relíquia (ou fóssil) e b – Paisagem contínua; e III – Paisagens culturais associativas.

Segundo Fowler (2003 *apud* Castriota, 2017, p.18) a Convenção de 1992 pode ser considerada o primeiro documento internacional a reconhecer e proteger esse patrimônio tão complexo, que liga a natureza e a cultura, como também afirma o *Handbook for Conservation and Management World Heritage Cultural Landscapes*:

Em 1992, a Convenção do Patrimônio Mundial tornou-se o primeiro instrumento jurídico internacional para reconhecer e proteger paisagens culturais em escala global, levando em consideração as diversas expressões da interação cultural das pessoas com seu ambiente natural em todos os contextos geoculturais. (UNESCO; ICOMOS, 2009, p. 18, tradução nossa)<sup>18</sup>

Em 1995, foi elaborada pelo Conselho da Europa a Recomendação r(95) sobre a conservação das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas<sup>19</sup>, trazendo algumas definições e recomendações sobre o tema: *Paisagem* é definida como um espaço territorial que se relaciona com o passado e o presente de uma sociedade, resultado de uma combinação de fatores naturais e humanos. E áreas de *Paisagem cultural* são uma parte territorial específica da Paisagem que “ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço” (Conselho da Europa, 1995, p. 3). A recomendação propõe diretrizes teóricas e práticas para identificação, proteção ambiental, conservação e para o desenvolvimento sustentável das áreas de paisagem cultural, incluindo as políticas paisagísticas de uso da terra e da paisagem como um todo. Nestes termos, entende-se como conservação a aplicação de medidas apropriadas, geridas por lei, com o intuito de preservar a paisagem e “salvaguardar seu futuro”. Por sua vez, política paisagística seria estruturas e diretrizes definidas pelas autoridades competentes do poder público, de proprietários de terras e/ou de outros interessados na valorização paisagem.

Figueiredo (2013, p.87) comenta sobre essa evolução agregadora e unificadora do conceito de Paisagem:

A Recomendação vê a paisagem como bem cultural, destacando três aspectos: a percepção do território; os testemunhos do passado e do relacionamento entre os indivíduos e seu meio; as especificidades das culturas locais, práticas, crenças e tradições. Por outro lado, diferencia “paisagem”, algo múltiplo, complexo e mais geral, de “áreas de paisagem cultural”, unidades de paisagens mais homogêneas, onde se pode identificar e justificar as especificidades e os valores reconhecidos como patrimônio cultural [...].

---

<sup>18</sup> Texto original: In 1992, the World Heritage Convention became the first international legal instrument to recognize and protect cultural landscapes at a global scale, taking in consideration the various expressions of the cultural interaction of people with their natural environment in every geo-cultural context.

<sup>19</sup> Recomendação Europa - sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas - Recomendação nº r (95) 9 - Elaborada em 1995, durante o 543º encontro de vice-ministros – Conselho da Europa – Comitê de Ministros.

Alguns anos depois, a Carta de Burra ou Carta Australiana<sup>20</sup> para a conservação dos sítios com significado cultural, em sua revisão de 1999, estabelece o conceito de sítio como “lugar, área, terreno, paisagem, edifício e outras obras, grupo de edifícios ou outras obras, e pode incluir componentes, conteúdos, espaços e vistas”. E em sua última atualização em outubro de 2013, a definição de Sítio foi adaptada para: “área geograficamente definida. Pode incluir elementos, objetos, espaços e vistas. O sítio pode ter dimensões tangíveis e intangíveis.” (ICOMOS, 2013, p.2, tradução nossa)<sup>21</sup>. Em notas estabelece o aspecto amplo de um sítio e deixa claro que ele pode incluir recursos naturais e culturais. Também traz exemplos de aplicação do termo:

O sítio pode ser grande ou pequeno: por exemplo, um memorial, uma árvore, um edifício individual ou grupo de edifícios, o local de um evento histórico, uma área urbana ou cidade, uma paisagem cultural, um jardim, uma planta industrial, um naufrágio, um local com vestígios *in situ*,<sup>22</sup> um arranjo de pedras, uma estrada ou rota de viagem, um local de encontro comunitário, um local com ligações espirituais ou religiosas. (ICOMOS, 2013, p.2, tradução nossa)<sup>23</sup>

Em 2000, na Convenção Europeia da Paisagem<sup>24</sup> realizada em Florença, o Conselho da Europa regulamentou a proteção das paisagens na Europa. Dessa Convenção resultou um novo instrumento dedicado a proteção, gestão e ordenamento de todas as paisagens europeias, trazendo mais um avanço na área do patrimônio cultural. Em seu texto aponta a preocupação com o meio ambiente e sugere atividades econômicas sustentáveis; destaca a importância das paisagens para os campos cultural, ecológico, ambiental e social; reconhece a importância da paisagem para a qualidade de vida da população em todas as áreas e sua contribuição

---

<sup>20</sup> A **Carta de Burra** – (ICOMOS – Austrália) foi elaborada em 1979 e passou por várias revisões e adaptações em 1981, 1988 e 1999. A versão atual foi adotada em 2013. Ela estabelece diretrizes, princípios e normas para a preservação, restauração, conservação e gestão de sítios com relevância cultural. Suas revisões possuem o objetivo de atualizar os avanços decorrentes das práticas de conservação no campo do Patrimônio Cultural. As três versões mais antigas (1979, 1981 e 1988) não são mais endossadas pelo ICOMOS da Austrália como documentos atuais, sendo considerados apenas documentos de arquivo. Disponível em: <https://australia.icomos.org/publications/burra-charter-practice-notes/burra-charter-archival-documents/>.

<sup>21</sup> Texto original: “(...) geographically defined area. It may include elements, objects, spaces and views. Place may have tangible and intangible dimensions” (ICOMOS, 2013, p.2).

<sup>22</sup> *In situ* é um termo do latim cuja tradução para a língua portuguesa significa “no lugar” ou “no local”. Na área de estudos sobre preservação esse termo se refere à conservação de um artefato arqueológico em seu local de origem. Disponível em: <https://historicengland.org.uk/advice/technical-advice/archaeological-science/preservation-in-situ/>.

<sup>23</sup> Texto original: “Place can be large or small: for example, a memorial, a tree, an individual building or group of buildings, the location of an historical event, an urban area or town, a cultural landscape, a garden, an industrial plant, a shipwreck, a site with *in situ* remains, a stone arrangement, a road or travel route, a community meeting place, a site with spiritual or religious connections”. (ICOMOS – Austrália, 2013, p. 2)

<sup>24</sup> **Convenção Europeia da Paisagem** – Documento instituído pelo Conselho da Europa em 20 de outubro de 2000, em Florença, (Série de Tratados Europeus) ETS n.º 176 – entrou em vigor em 1º de março de 2004, após ser ratificado por 10 Estados membros. Disponível em: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list>.

fundamental para o patrimônio cultural e natural europeu e para a formação das culturas locais; reconhece também que os vários tipos de evoluções modernas são aceleradores nas transformações das paisagens e aponta como responsabilidade de todos os cidadãos a proteção a paisagem. Em seu 1º Artigo traz definições de: paisagem, política paisagística, objetivo de qualidade paisagística, proteção da paisagem e gestão da paisagem. Entre elas destaco a *Paisagem* como “uma parte do território, tal como é percebida pelas populações, cujo caráter resulta da ação e da interação de fatores naturais e/ou humanos” (Conselho da Europa, 2000, p. 2, tradução nossa)<sup>25</sup>. Essa definição abrange tanto as paisagens com características notáveis quanto aquelas do cotidiano, ou degradadas. Em agosto de 2016, foi elaborado, em Estrasburgo, o protocolo que altera a Convenção Europeia da Paisagem (CETS n.º 219)<sup>26</sup> visando um maior alcance das disposições da Convenção, ampliando a cooperação internacional e regional para Estados Europeus que não são Estados membros do Conselho Europeu, mas que desejem implementar as diretrizes da Convenção. O texto da Convenção Europeia da Paisagem (ETS n.º 176) foi alterado de acordo com o disposto no Protocolo de alteração da Convenção. Com essas alterações a Convenção passa a ser denominada *Convenção do Conselho da Europa sobre a Paisagem*, entrando em vigor a partir de 1º de julho de 2021. Esse instrumento é considerado o primeiro tratado internacional dedicado exclusivamente à paisagem. É um marco significativo para patrimônio natural e cultural, reconhecendo a importância da preservação e gestão sustentável das paisagens para a qualidade de vida e o bem-estar das pessoas.

Elaborada na China em 2005, a Declaração de Xi'An sobre a Conservação do entorno edificado, sítios e áreas do Patrimônio Cultural<sup>27</sup> também traz a necessidade de abordar o entorno de forma estratégica, seja ele relacionado ao ambiente natural ou ao espaço construído formado a partir das relações sociais, atividades, costumes e tradições. Entendendo que essas “relações podem resultar de um ato criativo, consciente e planejado, de uma crença espiritual, de acontecimentos históricos, do uso, ou de um processo cumulativo e orgânico, surgido através das tradições culturais ao longo do tempo” (ICOMOS, 2005, p.2). Devemos

---

<sup>25</sup> Texto original: “Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors” (Conselho da Europa, 2000, p. 2).

<sup>26</sup> Protocolo que altera a Convenção Europeia da Paisagem, (Série de Tratados do Conselho da Europa) CETS n.º 219 - Adotado pelo Comité de Ministros do Conselho da Europa, em Estrasburgo, em 15 de junho 2016, e aberto para ratificação, aceitação ou aprovação em Estrasburgo em 1º de agosto de 2016. Desde a sua entrada em vigor, 1º de julho de 2021, faz parte integrante do ETS n.º 176. Disponível em: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list>

<sup>27</sup> Declaração de Xi'an - Declaração sobre a Conservação do Entorno Edificado, Sítios e Áreas do Patrimônio Cultural - Assembleia Geral do ICOMOS - Elaborada em Xi'an, China, em 21 de outubro de 2005. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/legislacao?pagina=11>

assegurar a preservação desses espaços valiosos, que, de acordo com a declaração possuem um significado e um caráter peculiar, os quais podem ser associados para além do patrimônio material, ao patrimônio cultural intangível. Nesse contexto, o documento recomenda a necessidade de implementar uma abordagem multidisciplinar e o desenvolvimento de instrumentos (legislação, regulamentos e diretrizes), planos ou sistemas integrados de conservação para gerenciar de forma adequada as alterações aceleradas ou graduais das cidades, paisagens e/ou espaços que estão relacionados ao patrimônio cultural.

No Brasil, em 2007, foi elaborada a Carta de Bagé<sup>28</sup> durante o Seminário sobre Patrimônio Cultural e Memória na Fronteira, realizado na cidade de Bagé, Rio Grande do Sul. Apesar de seu objetivo específico estar relacionado à proteção dos territórios dos Pampas e das paisagens culturais de fronteira, ela defende a importância das paisagens culturais de forma geral. Desempenha um papel significativo na formulação e construção do conceito de paisagem cultural no Brasil, pois se baseia na definição de patrimônio cultural instituído na Constituição Brasileira<sup>29</sup>, reconhecendo a paisagem cultural como parte integrante do patrimônio cultural brasileiro. O documento destaca a diversidade do patrimônio que deve ser preservado e recomenda a proteção de uma ampla gama de sítios, desde os de valor científico e artístico, até os de significado mítico e religioso, entre outros, abrangendo também áreas urbanas e suas adjacências. Recomenda a proteção legal das paisagens culturais através de ações para seu reconhecimento, chancela e gestão, incluindo a legislação pertinente e a responsabilidade dos órgãos públicos; a adoção de procedimentos que garanta o uso sustentável e equilibrado dessas paisagens por todos seus usuários (população local, turistas e visitantes), e a criação de um “selo de qualidade”, sendo essa gestão de responsabilidade de órgãos do patrimônio cultural em colaboração com governos locais (Prefeituras, Estados e a União) e as comunidades. Conforme destaca Scifoni (2016) as diretrizes propostas foram formalizadas em 2009, baseadas neste e em outros documentos institucionais<sup>30</sup> com a criação

---

<sup>28</sup> Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural – aborda questões sobre paisagem cultural, do território dos Pampas e das paisagens culturais de fronteira, a partir da contribuição de diversos especialistas – Elaborada durante o Seminário Semana do Patrimônio – Cultura e Memória na Fronteira, realizado em Bagé, RS, Brasil, de 13 a 18 de agosto de 2007.

<sup>29</sup> BRASIL. [Constituição (1988)] – Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I – as formas de expressão; II – os modos de criar, fazer e viver; III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

<sup>30</sup> “Entre os anos de 2007 e 2008, vários documentos institucionais foram produzidos [...] Tais documentos foram: Paisagem Cultural – Proposta de regulamentação (IPHAN/Depam; julho de 2007), a **Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural (IPHAN; agosto de 2007)**, a Carta da Bodoquena ou Carta das Paisagens

da Chancela da Paisagem Brasileira pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (Portaria Iphan nº 127/2009).

Também no Brasil, em 2010, foi elaborada em Juiz de Fora a Carta dos Jardins Históricos Brasileiros<sup>31</sup>, estabelecendo definições, diretrizes e critérios para a defesa e salvaguarda dos jardins históricos no Brasil. Define como “Jardim Histórico” sítios e paisagens geridos pelo homem, e, entre ampla lista, trazem alguns exemplos que vão além dos espaços públicos tradicionais como praças e parques, mas também hortos, pomares, quintais e jardins privados, espaços urbanos como vias arborizadas e áreas verdes próximas a monumentos. Pontua que “na realidade brasileira equivalem aos jardins históricos em importância simbólica e afetiva, os locais de encontro e convívio, como os parques, jardins e passeios das cidades históricas e também das grandes metrópoles” (Carta dos Jardins Históricos Brasileiros, 2010, p. 2). Nesse sentido, é possível enquadrar também o objeto deste estudo como um *Jardim Histórico Brasileiro*.

A Carta ressalta a importância desses jardins para a cultura e o ambiente urbano, discute a necessidade de manter sua autenticidade e integridade, a partir da proteção e manutenção contínua. Enfatiza também a salvaguarda do *espírito do lugar*, caracterizado pela união de elementos tangíveis e intangíveis que atribui significado a esse espaço e conclui com diretrizes para uma gestão eficaz, com indicações de procedimentos para conservação e manutenção. Entre estes, destaco: restituições de elementos degradados, manutenção da vegetação – como poda das árvores, varredura e redução do lixo, etc. Além disso, indica a proteção legal através da legislação e do tombamento, e defende que deve-se incluir atos legais de proteções físicas e serviços de vigilância.

Citado na Carta dos Jardins Históricos Brasileiros, o *espírito do lugar* aparece interligado às Paisagens Culturais. De acordo com a Declaração de Quebec (2008)<sup>32</sup> esse conceito oferece uma compreensão mais ampla e profunda do caráter vivo e, simultaneamente, permanente de monumentos, sítios e paisagens culturais, isto é, a compreensão da essência de vida, social e espiritual, que existe nos lugares. A esse respeito,

---

Culturais e Geoparques (IPHAN; setembro de 2007), a Proposta de Política Nacional de Paisagem Cultural (IPHAN /Depam; maio de 2008) e Reflexões sobre a Chancela da Paisagem Cultural (IPHAN /Depam/Coordenação de Paisagem Cultural, 2011). Eles constituíram a base a partir da qual se elaborou a normatização legal para a instituição da paisagem cultural, a Portaria no. 127.” (Scifoni, 2016, s.p.) Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>

<sup>31</sup> Carta dos Jardins Históricos Brasileiros ou Carta de Juiz de Fora - aborda questões referentes à preservação e gestão dos jardins históricos - Elaborada durante o Primeiro Encontro Nacional de Gestores de Jardins Históricos, realizado em Juiz de Fora, MG, Brasil, de 05 a 07 de outubro de 2010.

<sup>32</sup> Declaração de Québec – Sobre a preservação do "Spiritu loci" (espírito do lugar) - elaborada durante a 16ª Assembleia Geral do ICOMOS - cidade de Québec, Canadá, em 4 de outubro de 2008.

Lima Carlos (2019, p.128) comenta que “a amplitude do entendimento sobre patrimônio cultural chega aos nossos dias incorporando, além da sua materialidade cultural e/ou natural, a imaterialidade presente nos sítios, por intermédio dos conceitos de lugar e espírito do lugar”.

Em 2012, Carta Iberoamericana de Paisagem Cultural<sup>33</sup>, elaborada em Cartagena de Indias, na Colômbia, traz a mesmo conceito para *Paisagem Cultural* definido desde 1992 nas diretrizes da Convenção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, quando a mesma foi incluída como uma categoria do Patrimônio Mundial. Contudo, acrescenta que todo território possui qualidades estéticas e históricas, e, portanto, deve ser considerado e valorizado como uma Paisagem Cultural. Inclui também o desenvolvimento sustentável dessas paisagens: “As paisagens culturais devem ser sustentáveis, ou seja, que possam manter-se ao longo do tempo, sem perda das suas qualidades e que possam tornar-se um recurso para a humanidade.”<sup>34</sup>

Em 2018 foi elaborada a Carta da Paisagem das Américas<sup>35</sup>, cujo objetivo é o direito à paisagem e a felicidade como um bem coletivo, baseando-se na busca de raízes e identidade como habitantes das Américas. Ela foi desenvolvida a partir da colaboração dos países associados à Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA) das Américas, representando um compromisso coletivo dos países americanos. O documento propõe a criação de políticas públicas que visem à proteção, o planejamento e a gestão sustentável das paisagens. Ao final, a carta apresenta um Glossário com conceitos baseados nos princípios e objetivos instituídos. Entre esses termos estão: *Paisagem* – um recorte do território percebido por experiências sensíveis e inteligíveis, tanto individuais quanto coletivas, se manifestando dentro do tempo e do espaço como um conjunto interdependente de sistemas vivos, naturais e culturais; *conservação da paisagem* – ações e estratégias para preservar os traços e significados característicos dessa paisagem, considerando seu valor patrimonial como um “documento-paisagem”; e *planejamento da paisagem* – desenvolvimento de ações sustentáveis, considerando as demandas sociais e as necessidades locais. Inclui salvaguarda, preservação, requalificação e recuperação de áreas degradadas. Fica a cargo do conceito de

---

<sup>33</sup> Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural – aborda questões específicas sobre as paisagens latino-americanas e a busca de uma melhor qualidade de vida para as comunidades que habitam essas paisagens, com cooperação entre América Latina, Espanha e Portugal – Elaborada no II Encontro de Paisagens Culturais, realizado em Cartagena de Indias, Colômbia, em 29 de novembro de 2012.

<sup>34</sup> “Los paisajes culturales deben ser sostenibles, es decir, que se puedan mantener por sí mismos en el tiempo, sin pérdida de sus cualidades y que puedan convertirse en un recurso para la humanidad”. (COLONBIA, 2012)

<sup>35</sup> A Carta da Paisagem das Américas surgiu a partir do compromisso dos países membros da Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA) durante o 47º Congresso Internacional de Arquitetura da Paisagem, realizado em Suzhou, China, em 2010. Foi consolidada no Seminário de Cultura Mexicana, realizado na Cidade do México, a 28 de setembro de 2018. Entre os dezenove países associados à IFLA Américas, dezesseis formularam suas Cartas Nacionais da Paisagem que deram origem a este documento.

*gestão da paisagem* a missão de garantir a conservação e de *Política de paisagem* a definição dos princípios, estratégias, diretrizes e ações que visem à efetivação da proteção.

Segundo Magalhães (2013, p.10), o termo paisagem é “polissêmico”<sup>36</sup> conceitualizado por diversas áreas do conhecimento. Para Santos (2006, p.66) em sua obra intitulada *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, de 1996, esse conceito é definido como um “conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”, o que vem de encontro com o entendimento de Paisagem Cultural discutida ao longo dos anos. Ribeiro (2007, p.14) explica que:

Paisagem é um termo utilizado por diferentes disciplinas, umas com mais tradição que outras, como a geografia, a arquitetura, a ecologia, a arqueologia. Embora haja um pequeno denominador comum, cada uma dessas disciplinas se apropria do termo de maneira diferenciada, conferindo a ele significados bastante diversos. Além disso, cada uma dessas disciplinas apresenta internamente correntes de pensamento que tratam do conceito de paisagem, teórica e metodologicamente, de maneiras bastante distintas. Tudo isso torna a noção de paisagem extremamente polissêmica e alguns críticos negam mesmo seu valor como um conceito científico em função de sua polissemia e subjetividade.

Sobre o conceito de paisagem cultural apresentado na Recomendação da Europa R (95), momento em que começou a ser delineado com mais precisão, Figueiredo (2013, p. 86-87) comenta que o conceito enfatiza a importância da interdisciplinaridade na preservação do patrimônio, visando superar a fragmentação nas abordagens de conservação. A paisagem cultural é vista como um patrimônio que está em constante transformação e reflete as relações dinâmicas entre diferentes campos, como história, sociologia, antropologia, memória, arte, cultura e ecologia. A gestão da paisagem cultural envolve um planejamento e uma gestão territorial integrada e alinhada com políticas ambientais e sociais, visando o desenvolvimento sustentável das cidades e a orientação das mudanças de forma consciente e direcionada. Esse comentário resume as discussões e os apontamentos surgidos nas cartas analisadas, deixando clara a importância dessas relações entre diferentes áreas do conhecimento e a responsabilidade com as paisagens que se almeja deixar para o futuro.

Para Ribeiro (2020) e Scifoni (2016), o termo paisagem cultural é mais antigo do que o documento patrimonial que o precede (16ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial – 1992), sendo “criado na Alemanha por Otto Schlüter (1872 – 1959), e adotado nesse mesmo país por Siegfried Passarge (1866 – 1958)” com as seguintes definições: “paisagem cultural designa toda a paisagem transformada pelo ser humano, em oposição à paisagem natural,

---

<sup>36</sup> O termo *polissêmico* é utilizado por diversos autores para descrever o conceito de *paisagem* e entre eles destaque Cardoso (2010), Ribeiro (2007, 2010, 2020) e Magalhães, (2013).



aquela isenta de alterações”. Os teóricos afirmam que foi difundido por Cari Ortwin Sauer (1889 – 1975), professor na Universidade da Califórnia, em artigo de 1925, “A morfologia da paisagem”, onde define: “A cultura é o agente, a área natural [é] o meio e a paisagem cultural é o resultado” (Sauer, 1925 *apud* Ribeiro, 2020 p. 31). Diante dessas considerações podemos dizer que em 1992, ao associar a natureza e a cultura, voltamos à mesma definição do conceito de Sauer.

Partindo do conceito amplo de cultura de Tylor (1871, *apud* Burke, 2005, p. 43): cultura é “o todo complexo que inclui conhecimento, crença, arte, moral, lei, costume e outras aptidões e hábitos adquiridos pelo homem como sociedade”. Se a cultura advém do homem, sem o homem, não temos o “agente”, portanto não temos o “resultado”. Logo, partindo desta premissa, a paisagem cultural é o produto entre o homem e a natureza.

Contudo, trago as considerações de Vieira Filho (2017, p. 245):

[...] tudo pode ser paisagem cultural, assim como tudo – bens, lugares ou manifestações – pode ser considerado histórico, belo ou antigo, de acordo com as referências tomadas. Assim, nunca será possível propor a chancela de todas as paisagens culturais nem a proteção de todos os edifícios antigos ou mesmo de valor cultural do Brasil.

Para que esse espaço, a paisagem cultural, seja considerado um patrimônio cultural a ser “protegido” precisa estar atrelado ao valor social que é criado através das relações construídas com o tempo, e, assim, serem “emolduradas” para um novo tempo, no qual novas relações serão recriadas. E é a seleção que reflete esse valor social, e apenas através de pesquisas e análises que podemos chegar ao que deve ou não ser considerado como um patrimônio cultural a ser “preservado”. Destaco Scifoni (2016, s.p.):

[...] do ponto de vista da preservação, o que identifica as paisagens culturais a serem protegidas é o caráter peculiar dessa relação tecida ao longo do tempo e que se revela a partir das formas específicas de uso e apropriação da natureza pelo trabalho humano. Essas relações podem tanto materializar-se na sua morfologia, como podem ser explicitadas por meio de valores que lhe são atribuídos socialmente.

Scifoni (2016, s.p.) ressalta que a criação da categoria paisagem cultural permitiu unificar o conjunto, patrimônio natural e cultural e o patrimônio material e imaterial, entendendo essa união como “um todo vivo e dinâmico”. E explica:

Ao adotar a paisagem cultural como categoria a Unesco retoma assim, contemporaneamente, um conceito cuja origem carrega a ideia da divisão, da separação e dicotomia natural-cultural, já superada em Sauer. Entretanto, compreende-se que a adjetivação cultural agregada ao termo paisagem tem, para as instituições de preservação, o sentido de identificar aquelas as quais é possível atribuir valor como patrimônio, distinguindo-as do restante. Uma paisagem cultural

é aquela que, atendendo aos critérios estabelecidos pelas instituições, deve ser protegida e reconhecida como patrimônio cultural, diferenciando-se, portanto, de outras paisagens. (Scifoni, 2016, s.p.)

O estudo das áreas modificadas pela ação humana e sua valorização estética, histórica, científica, ecológica e cultural reflete a criatividade e a capacidade de se reinventar diante das transformações, promovendo novas interpretações, perspectivas, sentidos e significados.

Um elemento “símbolo cultural” que passa por uma reinterpretação social gera impacto e tem diversos efeitos na sociedade, desde a redefinição do valor coletivo originalmente concebido até a adaptação e apropriação do novo conceito pelas pessoas na sociedade, fortalecendo a construção de uma identidade cultural coletiva.

Corroborando com a ideia, Yllana (2019, p. 49) defende: “Vemos, então, que a Paisagem Cultural, desde sua origem, está intrinsecamente ligada à imagem construída sobre o lugar, não apenas explicando seu caráter imaterial, mas vinculando os indivíduos aos seus espaços naturais”.

Paisagens culturais representam o trabalho combinado da natureza e do ser humano designado no Artigo I da Convenção. Elas são ilustrativas da evolução da sociedade e dos assentamentos humanos ao longo do tempo, sob a influência das determinantes físicas e/ou oportunidades apresentadas por seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, tanto internas, quanto externas. Elas deveriam ser selecionadas com base tanto em seu extraordinário valor universal e sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida, quanto por sua capacidade de ilustrar os elementos culturais essenciais e distintos daquelas regiões. (UNESCO, 1999)

Nesse contexto, destaca-se o surgimento do Calçadão de Copacabana como “ícone urbano” e a contribuição efetiva que Roberto Burle Marx acrescentou a “um espaço tão permeado de valores e cuja imagem ícone já estava consolidada” (Yllana, 2019, p. 90). Garantindo, dessa forma, que a repaginação transferisse a potência icônica do bairro para um objeto, representado pelo padrão de “Ondas”.

No momento em que esse desenho passa a acompanhar as ondas do mar, ele torna-se único ao deixar de representar uma conquista portuguesa e incorporar toda a nossa brasilidade, tornando-se, portanto, um símbolo nacional e uma referência global. Provavelmente, trata-se de uma das únicas calçadas que se sabe sua localização por conta própria sem a necessidade de elementos mnemônicos auxiliares para reforçar essa localização. (Yllana, 2019, p. 109)

De acordo com Yllana (2019), embora o projeto paisagístico da orla de Copacabana, realizado entre 1970 e 1971, tenha a assinatura de Roberto Burle Marx, há registros que indicam que o Padrão de “Ondas” precede a contratação do paisagista. Isso explica por que, em seus croquis, constam apenas as outras duas faixas: o canteiro central e a área próxima aos

prédios. Ainda assim, a “Onda” original foi incorporada e adotada como tema principal da composição gráfica, sendo o único elemento que se repete ao longo dos 4,15 km de extensão da Avenida Atlântica. A sua preservação e integração à composição, dentro de um contexto artístico, foram determinantes para os sucessivos tombamentos que ocorreram posteriormente.

## **1.2. Delineando a trajetória das políticas de proteção à paisagem cultural no Brasil e a influência da UNESCO**

As discussões sobre patrimônio cultural permanecem relevantes até os dias atuais e as cartas patrimoniais, por sua vez, desempenham um papel fundamental nesse processo. Além de serem documentos de grande valor histórico também são utilizadas como base para diversas reflexões acadêmicas, contribuindo significativamente para o campo do Patrimônio. Como resultado, ajudaram a estabelecer diretrizes para a criação de leis e normas para a proteção do patrimônio Cultural como um todo. Nesse contexto, destaco as observações de Sampaio (2009, p. 105):

As normas jurídicas de direito público ou privado são cogentes, tem poder coercitivo e punitivo, enquanto os dispositivos das recomendações internacionais são proposições de orientação para os trabalhos de reabilitação, restauração, revitalização e conservação. Não é possível condenar um infrator por desobedecer às práticas propostas nas Cartas Internacionais de Patrimônio.

Para que todas essas discussões, recomendações e apontamentos desempenhem efetivamente o papel de salvaguarda do patrimônio, é essencial que tenham respaldo legal. Em alguns casos, ainda se faz necessário que sejam formalmente incorporados à legislação ou ratificados pelo Estado brasileiro, adquirindo, assim, força de lei. E, de acordo com o artigo 5, inciso II, da Constituição Federal de 1988, ninguém pode ser obrigado a fazer ou a deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da lei. Neste sentido, as leis existem para estabelecer regras e diretrizes regulamentando o comportamento social através de um ordenamento político, que se revela a partir desta “norma escrita” pelo poder competente – Federais da Presidência da República, estaduais do governo do estado e municipais de cada cidade. A Constituição Federal é a lei fundamental que regula e direciona todas outras, constituindo a base do sistema legal do país. O Artigo 59 da Constituição Federal de 1988 estabelece que “o processo legislativo compreende a elaboração de: I – emendas à Constituição; II – leis complementares; III – leis ordinárias; IV – leis delegadas; V – medidas provisórias; VI – decretos legislativos; VII – resoluções”.

Segundo Santos *et al* (2012) a tentativa de proteger o patrimônio nacional começa antes mesmo de ser criada uma Instituição Federal voltada ao patrimônio cultural no Brasil. As discussões se mantinham de maneira isolada, mas não geravam o efeito desejado por conta da Constituição Federal vigente (1891). Nesse contexto, começaram a surgir leis e decretos estaduais relacionados à preservação do patrimônio. Só a partir da Constituição de 1934 é que medidas concretas começaram a ser discutidas de maneira efetiva e prática: em seu artigo 148 institui como dever da União, dos Estados e dos Municípios favorecer e animar o desenvolvimento das ciências, das artes, das letras e da cultura em geral, proteger os objetos de interesse histórico e o patrimônio artístico do país, bem como prestar assistência ao trabalhador intelectual.

Esses movimentos em prol da preservação no Brasil surgem concatenados às discussões internacionais, e cinco anos após as recomendações da primeira Carta Patrimonial, Carta de Atenas (1931), promulga o Decreto nº 1087 de 1936 sobre o Tratado para a proteção das Instituições Artísticas, Científicas e Monumentos Históricos (Pacto Roech), firmado entre o Brasil e diversos países, Pacto de Washington 1935<sup>37</sup>. A preocupação com o patrimônio nacional cresce, o desejo de ser reconhecido como nação ganha mais força e o processo de conservação de identidade é visto com novos olhares.

Nesse contexto é criada a Constituição de 1937, e a preservação, conservação e o cuidado com o patrimônio cultural aparecem com mais clareza. Em seu artigo 134, ela determina que a proteção dos monumentos históricos, artísticos e naturais, assim como as paisagens ou os locais particularmente dotados pela natureza, gozam da proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios. Considera que qualquer atentado contra eles equiparados aos cometidos contra o patrimônio nacional. Com a mudança da Constituição, torna-se possível criar políticas públicas eficazes e leis para a proteção do patrimônio nacional. Cria-se também um órgão voltado exclusivamente para a proteção ao patrimônio cultural brasileiro, que, posteriormente, foi substituído pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Segundo Calabre (2017, p. 39):

Em 13 de janeiro de 1937, pela Lei nº 378 e através do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, foi respectivamente criado e organizado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Sphan. O decreto foi o responsável pela organização do Serviço de Proteção do Patrimônio e está vigente, com poucas alterações, até os dias de hoje.

---

<sup>37</sup> Pacto de Washington – Washington, a 15 de abril de 1935, o tratado propõe a adoção universal de uma bandeira para proteger monumentos imóveis – públicos e privados, que constituem o patrimônio cultural dos povos, a fim de que esse patrimônio de cultura seja respeitado e protegido em tempo de guerra e de paz.

De acordo com Vieira Filho (2017, 241-242), desde 1937 a criação de leis amplas possibilitou a proteção de todo o conjunto do patrimônio cultural no país, sua vanguarda intelectual “obteve a criação de um dispositivo revolucionário que possibilitou a constituição de um expressivo acervo de bens protegidos em todas as regiões brasileiras, projetando internacionalmente o Brasil no campo do patrimônio”.

Instituído no âmbito Federal pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, sobre o dispositivo de salvaguarda Rabello (2005, p.10) comenta: “o tombamento tem sido, por excelência, o instrumento de preservação do patrimônio cultural brasileiro” mais conhecido. Vigente até os dias de hoje, a autora destaca que não é a única forma de proteção existente.

A partir da década de 80 o Brasil passa por um período de redemocratização e, além disso, as discussões internacionais sobre patrimônio cultural ganham maior destaque em um mundo mais “globalizado”. Em 1988, com a chegada da atual Constituição Federal, o conceito de patrimônio ganhou mais importância, sendo melhor definido no artigo 216. Nele, destacam-se as seguintes passagens sobre o que constitui patrimônio cultural brasileiro: Inciso V: “os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico”. Mais a frente, o artigo institui formas de salvaguarda, entre as quais está o tombamento: “O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, **tombamento** e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”. (Brasil, 1988, Art. 216 – negrito nosso). No seu artigo 23 apresenta determinações de competências comuns entre as três esferas do governo, entre elas destaco:

- III – proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
- IV – impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
- VI – proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
- [...] (Brasil, 1988, Art. 23).

E ainda, no artigo 24, apresenta como competências concomitantes entre a União, o Estado e o Distrito Federal:

- VI – florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII – proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII – responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; [...]. (Brasil, 1988, Art. 24).

Sobre os instrumentos citados, Rabello (2009) aponta que o objetivo desta norma constitucional é resguardar de forma efetiva seus bens culturais garantindo esse direito a todos da Nação por parte do poder público. Já Vieira Filho (2017) ressalta que a criação do Decreto-lei nº 25 e todo seu aparato legal traz até hoje um ganho sem precedência – a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Porém, em pleno século XXI, não podemos deixar de considerar ajustes, complementações e atualizações dos instrumentos jurídico-administrativos, sem perder os objetivos principais: proteção e conservação, sem o “engessamento” que impede as mudanças espaciais, sociais e culturais inerentes ao tempo e ao espaço. Vieira Filho (2017, p. 244) comenta:

Sempre que os instrumentos jurídicos sucumbem às tentações de definir valores, fazem-no de acordo com critérios de seu tempo, fogem dos princípios e entram no regramento, o que resulta em grande possibilidade de rápida defasagem e desatualização.

Para Crispim (2011, p. 7), as paisagens culturais “se encontram entre esses bens de natureza complexa, pois sua preservação depende de novas práticas e instrumentos jurídicos”. Como abordado na Carta da Paisagem das Américas (2018), já citada, essa proteção deve considerar que os recursos advindos da natureza são finitos e que desenvolvimento em prol de melhorias sociais é sempre desejável, desde que não ultrapasse os limites éticos e que levem à descaracterização da paisagem.

Buscando integrar vários documentos institucionais, e influenciado pelas diretrizes e recomendações da UNESCO, o Brasil cria o mais novo instrumento que trata da especificidade da Paisagem cultural no Brasil: a chancela da Paisagem Cultural, conforme a Portaria Iphan nº 127, de 30 de abril de 2009, que a regulamenta no âmbito administrativo governamental. Esse novo mecanismo aborda a paisagem do ponto de vista da interação do homem com a natureza.

A chancela de paisagem natural é uma espécie de “selo de qualidade” concedido pelo IPHAN. Ela visa o reconhecimento do valor cultural de parte do território nacional, e tem como objetivo preservar a identidade cultural do país, considerando a diversidade regional do Brasil e a necessidade de proteção local. A chancela institui uma gestão compartilhada entre o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada a partir de um Plano de Gestão que vise à preservação dos valores e das características culturais da região que tornaram essa paisagem cultural merecedora do título; ou seja, um desenvolvimento ético, sustentável e equilibrado. A portaria também prevê o cancelamento do título no caso de descaracterização da paisagem.

Em seu artigo primeiro, a portaria do IPHAN apresenta a definição do conceito direcionado para as paisagens nacionais: “Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (Brasil, 2009, p.1).

A chancela ou “selo de qualidade”, a gestão colaborativa entre a comunidade, a prefeitura, os estados e a União, entre outras diretrizes apresentadas pelo IPHAN, ratificam as diretrizes e recomendações da Carta de Bagé (2007), entre documentos institucionais que também reconhecem e indicam a proteção da paisagem cultural e de seus elementos. Contudo, uma portaria é um ato administrativo e para ter efeito de lei precisa ser fundamentada em decretos, leis e principalmente na constituição. Diante disso, o documento faz suas considerações sobre sua base legal<sup>38</sup>, passando a ser um instrumento respaldado nas leis e na Constituição Federal Brasileira.

Nesse contexto, esclareço que a chancela de Paisagem Cultural Brasileira concedida pelo IPHAN, desde sua regulamentação em 2009, não deve ser confundida com a chancela de Paisagem Cultural da UNESCO, criada em 1992, cujo propósito era a preservação do patrimônio cultural e natural a partir do reconhecimento de locais com relevância patrimonial universal a nível mundial.

Partindo das ampliações de conceitos sobre as paisagens culturais, em 2009 o IPHAN apresentou a candidatura do Rio de Janeiro a Patrimônio Mundial da UNESCO, na categoria de Paisagem Cultural, no dossiê intitulado: Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar. Em 1º de julho de 2012, durante a 36ª sessão da UNESCO, realizada em São Petersburgo, Rússia, o estado recebeu o título de Patrimônio Mundial Cultural e Natural (Figura 2). Com isso, passou a contar com o apoio técnico da UNESCO para a conservação de diversos elementos de sua paisagem, incluindo a *Praia de Copacabana*, o Jardim Botânico, o Morro do Corcovado, que abriga o Cristo Redentor, e o Aterro do Flamengo<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Base legal do instrumento que instituiu a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira: Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional; Decreto-Lei nº 3.866, de 29 de novembro de 1941, que dispõe sobre o tombamento de bens no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, na Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961, que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos; Decreto nº 3.551, de 04 de agosto de 2000, que institui o registro de bens culturais de natureza imaterial; Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade; Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, Artigo 216, que conceitua da Paisagem Cultural Brasileira.

<sup>39</sup> ONU News – Reportagem de Mônica Villela Grayley, da Rádio ONU em Nova York. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2012/07/1409211-rio-de-janeiro-e-patrimonio-mundial>> Acesso em: 05 de mar. 2021.

**Figura 2** – Sítio Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar. Em destaque o conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana – Avenida Atlântica no Rio de Janeiro.



FONTE: IPHAN – Apresentação: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar.

AUTOR: Fotografia Isabella Athayde – Montagem e detalhamento da autora.

Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/45/>

Segundo Ribeiro (2017), desde a década de 1990, mais de setenta sítios ao redor do mundo foram inscritos na Lista do Patrimônio Mundial como paisagens culturais. O Rio de Janeiro é um dos mais recentes deles, sendo a primeira área urbana do mundo a receber o título na categoria de Paisagem Cultural Urbana.

Ao longo dos anos o Rio de Janeiro vem sendo considerado um exemplo único onde a relação homem-cidade-natureza é equilibrada e reconhecida como um monumento à qualidade de vida, ao prazer de viver na urbe. A construção da paisagem cultural aqui foi deliberada, determinada, constituída por processos históricos e culturais, e por esse motivo, a sua proteção deve ser dinâmica, como um processo que ainda não chegou ao fim, o que nos garantirá a continuidade histórica. (IPHAN, 2011, p. 17)

Conforme o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH, as características apresentadas à UNESCO que conferiram o título de Paisagem Cultural à cidade do Rio de Janeiro foram fundamentadas nos critérios I, II e VI estabelecidos nas Diretrizes Operacionais para a Aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial:

I) “Representar uma obra-prima de um gênio criativo humano” – intervenções paisagísticas significativas. Destacam-se alguns dos gênios: o mestre e escultor Valentim da Fonseca, o botânico francês Auguste Glaziou, o arquiteto Affonso Eduardo Reidy e o paisagista Roberto Burle Marx;

II) “Ser testemunho de um intercâmbio de influência considerável, durante um dado período ou numa determinada área cultural, sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da



tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da criação de paisagens” – complexa paisagem cultural, apropriação da natureza por parte dos colonizadores, desastres ambientais e o reflorestamento;

VI) “Estar direta ou materialmente associado a acontecimentos ou tradições vivas, ideias, crenças ou obras artísticas e literárias de significado universal excepcional” – Desde sua fundação a cidade tem inspirado inúmeras manifestações: na música, na literatura, no cinema e na fotografia, além de inúmeras tradições vivas, dentre as quais estão o carnaval de rua, o samba, a bossa nova, o futebol e as tradicionais festas religiosas.

O objeto desta pesquisa se enquadra em todas as Diretrizes Operacionais atribuídas ao Sítio. Portanto, destaco a Praia de Copacabana e suas icônicas calçadas como uma referência marcante de paisagem cultural dentro desse seletivo grupo, sem, contudo, minimizar o título conferido ao conjunto.

De acordo com as Orientações Técnicas para Aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial (UNESCO, 2023) as paisagens culturais incluídas na Lista do Patrimônio Mundial devem ser escolhidas com base em seu Valor Universal Excepcional e representar a identidade de sua região geocultural. Considerando sua capacidade de exemplificar os aspectos essenciais e distintivos dessas regiões. Contudo, para que um bem seja reconhecido como de Valor Universal Excepcional, ele deve atender aos critérios de integridade e/ou autenticidade, além de estar inserido em um sistema de proteção e gestão eficaz, garantindo sua preservação.

Conforme esclarecido no mesmo documento, para realizar a inscrição, todos os bens devem cumprir os critérios de Integridade. E para aqueles baseados nos critérios (I) a (VI), o Patrimônio deve atender as condições de Autenticidade, conforme conceito consolidado na Carta de Nara (1994)<sup>40</sup>.

Sobre esses conceitos destacam-se algumas questões relevantes que contribuem para o entendimento do Valor Universal Excepcional atribuído ao sítio, ressaltando a relevância do objeto de pesquisa, enquanto patrimônio cultural e histórico integrado à orla da praia de Copacabana:

Integridade: esse conceito se relaciona com as condições físicas ou estruturais do patrimônio natural e/ou cultural, incluindo seus aspectos e elementos distintos. Ressalta que os bens enquadrados nos critérios (I) a (VI) e “suas características significativas devem encontrar-se em bom estado, e o impacto dos processos de deterioração deverá estar

---

<sup>40</sup> Carta de Nara (1994) – documento elaborado na Conferência sobre a Autenticidade, Convenção do Patrimônio Mundial, realizada em Nara, Japão, de 1 a 6 de novembro de 1994.

controlado”. Esse conceito enfatiza a importância de sua preservação, evitando modificações que alterem suas características essenciais ou degradações que prejudiquem a sua identidade histórica, artística, ambiental ou cultural (UNESCO, 2023, p. 33).

Autenticidade: esse conceito baseia-se na credibilidade das fontes de informação, incluindo as características originais e as mudanças ao longo do tempo. Considera não apenas as características originais, mas também a trajetória histórica e as transformações que o bem sofreu, além do “significado acumulado ao longo do tempo”. Seus valores culturais devem ser apresentados de maneira fiel e autêntica, pautados em um levantamento prévio que demonstre esses valores, tais como: forma, desenho, materiais, uso, função, tradições, técnicas, localização e espaço. A autenticidade vai além da originalidade física do bem, abrangendo materiais, técnicas de execução, funcionalidade e sua relação com o espaço e o tempo (UNESCO, 2023, p. 32).

Segundo o Dossiê da Candidatura da Cidade do Rio de Janeiro à Paisagem Cultural Brasileira, o Sítio abrange os principais elementos<sup>41</sup> da paisagem cultural do Rio de Janeiro, divididos em três setores: Setor A – A montanha, a floresta e o jardim; Setor B – A entrada da Baía de Guanabara e as bordas d’água desenhadas; e Setor C – A paisagem urbana na área de amortecimento. Nestes termos, a Orla de Copacabana parte do Setor B (IPHAN, 2011).

De acordo com o mesmo documento os cinco elementos da paisagem selecionados possuem atributos de Autenticidade e Integridade, destaca-se ao lado parte da tabela correspondente à Praia de Copacabana:

**Tabela 1** - Atributos Autenticidade e Integridade

ELEMENTOS		5. Praia de Copacabana
AUTENTICIDADE		Forma, concepção, uso, significado e funções preservados: turística e de lazer
INTEGRIDADE	FUNCIONAL SOCIAL	Uso público garantido
	MATERIAL ESTRUTURAL	Observar controle de usos dos espaços públicos e restauração dos mosaicos de pedra no Plano de Gestão
	ESTÉTICA VISUAL	Urbanização e paisagismo agregaram valor à paisagem
	SIGNIFICADO	Paisagismo agregou valor simbólico à paisagem

FONTE: Dossiê Rio de Janeiro – Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, p. 15.

Conforme apresentado no Dossiê, a integração dos elementos naturais ao ambiente urbano faz do Rio um exemplo de cidade onde o equilíbrio entre o natural e o construído garante qualidade ambiental e social. Esse equilíbrio permite que as pessoas aproveitem diversas formas de lazer conectadas à sua paisagem (IPHAN, 2011, p. 9). Alguns dos aspectos

<sup>41</sup> Parque Nacional da Tijuca, Jardim Botânico, Parque do Flamengo, Entrada da Baía: Fortes históricos, Pão de Açúcar e Enseada de Botafogo e Praia de Copacabana.

que justificam o Valor Universal Excepcional das paisagens do Rio de Janeiro estão destacados a seguir:

**O uso científico intencional da natureza local**, [...] No período moderno, esta bagagem científica embasou os trabalhos de Burle Marx, que se notabilizou em todo o mundo por conciliar seu talento artístico com um profundo conhecimento da flora de seu país, acrescido em suas permanentes expedições de coleta e pesquisa nos diversos ecossistemas brasileiros.

A **presença de paisagens desenhadas intencionalmente**, que ganha sua representatividade máxima no período moderno, quando se aliam arquitetura, urbanismo e paisagismo, com obras primas construídas na cidade do Rio de Janeiro, em perfeita harmonia com a paisagem sinuosa dos morros cariocas, como o Museu de Arte Moderna e o Parque do Flamengo de Afonso Eduardo Reidy e Burle Marx. Os painéis de pedra portuguesa que ornamentam a Praia de Copacabana também foram projetados por Burle Marx.

A **presença de paisagens que são refletidas para o mundo através dos valores simbólicos e imagens associadas**, que projetam a cidade do Rio de Janeiro internacionalmente e servem de tema e inspiração para as artes, literatura, arquitetura, urbanismo e paisagismo ao longo do tempo. Inúmeras são as representações das escarpas do Corcovado e do Pão de Açúcar, que receberam a estátua do Cristo Redentor e o bondinho; da entrada da Baía de Guanabara, com as fortalezas projetadas para a defesa da cidade no passado; e no período moderno, destaca-se o paisagismo excepcional do Parque do Flamengo e da Praia de Copacabana. (IPHAN, 2011, p. 17 – negrito do autor – grifo nosso).

Os trechos apresentados consideram todo o conjunto urbano-paisagístico – calçadas centrais e laterais, canteiro central e espécies arbóreas – incluindo toda faixa de areia da praia de Copacabana e a relação com os grupos sociais nele inseridos.

A interação, que dá origem à paisagem cultural, torna esse objeto de estudo um exemplo significativo dessa dinâmica. Destaco um trecho sobre as calçadas de Copacabana, retirado do Dossiê da candidatura do Rio de Janeiro à paisagem cultural brasileira:

[...] o padrão em ondas do mosaico de pedra portuguesa identifica internacionalmente a cidade do Rio de Janeiro como modelo de cidade balneário nos trópicos. A cultura da praia que ali se desenvolveu, desde a década de 1920, quando surgiu seu primeiro hotel, tornou-se o grande motivador para a ocupação do bairro, estabelecendo um padrão de comportamento que foi copiado em todo território nacional. (IPHAN, 2011, p. 17)

O padrão de ondas que projetou a cidade do Rio de Janeiro e a praia carioca foi criado no início do século XIX pelo engenheiro Pinheiro Furtado para o largo do Rossio em Lisboa e utilizado pela primeira vez, em 1905, para decorar a extremidade norte da atual Avenida Rio Branco. O material tipicamente português, as tradicionais pedras portuguesas, foi utilizado para pavimentar a cidade do Rio na administração do prefeito Pereira Passos. Ele foi escolhido para resolver problemas de infraestrutura e problemas relacionados às fortes ressacas que, em diversas ocasiões, destruíram a orla. Em 1970 foi realizada a ampliação da faixa de areia da praia pela empresa SURSAN. Devido ao alargamento da Avenida Atlântica, Roberto Burle Marx, paisagista responsável pelo novo projeto das calçadas, reutilizou esse

histórico padrão de ondas, mas o ampliou para se enquadrar à nova proporção do espaço. O artista conseguiu integrar a imagem do “cartão postal” do Brasil à sua obra, composta pelo abstracionismo geométrico característico de suas pinturas.

Diante de tais fatos, apenas essa pequena parte de Copacabana já se enquadraria na tão discutida categoria de paisagem cultural, homem e natureza. Mas, pensando em Copacabana, podemos ir além e considerar tudo que se construiu e se reconstruiu neste espaço, deixando suas marcas e valores...

Segundo Abreu (1987, *apud* Ling, 2013), a transformação no bairro de Copacabana teve início na década de 40 e se estendeu até sua forma atual. Sua crescente fama foi atraindo cada vez mais moradores até que a área não pudesse mais comportar a população. Essa demanda por espaço foi atendida a partir de 1946, quando a Prefeitura Municipal liberou o gabarito dos prédios de Copacabana para oito, dez e treze andares, de acordo com sua localização. Essa verticalização das construções modificou o bairro, deixando-o mais moderno e atrativo. Inicialmente foi “ocupado por classes de renda alta, e depois invadido pela classe média e pelas favelas”. O bairro possui hoje uma diversidade social e cultural, ao mesmo tempo unifica as pessoas e a cultura, fazendo de Copacabana um grande pedaço de Brasil e do mundo.

O patrimônio natural que deu origem ao bairro representa um complexo conjunto entre a natureza e a sociedade humana. A praia de Copacabana, com toda sua beleza natural associada às suas transformações ao longo do tempo é um exemplo de complexidade. Scifoni (2006, p. 16) esclarece:

O patrimônio natural não representa apenas os testemunhos de uma vegetação nativa, intocada, ou ecossistemas pouco transformados pelo homem. Na medida em que faz parte da memória social, ele incorpora, sobretudo, paisagens que são objeto de uma ação cultural pela qual a vida humana se produz e se reproduz.

A Orla de Copacabana constitui uma referência emblemática na cidade quanto à construção da paisagem cultural, conforme citado no Dossiê da candidatura do Rio de Janeiro à paisagem cultural brasileira. Para Scifoni (2016, p. 16) as paisagens culturais são aquelas que advêm da transformação do tempo, da relação da natureza com o homem: “Essas relações podem tanto materializar-se na sua morfologia, como podem ser explicitadas por meio de valores que lhe são atribuídos socialmente”.

O intuito das leis e instrumentos legais é cuidar do patrimônio que possui determinado valor para sociedade, preservar “esse ou aquele bem” que possui importância histórica e social, e é o homem com seus conceitos e valores que estabelece essas importâncias através

de suas “memórias”. Não podemos controlar essas memórias individuais e mutáveis, tampouco controlar as alterações da natureza por si só. É através dessas variações que surgem os questionamentos, os grupos e as mudanças de valores. Essas mudanças fazem parte de um mundo, uma sociedade que está em constante transformação e evolução.

Vieira Filho (2017) comenta que tanto a chancela de paisagem cultural brasileira, concedido pelo IPHAN, quanto o título de patrimônio da humanidade instituído através da UNESCO, podem atuar no reconhecimento e motivar “os protagonistas” com suas práticas através de medidas protetivas e incentivo econômico. Destaco que, diante da complexidade dessa categoria de patrimônio, em algumas situações, modificações são necessárias, desde que sejam para a melhoria ou evolução do bem em questão. Embora o tombamento seja eficaz para diversos bens, pode não ser o melhor instrumento de proteção quando pensamos em um bem que prevê certas transformações ou continuidade.

### **1.3. Construção do espaço público urbano: conceitos, reflexões e o papel do poder público na preservação desse espaço**

O espaço urbano está inserido em um contexto mais amplo, a cidade, que, por sua vez, faz parte de um território<sup>42</sup>, não apenas como uma composição de edifícios, ruas e praças, mas sim como um ambiente onde as relações (sociais, culturais, econômicas e políticas) e interações se desenrolam. O espaço construído adquire forma e se modifica conforme essas mesmas interações. Logo, o espaço urbano adquire um caráter de cenário, o espaço concreto, onde a vida urbana acontece; torna-se um palco dinâmico, onde as relações sociais se entrelaçam e onde o espaço ganha significado através dessas correlações contínuas.

Segundo Narciso (2009, p. 266), “o espaço público é o espaço por excelência da/na cidade”, onde se constituem essas relações sociais, pessoais e culturais. Nesse local, conhecemos, vemos e aprendemos a caminhar pela cidade. Os espaços públicos constituem ambientes simbólicos nos quais emergem os discursos dos agentes (sociais, políticos, religiosos, culturais e intelectuais) que compõem a estrutura social desses espaços.

Esse trecho ressalta uma perspectiva fundamental ao considerar a cidade e o espaço urbano mais do que meros elementos físicos: eles são teias vivas, como um organismo em constante mudança, onde as pessoas se cruzam, conversam, trabalham e vivem. Cada rua,

---

<sup>42</sup> O *território* é um conceito fundamentado na Geografia e envolve a delimitação de uma área por meio de fronteiras. Essas fronteiras podem ser *visíveis* - fronteiras físicas, ou *abstratas* - influenciadas através relações de poder, como políticas, econômicas e culturais.

cada praça, cada edifício é moldado pelas interações humanas. As relações entre vizinhos, os encontros casuais, os protestos nas praças – tudo isso constrói e transforma o espaço construído. É como se as histórias e memórias das pessoas fossem costuradas na trama da cidade, criando uma identidade coletiva que transcende o concreto e o asfalto. Assim, a cidade se torna muito mais do que uma mera coleção de estruturas físicas, e o espaço público é o coração dessa interação, oferecendo locais para encontros, lazer, protestos e celebrações, onde a diversidade se manifesta.

Porém, apenas com uma gestão eficiente esse organismo pode viver de forma saudável. Logo, o Poder Público tem a responsabilidade de planejar e gerir o espaço urbano de forma a promover o bem-estar a toda essa complexa teia.

De acordo com Cavalcante e Santiago (2019), no contexto contemporâneo houve uma mudança funcional nos espaços públicos (calçadas e ruas), afastando-os de sua função tradicional, do encontro e do diálogo. Eles desempenham agora apenas um espaço de movimento e passagem. Essas atividades, que antes aconteciam nesses espaços públicos, agora acontecem dentro de edifícios, muros e condomínios, uma mudança funcional entre o espaço público e o privado. Essa disposição é perceptível em algumas capitais do Nordeste do Brasil.

Essa mudança de função do espaço urbano citado por Cavalcante e Santiago não aconteceu na Orla de Copacabana. Desde sua concepção urbana em 1905 e sua materialização com a construção da Avenida Atlântica entre 1908 e 1910, as relações sociais se tornaram as características singulares e marcantes da cidade do Rio de Janeiro. Apesar dos grandes edifícios que margeiam a orla, com seu gigantesco sistema de segurança, “guardarem a sete chaves” o morador em seus mundos particulares, as interações sociais no espaço público (calçadas e ruas) – do encontro, do bate-papo, da caminhada, do simples contemplar a natureza, a qualquer hora do dia ou da noite – ainda acontecem e se mantêm na orla de Copacabana. É no espaço público não só das calçadas e ruas, mas, também, da praia e das praças que compõem a orla que essas interações acontecem fora dos muros e paredes que delimitam essa fronteira entre o espaço público e privado.

Para elucidar algumas questões sobre o conceito de espaço urbano público serão apresentadas algumas considerações sobre urbanismo e território como forma de produção do espaço da cidade e sua correlação social e política.

Segundo Lefebvre (2000), o urbanismo não deve ser apenas uma questão técnica de planejamento, mas sim uma abordagem que leve em conta a produção do espaço, o cotidiano das pessoas e o direito à cidade como um todo. O urbanismo deve ir além da mera gestão do

espaço e considerar as dimensões sociais, culturais e políticas da cidade. Enquanto o espaço urbano está sujeito ao urbanismo, o território (seja regional, nacional, continental ou mundial) cabe a outras competências, como as dos idealizadores, planejadores e economistas. Entretanto, em algumas ocasiões, esses atores se “interpenetram” sob o poder de um ator principal: o político.

De acordo com Corrêa (1994, *apud* Trompowsky, 2010), o conceito de território possui duas vertentes: uma vinculada à geopolítica do espaço – onde um determinado espaço possui o controle institucional, legitimado ou apropriado por grupos; e a outra é associada à identidade socioespacial – onde é definido através da afetividade que se deriva de práticas sociais específicas de diferentes grupos (etnia, crença, sexo, idade, renda, entre outros). Com isso a territorialidade é subentendida como a propriedade que constitui e valoriza um território, seja através de práticas sociais ou através da apropriação legitimada por um agente social (Estado, povo ou empresas).

Para Trompowsky (2010, p. 9-10), a partir da sobreposição dessas duas vertentes que embasam o conceito de território podemos compreender a composição do espaço público como um “espaço na dimensão existencial de uma apropriação coletiva, reconhecida pública e politicamente por uma sociedade”. O espaço público é uma entidade socioespacial que representa uma expressão coletiva e se origina de uma territorialidade intrínseca a ele. Essa definição vai além da mera produção social do espaço, abrangendo “diferentes agentes, processos e escalas nas esferas pública e política das relações sociais.” A ocupação desse espaço é estabelecida na esfera política e, na sequência, na esfera pública, onde se efetiva o espaço público. O autor explica que

(...) a partir de uma ação política se estabelecem os espaços em função dos quais se estruturará a funcionalidade da vida pública e se instalarão as instituições básicas que exercerão a sua gestão e garantirão o domínio espacial da fronteira previamente estabelecida, de modo que possa vir a ser efetivada uma vida cotidiana. (Trompowsky, 2010, p. 10).

Diante dessas considerações, o espaço público pode ser compreendido como um espaço urbano de uso coletivo, onde áreas são acessíveis a todos os cidadãos, ou seja, são de uso comum e posse de todos, mas geridos pelo estado. Esses mesmos cidadãos interagem moldando essa gestão. É nesse contexto dialético que se questiona qual a função do estado nesse planejamento urbano? Quais as atribuições do poder público na gestão desse espaço? Qual é a relação do cidadão na utilização desse espaço?

São as políticas públicas relacionadas a esses espaços as responsáveis por garantir que eles sejam bem projetados, seguros, inclusivos e que atendam às necessidades da comunidade.

Essas políticas influenciam o planejamento urbano e o desenho dos espaços públicos, determinando como esses locais serão utilizados, quais atividades serão permitidas neles e como serão distribuídos. São as leis, decretos e regulamentos que apontam diretrizes para esse processo de gestão, sendo a lei “máxima” de um “Estado Nação” que embasa esse processo de gestão, a saber, a Constituição Federal.

Na Constituição Federal de 1988, artigos 182 e 183 vemos a base dessa regulação que institui a política de desenvolvimento e expansão urbana denominada Plano Diretor, regulamentado pela Lei Federal n.º 10.257/01, conhecida como Estatuto da Cidade. Destaca-se o artigo 182. § 1º da Constituição de 1988: “O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.” Sobre a lei Federal n.º 10.257, cabe aqui ressaltar o seguinte trecho:

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; [...]. (Brasil, 2001)

Mesmo antes da Constituição de 1988 as leis e decretos regulamentavam o planejamento da cidade. Para exemplificar esse “controle do espaço urbano” na Orla de Copacabana, lanço mão de dois decretos significativos que regularam a orla, a praia e a estrutura urbana em Copacabana.

Como primeiro exemplo, apresento a mudança estrutural não apenas da orla de Copacabana, mas de todo o bairro. A partir da década de 1940, Copacabana passou por uma intensa transformação urbana, impulsionada pelo aumento de sua popularidade. Esse crescimento gerou a necessidade de ampliar a capacidade habitacional da região, o que foi atendido pelo Decreto Municipal de 1946, que viabilizou a elevação do gabarito dos prédios para até 13 andares, conforme a localização.

Como podemos observar nas imagens (Figuras 3 e 4), a mudança estrutural foi ratificada pela Prefeitura Municipal através do Decreto, devido ao adensamento populacional



e a grandes pressões do mercado imobiliário da época. Com isso, em menos de 20 anos a estrutura urbana do bairro mudou por completo.

**Figura 3** – Estrutura urbana – Vista área de Copacabana nos anos 30.



FONTE: Site copacabana.com

AUTOR: Autoria não identificada, c.30

Disponível em: <https://copacabana.com/historia-de-copacabana-1>

**Figura 4** – Estrutura urbana – Vista área de Copacabana – 1952.



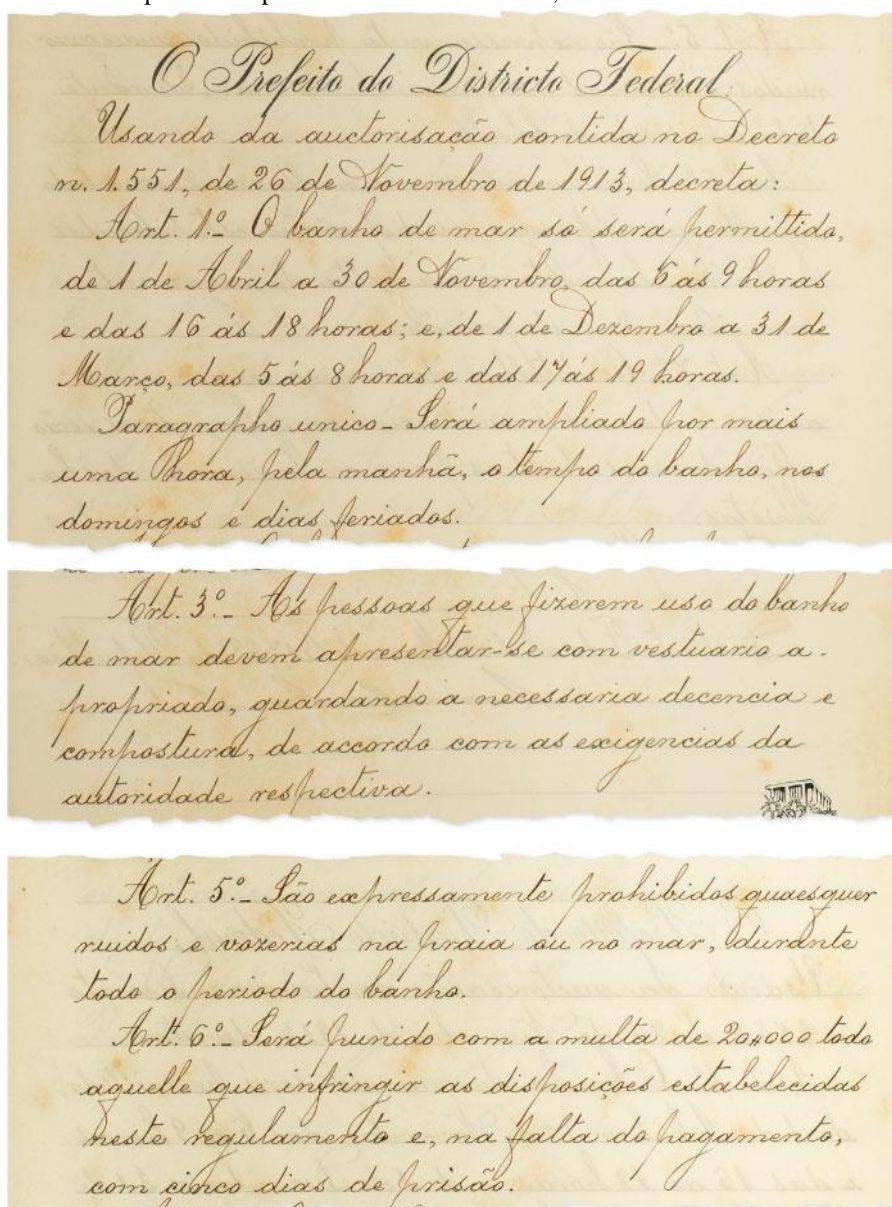
FONTE: Blog classicalbuses - Publicada na revista “O Malho” em 09/1952.

AUTOR: Autoria não identificada, 1952.

Disponível em: <https://classicalbuses.blogspot.com/2020/08/rio-de-janeiro-copacabana1952.html>

No entanto, o Estado não regulava apenas os espaços urbanos “físicos”, mas também o comportamento da população, nosso segundo exemplo. Em matéria para o jornal *O Globo* do Rio de Janeiro, Schmidt (2017) comenta sobre o uso das praias. O Decreto nº 1.551 de 26 de novembro de 1913, escrito à mão e assinado pelo então prefeito do Distrito Federal, Amaro Cavalcanti (Figura 5), marca o que é considerado o primeiro “choque de ordem” para as praias do Rio.

**Figura 5** – Decreto nº 1.551 de 26 de novembro de 1913. Manuscrito assinado pelo então prefeito do Distrito Federal, Amaro Cavalcanti.



FONTE: Arquivo Geral da cidade do Rio / O GLOBO

Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/completa-cem-anos-decreto-considerado-primeiro-choque-de-ordem-para-as-praias-do-rio-21264695>

De acordo com esse decreto, quem desobedecesse às suas determinações estava sujeito a uma multa de 20 mil réis. Além disso, caso não pagasse, o infrator enfrentaria cinco dias de

prisão. O regulamento estabelecia horários específicos para os banhos de mar, regras de vestimentas, entre outras normas. Como consta no artigo 1 do manuscrito, naquela época, os banhos de mar eram permitidos “de 1º de abril a 30 de novembro, das 5 às 9 horas e das 16 às 18 horas; e de 1º de dezembro e 31 de março, das 5 às 8 horas e das 17 às 19 horas”. O parágrafo único desse dispositivo estende em mais uma hora o tempo de banho no mar, aos domingos e feriados, no período da manhã. O historiador Milton Teixeira, em entrevista para *O Globo*, argumenta que embora o decreto tenha sido criado, na prática, poucas pessoas foram multadas ou presas, pois as praias sempre foram consideradas território de liberdade. Esse marco reflete um momento importante na história do Rio de Janeiro, quando os banhos de mar deixaram de ser terapêuticos e a cidade se descobria como um destino turístico.

Segundo Barickman (2016) e Silva (2019) na década de 1920, a imprensa carioca expressou preocupação com os “abusos” ocorrendo nas praias da cidade. Esses abusos incluíam banhistas que perturbavam outros frequentadores ao levar cachorros à praia ou ao praticar esportes como futebol e peteca na areia. Essas campanhas disciplinares ocorreram entre 1920 e 1950 e provocaram debates sobre os privilégios sociais e o uso adequado do espaço público urbano. O foco era os banhistas de classe alta e média-alta que frequentavam as praias de Copacabana e Ipanema. Homens eram proibidos de andar sem camisa nos bairros praianos, enquanto às mulheres era vetado o uso de trajes de banho que expusessem mais de 15 cm de coxa a partir da altura dos joelhos. Guardas com fita métrica controlavam o tamanho dos trajes de banho (Figura 6).

**Figura 6** – Fiscal de praia medindo o comprimento dos trajes de banho anos 20.



FONTE: Blog Vanessa Sena

AUTOR: Autoria não identificada, c.1920

Disponível em: <http://vanvansena.blogspot.com.br/2016/03/ultraje-de-banho-historia-do-biquini.html>.



Conforme explica Gomes (2018, p. 118), o “cidadão ou público” que utiliza esse espaço urbano é um indivíduo que possui direitos e deveres de acordo com o contexto temporal e espacial em que vive. A convivência coletiva e democrática é possibilitada pela existência e forma de viver nesses espaços. Os espaços públicos são, portanto, altamente regulamentados, nele se controlam “usos, comportamentos, funções e acessos”. O autor ainda comenta que

Tudo está fortemente normatizado, seja a partir de explícitas disposições escritas, seja, por consuetudinários contratos. A vida social nos espaços públicos depende do conhecimento e manuseio desse código. O espaço público é um elemento comunicacional primário, não apenas na maneira como é organizado, mas também pelo modo como é ativado nas ações que aí tem lugar. (Gomes, 2018, p. 118)

Essa normatização é fundamental para viabilizar a interação harmoniosa entre os cidadãos e o espaço urbano público. Mesmo que não sejam imediatamente evidentes, elas estão postas numa consciência quase que intuitiva que nos é dada através da própria convivência social, seja ela advinda do cotidiano ou através da educação formal que nos é imposta. Ou seja, além das regras relativas da esfera política, “carregamos na bagagem” as regras de convívio social que nos são apresentadas desde a infância.

Segundo Dumazedier (2000), o lazer também faz parte da cultura e possui um papel essencial na vida social, pois influencia a construção da identidade coletiva e a dinâmica nos espaços públicos. O teórico divide o lazer em três funções fundamentais: descanso; divertimento, recreação e entretenimento; e desenvolvimento. Ressalta ainda que o lazer é indispensável para a qualidade de vida e a socialização dos indivíduos.

Considerando a vida social nos espaços públicos de lazer e socialização, pensa-se em relações agradáveis, funcionais e culturalmente significativas, seja para os habitantes locais ou para os visitantes da cidade. Esses espaços, concebidos esteticamente, são indispensáveis para que essas relações aconteçam. Portanto, considerar a estética urbana é essencial para criar lugares de relações sociais e pertencimento. Além disso, a passagem do tempo enriquece o corpo da cidade com imagens e histórias, tornando essencial a preservação daquilo que é relevante e significativo para a comunidade e para o próprio espaço urbano. Esses bens não são apenas objetos materiais, mas também representam a história, a identidade e o pertencimento de uma comunidade, advindos dessas relações sócias, sejam elas harmônicas ou conflituosas.

As funções apontadas por Dumazedier (2000) podem ser observadas claramente na Orla de Copacabana. A função de descanso ocorre ao contemplar a paisagem e na vivência à beira-mar, proporcionando momentos relaxantes e de bem-estar. Divertimento, recreação e entretenimento estão presentes em diversas atividades realizadas na orla, como: caminhadas,

práticas esportivas, festivais culturais, shows e encontros sociais. Esses momentos fortalecem a interação entre moradores e visitantes, seja nos quiosques da orla, na praia ou nos bancos espalhados ao longo da Avenida Atlântica. Já a função de desenvolvimento acontece por meio da troca de experiências, enriquecimento cultural e social, a partir da convivência entre indivíduos de diferentes classes sociais e culturas distintas, e do fortalecimento da identidade cultural e do senso de pertencimento à cidade.

Dumazedier (2000) ressalta que o lazer vai além da recreação, sendo também uma parte importante da vida em sociedade e da preservação da memória coletiva. Assim, o Calçadão de Copacabana e seu conjunto paisagístico é um espaço que fortalece as relações sociais e culturais. Mais do que um ponto turístico, uma calçada ou um jardim, a “orla” é um espaço vivo, onde pessoas se encontram, constroem histórias e criam memórias. O teórico aponta ainda que o lazer cria comunidades, define identidades e preserva a cultura.

Ao refletirmos sobre a estética urbana, incluindo elementos como arquitetura, design de ruas, paisagismo, arte pública e até mesmo iluminação, percebemos que esses elementos não afetam apenas a beleza e a harmonia das áreas urbanas, mas também contribuem para a identidade e a memória coletiva de uma comunidade. Nesse contexto, surge o patrimônio cultural nas cidades, cuja preservação e gestão, associada ao planejamento desses espaços, desempenham um papel crucial para que essas memórias sejam criadas e, ao mesmo tempo, que não sejam perdidas ou desconstruídas.

De acordo com Souza Filho, (1999, p. 53 *apud*, Vizzotto, 2012) o patrimônio cultural de cada cidade é composto por bens públicos ou privados, móveis ou imóveis, materiais ou imateriais. Esses bens são caracterizados pelas referências de memória, identidade e significado de uma comunidade específica. O reconhecimento desses bens como reveladores de uma cultura determinada e integra o patrimônio nacional. Não é apenas a proteção jurídica que qualifica um bem como parte do patrimônio cultural, mas também o prévio reconhecimento de seu valor e significado para a comunidade. Vizzotto (2012, p. 30) completa:

É a sensação de pertencimento, de posse coletiva que alça determinado bem à condição de integrante do patrimônio cultural. Não é a proteção jurídica que qualifica um bem como Integrante do patrimônio cultural, mas o prévio reconhecimento do valor de referência, de significado e de identidade por determinada comunidade.

Segundo Castro e Tavares (2016) o espaço patrimonial do ponto de vista da produção do espaço é determinado pelas relações sociais entre os diferentes agentes que integram os processos de transformação de um espaço cultural em um espaço de patrimônio cultural. Não

é o espaço físico que determina os valores sociais e as condições de vida, nem o trabalho humano molda a materialidade espacial na sociedade. Esses processos ocorrem simultaneamente e de forma integrada, sendo o espaço urbano um ótimo exemplo desse processo. Diante dessas considerações Lefebvre (2000 p. 149) esclarece que

A forma do espaço social é o encontro, a reunião, a simultaneidade. (...) Tudo o que há no espaço, tudo o que é produzido, seja pela natureza, seja pela sociedade, - seja por sua cooperação, seja por seus conflitos. Tudo: seres vivos, coisas, objetos, obras, signos e símbolos. O espaço-natureza justapõe, dispersa; ele coloca uns ao lado dos outros, os lugares e o que os ocupa. (...) O espaço urbano reúne as multidões, os produtos nos mercados, os atos e os símbolos. Ele os concentra, os acumula.

A Orla de Copacabana possui hoje uma diversidade social e cultural que ao mesmo tempo unifica as pessoas e a cultura, fazendo de Copacabana um grande pedaço de Brasil e do mundo. O patrimônio natural, que deu origem ao bairro, associado à intervenção do homem, gerenciado a partir de um processo de gestão política, representa um complexo conjunto entre a natureza e a sociedade humana, que podemos chamar de Paisagem Cultural, ou ainda de “Dimensão cultural do espaço”. A praia de Copacabana, com toda sua beleza natural associada as suas transformações ao longo do tempo e à complexidade inerente a esse espaço público de uso coletivo, é um exemplo dessa associação. As paisagens naturais, nesse contexto, não são apenas cenários, mas espaços moldados pela presença e ação humana. De acordo com Scifoni (2006) o patrimônio natural vai além da ideia de preservar ambientes intocados. Ele também carrega significados culturais e sociais, pois está entrelaçado à memória coletiva de uma sociedade.

É importante destacar que o Estado, como agente gestor desses espaços públicos, possui a competência de executar e legitimar as deliberações através da esfera política. Contudo, também existe outro ator que dita regras baseadas em relações de poder: o mercado, que hoje, diante de um mundo globalizado, ultrapassa as fronteiras e as barreiras físicas dos territórios. Diante disso, a gestão do espaço público envolve o planejamento urbano, a regulação econômica, a promoção da igualdade e a administração dos recursos públicos. As leis, como o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor, entre outras regulamentações, tornam-se, assim, instrumentos essenciais para guiar a política de desenvolvimento urbano, buscando uma cidade mais justa, sustentável e com melhor qualidade de vida para todos os cidadãos. Soma-se a isso, também, a participação ativa dos cidadãos nesse processo, como parte fundamental desse organismo.

## **CAPÍTULO II**

### **CALÇADAS DE COPACABANA: PATRIMÔNIO PAISAGÍSTICO E SUA PAISAGEM CULTURAL**

No processo de produção espacial a natureza aparece como algo que é dado e que o homem modifica em função de suas necessidades. Ao fazê-lo, está produzindo sua própria existência, sua história e sua humanidade. [...] no curso da história da produção do espaço geográfico essa condição se modifica, pois a natureza é recriada como uma nova necessidade social: a necessidade de sua proteção aparece como uma nova condição (Scifoni, 2006, p. 22)<sup>43</sup>.

No contexto da preservação do patrimônio, a Orla de Copacabana é um paradoxo na história carioca: teve palacetes e mansões históricas destruídas em prol do desenvolvimento e da modernidade, e hoje, após construções e reconstruções, tem sua nova identidade e história preservada.

A Orla foi moldada por transformações morfológicas e usos diversos, diretamente conectados à urbanização e à “modernização” da cidade do Rio de Janeiro. De acordo com Ribeiro e Gomes (2021), durante as duas primeiras décadas do século XX, a cidade portuária se transforma em cidade balneária, e sua nova função passa a exercer um papel fundamental na renovação urbana. Assim, a zona sul da cidade ganha destaque, a Orla de Copacabana se transforma no balneário mais famoso da cidade e se consolida como um espaço público, uma “fronteira urbana”, representando tanto a expansão da ocupação urbana quanto a delimitação entre a cidade e o mar.

O calçadão da praia de Copacabana é um espaço público que se estende por 4,15 km ao longo da orla, onde moradores e turistas se reúnem para caminhar, correr, andar de bicicleta, apreciar a vista do mar, entre outras atividades. Mesmo antes da intervenção de Burle Marx e de seu reconhecimento e proteção patrimonial (Tombamentos a nível Estadual e Municipal) a “Calçada de Copacabana” já havia se tornado símbolo da praia carioca. Nesse contexto, o processo de patrimonialização foi utilizado como estratégia para proteger e promover esse patrimônio cultural no mercado turístico. Diante disso, a Orla de Copacabana se tornou ao longo dos anos uma referência no cenário turístico mundial, tendo a praia como

---

<sup>43</sup> Para Santos (2006, p. 226) o espaço geográfico é “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, sua definição varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico”.

palco de eventos culturais, shows, festivais e celebrações. O turismo extenso movimenta esse espaço durante o ano todo.

Para compreendermos melhor os valores atribuídos a este patrimônio, neste capítulo abordaremos o processo de inserção urbana de Copacabana, a história da transformação ocorrida em sua orla e a preservação patrimonial do conjunto urbano-paisagístico (calçadas centrais e laterais, canteiro central e espécies arbóreas) desenvolvida a partir desse processo. Para isso, utilizaremos como referência autores de diferentes áreas de estudo.

No Capítulo II, serão apresentados dados históricos do bairro de Copacabana de forma cronológica, desde seu surgimento até sua integração à metrópole. Esse processo foi possível devido à construção do primeiro túnel de acesso. Além disso, são fornecidas informações da RIOTUR (1992) sobre abertura da Avenida Atlântica, idealizada pelo prefeito Pereira Passos em 1905 e abordados decretos que estabeleceram e viabilizaram a expansão do bairro, conectando a zona sul às regiões centrais do Rio de Janeiro. Fontes primárias de jornais e revistas da época – os jornais *Diário Carioca* e *Correio da Manhã*, a revista *Fon-Fon*, entre outras – agregaram grandes contribuições sobre o início da construção da Avenida Atlântica e sobre as mudanças na paginação da Calçada da Orla de Copacabana.

Também foram consultadas fontes acadêmicas de diversos autores, das mais distintas áreas de estudo, cujas contribuições compõem o referencial teórico apresentado a seguir, fundamentando a análise da historicidade do bairro Copacabana.

Ribeiro e Gomes (2021) destacam fatos importantes sobre as transformações da cidade do Rio de Janeiro, que deixou de ser porto de comércio e passagem para se tornar uma cidade balneária, redefinindo sua relação com o mar. Os autores Andreatta *et al.* (2009) também acrescentam dados importantes sobre essas mudanças e transformações: destacam a Exposição Nacional do Centenário da Abertura dos Portos de 1908 como marco significativo para o crescimento urbano da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, destacam a criação de uma praia artificial, conhecida hoje como Praia Vermelha, a criação do bairro da Urca, marcando a expansão geográfica para a região sul, e o surgimento do atual bairro de Copacabana.

O'Donnel (1993) contribuiu significativamente com seus estudos sobre a formação do bairro de Copacabana. Ela comenta sobre o nascimento da cultura balneária, e como essa função foi inserida na dinâmica da cidade tornando-se decisiva no processo de remodelação e ampliação do Rio de Janeiro. Essas mudanças urbanísticas ocorreram principalmente nas regiões próximas às praias, no início do século XX, em decorrência da expansão para as zonas sul e sudeste. A criação da Avenida Beira-Mar e do Túnel Novo, destacados como pontos



principais pela autora, proporcionou acesso a Copacabana, incorporada à cidade em 1892. De acordo com Andreatta et al (2009) e O'Donnel (1993) esta região que, na época, era um espaço de difícil acesso e com características desérticas, após a criação do túnel passou a permitir a circulação de pessoas através dos bondes.

Yllana (2022) destaca que a construção da Avenida Atlântica foi interrompida por vários anos em razão de dificuldades administrativas e financeiras. Elas foram retomadas somente na gestão do prefeito Serzedelo Correia, em 1910, porém, sua conclusão ocorreu posteriormente, durante o mandato de Bento Ribeiro, por volta de 1914. Ferreira (2021) acrescenta que, devido ao aumento do fluxo de automóveis e da popularização dos banhos de mar a via foi alargada pela primeira vez. Ribeiro e Gomes (2021) apontam que sucessivas ressacas começaram a danificar a Avenida Atlântica, as moradias e os veículos.

Conforme notícia da época, em 1919 a Avenida Atlântica ganhou um novo remodelamento, no mandato do prefeito Paulo de Frontin, mas as ressacas continuaram atingindo a orla e suas calçadas foram destruídas e reconstruídas. Segundo Yllana (2022) o padrão de ondas, em pedras portuguesas, foi alterado diversas vezes. Ao longo do século XX, ocorreram diversas modificações na orla devido ao crescimento urbano, sendo o mais significativo o aterro urbano na Praia de Copacabana.

Nesse contexto, os estudos de Yllana (2019; 2022) são de suma importância, pois embasam o entendimento sobre a reconstrução da Avenida Atlântica em 1969 e destacam o papel de Roberto Burle Marx, artista responsável pela paginação das calçadas dos prédios, da faixa central e também pelo projeto paisagístico de 1970 na Orla de Copacabana.

O final do capítulo apresenta uma discussão sobre o processo de patrimonialização, evidenciando como a Orla de Copacabana foi reconhecida como um espaço de importância histórica, cultural e simbólica. Esse reconhecimento resultou no surgimento de políticas de conservação e valorização, consolidando sua relevância e valor na memória coletiva. Os referenciais teóricos adotados incluem:

Dvořák (2008), que ressalta que a preservação do patrimônio cultural é uma responsabilidade compartilhada entre o Estado e a sociedade que lhe atribuem valor. No contexto da preservação urbana, Peixoto (2010) aponta que a memória das cidades está em constante mudança, influenciada por fatores sociais e econômicos. Já Castro e Tavares (2016) destacam que, além de proteger e registrar bens, a patrimonialização contribui para a organização e revitalização dos espaços urbanos e para o desenvolvimento econômico. Além disso, registros e medidas legais foram estabelecidos ao longo dos anos para garantir a

preservação da orla, reforçando sua importância como patrimônio cultural e ambiental no contexto urbano.

Registros fotográficos da Orla de Copacabana, evidenciando sua transformação urbana e pranchas de alinhamento da Avenida Atlântica, além do croqui do projeto de Burle Marx, também forneceram base para essa pesquisa.

## **2.1. Copacabana: o surgimento de um bairro à beira do Atlântico**

O Rio de Janeiro, cidade que já foi a capital do Vice-Reino, do Império e das primeiras décadas da República, foi palco de uma significativa operação que alterou sua estrutura. A mudança foi além das intervenções morfológicas – transformou sobremaneira a identidade do Rio de Janeiro no início do século XX (Abreu, 1997; Ribeiro; Gomes, 2021).

Essa renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX ocorre na administração de Pereira Passos e isso se refletiu na expansão para a zona sul. Pretende-se fazer apenas um breve relato sobre algumas dessas transformações e sobre os aspectos envolvidos nessas mudanças, tendo como foco principal a Orla de Copacabana.

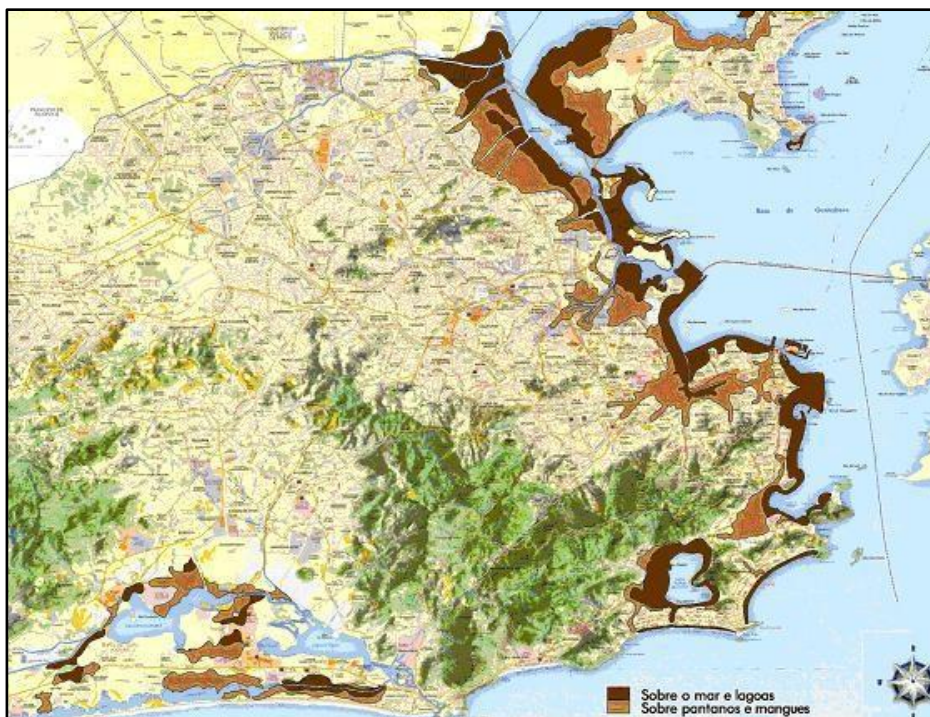
Entre a cidade e o mar, ao longo do processo de crescimento urbano, estabeleceu-se uma relação de contínuas trocas. A cada nova parcela de espaço urbano construído correspondia um avanço sobre os mangues, os pântanos e praias. Um método de expansão da cidade era, então, centrado em ganhar amplos territórios sobre a costa. Este processo, que durou quase quatro séculos, resultou na definição da atual morfologia costeira do Rio, ou seja, no recorte definitivo das atuais praias cariocas. (Andreatta *et al.*, 2009, p. 3)

De acordo com Ribeiro e Gomes (2021, p. 3) a relação da cidade com o mar, devido à sua localização costeira, mudou completamente entre os séculos XIX e XX, tornando-se essencial para o entendimento das transformações ocorridas na cidade (Figura 7). O Rio de Janeiro passou de um “importante ancoradouro” e ponto de passagem entre o exterior e o interior das terras para uma cidade balneária, marcando uma nova era em suas relações com o oceano.

Segundo Andreatta *et al.* (2009, p. 6-8), a expansão da cidade em direção ao litoral norte foi significativamente influenciada pelas atividades portuárias e pelo estabelecimento do mercado de escravos na região do Valongo durante a década de 1830. Isso levou a mudanças substanciais na morfologia do litoral, incluindo a construção de “trapiches” e aterros, que transformaram a área em um grande espaço portuário, resultando no desaparecimento das praias dessa região. Durante a administração do prefeito Pereira Passos foi executado o primeiro aterro marítimo de grande porte no Rio de Janeiro, visando criar uma área portuária

central. Esse projeto envolveu a demolição do Morro do Senado<sup>44</sup> para criar 170 hectares de novas terras sobre o mar, levando à construção do Píer da Gamboa e à extensão do Canal do Mangue. Essa alteração da linha da costa possibilitou a construção de grandes avenidas: Avenida Francisco Bicalho e Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. Durante esse período também acontece a abertura da Avenida Beira Mar que, além da urbanização, contou com um projeto paisagístico que se estende da praia de Santa Luzia até o Largo da Glória. A Praia de Botafogo, ocupada desde metade do século XIX, também passou por urbanização, apresentando uma avenida à beira-mar adornada com jardins no estilo francês, juntamente com instalações culturais e recreativas como o Teatro Guignol. Esses empreendimentos marcaram o início da expansão do Rio de Janeiro para o sul, promovendo uma nova relação entre a cidade e sua orla. Durante o século XX a área central da cidade do Rio evoluiu para um centro de atividades secundárias e terciárias, se solidificando a partir da década de 1950 como “centro comercial metropolitano”<sup>45</sup>. Nesse mesmo período as praias oceânicas também começaram a ganhar um novo status.

**Figura 7** – Mapa parcial da Cidade do Rio de Janeiro com áreas aterradas sobre o



FONTE: Andreatta *et al.* O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. Coleção Estudos Cariocas, Instituto Municipal Pereira Passos.

AUTOR: Andreatta, Verena, 2009.

Disponível em: <https://www.data.rio/documents/cd9032a84bb54e58a2aacfe218a3885b>

<sup>44</sup> A demolição Morro do Senado começou em 1895 e se estendeu até 1906 e os destroços foram utilizados para aterrar a Região Portuária do Rio de Janeiro.

<sup>45</sup> Tradução nossa para: *Central Business District*.

Como comenta O'Donnel (1993), durante séculos as atividades portuárias e a zona praiana eram ligadas ao trabalho e ao descarte de mercadorias e até mesmos de corpos. Citando Gilberto Freyre, a teórica especifica os itens de descarte: barris de excremento, lixo das ruas e residências e corpos de bichos e pessoas negras escravizadas. Diante dessa realidade, a associação entre mar e saúde parecia muito distante, e até mesmo improvável. Iniciando a prática que aos poucos viraria um novo hábito na cidade, em 1808, com a chegada da família real Portuguesa ao Rio de Janeiro, Dom João trouxe o costume, advindo da aristocracia Europeia, de banhar suas pernas em águas do mar com propósito terapêutico de curar seus ferimentos. O rei utilizava como parte da rotina real as águas limpas da praia do Caju, em São Cristóvão, local que naquele momento não fazia parte da rota portuária. Segundo Andreatta *et al.* (2009), próximo da residência real, na Quinta da Boa Vista foi instalada uma “Casa de Banhos”<sup>46</sup> (Figura 8) com vestiário e área de descanso. Esse casarão histórico ainda existe e abriga o Museu da Limpeza Urbana. Porém, as praias de São Cristóvão e do Caju desapareceram devido à expansão do porto do Rio e o que restou da praia do Caju foi apenas seu nome, dando nome à rua onde era localizada (Figuras 9 e 10).

**Figura 8** – Casa de Banhos de D. João VI.



FONTE: diariodorio.com

AUTOR: Halley Pacheco de Oliveira

Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-da-casa-de-banho-de-dom-joao-vi-museu-da-limpeza-urbana-actual-museu-da-limpeza-urbana-localizado-no-bairro-do-caju-ja-abrigou-algumas-historias-antes-de-ser-um-museu-da-comlurb>

<sup>46</sup> Casa de Banhos de D. João VI está localizada Praia do Caju, nº 385 (antigo nº 115), Caju – Rio de Janeiro – RJ. O casarão foi tombado pelo IPHAN em 1938 (Processo: 26-T-1938 - Livro do Tombo: Inscr. nº 17, de 20/04/1938). Em 1996, o prédio foi restaurado com o auxílio da Companhia Municipal de Limpeza Urbana da Cidade do Rio de Janeiro (COMLURB) com a colaboração da Região Administrativa da Zona Portuária, passando a abrigar o Museu da Limpeza Urbana, e em 2012, devido à falta de verba, o Museu foi fechado para visitação. Fonte: <https://www.ipatrimonio.org> e <https://diariodorio.com>. Acesso: 28 de setembro de 2024.



**Figura 9** – Planta da Cidade do Rio de Janeiro e Subúrbios. Rio de Janeiro: Laemmert & Co, 1892 – [190-?].  
 Detalhe bairro de São Cristóvão e Ponta Caju e suas praias

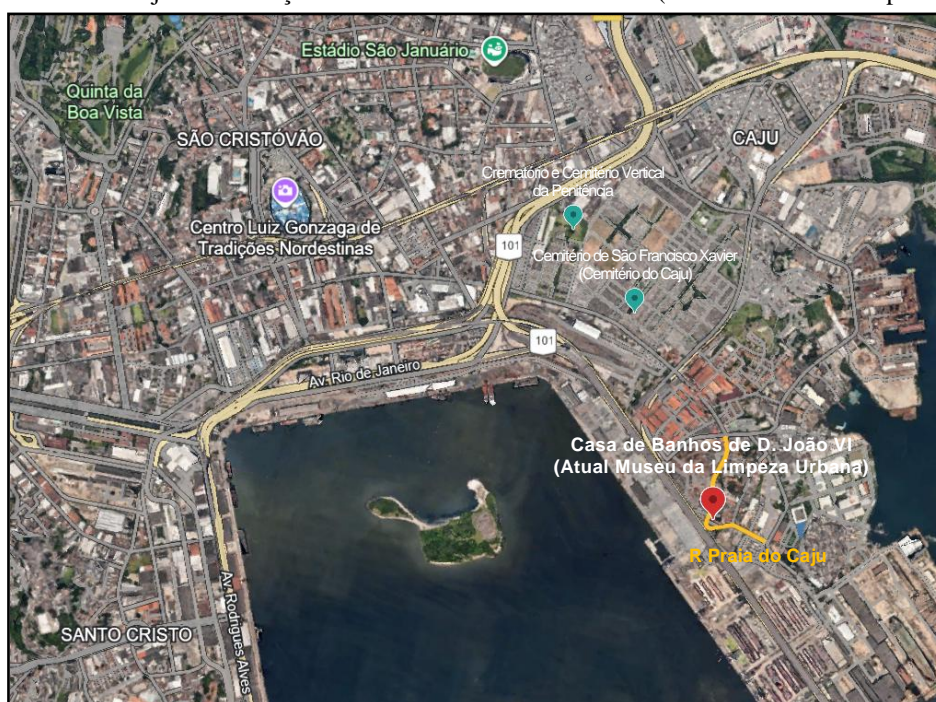


FONTE: Biblioteca digital Luso-Brasileira

AUTOR: Ulrik Greiner, 1892 - [190-?]

Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27205>

**Figura 10** – Bairros São Cristóvão e Caju, Rio de Janeiro, 2024.  
 Destaque Rua Praia do Caju e localização Casa de Banhos de D. João VI (Atual Museu da Limpeza Urbana)



FONTE: Google Earth, 2024

Disponível em: <https://earth.google.com/earth/d/1vptc90u2L3UquF6-TohGhPRa73D7Ara2?usp=sharing>

Para Andreatta *et al.* (2009), a Exposição Nacional<sup>47</sup> de 1908 no Rio de Janeiro levou a um desenvolvimento urbano significativo, incluindo a criação de uma praia artificial, a atual Praia Vermelha, formada a partir de terras retiradas do Pão de Açúcar. Além disso, na década de 1920, um aterro de 2 km<sup>2</sup> foi construído, onde se desenvolveu o bairro da Urca, marcando um momento crucial no crescimento da cidade em direção ao sul e ao mar aberto. Essa expansão estabeleceu um precedente para o desenvolvimento de bairros icônicos como Copacabana, Ipanema, Leblon e Barra da Tijuca, moldando a morfologia da cidade e a paisagem da orla. Além disso, a demolição do Morro do Castelo para a Exposição comemorativa do Centenário da Independência<sup>48</sup> de 1922 propiciou a execução de importantes projetos subsequentes, como a urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas, a criação do atual Jardim de Alah, na década de 30, e a construção do Aeroporto Santos Dumont, na década de 40. Esses projetos resultaram no desaparecimento de praias históricas (Praias de Santa Luzia e a Ponta do Calabouço) e alteraram ainda mais a paisagem da cidade que cresceu em direção à zona sul.

No início do século XX, a expansão urbana para o sul e sudeste, em direção às praias oceânicas, coincidiu com o surgimento da moda de praia na Europa<sup>49</sup> (Andreatta *et al.*, 2009). Acompanhando a tendência europeia, a “função balneária” foi acolhida e incorporada ao tecido urbano do Rio de Janeiro e tornou-se crucial para o processo de ampliação e apresentação da cidade nos anos seguintes. A novidade motivou sucessivas ocupações urbanas e o surgimento de bairros valorizando as vantagens pela proximidade com o mar e todas as benesses do estilo de vida à beira-mar: paisagem natural, ares salubres, a possibilidade do banho de mar, a saúde e o lazer (O’Donnell, 2013; Ribeiro; Gomes, 2021).

Não por acaso Pereira Passos, à frente do projeto de remodelação e embelezamento que acometeu a cidade nos primeiros anos da década de 1900, não apenas expandiu o acesso àquele arrabalde [Copacabana] (com a criação da Avenida Beira-Mar e a abertura do Túnel Novo), como inviabilizou as antigas praias de banho, incorporando-as às obras da linha do cais. O recado não poderia ser mais claro: a cidade civilizada crescia rumo ao sul, e as práticas condizentes deveriam acompanhar o novo mapa da elegância (O’Donnell, 1993, p. 96).

---

<sup>47</sup> Exposição Nacional Comemorativa do 1º Centenário da Abertura dos Portos do Brasil, realizada em 1908, teve como objetivos: inventariar produção natural e manufaturada do país e apresentar a nova Capital da República às autoridades nacionais e estrangeiras.

<sup>48</sup> Exposição Universal ou Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil foi uma exposição realizada entre 1922 e 1923. De Andreatta *et al.* (2009, p. 8) para dar espaço à Exposição “foram removidos 4,5 milhões de m<sup>3</sup> de terras” do Morro do Castelo e aterrado 67 mil m<sup>2</sup> sobre o mar.

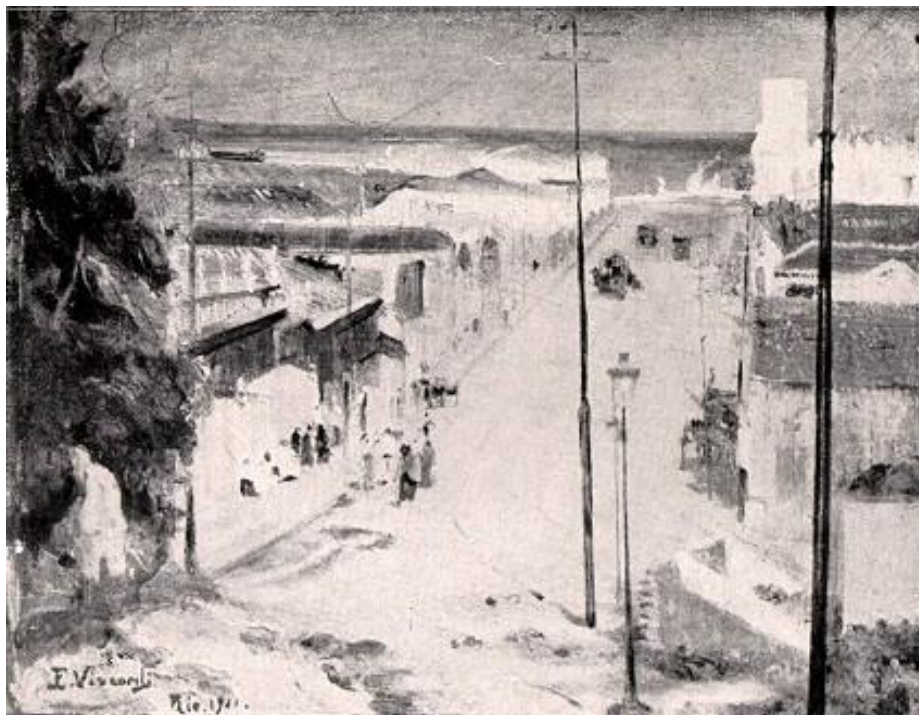
<sup>49</sup> De acordo com Morris (1974 *apud* Andreatta *et al.*, 2009) o banho de mar se iniciou na cidade a Brighton, na Inglaterra. Sem instalações portuárias protegidas, a cidade de pescadores à beira do Canal da Mancha introduziu os banhos de mar como passatempo de verão em 1750. Passando a ser moda internacional, essa atividade foi a base de sua futura fama.



A valorização das propriedades curativas da água marinha, no século XIX, e a ocupação dos bairros à beira-mar ressignificaram a praia como espaço proveitoso aos moradores. Ela se torna atrativa tanto pelas propriedades terapêuticas, quanto pela possibilidade de sua utilização para o lazer. Esse “significado social” ganhou força, na virada do século, com o impulsionamento das campanhas promovidas pelas companhias de transportes e imobiliárias, que destacavam “o culto ao lazer” além da “imposição medicinal” que prevalecia anteriormente. Como consequência, acelerou-se a urbanização nos bairros à beira-mar, em particular Copacabana (Araújo, 1993). De acordo com O’Donnel (1993, p. 96), “na alvorada do século XX, os investimentos na expansão urbana rumo aos bairros atlânticos confirmam essa tendência. Copacabana, símbolo maior de tal movimento, nascia sob o signo da salubridade e da balneabilidade [...]”.

Segundo Andreatta *et al.* (2009), o desenvolvimento urbano de Botafogo no século XIX, influenciado pela popularidade da Praia de Copacabana, conhecida por seu clima e pelas benesses da salubridade à beira-mar, levou à abertura da primeira estrada em 1855, através da Ladeira do Barroso, atual Ladeira dos Tabajaras (Figura 11), rua do Barroso, atual Siqueira Campos. Além de ligar os bairros de Copacabana e Botafogo, esse acesso propiciou a construção das primeiras casas na área.

**Figura 11** – Vista de Copacabana da Ladeira do Barroso, 1911 (Atual Ladeira dos Tabajaras). Pintura a óleo sobre tela de Eliseu Visconti, “vista a partir de sua casa em direção ao mar”.



FONTE: Projeto Eliseu Visconti / Frederico BARATA. "Eliseu Visconti e seu tempo" Rio de Janeiro: Zelio Valverde, 1944.

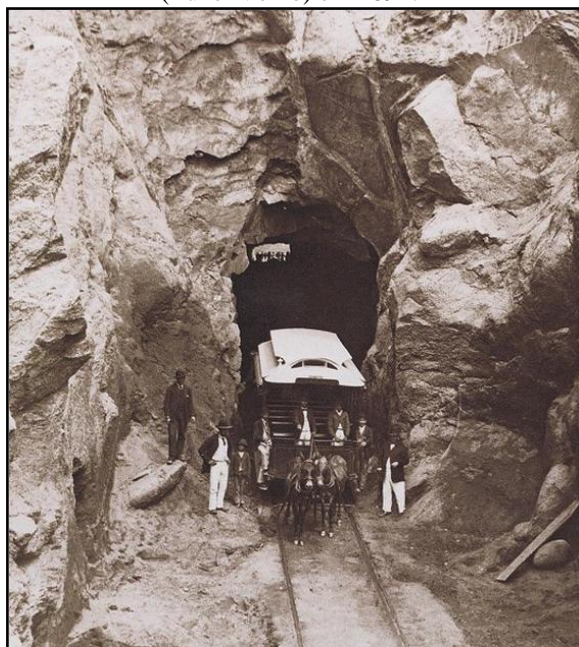
AUTOR: Eliseu Visconti, 1911.

Disponível em: <https://eliseuvisconti.com.br/obra/p514/>

Com efeito, desde meados da década de 80 [1880] que a Companhia Jardim Botânico pretendia estender suas linhas ao “pitoresco arrabalde de Copacabana”. Quando seu prazo de concessão já estava por terminar, no ano de 1890, a companhia solicitou ao então intendente da capital da República, Dr. Ubaldino do Amaral Fontoura, permissão para prolongar seus trilhos até Copacabana, para o que teria que ser construído um túnel no Morro do Barroso. Por essa época, o Rio passava por uma séria crise de transportes, devido ao adensamento acentuado das áreas que já eram servidas pelas companhias de bondes [...]. (Abreu, 1997, p. 41)

A região de Copacabana foi incorporada à cidade em 6 de julho de 1892, com a inauguração do Túnel de Copacabana<sup>50</sup>, conhecido também como Túnel Velho (Figuras 12 e 13), exclusivo para o trânsito da linha regular de bondes da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico (pedestres e outros veículos não podiam atravessar). Nessa ocasião, com a presença do vice-presidente da República Marechal Floriano Peixoto, em exercício da Presidência, o que antes era apenas um “território vazio” marcado como “areal deserto” e de difícil acesso (Figura 14), “nasce” oficialmente como bairro. No primeiro momento os bondes eram de tração animal e a partir 1900 o Túnel Velho foi aberto ao tráfego público e no ano seguinte passam a ser movidos com eletricidade. Para ampliar o acesso ao bairro foi aberto o Túnel do Leme (Figura 15), conhecido até hoje como Túnel Novo, inaugurado em 1906 (RIOTUR, 1992).

**Figura 12** – Abertura do Túnel de Copacabana (Túnel Velho) em 1892.



FONTE: G1 RJ, 1892

AUTOR: Juan Gutierrez/Casa Editorial G Ermakoff  
Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/07/06/fotos-antes-e-depois-de-copacabana.ghtml>

**Figura 13** – Túnel de Copacabana ampliado e reinaugurado, atual Alaor Prata ou Túnel Velho, 1927.



FONTE: Acervo Instituto Moreira Salles, 1927

AUTOR: Augusto Malta / Coleção Gilberto Ferrez / Acervo Instituto Moreira Salles  
Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/82801>

<sup>50</sup> Primeiro túnel de Copacabana foi ampliado e reinaugurado em 1927, passando a se chamar Túnel Alaor Prata, seu nome atual, em homenagem Alaor Prata Leme Soares (1882 - 1964) Ex-prefeito do município do Rio de Janeiro (1922 - 1926).



**Figura 14** – Praia de Copacabana vista do Leme, 1890. Paisagem mostra o grande areal antes da urbanização.

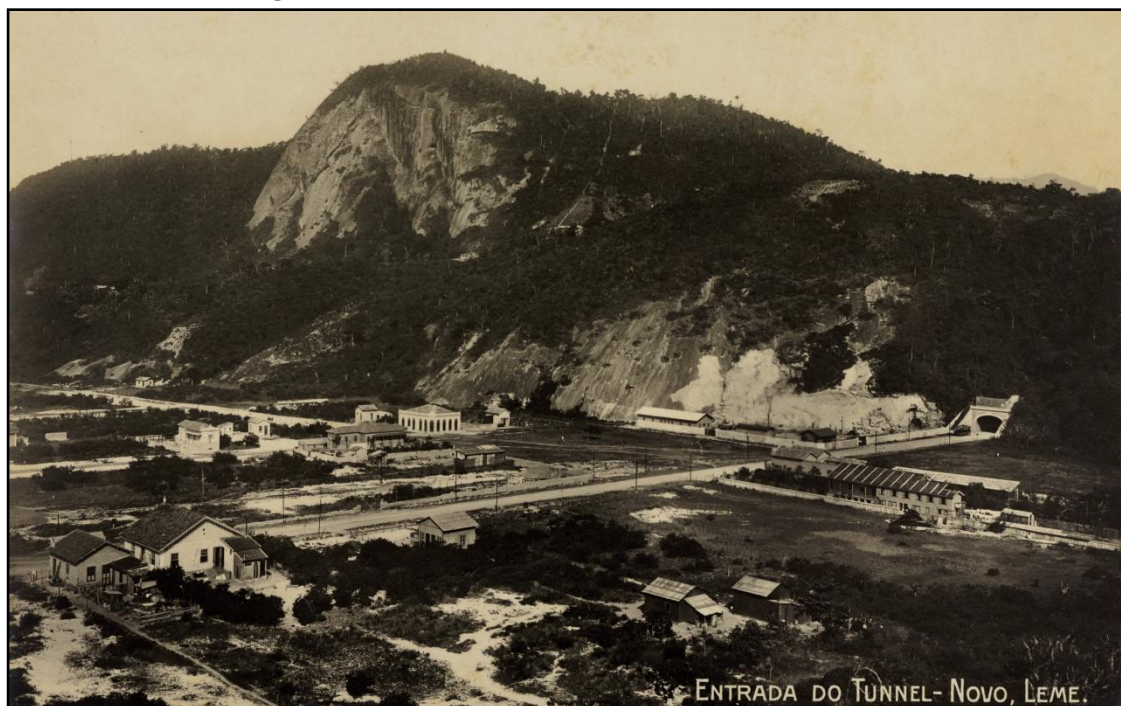


FONTE: Acervo Instituto Moreira Salles, 1890

AUTOR: Marc Ferrez / Coleção Gilberto Ferrez / Acervo Instituto Moreira Salles

Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/7073>

**Figura 15** – Entrada do Túnel do Leme (Túnel Novo) - 1907.



FONTE: Acervo Instituto Moreira Salles, 1907

AUTOR: Autoria não identificada / Coleção Pedro Corrêa do Lago / Acervo Instituto Moreira Salles

Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/67602>

De acordo com Andreatta *et al.* (2009), a introdução dos bondes contribuiu para a prosperidade do bairro, que foi totalmente loteado e urbanizado por volta de 1930. Como menciona Araújo (1993, p. 294), a abertura de uma passagem às praias da zona sul da cidade

foi fundamental para incorporá-las à malha urbana através do bonde, “o Túnel Velho em 1892 integrou provisoriamente no mesmo espaço famílias de extrato social diferente”.

A título de ilustração, pode-se considerar as palavras de Eliseu Visconti <sup>51</sup> sobre a vista de sua residência em Copacabana (Figura 11) registrada pelo jornal *O Globo*, de 5 de outubro de 1944, pouco antes de seu falecimento: “Quando para aqui vim com minha família, isto aqui era uma beleza. Eu via o mar e os navios que partiam para o resto do mundo. Hoje, só arranha-céus! [...] Tiraram-me o mar!” <sup>52</sup>

Os bondes encarregaram-se de facilitar o acesso ao novo bairro e, conseqüentemente, também foram responsáveis pela transformação e crescimento do local. De acordo com Araújo (1993, p. 289-294) eram as próprias empresas de transportes que incentivavam o uso dos bondes como passeio e fomento da interação social. Seu uso “como meio de transporte e recreação” renovou os hábitos e comportamentos na passagem do século XX. Porém, o processo de urbanização de Copacabana não foi tão rápido quanto foi idealizado. Como aponta O’Donnel (1993, p. 38-43), antes da construção do primeiro túnel foram feitas propostas e tentativas para urbanização do “arrabalde”, pautadas na “díade urbanização/salubridade”, diferente dos outros bairros que aos poucos foram incorporados à malha urbana ao longo do século XIX, Copacabana, sob o signo de modernidade e salubridade, foi concebido como um bairro promissor.

A primeira proposta foi em 1872, quando Conde de Lages e o Dr. Francisco Teixeira de Magalhães solicitaram uma concessão para levar uma linha de bondes até Copacabana para instalar um serviço balneário. A concessão foi dada através do Decreto nº 5785 de 4 de novembro de 1874 <sup>53</sup>, condicionada a diversas cláusulas, como a criação de povoado, a distribuição de ruas com água potável, esgoto, escoamento de águas pluviais e iluminação, além da construção de edifícios públicos (uma escola para o ensino primário e secundário, um jardim zoológico e um hospital). Todas essas exigências ficaram a cargo dos concessionários ou da Companhia responsável. De acordo com O’Donnel (1993) diante de tais exigências fica clara a intenção de urbanizar aquele espaço deserto, partindo do interesse capitalista. Devido aos altos custos com desapropriações de terras, desvios de trilhos, e todas as exigências

---

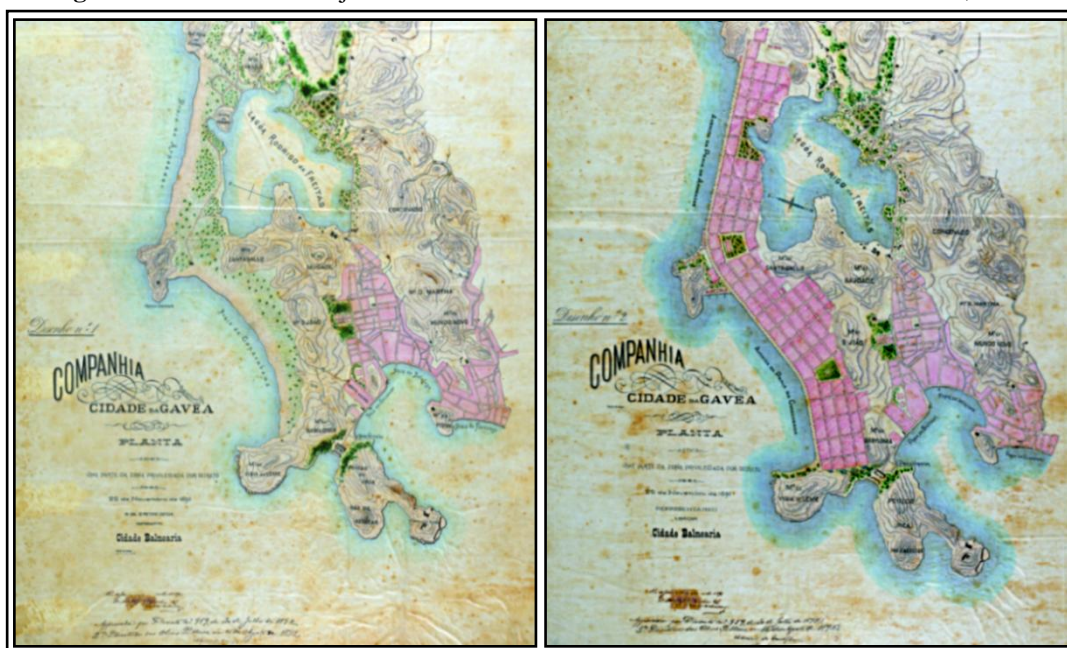
<sup>51</sup> Eliseu D'Angelo Visconti foi um pintor, desenhista e professor ítalo-brasileiro, nascido em 30 de julho de 1866 (Salerno, Itália) e falecido em 15 de outubro de 1944 (Rio de Janeiro). É considerado um dos mais importantes artistas brasileiros e um dos principais representantes do Impressionismo no Brasil. Fonte: <https://eliseuvisconti.com.br>. Acesso: 28 de set. de 2024.

<sup>52</sup> ELISEU VISCONTI. Site oficial. Disponível em: <https://eliseuvisconti.com.br>. Acesso em: 28 set. 2024.

<sup>53</sup> Decreto nº 5785 de 4 de novembro de 1874 – “Concede ao Conde de Lages e ao Dr. Francisco Teixeira de Magalhães autorização para a construção, uso e gozo de uma linha de carris de ferro da rua dos Ourives à Copacabana.” Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/569073/publicacao/15778248>.

impostas com a concessão, o Conde Lages não pôde arcar com o projeto, que não teve imediata continuidade. Após muitas prorrogações, em 1876, Lages se associou a Alexandre Wagner, rico investidor que se tornou um dos maiores donos de terras em Copacabana e no Leme<sup>54</sup>. Dessa sociedade surgiu a Empresa Copacabana, que conseguiu levar os trilhos apenas da Glória até o Largo do Machado, pois dois anos depois a concessão do governo caducou por não apresentar a expansão desejada. Outro projeto importante que também não saiu do papel foi o “Projeto Cidade Balneária Cidade da Gávea” (Figura 16), elaborado em 1891 com a proposta de urbanização para incentivar o uso balneário das praias do Atlântico (Copacabana, Ipanema, Leblon, Arpoador e São Conrado), aprovado em 30 de julho de 1892, através do Decreto nº 959<sup>55</sup>, apenas duas semanas após a inauguração do túnel de Copacabana. No entanto como aponta Ribeiro e Gomes (2021, p. 6) “algumas das ideias nele contidas ecoariam nas reformas urbanas operadas na cidade a partir da primeira década do século XX”. De acordo com notícias no *Jornal do Commercio* em janeiro de 1899<sup>56</sup>, a Companhia Cidade da Gávea foi liquidada em 1899 e teve seu patrimônio leilado.

**Figura 16** – Plantas do Projeto Cidade Balneária Cidade da Gávea. Desenhos nº 1 e 2, 1891.



FONTE: Arquivo Nacional Brasileiro / ImagineRio  
AUTOR: Companhia Cidade da Gávea, 1891.  
Disponível em: <https://www.imagineiro.org/pt/map>

<sup>54</sup> Terras do então Comendador João Martins Cornélio dos Santos, adquiridas por Wagner em 1873 após saber sobre a concessão recebida por Lages para levar uma linha de bondes até Copacabana (RIOTUR, 1992).

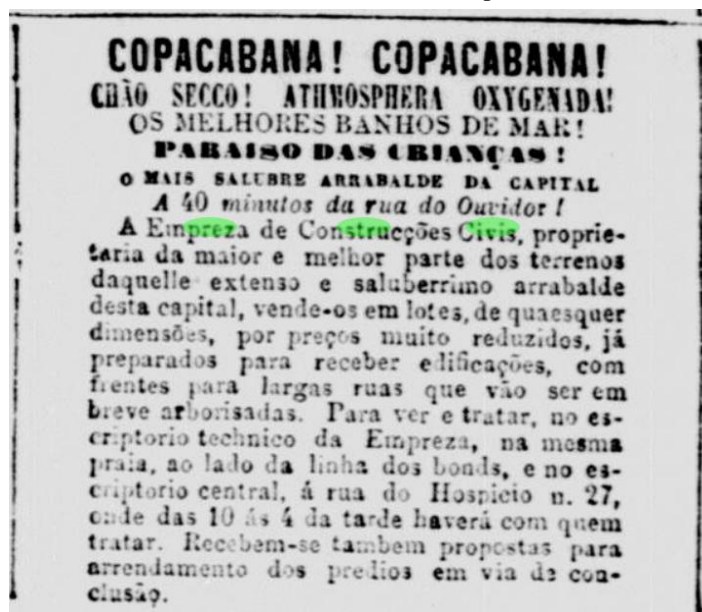
<sup>55</sup> Decreto nº 959 de 30 de julho de 1892 – “Approva os estudos e plantas da cidade da Gávea.” Construção de uma cidade de banhos na praia entre o morro da Babilônia e a Pedra do Relógio, referente ao decreto nº 1058, de 22 de novembro de 1890. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/390307/publicacao/15778954>.

<sup>56</sup> *Jornal do Commercio*, 18/01/1899, Edição 00018, p. 3 e 20/01/1899, Edição 00020, p. 5 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=364568\\_08&pagfis=31030](https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=364568_08&pagfis=31030).



Também em 1891, um ano depois de acordada a abertura do Túnel de Copacabana, foi criada por Alexandre Wagner, seus genros Otto Simon e Theodoro Duvivier, Paula Freitas e Torquato Tapajós a Empresa de Construções Civis para lotear Copacabana. Nesse momento a empresa comprou as propriedades de Wagner, do Leme até as proximidades da Rua do Barroso, atual Siqueira Campos, além de admitir diversos acionistas, inclusive alguns ligados à Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico. O'Donnel (1993) ressalta que, mesmo após a abertura do túnel, o mercado imobiliário, liderado pela Empresa de Construções Civis, não teve crescimento imediato. A empresa investiu em propagandas (Figura 17) nos grandes jornais da cidade, vendendo a idéia de um investimento para o futuro. O projeto proposto pela empresa, a abertura de diversas ruas e vinte casas, antes rejeitado pela prefeitura, foi “incorporado ao projeto municipal de arruamento” (RIOTUR, 1992, p. 20-21) após a abertura do túnel. Segundo O'Donnel (1993) companhia se tornou nos anos seguinte a maior responsável pelo loteamento e urbanização do bairro.

**Figura 17** – Propaganda da Empresa de Construções Civis.  
Anúncio da venda de terrenos em Copacabana, 1892.



FONTE: Jornal do Commercio - Hemeroteca Digital Brasileira.

AUTOR: Jornal do Commercio, 1892.

Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568\\_08/9400?pesq=%22empresa%20de%20construções%20civis%22](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_08/9400?pesq=%22empresa%20de%20construções%20civis%22)

O'Donnel (1993, p. 50-51) aponta que, com intuito de estimular a ocupação do bairro, foi concedida “liberdade de construção” através do Decreto n° 540 de 6 de maio de 1898, que passou a vigor sobre Copacabana em 1899, isentando os proprietários de impostos e de outras regras impostas a outros setores da cidade. Antes de se esgotar sua validade (cinco anos) seu prazo foi modificado para dez anos através do Decreto n° 922 de 17 de outubro de 1902. A

possibilidade de construções mais humildes e um povoamento desordenado como consequência desses decretos gerou muitos debates, principalmente quando os grandes proprietários percebem o potencial do bairro. Em 1905, o prefeito Pereira Passos revogou a liberdade de construção através do Decreto nº 1.041 de 18 de julho. Seu fim sugeria que Copacabana tivesse uma “ocupação cuidadosa”, resguardada dos riscos da desordem. Assim, a habitação em Copacabana passa a ser “definida por uma população de poder aquisitivo elevado” (RIOTUR, 1992, p. 63).

Não é difícil, portanto, compreender a revogação da liberdade de construção nos bairros atlânticos por parte do prefeito. Comprometido com uma estética civilizatória, Pereira Passos não via com bons olhos a possibilidade de expansão das moradias precárias para o arrabalde que, para além da salubridade incontestada, já carregava em si os signos do progresso. (O'Donnel, 1993, p. 52)

O bairro ainda precisava de muitas melhorias constantemente reivindicadas por diversos moradores à municipalidade e através da imprensa<sup>57</sup> (RIOTUR, 1992). O'Donnel (1993) destaca que, em 1907, liderados por Theodoro Duvivier, morador e investidor do bairro, um grupo de mais de cem moradores enviou à prefeitura um abaixo-assinado demonstrando seu ressentimento e indignação por não ter nenhuma rua em Copacabana com calçadas, além da insalubridade que poderia ser gerada pela falta de escoamento das águas pluviais que desciam das montanhas.

Apenas após a intervenção municipal a zona sul do Rio de Janeiro se desenvolveu significativamente. A construção da Avenida Atlântica, iniciada em 1906, também foi um marco desse desenvolvimento, facilitou a integração entre os bairros da Zona Sul e o do centro da cidade e estimulou a especulação imobiliária na área.

[...] o prefeito Pereira Passos deu início à construção da Avenida Atlântica, com seis metros de largura. Essa atenção especial do governo coincidia com a transformação verificada em trechos do bairro, que passou a ser ocupado por moradias da elite carioca. (RIOTUR, 1992, p. 55).

A Companhia Jardim Botânico e a Companhia de Construção Civil desempenharam papéis importantes na divulgação e na valorização da área, incluindo: comunicados na imprensa, cupons de passagens com mensagens em versos, sobre as maravilhas do bairro e cartões postais que divulgavam suas lindas vistas. Além disso, o prefeito Pereira Passos contribuiu para o crescimento do bairro ao alocar recursos para diversas melhorias,

---

<sup>57</sup> O jornal *O Copacabana – O Novo Rio*, fundado em 1907, foi um importante meio de reivindicações através de suas publicações quinzenais (RIOTUR, 1992).

principalmente em saneamento, que se estenderam da área central à parte sul da cidade (RIOTUR, 1992).

Como podemos observar no início do novo século, o desenvolvimento do bairro foi influenciado por vários fatores, sendo o livre acesso pelo túnel de Copacabana um dos mais significativos, que desde 1900 foi liberado pela Companhia Jardim Botânico. Soma-se a isso a inserção do sistema de transporte que propiciou a valorização do solo urbano, atraindo investimentos imobiliários para um local de baixo povoamento e com grande dificuldade de acesso.

## **2.2. Orla de Copacabana: breves relatos sobre a história e a formação da Avenida Atlântica**

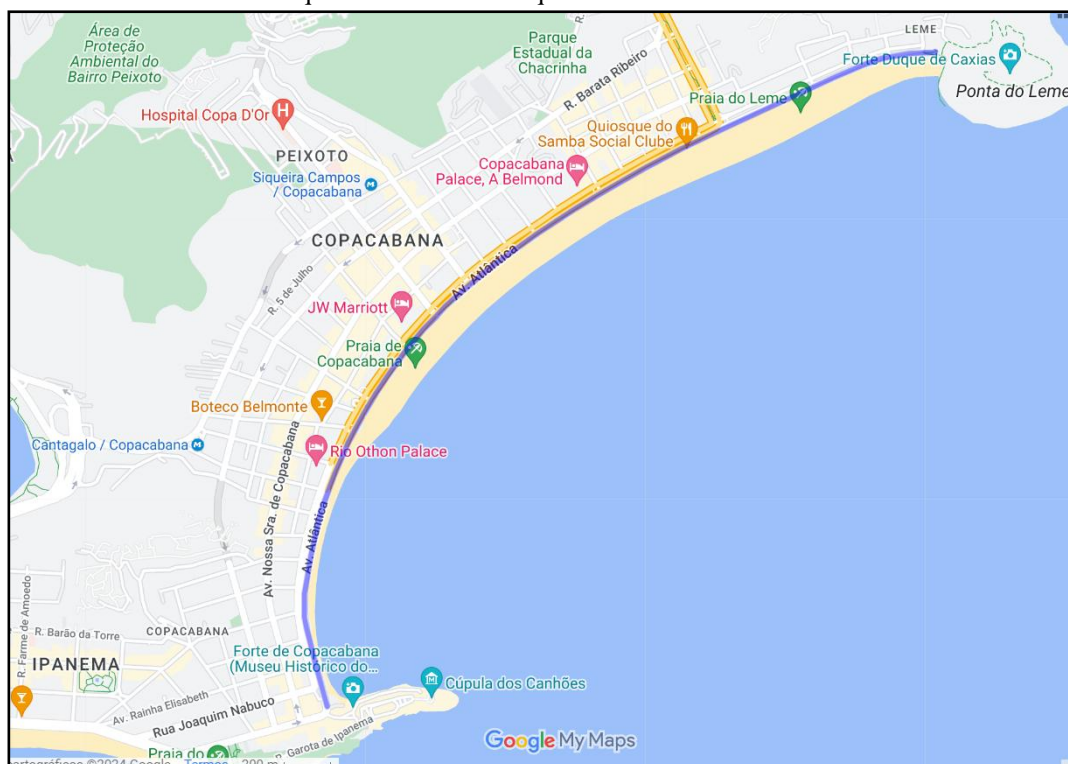
Os investimentos de Pereira Passos no vetor sul da cidade também atravessaram o túnel. O fim da liberdade de construção caminhava lado a lado com a sugestão de que Copacabana deveria ter uma ocupação cuidadosa (para não dizer suntuosa), o que veio a ser confirmado em novembro de 1905, com o Decreto n.561, de 4 de novembro, que aprovava os planos de construção da avenida Atlântica (O'Donnel, 1993, p. 57).

Durante o mandato de Francisco Pereira Passos como prefeito do Rio de Janeiro, o que ocorreu de 30 de dezembro de 1902 a 14 de novembro de 1906, a cidade passou por reformas urbanas significativas visando o saneamento e a modernização. Este período, conhecido pela expressão “bota-abaixo”, envolveu extensas demolições que transformaram a paisagem urbana. Essas mudanças desempenharam um papel crucial na formação do Rio de Janeiro, marcando a maior transformação até então ocorrida na cidade. De acordo com essa política foi idealizado o projeto da Avenida Atlântica, estabelecido pelo Decreto Municipal nº 561 em 4 de novembro de 1905.

Dentre os projetos viários vinculados à administração de Pereira Passos destacam-se, aqui, a abertura da Avenida Beira Mar e a elaboração e aprovação do projeto de abertura da Avenida Atlântica, ao longo das atuais praias do Leme e de Copacabana. Tratava-se, pois, de conectar o velho centro da cidade às novas áreas a partir da criação de grandes avenidas e, simultaneamente, por meio delas, orientar a ocupação das novas terras (Ribeiro; Gomes, 2021, p. 7).

A Avenida Atlântica, localizada no Rio de Janeiro, possui 4,15 km de extensão margeando as praias do Leme e de Copacabana, iniciando na Praça Almirante Júlio de Noronha, no Leme, e terminando na Praça Coronel Eugênio Franco, no Posto 6, em Copacabana (Figura 18). Esta importante avenida da cidade do Rio passou por diversas transformações ao longo de sua história, refletindo o desenvolvimento do bairro e da cidade. Projetada para integrar Copacabana ao restante da cidade, a construção da Avenida Atlântica,

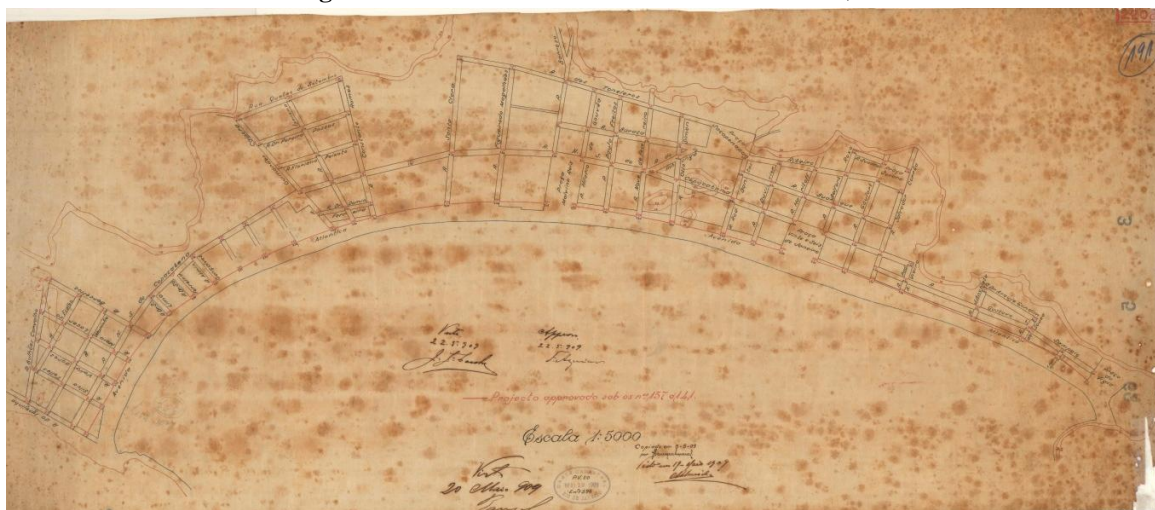
iniciada em 1906, marcou o começo da urbanização do bairro. Antes de sua transformação, a orla apresentava uma longa extensão de areia com pouco desenvolvimento urbano. A criação da avenida era parte de uma iniciativa maior de renovação urbana no início do século XX, particularmente sob a administração do prefeito Pereira Passos, com o objetivo de criar uma estrada funcional, ao mesmo tempo em que aumentava o apelo estético e recreativo da Praia de Copacabana. Esta construção marcou o início de uma transformação significativa que alteraria permanentemente o caráter do bairro.



Antes da idealização da Avenida Atlântica, em 1903 o prefeito Pereira Passos solicita que a Companhia Jardim Botânico desse início à construção de uma avenida com seis metros de largura costeando toda a praia. O objetivo era urbanizar a orla e impedir que construções irregulares avançassem sobre a areia, que nesse momento era apenas quintal dos fundos das casas da Avenida Nossa Senhora de Copacabana (RIOTUR, 1992). Em 1904 foi aberta uma via de serviço litorâneo que se tornaria a Avenida Atlântica (G1 Rio, 2023).

Aprovados de Alinhamento <sup>58</sup> composto de cinco pranchas – PAAs nº 137, 138, 139, 140, 141 (Anexo B) para a construção da Avenida Atlântica. O autor e responsável por conduzir o projeto foi o Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel<sup>59</sup>, também responsável pela Comissão da Carta Cadastral, cujo objetivo foi a reestruturação urbana municipal para readequação de diversas vias da cidade, entre 1902 e 1906. Alguns anos depois, em 1909, agrupando as cinco pranchas aprovadas no Decreto nº 561, foi elaborada a Carta Cadastral (PAL 191) para Alinhamento da Avenida Atlântica e suas adjacências – com os nomes dos logradouros da área, essa prancha também foi assinada por Rangel – 20 de maio de 1909 (Figura 19) e (Anexo C - PAL 191 em escala maior para melhor visualização).

**Figura 19** – PAL 191 – Alinhamento Av. Atlântica, 1909.



FONTE: Prefeitura do Rio / Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento (SMDU)

AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel, 1909.

Disponível em: <https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

O'Donnel (1993) comenta que o decreto foi baseado nos problemas em relação aos alinhamentos projetados para as ruas de parte da praia de Copacabana e sem nenhum espaço destinado a logradouros públicos, gerando prejuízo à comodidade da população e à estética natural da orla. O jornal *Gazeta de Notícias*, em 30 de outubro de 1905<sup>60</sup>, também comenta sobre os projetos de alinhamento e sobre a abertura da Avenida Atlântica e atribui à

<sup>58</sup> Projeto Aprovado de Alinhamento (PAA) – destinado ao planejamento e definição do traçado dos logradouros da cidade (vias e áreas públicas em geral), separando os espaços públicos dos privados. Disponível em: <https://carioca.rio/servicos/consulta-de-projeto-aprovado-de-alinhamento-ou-loteamento-paa-pal/>

<sup>59</sup> Alfredo Américo de Souza Rangel foi um engenheiro e urbanista nascido em 12 de setembro de 1865 na Paraíba do Norte (atual João Pessoa) e falecido em 1º de outubro de 1924 no Rio de Janeiro. Ele formou-se na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e desempenhou um papel importante na reforma urbanística da cidade durante a gestão do prefeito Francisco Pereira Passos, entre 1902 e 1906. Constatamos que em algumas referências seu nome foi confundido com de seus familiares diretos: pai, filho e neto. Disponível em: <https://www.geni.com/people/Alfredo-Am%C3%A9rico-de-Souza-Rangel/324049753430002731>

<sup>60</sup> *Gazeta de Notícias*, 30/10/1905, Edição 00273, p. 1 - colunas 7 e 8 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/103730\\_04/10625](http://memoria.bn.br/DocReader/103730_04/10625).



“desordem” do novo bairro a “liberdade de construção” concedida pelo Decreto n º 540 de 1898, que, após a abertura do túnel em 1892, visava em primeiro lugar as medidas dos lotes, deixando de lado um plano de arruamento adequado. Ressalta que a revogação do referido Decreto em 1905 por Pereira Passos garantiu retorno da área à “tutela municipal” e a ordenação do bairro.

Antes de tudo era necessário coibir os abusos que se davam nos arruamentos e salvar a praia, a formosa praia, de ser invadida pelos quintais das casas, como já ia sucedendo. Os engenheiros da Prefeitura metteram mãos à obra para organizar um plano harmonico de arruamentos, em que a esthetica das perspectivas seja cuidada e a qual possam ir já ebdecendo [sic] todas as construcções. [sic] [...] <sup>61</sup>

Desde o Leme até a igrejainha foi projetada uma avenida em curva contínua com extensão de 4 quilômetros. O alinhamento dos prédios fica situado a cinquenta metros, ou mais, da beira do mar, de sorte que a avenida terá uma largura de cinquenta metros, inclusive a praia. O projeto prevê um passeio junto às casas, uma calçada arborizada e macadamizada e outro passeio mais largo do lado do mar, abrangendo tudo vinte metros, ficando reservado à praia, aos beijos das vagas, os restantes trinta metros. [sic] (Gazeta de Notícias, 1905, p. 1) <sup>62</sup>.

A notícia também ressalta que o prefeito Pereira Passos conseguiu dos proprietários de alguns prédios a modificação do alinhamento de seus imóveis para que o novo alinhamento fosse executado de maneira adequada (*Gazeta de Notícias*, 30/10/1905). Porém, como mostra o texto do Artigo único do Decreto nº 561 os proprietários não tinham muita escolha sobre a concessão de seus terrenos:

Ficam aprovados os planos organizados na Sub-Directoria da Carta Cadastral da Directoria Geral de Obras e Viação para a construcção da Avenida Atlantica, entre as pontas do Leme e da Igrejainha, no littoral de Copacabana e desapropriados, na forma da legislação vigente, os terrenos necessários, que não sejam do domínio da Municipalidade. [sic] (Rio de Janeiro, 1905).

Conforme a notícia no *Jornal do Brasil*, iniciou-se em 31 de janeiro de 1906 as obras de construção da Avenida Atlântica em um local “denominado Murundú” próximo à Rua do Barroso, atual Rua Siqueira Campos (*Jornal do Brasil*, 01/02/1906) <sup>63</sup>. Em 5 de abril do mesmo ano o jornal *O Paiz* publicou a notícia do início do aterro para construção da Avenida e a conclusão do alinhamento com “marcos de pedra pintados de vermelho, desde o Leme até

---

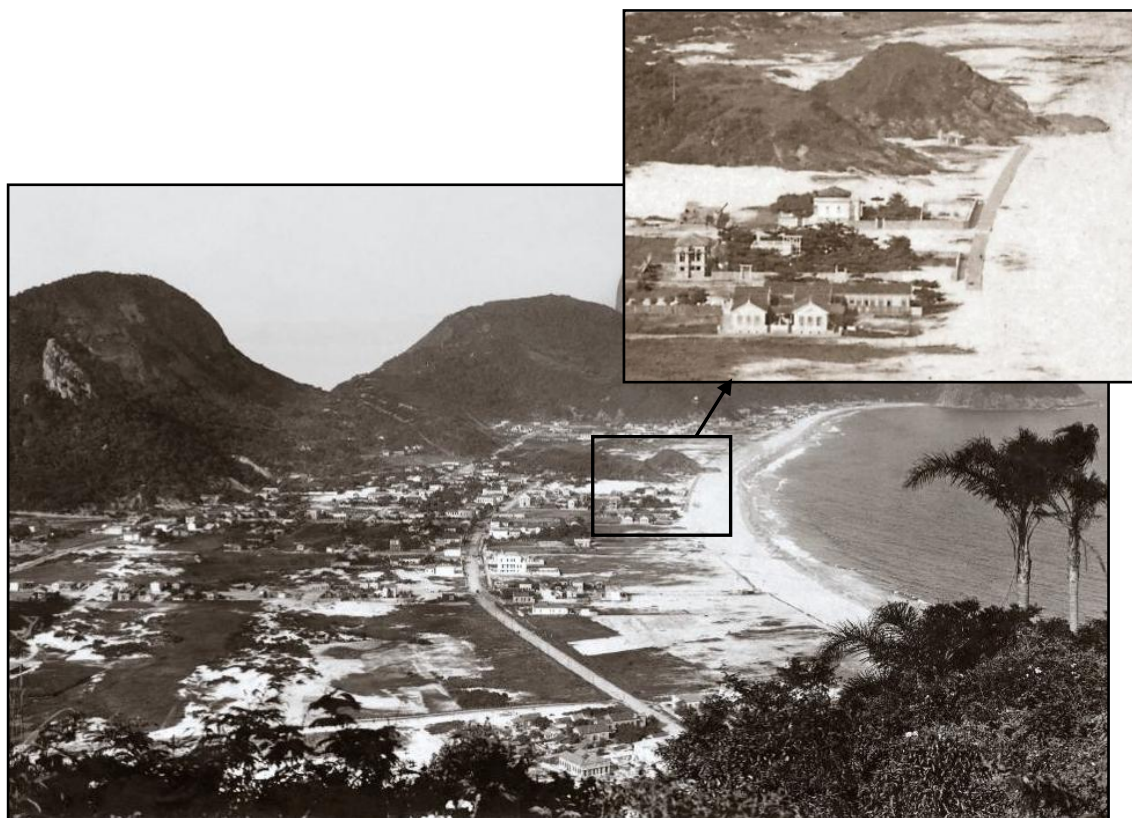
<sup>61</sup> Nesta e em outras citações diretas de periódicos e demais documentos referenciados ao longo deste trabalho optamos por manter a grafia original da época, com o objetivo de preservar os dados históricos e coadunar com a perspectiva historiográfica que é de suma importância para os fins de pesquisa. Desse modo, tomamos a liberdade de não atualizá-las para o português atual. O uso de [sic] será reservado apenas ao final dos parágrafos que contenham termos com divergências ortográficas em relação à norma atual, o que contribui para uma leitura mais fluida.

<sup>62</sup> Macadame é um sistema de pavimento que utiliza brita e saibro, então macadamizada é um adjetivo que significa pavimentar com macadame. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa (online) 2008. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/macadame>

<sup>63</sup> *Jornal do Brasil*, 01/02/1906, Edição 00032, p. 1 - coluna 6 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015\\_02/18751](http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015_02/18751).

a Ponta da Igrejinha”. Reforça a localização do início da construção e ressalta que a avenida terá 4,5 metros de largura de acordo com o projeto (*O Paiz*, 05/04/1906, p. 1)<sup>64</sup>. Em registro fotográfico com data aproximada de 1907<sup>65</sup> (Figura 20) podemos ver um trecho da Avenida Atlântica com sinais de construção entre a Rua do Barroso e a ponta da pedreira do Inhangá, corroborando a notícias de jornais citadas. Essas informações confirmam que o início da construção foi em 1906, porém sua conclusão só aconteceu alguns anos depois.

**Figura 20** – Vista da Orla de Copacabana com sinais de construção da Avenida Atlântica, [1907?].  
Detalhe – Construção entre a Rua do Barroso e a ponta da pedreira do Inhangá.



FONTE: Coleção Gilberto Ferrez / Brasiliana Fotográfica Digital / Acervo Instituto Moreira Salles

AUTOR: Autoria não identificada. Detalhamento da autora.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/10551>

Entre setembro e novembro de 1910 conforme notícia nos jornais *O Paiz* e *Copacabana – O Novo Rio* respectivamente, a ponta da pedreira do Inhangá foi cortada (Figura 21) para dar passagem a Avenida Atlântica e suas pedras foram utilizadas para seu

<sup>64</sup> *O Paiz*, 05/04/1906, Edição 07854, p. 1 - coluna 4 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=178691\\_03&pagfis=11188](https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=178691_03&pagfis=11188).

<sup>65</sup> Embora com data aproximada c. 1922 na fonte da imagem, chegou-se à data aproximada de 1907 mediante a notícia do Jornal do Brasil citada e outros registros fotográficos encontrados, datados de 1907 e 1910, além de outras fontes com a mesma imagem e datas diferentes - c.1905 e c.1912.

calçamento (*O Paiz*, 05/09/1910 e *Copacabana – O Novo Rio*, 06/11/1910)<sup>66</sup>. O projeto de alinhamento PAA nº 139 já previa o corte da pedra do Inhangá como podemos observar em sua planta (Figura 22).

**Figura 21** – Pedreira Inhangá sendo cortada para dar passagem a Avenida Atlântica, 1910.

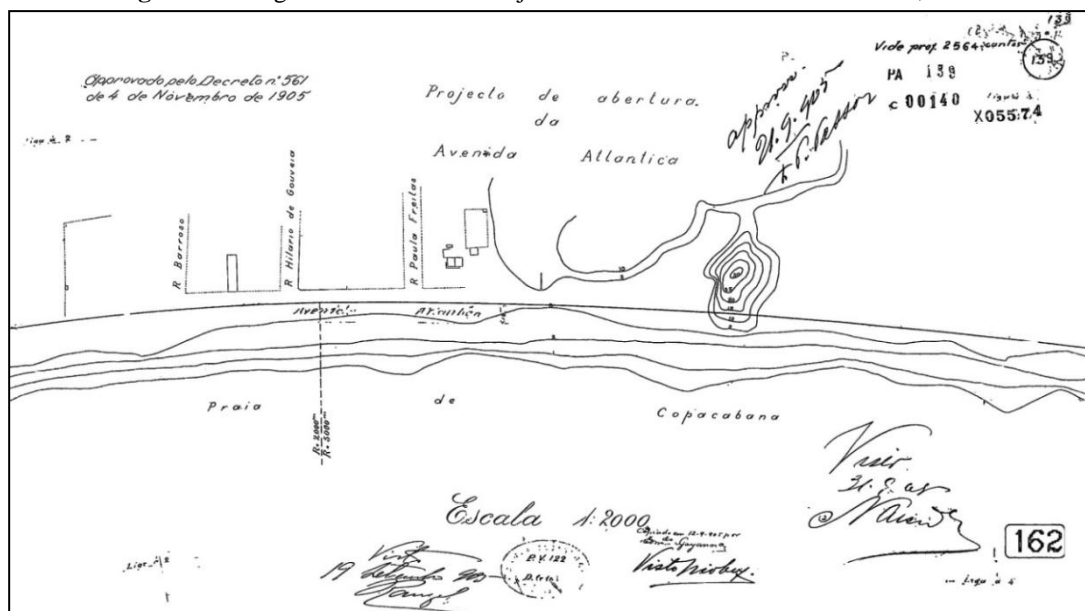


FONTE: Jornal Copacabana – O novo Rio, 6 nov. 1910, p. 2

AUTOR: Autoria não identificada.

Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/814997/174>

**Figura 22** – Figura 1. PAA 139 – Projeto de abertura da Avenida Atlântica, 1905.



FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU

AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel, 1905

Disponível em: <https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

<sup>66</sup> *O Paiz*, 05/09/1910, Edição 09466 (1), p. 5 - coluna 5 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/DocReader/178691\\_04/3364](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/178691_04/3364) e *Copacabana - O Novo Rio*, 06/11/1910, Edição 00056 (2), p. 2 - coluna 3 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/814997/174>.

Anos depois, em registro fotográfico com data aproximada de 1926 (Figura 23) podemos observar ao lado do Copacabana Palace a pedra do Inhangá cortada e a Avenida Atlântica completa.

**Figura 23** – Vista aérea de Copacabana – Hotel Copacabana Palace, c. 1926.  
Pedreira do Inhangá cortada.



FONTE: Brasiliana Fotográfica Digital / Acervo Instituto Moreira Salles

AUTOR: The Aircraft Operating Co. Ltd., c. 1926.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/12357>

A pedreira do Inhangá era composta de três morros (Figura 24), e, ao longo dos anos, ela foi quase toda demolida. Em 1934, parte da pedreira que chegava à Av. Atlântica foi demolida (Figura 23) para a construção da piscina do Copacabana Palace. Em 1951, o que sobrou da pedreira junto ao Copacabana Palace foi destruído para a construção do grupo de edifícios Chopin, Balada e Prelúdio (IBGE, s.d). Em 1925, atrás do Copacabana Palace parte da pedreira também foi demolida para dar continuidade à Rua Copacabana, atual Nossa Senhora de Copacabana (*Beira-mar*, 08/11/1925, p. 1)<sup>67</sup>. Hoje há ali a rua com seu nome – Rua Inhangá –, margeando a pedreira e uma ladeira composta pelas ruas General Azevedo Pimentel e General Barbosa Lima, além de uma escadaria conhecida por Escadaria Copa (seu acesso é pela Rua Nossa Senhora de Copacabana). A pedreira ficou escondida em uma área totalmente urbanizada. Antes, ela dividia as praias do Leme e de Copacabana. Com a demolição das duas pedreiras que chegavam até a Avenida Atlântica, o limite entre as praias passou a ser a atual Avenida Princesa Isabel.

<sup>67</sup> *Beira-mar*, 08/11/1925, Edição 00071 (1), p. 1 - coluna 1 - 3 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/067822/719?pesq=Inhangá>



**Figura 24** – Vista a praia de Copacabana, 1895.  
Pedreira do Inhangá completa - com seus três morros.



FONTE: Biblioteca Nacional

AUTOR: Malta, Augusto, 1895

Disponível em: <https://antigo.bn.gov.br/noticia/2015/06/rio-450-anos-bairros-rio-copacabana>

De acordo com os registros encontrados, as obras da Avenida Atlântica começaram em 1906, na gestão do prefeito Pereira Passos, porém como comenta Yllana (2024) a obra ficou parada devido a problemas administrativos e financeiros na gestão de seu sucessor, prefeito Sousa Aguiar <sup>68</sup>. Segundo notícia do *Jornal do Brasil* (RJ)<sup>69</sup>, as obras foram suspensas em 15 de dezembro de 1906, com apenas 485m de meio fio e aterramento entre a Praça Malvino Reis, atual Serzedelo Corrêa, e a Rua Padre Antônio Vieira, atual Antônio Vieira. Na mesma edição, aponta como construído 327m, com “excelente resultado”, na implantação do projeto, que remete as medidas aproximadas do trecho construído entre a Rua do Barroso e a ponta da pedreira do Inhangá, sinalizado (Figura 20).

Yllana (2024, s.p.) comenta que essa suspensão foi muito criticada pela população através da imprensa da época:

Embora, algumas fontes considerem que a avenida tenha sido concluída em 5 de outubro de 1908, os jornais contradizem esta data, seguindo a toada de reclamações, principalmente a imprensa do bairro, deixando claro que Sousa Aguiar até 23 de julho de 1909, fim de seu mandato, nunca conseguiu retomar a obra.

<sup>68</sup> Prefeito Francisco Marcellino de Souza Aguiar (1855 – 1935), engenheiro e político, nascido em Salvador. Foi prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, de 16 de novembro de 1906 a 23 de julho de 1909.

<sup>69</sup> *Jornal do Brasil* (RJ), 07/05/1907, Edição 00127, p. 6 - coluna 5 - 8 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015\\_02/22652](http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015_02/22652)

As obras foram retomadas na gestão do prefeito Serzedelo Correia<sup>70</sup>, em 8 de agosto de 1910, deixando por concluir apenas o trecho próximo à Igreja<sup>71</sup> (Figura 25), atual Posto 6, conforme informação da imprensa da época<sup>72</sup>. A obra foi concluída aproximadamente três anos depois, entre 1913 e 1914, no governo do prefeito Bento Ribeiro<sup>73</sup>, quando a área da Igreja, atual Forte de Copacabana, foi urbanizada (Yllana, 2024).

**Figura 25** – Copacabana - altura do atual Posto 6, c.1907.



FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: Torres/Acervo Instituto Moreira Salles, 1907 circa

Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/102604>

<sup>70</sup> Prefeito Inocêncio Serzedelo Correia (1858 - 1932), militar e político, nascido em Belém, Pará. Foi prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, de 24 de julho de 1909 a 15 de novembro de 1910.

<sup>71</sup> Até o século XVIII, Copacabana fazia parte da Gávea e era conhecida como Sacopenapã, até os pescadores locais construírem uma capela de pedras em homenagem à Nossa Senhora de Copacabana, uma Santa de origem boliviana trazida para o Rio por mercadores de prata (RIOTUR, 1992).

<sup>72</sup> Gazeta de Notícias, 09/08/1910, Edição A00221 (1), p. 7 - coluna 6 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/DocReader/103730\\_04/24126](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/103730_04/24126) e Copacabana - O Novo Rio, 04/02/1912, Edição 00070 (2), p. 2 - coluna 2 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/814997/236>

<sup>73</sup> Prefeito Bento Manuel Ribeiro Carneiro Monteiro (1856 - 1921), oficial militar e político, nascido em Jaguarão, Rio Grande do Sul. Foi prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, de 15 de novembro de 1910 a 15 de novembro de 1914.

### 2.3. Calçadas de Copacabana: construção e destruição, um paradoxo de transformação

Aos poucos os problemas da vida cotidiana de uma cidade se tornam aparentes ao longo da Avenida Atlântica. A partir da década de 1910 cessaram os problemas relacionados à sua construção e a imprensa começa a dar destaque à manutenção. A função estética desse espaço também “se torna alvo” das “demandas do público carioca” (RIBEIRO; GOMES, 2021, p. 6). Nessa época também surgem novas demandas. Segundo Ferreira (2021), para suportar o aumento do tráfego e melhorar a acessibilidade à praia, devido à popularização do automóvel e dos banhos de mar, ainda no governo de Bento Ribeiro, foi iniciada a primeira ampliação na Avenida Atlântica. Como ressalta Yllana (2022), antes mesmo de ser concluída passou a ter 8m de largura.

Contudo, como podemos observar nas fotografias da época, (Figura 26) nesse momento a via era composta apenas pela estrada, uma calçada na frente das edificações e postes de iluminação ao longo da calçada das casas. Não havia, ainda, a calçada margeando a praia. Para contribuir com essas observações utilizamos fotografias da orla divulgadas pela revista *Fon-Fon* em suas primeiras edições de 1912, sobre o título: “*Fon-Fon!* no Leme” e “*Fon-Fon!* em Copacabana” – “Um dos aspectos da Avenida Atlântica” (Figuras 27 e 28).

**Figura 26** – Vista aérea da Avenida Atlântica, c.1910.



FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: Augusto Malta / Coleção Brascan - Cem Anos no Brasil, c. 1910.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliansa/handle/20.500.12156.1/10180>



**Figura 27** – Leme, um dos aspectos da Avenida Atlântica, 1912.



FONTE: Revista Fon-Fon, p.14, Edição 00003 (2) / Hemeroteca Digital Brasileira.  
AUTOR: Brun / Revista Fon-Fon, 20 Jan ,1912.  
Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/9094>

**Figura 28** – Copacabana, Um dos aspectos da Avenida Atlântica, 1912.



FONTE: Revista Fon-Fon, p. 57, Edição 00004 (1) / Hemeroteca Digital Brasileira.  
AUTOR: Brun / Revista Fon-Fon, 27 Jan,1912.  
Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/9201>

De acordo com Ribeiro e Gomes (2021, p. 6), por longo de anos a Avenida Atlântica foi alvo de repetidas ressacas do mar que “começam a ser noticiadas a partir de 1910” e seguiram sendo mencionadas pela imprensa enfatizando os danos patrimoniais (edificações e



automóveis) resultantes das ressacas que atingiram a Avenida em 1912, 1913, 1915, 1917 e [1918], além dos gastos com a destruição dos equipamentos urbanos, destacam principalmente a fragilidade da sua pavimentação. Em matéria de setembro de 1912, o jornal *A Noite*<sup>74</sup> enfatiza esses problemas:

A soberba Avenida Atlantica tem a roer-lhe os alicerces a furia indomável do mar. Obra de recente construcção, onde se despendeu uma apreciavel quantia desembolsada pelo pobre contribuinte, cedo já mostrou que a sua solidez pecava pela base. [sic]

A ressaca destes últimos dias deixou ali vestígios profundos.

A furia das ondas, que se erguiam possantes a uma altura enorme e se vinham quebrar com fragor pela praia adeante, arrastou o entulho, sobre o qual se estendeu lençol de asfalto, danificando a Avenida em varios pontos. [sic]

O transito de automoveis por esses pontos é extremamente perigoso. O lençol de asfalto acha-se suspenso, não offerecendo a minima resistencia a qualquer peso. O automovel que se afastar um pouco mais da linha da calçada correrá o perigo de fazer ceder o lençol de asfalto e cair de uma altura, que não é grande, mas que é sufficiente para produzir uma desgraça. [sic]

Outras resacas que se succedam á destes ultimos dias e teremos a repetição dos mesmos estragos, cuja continuidade terá como consequencia a destruição da lindissima Avenida. [...] [sic]

Bem junto ao mar e em lugar em que elle costuma mostrar uma furia destruidora, a Avenida foi construida entulhando-se uma determinada faixa da praia e lançando sobre essa faixa um lençol de asfalto. Não se fez obra que pudesse offerecer uma certa resistencia ao mar. Nada de enrocamento, trabalho que demoraria extremamente a inauguração da Avenida, mas que pouparia os cofres municipaes de despesas constantes com a reparação de estragos! [sic] (*A Noite*, 1912, p. 1).

Devido às fortes ressacas e à necessidade de alargamento da via mediante ao aumento do tráfego, em 1918 a Avenida Atlântica foi incluída nos projetos de melhoramentos da cidade pelo Prefeito Paulo de Frontin<sup>75</sup>. As obras para a recuperação e remodelação da Avenida Atlântica foram iniciadas em 16 de fevereiro de 1919 (Figura 29). A revista *Fon-Fon*, divulga em 24 de maio 1919 fotografias da orla com os “melhoramentos” em fase bem adiantada em direção a Copacabana, estrada aterrada meio fio da “futura” calçada margeando a praia, além dos postes de iluminação no centro da Avenida; e em direção ao Leme a continuação do processo de construção (Figura 30). O jornal *A Rua*, em 3 de abril de 1919<sup>76</sup>, traz como destaque de capa a matéria sobre “os melhoramentos em Copacabana” e descreve as características da “futura” e aprimorada Avenida Atlântica, em seu texto fica evidente a construção de dois passeios laterais – calçadas em dois lados da via e a construção de uma barreira para a prevenção contra as ressacas:

<sup>74</sup> *A Noite*, 27/09/1912, Edição 00376, p. 1 - coluna 1 e 2 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/DocReader/348970\\_01/1677](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/348970_01/1677)

<sup>75</sup> Prefeito André Gustavo Paulo de Frontin (1860 - 1933), engenheiro e político, nascido em Petrópolis, Rio de Janeiro. Foi prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, 23 de janeiro de 1919 a 28 de julho de 1919.

<sup>76</sup> *A Rua*, 03/04/1919, Edição 00090, p. 1 - coluna 5 e 6 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/236403/7643>

Copacabana, quando o Sr. Paulo de Frontin deixar a Prefeitura, estará transformada em um paraíso. As obras que estão sendo executadas na Avenida Atlântica, corrigindo o acanhado plano executado na gestão do prefeito Serzedello Corrêa, farão do poético bairro uma espécie de Nice, ao longo de um mar mais bravio e temeroso. [sic]

A Avenida Atlântica aperta-se actualmente na estreiteza de **oito metros** apenas de largura, **por onde têm de passar os pedestres e os carros** que descem e sobem, numa promiscuidade ameaçadora e fértil em atropelamentos. Esses **oito metros** vão ser **transformados em 18 metros**. Os pedestres terão para seu uso **os passeios laterais de dois metros de largura cada um**, onde se conservarão ao abrigo das trombadas de automóveis. Ao centro, como na Avenida Rio Branco, serão colocados refúgios, onde se ostentarão árvores e combustores de iluminação, de 20 em 20 metros. [sic]

Para resistir aos ímpetos bravios das ondas do Atlântico, que costumam, na época das resacas, destruir o que a mão do homem constrói, o Sr. Frontin mandou construir, e é nisso que dia e noite, por enquanto, diversas turmas de operários trabalham, um **paredão de 80 centímetros de largura**, cujos alicerces descem abaixo do nível do mar numa **profundidade de 1,50m**, mas com uma **altura total de 5.50m**. [sic]

Copacabana possuirá dentro de pouco tempo, uma maravilhosa avenida! (A Rua, 03/04/1919, p. 1 – grifo nosso).

**Figura 29** – Obras para a recuperação e remodelação da Avenida Atlântica, 1919.



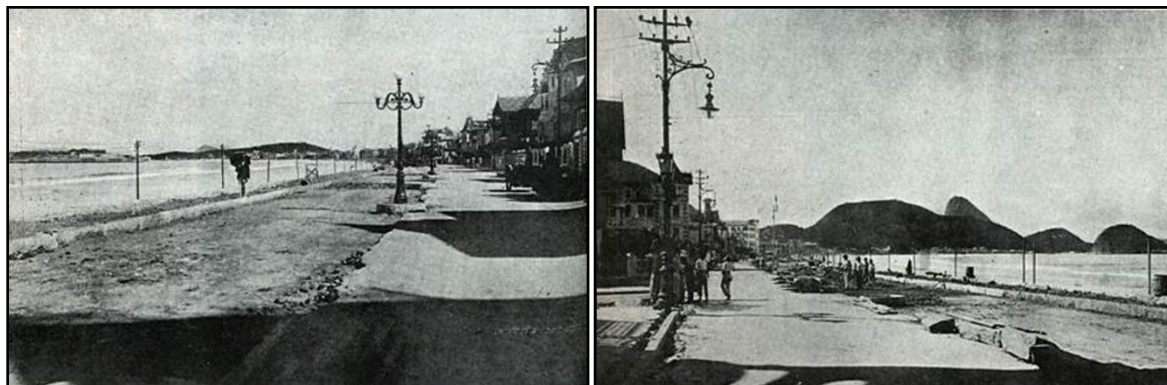
FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: Augusto Malta, 16/06/1919 - Coleção Pedro Corrêa do Lago

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/8130>

Próximo à data de inauguração, a revista *Fon-Fon* (21/06/1919, p. 33)<sup>77</sup> documenta mais uma vez a imagem da orla com seus “melhoramentos” e divulga um trecho da Avenida Atlântica finalizado com a demonstração de três automóveis na via, sinalizando a modernização e o seu significativo alargamento. Junto à foto comenta que antes em “todo o passeio da Avenida não cabiam dois automóveis” (Figura 31).

**Figura 30** – Melhoramentos na Avenida Atlântica, 1919.



FONTE: Revista Fon-Fon, p.24, Edição 00021 (1) / Hemeroteca Digital Brasileira.

AUTOR: Revista Fon-Fon, 24 Mai,1919.

Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/33082>

**Figura 31** – Melhoramentos na Avenida Atlântica – obra finalizada, 1919.



FONTE: Revista Fon-Fon, p.33, Edição 00025 / Hemeroteca Digital Brasileira.

AUTOR: Augusto Malta / Revista Fon-Fon, 21 Jun,1919.

Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/33325>

A “nova” Avenida Atlântica foi inaugurada em 22 de julho de 1919, com 18 metros de largura, pista dupla, iluminação no canteiro central e um passeio junto à praia, que ao longo

<sup>77</sup> Revista *Fon-Fon*, 21/06/1919, Edição 00025, p. 33 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/33325>

dos anos se tornou “ícone da praia carioca”. De acordo com a localização do Imaginerio<sup>78</sup> o marco comemorativo foi colocado no centro da avenida, esquina da rua Almirante Gonçalves (Figura 32). Atualmente o monumento se encontra no Leme, Praça Almirante Júlio de Noronha (Figura 33). Além da divulgação da inauguração, a notícia do jornal *A Época*, traz comentários sobre a importância da Avenida e de seus melhoramentos para cidade, incluindo a prevenção contra as ressacas:

Dos melhoramentos hontent inaugurados, indubitavelmente, o que mais avulta em beleza, em esthetica, e que traduz uma energia não commum, é o da avenida Atlantica. [sic]

Verdadeira joia e grande orgulho da nossa capital, essa avenida, querida da nossa “élite” e mesmo dos estrangeiros que nos visitam, encontrou, na boa vontade e capacidade administrativa do Sr. Dr. Paulo de Frontin, o necessário carinho para dotar-a dos melhoramentos que se tornavam imprescindíveis. [sic]

Agora está ella isenta das ameaças constantes do mar e não mais sujeita a destruição que lhe acarretava a furia das ondas, em épocas de resaca. [sic]

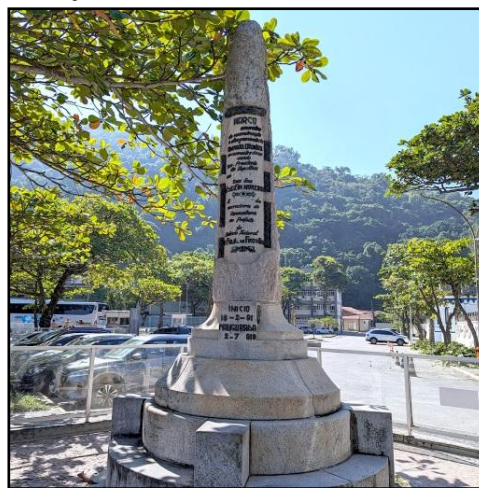
É uma obra admirável e de ha muito reclamada. (*A Época*, 23/07/1919, p.1).<sup>79</sup>

**Figura 32** – Marco comemorativo após a inauguração da Avenida Atlântica, c.1920.



FONTE: Instituto Moreira Salles  
AUTOR: Augusto Malta, c.1920 - Coleção Pedro Corrêa do Lago. Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/8128>

**Figura 33** – Marco comemorativo atualmente. Praça Almirante Júlio de Noronha. 2024.



FONTE: monumentos.rio.br  
AUTOR: Matheus Avellar, 30/04/2024.  
Disponível em: <https://monumentos.rio.br/id/T238/#lightbox>

Ferreira (2021, p. 6) ressalta que o alargamento da avenida não foi suficiente para conter as constantes ressacas que também destruíram o calçamento anos à frente, sendo refeito entre 1921 e 1922. Segundo o teórico, “Decidiu-se, então, reforçar a mureta de sustentação da calçada com alicerce de concreto, que fora concluído em 1924”.

<sup>78</sup> *Imaginerio* – Atlas digital de pesquisa “que ilustra a evolução social e urbana do Rio de Janeiro”. Disponível em: <https://www.imaginerio.org/pt/map#32483985>

<sup>79</sup> *A ÉPOCA*. 23/07/1919, Edição 02562, p.1 - Coluna 5 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/720100/20581>



Todos esses eventos tiveram uma grande relevância no processo de manutenção, recuperação e remodelação da Avenida Atlântica, que, diante da importância social desenvolvida ao longo dos anos, provocaram polêmicas sobre os gastos gerados aos cofres públicos. Segundo Yllana (2019, p. 81; 2022, p. 4), como consequência de tantas despesas “em 1924, a prefeitura cogitava criar um imposto adicional para os moradores das avenidas Atlântica e Beira Mar, devido às ressacas que destruíam frequentemente os calçamentos”. Comenta ainda que no mesmo ano, em defesa aos moradores da orla, foi elaborado pelo engenheiro Costa Ferreira, Subdiretor de Viação, um memorial com as “destruições provocadas pelas ressacas e as reconstruções da Avenida Atlântica” e a defesa para a não aplicação desse imposto. Como justificativa ele cita a “intensidade de seu uso, com a primeira ampliação durante a construção” e a importância das belas avenidas para a cidade do Rio de Janeiro<sup>80</sup>.

Os jornais da época continuavam a divulgação dos problemas causados pelas ressacas. O jornal *Beira Mar*, edição de 20 de junho de 1926,<sup>81</sup> indicou diversos trechos da Avenida destruídos em 1924 e 1926 e os orçamentos desses reparos e reconstruções, incluindo a muralha de proteção. Em sua edição de 8 de agosto de 1926,<sup>82</sup> ressalta que desde sua criação até o ano de 1926, a Avenida Atlântica enfrentou impactos de cinco grandes ressacas, gerando enormes gastos aos cofres municipais desde a administração de Pereira Passos. Informa a desobstrução da Avenida, que desde a última ressaca em 1925 foi sendo “remendada aqui e ali”, e que o passeio em pedras portuguesas não foi totalmente reconstruído.

Muitos desses desastres naturais foram registrados pelo fotógrafo Augusto Malta. Essa documentação fotográfica ilustra de maneira clara os problemas relacionados a esses eventos. Selecionamos fotografias tiradas após as ressacas que atingiram a Avenida Atlântica em 1919, 1921, 1924 e 1925 para compor uma sequência de imagens (Figuras 34 a 37) que destacam os impactos sobre a pavimentação da orla:

---

<sup>80</sup> Documento: ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1924, Códice 33.2.45B.

<sup>81</sup> *Beira Mar*, 20/06/1926, p.1, Edição 00086, p. 1 - coluna 3 e 4 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/863>

<sup>82</sup> *Beira Mar*, 20/06/1926, p.1, Edição 00086, p. 1 - coluna 3 e 4 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/863>

**Figura 34** – Ressaca na praia de Copacabana, 1919.

Destruição da pavimentação – aproximadamente um mês antes do início das reformas de 1919.



FONTE: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro / Coleção Instituto Moreira Salles

AUTOR: Augusto Malta, 02/01/1919.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/4277>

**Figura 35** – Ressaca nas praias do Leme e Copacabana, respectivamente, 1921.

Destruição da pavimentação.



FONTE: Coleção Instituto Moreira Salles

AUTOR: Augusto Malta, 16/07 e 04/09/1921, respectivamente.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/8131> e

<https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/12390>

**Figura 36** – Ressaca na praia Copacabana, 1924.  
Destruição da pavimentação.



FONTE: Coleção Instituto Moreira Salles

AUTOR: Augusto Malta, 17/10/1924.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/12401> e  
<https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/12412>

**Figura 37** – Ressaca na praia de Copacabana, 1925.  
Destruição da pavimentação em frente ao Copacabana Palace.



FONTE: Instituto Moreira Salles / Coleção Pedro Corrêa do Lago

AUTOR: Augusto Malta, 05/07/1925.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/8285>

A Avenida Atlântica e sua icônica calçada foi idealizada por Pereira Passos em 1905, e como relembra O'Donnell, (2013, p. 54) “determinou o calçamento do passeio com pedras portuguesas a serem assentadas por calceteiros vindos diretamente de Lisboa”. Porém, como afirma Ribeiro e Gomes (2021) “foram efetivamente implantadas” apenas no governo de



Paulo de Frontin em 1919, incluídas no projeto das obras para a recuperação e remodelação da Avenida Atlântica. Yllana (2022, p. 5) ressalta que:

[...] em 1920, a avenida Atlântica já estava totalmente urbanizada, [...] 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.

De acordo com Ferreira (2018; 2021) durante esse período, a Orla de Copacabana foi “urbanizada” e suas calçadas, idealizadas simultaneamente, construídas seguindo a técnica da “calçada à portuguesa” ou mosaico português (Figura 38). Suas pedras nas cores preta e branca, inicialmente trazidas de Portugal, deram origem ao nome “pedras portuguesas”. Apesar de serem extraídas no Brasil atualmente, essa denominação permaneceu. As técnicas de calcetaria<sup>83</sup> artesanais foram introduzidas e difundidas por Portugal em todas as suas colônias (Calçadas Portuguesas, 2008). Como afirma Caldeira (2010, p. 135), “os belíssimos trabalhos de calçamento em pedra foram se imprimindo no solo e no gosto dos lugares conquistados, adaptando-se ao modo de expressão particular de cada povo”.

**Figura 38** – Trecho da Avenida Atlântica, c.1920.



FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: N. Viggiani / Acervo Instituto Moreira Salles, c. 1920.

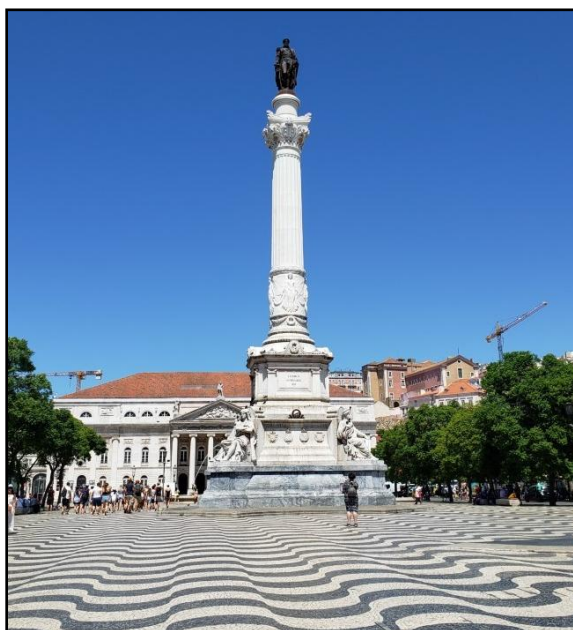
Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/70394>

<sup>83</sup> Revestimento executado com aplicação de pedras cortadas em formas de “cubos” – “pedaços de basalto e calcário, geralmente branco e preto, tendo algumas vezes variações de pedras de outra cor” (MUCCI, 1962, p. 99)



Segundo Yllana (2022, p. 22 *apud* Tabacow, 2012), o padrão de “Ondas” que se tornou símbolo de Copacabana foi originalmente criado em 1849, inspirado na pavimentação do Largo do Rossio, em Lisboa, (Figura 39) a partir da criação de Eusébio Furtado denominado “mar largo”, tema português mais reproduzido em Portugal e suas colônias. Contudo, antes de ser reproduzido em Copacabana, em 1905 foi utilizado no piso do Largo de São Sebastião, em Manaus, Amazonas (Figura 40).

**Figura 39** – Largo do Rossio, em Lisboa.



FONTE: Blog Vá Conferir  
AUTOR: Walter e Lucineide  
Disponível em: <https://vaconferir.com.br/coluna-de-d-pedro-iv-em-lisboa-portugal/>

**Figura 40** – Largo de São Sebastião, em Manaus.



FONTE: Portal Marcos Santos  
AUTOR: Portal Marcos Santos, 11 agosto 2022.  
Disponível em: <https://img.portalmarcossantos.com.br/wp-content/uploads/2019/12/29062352/largo-sao-sebastiao.jpg>

Contudo, como podemos observar na sequência de imagens (Figuras 34 a 37), as sucessivas ressacas na Avenida Atlântica causaram estragos significativos ao patrimônio e à pavimentação da orla, evidenciando a vulnerabilidade da proximidade com a força do mar. Os danos recorrentes no calçamento junto à praia foram o principal fator de modificação estética desse piso, que originalmente foi executado com ondas pretas e brancas dispostas perpendicularmente ao mar (Figura 41). Devido a essas ressacas constantes, após sua execução em 1919, o pavimento passou por diversos reparos, resultando na alteração da sua diagramação e do tipo de revestimento em diferentes trechos e períodos, até que o padrão paralelo ao mar prevalecesse em grande parte da orla.

**Figura 41** – Calçada com padrão de “Ondas” perpendicular ao mar, 1921.  
Ressaca na praia do Leme



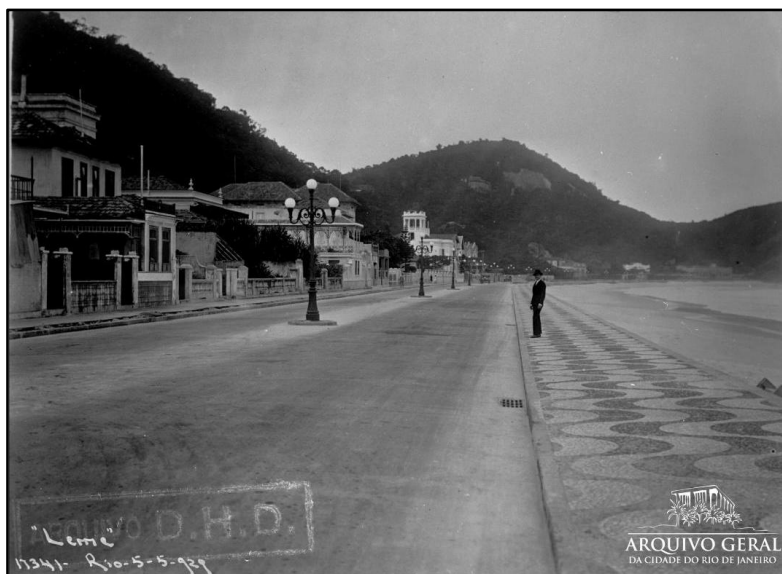
FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: Coleção Pedro Corrêa do Lago, 15/07/1921.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/8250>

Ribeiro e Gomes (2021, p. 14-15) comentam que a importância da calçada na composição da orla tornou-se ainda mais clara quando o mosaico sofreu a “rotação”, resultando em um novo desenho (Figura 42) que passou a refletir a continuidade dos movimentos das ondas. Os teóricos ressaltam que com essa alteração “o contato brusco entre o mar e o tecido urbano” durante as ressacas “se converte em uma faixa de transição entre a cidade e a natureza (o mar)”.

**Figura 42** – Calçada com padrão de “Ondas” paralelo ao mar, 1929.



FONTE: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

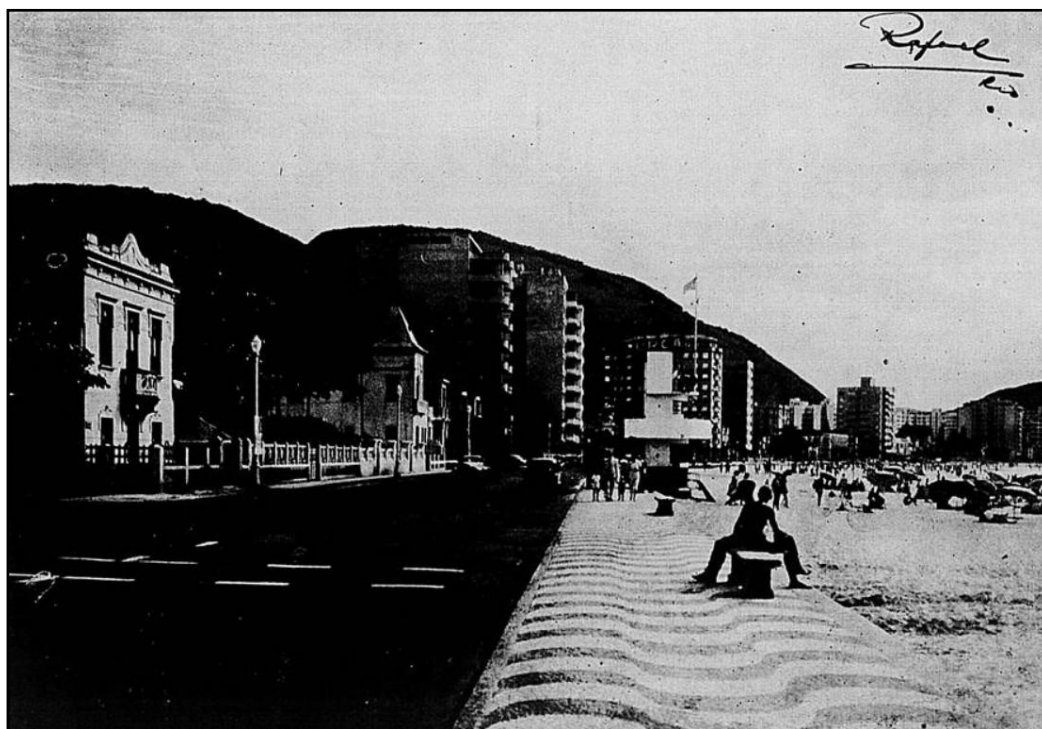
AUTOR: Augusto Malta, 05/05/1929.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/handle/20.500.12156.1/4263>

De acordo com os estudos de Yllana (2022) grande parte da literatura sobre o tema indica que após a ressaca de 1929 a administração pública alterou por completo a orientação da paginação, adotando o alinhamento paralelo ao mar. Porém, após pesquisa constatou-se que a orientação da paginação não chegou a ser totalmente alterada até as obras para o alargamento da Avenida, em 1969.

O jornal *Beira Mar*<sup>84</sup> divulgou em 20 de maio de 1939 a nova remodelação na Avenida Atlântica. Devido ao intenso tráfego de automóveis, a avenida foi toda asfaltada. Foram retirados os postes e os refúgios centrais para ganhar mais espaço. Como podemos ver na imagem (Figura 43) divulgada na mesma edição do jornal, essa nova mudança não alterou a orientação do padrão inicial das calçadas, alterados em alguns trechos em anos anteriores.

**Figura 43** – Remodelação da Avenida Atlântica – padrão de “Ondas” perpendicular ao mar, 1939.  
Retirada dos postes e dos refúgios centrais



FONTE: Jornal Beira Mar, Edição 00639, p. 1 / Hemeroteca Digital Brasileira

AUTOR: Rafael / Jornal Beira Mar, 20/05/1939.

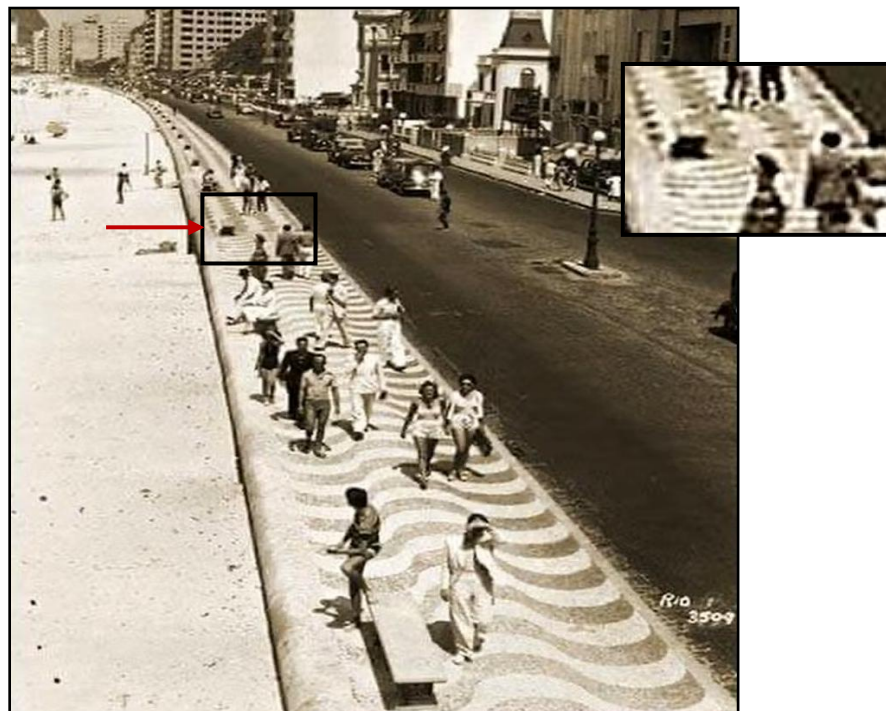
Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/6703>

Apesar de não termos nenhum indicativo técnico que justifique as mudanças na diagramação do calçamento ao longo dos anos, observando as fotografias, vemos que após as ressacas o pavimento era refeito “livremente” e dependendo do trecho da praia podemos observar os dois padrões se encontrando. As imagens (Figuras 44 e 45) mostram o mesmo trecho da orla com esse encontro, em um intervalo aproximado de vinte e cinco anos.

<sup>84</sup> Beira Mar, 20/05/1939, Edição 00639, p. 1 - coluna 5 e 6 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/6703>



**Figura 44** – Trecho da Avenida Atlântica – Detalhe dos padrões de piso se encontrando, c.1938.



FONTE: Gshow

AUTOR: Autoria desconhecida, c.1938. Detalhamento da autora.

Disponível em: <https://gshow.globo.com/cultura-pop/famosos/noticia/famosos-comemoram-o-aniversario-do-rio-de-janeiro-com-homenagens-nas-redes-sociais.ghtml>

**Figura 45** – Trecho da Avenida Atlântica – Detalhe dos padrões de piso se encontrando, c.1965.



FONTE: Instituto Moreira Salles

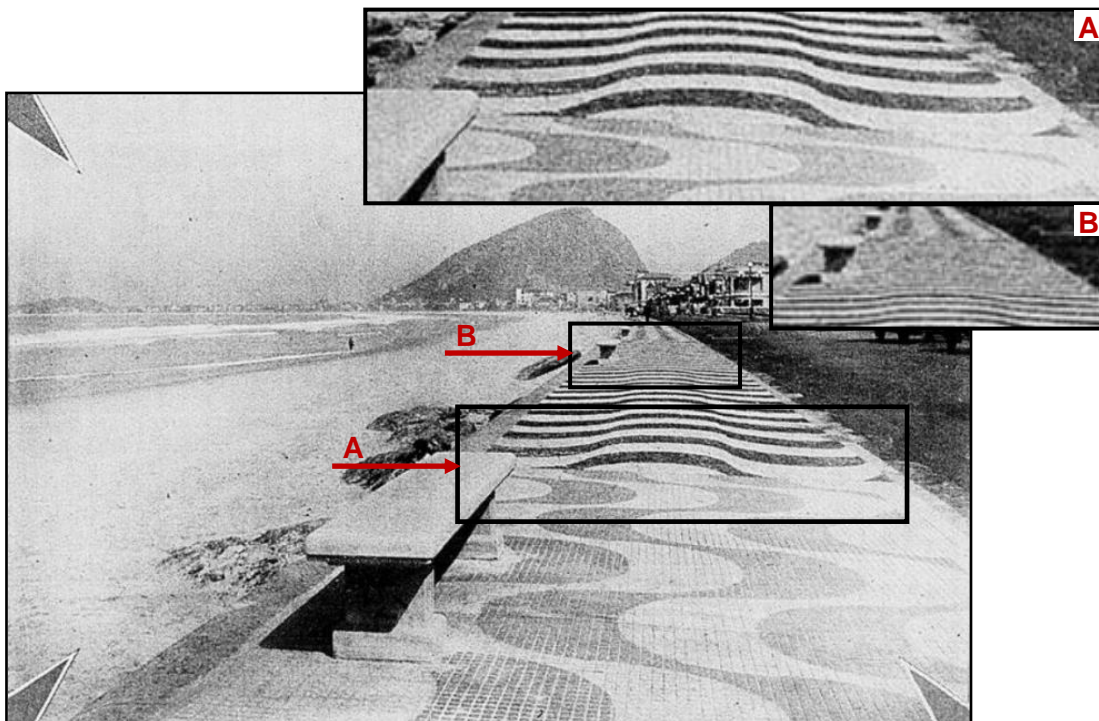
AUTOR: Alice Brill, c. 1965. Detalhamento da autora.

Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/64464>

Desde o final da década de 1920 essas alterações na pavimentação eram significativas, como podemos observar na fotografia divulgada na *Revista da Semana*, em 18 de agosto de 1928. Além da mudança na orientação da paginação no piso da orla, vemos também a utilização de revestimento diferente ao idealizado por Pereira Passos no início do Século (Figura 46). O uso do ladrilho hidráulico é evidente nas imagens (Figuras 46 e 47), com desenho imitando o padrão de ondas com detalhes quadriculados para sugerir algo semelhante à pedra portuguesa. O jornal *Diário Carioca*<sup>85</sup>, de 18 de fevereiro de 1950, divulga uma carta na seção “Opinião dos leitores”, em agradecimento ao Prefeito Mendes de Moraes. A leitora retrata problemas e agradece aos trabalhos executados:

[...] Consertou o mais grave defeito da Praia de Copacabana, onde os pedestres já podem andar de cabeça erguida, pois nos passeios não só estão livres dos buracos e consequentes tropeções, não há mais bancos quebrados e os **passeios estão todos iguais**. Antigamente, apenas existiam uns **desenhos em ladrilho com listras verticais e horizontais, fingindo mosaico**. A calçada oposta era, além de estreita, muito maltratada, obrigando os pedestres a utilizar-se das perigosas pistas, onde traficavam os audaciosos carros de chapa branca [...] (DIÁRIO CARIOCA, 18/02/1950, p. 4 – grifo nosso).

**Figura 46** – Trecho da Avenida Atlântica com padrões de piso se encontrando em dois pontos e ladrilho hidráulico em primeiro plano, 1928.



FONTE: Revista da Semana, Edição 00035, p. 17 / Hemeroteca Digital Brasileira.

AUTOR: Revista da Semana, 18 ago 1928. Detalhamento da autora.

Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/docreader/025909\\_02/16451](http://memoria.bn.gov.br/docreader/025909_02/16451)

<sup>85</sup> Diário Carioca, 18/02/1950, Edição 06642, p. 4 - coluna 6 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/docreader/093092\\_04/616](http://memoria.bn.gov.br/docreader/093092_04/616)

**Figura 47** – Grande trecho em ladrilho hidráulico imitando Padrão de “Ondas” paralelo ao mar, c.1930.



FONTE: Instituto Moreira Salles

AUTOR: Alfredo Krausz / Coleção Instituto Moreira Salles, c. 1930.

Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/10806>

Yllana (2022) esclarece que, embora todas as respostas não estejam claras, é perceptível que a calçada da orla ganhou materialidade efetivamente como símbolo da “onda copacabanense”<sup>86</sup> somente após o alargamento da avenida em 1970. Nesse processo de renovação, sua escala foi ampliada para se ajustar ao novo dimensionamento da nova calçada, cuja largura passou de 3 metros para 10 metros (Figura 48).

**Figura 48** – Pavimentação Orla de Copacabana. Ampliação de Burle Marx.



FONTE: The Urban Earth

AUTOR: Cecilia Lucchese, 29/07/2009.

Disponível em: <http://theurbaneearth.wordpress.com/2009/07/29/as-calcadas-merecem-projeto/>

<sup>86</sup> Nome atribuído por Yllana (2019; 2022) para indicar a paginação do piso de Copacabana considerando sua diferença em relação ao desenho de piso português “mar largo” com curvas menos sinuosas, sendo a “onda copacabanense” mais “encorpada do que a portuguesa”. É geometricamente formada por uma concordância entre dois semicírculos girando 180° graus entre si, formando um padrão geométrico, que é repetido ao longo da orla (Araujo, 2011).

## 2.4. Patrimônio Paisagístico: Roberto Burle Marx e a ressignificação do espaço urbano

Cidade [do Rio,] construída ao longo de um período relativamente curto, fruto de uma mistura eclética de estilos. Paradoxalmente, a paisagem urbana celebrada universalmente por suas condições naturais, foi na verdade, como poucas cidades do mundo, resultado de alterações radicais tecidas sobre sua topografia original (Andreatta *et al.*, 2009, p.11).

Durante o século XX, Copacabana passou por uma significativa modernização que teve um impacto profundo na paisagem da região. A construção do icônico Calçadão de Copacabana na década de 1920 marcou uma virada no desenvolvimento da região, transformando-a em um popular destino turístico. A urbanização da área foi modificada drasticamente ao longo do século XX, com o surgimento de novos edifícios, infraestruturas e novas práticas culturais. A paisagem cultural de Copacabana foi se moldando e tornou-se um local de intercâmbio cultural, com diversas influências nacionais e internacionais, consolidando a identidade da região.

Entre 1940 e 1950, o bairro passou por um grande aumento populacional. No final dos anos 1950, Copacabana era uma área com crescente complexidade, uma sucessão de edifícios altos, ruas congestionadas, além de um comércio intenso. Apenas em 1956, já estavam em construção 225 novos edifícios na região (Pinheiro *et al.*, 2009, p. 61 *apud* Yllana, 2022). Esse crescimento demandava não apenas da realização de obras viárias, mas também da modernização estrutural de serviços essenciais básicos para o bom funcionamento do bairro.

Em 1958, a prefeitura do Distrito Federal, preocupada com os problemas relacionados à estrutura da Avenida Atlântica, principalmente devido às “ressacas de 1957”, formou uma comissão de engenheiros renomados (Ulisses Máximo Augusto de Alcântara, Icarahy da Silveira e José Luís Cardoso) para “estudar a ação do mar” sobre a orla. Além de implementar ações emergenciais, o grupo propôs a contratação do Laboratório Nacional de Engenharia Civil de Lisboa (LNEC) para realizar estudos necessários ao alargamento definitivo da avenida (*Revista de Engenharia do Estado da Guanabara*, 1969, p. 4-5)<sup>87</sup>. Em 1965, sob a administração do governador Carlos Lacerda<sup>88</sup>, considerando o êxito com a construção do Aterro do Flamengo e a revitalização da Praia de Botafogo, o LNEC foi contratado para realizar tais estudos e verificar a viabilidade técnica da alimentação artificial da praia.

---

<sup>87</sup> *Revista de Engenharia do Estado da Guanabara*, 1969, vol. 36, n. 3 (17) - jul./set. 1969. Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/142832/8985>

<sup>88</sup> Carlos Lacerda (1914 – 1977) político e jornalista brasileiro, nascido na cidade do Rio de Janeiro. Foi governador do estado da Guanabara entre 1960 e 1965.



Entre 1969 e 1971, o Rio de Janeiro presenciou uma grande transformação em um dos principais cartões-postais da cidade: a reconstrução da “Nova” Avenida Atlântica. A obra foi iniciada em 1969, durante a gestão do governador Negrão de Lima<sup>89</sup> sob a supervisão da Superintendência de Urbanização e Saneamento do Rio de Janeiro (SURSAN). Com base nos estudos realizados, determinou-se que o alargamento deveria ultrapassar o mínimo necessário, visando não apenas proteger a avenida contra as ressacas, mas também resolver todos os problemas identificados:

Copacabana terá sua praia estabilizada e ganhará novas áreas com o consequente aumento de capacidade recreativa de potencial turístico, justificando um alargamento maior que o estritamente necessário para atender aos aspectos técnicos do problema, aspectos esses que incluíam, também, a construção de um Interceptor Oceânico, fundamental para o saneamento da Zona Sul. (*Revista de Engenharia do Estado da Guanabara*, 1969, p. 5)

A matéria do jornal *Correio da Manhã*<sup>90</sup> de 20 de dezembro de 1969 divulga o início do aterro na Praia de Copacabana com uma demonstração da forma de funcionamento para autoridades e os técnicos da SURSAN no dia 30 de dezembro. Comenta ainda como será realizada a transferência da areia dos arredores da Ilha de Cotunduba, próxima ao Leme, para a praia de Copacabana. Com previsão de término em cinco meses, com 24 de trabalho despejando 30.000 m<sup>3</sup> de areia por dia (Figura 49).

**Figura 49** – Obras de remodelação da Avenida Atlântica, 1970.



FONTE: Blog Saudades do Rio

AUTOR: Autoria desconhecida, 1970.

Disponível em: [https://saudadesdoriolouizd.blogspot.com/2017\\_12\\_31\\_archive.html](https://saudadesdoriolouizd.blogspot.com/2017_12_31_archive.html)

<sup>89</sup> Francisco Negrão de Lima (1901 – 1981) político brasileiro, nascido em Lavras, Minas Gerais. Foi governador do estado da Guanabara entre 1965 e 1971 e também ocupou cargos como prefeito do então Distrito Federal entre 1956 e 1958.

<sup>90</sup> *Correio da Manhã*, 20/12/1969, Edição 23523 (2), p. 3 - coluna 1 e 2 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: [http://memoria.bn.gov.br/DocReader/089842\\_07/107182](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/089842_07/107182)



A Revista *O Cruzeiro*, em 5 de maio de 1970<sup>91</sup>, traz como destaque de capa a sessão sobre essa grandiosa obra, com o título “A Nova Imagem de Copacabana”. A matéria detalha todo o trabalho realizado: na primeira etapa da obra, a areia foi retirada da enseada de Botafogo com auxílio das dragas Ster e Sergipe e transportada para Copacabana por tubos que atravessaram várias ruas, praças e avenidas (transportou-se um total de 1.200.000 m<sup>3</sup> de areia); as tubulações se dividem e se unem em diferentes pontos, alcançando a praia de Copacabana através da Avenida Princesa Isabel; e, na segunda etapa, o processo de aterro foi executado através do mar pela draga Holandesa que se aproximava da praia para despejar toda a areia recolhida na Ilha da Cotunduba (transportou-se um total de 2.000.000 m<sup>3</sup> de areia). A revista também detalha o processo através de fotos e de um mapa que mostra o trajeto e o planejamento do alargamento considerando como a areia se espalharia com o movimento das marés e a distribuição dos quatro terminais distribuídos entre as praias do Leme e de Copacabana.

De acordo com Ferreira (2021), o projeto foi desenvolvido pelo engenheiro Raymundo de Paulo Soares e coordenado por Gilberto Paixão. Conforme a notícia do jornal “O Globo”, em 11 de maio de 1970, a obra envolveu aterro hidráulico com os objetivos de: ampliar a faixa de areia da praia de 60 para 120 metros; alargar a Avenida Atlântica em 80 metros, duplicando suas pistas e melhorando o tráfego; instalar o interceptor oceânico,<sup>92</sup> responsável pelo transporte do esgoto da Zona Sul ao emissário de Ipanema (Figura 50), sendo a maior obra de saneamento básico da cidade na época; além de valorizar o potencial turístico e paisagístico de Copacabana, proporcionando mais conforto e segurança.

**Figura 50** – Obras de remodelação da Atlântica, 1970.

Aterro hidráulico – processo de transferência da areia para a praia e instalação de um interceptor oceânico.



FONTE: Blog Saudades do Rio

AUTOR: Autoria desconhecida, 1970.

Disponível em: [https://saudadesdoriolulizd.blogspot.com/2017\\_12\\_31\\_archive.html](https://saudadesdoriolulizd.blogspot.com/2017_12_31_archive.html)

<sup>91</sup> *O Cruzeiro: Revista* (RJ), 05/05/1970, Edição 0019, p. 78 - 80 - Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/003581/172874>

<sup>92</sup> De acordo com Yong (2021), “a implantação de um interceptor oceânico permitiu que o esgotamento sanitário de extensa área da Zona Sul deixasse de ser lançado nas águas da Baía de Guanabara”.

Segundo Yllana (2019; 2022), entre as transformações ocorridas na orla, à última fase de reconstrução da Nova Avenida Atlântica foi conduzida por um projeto executivo de Lúcio Costa, com a contribuição de Roberto Burle Marx no desenvolvimento da paginação do piso das faixas próximas aos prédios, da faixa central e do paisagismo. No entanto, a elaboração dos desenhos para a execução das formas da calçetaria do Padrão de Ondas, em escala 1/1, ficou a cargo dos arquitetos Sônia Mattos de Caúla e Augusto Ivan Pinheiro de Freitas. Por sugestão de Lúcio Costa, a SURSAN contratou o escritório de Burle Marx, que, embora não tenha sido responsável pelo projeto das calçadas da orla, influenciou sua configuração final a partir de seus estudos. Vale destacar que, antes da contratação de Burle Marx, a SURSAN já havia definido o uso do Padrão de Ondas na calçada da orla.

[...] Para o tratamento paisagístico das duas áreas entre as pistas foi solicitado o projeto à equipe do escritório Burle Marx e Cia., chefiada pelo paisagista Roberto Burle Marx, e formada pelos arquitetos Haruyoshi Ono e José Tabacow, que contou com ainda com a consultoria de Lucio Costa. Foi então proposto um grande ‘jardim-painel’ compreendido ao longo das praias do Leme e de Copacabana, além da reforma da calçada próxima à praia. (Macedo, 1999 *apud* Ferreira, 2022, p.11)

Ferreira (2018) ressalta que Roberto Burle Marx começou sua carreira de paisagista nos anos 1930, em Recife, Pernambuco, onde desenvolveu um estilo inspirado no movimento moderno. Artista versátil, sua experiência com pintura influenciou muito suas criações paisagísticas, que, nos anos 1970, já tinham fama mundial. Além de morador do Rio de Janeiro, ele fundou o primeiro espaço do Brasil dedicado exclusivamente a projetos paisagísticos, o Ateliê de Paisagismo, em 1938. Mais tarde, em 1955, criou o escritório Burle Marx, que se tornou referência na área.

Considerado um multiartista, Burle Marx transitou livremente pelo desenho, pintura, escultura, cerâmica, mosaicos, tapeçarias e serigrafias, integrando a essas artes sua paixão pela botânica. Ele se tornou um paisagista reconhecido internacionalmente. Lemos (1996) comenta que, com seu vasto leque de fazeres artístico, no final da década de 40, começou a fazer exposições e a se apresentar em Bienais por vários lugares do mundo.

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 fica clara com a apresentação do projeto do calçadão de Copacabana para a Bienal de Veneza de 1970, onde pela primeira vez um jardim é apresentado como uma obra de arte. (Cals, 1995 *apud* Farah, 1997, p. 41-42)

A obra de Roberto Burle Marx, à primeira vista, parecem pinturas transformadas em jardins, devido à imensa riqueza visual presente em seus projetos. Na opinião de Siqueira (2017, p. 336) “Burle Marx criou um padrão abstrato, bastante semelhante a algumas de suas

pinturas, painéis de azulejo ou tapeçarias”. O Calçadão de Copacabana foi dividido em partes (dezessete pranchas)<sup>93</sup>, cada uma contendo as duas faixas de calçadas, projetadas separadamente (Figura 51). Isso permitiu que ele trabalhasse como se estivesse criando um grande painel, assegurando uma variedade nos designs de cada parte, e, ao mesmo tempo, possibilitando a execução contínua e integrada da pavimentação. Na Bienal de Veneza de 1970<sup>94</sup> “apresentou o seu projeto para a praia de Copacabana verticalmente, focando no desenho moderno e abstrato” característicos de suas obras (Figura 52).

**Imagem 51** – Croqui de Burle Marx, uma quadra da Av. Atlântica.  
Exposição Pinacoteca, SP, dezembro de 2014.



FONTE: Yllana, Teba Silva. A Sursan e o Calçadão de Copacabana. 2021.

AUTOR: Teba Silva Yllana, 2021.

Disponível em: <https://docomomobrasil.com/course/14o-seminario-docomomo-brasil-belem/>

**Imagem 52** – Burle Marx apresentando seu projeto para as calçadas de Copacabana.  
Bienal de Veneza, em 1970 – Solução de ampliação da Praia de Copacabana no Rio de Janeiro.



FONTE: Rey Pérez, J. O Passeio de Copacabana Como Patrimônio e Paisagem Cultural.

AUTOR: Cals, Soraia. Roberto Burle Marx. Uma fotobiografia, 1995.

Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48644>

<sup>93</sup> O projeto das calçadas foi dividido em dezessete pranchas, das quais se teve acesso a quatorze (Anexo D).

<sup>94</sup> 35ª Bienal de Veneza de 1970 – evento internacional de arte e cultura realizado em Veneza, na Itália. Pavilhão Brasil: Burle Marx e Mary Vieira. Apresentação: Solução de ampliação da Praia de Copacabana no Rio de Janeiro.

Essa perspectiva artística não apenas redefiniu a arquitetura paisagística, mas também lançou as bases para seus projetos transformadores em espaços urbanos, particularmente o Calçadão de Copacabana. Na visão de Pérez (2017, p. 109), o aterro criou uma “superfície horizontal em paralelo às praias” do Leme e de Copacabana, que, para Burle Marx, se tornou uma base de lona, uma tela infinita para “desenrolar sua pintura volumétrica”. Sua composição resulta da combinação de grafismos, padrões abstratos e árvores nativas, criando uma paisagem horizontal artística, dando um novo significado ao ambiente.

Esta é uma calçada, cuja origem é uma pincelada abstrata [...] com a qual o autor é capaz de controlar e visualizar as diferentes áreas que vai gerando ao longo do passeio. O desenho do passeio é concebido amplamente, de modo geral, para depois ir sendo detalhado bloco a bloco. No momento da gênese da obra, Burle Marx, enquanto desenho, controla a configuração da praia, os bancos, o acesso a edifícios, locais de sombra... Burle Marx, portanto, não usa apenas tintas, mas constrói espaços simultaneamente. (Pérez, 2017, p. 110)

Yllana (2019, p. 104) comenta que Burle Marx, através da “força expressiva da composição” e seu “poderoso desenho”, concebeu uma relação que estruturou aquele grandioso espaço urbano. Tornou-se um conjunto de sua produção artística, dentro do campo da Arte Pública, marcado por uma infinidade de meios de expressão revelando intervenções na qual a cidade apresenta-se tanto como suporte quanto como material de trabalho. No caso de Copacabana, considerada uma referência de obra de arte ambiental do século XX, que de acordo Yllana, (2021, p. 8) apreende-se que “Burle Marx foi capaz de integrar com naturalidade a complexidade urbana do entorno, numa composição com apenas dois elementos: a paginação do piso em pedra portuguesa e a vegetação”.

Na construção de seus jardins, Burle Marx define uma ordem claramente artificial que se sobrepõe a outra natural. Para ele, trata-se de não reproduzir a paisagem existente, mas de intermediar essa relação com o natural pela inclusão de um jardim, gerando no seu conjunto uma paisagem outra. O modo como realiza essa operação é singular, e a disposição da vegetação o exemplifica muito bem. [...] As relações que cria entre os elementos não param no jardim, mas se estendem para a paisagem, permitindo assim que uma determinada porção de natureza “íntacta” seja integrada como componente de sua obra artística. (Oliveira, 2014, p. 61-65 *apud* Yllana, 2019, p. 121).

A articulação de uma estética a partir dos materiais primários possibilitou um novo conceito de espaço de sua obra plástica. Yllana (2019) ressalta que o projeto do Calçadão de Copacabana possui uma aproximação com as características da linguagem artística que reaproxima a cidade e reinterpreta “os espaços urbanos, numa nova concepção de Arte, onde não bastaria ao objeto artístico estar no espaço público, mas ele deveria imprimir qualidade e

significado a ele”. O uso da pedra portuguesa e da escala grandiosa da obra faz dele o artista brasileiro pioneiro na criação de uma obra na linguagem artística “Arte da terra”<sup>95</sup>. À luz deste conceito, a cidade assume ser tema, suporte de experimentação e de possibilidade de socialização de sua arte.

Em relação à minha vida de artista plástico, da mais rigorosa formação disciplinar para o desenho e a pintura, o jardim foi de fato, uma sedimentação de circunstâncias. Foi somente o interesse de aplicar sobre a própria natureza os fundamentos da composição plástica, de acordo com os sentimentos estéticos da minha época. Foi, em resumo, o modo que encontrei para organizar e compor livremente o meu desenho e pintura, utilizando materiais menos convencionais. Em grande parte, posso explicar através do que houve em relação à minha geração, quando os pintores recebiam o impacto do cubismo e do abstracionismo. A justaposição dos atributos plásticos desses movimentos estéticos aos elementos naturais constituiu a atração para uma nova experiência. Decidi-me a usar a topografia natural como uma superfície para a composição e os elementos da natureza encontrada – minerais, vegetais – como materiais de organização plástica, tanto e quanto qualquer outro artista procura fazer sua composição com a tela, tintas e pincéis. (Burle Marx, 1987, p. 11 *apud* Floriano, 2016, p. 9)

Os mosaicos das calçadas de Copacabana, elaborados com pedras portuguesas, preta, branca e vermelha, integrados ao tradicional padrão sinuoso do calçadão, criam uma harmonia visual que embeleza a paisagem do litoral e permite que residentes e visitantes interajam com a obra e a natureza ao seu redor. Seu projeto não apenas demonstra o gênio artístico de Burle Marx, mas também reflete seu comprometimento em criar espaços que sejam funcionais e esteticamente agradáveis, transformando o espaço social de Copacabana.

Em relação à minha vida de artista plástico, da mais rigorosa formação disciplinar para o desenho e a pintura o jardim foi, de fato, uma sedimentação de circunstâncias. Foi somente o interesse de aplicar sobre a própria natureza o fundamento da composição plástica, de acordo com o sentimento estético da minha época. Foi, em resumo, o modo que encontrei para organizar e compor o meu desenho e pintura, utilizando materiais menos convencionais.

[...] Decidi-me a usar a topografia natural como uma superfície para a composição e os elementos da natureza encontrada – minerais, vegetais – como materiais de organização plástica, tanto e quanto qualquer outro artista procura fazer sua composição com a tela, tintas e pincéis. (Burle Marx, 2009, p. 76)

---

<sup>95</sup> *Land Art*, ou Arte da terra, é um movimento artístico contemporâneo dos anos 1960 que cria intervenções em paisagens naturais e busca conectar arte e natureza, utilizando elementos como terra, pedras e vegetação. Segundo Yllana (2019, p. 152), o movimento surgiu nos desertos e montanhas de Utah, Arizona e Novo México, nos Estados Unidos, quase simultaneamente ao Calçadão de Roberto Burle Marx. Nasceu de artistas que procuravam novas formas de se relacionar com a natureza e as cidades, explorando escalas maiores e uma conexão mais profunda com as forças da natureza. Yllana (2021, p. 8) ressalta que embora Burle Marx não tenha tido contato direto com os artistas de *Land Art* nem tenha planejado seguir essa concepção, o uso da pedra e a escala de sua obra fazem do Calçadão de Copacabana um exemplo que representa esse movimento. De acordo com Alves (2008 *apud* Yllana 2019, p. 152) “o desenvolvimento da *Land Art* atualizou o conceito do que seria Arte Pública, até então, restrita a estatuárias comemorativas e fontes”.

Segundo (Yllana, 2021, p. 8), “a necessidade de recuperar o espaço do pedestre foi a chave de sua criação, Burle Marx queria criar refúgios onde os indivíduos pudessem se entregar ao lazer ou simplesmente circularem aleatoriamente pelo espaço” como um “jogo”, onde os pedestres estão protegidos no seu espaço para gastar seu tempo livremente. Leenhardt (1994 *apud* FLORIANO, 2016, p. 9) descreve esse espaço como um objeto artístico onde o pedestre pode andar sobre uma pintura composta por um grafismo abstrato, planos e linhas que compõe um “jogo” mudando “ao caminhar”. O visitante pode seguir caminhos planejados ou criar seu próprio trajeto guiado por cores e sombras. Essa mistura de direções e liberdade proporciona uma experiência única e envolvente, destacando a conexão entre design e liberdade. Sobre a liberdade de sentir e se mover por esse espaço, Leenhardt (1994) ressalta:

O que mais surpreende na concepção desse jardim é que o visitante, aparentemente guiado pelas linhas do desenho numa espécie de passeio imposto, na verdade passa seu tempo transpondo os caminhos desenhados pelos materiais. Duas lógicas, portanto, solicitam alternativamente ou contraditoriamente o passeante. Uma que desejaria obrigá-lo a seguir o percurso desenhado pelos materiais, a outra que quer que o corpo estabeleça seu próprio itinerário dentro do espaço, em função, não dos traçados no solo, mas dos elementos que atraem o olhar conforme o jogo das cores ou das sombras. Na verdade, esse espaço propõe uma experiência bastante singular no tocante à liberdade de sentir e mover-se, experiência que sem dúvida constitui um dos encantos mais característicos do jardim (Leenhardt, 1994, p. 17 *apud* Floriano, 2016, p. 9).

De acordo com Boettger (2005, *apud* Yllana, 2019, p. 152) o Passeio de Copacabana (Figura 53) adquiriu uma importância sociológica ao conferir uma identidade única ao espaço. Ele representa um movimento no qual o espectador não apenas se apropria da obra de arte, mas também é transformado por ela. Roberto Burle Marx ressignificou a paginação do piso da orla promovendo o paisagismo à condição de obra de arte integrada ao ambiente social e a natureza. Tornou o Calçadão de Copacabana uma referência mundial e consolidou seu legado como um dos artistas mais consagrado do século XX.

Ao projetar espaços públicos, Burle Marx não apenas considerava a estética, mas também a funcionalidade e a interação social, proporcionando um ambiente que encorajasse a participação da comunidade. Por meio de seus projetos, ele transformou áreas urbanas em locais de convivência e celebração, onde os cidadãos poderiam se reunir e interagir. Essa abordagem colaborativa não apenas enriquece a experiência dos usuários desses espaços, mas também fortalece o vínculo entre a comunidade e seu patrimônio paisagístico, gerando um senso de pertencimento e identidade coletiva.



Vale destacar que, ao longo de gestões subsequentes, o projeto original sofreu alterações (Figura 54). Foram introduzidos novos elementos: a ciclovia, os quiosques na orla, os coqueiros na praia e as calçadas na frente dos prédios passaram a ser ocupadas por bares e restaurantes, frequentemente sem a devida atenção à estética. Dessa forma, o projeto atual já não reflete integralmente o que foi planejado e executado em 1970. No entanto, essas mudanças refletem um processo natural de adaptação às novas demandas urbanas, mas é necessário ter cuidado para não se perder a essência artística e arquitetônica do projeto original. Esse cuidado evidencia o desafio contínuo de equilibrar modernização e funcionalidade com a manutenção e preservação do legado histórico e cultural de um espaço urbano tão emblemático. Contudo, o conjunto de calçadas em pedras portuguesas da Orla de Copacabana mantém a identidade deste símbolo.

**Figura 53** – Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana, c.1970.  
Vista aérea Avenida Atlântica no Rio de Janeiro.



FONTE: Architectural record  
AUTOR: Escritório de Paisagismo Burle Marx, 1970.  
Disponível em: [https://www.architecturalrecord.com/articles/](https://www.architecturalrecord.com/articles/11688-review-of-roberto-burle-marx-) 11688-review-of-roberto-burle-marx-

**Figura 54** – Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana, 2015.  
Vista do topo do JW Marriott Hotel, Avenida Atlântica no Rio de Janeiro.



FONTE: Dreamstime  
AUTOR: autoria desconhecida, 01/11/2015  
Disponível em: <https://www.dreamstime.com/view-copacabana-beach-rio-de-janeiro-brazil-november-top-jw-marriott-hotel-image113942388>



## 2.5. Patrimonialização da Orla de Copacabana: do patrimônio paisagístico à paisagem cultural

A ascensão de Copacabana, de bairro residencial a um ícone cultural, transformou tanto a praia quanto a região em destinos de prestígio. O encanto das residências à beira-mar cedeu espaço aos imponentes arranha-céus adornados pela moldura modernista produzida por Roberto Burle Marx, ao Calçadão de Copacabana, e à deslumbrante vista em curva da praia. Pensando nessa incrível “paisagem”, cabe aqui destacar as palavras de Mello (2015, p. 284): “A paisagem é um importante elemento de qualidade de vida das populações, sua proteção, gestão e ordenamento implicam em direitos e responsabilidades para todos”. Assim, retomando o conceito de Santos (2006, p. 66) apresentado no Capítulo I, o conceito de paisagem aqui tratada significa um “conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”. Burle Marx surge como o responsável por integrar a natureza e o homem através de sua obra, criando a “paisagem única” da orla de Copacabana. O comentário de Mello enfatiza que a paisagem desempenha um papel crucial na qualidade de vida do homem e que a preservação, o gerenciamento e o ordenamento da paisagem não são apenas tarefas técnicas, mas também envolvem direitos e responsabilidades para todos. Isso significa que todos possuem um papel a desempenhar na proteção e no uso dessa paisagem. O processo de patrimonialização vem de encontro ao desejo de proteção desse legado.

Dvořák (2008), em sua obra *Catecismo da preservação de monumentos*, publicada em 1916, defende de forma categórica que todos têm o dever de proteger e zelar pelo seu patrimônio. Ou seja, não cabe apenas ao Estado o dever de reconhecer, “patrimonializar”<sup>96</sup> e fiscalizar um bem cultural, o patrimônio é da sociedade como um todo, e é essa mesma sociedade que atribui seu valor, seja a bens materiais ou imateriais. Para que se possa preservar um bem de forma efetiva, a população também deve exercer esse papel de agente legitimador e fiscalizador. Contudo, todas as ações em prol da herança histórica/cultural de um povo devem ser estudadas, pesquisadas e/ou analisadas de acordo com os aparatos científicos pertinentes, evitando assim certos equívocos de valores. Logo, para que o processo de patrimonialização seja eficaz, os detentores do conhecimento (universidades, instituições de pesquisa, organizações e conselhos internacionais), definem critérios e elaboram

---

<sup>96</sup> Patrimonializar consiste em um processo de registro que torna um bem cultural reconhecido pelo órgão competente. Esse reconhecimento pode ser a nível municipal, estadual ou federal, ou seja, atribui-se o status de patrimônio através do ato de tombamento.

recomendações – cartas patrimoniais<sup>97</sup> – que ajudam nos procedimentos de escolha e reconhecimento dos bens materiais e imateriais dignos de preservação. Além disso, oferece a base necessária para a criação de diretrizes e para a manutenção das políticas de salvaguarda do Patrimônio Cultural.

Para Peixoto (2010), as discussões sobre a preservação dos bens patrimoniais sugerem “um movimento incessante de instrumentalização do passado”, institui símbolos e significados com múltiplas visões da sociedade. Sendo, o patrimônio urbano o responsável por guardar as características singulares das cidades. Por mais que preservar essas singularidades sejam necessárias em prol da cultura local, o autor complementa:

(...) nenhuma cidade atualmente pode almejar construir um significado próprio por meio de seu patrimônio urbano sem considerar a força globalizadora que influencia e altera o curso da história local e global. Tal processo orienta, inegavelmente, as práticas sociais sobre um determinado espaço e desvelam os bastidores do jogo do poder no campo da disputa econômica, política, cultural e simbólica que permeia a preservação do patrimônio. (Peixoto, 2010, p. 2)

Para Castro e Tavares (2016), o processo de patrimonialização contribui para a produção social do espaço urbano através das relações entre os diferentes agentes<sup>98</sup> que atuam nessa estrutura econômica, política, cultural e social, sendo o Estado, o legitimador desse processo. Além de salvaguardar o patrimônio, esse processo funciona como forma de registro de bens e práticas culturais que possuem valor histórico, cultural e social, atua como protetor e restaurador de obras ou edificações que podem ser perdidas ou deterioradas, e lugares que podem ser destruídos, sejam por desastres naturais, ou ainda por mudanças no seu uso. Apesar de todo esse contexto, o processo de patrimonialização adquiriu outra função fundamentada nas políticas urbanas atuais, que visa a revitalização e/ou ressignificação do patrimônio como estratégia para o desenvolvimento econômico. O direito à memória coexiste com a sociedade capitalista, ou seja, por mais que o objetivo seja proteger um bem ou preservar a memória e o valor cultural intangível de um lugar, sempre haverá “um cabo de guerra” entre o valor simbólico e o valor econômico, onde as grandes corporações demonstram força, e muitas vezes são privilegiadas nesse processo.

Castriota (2007) observa que apesar da necessidade de participação das comunidades e

---

<sup>97</sup> Documentos elaborados por especialistas a partir dos resultados de encontros e reuniões internacionais relacionados ao patrimônio cultural – algumas apresentadas no I Capítulo.

<sup>98</sup> Para Corrêa (1995 *apud* Castro e Tavares, 2016, p. 123) os agentes produtores do espaço urbano se dividem em três grupos: “1) agentes detentores dos meios de produção e de propriedades privadas, 2) Estado e 3) grupos sociais excluídos. O primeiro grupo contém os agentes econômicos da oferta mercadológica, em alguns trabalhos tratados como “agentes do mercado”, ou simplesmente “mercado”.

da iniciativa privada, o Estado continua sendo o seu “protagonista”, integrando o processo de patrimonialização ao planejamento urbano da cidade.

Os processos de patrimonialização dos espaços públicos são frutos das políticas públicas/aparatos legais (leis, decretos e constituição). Seus usos cotidianos são praticados pelos agentes que compõem esses espaços; assim, “muitos” processos de reconfiguração e revitalização de áreas urbanas são executados a partir de apropriações<sup>99</sup> do espaço público, percebidas pelas pessoas que integram esses ambientes coletivos. De acordo com Rodrigues (2020), a elaboração de políticas públicas vai além dos “instrumentos técnicos e decisões administrativas”, pois também provoca e estabelece disputas entre diferentes agentes sociais. Dessa forma:

Os efeitos das ações públicas ou, por vezes, da ausência de ações públicas relativas ao patrimônio cultural se refletem diretamente na formação do imaginário social e em inúmeras outras áreas de interesse coletivo, como a ambiental, a urbana e a de habitação, essenciais para a realização de direitos dos cidadãos a boa qualidade de vida e acesso à memória. A proteção pública ao patrimônio resulta de uma figura jurídica de aplicação exclusiva do Poder Executivo, o **tombamento**; ele representa o reconhecimento de valores culturais e pretende impedir a extinção física e a descaracterização de traços básicos dos bens patrimonializados (...) (Rodrigues, 2020, p. 87 – grifo nosso).

O processo de patrimonialização visa resguardar a infraestrutura local, a qualidade de vida da população, e propiciar maiores benefícios financeiros; mas, acima de tudo, deve visar a valorização cultural, o reconhecimento de identidade e o sentimento de pertencimento de seu patrimônio cultural. Toda mudança da estrutura física de um espaço social patrimonializado deve ser estruturada pensando também nos impactos que essas alterações (positivas ou negativas) podem trazer para a sociedade e para as características e valores atribuídos a esse patrimônio. De acordo com Trindade Jr. (2008, p. 152 *apud* Castro; Tavares, 2016, p. 127) no espaço urbano as

[...] referências simbólicas se manifestam na paisagem de diversas maneiras, mas, em geral, estão ligadas a formas arquitetônicas ou ao traçado urbanos que se associam às origens e aos antepassados da cidade, como igrejas, ruas, praças, prédios públicos etc., tornando os mesmos em espaços estratégicos, seja do ponto de vista de sua funcionalidade, seja do ponto de vista de seus referenciais simbólicos.

No caso da Orla de Copacabana, as referências simbólicas estão relacionadas ao processo de formação da cidade do Rio de Janeiro e às imagens das Calçadas de Copacabana que, ao longo de décadas, se tornaram símbolo da identidade carioca e parte dessa história e

---

<sup>99</sup> De forma geral apropriação é ato de apoderar-se de algo que não lhe pertence. No contexto empregado é a tomada de decisões importantes sobre o espaço coletivo sem a prévia consulta da população local, como se o espaço fosse privado.

das memórias coletivas entre o passado e o tempo presente, e que seguem rumo ao futuro que desejamos coletivamente.

Para Yllana (2019, p. 38) os conceitos e critérios sobre Patrimônio Natural e Patrimônio Cultural, estabelecidos na Convenção de 1972, “não necessariamente desaceleram os processos de especulação, ocupação indevida, ou degradação de certos ambientes naturais e urbanos”. A teórica comenta que a autoridade do poder público na concretização e na transformação dos espaços urbanos aumenta significativamente sua responsabilidade social, conforme as observações do historiador urbano e do paisagismo Jean Pierre Le Dantec (2010, p. 90-91, *apud* Yllana, 2019, p. 38) ao analisar a construção do Calçadão de Copacabana:

Tomando-se o exemplo de seu arranjo para orla de costeira de Copacabana [...], observamos que a passagem do projeto para a realização foi totalmente controlada. [...] O que, mais uma vez, nos leva ao contexto político: foi absolutamente necessário que ele tivesse o respaldo de um governo, de um país que, em busca de uma afirmação de identidade, fizesse respeitar até o fim o que o artista tinha a oferecer, permitindo assim realizar seu conceito até as últimas consequências. [...] E o que Burle Marx nos traz é o conceito total de um jardim modernista. Foi ele que definiu, e sobretudo construiu, o vocabulário da época moderna.

Ainda de acordo com Yllana (2019, p. 121), no que se refere à paisagem, o objetivo é integrar o espaço urbano e o natural, criando um espaço centrado nas pessoas e nas suas necessidades. Segundo Figueiredo (2014), adotar a paisagem como patrimônio implica em uma atuação integrada ao planejamento e as políticas ambientais e sociais, especialmente ao nível da cultura e da economia. Busca integrar as políticas de preservação com o processo de desenvolvimento urbano, ou seja, isso não significa necessariamente impedir as mudanças, mas sim direcioná-las a favor do patrimônio. A Orla de Copacabana é um ótimo exemplo de mudanças: passou por várias transformações voltadas para as necessidades dos indivíduos e direcionadas para proteção e preservação do Patrimônio Cultural, apesar do interesse econômico impulsionar esse processo. Mesmo após o tombamento de suas calçadas, a orla passou por transformações significativas, como a implantação do projeto Orla-Rio<sup>100</sup> em 1992,

---

<sup>100</sup> Rio-Orla (1990 – 1992). Projeto Urbanístico da Orla Marítima da Cidade do Rio de Janeiro, cujo objetivo era a requalificação urbanística da orla marítima. O Edital foi organizado pelo IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil, juntamente com o IPLAN (órgão da prefeitura) e lançado ao público em 1990. O projeto foi desenvolvido a partir critérios técnicos estabelecidos no edital do concurso para a reestruturação da orla (faixa de areia e calçadas), deveria propor desenhos para quiosques, bancos, aparelhos esportivos, pistas para ciclovias, estacionamentos e paisagismo, considerando as características de cada praia. Contemplou inicialmente apenas nove praias oceânicas: do Leme, Copacabana, Arpoador, Ipanema, Leblon, São Conrado, Diabo, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. A comissão julgadora foi composta por Luiz Paulo Conde, Ivan Oeste de Carvalho, Marcos Konder Netto, Verena Andreatta, Alberto Strozenberg, Edgar Gonçalves da Rocha (SANTOS, 2016). Neste mesmo ano a UNESCO reconhece a categoria de Paisagem Cultural e dez anos depois, em julho de 2012, a Paisagem Cultural da cidade do Rio de Janeiro foi reconhecida pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade.

quando foram construídos os primeiros quiosques fixos, e retirado o estacionamento junto à calçada da praia para dar lugar a uma ciclovia em toda orla. Ambos os espaços não faziam parte do projeto original de Burle Marx (Figura 53). Santos (2016, p. 11-12) comenta sobre o edital para elaboração Projeto Urbanístico da Orla Marítima lançado em 1990:

[...] o bairro de Copacabana, à exceção da ciclovia e dos quiosques que provocou a ampliação do calçamento em 11 metros, não sofreu alterações significativas. No edital é destacada a fama internacional do bairro que por isso sempre recebeu atenção do público. Ali é citada a obra de urbanização ocorrida nos anos 1970 que, por conta das ressacas, alargou a Avenida Atlântica, priorizando a circulação de automóveis, e o calçamento de pedras portuguesas com a paisagística criada por Burle Marx, tombada pelo patrimônio histórico. No entanto, o edital aponta algumas modernizações para o final de século, entre elas o fim do estacionamento à beira-mar tido como prioridade em função da imobilidade de pedestres e de automóveis; maior utilização do calçamento da praia com a redução do número excessivo de trailers legalizados ou não; e a utilização do calçamento intermediário (entre a praia e os prédios) para estacionamento, acabando com a ação de ambulantes que tomam de assalto o local no período noturno. (Santos, 2016, p. 11-12).

Em 1976, foram construídos novos postos de salvamento, projetados pelo arquiteto Sérgio Bernardes, mas, a grande transformação da ambiência da orla ocorreu com a reurbanização da Avenida Atlântica após a implantação do projeto Orla-Rio pela prefeitura do Rio de Janeiro<sup>101</sup> na década de 90. Os antigos trailers foram substituídos por quiosques quadrados com telhados que imitavam palha (Figura 55). E em 1999, a prefeitura do Rio de Janeiro, a partir de uma licitação pública para o redesenho dos quiosques da orla carioca, moderniza mais esses espaços, aumentando a infraestrutura, com banheiros, depósitos e cozinha ampla no subsolo. A concessão foi formalizada pela empresa Orla Rio que contratou o escritório do arquiteto Guto Índio da Costa<sup>102</sup> para novos design e arquitetura dos quiosques que ganharam formatos diferentes e estilizados em vidro (Figura 56). De acordo com o site da Orla Rio, a implementação do primeiro protótipo foi em frente ao Copacabana Palace em 2000, e, em 2014, foram entregues todas as 32 bases com 64 quiosques e 32 banheiros públicos. Hoje, os quiosques são uma parte da paisagem da Orla de Copacabana, completamente integrados às famosas Calçadas “em ondas”, oferecendo uma variedade de serviços e culinárias, além de serem pontos de encontro populares tanto para moradores quanto para turistas.

Mesmo após a reestruturação, nem todos os problemas foram resolvidos – como a questão dos ambulantes na calçada (carrocinhas ou mercadorias no chão). Além disso, foram

---

<sup>101</sup> Segundo mandato Marcelo Alencar (1925 - 2014) de 1989 a 1992, construídos os quiosques fixos e a ciclovia na orla de Copacabana.

<sup>102</sup> Autores do Projeto: Luiz Eduardo Índio da Costa e Guto Índio da Costa. Disponível em: <<https://indiodacosta.com/projetos/orla-rio/>> Acesso: 19 de julho de 2024.

criados outros problemas como extenso número de bueiros e caixas de passagem utilizadas para a infraestrutura de serviços necessários para o funcionamento dos quiosques (água, esgoto, energia elétrica, gás, telefone e internet). Ao andar pela calçada da Orla podemos ver inúmeras interrupções no piso, um amontoado de caixas e tampas de bueiros, problema documentado no Capítulo III.

**Figura 55** – Quiosques antigos, década de 90.  
Avenida Atlântica em frente ao Leme Othon Palace Hotel, no Posto 1.



FONTE: copacabana.com

AUTOR: Autoria desconhecida, década de 90.

Disponível em: <https://copacabana.com/quiosques-na-praia-de-copacabana/quiosque-skol-ql-07-e-ql-08-13/11/2014>

**Figura 56** – Quiosques modernizados, projetados 1999.  
Avenida Atlântica na frente do Copacabana Palace.



FONTE: copacabana.com

AUTOR: Autoria desconhecida, c.2005.

Disponível em: <https://copacabana.com/quiosques>



Andreatta *et al* (2009) ressalta que a Constituição Federal de 1988, juntamente com legislações municipais e estaduais de proteção ambiental, proibiu alterações na morfologia costeira da cidade. Assim, podemos entender que a atuação da sociedade civil foi determinante para assegurar, no âmbito legal, a preservação das condições naturais das praias do Rio de Janeiro, bem como a continuidade de sua relevância social e cultural para a vida urbana.

O conjunto urbano-paisagístico nas orlas das praias do Leme e Copacabana, ou como é reconhecido, as Calçadas de Copacabana, é protegido pelo patrimônio cultural através de dois Tombamentos: um municipal e um estadual, ambos ainda em caráter provisório<sup>103</sup>. O conjunto foi tombado a nível Estadual – 25 de janeiro de 1991 através do Processo E-18/000.030/91 do INEPAC e Municipal – 4 de agosto de 2009 através do Decreto Municipal n.º 30.936. Além disso, desde 2012 faz parte da Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, na categoria paisagem cultural, inserido dentro do sítio: Rio de Janeiro – Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar.

Ao longo dos anos, também formam instituídas medidas de proteção da orla, através de outros decretos e leis municipais:

- Lei nº 1.272 de 6 de junho de 1988 – Cria a Área de Proteção Ambiental (APA) da orla Marítima das praias de Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra da Tijuca;
- Decreto nº 9.779 de 12 de novembro de 1990 – Declara Área de Proteção Ambiental, o conjunto natural constituído pelo Morro do Leme (ou Pedra do Leme);
- Lei nº 1.272, de 6 de julho de 1988, que declara área de proteção ambiental a Orla Marítima das Praias de Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra da Tijuca;
- Decreto “N” nº 17.371 de 04 de março de 1999 – Determina as regras para a utilização temporária das calçadas da Avenida Atlântica, para colocação de mesas, cadeiras e guarda-sóis, considerando as diretrizes estabelecidas delimitadas pelo Projeto Rio-Mar;
- Lei nº 4.139 de 18 de julho de 2005 – Define critérios de proteção ambiental para as praias e cria faixa de proteção à vegetação de restinga;
- Decreto nº 30.542, de 18 de março de 2009 – Determina a criação Comitê de Qualificação Ambiental da Orla Marítima;
- Decreto nº 35.879, de 5 de julho de 2012 – dispõe o Rio como Patrimônio da Humanidade;
- Decreto nº 49.693 de 26 de outubro de 2021 – Cria o Comitê de Regulação Ambiental dos Espaços Públicos da Orla Marítima;

---

<sup>103</sup> 1937 - Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 - Parágrafo único. Para todos os efeitos, salvo a disposição do art. 13 desta lei, o tombamento provisório se equipará ao definitivo.

- Decreto Rio Nº 49819 de 23 de novembro De 2021 – Indica as competências da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano – SMPU.
- Decreto Rio nº 52093 de 2 de março de 2023 – Cria Grupo de Trabalho para elaboração do Plano de Ordenamento e Revitalização das Orlas de Copacabana e Leme.

Após a nomeação do Rio para Patrimônio Mundial, de acordo com o Decreto nº 35.879, de 5 de julho de 2012, determina a criação do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) – ratificado pela Lei 5547 de 27 de dezembro de 2012 como órgão estruturado com a finalidade de gerir o sítio reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Cultural da Humanidade vinculado ao Gabinete do Prefeito. O objetivo é desenvolver ações voltadas a proteção, conservação e preservação do Patrimônio Cultural do Município do Rio de Janeiro, incluindo o planejamento, desenvolvimento e supervisão de programas e projetos; a manutenção e atualização de um banco de dados acessível sobre o patrimônio; e a promoção de medidas para evitar a destruição ou descaracterização de bens e documentos de valor cultural do Município do Rio de Janeiro, dentre outras.

Além desses decretos e leis, de acordo com Rabello (2020)<sup>104</sup>, em 5 de junho de 2018, foi criado um instrumento legal pelo Conselho de Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro (CET)<sup>105</sup> – Deliberação nº 2. Essa portaria aponta critérios específicos para administração do uso e a ocupação das orlas tombadas do Leme, Copacabana (objeto deste estudo), Ipanema e Leblon (ANEXO A). Sobre a aplicação desse instrumento, serão investigadas as duas questões: quais as irregularidades e intervenções na orla que levaram a criação desse instrumento? Que tipo de comprometimentos esse patrimônio vem sendo exposto?

Até o presente momento esse instrumento não foi publicação no Diário Oficial e os critérios do mesmo também foram aprovados pelo Comitê Gestor da Paisagem Cultural Mundial, dia 25 de setembro de 2019, e sua ata não foi publicada pelo IPHAN (Rabello, 2020).

---

<sup>104</sup> Dra. Sônia Rabello de Castro – Conselheira Conselho Estadual de Tombamento (CET).

<sup>105</sup> O Conselho Estadual de Tombamento (CET), vinculado à Secretaria de Estado de Cultura, atua em colaboração com o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) para proteger o patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro. Criado em 1969 e regulamentado em 1981, o CET é responsável por avaliar Atos de Tombamento e propostas de intervenção em bens culturais de valor histórico, artístico e arqueológico. Sua composição inclui 12 membros, sendo oito escolhidos pelo Governador e quatro representantes de instituições renomadas (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Instituto de Arquitetos do Brasil e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), além do Diretor Geral do INEPAC, com mandatos de seis anos.

### **CAPÍTULO III**

#### **ORLA DE COPACABANA E SEU PATRIMÔNIO PAISAGÍSTICO: PROTEÇÃO E CONSERVAÇÃO DA PAISAGEM CARIOCA**

“[...] o Patrimônio se relaciona não apenas com o passado, constituído através da memória coletiva, mas principalmente com o futuro identitário de uma comunidade a partir de seu próprio entorno, dando ênfase à Paisagem Cultural e ao Patrimônio Paisagístico”. (Yllana, 2019, p. 39)

Este capítulo tem como objetivo principal evidenciar e identificar as falhas no processo de conservação e/ou gestão, além de ratificar os valores atribuídos ao Calçadão de Copacabana – pavimentação em mosaico de autoria de Roberto Burle Marx e a calçada em “Ondas” da Orla de Copacabana/Leme – e o conhecimento do público sobre as formas de proteção legal utilizadas para salvaguarda de bem.

Foram utilizados como referência fotografias registradas em trabalhos acadêmicos, documentos oficiais, matérias de jornais, periódicos e sites na internet. Foi realizada uma pesquisa de campo para diagnosticar o estado de conservação desse bem.

A partir dos dados coletados através da pesquisa documental e iconográfica, pesquisa de campo e levantamento de dados *in loco*, foi definido um procedimento metodológico para embasar o desenvolvimento da análise.

A metodologia qualitativa apresenta as seguintes etapas:

- Definição de parâmetros legais para análise – documento oficial analisado: Deliberação CET N° 02, de 05 de junho de 2018 <sup>106</sup> (Anexo A);
- Fundamentação teórica para análise – IPHAN (2011), Yllana (2019, 2022), UNESCO (2011, 2023);
- Pesquisa de campo – diagnóstico do estado de conservação *in loco* e correspondência com o projeto original, além da identificação dos possíveis causas dos problemas encontrados (fotografias e vídeos foram utilizados como instrumento base da pesquisa);
- Levantamento de dados *in loco* – entrevista estruturada (formulário de acordo com o perfil do entrevistado);

---

<sup>106</sup> Deliberação CET N° 02, de 05 de junho de 2018 - Portaria do Conselho Estadual de tombamento do Estado do Rio de Janeiro (CET) que “define os parâmetros de gestão das orlas tombadas do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon e áreas de tutela para proteção da ambiência”. Disponível em: <<http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/acervo/detalhar/37/0>> Acesso em: 2 de maio. 2023.

- Análise – Integridade e Autenticidade – Dividido em dois tipos:
  1. Análise do estado de conservação – “Avaliar as condições” – através de análise realizada a partir do levantamento fotográfico / vídeos, e documentos oficiais escolhidos;
  2. Análise de valores atribuídos e salvaguarda – “Avaliar o significado” e o conhecimento para proteção e conservação – através de dados coletados nas entrevistas *in loco*.

Considerando que o objeto de pesquisa está inserido no sítio, Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, que desde 2012 é Patrimônio Mundial Cultural e Natural na categoria paisagem cultural urbana, o procedimento metodológico para a análise foi baseado nos princípios de “Integridade” e “Autenticidade” definidos pela UNESCO. Esses princípios são conceitos fundamentais da Declaração de Valor Universal Excepcional (DVUE) a qual é feita no momento da inscrição.

Nas orientações técnicas para aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial a UNESCO estabelece os conceitos para “Integridade” e “Autenticidade”: Integridade está relacionada à totalidade e ao estado físico ou estrutural de um bem cultural ou natural, destacando a necessidade de preservá-lo sem alterações significativas ou degradações que comprometam seu valor original. E Autenticidade se refere à originalidade do bem, materiais, técnica de execução, funcionalidade, uso, localização e outros elementos que garantam o significado adquirido ao longo do tempo.

A partir da apresentação dos dados coletados nas entrevistas e nas análises, discute-se se o processo de manutenção, restauração e conservação desse patrimônio é efetivo, além de diagnosticar e evidenciar os problemas no processo de salvaguarda, correlacionando os dados obtidos com documentos oficiais escolhidos. Também busca-se identificar o conhecimento público local sobre os instrumentos de salvaguarda voltados à proteção da Orla de Copacabana/Leme e as demandas associadas a essa proteção e conservação, destacando a relevância desse espaço de memória coletiva e representação cultural em relação aos valores e significados atribuídos pela coletividade envolvida.

Ressalto que este trabalho não pretendeu fiscalizar os “usos incorretos” e os problemas de manutenção encontrados, mas sim registrar a condição física atual e suas possíveis causas.

### 3.1. Patrimônio Paisagístico: estado de conservação e diretrizes para proteção das Calçadas de Copacabana

O Calçadão de Copacabana possui 4,15 km de extensão, está localizado na Avenida Atlântica, no Rio de Janeiro, ao longo da orla das praias de Copacabana e Leme. As bordas das praias são pavimentadas com mosaico de pedras portuguesas, com desenho de ondas em preto e branco inspirados nos tradicionais pavimentos portugueses. A orla foi ressignificada como uma grande obra de arte urbana por Roberto Burle Marx, com linhas fluidas e abstracionismo geométrico, ao receber seu projeto para as calçadas do canteiro central e para frente dos prédios. O projeto é datado de 1970, mas as obras de execução foram totalmente concluídas em 1973.

A praia do Leme integra-se à de Copacabana no tratamento de sua orla. Para uma área que foi conquistada ao mar, Burle Marx assinou o projeto, considerado obra ímpar do paisagismo internacional. Pensado como um painel contínuo, o autor oferece ao pedestre a oportunidade de desfrutar de uma rica diversidade de formas e composições. Utiliza pisos em mosaico de pedra portuguesa, incorporando no desenho elementos do abstracionismo formal presentes em sua obra mais recente, que completa com manchas de grupos arbóreos adequados às condições locais. Próximo à praia, foi mantido o desenho das ondas do mar, presente na primeira calçada da Avenida Atlântica, projetada no início do século XX (IPHAN, 2011, p. 61).

**Figura 57** – Conjunto urbano-paisagístico da orla de Copacabana.  
Vista panorâmica do 5º andar – Ed. Temporada Copacabana. Avenida Atlântica, 3196, Rio de Janeiro.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Para as investigações e levantamentos de dados foram utilizadas como parâmetro as indicações da portaria do Conselho Estadual de Tombamento do Estado do Rio de Janeiro,

Deliberação CET N° 02, de 5 de junho de 2018<sup>107</sup>, que estabelecem diretrizes e regras para o uso e ocupação das orlas protegidas do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, além das áreas protegidas para garantir a sua ambiência. Em seu 1º artigo esclarece que “qualquer obra, intervenção, uso, ou serviço na área tombada da orla do **Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon** deverá **preservar e proteger a integridade das calçadas centrais e laterais**, as espécies arbóreas e o **desenho do piso - obra de Roberto Burle Marx**”.

Em um breve apanhado realizado entre 2015 e 2016 sobre as condições físicas do Calçadão Yllana (2019) comenta que ao longo da Avenida Atlântica pode observar sinais evidentes de negligência. Esses problemas estão relacionados a múltiplos fatores, incluindo reparos realizados sem o devido cuidado, resultando em desenhos incompletos, alterados ou mal executados, além da falta de manutenção. Em diversas áreas, é possível notar padrões geométricos, indicando que em algum momento, foram por golias de árvores. Em alguns trechos, o desenho original foi completamente perdido, tornando impossível sua restauração sem a consulta do projeto. Também ressalta que a

ocupação que alguns estabelecimentos dos setores alimentício e hoteleiro fazem desse espaço público, tratando-o como um espaço privado, onde, mesmo quando desativados, não são liberados para circulação, impedindo de maneira permanente o acesso visual à composição, com ampliações que invadem o recuo estabelecido, com mesas fora das áreas especificadas [...]. (Yllana, 2019, p. 6)

Diante disso, antes de analisarmos o estado de conservação atual da pavimentação da orla de Copacabana/Leme – sua integridade e autenticidade – apresentaremos as indicações da portaria que foram observadas:

No 2º artigo indica que todos os projetos e intervenções devem respeitar os valores paisagísticos, entre eles foram consideradas: “a manutenção da geometria das calçadas e canteiros” (inciso I); “a fruição visual dos desenhos de piso do projeto paisagístico de Roberto Burle Marx; e a visibilidade ao longo da calçada junto aos edifícios” (inciso II). De acordo com o Dossiê da Candidatura da Cidade do Rio de Janeiro à Paisagem Cultural Brasileira:

Ao longo dos anos, modificações de ordem urbanística foram introduzidas no projeto, criando estacionamentos, ciclovias contínuas, postos de salvamento, quiosques e postos de gasolina. Mas a maior interferência no projeto tem sido a extensão dos restaurantes da orla em direção ao espaço público, interrompendo parcialmente o desenho do calçadão. Situações como esta, têm sido analisadas e contornadas pela Prefeitura e o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, órgãos responsáveis pela administração e pela tutela da área (IPHAN, 2011, p. 61).

---

<sup>107</sup> Registre-se que até o presente momento esse instrumento não foi publicação no Diário Oficial e que os critérios do mesmo também foram aprovados pelo Comitê Gestor da Paisagem Cultural Mundial, dia 25 de setembro de 2019, e sua ata não foi publicada pelo IPHAN (Rabello, 2020). RABELLO, Sonia. As regras ignoradas e a política do uso e abuso do espaço público no Rio: o caso da Favorita em Copacabana. Diário do Rio, 16 jan. 2020. Disponível em: <<https://diariodorio.com/as-regras-ignoradas-e-a-politica-do-uso-e-abuso-do-espaco-publico-no-rio-o-caso-da-favorita-em-copacabana>> Acesso em: 02 de mar. 2021.



De acordo com os itens destacados nesse artigo foram observados os seguintes problemas ou intervenções que influenciam direta ou indiretamente na integridade das calçadas: ocupação e apropriação que impede a visibilidade da pavimentação, como tablados, decks e carpetes; buracos e pedras soltas; remendos irregulares, como pedras coladas com cimento ou completamente cimentados, pedras fixadas de forma aleatória ou com misturas de cores; manutenções em andamento; desenhos incompletos ou apagados; desenhos introduzidos; e raízes de árvores destruindo a calçada.

Corroborando com essas observações, também destaco algumas diretrizes técnicas do 3º artigo: o inciso I deixa claro que as calçadas de pedras portuguesas devem ser mantidas em boas condições pelos responsáveis, sejam eles do setor público ou privado, e que os reparos e a fixação das pedras portuguesas devem seguir técnicas tradicionais do calcetamento português, empregando uma mistura adequada de areia e cimento, preservando o padrão característico das ondas nas calçadas do Leme e de Copacabana e as faixas de autoria de Roberto Burle Marx. Essa recomendação de fixação e reparos reflete a preocupação com a autenticidade do trabalho artesanal e tradicional de calcetamento português. O inciso I destaca ainda que é proibida “a retirada de pedras portuguesas para fixação de tendas ou quaisquer outras estruturas, temporárias ou não”. O inciso XII do mesmo artigo ressalta e reitera que a instalação de estruturas temporárias no canteiro central, como barracas, tendas e banheiros químicos, exigem autorização prévia e que essas devem ser fixadas sem causar danos ou remover as pedras portuguesas. Sobre essas estruturas foram observadas a possível existência de instalações feitas de forma inadequada e/ou as consequências após essas utilizações, danificando a pavimentação. O inciso XV esclarece a forma de ocupação de bares e restaurantes próximos aos edifícios nas calçadas tombadas, baseada nas diretrizes estabelecidas no Anexo 1 do Decreto nº 17.371, de 4 de março de 1999, do Município do Rio de Janeiro. Estabelece que as áreas ocupadas por mesas e cadeiras podem ter até dois ombrelones, medindo 4 x 4m cada, perpendiculares aos edifícios, e proteção lateral transparente e retrátil, sendo proibidos toldos contínuos. A delimitação da área pode ser feita com vasos de plantas, desde que o conjunto não ultrapasse 1,10m de altura. É proibido utilizar pisos que ocultem os painéis desenhados por Roberto Burle Marx nas calçadas. Essas diretrizes enfatizam a necessidade de equilíbrio entre a funcionalidade e a preservação estética. O uso limitado de ombrelones previne a cobertura excessiva da área, preservando a visibilidade da paisagem. A proibição de qualquer tipo pisos cobrindo as calçadas de Roberto Burle Marx reforça a importância da conservação do patrimônio cultural mantendo a identidade visual e histórica do local.

Alinhado com essas e outras demandas destaca-se o trecho do Dossiê da Candidatura da Cidade do Rio de Janeiro à Paisagem Cultural Brasileira: “Na orla da praia de Copacabana, há o estacionamento irregular nas calçadas, danificando as pedras portuguesas e prejudicando a passagem de pedestres, assim como o uso indevido dos espaços públicos por ambulantes, feiras, bares e restaurantes” (IPHAN, 2011, p. 66).

Também foram consideradas outras diretrizes técnicas listadas no 3º artigo: o inciso II indica que as tampas das caixas de visita e passagem de concessionárias de serviços públicos devem ser revestidas com pedra portuguesa, seguindo o desenho do local onde estão instaladas. O inciso III aponta que a sinalizações de ciclovias e ciclofaixas, quando sobrepostas às calçadas, devem seguir os desenhos em pedras portuguesas do local, sendo proibido receber qualquer pintura. Sobre esses indicativos foram observados: a incidência de tampas de caixas de visita e de passagem, seguindo o padrão indicado, recobertas com painéis em pedra portuguesa, e aquelas fora do padrão, confeccionadas em concreto ou ferro, contendo o logotipo da concessionária prestadora do serviço, e a existência de pinturas sobre a pavimentação de pedras portuguesas sinalizando ciclovias, entre outras.

Os incisos XVIII e XIX versa sobre a permanência de veículos nas calçadas tombadas e deixa claro que não será permitido o estacionamento de veículos automotores sobre as calçadas tombadas (inciso XVIII), assim como a instalação de estações de bicicletas compartilhadas no calçamento tombado do Leme e Copacabana (inciso XIX). Esses tópicos serão utilizados exclusivamente para analisar os impactos desses veículos na pavimentação, verificando comprometimento causado na estrutura do calçamento.

O inciso XX determina que os tapumes das obras devem ocupar o menor espaço possível nas calçadas tombadas. Caso haja danos, o responsável deve restaurar a pavimentação conforme as diretrizes do órgão de tombamento, sendo vedados “tapumes para reformas individuais”. Essa diretriz busca proteger o patrimônio histórico, limitando o espaço dos tapumes e exigindo a restauração da pavimentação após a obra, reduz o impacto das obras na paisagem e equilibra o processo de restauração e preservação das calçadas tombadas. Além disso, busca impedir as reformas individuais de modo a preservar a integridade do conjunto arquitetônico e manter a identidade visual das calçadas protegidas. Diante disso, sobre as possíveis obras encontradas, busca-se documentar a relevância dessa limitação e a perspectiva de restauração.

A partir dos parâmetros apresentados, foi desenvolvido o seguinte sistema para analisar o estado de conservação das calçadas em pedra portuguesa da Avenida Atlântica em Copacabana/Leme e alguns elementos que se relacionam com sua estrutura, conforme consta na Tabela 2 abaixo:

**Tabela 2** – Critérios para análise de estado de conservação das calçadas da orla de Copacabana / Leme.

<b>INTEGRIDADE e AUTENTICIDADE</b> <b>Critérios para análise de estado de conservação das calçadas em pedra portuguesa da Avenida Atlântica em Copacabana / Leme</b>	
<b>I - FATORES FÍSICOS E AMBIENTAIS</b>	<b>A1. Danos estruturais:</b> Identificação de buracos, pedras soltas, entre outros.
	<b>B1. Vegetação prejudicial:</b> Presença de vegetação invasiva ou danos causados por raízes.
<b>II- FATORES HUMANOS</b>	<b>A2. Vandalismo:</b> Avaliação de danos intencionais como instalações de estruturas (barracas de feira, toldos, entre outros) com retirada de pedras portuguesas, danificando a pavimentação; pinturas sobre a pavimentação de pedras portuguesas.
	<b>B2. Uso inadequado:</b> Avaliação de uso inadequado das calçadas, como estacionamento de veículos ou tráfego de cargas pesadas e caçambas de obras.
	<b>C3. Manutenção inadequada e descaracterização:</b> mudança do desenho; desenhos introduzidos; desenhos apagados ou incompletos; remendos com cimento ou completamente cimentados, pedras fixadas de forma aleatória ou com misturas de cores; tampas de caixas de visita e de passagem fora do padrão, confeccionadas em concreto ou ferro; estruturas impedindo a visibilidade da pavimentação (tablados, decks e carpetes); obras que desfigurem o projeto original ou parado sem perspectiva de restauração.
<b>AVALIAÇÃO:</b>	<b>NÍVEL DE CONSERVAÇÃO</b>
<b>1. Péssimo</b>	Calçadas com problemas graves e danos significativos.
<b>2. Ruim</b>	Calçadas com problemas consideráveis e muitos danos.
<b>3. Regular</b>	Calçadas com problemas moderados e poucos danos.
<b>4. Bom</b>	Calçadas bem conservadas, com mínimo dano.
<b>5. Excelente</b>	Calçadas bem conservadas, sem nenhum tipo de dano.

**Obs.:** a avaliação do estado de conservação foi dividida em quadro setores de acordo com a localização Geográfica indicada na Tabela 2.

**FONTE:** Acervo próprio.

### 3.2. Integridade e autenticidade: estado de conservação das Calçadas de Copacabana

Inicialmente, foi realizado um diagnóstico *in loco* sobre a integridade da pavimentação da orla e das duas faixas de calçadas – canteiro central e frente dos prédios – as condições física e estrutural, indicando o estado de conservação, foram divididas em quadro setores. Logo após, buscou-se verificar a autenticidade do Calçadão de Copacabana com base em suas condições atuais, relacionando o projeto executado à sua correspondência com o projeto original, considerando as pranchas obtidas para análise.

Esse diagnóstico busca analisar o estado atual das Calçadas de Copacabana e identificar os principais problemas e fatores que possam contribuir para uma possível descaracterização estrutural e artística de patrimônio. Para garantir uma análise que abrangesse de maneira uniforme toda a extensão do Calçadão de Copacabana, decidiu-se utilizar os postos de salvamento como ponto de referência. Além disso, os postos de salvamento, ao longo de anos, se consolidaram como referência geográfica, diante da extensão das orlas de Copacabana/Leme. Diante disso, a orla foi dividida em quadro setores, conforme Tabela 3 abaixo:

**Tabela 3** – Limitação Geográfica dos setores analisados da orla de Copacabana/Leme.

SETOR	POSTOS	LIMITAÇÃO GEOGRÁFICA DOS SETORES ANALISADOS TRANSVERSAIS A AV. ATLÂNTICA
1	1	Praça Almirante Júlio de Noronha e Avenida Princesa Isabel
2	2	Avenida Princesa Isabel até Rua República do Peru
3	3 e 4	Rua República do Peru até Rua Bolívar
4	5 e 6	Rua Bolívar até Rua Francisco Otaviano

Obs.: os números dos postos de salvamento foram utilizados como referência geográfica para facilitar a localização dos setores.

**FONTE:** Acervo próprio.

A calçada da Orla de Copacabana é um espaço público emblemático para o urbanismo carioca e sua estrutura deve reunir funcionalidade, estética e conforto para moradores e turistas. Esse espaço é organizado em três faixas de calçadas distintas: a primeira calçada, com sua icônica pavimentação em “Ondas”, próxima à areia e margeando a orla, possui de um lado os famosos quiosques e do outro uma extensa ciclovia que começa na Praça Almirante Júlio de Noronha e termina no Forte Copacabana. A estrutura também inclui bancos, postes de iluminação e estátuas; a segunda faixa de calçada, situada no meio da Av. Atlântica e também conhecida como canteiro central, funciona como uma zona de circulação e possui

espécies arbóreas, áreas de estacionamento, semáforos, postes de iluminação, postos de gasolina e a concessionária de saneamento básico Águas do Rio; e a terceira faixa está localizada junto aos prédios, e oferece acesso aos estabelecimentos comerciais e residenciais. Essas calçadas são interceptadas por diversas ruas transversais a Av. Atlântica e possuem diversos hotéis, bares e restaurantes, espécies arbóreas, bancos, postes de iluminação e estacionamentos. Toda essa infraestrutura torna a orla um ambiente bastante frequentado, ideal para passeios e atividades ao ar livre.

Apesar da visão ampla de toda a extensão da orla deixar clara a estrutura do local, a limitação geográfica por setores (Figura 58) ajudou a elencar algumas particularidades de cada espaço e analisar e identificar se os problemas encontrados incidem na Orla como um todo ou em algum setor em particular.

**Figura 58** – Mapa limitação geográfica dos setores analisados.  
Orla de Copacabana/Leme.



FONTE: Acervo próprio.

AUTOR: Autoria própria. Elaborado no QGIS Desktop 3.32.1 sobre a base: Map data ©2024 Google.

O projeto original das calçadas foi dividido em dezessete pranchas, das quais se teve acesso à quatorze (Anexo D), cada uma contendo as duas faixas de calçadas (canteiro central e frente dos prédios) situadas entre duas ou três ruas transversais a Av. Atlântica, conforme Tabela 4 a seguir:

**Tabela 4** – Limitação Geográfica dos projetos das Calçadas de Copacabana / Leme.

SETOR	PRANCHA	LIMITAÇÃO GEOGRAFICA DOS PROJETOS TRANSVERSAIS A AV. ATLÂNTICA
1	1	Praça Almirante Júlio de Noronha e Rua Aurelino Leal
	2	Ruas Martim Afonso e Rua Anchieta (complemento Rua Aurelino Leal)
2	3	Avenida Princesa Isabel e Rua Belford Roxo
	4	Frente da Praça do Lido (Ruas Belford Roxo e Ronald de Carvalho)
	5	Ruas Ronald de Carvalho e Rodolfo Dantas
3	6	Ruas República do Peru e Siqueira Campos
	7	Ruas Siqueira Campos e Figueiredo Magalhães
	8	Ruas Figueiredo Magalhães e Santa Clara
	9	Ruas Santa Clara e Constante Ramos
	10	Ruas Constante Ramos e Bolívar
4	11	Ruas Bolívar e Miguel Lemos
	12	Ruas Miguel Lemos e Sá Ferreira <sup>108</sup>
	13	Ruas Francisco Sá e Rainha Elisabeth da Bélgica
	14	Ruas Rainha Elisabeth da Bélgica e Francisco Otaviano

Obs.: os números apresentados foram utilizados para a melhor organização metodológica e não correspondem as pranchas dos projetos originais.

**FONTE:** Acervo próprio.

As três pranchas faltantes correspondem aos trechos: complemento da Rua Anchieta até a Avenida Princesa Isabel (Setor 1), Rua Rodolfo Dantas até a Rua República do Peru – correspondente à frente do Hotel Copacabana Palace (Setor 2) e complemento da Rua Sá Ferreira até a Rua Francisco Sá (Setor 4). Ressalto que não pode ser verificada a autenticidade da obra nesses trechos sem a referência técnica do projeto original.

Devido à grande extensão da Avenida Atlântica, a pesquisa de campo foi realizada entre 26 e 31 de julho de 2024. Sendo dos dias 26 a 28 próximo aos postos de salvamento 3 e 6 (Setores 3 e 4 – Pranchas 6 à 14), e 29 e 31 próximo aos postos de salvamento 1 e 2 (Setores 1 e 2 – Pranchas 5 e 1). Nesse período foram realizados registros fotográficos e vídeos para documentar o estado de conservação das calçadas e a comparação do desenho da pavimentação *in loco* com o projeto original. Esses registros foram utilizados como instrumento da pesquisa, sendo essencial para o diagnóstico e identificação das causas dos problemas encontrados e correspondência do projeto executado com o projeto original.

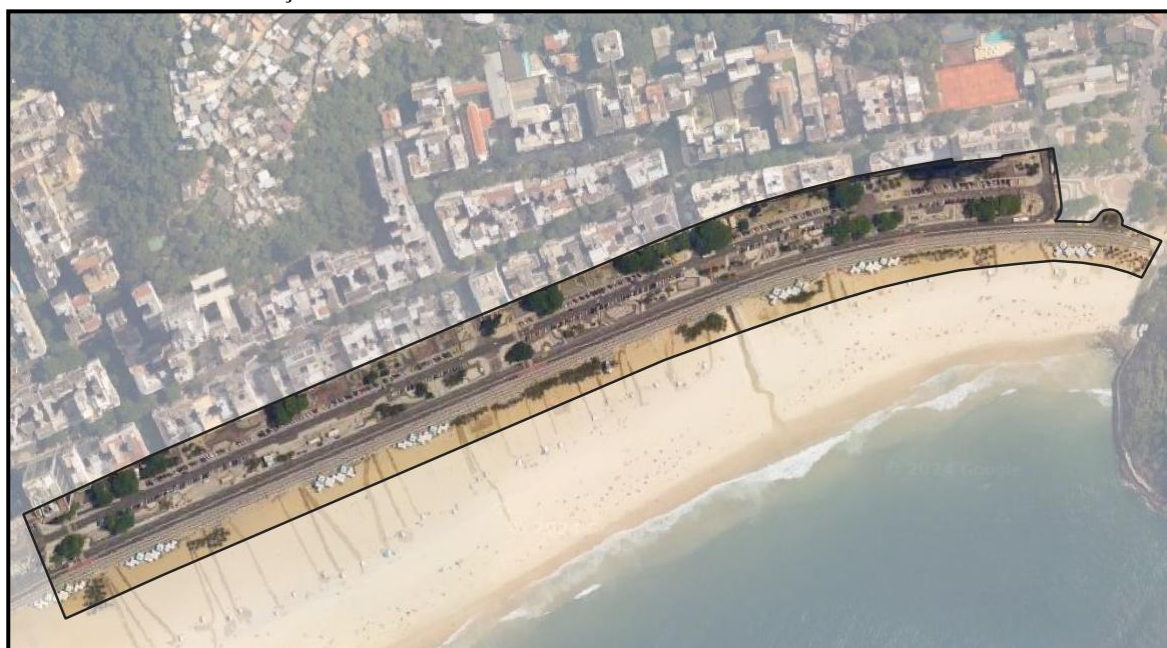
<sup>108</sup> No carimbo do projeto original consta: Rua Miguel Lemos / Francisco Sá - Trecho A, porém a planta não contempla o trecho informado por completo. A planta contempla apenas o trecho correspondente as Ruas Miguel Lemos e Sá Ferreira (interrompida antes da esquina desta rua).



## **SETOR 1: Pavimentação da Av. Atlântica entre a Praça Almirante Júlio de Noronha e a Avenida Princesa Isabel**

O primeiro setor analisado está localizado no Posto 1 – Leme – compreendido entre a Praça Almirante Júlio de Noronha e a Avenida Princesa Isabel (Figura 59). A calçada da frente dos prédios é interceptada por quatro ruas transversais, sendo a única calçada do canteiro central que possui estacionamento, além de conter um posto de gasolina desativado. No início da icônica calçada de “Ondas” temos a Pedra e a Mureta do Leme pontos turísticos marcantes nessa paisagem.

**Figura 59** – Limitação geográfica – **SETOR 1**  
Praça Almirante Júlio de Noronha e Avenida Princesa Isabel



FONTE: Acervo próprio.

AUTOR: Autoria própria. Elaborado no QGIS Desktop 3.32.1 sobre a base: Map data ©2024 Google.

Em relação aos fatores físicos e ambientais foram observados poucos danos estruturais: buracos, pedras soltas e mistura de cores na subida das rampas acesso (Figura 60); crescimento descontrolado das raízes causando rachaduras e desníveis na pavimentação e contribuído para a abertura de buracos, além de golas de árvores quebradas (Figura 61).

Considerando os fatores humanos, sobre o uso que gera impactos negativos na integridade da pavimentação foi evidenciado nesse setor pela presença de veículos e patinetes estacionados sobre as calçadas, inclusive veículos de cargas pesadas, além de carros da Guarda Municipal e da Polícia Militar (Figura 62).

**Figura 60** – Buracos e pedras soltas na frente da rampa de acesso e próximo aos bancos.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 61** – Raízes causando rachaduras e desníveis na pavimentação.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Quanto ao processo de manutenção, foram observadas algumas inadequações e instalações fora do padrão, como a colocação de tampas de ferro e concreto nas caixas de visita e passagem nas esquinas das ruas transversais a Av. Atlântica, na frente dos edifícios e restaurantes e dos quiosques da orla, além de algumas incidências nos cruzamentos das calçadas do canteiro central. Algumas dessas tampas ainda denunciam falta de cuidado: estão



tortas, afundadas na pavimentação, com pedras soltas e/ou mal colocadas ao redor da caixa (Figura 63). Além desses casos, também foram observadas caçambas sobre a pavimentação e obras sem o devido cuidado com as pedras portuguesas para reinstalação posterior (Figura 64).

**Figura 62** – Veículos e patinetes estacionados sobre as calçadas.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 63** – Tampas de ferro e concreto nas caixas de visita.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 64** – Caçambas sobre a pavimentação e pedras portuguesas soltas.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Nesse setor não foi constatado estruturas impedindo a visibilidade do piso, mas, como podemos observar, a extensão do estabelecimento comercial interfere na percepção visual do padrão da pavimentação e prejudica a mobilidade dos pedestres, ocupando quase toda a extensão da calçada (Figura 65).

**Figura 65** – Estabelecimento comercial ocupando a área pública.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



Também foi identificada a existência de elementos fixados na calçada como bicicletários e outros suportes danificando a pavimentação (Figura 66).

**Figura 66** – Elementos fixados na pavimentação.  
Avenida Atlântica – Leme.

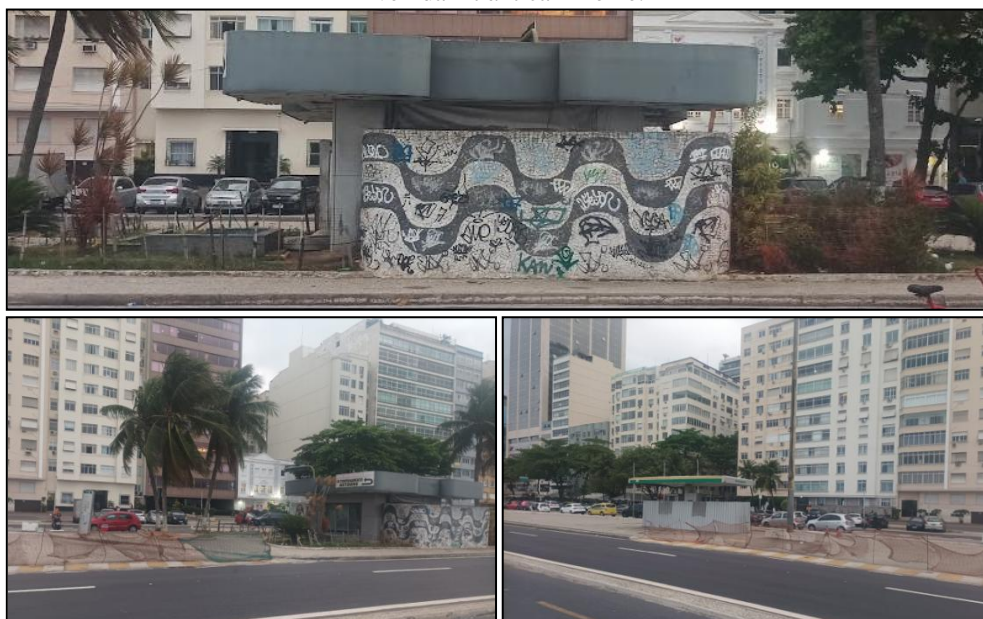


FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Nesse setor foi observada a existência de um posto de gasolina desativado, cuja existência no projeto não pôde ser confirmada devido à falta do trecho referente ao complemento da Rua Anchieta até a Avenida Princesa Isabel no projeto. A estrutura do posto está abandonada, há redes no entorno, placas de metal em volta das bombas de combustível e a fachada foi vandalizada por diversas pichações (Figura 67).

**Figura 67** – Posto de gasolina desativado.  
Avenida Atlântica – Leme.

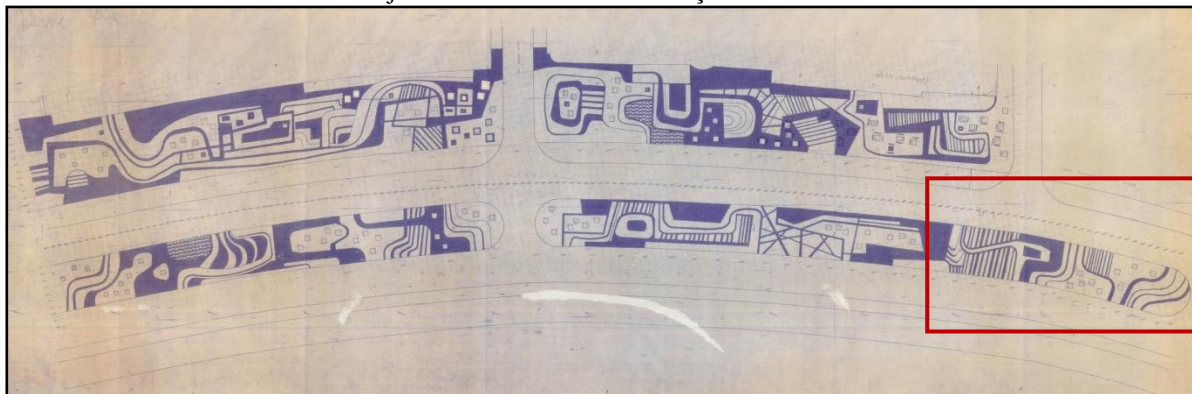


FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Foram identificados dois trechos desse setor que não correspondem ao projeto original: o trecho relativo ao encontro da Avenida Atlântica com Praça Almirante Júlio de Noronha na calçada do canteiro central (Figuras 68 a 70), onde foi aberto um retorno na estrada e a pavimentação da calçada foi incorporada a praça, sendo criada a ciclovia com sua rotatória (Figura 71).

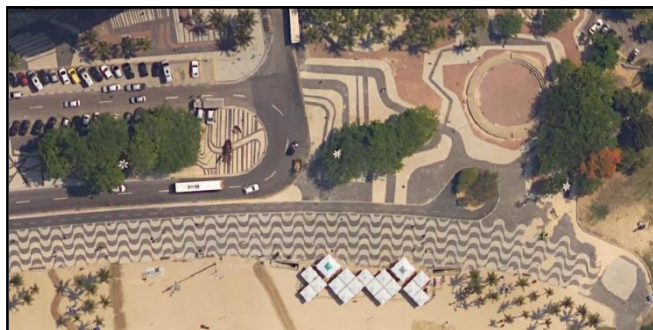
**Figura 68** – Projeto para o alargamento da Avenida Atlântica. Destaque do trecho modificado.  
PRANCHA 1 – Projeto Rua Aurelino Leal e Praça Almirante Júlio de Noronha.



FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

**Figura 69** – Vista aérea da pavimentação da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.



FONTE: QGIS Desktop 3.32.1.

AUTOR: Map data ©2024 Google.

**Figura 70** – Esquina da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.



FONTE: Google Maps, 2024.

**Figura 71** – Rotatória da ciclovia  
Esquina da Avenida Atlântica e Praça Almirante Júlio de Noronha – Leme.



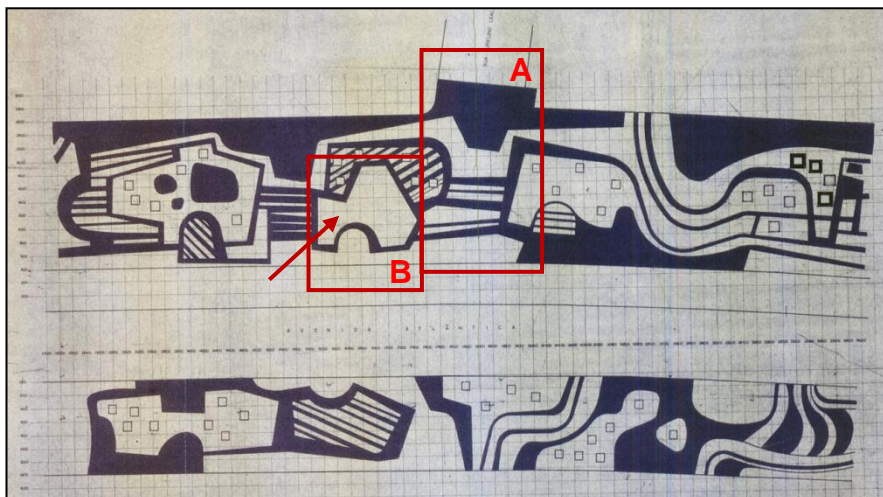
FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



O trecho relativo ao encontro da Avenida Atlântica com a Rua Aurelino Leal, onde uma parte da pavimentação em pedras portuguesas foi substituída por asfalto, criando uma estreita saída de veículos, interrompendo a calçada (Figuras 72-A e 73). Ao lado dessa saída foi identificada outra modificação que não pôde ser completamente documentada devido à presença de um estabelecimento comercial sobre a calçada. No entanto, a partir da lateral do estabelecimento percebe-se claramente essa modificação, que, no projeto original, aparece como uma linha mista fechada sem nenhum preenchimento gráfico (Figura 72) na calçada executada, preenchida com o padrão de ondas (Figura 74).

**Figura 72** – Projeto para o alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados. PRANCHA 2 – Projeto Ruas Martim Afonso e Rua Anchieta (complemento Rua Aurelino Leal).



FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

**Figura 73** – Esquina Rua Aurelino Leal com Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 74** – Estabelecimento comercial sobre padrão de piso modificado.  
Avenida Atlântica – Leme.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

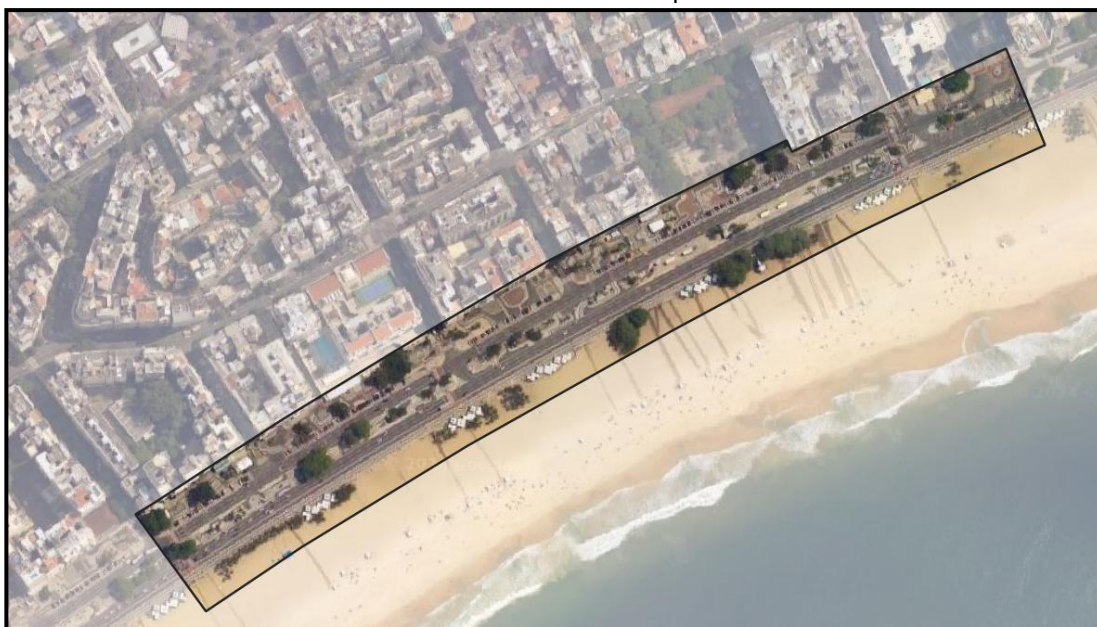
Com base nos dados coletados, esse setor encontra-se, **de modo geral, em bom estado de conservação**, necessitando apenas de algumas manutenções pontuais, inspeções regulares e a implementação de um plano de manutenção preventiva.

Além disso, faz-se necessária a orientação e, quando cabível, a cobrança das concessionárias de serviços públicos quanto ao cumprimento das normas que regem as manutenções e instalações, visto que essas ações impactam diretamente na preservação do padrão visual das calçadas.

## **SETOR 2: Pavimentação da Av. Atlântica entre a Avenida Princesa Isabel e a Rua República do Peru**

O segundo setor analisado está localizado nas mediações do Posto 2 – início da praia de Copacabana – compreendido entre a Avenida Princesa Isabel e a Rua República do Peru (Figura 75). A calçada da frente dos prédios é interceptada por seis ruas transversais. Nesse trecho da orla está localizado o famoso e icônico Hotel Copacabana Palace e a Praça do Lido, cujo paisagismo também foi projetado por Roberto Burle Marx. Na frente da praça funciona semanalmente uma feira de produtos artesanais sobre as calçadas tombadas. Toda a extensão desse setor possui estacionamento na extremidade das calçadas da frente dos prédios e um posto de gasolina em frente à Praça do Lido.

**Figura 75** – Limitação geográfica - **SETOR 2**  
Avenida Princesa Isabel e a Rua República do Peru



FONTE: Acervo próprio.

AUTOR: Autoria própria. Elaborado no QGIS Desktop 3.32.1 sobre a base: Map data ©2024

Quanto aos aspectos físicos, foram identificados diversos danos estruturais, incluindo buracos e pedras soltas, com incidências nas três calçadas. Destaca-se a calçada de “Ondas” da praia, do canteiro central próxima a Avenida Princesa Isabel e as calçadas dos prédios e canteiro central próximo a Rua Duvivier, além da pavimentação na frente da Praça do Lido (Figuras 76 e 83).

Em relação aos fatores ambientais, assim como no primeiro setor analisado, observou-se que o crescimento descontrolado das raízes tem causado rachaduras e desníveis na



pavimentação, contribuindo para a degradação progressiva do pavimento, como pedras soltas e, conseqüentemente, o aparecimento de buracos (Figura 77).

**Figura 76** – Buracos e pedras soltas.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 77** – Raízes causando rachaduras e desníveis na pavimentação.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

No que se refere à manutenção, em determinados trechos a reposição das pedras foi realizada sem planejamento, utilizando pedras de diferentes dimensões e cores, sem a devida preocupação com o padrão da pavimentação, ocasionando mudanças no desenho e a descaracterizando a obra (Figura 78). Além disso, observou-se irregularidades na instalação das pedras, juntas largas e posicionamento aleatório, remendos e pedras fixadas com cimento,

entre outros, o que evidencia a ausência da aplicação correta da técnica de calcetaria portuguesa (Figura 79). Também foram identificadas inadequações no processo de manutenção e instalação das caixas de visita e passagem, especialmente a falta de aplicação de pedras portuguesas nas tampas que, em sua maioria, são de ferro ou concreto. Entre as poucas com revestimento de pedra portuguesa, muitas estão deterioradas, com pedras soltas ou incompletas. Além disso, verificou-se que algumas dessas tampas apresentam problemas estruturais: estão afundadas na pavimentação ou cercadas por pedras soltas, comprometendo a uniformidade e a segurança do calçamento (Figuras 80 e 81). Essas irregularidades estão presentes nas esquinas das ruas transversais à Avenida Atlântica, na frente de edifícios, restaurantes e quiosques da orla, bem como em alguns cruzamentos das calçadas do canteiro central.

**Figura 78** – Manutenção irregular com descaracterização na pavimentação.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia e detalhamento da autora. Jul. 2024.

**Figura 79** – Manutenção irregular – juntas largas, remendos e pedras fixadas com cimento.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



**Figura 80** – Problemas estruturais: Tampas e caixas de visita de ferro e cobertas de pedra portuguesa. Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 81** – Manutenção irregular de tampas e caixas de visita interferindo na composição. Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



Sobre a utilização desse espaço público foram diagnosticadas nesse setor algumas questões que comprometem a integridade e a autenticidade da pavimentação, diretamente relacionadas a fatores humanos: o nivelamento da pavimentação na entrada das garagens dos edifícios está visivelmente comprometido, evidenciando que o fluxo constante afeta significativamente a integridade da pavimentação (Figura 82); a calçada da Praça do Lido, onde ocorre semanalmente uma Feira de produtos artesanais, está extremamente esburacada, demonstrando que vem ocorrendo a remoção deliberada de pedras portuguesas para a instalação de estruturas temporárias, como barracas de feira, toldos e outros equipamentos<sup>109</sup>. Esse ato compromete a integridade da pavimentação e causa danos significativos à sua conservação (Figura 83). Já ao lado Praça do Lido observou-se um estabelecimento comercial utilizando estrutura de madeira (deck) sobre a calçada, impedindo a visibilidade do piso (Figura 84).

**Figura 82** – Frente da garagem de edifícios com rachaduras e desníveis na pavimentação.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 83** – Calçada na Frente da Praça do Lido.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

<sup>109</sup> Não foi possível presenciar a Feira de produtos artesanais em funcionamento, pois a pesquisa de campo desse setor ocorreu em dia diferente ao seu funcionamento.

**Figura 84** – Estabelecimento comercial ao lado da Praça do Lido. Cobertura do piso com deck de madeira. Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Também foram observados tubos de conduíte aparentes elevando a pavimentação, caçambas de obras sobre a calçada, bicicletário apresentando problema na fixação e a presença de patinetes estacionados sobre a calçada do canteiro central – estando essas bem degradadas. Porém, não se pode afirmar que sejam a causa do problema (Figura 85).

**Figura 85** – Canteiro central – elevação da pavimentação, tubos de conduíte aparentes e patinetes estacionados em calçada degradada. Avenida Atlântica – Copacabana.



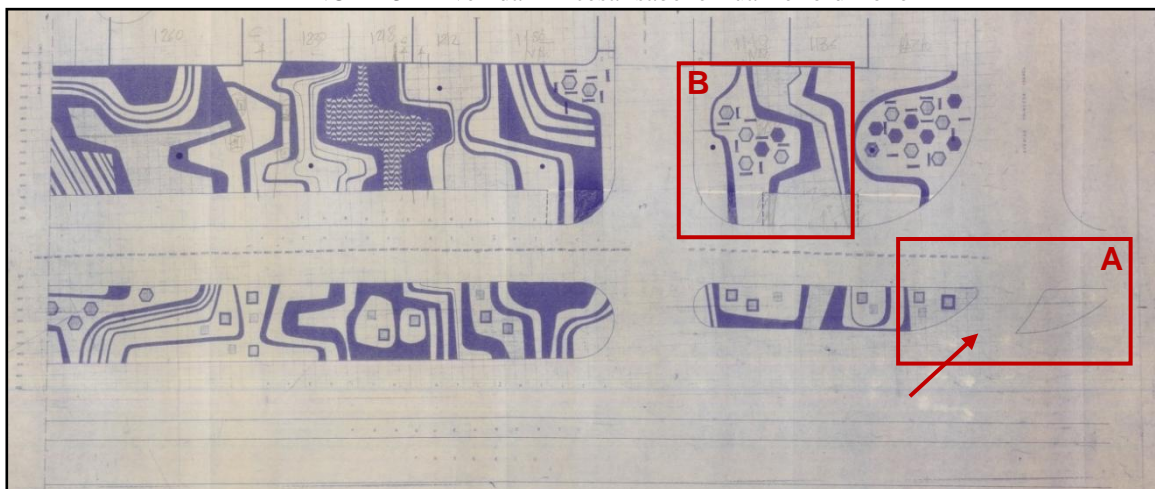
FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Foram identificados três pontos desse setor que não correspondem ao projeto original: o trecho relativo ao encontro da Avenida Atlântica com Avenida Princesa Isabel na calçada do canteiro central (Figura 86 - A) foi fechado o retorno referente à estrada. Neste trecho a calçada foi ampliada e unida à rotatória mais a frente, sendo criado um desenho novo para a pavimentação da união (Figuras 87 e 88).



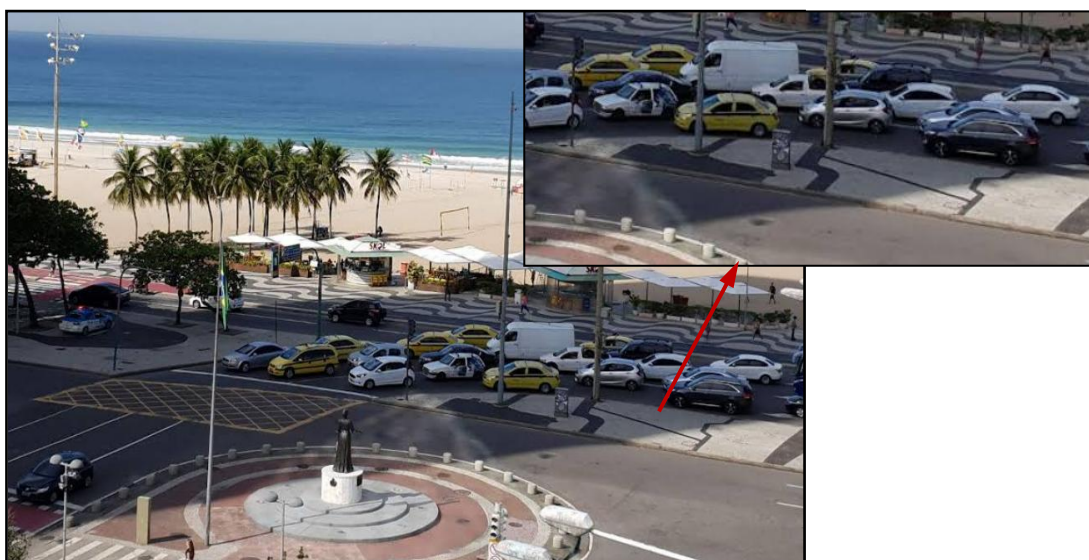
**Figura 86** – Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados.  
PRANCHA 3 – Avenida Princesa Isabel e Rua Belford Roxo



FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

**Figura 87** – Esquina Avenida Princesa Isabel com Avenida Atlântica. Detalhe do trecho modificado.  
Vista de edifício na Avenida Princesa Isabel – Copacabana.



FONTE: Google Maps

AUTOR: Uwe Ludwig, jun. 2018. Detalhamento da autora.

Disponível em: <https://maps.app.goo.gl/rkoUedxcaMJmeGqe9>

**Figura 88** – Esquina Avenida Princesa Isabel com Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Google Maps, 2024.

No trecho relativo ao encontro da Avenida Atlântica com a Esquina Rua Prado Junior foi identificada outra alteração que não pôde ser totalmente documentada devido à presença de um estabelecimento comercial sobre a calçada. Ressalto que essa modificação pode ser observada com clareza a partir da comparação com o projeto original (Figura 86 - B), que apresenta formas hexagonais pretas (desenho na pavimentação) e brancas (golas de árvores), pequenos traços pretos (bancos), assim como na esquina ao lado, a Avenida Atlântica com Avenida Princesa Isabel (Figura 89). Dentro do estabelecimento vê-se apenas piso com pedras portuguesas brancas sem nenhum vestígio das formas hexagonais ou dos elementos que fazem parte do projeto. Além dessas alterações percebe-se que a calçada lateral foi alargada (Figura 90). Essa mesma constatação foi feita no estabelecimento comercial ao lado da Praça do Lido: onde deveria ter golas de árvores e bancos há apenas o estabelecimento comercial sobre a calçada (Figura 84 e 86-A).

**Figura 89** – Estabelecimento comercial sobre piso com o projeto modificado.  
Esquina Rua Prado Junior com Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 90** – Estabelecimento comercial sobre piso com o projeto modificado.  
Esquina Rua Prado Junior com Avenida Atlântica – Copacabana.



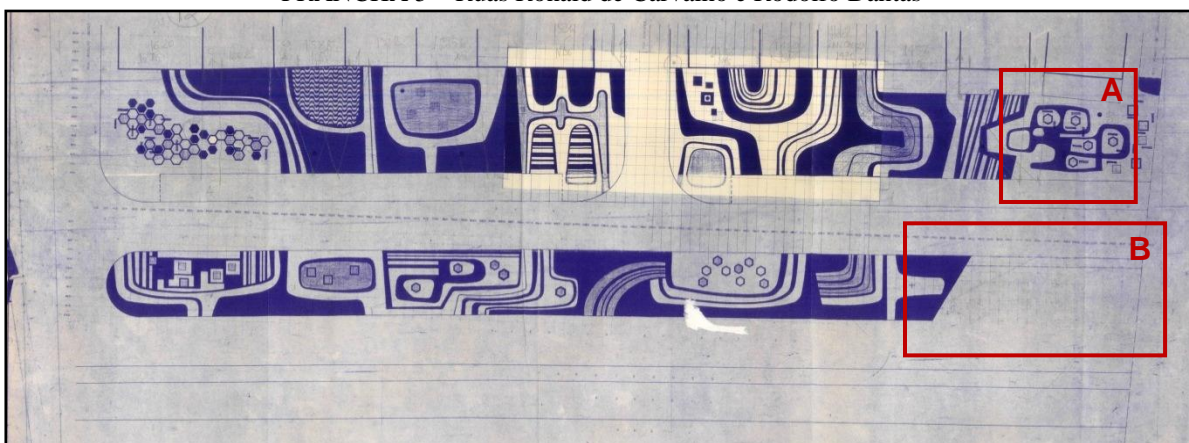
FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



A existência do posto de gasolina em frente à Praça do Lido não pôde ser verificada por completo, pois a Prancha 4 (Anexo D-4) apresenta apenas o projeto da calçada na frente da Praça, não contemplando o canteiro central entre as Ruas Belford Roxo e Ronald de Carvalho. No entanto no canto da Prancha 5 – Ruas Ronald de Carvalho e Rodolfo Dantas – observa-se um espaço que indica o planejamento para este posto (Figura 91-B).

**Figura 91** – Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaques dos trechos modificados.  
PRANCHA 5 – Ruas Ronald de Carvalho e Rodolfo Dantas



FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

Com base nos dados coletados, esse setor encontra-se com problemas preocupantes e muitos danos, **com estado de conservação muito ruim**, necessitando muita manutenção e inspeções regulares, além da implementação de um plano para reparação de danos e de manutenção preventiva.

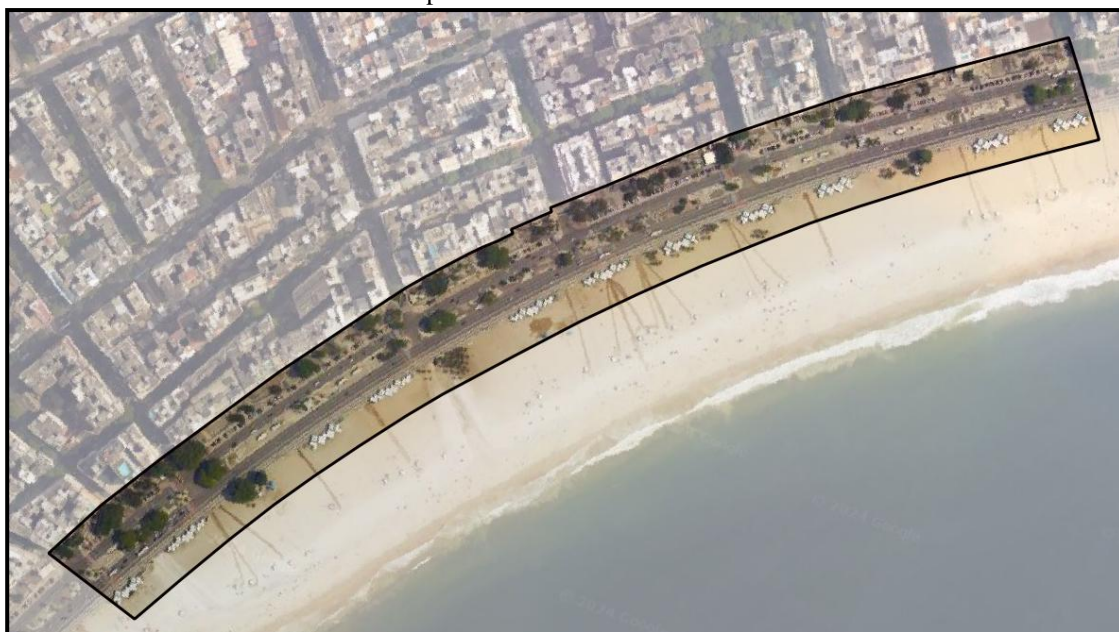
É fundamental exigir que as concessionárias de serviços públicos cumpram rigorosamente as normas estabelecidas para manutenções e instalações, pois essas medidas não apenas influenciam diretamente a conservação estética das calçadas, mas também garantem um espaço urbano organizado, proporcionando conforto e segurança para todos os pedestres.



### SETOR 3: Pavimentação da Av. Atlântica entre a Rua República do Peru e a Rua Bolívar

O terceiro setor analisado abrange os Postos 3 e 4 – o centro da praia de Copacabana – compreendido entre a Rua República do Peru e a Rua Bolívar. A calçada da frente dos prédios é interceptada por sete ruas transversais (Figura 92). A calçada situada no canteiro central contém um posto de gasolina, que não consta no projeto original e ocupa grande parte dessa área.

**Figura 92** – Limitação geográfica - **SETOR 3**  
Rua República do Peru e a Rua Bolívar



FONTE: Acervo próprio.

AUTOR: Autoria própria. Elaborado no QGIS Desktop 3.32.1 sobre a base: Map data ©2024 Google.

No que se refere às condições físicas, nesse setor constatou-se uma série de danos estruturais nas três calçadas, tais como buracos, pedras soltas remendos e fixação com cimento. Podemos perceber a substituição das pedras sem um planejamento prévio, utilizando materiais diferentes dos indicados para a técnica de calçetaria portuguesa, pedras de tamanhos e cores variadas, comprometendo a uniformidade da obra e descaracterizando a composição em alguns trechos (Figuras 93 e 94).

Foi identificado um grave problema na esquina da Rua Siqueira Campos: uma gola de árvore sem vegetação, posicionada em frente à rampa de acesso, impedindo a circulação de pedestres, especialmente daqueles com mobilidade reduzida. Essa obstrução compromete a acessibilidade e evidencia a necessidade de medidas corretivas urgentes. Vale ressaltar que, segundo o depoimento de um trabalhador local, várias pessoas já se acidentaram nesse trecho. Além disso, dentro da gola, há um tubo preto exposto, que sugere a existência de algum tipo de passagem elétrica (Figura 95).

**Figura 93** – Descaracterização: desenho alterado e manchas no piso.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 94** – Problemas estruturais: buracos e manutenção irregular.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 95** – Problemas estruturais: gola de árvore obstruindo a rampa acesso.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

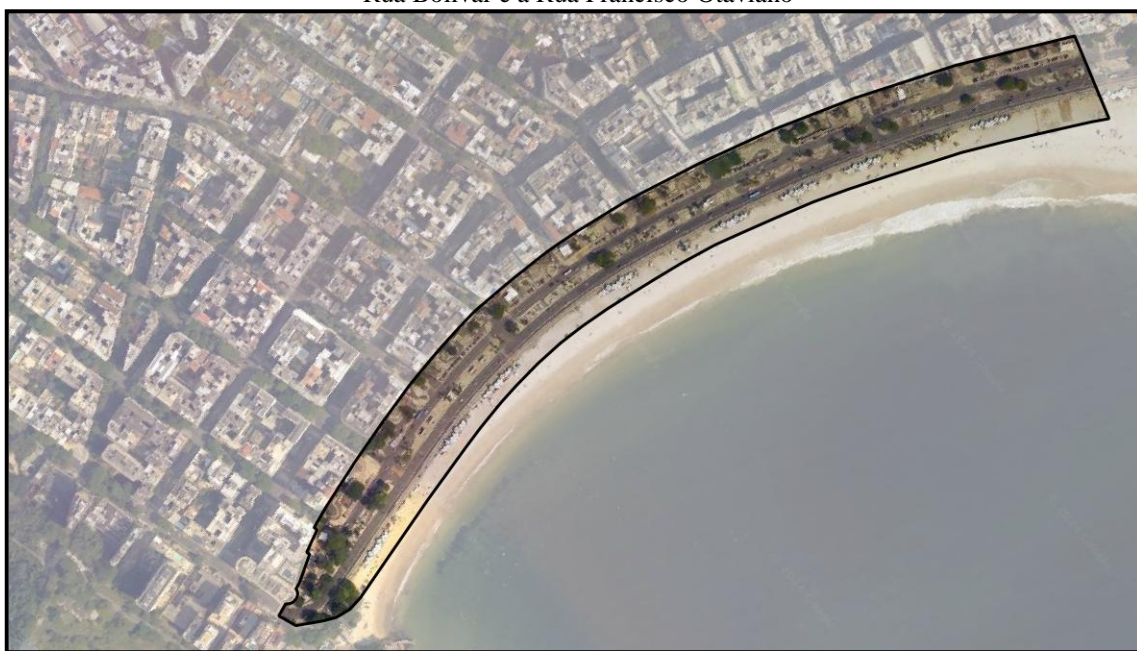
Com base nos dados coletados, verificou-se que este setor apresenta problemas significativos e graves danos pontuais, **encontrando-se em um estado de conservação muito ruim**. Diante dessa situação, torna-se essencial à realização de ações frequentes de inspeções e manutenção regulares.



#### **SETOR 4: Pavimentação da Av. Atlântica entre a Rua Bolívar e a Rua Francisco Otaviano**

O quarto setor analisado está localizado nas mediações do Posto 5 e 6 – Final da Praia de Copacabana – compreendido entre a Rua Bolívar e a Rua Francisco Otaviano (Figura 96). A calçada da frente dos prédios é interceptada por dez ruas transversais, sendo o maior setor analisado. Ele também possui um posto de gasolina situado na calçada do canteiro central que não consta no projeto original.

**Figura 96** – Limitação geográfica - **SETOR 4**  
Rua Bolívar e a Rua Francisco Otaviano



FONTE: Acervo próprio.

AUTOR: Autoria própria. Elaborado no QGIS Desktop 3.32.1 sobre a base: Map data ©2024 Google.

Neste setor foram identificados diversos estabelecimentos comerciais que comprometem a visibilidade da pavimentação ao instalarem estruturas como decks e carpetes sobre o piso. Dessa forma, não foi possível comparar as áreas incorporadas a esses estabelecimentos com o projeto original.

Além disso, foram observados vários problemas físicos que comprometem a integridade da calçada, como buracos, pedras soltas, múltiplos reparos irregulares e raízes de árvores que a deterioram significativamente (Figura 97). Também há intervenções que alteram o desenho original, com trechos apagados ou incompletos, afetando diretamente a autenticidade do pavimento e contribuindo para sua irregularidade (Figuras 98 e 103-A).

Neste trecho da orla, foram observadas duas estruturas que atualmente causam impactos negativos à paisagem. A primeira é o novo prédio do Museu da Imagem e do Som (MIS), localizado na Avenida Atlântica, 3432. A segunda é uma grande estrutura da concessionária

de saneamento básico, Águas do Rio, situada no canteiro central, próximo ao Posto 5. Além disso, ao lado da estrutura da concessionária, ocorre diariamente uma feira noturna, que também influencia a dinâmica e a ocupação do espaço público na região e que, de acordo com as considerações levantadas, também gera impacto negativo na estrutura da pavimentação.

**Figura 97** – Problemas estruturais: manutenção irregular, buracos e raízes causando desníveis no pavimento.  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 98** – Trecho do projeto apagado.  
Avenida Atlântica, esquina com a Rua Miguel Lemos – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.



O projeto do Museu da Imagem e do Som (MIS) em Copacabana foi selecionado através de um concurso realizado em 2009, que contou com a participação de sete renomados escritórios de arquitetura, nacionais e internacionais<sup>110</sup>. O vencedor foi o escritório Diller Scofidio + Renfro, responsável pela concepção arquitetônica do museu, que prevê uma rampa integrada ao calçadão.

A construção MIS começou em 2010 com previsão de conclusão em 2012, mas sofreu diversos atrasos e paralisações devido a problemas de gestão, crises financeiras e revisão do projeto (Figura 99). O rompimento de contratos e a deterioração da estrutura, causada por anos de exposição ao clima, resultaram em ferrugem e infiltrações, exigindo reparos adicionais que impactaram ainda mais o andamento da obra. Além disso, em 2021, o Tribunal de Contas identificou falhas na retomada dos trabalhos, enquanto pedidos de aditivos financeiros elevaram os custos do projeto (Tempo Real RJ, 2025).

**Figura 99** – Museu da Imagem e do Som (MIS).  
Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

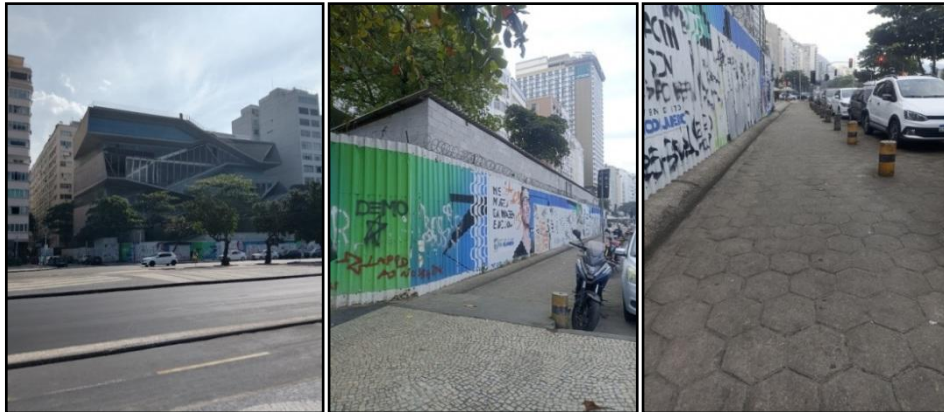
Atualmente, a previsão é de que o museu seja concluído até dezembro de 2025. Enquanto a obra não é finalizada, uma grande parte da calçada permanece cercada por tapumes de metal, limitando o espaço para deslocamento dos pedestres à área do estacionamento (Figura 100).

---

<sup>110</sup> O concurso teve a participação dos escritórios brasileiros Brasil Arquitetura, Isay Weinfeld Arquitetura, Bernardes & Jacobsen Arquitetura e Tacoa Arquitetos, além dos internacionais Shigeru Ban (Japão), Daniel Libeskind e Diller Scofidio + Renfro (EUA). Fonte: [https://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/destinos/2009/08/veja-os-projetos-para-o-novo-mis-em-copacabana\\_49907.html](https://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/destinos/2009/08/veja-os-projetos-para-o-novo-mis-em-copacabana_49907.html)



**Figura 100** – Museu da Imagem e do Som (MIS).  
Tapumes de metal cercando a calçada na Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

Esse trecho chamou muita atenção, pois logo após o paredão de tapumes de metal do MIS, na outra esquina, temos outro paredão impactante, estrutura da concessionária de saneamento básico Águas do Rio (Figura 101).

Essa estrutura está relacionada ao sistema de esgotamento sanitário da região. A Estação Elevatória de Esgoto Parafuso é responsável por encaminhar o esgoto para o Emissário Submarino de Ipanema por meio do Interceptor Oceânico. Atualmente, a estação passa por reformas de reestruturação do sistema de bombeamento (Águas do Rio, 2024).

De acordo com notícia no próprio site, a Águas do Rio obteve autorização do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) para remover as pedras portuguesas da calçada no local da estação, com a garantia de que serão reinstaladas ao término da obra por calceteiros especializados. Além disso, garantem também que a reconstrução seguirá o layout original criado pelo paisagista Roberto Burle Marx (Águas do Rio, 2024). Vale ressaltar que nenhuma parte integrante dessa estrutura consta no projeto original, como apresentado no destaque do trecho ocupado pela concessionária (Figuras 102 e 103-B).

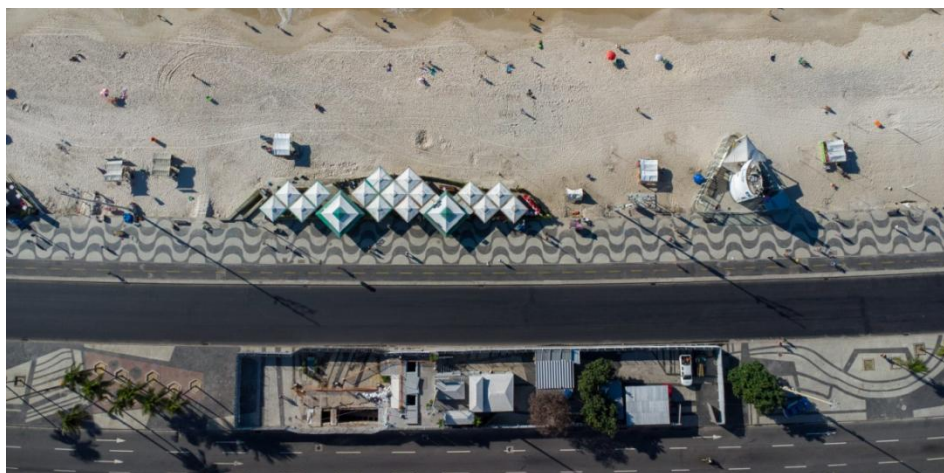
**Figura 101** – Concessionária de saneamento básico, Águas do Rio.  
Tapumes de metal cercando a calçada no canteiro central na Avenida Atlântica – Copacabana.



FONTE: Acervo pessoal.

AUTOR: Fotografia da autora. Jul. 2024.

**Figura 102** – Vista aérea do cercado da concessionária de saneamento básico, Águas do Rio. Calçada no canteiro central na Avenida Atlântica – Copacabana.

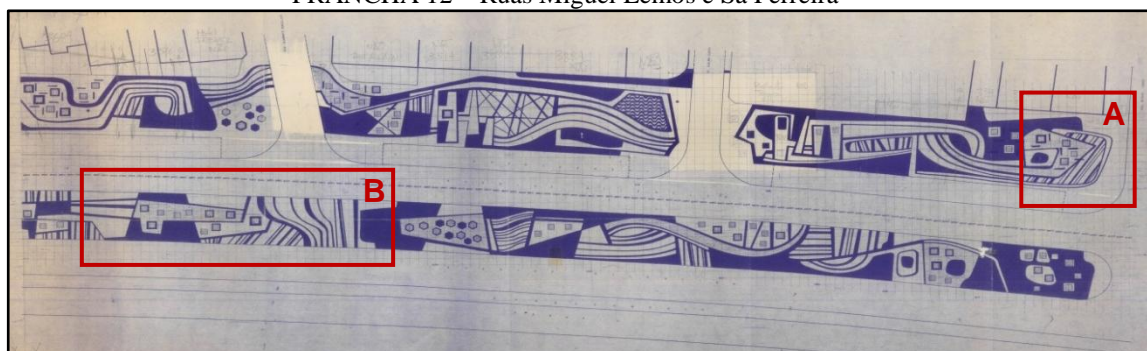


FONTE: Águas do rio.

AUTOR: Autor desconhecido, 2024.

Disponível em: <https://aguasdorio.com.br/reforma-em-estacao-de-esgoto-na-praia-de-copacabana-comeca-nesta-terca-feira/>

**Figura 103** – Projeto alargamento da Avenida Atlântica. Destaque A – trecho atualmente apagado. Destaque B – trecho ocupado pela Águas do Rio. PRANCHA 12 – Ruas Miguel Lemos e Sá Ferreira



FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

A partir dos dados coletados, constatou-se que esse setor enfrenta sérios problemas e danos expressivos, **apresentando um péssimo estado de conservação e trechos extremamente comprometidos**. Diante dessa situação, torna-se indispensável a adoção de medidas emergenciais, incluindo manutenção intensiva e inspeções frequentes, além da formulação e aplicação de um plano eficaz para reparação dos danos e manutenção preventiva.

Como **avaliação geral** do *Calçadão de Copacabana – pavimentação em mosaico de autoria de Roberto Burle Marx e a calçada em “ondas” da orla de Copacabana/Leme*, concluiu-se que **o estado de conservação é ruim**, considerando que os problemas relatados são consideráveis e há muitos danos ao longo de toda a orla. Com isso, há a necessidade de um plano de ação mais elaborado e com medidas de controle mais eficazes.

### 3.3. Patrimônio Paisagístico na Orla de Copacabana: valores atribuídos e conhecimento para salvaguarda

A Orla de Copacabana é considerada um dos cartões-postais, símbolo do Rio de Janeiro e do Brasil, unindo aspectos naturais, históricos e inteirações culturais diversas. Nesse tópico da pesquisa desenvolvida buscou-se identificar os valores atribuídos a esse patrimônio, com foco na avaliação do significado desse bem e no grau de conhecimento sobre sua conservação e proteção através de entrevistas estruturadas.

A presente pesquisa adotou uma abordagem qualitativa com o objetivo de compreender as percepções de frequentadores, moradores do bairro, trabalhadores locais, turistas e visitantes sobre o patrimônio paisagístico da Orla, considerando aspectos relacionados à conservação, infraestrutura, fiscalização e conhecimento dos instrumentos legais voltados à sua proteção. Os dados foram coletados por meio de entrevistas<sup>111</sup> realizadas *in loco*, utilizado um questionário estruturado<sup>112</sup> como instrumento complementar. As perguntas fechadas foram analisadas por meio da contagem de respostas, apresentadas em gráficos de barras (frequência absoluta) e gráficos de pizza (distribuição percentual), com o intuito de facilitar a visualização dos padrões. Já as perguntas abertas foram examinadas por meio da técnica de análise de conteúdo, conforme Bardin (2016). Essa combinação metodológica de recursos visuais e analíticos contribuiu para enriquecer a interpretação dos dados e ampliar a compreensão dos significados atribuídos pelos participantes.

O número médio de entrevistados inicialmente previsto foi de 30 a 80, distribuídos ao longo da orla. Após a aplicação de teste e o primeiro dia de coleta, observou-se repetição nas respostas, indicando que uma amostragem menor seria suficiente. Assim, passou-se a considerar entre 30 e 40 entrevistados para a abordagem mista, com perguntas abertas e fechadas.

A aplicação do teste foi realizada dias 18 e 19 de janeiro de 2024, entre o posto 1 e o 2, sendo entrevistados 11 voluntários. A aplicação “formal” ocorreu entre os dias 20 e 23 de janeiro de 2024, entre o posto 3 e o 5, sendo entrevistados 26 voluntários, totalizando 37 participantes.

---

<sup>111</sup> Apesar de se verificar nos regulamentos da plataforma Brasil a não obrigatoriedade de uma autorização formal para a pesquisa de opinião pública, foi elaborado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido com o intuito de comprovar a veracidade da pesquisa, mas sem a identificação direta do entrevistado, sendo solicitado apenas uma assinatura ou rubrica de acordo com a vontade do voluntário.

<sup>112</sup> Para a coleta de dados utilizou-se um formulário com perguntas (Apêndice A), aplicado *in loco* via plataforma Google, através aplicativo de gerenciamento de pesquisas *Google Forms*. Contudo, ressalto que as respostas foram transcritas para o formulário *in loco*, e que o link não foi disponibilizado para o entrevistado.

### 3.3.1. Perfil dos entrevistados

A pesquisa foi realizada com um grupo diversificado, abrangendo moradores, trabalhadores, turistas e visitantes, conforme as Tabelas 5 e 6 abaixo:

**Tabela 5** – Grupos de entrevistados

GRUPOS	Quantidade	Porcentagem
Morador do bairro	10	27%
Trabalhador	14	38%
Trabalhador e morador do bairro	5	14%
Turista	5	14%
Visitante esporádico / Outros	3	8%
<b>Total entrevistados</b>	<b>37</b>	<b>100%</b>

**FONTE:** Acervo próprio.

A pergunta que deu origem aos dados da Tabela 5: *Como você se identifica em relação ao uso da Orla de Copacabana / Leme?*

A partir dessa identificação foram feitas perguntas direcionadas para cada grupo com o intuito de compreender a diversidade do público que utiliza a Orla de Copacabana/Leme.

De acordo com os dados analisados, a maioria dos moradores entrevistados reside no bairro há mais de cinco anos, possuindo uma forte conexão com a orla. Os trabalhadores locais atuam principalmente nos setores de hotelaria, turismo e comércio ambulante, contribuindo para a economia local. Alguns também residem no bairro. Os turistas e visitantes são atraídos pela paisagem, eventos e opções de lazer, com estadia média de três a sete dias.

**Tabela 6** – Perfil dos Entrevistados

CATEGORIA	Grupo diversificado
Gênero	Masculino, Feminino e pequena parcela que optou por não responder.
Nacionalidade	Predominância de brasileiros, com alguns estrangeiros (Argentina, Nova Zelândia, Uruguai).
Naturalidade	Maioria do estado do Rio de Janeiro, seguido por São Paulo, Pernambuco, Paraíba, Paraná, Rio Grande do Sul, Ceará.
Religião	Catolicismo, Evangélicos, Espiritismo, Religiões de matriz africana, Budismo, Hinduísmo.
Escolaridade	Ensino Superior Completo, Ensino Médio Completo, Ensino Fundamental, Pós-graduação.

**FONTE:** Acervo próprio.

Entre os participantes, a maioria é brasileiro, principalmente morador e trabalhador da região. Somam-se a estes alguns turistas brasileiros vindos do Estado de São Paulo e outros vindos de países como Argentina e Nova Zelândia.

Em relação à naturalidade de moradores e trabalhadores, predominam os cariocas sobre os outros estados brasileiros como São Paulo, Pernambuco, Paraíba, Paraná, Rio Grande do Sul e Ceará. Observa-se uma grande diversidade religiosa, predominando o catolicismo, seguido por evangélicos, espíritas e religiões de matriz africana, além de uma pequena parcela que mencionou outras ou declarou não ter religião. Sobre a escolaridade, os entrevistados apresentam níveis diferentes de formação, desde ensino fundamental básico até ensino superior completo, e uma pequena parcela não possui ensino formal.

**Tabela 7 – Grupos de entrevistados**

<b>DIVISÃO DA PESQUISA MISTA</b>				<b>GRUPOS</b>	<b>Entrevistados</b>
<b>Valores atribuídos à orla de Copacabana e Conhecimento sobre Patrimônio Cultural</b>	<b>4 PERGUNTAS</b>	<b>Conhecimento das diretrizes para Proteção e Preservação do Patrimônio Paisagístico da Orla de Copacabana e Percepções sobre sua Conservação</b>	<b>6 PERGUNTAS</b>	Morador do bairro	10
				Trabalhador	14
				Trabalhador e morador do bairro	5
				Subtotal	29
				Turista	5
				Visitante esporádico / Outros	3
				Subtotal	8
				<b>Total entrevistados</b>	<b>37</b>

**FONTE:** Acervo próprio.

A entrevista foi desenvolvida em duas partes: a primeira parte investigou os valores atribuídos à Orla de Copacabana e seu Patrimônio paisagístico e o conhecimento sobre Patrimônio Cultural com quatro perguntas, sendo duas fechadas e duas abertas, aplicadas a todos os entrevistados dos grupos (37).

A segunda parte analisou o conhecimento da população local sobre as diretrizes para proteção e preservação do Patrimônio Paisagístico da Orla de Copacabana e suas percepções sobre a manutenção desse espaço. O estudo foi estruturado com seis perguntas, sendo quatro fechadas e duas abertas, aplicadas para 29 entrevistados que se identificam como moradores e/ou trabalhadores do bairro – conforme indicado na Tabela 7 acima.



### 3.3.2. Valores atribuídos à Orla de Copacabana e seu Patrimônio paisagístico e Conhecimento sobre Patrimônio Cultural

Em busca de compreender o significado da Orla de Copacabana para moradores e trabalhadores locais e visitantes esporádicos, primeiramente questionou-se sobre sua satisfação <sup>113</sup> em trabalhar e/ou morar próximo à orla, conforme Tabela 8 abaixo:

**Tabela 8** – Nível de Satisfação da População local com a Orla

SATISFAÇÃO	Entrevistados	Percentual
Extremamente satisfeito	10	31%
Satisfeito	21	66%
Insatisfeito	1	3%

**FONTE:** Acervo próprio.

A maior parte dos entrevistados declarou estar satisfeito ou extremamente satisfeito, representando juntos praticamente a totalidade dos entrevistados (97%). Esse resultado sugere que o ambiente de interação social como lazer, diversão, contemplação da natureza, experiências e os serviços atendem bem às expectativas, mas isso não significa que deixem de existir problemas. De forma geral, a satisfação da população local indica que o valor, enquanto espaço de uso público integrado à natureza, supera os problemas existentes.

Em seguida, realizou-se uma pergunta de resposta aberta: *Em poucas palavras, o que a orla de Copacabana significa para você?*

Para analisar as respostas obtidas, foi utilizada a metodologia de análise de conteúdo <sup>114</sup>, baseando-se na contagem das palavras ou trechos mais citados nas respostas. Os termos foram identificados, categorizados e organizados de acordo com sua frequência. As palavras foram agrupadas em categorias relacionadas: Ambiente, Trabalho, Infraestrutura e Bem-Estar – vide Tabela 9.

<sup>113</sup> De acordo com o Dicio, Dicionário Online de Português a satisfação é o ato ou efeito “de satisfazer, de causar ou de sentir prazer, contentamento”. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/satisfacao/>>. E segundo o artigo on-line do site Cidesp (2025) a satisfação é um estado emocional que surge de acordo com as expectativas ou desejos de uma pessoa são atendidos ou superados. Ela pode ser gerada a partir de diversas experiências, como alcançar um objetivo, receber um bom atendimento ou desfrutar de um momento agradável. Disponível em: <<https://cidesp.com.br/artigo/o-que-significa-satisfa-o/>>

<sup>114</sup> A análise de conteúdo é uma metodologia de pesquisa qualitativa usada para interpretar dados (entrevistas, documentos, entre outros materiais escritos ou falados), transformando as informações em unidades de análise. Essas unidades podem ser palavras, frases ou trechos importantes. Em seguida são identificados identificando padrões, significados ou categorias utilizados para estruturar e interpretar esses dados (Bardin, 2016 *apud* Valle e Ferreira, 2025). Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0102-469849377>>

Entre as respostas destaco aquelas que mais representam o significado da Orla de Copacabana para a população local. Elas aparecem em negrito como palavras chaves:

- “**Comodidade** em relação aos serviços, comércio e a integração à natureza. Prática de esportes e a **praia**.”
- “A **beleza natural** e a **pluralidade de pessoas**.”
- “**Fácil acesso a bens e serviços** e um **mix de pessoas** interessante.”
- “**Pessoas** felizes e o clima.”
- “Ambiente agradável para **trabalhar**. **Público** sempre de alto astral.”
- “**Tranquilidade** e **liberdade**.”
- “A maior **concentração de público** pra fazer mais vendas.”

Tabela 9 – Significado da Orla por categoria

CATEGORIA	Palavras-chaves / Frequências
Ambiente	Praia (9), Paisagem (3), Beleza Natural (1), Natureza (1)
Trabalho	Trabalho (3), Público (4), Comodidade (3), Local de trabalho, (2), Turistas (2)
Infraestrutura	Serviços (3), Transporte (2)
Bem-estar	Tranquilidade (2) e Sossego (1), Liberdade (3), Pessoas felizes (1)

FONTE: Acervo próprio.

A palavra “**praia**” se destaca como a mais citada, corroborando a forte relação da população carioca com o mar. **Facilidade de acesso a bens e serviços, trabalho, liberdade, tranquilidade** e **paisagem** também aparecem bastante e sugerem tanto a valorização da conveniência social quanto o valor ao estar em contato com a natureza. A valorização da pluralidade e da diversidade social também é evidenciada a partir da palavra “**pessoas**” dentro do contexto das frases destacadas: “**pluralidade de pessoas**” e “**mix de pessoas** interessante”.

As categorias também nos ajuda a compreender essa dinâmica entre **valor e significado da Orla de Copacabana**. Podemos identificar alguns aspectos valorizados pelos entrevistados:

✓ Na categoria **Ambiente** temos palavras ligadas a natureza, estilo de vida e lazer.  
Resposta: “*A beleza natural e a pluralidade de pessoas*”.

Essa resposta exemplifica o valor desse ambiente de **beleza natural**, e ressalta o valor estético e ambiental da orla para um público diverso. Para parte dos entrevistados, esse ambiente significa **qualidade de vida**, conexão com a natureza e diversidade cultural.

✓ Na categoria **Trabalho** temos palavras que remetem a atividade econômica, turismo, local de trabalho e oportunidades profissionais.  
Resposta: “*A maior concentração de público pra fazer mais vendas*”.

Essa resposta exemplifica o valor econômico atribuído a esse espaço público onde circulam uma grande concentração de pessoas, influenciando diretamente essas oportunidades para o comércio. Para os trabalhadores locais, esse fluxo de possíveis clientes significa sucesso profissional e estabilidade financeira.

✓ Na categoria **Infraestrutura** temos palavras relacionadas a mobilidade, a facilidade de acesso a bens e serviços e praticidade de transporte, estruturas urbanas que contribuem para a qualidade de vida.

Resposta: *“Fácil acesso a bens e serviços e um mix de pessoas interessantes”*.

Essa resposta exemplifica o valor agregado à estrutura urbana, tornando esse espaço público mais funcional e acessível. Tanto para os moradores quando para os trabalhadores da Orla, a facilidade de acesso a serviços diversos pode significar praticidade e conforto.

✓ Na categoria **Bem-estar** temos palavras como liberdade, tranquilidade, sossego e pessoas felizes que sugere um lugar “especial” ligado à qualidade de vida e a satisfação pessoal.

Resposta: *“Tranquilidade e liberdade.”*

Essa resposta exemplifica o valor relacionado à **qualidade de vida** e tranquilidade que se tornam evidentes em um espaço urbano integrado à natureza, onde comodidade da vida urbana se conecta a tranquilidade da vida à beira-mar. Para parte dos entrevistados essa qualidade de vida pode significar **segurança, descanso e bem-estar**.

Para os turistas, o foco do questionamento foi diferente. Questionou-se sobre sua interação com o objeto de estudo.

*Como está sendo a sua experiência na Orla de Copacabana / Leme?*

**Tabela 10** – Experiência do Turista na orla Copacabana / Leme

EXPERIÊNCIA	Entrevistados	Percentual
Excelente	4	80%
Boa	1	20%

**FONTE:** Acervo próprio.

Os parâmetros utilizados foram: Excelente, Boa, Regular ou Ruim. Os resultados mostram que a maioria declarou que a estadia foi Excelente e Boa, não há nenhuma resposta Regular e Ruim. Portanto, os 5 turistas entrevistados tiveram uma boa impressão da Orla Copacabana/Leme.

Em seguida, realizou-se uma pergunta de resposta aberta:

*Cite um ou dois exemplos significativos de sua experiência durante a estadia em Copacabana/Leme.*

As respostas dos Turistas entrevistados estão transcritas com as palavras chaves em negrito:

- “Mistura de cidade, **praia** e gente interessante.”
- “Boa qualidade das **pessoas**.”
- “Gostei da **praia** e dos quiosques, mas como estou hospedada na Lapa não deu tempo de conhecer melhor a **praia**. A única coisa que não **gostei** foi à dificuldade em utilizar os banheiros, filas muito grande e demora muito.”
- “**Friendly people** and **good** weather.”<sup>115</sup>
- “**Paisagem** e os cariocas são **pessoas** muito atenciosas.”

As palavras que aparecem com mais frequência são “praia” (3), “gostei” (2), “pessoas” (2), “paisagem” e “gente” (1). As palavras “praia” e “paisagem” aparecem contextualizando **valor de um ambiente de beleza natural**, como analisado anteriormente. Já a palavra “gostei” aparece na mesma resposta em dois contextos distintos:

- ✓ **Expressão de afeição:** “Gostei da praia e dos quiosques [...]”, demonstrando um sentimento positivo, uma avaliação favorável sobre a experiência.
- ✓ **Negação da satisfação:** “A única coisa que **não gostei** foi a dificuldade em utilizar os banheiros [...]”, a inclusão da palavra “não”, demonstra aspecto negativo da experiência.

A palavra “pessoa” junto com sua versão no coletivo e informal “gente”, além da tradução em inglês “people” também ajudaram a compreender a experiência desse visitante na Orla de Copacabana:

A frase “Boa qualidade das **pessoas**.” e o termo “friendly **people**” transmitem a ideia de hospitalidade e acolhimento, atribuindo um aspecto positivo para a população local, como educação e comportamento agradável. O termo “**gente** interessante” diferente de “pessoas” transmite a ideia de diversidade.

Essas palavras nos remetem a uma experiência que combina hospitalidade, diversidade cultural em um espaço público acolhedor integrado à natureza, e destacam essas características marcantes da Orla de Copacabana.

Para entender melhor o que os diferentes grupos que frequentam a Orla de Copacabana sabem sobre Patrimônio Cultural, foram elaboradas perguntas fechadas e questionou-se sobre proximidade com o tema.

---

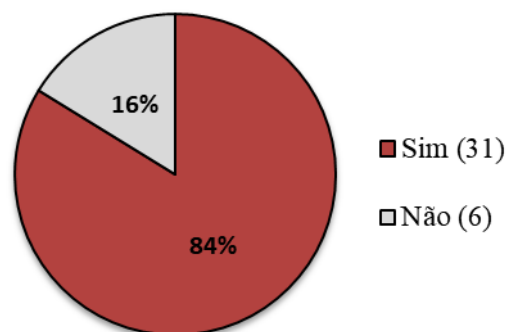
<sup>115</sup> Tradução própria: “Pessoas amigáveis e tempo bom”.

Sobre Patrimônio Cultural primeiramente questionou-se:

*Você sabe o que é patrimônio cultural?*

De acordo com os dados levantados, 31 dos entrevistados afirmaram saber o que é patrimônio cultural, enquanto 6 alegam não saber ou ter conhecimento limitado – Gráfico 1 ao lado. Esses dados revelam que grande parte dos entrevistados possui conhecimento mínimo sobre o conceito.

**Gráfico 1** – Conhecimento sobre Patrimônio Cultural



FONTE: Acervo próprio.

*Em relação ao seu conhecimento sobre o tema do “patrimônio cultural”, como você se classifica:*

As respostas foram tabuladas conforme o número de entrevistados na Tabela 11 abaixo:

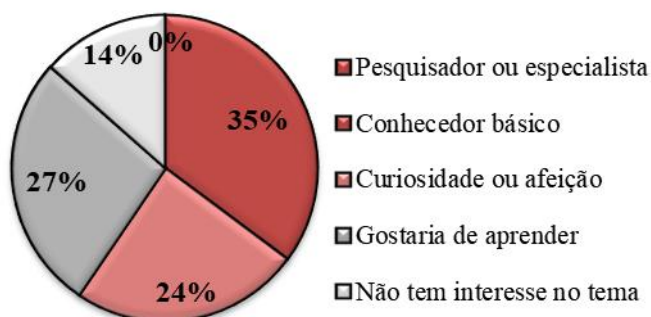
**Tabela 11** – Proximidade com o Tema Patrimônio Cultural

CLASSIFICAÇÃO	Entrevistados
Pesquisador ou especialista	0
Conhecedor básico	13
Curiosidade ou afeição	9
Gostaria de aprender	10
Não tem interesse no tema	5

FONTE: Acervo próprio.

Correlacionando essas informações com os dados sobre o nível de proximidade com o tema na Tabela 11 e Gráfico 2, podemos perceber que há uma contradição. Entre os 31 entrevistados que afirmam saber o que é patrimônio cultural, entende-se que estejam entre os que se identificam como “conhecedores básicos” (13) ou aqueles indicaram “curiosidade ou afeição” pelo assunto (9). Com isso, temos apenas um grupo composto de 22 pessoas que indicam ter um nível de entendimento ou afinidade com o tema, ou seja, 59% dos entrevistados. Mesmo

**Gráfico 2** – Nível de Proximidade com o Tema Patrimônio Cultural



FONTE: Acervo próprio.



diante dessa divergência, e embora nenhum dos entrevistados se identifique como pesquisador ou especialista no tema, há um grupo significativo com algum nível de conhecimento básico.

Ao observar os dados sobre autotransclassificação do conhecimento sobre Patrimônio (Tabela 11 e Gráfico 2) também percebemos um indicativo do nível de interesse pelo assunto. Parte dos entrevistados demonstrou interesse em aprender mais sobre o tema: 10 afirmaram que gostariam de aprender mais sobre o patrimônio, enquanto 9 sinalizaram ter alguma curiosidade. Já o número de desinteressados foi pequeno, totalizando apenas 5 entrevistados.

Contudo, esse resultado aponta que ainda existe uma necessidade de iniciativas educativas ou campanhas que ampliem o acesso ao conhecimento sobre a importância do patrimônio cultural na região.

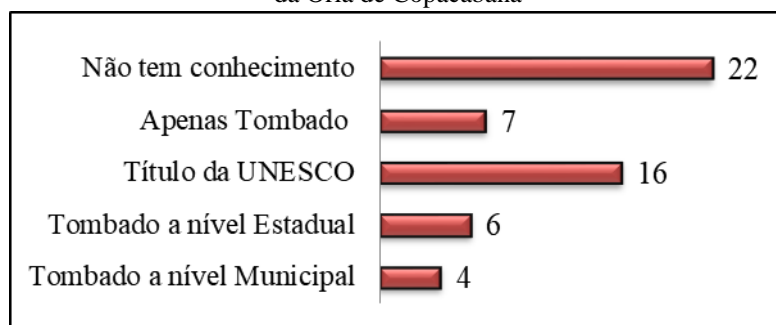
### 3.3.3. Conhecimento das diretrizes para Proteção e Preservação do Patrimônio Paisagístico da Orla de Copacabana e percepções sobre sua conservação

O tombamento tem sido, por excelência, o instrumento de preservação do patrimônio cultural brasileiro. Tornou-se, por isto, muito conhecido; quase um sinônimo de qualquer ato de proteção do patrimônio cultural. Isto induz a que muitos pensem ser ele o único, ou o melhor instrumento de proteção legal ao patrimônio cultural. Esta, no entanto, não é uma boa conclusão. Por força da permanência histórica do Decreto-lei 25/37, vigente até os dias de hoje, e certamente em função da excelência do seu texto, o tombamento é o instrumento de preservação mais difundido, e mais sedimentado juridicamente. Mas existem outras formas de proteção, diversas do tombamento, que podem ser usadas [...]. (Rabello, 2005, p. 10)

Para a investigação sobre o conhecimento da população local em relação aos instrumentos legais de proteção da Orla de Copacabana, inicialmente foram abordados aspectos relativos ao tombamento Estadual e Municipal, assim como o reconhecimento mundial como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. Para essa análise, foi formulada a seguinte questão:

**Gráfico 3** – Conhecimento sobre os instrumentos de proteção da Orla de Copacabana

*Em relação ao seu grau de conhecimento sobre a proteção desse patrimônio (Orla de Copacabana), você sabe que:*



FONTE: Acervo próprio.

De acordo com os dados (Gráfico 3) a maioria dos entrevistados (22) não tem conhecimento sobre os instrumentos de proteção da Orla de Copacabana, indicando a necessidade de maior divulgação. O reconhecimento da UNESCO se destaca (16), enquanto o Tombamento Estadual e Municipal (6 e 4, respectivamente) foram pouco citados entre o público entrevistado. Esse dado indica que o reconhecimento internacional tem uma maior visibilidade comparado aos tombamentos nacionais. A resposta “Apenas Tombado” (7) indica o conhecimento da proteção de maneira superficial. De forma geral, esses dados refletem uma necessidade de maior divulgação sobre a proteção e preservação desse bem, além da educação patrimonial.

Para continuar a investigação sobre as medidas de proteção da Orla de Copacabana, os entrevistados foram questionados quanto ao conhecimento de outros instrumentos de preservação. Entre eles, destaco a Deliberação do Conselho Estadual de Tombamento (CET), que estabelece os parâmetros de gestão das orlas tombadas (Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon), sendo este o principal referencial desta pesquisa.

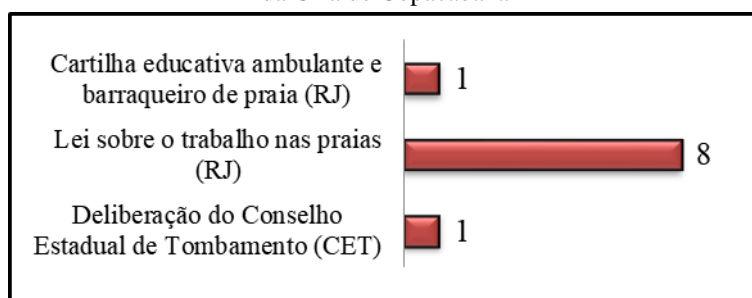
Além deste, foram incluídos na investigação: as leis que amparam e estabelecem o trabalho nas praias do município do Rio de Janeiro e a cartilha educativa destinada ao comerciante ambulante e barraqueiro de praia do município do Rio de Janeiro.

Esses instrumentos também foram investigados devido ao impacto que a utilização desse espaço por comerciantes locais pode causar na estrutura física das calçadas tombadas. Questionou-se:

*Em relação ao seu grau de conhecimento sobre a existência de outros instrumentos legais para proteção, conservação e preservação desse patrimônio (Orla de Copacabana / Leme). O que você conhece:*

Segundo os dados (Gráfico 4) o nível de conhecimento sobre esses instrumentos de proteção da Orla de Copacabana é extremamente baixo. Apenas um entrevistado citou a cartilha

**Gráfico 4** – Conhecimento sobre outros instrumentos de proteção da Orla de Copacabana



FONTE: Acervo próprio.

volta para ambulantes e barraqueiros das praias do Rio e a Deliberação do CET. Já a lei sobre o trabalho nas praias do Rio de Janeiro foi mencionada por oito dos entrevistados, possivelmente por afetarem

diretamente trabalhadores da praia. De uma forma geral, os dados indicam que essas leis e diretrizes locais de preservação e conservação são pouco divulgadas ou reconhecidas pelos entrevistados.

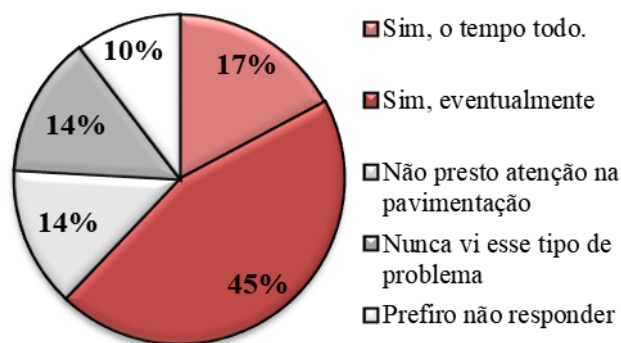
Tendo em vista a pesquisa realizada sobre os problemas estruturais nas Calçadas tombadas na Orla de Copacabana/Leme, buscou-se compreender a percepção da população local com relação a esses problemas. Para isso, foram levantadas questões a fim de obter diferentes pontos de vista e aprofundar essa análise. As perguntas foram estruturadas de forma a obter inicialmente dados estatísticos, isto é, perguntas fechadas seguidas por perguntas abertas, justificando a primeira resposta, enriquecendo a análise com uma abordagem qualitativa.

Sobre problemas estruturais perguntou-se:

*Ao caminhar ou passear pelas calçadas da orla de Copacabana / Leme, você encontra problemas estruturais na pavimentação ou de uso no espaço? Caso sim, com que frequência.*

Ao analisar os dados (Gráfico 5) observa-se que a maioria dos participantes percebe algum tipo de problema estrutural na pavimentação ou no uso da Orla de Copacabana e do Leme, embora sejam frequências diferentes. Entre os entrevistados, 17% dizem que acontece o tempo todo (5), enquanto 45% os percebem eventualmente (13) totalizando 62%. Esse dado representa um número significativo de pessoas que percebem algum tipo de falha ou problema no processo de manutenção desse espaço. Apesar de 14% afirmarem não ver problemas estruturais (4) e 14% não estarem atentos à pavimentação (4).

Gráfico 5 – Percepções sobre problemas estruturais



FONTE: Acervo próprio.

Em seguida, realizou-se a pergunta de resposta aberta: *Caso tenha respondido sim na questão anterior. Cite um ou dois tipos de problemas estruturais na pavimentação ou no uso no espaço que você tenha visto.*

Assim como no item 3.3.2 deste Capítulo, a análise foi estruturada utilizando a metodologia de análise de conteúdo, baseada na identificação das palavras e trechos mais mencionados nas respostas. Os termos recorrentes foram identificados, categorizados e organizados conforme sua frequência.

As palavras foram agrupadas em categorias relacionadas: Pavimentação e infraestrutura, Ocupação do espaço público e Higiene e meio ambiente – Tabela 12.

Entre as respostas destacam-se as que mais representam os problemas estruturais encontrados na Orla de Copacabana e Leme pela população local. Em negrito constam as palavras-chaves:

- “**Buracos, remendos, pedras soltas, veículos estacionados na calçada.**”
- “**Pedras soltas** ou **remendos** mal feitos.”
- “**O calçamento** é muito irregular **pedras soltas.**”
- “Problemas na pavimentação, **moradores de rua** e **camelôs** ocupando espaço da calçada.”
- “**Irregularidades no chão** - tipo altos e baixos.”
- “**Rampas de cadeirantes impróprias.**”
- “**Lixo na rua** e falhas no calçamento.”
- “Perto dos bancos tem muito **buraco** e às vezes muito sujo por **moradores de rua.**”
- “Falhas nas **calçadas**, impactos ambientais negativos dos grandes eventos, como shows de graça e suas consequências, tais como roubo e violência.”

**Tabela 12**– Percepções de problemas estruturais por categoria.

CATEGORIA	Palavras-chaves / Frequências
<b>Pavimentação e infraestrutura</b>	Pedras soltas (6), Buracos (5), Falhas na calçada/calçamento (3), Remendos mal feitos (3), Desnível/Ressalto do piso (2), Irregularidades no piso/calçamento (2), Rampas de cadeirantes impróprias (1)
<b>Ocupação do espaço público</b>	Carros/Veículos estacionados na calçada (4), Ambulantes/Camelôs ocupando espaço (2), Moradores de rua ocupando calçadas (2)
<b>Higiene e meio ambiente</b>	Lixo na rua (1), Impactos ambientais negativos de grandes eventos (1)

**FONTE:** Acervo próprio.

O trecho “**Pedras soltas**” se destaca como o mais citado, seguido de “**Buracos**”, “**Falhas na calçada**” ou “**calçamento**” e “**Remendos mal feitos**”. Essas citações mostram a identificação da existência de problemas de estruturais nas Calçadas tombadas de Copacabana e Leme pela população local e corrobora com a pesquisa realizada neste Capítulo (item 3.2). Outros problemas citados, “**irregularidades no piso**” e “**carros estacionados**”, impactam diretamente na segurança e na mobilidade urbana. Apesar de ter apenas uma ocorrência é importante mencionar a citação “**Rampas de cadeirantes impróprias**”, pois, como foi observado ao longo da pesquisa de campo, existem problemas significativos em relação a estrutura e localização das rampas de acesso (Figuras 60 e 95).

As categorias também nos ajudam a compreender os problemas estruturais encontrados na Orla de Copacabana e Leme sob o ponto de vista da população local:

✓ Na categoria **Pavimentação e infraestrutura** os termos mais citados estão associados à integridade estrutural da pavimentação.

Respostas:

*“O calçamento é muito irregular, pedras soltas.”*

*“Pedras soltas ou remendos mal feitos.”*

Essas respostas exemplificam de forma clara os problemas estruturais encontrados e reforçam a percepção de falta de manutenção adequada. Sugerem riscos para pedestres e podendo comprometer a segurança e mobilidade urbana de forma significativa. Além disso, pedras soltas comprometem a acessibilidade e a durabilidade do calçamento, exigindo uma manutenção frequente.

✓ Na categoria **Ocupação do espaço público** temos trechos que indicam uma apropriação indevida desse espaço público.

Respostas:

*“Problemas na pavimentação, moradores de rua e camelôs ocupando espaço da calçada.”*

*“Buracos, remendos, pedras soltas, veículos estacionados na calçada.”*

Essas respostas mostram o uso indevido do espaço destinado aos pedestres. Evidenciam questões ligadas à ocupação do espaço público por moradores de rua e camelôs que compartilham o ambiente das calçadas, além da presença de veículos sobre as calçadas, que causam problemas no nivelamento da pavimentação, dificultam o deslocamento dos pedestres e podem indicar falhas na fiscalização do espaço urbano. Essa ocupação indevida também compromete a acessibilidade e a mobilidade urbana

✓ Na categoria **Higiene e meio ambiente** temos apenas duas sinalizações, que apesar de serem mencionadas poucas vezes, são um registro fundamental, pois destacam a importância da conscientização ambiental na preservação desse patrimônio.

Respostas:

*“Perto dos bancos tem muito buraco e às vezes muito sujo por moradores de rua.”*

*“Falhas nas calçadas, impactos ambientais negativos dos grandes eventos, como shows de graxa e suas consequências, tais como roubo e violência.”*

Essas respostas destacam não apenas falhas na infraestrutura, mas também impactos ambientais e sociais. Elas mencionam os efeitos dos grandes eventos que ocorrem com frequência na orla e como eles impactam diretamente na qualidade ambiental e na limpeza urbana.



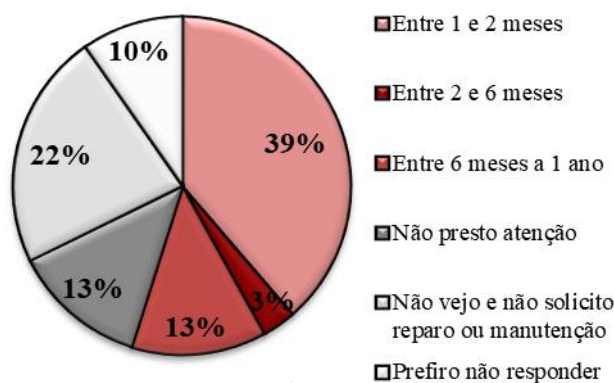
Para finalizar a investigação, buscou-se compreender a percepção da população local sobre a frequência e a eficiência no processo de manutenção nas calçadas da Orla de Copacabana/Leme, além de verificar os meios utilizados para as solicitações dessas manutenções.

Sobre o processo de manutenção perguntou-se:

*Com que frequência você vê ou solicita algum tipo de reparo ou manutenção para o conjunto Urbano-paisagístico junto às praias do Leme e Copacabana (calçadas centrais e laterais, canteiro central e espécies arbórea)?*

De acordo com os dados (Gráfico 6) a maioria dos entrevistados 39% observa ou solicita reparos no conjunto urbano-paisagístico com maior frequência, entre 1 e 2 meses (12). Apenas 3%, ou seja, uma pessoa, indicou notar algum tipo manutenção entre 2 e 6 meses, enquanto 13% notam entre 6 meses e 1 ano (4). No entanto, há um grupo de 13% dos entrevistados que não presta atenção (4) e 22% que não vê e não solicita nenhum tipo de manutenção (7). Considerando esses dois grupos, temos um grupo significativo que não percebe o processo de manutenção desse espaço, 35% dos entrevistados. Além da falta de atenção, esses dados sugerem um desinteresse ou que esse grupo não considera essa observação com sua responsabilidade.

**Gráfico 6 – Percepções sobre reparos e manutenções**



FONTE: Acervo próprio.

Na sequência realizou-se a seguinte pergunta de resposta aberta:

*Caso solicite ou veja algum tipo de reparo ou manutenção para o conjunto urbano-paisagístico junto às praias do Leme e Copacabana, especifique uma ou duas solicitações e a forma de solicitação (meio, local ou órgão):*

Como as respostas abrangeram observações, solicitações e formas de solicitações sobre reparo ou manutenção do conjunto urbano-paisagístico, a análise foi estruturada utilizando a metodologia de análise de conteúdo, de acordo com o tipo de resposta. Os termos recorrentes também foram identificados e organizados de acordo com sua categoria e sua frequência.

Os termos foram agrupados nas categorias: Manutenções observadas, Solicitações feitas e Órgãos ou Meios de Solicitação – Tabela 13.

Entre as respostas dos entrevistados destacam-se as mais significativas relativas a cada categoria em negrito, com palavras-chaves:

- “**Relocando pedras** o no calçadão, às vezes.”
- “**Tampando buraco** na calçada.”
- “Já solicitei para o esgoto e para o calçadão.”
- “Na calçada a **prefeitura** já faz a **manutenção** sempre e sem precisar pedir. Só fazem o pedido pra **Orla Rio** para fazer alterações ou **reformas no quiosque**. Fiz pedido de **intervenção** apenas para acrescentar os frízeres **no quiosque**. Precisou cobrir com uma caixa de madeira.”
- “Nunca fiz. Se fizer algum tipo de alterações sem pedido, a **Orla Rio** aplica multa imediata.”

**Tabela 13** – Percepções sobre reparos e manutenções por categoria.

CATEGORIA	Palavras-chaves / Frequências
<b>Manutenções observadas</b>	Calçada (3), Tampando buraco (2), Obras na calçada (1), Relocação de pedras no calçadão (1), Obras no restaurante (1), Esgoto (1), Poda de árvore (1), Banheiro público (1)
<b>Solicitações feitas</b>	Esgoto (1), Calçadão (1), Intervenção no quiosque (1)
<b>Órgãos ou Meios de Solicitação</b>	Prefeitura do Rio de Janeiro (1), Orla Rio (3), Síndico do condomínio (1)

**FONTE:** Acervo próprio.

O número de ocorrências relacionadas às manutenções observadas é significativo, os termos: “Calçada”, “Tampando buraco”, “Obras na calçada” e “Relocação de pedras no calçadão” indicam que, de forma geral, o público local percebe a manutenção e a conservação constante das Calçadas. Já as solicitações, Órgãos ou Meios, estão relacionados a intervenções específicas, citadas poucas vezes, necessitando de mais investigações. Apesar de haver um reconhecimento relacionado à manutenção da pavimentação, ainda percebe-se uma infraestrutura deficitária para solucionar todas as demandas.

De acordo com os dados de cada categoria podemos observar o ponto de vista da população local sobre o processo de manutenção e conservação desse patrimônio:

✓ Na categoria **Manutenções observadas** os termos mais citados estão relacionados à manutenção e à conservação da pavimentação. O número de ocorrências relacionadas à poda de árvore, obras no restaurante e banheiro público são casos isolados, mas ainda presentes na rotina de manutenção.

Respostas:

“**Tampando buraco** na calçada.”

“**Relocando pedras** no calçadão, às vezes.”

Essas respostas indicam a percepção do processo de restauração, contudo o termo “às vezes” sugere que esse tipo de manutenção não é realizado de forma constante.

✓ Na categoria **Solicitações feitas** temos apenas três indicações pontuais. Esse número reduzido sugere uma possível falta de orientação quanto aos meios ou aos canais oficiais para esses pedidos e solicitações.

Resposta:

“Já **requisitei** manutenção para o **esgoto** e o **calçadão**.”

Essa resposta revela a necessidade de solicitação de autorização e consciência de que essa autorização é necessária, seja devido a regras ou consequências geradas pela intervenção não autorizada.

✓ Na categoria **Órgãos ou Meios de Solicitação** foram citadas apenas três formas de solicitação para manutenção, sendo a Orla Rio, gestora da Orla de Copacabana, a mais citada.

Resposta:

“Nunca fiz. Se fizer algum tipo de **alterações sem pedido**, a **Orla Rio** aplica **multa** imediata.”

Essa resposta evidencia a regulamentação que impede modificações sem prévia autorização. Esse tipo de controle ou fiscalização por parte da Orla Rio, da prefeitura, entre outros órgãos de ordenamento ou preservação, garante o controle desse espaço público, preservando e conservando a integridade e autenticidade das Calçadas tombadas.

### **3.3.4 Contribuições da pesquisa**

A falta de informação sobre medidas de proteção patrimonial é preocupante, pois esse desconhecimento pode comprometer o processo de conservação desse patrimônio ao longo do tempo. Diante do exposto nesta pesquisa, observou-se que apesar de haver alguma consciência sobre o reconhecimento da UNESCO, existe pouco conhecimento sobre os processos de tombamento, seja a nível Municipal ou Estadual. O baixo número de respostas sobre outros instrumentos de proteção e conservação desse patrimônio, Deliberação do CET e a Cartilha Educativa, indica que existe uma ausência ou falha no processo de divulgação dessas informações. Apesar da lei sobre o trabalho nas praias ser relativamente mais conhecida, é necessário aumentar a conscientização sobre todas as medidas que garantam a proteção desse bem. Essas informações reforçam a importância de iniciativas educativas para

aumentar a compreensão da população local sobre a preservação do patrimônio cultural, além da conscientização sobre a importância histórica e patrimonial da orla de Copacabana e suas Calçadas tombadas.

O grande número de problemas estruturais encontrados, o descumprimento de regras para utilização desse espaço público e a baixa percepção sobre o processo de manutenção, sugerem oportunidades para campanhas educativas sobre a importância da conservação desse patrimônio. O fortalecimento de canais de comunicação entre a população e os órgãos responsáveis por sua manutenção podem incentivar as solicitações e as autorizações para que sejam realizados reparos de acordo com os procedimentos corretos baseados na técnica tradicional de calcetaria Portuguesa nas Calçadas tombadas, além da utilização responsável desse espaço público. Essas estratégias podem incentivar maior participação dos cidadãos na preservação desse patrimônio, contribuindo para revitalização do calçadão e melhorias na estrutura da pavimentação.

Contudo, essas estratégias podem ser variadas, tais como placas informativas ou inclusão de totens em pontos estratégicos ao longo da orla, contendo informações históricas, regras de utilização do espaço público (praia e calçadão), indicativos sobre o reconhecimento da UNESCO e seus Tombamentos Estadual e Municipal, entre outras informações que ajudem no processo de conscientização e utilização responsável desse patrimônio. Campanhas educativas e eventos culturais também podem ser eficazes para aumentar o envolvimento da comunidade e um maior engajamento da população local na conservação e na defesa desse patrimônio.

### **3.4. Orla de Copacabana e seu Patrimônio Paisagístico: uma análise crítica sobre a conservação das Calçadas de Copacabana**

As Calçadas de Copacabana, ícone do imaginário carioca e brasileiro, enfrenta um paradoxo evidente: apesar de ser tombada é negligenciada sistematicamente, comprometendo sua integridade física. Essa realidade levanta uma questão fundamental: a preservação de um patrimônio não se sustenta apenas através de sua proteção formal, mas exige a manutenção contínua e a reafirmação de seu valor cultural. Considerando esse cenário, este estudo avalia o estado de conservação das Calçadas de Copacabana com base nas análises apresentadas neste capítulo, articulando dados empíricos com aportes teóricos de Yllana (2019; 2020) e documentos do IPHAN (2011) e da UNESCO (2011, 2023).

A Orla de Copacabana, reconhecida internacionalmente como Paisagem Cultural Urbana pela UNESCO desde 2012, revela uma contradição entre o valor simbólico atribuído a esse espaço e sua condição física atual. A análise setorial realizada ao longo de quatro setores da Avenida Atlântica evidencia um processo contínuo de descaracterização, negligência e apropriação indevida do espaço público, comprometendo os princípios de integridade e autenticidade definidos pela UNESCO (2011, 2023). Esses conceitos fundamentais foram utilizados como referência para a avaliação do estado de conservação da Orla de Copacabana, especialmente diante das intervenções que alteram o traçado original das calçadas, além daquelas que comprometem sua função como espaço público. Em seu relatório de 2023, a UNESCO alerta que “a descaracterização de elementos paisagísticos compromete não apenas o valor estético, mas a função social e simbólica do patrimônio” (UNESCO, 2023, p. 14).

Yllana (2019, 2020) defende que o patrimônio paisagístico não se limita à memória do passado, mas projeta identidades futuras a partir do entorno vivido. Para a autora, “o Patrimônio se relaciona não apenas com o passado, constituído através da memória coletiva, mas principalmente com o futuro identitário de uma comunidade a partir de seu próprio entorno, dando ênfase à Paisagem Cultural e ao Patrimônio Paisagístico” (Yllana, 2019, p. 39). A Orla de Copacabana, nesse sentido, é mais do que um cartão-postal: é um espaço de pertencimento, de práticas cotidianas e de construção de memórias.

Contudo, Yllana (2019) destaca em sua pesquisa que foram encontrados sinais evidentes de negligência, como reparos mal executados, descaracterização do traçado original e apropriação indevida do espaço público por estabelecimentos comerciais, comprometendo a fruição visual e a autenticidade do patrimônio. A autora comenta que o ICOMOS, em sua avaliação técnica para a candidatura a Lista do Patrimônio Mundial em 2011, manifestava preocupação com a *Autenticidade* diante da deterioração do projeto original, colocando em risco a manutenção do título. Por isso, tornou-se essencial implementar medidas para conservação, especialmente no que diz respeito à vegetação e aos mosaicos.

Autenticidade [...] A paisagem desenhada por Burle Marx, em torno de quase toda costa da Baía de Guanabara, que compreende o Parque do Flamengo e a reconstrução da praia de Copacabana, conserva inteiramente a paisagem e a morfologia de seu desenho original, assim como ainda conferi benefícios sociais para a cidade. Entretanto, alguns trechos desta paisagem estão vulneráveis a modificações graduais, tais como: a **pavimentação** e o plantio **ao longo de Copacabana**, onde falta árvores e os **mosaicos precisam de ser substituídos**. (ICOMOS, 2012, p. 383 – negrito nosso – tradução nossa)<sup>116</sup>.

---

<sup>116</sup> “Authenticity [...] The landscape designs of Burle Marx around almost the entire coast of Guanabara Bay, comprising Flamengo Park and the reconstruction of Copacabana beaches conserve entirely landscape and morphology of their original designs and still confer high social benefits to the city. However, in some instances



De acordo com o Dossiê da candidatura a Patrimônio Mundial, foi firmado um compromisso pelos órgãos e instituições responsáveis pela candidatura do Rio à lista da UNESCO. Esse compromisso se materializou na elaboração de um Marco Lógico, instrumento de planejamento que define objetivos, metas, indicadores e responsabilidades na gestão desse Sítio. O Marco Lógico serve como base para o monitoramento do sítio, permitindo avaliar a efetividade das ações de preservação e conservação da paisagem cultural IPHAN (2011). Na Tabela 14 abaixo temos os parâmetros definidos no Marco Lógico, destaco parte da tabela correspondente a Praia de Copacabana:

**Tabela 14 – Marco Lógico do Sítio Rio Patrimônio Mundial**

RESULTADOS	INDICADORES	FATORES DE VERIFICAÇÃO	PRESSUPOSTOS
R5) Praia de Copacabana, Pontões do Leme e do Arpoador com seu Plano de Conservação e Revitalização elaborado e as áreas conservadas propriamente	<p>a) Plano de Recuperação e Revitalização da Praia de Copacabana elaborado até janeiro de 2010, atendendo aos seguintes itens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recuperação de todos os elementos constantes do Plano original de Burle Marx, em especial os mosaicos em pedra portuguesa com técnicas de conservação compatíveis com a qualidade internacional</li> <li>Reordenamento do uso dos espaços públicos de forma a não bloquear e descaracterizar os elementos tombados</li> <li>Remoção de elementos descaracterizadores do projeto original como equipamentos urbanos, toldos, gradeas de ferro, etc</li> <li>Revitalização dos usos dos espaços públicos com incentivos a práticas sociais e culturais adequadas ao espaço tombado</li> </ul>	<p>Relatório de Atividades da coordenação do Plano de Recuperação</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aprovação dos projetos e obras pelo INEPAC e demais órgãos competentes</li> <li>Contagem da visitação através das listas de visitantes dos Fortes Duque de Caxias e de Copacabana</li> </ul>	<p>a) Manutenção de sua condição de área culturalmente e ambientalmente protegida;</p> <p>b) Manutenção de sua gestão municipal, com repasse de recursos necessários;</p> <p>c) Manutenção de sua condição de patrimônio ambiental e cultural tombado, com interlocução adequada junto aos diversos órgãos federais envolvidos na proteção do patrimônio histórico, cultural e ambiental;</p> <p>d) Interesse e participação de entes privados na conservação do patrimônio cultural</p> <p>e) interesse mútuo dos partícipes na gestão futura compartilhada da orla</p>

FONTE: Dossiê Rio de Janeiro – Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar, p. 92.

Diante do aporte teórico e dos dados empíricos apresentados neste Capítulo, podemos perceber que essa negligência se estende desde a avaliação técnica para a candidatura ao título da UNESCO até os dias atuais, apesar da criação do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH<sup>117</sup> e do plano de gestão desenvolvido pelo Instituto<sup>118</sup>.

of the designed landscape are vulnerable to incremental change – such as the paving and planting along Copacabana, where missing trees and mosaics need replacing”.

<sup>117</sup> Órgão vinculado à prefeitura, cujo objetivo é gerenciar o sítio reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Cultural da Humanidade. Criado por meio do Decreto nº 35.879, de 5 de julho de 2012 e ratificado pela Lei 5547 de 27 de dezembro de 2012.

<sup>118</sup> Para esta pesquisa foram consultados todos os relatórios de gestão do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) disponíveis, relativos ao período de 2009 a 2024. Disponíveis em: <<https://irph.prefeitura.rio/relatorios/>> Acesso em: 5 de abril de 2025.

O IRPH é dividido em duas coordenadorias distintas: a Coordenadoria de Estudos e Planos (CEP) e a Coordenadoria de Conservação do Patrimônio Cultural (CCPC), voltadas, respectivamente, à proteção e à conservação de bens relacionados ao Patrimônio Cultural. Em seu Relatório de Gestão, o Instituto especifica essas competências:

As atribuições do órgão municipal são organizadas num tripé que consiste nas ações de **proteção, conservação e valorização** do patrimônio cultural, que reflete diretamente na estrutura organizacional administrativa e técnica do IRPH.

[...]

À CEP cabe os estudos e propostas de legislações voltadas à proteção e registros de bens e áreas e à CCPC a responsabilidade de zelar, orientar e fiscalizar projetos e obras em bens e área já protegidas por legislação específica, visando sua conservação. (Rio de Janeiro, 2024a, p. 4 – grifo do autor)

O Relatório de Gestão do IRPH (Rio de Janeiro, 2024a) apresenta as ações desenvolvidas pelo Instituto. Com o intuito de analisá-las, destacam-se aquelas voltadas à proteção e à conservação das Calçadas Tombadas da Orla de Copacabana, por meio da atuação do Escritório Técnico da Paisagem Cultural – ETPC, vinculado à CCPC: o acompanhamento da restauração da calçada na Avenida Atlântica, nº 2554, e a promoção de cursos de qualificação em calcetaria<sup>119</sup>, voltado à capacitação de profissionais especializados na técnica tradicional do mosaico em pedra portuguesa e na manutenção correta dessas calçadas. Integrado ao Curso de Formação de Calceteiros, o documento registra a ação voltada à educação patrimonial. Em 8 de novembro o ETPC apresentou o trabalho intitulada “Rio de Janeiro e suas calçadas desenhadas em pedras portuguesas: Mimetização x Interferências e Descontinuidades”. O seminário teve como foco a conscientização dos alunos do curso, bem como dos representantes de empresas e concessionárias responsáveis pelas obras nas calçadas de pedra portuguesa, especialmente aqueles que atuam “no Calçadão da Avenida Atlântica” (Rio de Janeiro, 2024a, p. 79). O relatório também registra que em 2022 foi elaborada a minuta do decreto para criação do Grupo de Trabalho responsável pelo Plano de Ordenamento e Revitalização das Orlas de Copacabana e Leme, em cumprimento ao compromisso assumido junto à UNESCO. Esse decreto levou a formalização do Grupo em 2023, com o objetivo de preservar os elementos originais do projeto paisagístico de Roberto Burle Marx. O relatório indica, ainda, que o Plano de Ordenamento foi concluído e que foram desenvolvidos instrumentos jurídicos com o objetivo de adequar a legislação vigente às transformações ocorridas ao longo do tempo. Contudo, o referido instrumento não faz parte do relatório e não está disponível no site da Prefeitura / Instituto.

---

<sup>119</sup> A primeira turma do curso de formação de Calceteiros promovido pela Prefeitura do Rio aconteceu entre 22 de agosto e 26 de setembro de 2022, com cerimônia de formatura realizada em 6 de outubro no Palácio da Cidade, em Botafogo. A segunda turma teve início de 7 de novembro de 2023 a 15 de dezembro, e sua formatura ocorreu no dia 18 de dezembro de 2023, no Museu Histórico Nacional, no Centro.

Apesar das ações de gestão do IRPH e de um aparente compromisso institucional, como podemos observar na análise setorial realizada ao longo da Avenida Atlântica, a técnica tradicional de calçetaria portuguesa, elemento essencial da obra de Roberto Burle Marx, vem sendo sistematicamente ignorada. O compromisso firmado por meio do Marco Lógico (Tabela 14) não foi cumprido até o momento. As Calçadas Tombadas estão “deixando de ser” uma obra de arte urbana para se tornar “um mosaico de remendos”. Reparos improvisados com cimento, diversas tampas de bueiros fora do padrão ou em condições precárias, pedras de tamanhos e cores variadas, juntas largas e desenhos apagados ou introduzidos demonstram rompimento da integridade do projeto original. Como aponta Yllana (2019, p. 6), “os problemas relacionados a múltiplos fatores, incluindo reparos realizados sem o devido cuidado, resultam em desenhos incompletos, alterados ou mal executados”. Essa descaracterização não é apenas estética, mas também simbólica, ela compromete a memória urbana e a identidade visual da cidade construída ao longo de décadas pelas famosas “Ondas” e ressignificada por Burle Marx com seu projeto artístico.

Além de todas as questões discutidas, observa-se que o investimento em marketing voltado à promoção de grandes eventos e shows com altos custos na Praia de Copacabana, evidencia uma estratégia de valorização turística que privilegia o aumento do número de visitantes, em detrimento da conservação da integridade desse Patrimônio. Esse grande fluxo de pessoas gera o aumento de estabelecimentos comerciais e/ou a expansão dos já existentes, porém sem a frequência adequada de fiscalização. A ausência de uma fiscalização efetiva permite que bares, quiosques e empreendimentos comerciais avancem sobre o espaço público, transformando-o áreas de convivência privatizadas e elitizadas. Cabe ressaltar que alguns desses estabelecimentos fazem a instalação de decks, carpetes e tapumes sobre as Calçadas Tombadas, impedindo a fruição visual do traçado original da obra de Roberto Burle Marx. Essa prática irregular não apenas descaracteriza a obra de Burle Marx, como também desrespeita as diretrizes da Deliberação CET nº 02/2018, que visam preservar a geometria e a visibilidade das calçadas. Além disso, a necessidade de infraestrutura para atender esse fluxo turístico, como a instalação de caixas de passagem em frente aos quiosques, cadeiras e mesas sob as calçadas, contribui para a descaracterização do espaço urbano, transformando áreas públicas em extensões privadas e compromete o patrimônio cultural e paisagístico da cidade.

Portanto, a patrimonialização não garante apenas a conservação, ela pode ser utilizada como ferramenta em prol de interesses econômicos e políticos. Portanto, torna-se urgente a criação de mecanismos eficazes de fiscalização e planejamento público, bem como a formulação de ações estratégicas que conciliem o desenvolvimento turístico com a

conservação desse espaço e a preservação dos direitos de uso coletivo e da identidade da região. Convém destacar que a não publicação da Deliberação CET nº 02/2018 no Diário Oficial compromete sua efetividade como instrumento jurídico. Embora aprovada pelo Comitê Gestor da Paisagem Cultural Mundial e utilizada como referência pelo IRPH, sua existência sem a devida publicação oficial enfraquece a capacidade de intervenção e de fiscalização.

Contudo, a UNESCO (2023, p. 19) adverte que “a gestão inadequada de bens paisagísticos urbanos pode levar à perda irreversível de valores culturais e sociais”, o que se aplica diretamente ao caso das Calçadas na Orla de Copacabana. A perda das características que justificam o “Valor Universal Excepcional” desse Patrimônio não é apenas uma questão estética ou técnica, ela pode comprometer o reconhecimento internacional, inclusive levando à revogação do título de Patrimônio Mundial.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa permitiu um olhar aprofundado sobre as transformações urbanas e arquitetônicas que consolidaram o bairro de Copacabana como um dos mais sofisticados e emblemáticos do Rio de Janeiro. A Avenida Atlântica, desde sua construção entre 1906 e 1914, tornou-se um marco do litoral carioca, passando por diversas mudanças ao longo das décadas, seja por necessidade de modernização ou por impactos naturais.

O Calçadão, com seu icônico padrão de “Ondas” inspirado na Praça do Rossio, em Lisboa, se firmou como um dos símbolos mais reconhecidos mundialmente, uma herança dos nossos colonizadores, representando não apenas Copacabana, mas também o Rio de Janeiro e o Brasil. O desenvolvimento urbano trouxe não apenas edifícios, hotéis, restaurantes e atrações culturais, mas também a popularização do hábito de frequentar a praia, tornando Copacabana o balneário mais famoso da cidade.

A influência do renomado arquiteto e paisagista Roberto Burle Marx na revitalização da Avenida Atlântica, na década de 1970, contribuiu para a ressignificação desse espaço público. Com um projeto inovador para as calçadas e jardins, reinterpretou o desenho original das Ondas, ampliando seu padrão e garantindo que sua orientação permanecesse paralela à praia. Sua intervenção foi fundamental para consolidar a identidade visual da Orla como um marco arquitetônico e paisagístico.

A análise iconográfica realizada na pesquisa e o exame de fontes jornalísticas primárias permitiram identificar imprecisões nas datas da construção da Avenida Atlântica e nas modificações do calçamento da orla. Essas investigações possibilitaram uma compreensão mais detalhada das transformações ocorridas ao longo do tempo e contribuíram para um maior entendimento das transformações históricas que moldaram o bairro de Copacabana.

Com base na análise a partir a pesquisa de campo realizada, fica evidente que a conservação das Calçadas Tombadas da Orla de Copacabana/Leme enfrenta desafios significativos devido ao alto fluxo de pedestres, à falta de manutenção adequada e a intervenções desordenadas. Além disso, ainda enfrenta a deterioração estrutural causada por raízes de árvores, os impactos do tráfego de veículos e a remoções inadequadas de pedras portuguesas que comprometem a integridade e autenticidade do espaço e afetam diretamente a mobilidade e acessibilidade da população.

Acrescenta-se a isso que a presença de tampas de concreto e ferro sem revestimento adequado interfere na continuidade visual do piso, particularmente nas calçadas de “Ondas”



da Orla, afetando sua estética e autenticidade. A ocupação indevida do espaço público por restaurantes e estabelecimentos comerciais também altera a configuração original do calçadão, impactando na fruição visual dos desenhos de Roberto Burle Marx e sua funcionalidade como ambiente livre e democrático.

Diante desses fatores, torna-se essencial implementar estratégias de monitoramento contínuo, regulamentações urbanas eficazes e medidas de restauração especializadas, de acordo com a autêntica técnica de calçetaria portuguesa, garantindo que as intervenções preservem o traçado original e a identidade cultural e a autenticidade do espaço. O equilíbrio entre desenvolvimento comercial e conservação patrimonial deve ser considerado na formulação de políticas de preservação, evitando perdas irreversíveis e assegurando que a população continue usufruindo de um ambiente urbano acessível, seguro e visualmente harmônico.

Podemos enfatizar a necessidade de um plano de manutenção preventiva para evitar a recorrência dos problemas identificados. Além disso, é importante mencionar a necessidade da conscientização da população e dos comerciantes sobre a preservação da pavimentação, garantindo um uso mais responsável do espaço público. Também podemos incluir a urgência de fiscalização mais eficaz e consequências mais severas para coibir intervenções inadequadas, assegurando que qualquer tipo de reparo ou reposição siga padrões técnicos e estéticos adequados. Considera-se que essas medidas ajudariam a preservar a integridade e a autenticidade da pavimentação, além da qualidade urbana da Orla de Copacabana/Leme a longo prazo.

Como foi sinalizado nessa pesquisa, a Deliberação CET nº 02, de 5 de junho de 2018 – Portaria do Conselho Estadual de Tombamento do Estado do Rio de Janeiro (CET) que “define os parâmetros de gestão das orlas tombadas do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, além das áreas de tutela para proteção da ambiência”, não foi publicada no Diário Oficial até o momento desta pesquisa. Isso ocorre apesar de seus critérios terem sido aprovados pelo Comitê Gestor da Paisagem Cultural Mundial e utilizados como referência para a salvaguarda desse patrimônio pelo IRPH, devido à sua eficiência na abordagem dos inúmeros problemas relatados e documentados neste estudo.

Portanto, torna-se urgente a oficialização desse instrumento pelos órgãos competentes, considerando os fatos aqui apresentados, para que ele adquira o peso e o valor necessários à proteção e à preservação desse patrimônio, possibilitando a implementação de medidas realmente eficazes para sua conservação.

A investigação aqui empreendida permitiu não apenas elucidar aspectos históricos fundamentais, mas também reforçar a importância da preservação dos elementos urbanos que fazem parte do patrimônio cultural da cidade. Assim, Copacabana irá manter seu status como um dos principais cartões-postais do Brasil, atraindo turistas e moradores que encontram na Avenida Atlântica não apenas um espaço de lazer e contemplação, mas também um reflexo da identidade carioca. Seu legado histórico e arquitetônico seguirá vivo, representando o Rio de Janeiro e reafirmando o papel da orla como um dos mais importantes ícones urbanos do país.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

ÁGUAS DO RIO. Reforma em estação de esgoto na Praia de Copacabana começa nesta terça-feira. Rio de Janeiro, 18 jun. 2024. Disponível em: <https://aguasdorio.com.br/reforma-em-estacao-de-esgoto-na-praia-de-copacabana-comeca-nesta-terca-feira>. Acesso em: 20 abr. 2025.

ANDREATTA, Verena; CHIAVARI, Maria Pace; REGO, Helena. O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. **Coleção Estudos Cariocas**, Instituto Municipal Pereira Passos: Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: Acesso em: 5 dezembro 2022. <https://www.data.rio/documents/cd9032a84bb54e58a2aacfe218a3885b>

ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. **A vocação do Prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano**. Editora Rocco. Rio de Janeiro, 1993.

ARAÚJO, Giselle Aparecida de Sousa. A Geometria dos Mosaicos: Obras de Roberto Burle Marx. Monografia apresentada ao curso de Pós-Graduação “Lato Sensu” em Técnicas de Representação Gráfica da Universidade Federal do Rio de Janeiro - Rio de Janeiro: Escola de Belas Artes / UFRJ, 2011.

ARRUDA, Phrygia. **Patrimônio e paisagem cultural do jeito carioca às areias de Copacabana**. [2007?] Disponível em: <[http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205239/4101475/palestra\\_phrygia.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205239/4101475/palestra_phrygia.pdf)> Acesso em: 29 nov. 2020

BARICKMAN, B. J. Medindo maiôs e correndo atrás de homens sem camisa: a polícia e as praias cariocas, 1920-1950. *Recorde*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 1- 66, jan./ jun. 2016. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/3295>> Acesso em: 30 jan. 2023.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> Acesso em: 1 ago. 2022.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** cap. 1 - A grade tradição, p. 15-31; Posfácio: História Cultural no século XXI, p. 164-180.

BURLE MARX, Roberto. **Homenagem à natureza**. Petrópolis: Editora vozes, 1979.

BURLE MARX, Roberto. Conceito de composição em paisagismo. In: Roberto Burle Marx 100 anos: a permanência do instável\ Lauro Cavalcante. Rio de Janeiro: Rocco, 2009. p. 74 – 83.

\_\_\_\_\_.Constituição (1937). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, 1937.  
BRASIL. Constituição (1937). *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil*. Brasília, DF: Presidência da República, 1937. Disponível em:

<[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao37.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm)> Acesso em: 1 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Constituição (1934). *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1934. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao34.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm)> Acesso em: 1 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. *Código Penal*. Diário Oficial da União: seção 1, p. 23901, 31 dez. 1940. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del2848.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm)> Acesso em: 10 de jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. *Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional*. Diário Oficial da União: seção 1, p. 23901, 6 dez. 1937. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0025.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm)> Acesso em: 10 de jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 maio 2009. Seção 1, p. 1. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_127\\_de\\_30\\_de\\_Abril\\_de\\_2009.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_127_de_30_de_Abril_de_2009.pdf) Acesso em: 10 de jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Diário Oficial da União: seção 1, p. 1, 11 jul. 2001. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm)> Acesso em: 10 de jan. 2022.

CALABRE, Lia. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. IPHAN 1937 – 2017. O Serviço do Patrimônio Artístico Nacional dentro do contexto da construção das políticas públicas de cultura no Brasil. 33-43, nº 35, IPHAN, 2017. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat\\_35.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_35.pdf)> Acesso em: 9 nov. 2023.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Paisagem cultural e patrimônio**: desafios e perspectivas. Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto (1.: 2010 : Belo Horizonte, BH) [Anais do ...] / 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto ; coordenação editorial Leonardo Barci Castriota, Mônica de Medeiros Mongelli. – Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemcultural\\_web\\_2.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemcultural_web_2.pdf)> Acesso em: 29 nov. 2020. p.17 – 27

CASTRO, Cleber Augusto Trindade; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **A Patrimonialização como processo de produção social do espaço urbano**. Sociedade e Território – Natal. Vol. 28, N. 2, p. 117 - 135. Jun./Dez. 2016.

CAVALCANTE, Luana; SANTIGO, Zilsa Maria Pinto. **A Interface entre o espaço público e o ambiente privado residencial**: estudo de caso em Fortaleza, Brasil. Artigo apresentado no XXXII. Congresso Internacional ALAS Perú 2019, no Grupo de Trabajo 02 – Ciudades latinoamericanas em el nuevo milenio e Linha temática 03 – Espacio, 2019.

CRISPIM, Felipe Bueno. **A Paisagem Cultural como novo instrumento de preservação, a historicidade de uma prática em contexto paulista (1968 – 1994)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho 2011. Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300885107\\_ARQUIVO\\_TextoAnpunNacional.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300885107_ARQUIVO_TextoAnpunNacional.pdf)> Acesso em: 1 ago. 2021.

CONSELHO DA EUROPA. **Recomendação Europa sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas**. Adotada pelo Comitê de Ministros em 11 de setembro de 1995. Brasília: IPHAN, 1995. Disponível em: <<https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>> Acesso em: 25 jan. 2024.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção europeia da Paisagem** - Conselho da Europa em 20 de Outubro de 2000, em Florença, (Série de Tratados Europeus) ETS n.º 176, 2000. - Disponível em: <<https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list>> Acesso em: 25 jan. 2024.

DUMAZEDIER, Joffre. Lazer e cultura popular. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000. Disponível em: [https://www.academia.edu/6186143/DUMAZEDIER\\_Lazer\\_e\\_Cultura\\_Popular\\_p\\_28\\_51\\_2000\\_1\\_](https://www.academia.edu/6186143/DUMAZEDIER_Lazer_e_Cultura_Popular_p_28_51_2000_1_) Acesso em: 15 de agosto 2024.

EL DAHDAH, Farés. Paisagens Instáveis. In: **Roberto Burle Marx 100 anos: a permanência do instável** \ Lauro Cavalcante. Rio de Janeiro: Rocco, 2009. p. 62 – 73.

FERREIRA, Alda de Azevedo. **Documentação Paisagística: o resgate histórico da construção do Calçadão de Copacabana**. 14º Seminário Docomomo Brasil | Belém, 27 a 29 de outubro de 2021. Acesso em: 05 dezembro 2022. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2021/12/documenta%C3%A7ao-copacabana.pdf>

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. O patrimônio e as paisagens: novos conceitos para velhas concepções. **Paisagem e Ambiente: ensaios**. N. 32 - São Paulo - p. 83 - 118, 2013.

FLORIANO, Cesar. **Passeio de Copacabana: uma referência da arte pública de Roberto Burle Marx**. Janeiro 2016. Disponível em: <<http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/159.pdf>> Acesso em: 10 out. 2023.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. Espaço Público, Espaços Públicos. **GEOgraphia: conceitos fundamentais da Geografia**. Universidade Federal Fluminense, Niterói, Vol.20, Nº 44, 2018: set./dez.

GRAYLEY, Mônica Villela. ONU News – Reportagem *da Rádio ONU em Nova York* - Rio de Janeiro é Patrimônio Mundial. 01 julho 2012. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2012/07/1409211-rio-de-janeiro-e-patrimonio-mundial>> Acesso em: 20 de nov. 2020.

ICOMOS. Declaração de Xi'an - **Declaração sobre a Conservação do Entorno Edificado, Sítios e Áreas do Patrimônio Cultural** - Assembleia Geral do ICOMOS Adotada em Xi'an, China, em 21 de outubro de 2005. Tradução: ICOMOS Brasil, mar. 2006. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/legislacao?pagina=11>> Acesso em: 30 nov. 2023.



ICOMOS. **Declaração de Québec – Sobre a preservação do “*Spiritu loci*”** (espírito do lugar). 16ª Assembleia Geral do ICOMOS. Québec, Canadá, em 4 de outubro de 2008.

ICOMOS. *Rio de Janeiro, Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea: Advisory Body Evaluation*. Paris: UNESCO World Heritage Centre, 2012. Disponível em: <<https://share.google/KnJwBV9zIsNkkLxv6>> Acesso em: 5 ago. 2025.

ICOMOS. **The full reference is The Burra Charter**: the Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance, 2013. Initial textual references should be in the form of the Australia ICOMOS Burra Charter, 2013 and later references in the short form (Burra Charter). Disponível em: <<https://australia.icomos.org/publications/burra-charter-practice-notes/burra-charter-archival-documents/>> Acesso: 20 de jan. 2024

IFLA. Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas. **Carta da Paisagem das Américas**. - Seminário de Cultura Mexicana, Cidade do México, 28 de setembro de 2018.

INEPAC. Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. Disponível em: <[http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/323](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/323)> Acesso em: 05 de mar. 2021.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Paisagem Cultural, 2009. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto\\_paisagem\\_cultural.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf)> Acesso em: 10 de jan. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Dossiê da Candidatura da Cidade do Rio de Janeiro à Paisagem Cultural Brasileira**. Coordenação: Cristina Vereza Lodi. 2011. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossi%C3%AA%20portugu%C3%AAs%2028%20mar%C3%A7o%202011%20RJ.pdf>> Acesso em: 02 mar. 2021.

IPHAN / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Comitê Técnico da Candidatura do Rio a Patrimônio Mundial *Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar*. Documentos diversos: Apresentação. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/rio\\_de\\_janeiro\\_paisagens\\_\\_cariocas\\_entre\\_montanha\\_mar.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/rio_de_janeiro_paisagens__cariocas_entre_montanha_mar.pdf)>. Acesso em: 22 ago. 2022.

IRPH / Instituto Rio Patrimônio da Humanidade. Rio de Janeiro - Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural Urbana. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/sitio-unesco>> Acesso em: 20 de nov. 2020

LEAL, Claudia Feierabend Baeta. O Patrimônio Natural. **Dicionário temático de patrimônio**: debates contemporâneos / organização: Aline Carvalho e Cristina Meneguello. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev.2006

LIMA CARLOS, Claudio Antônio Santos. Paisagem Cultural no Contexto Político-Administrativo da Cidade do Rio de Janeiro. **Arquitetura e Urbanismo**: competência e sintonia com os novos paradigmas do mercado. Capítulo 11, 125 – 136, 2019.

LING, Antônio. **Gestão Urbana Economia**: a incrível verticalização de Copacabana. Artigo publicado no site: Caos planejado.com, 1 de março de 2013. Disponível em: <<https://caosplanejado.com/a-incrivel-verticalizacao-de-copacabana/>> Acesso em: 25 nov. 2020.

MAGALHÃES, Cristiane Maria. Patrimônio e paisagem cultural: reflexões sobre a preservação das paisagens urbanas contemporâneas. **Revista CPC**, (15), 7-26, 2013. Disponível em: < <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i15p7-26> >. Acesso em: 25 nov. 2020.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. **Estudos e pesquisas em Psicologia**, UERJ, RJ, Ano 9, N.2, P. 265-291, 2º Semestre, 2009. Disponível em: <<http://www.revispsi.uerj.br/v9n2/artigos/pdf/v9n2a02.pdf>> Acesso em: 5 jan. 2023.

PÉREZ, Julia Rey. **O passeio de Copacabana como patrimônio e paisagem cultural**. Revista UFG / Julho 2010 / Ano XII nº 8 Disponível em:<<https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48644>> Acesso em: 20 nov. 2020.

RABELLO, Sonia. **Estatuto da Cidade e a Preservação do Patrimônio Cultural Federal**: compatibilizando a gestão. In: Daniel Roberto Fink. (Org.). Temas de Direito Urbanístico 4. 1 ed. São Paulo. SP.: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2005, v., p. 39-52. Disponível em: <[http://soniarabello.com.br/biblioteca/estatuto\\_da\\_cidade\\_e\\_a\\_preservacao\\_do\\_patrimonio\\_cultural\\_federal\\_compatibilizando\\_a\\_gestao.pdf](http://soniarabello.com.br/biblioteca/estatuto_da_cidade_e_a_preservacao_do_patrimonio_cultural_federal_compatibilizando_a_gestao.pdf)> Acesso em: 02 mar. 2021.

RABELLO, Sonia. **O Estado na Preservação de Bens Culturais**: o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009. Disponível em: <[http://www.soniarabello.com.br/wp-content/uploads/2012/06/O-Estadonapreserva%C3%A7%C3%A3o-dos-bens-culturais\\_o-tombamento.pdf](http://www.soniarabello.com.br/wp-content/uploads/2012/06/O-Estadonapreserva%C3%A7%C3%A3o-dos-bens-culturais_o-tombamento.pdf)> Acesso em: 02 mar. 2021.

RABELLO, Sonia - Artigo publicado no site: DiariodoRio.com em 16 de janeiro de 2020. Disponível em: <<https://diariodorio.com/as-regras-ignoradas-e-a-politica-do-uso-e-abuso-do-espaco-publico-no-rio-o-caso-da-favorita-em-copacabana/>> Acesso em: 02 de mar. 2021.

RABELLO, Sonia. *As regras ignoradas e a política do uso e abuso do espaço público no Rio: o caso da Favorita em Copacabana*. Diário do Rio, 16 jan. 2020. Disponível em: <<https://diariodorio.com/as-regras-ignoradas-e-a-politica-do-uso-e-abuso-do-espaco-publico-no-rio-o-caso-da-favorita-em-copacabana>> Acesso em: 02 de mar. 2021.

RIBEIRO, Leticia Parente e GOMES, Paulo Cesar da Costa. A orla de Copacabana. **Terra Brasilis** [Online], 16 | 2021, posto online no dia 31 dezembro 2021. Acesso em: 05 dezembro 2022. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/9537>

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem Cultural. **Dicionário temático de patrimônio: debates contemporâneos** / organização: AlineCarvalho e Cristina Meneguello. 31–34. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio** – Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC. 2007.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Um conceito, várias visões: Paisagem cultural e a Unesco.** Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto (1.: 2010: Belo Horizonte, BH) [Anais do ...] / 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto ; coordenação editorial Leonardo Barci Castriota, Mônica de Medeiros Mongelli. – Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p.32 – 49. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemcultural\\_web\\_2.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemcultural_web_2.pdf)> Acesso em: 28 julho. 2022.

RIO DE JANEIRO (Estado). Decreto n. 561, de 1905. **Collecção de Leis Municipaes e Vetos (RJ) - 1897 a 1931.** Rio de Janeiro: [s.n.], 1892-. Irregular. Organizada por Alvarenga Fonseca. Localização: Publicações Seriadas. Biblioteca Nacional. Acesso em: 23 nov. 202. Disponível em:< <http://memoria.bn.gov.br/docreader/663816/4431>> Acesso em: 02 maio 2023.

RIO DE JANEIRO (Estado). Conselho Estadual de Tombamento. **Deliberação CET Nº 02, de 05 de junho de 2018.** Define os parâmetros de gestão das orlas tombadas do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon e áreas de tutela para proteção da ambiência. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/acervo/detalhar/37/0>. Acesso em: 20 nov. 2020.

RIO DE JANEIRO (Município). **Decreto-lei nº 30936 de 4 de agosto de 2009.** Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4122112/278DECRETO30936ObrasPaisagisticaBurleMarx.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2020.

RIO DE JANEIRO (Município). **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2021–2024.** Rio de Janeiro: IRPH, 2024a. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 mai. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2024.** Rio de Janeiro: IRPH, 2024b. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2023.** Rio de Janeiro: IRPH, 2023. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2022.** Rio de Janeiro: IRPH, 2022. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2021.** Rio de Janeiro: IRPH, 2021. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2020.** Rio de Janeiro: IRPH, 2020. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

\_\_\_\_\_. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH. Relatório de Gestão IRPH 2009–2016.** Rio de Janeiro: IRPH, 2016. Disponível em: <<https://irph.prefeitura.rio/>> Acesso em: 5 abr. 2025.

RODRIGUES, Marly. Políticas Públicas e Patrimônio Cultural. **Dicionário temático de patrimônio:** debates contemporâneos / organização: AlineCarvalho e Cristina Meneguello. 87–90. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020.

SAMPAIO; Suzanna. **Usos Legais do Patrimônio:** As Cartas Internacionais e as Legislações Nacionais. Patrimônio Cultural e Ambiental: questões legais e conceituais. FUNARI, P. P. A. (Org.); PELEGRINI, S. (Org.); RAMBELLI, G. (Org.). Patrimônio cultural e ambiental: questões legais e conceituais. São Paulo: Annablume, 2009. v. 1. p.105 – 115.

SANTOS, Aline Abreu Migon dos; GONÇALVES, Margaret Regina Freitas; BOJANOSKI, Silvana de Fátima. **Políticas Públicas de Preservação:** instituições, personalidades e salvaguarda do patrimônio documental da arquitetura no Brasil. Políticas públicas e patrimônio cultural: ensaios, trajetórias e contextos/ orgs. Francisca Ferreira Michelin; Cláudio de Sá Machado Júnior; Ana María Sosa González - Pelotas: Ed. da Universidade Federal de Pelotas, 2012. p. 15 – 32.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. Reimpr. São Paulo: Edusp, 2006.

SCIFONI, Simone. **A construção do patrimônio natural.** 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, 2006.

SCIFONI, Simone. **Paisagem cultural.** In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/920248/dicionario-iphan-do-patrimonio-cultural-o-que-e-paisagem-cultural>> Acesso em: 30 jul. 2022.

SCHMIDT, Selma. **Completa cem anos decreto considerado o primeiro choque de ordem para as praias do Rio:** medida fixava horário para banho, proibia barulho e determinava decência nos trajes. O Globo Rio - online - 30/04/2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/completa-cem-anos-decreto-considerado-primeiro-choque-de-ordem-para-as-praias-do-rio-21264695#ixzz8UuaAp1Q9>> Acesso: 30 jan. 2023.

SILVA, Priscila Linhares da e LINS-DE-BARROS, Flavia Moraes. **A alimentação artificial da Praia de Copacabana (RJ) após 51 anos.** Disponível em: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/9980>> Acesso em: 08 julho 2024

TEMPO REAL RJ. *TCE aponta ‘erros grosseiros’ na retomada das obras do Museu da Imagem e do Som.* Rio de Janeiro, 9 abr. 2025. Disponível em: <https://temporealrj.com/tce-aponta-erros-grosseiros-na-retomada-das-obras-do-museu-da-imagem-e-do-som>. Acesso em: 20 abr. 2025.

TROMPOWSKY, Mario. O espaço público como território: uma sucinta reflexão. **Os espaços públicos nas políticas urbanas: leituras sobre o Rio de Janeiro e Berlim** / organização Lilian Vaz. Rio de Janeiro: 7Letras, 2010. 9 - 25.

TABACOW, José. Instrumentos conceituais e compositivos nos projetos de Roberto Burle Marx: o passado presente. TERRA, Carlos; TRINDADE, Jeanne; ANDRADE, Rubens. (Org.) **Leituras Paisagísticas : teoria e práxis** / Roberto Burle Marx. – n.3 Rio de Janeiro: EBA/UFRJ, 2009. p. 26 – 36.

UNESCO. Carta de Atenas. **Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos, organizado pelo Escritório Internacional de Museus da Sociedade das Nações**. Grécia, 1931. <Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>> Acesso: 30 de nov. 2020.

UNESCO. **Recomendação relativa à proteção da beleza e do caráter das paisagens e sítios**. 12ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, em Paris, 1962. Brasília: IPHAN, 1962. Disponível em: <<https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>> Acesso em: 25 jan. 2024.

UNESCO. **Patrimônio mundial**: fundamentos para seu reconhecimento – A convenção sobre proteção do patrimônio mundial, cultural e natural, de 1972: para saber o essencial. Brasília, DF: Iphan, 2008. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Cartilha\\_do\\_patrimonio\\_mundial.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Cartilha_do_patrimonio_mundial.pdf)> Acesso em: 29 nov. 2020.

UNESCO. **Recomendações de Nairóbi - Recomendação relativa à salvaguarda de conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea**. 19ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, em Nairóbi. 1976. Brasília: IPHAN, 1976. Disponível em: <<https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>> Acesso em: 25 jan. 2024.

UNESCO. **Convenção relativa à proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural** - 16ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial - UNESCO, em Santa Fé, Novo México, Estados Unidos da América. 1992. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/sessions/16COM/>> Acesso em: jan. 2024.

UNESCO; ICOMOS. **World Heritage Cultural Landscapes: A Handbook for Conservation and Management**. Paris: UNESCO, 2009. Disponível em: <[https://whc.unesco.org/documents/publi\\_wh\\_papers\\_26\\_en.pdf](https://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_26_en.pdf)> Acesso em: jan. 2024.

VALLE, Paulo Roberto Dalla; FERREIRA, Jacques de Lima. **Análise de conteúdo na perspectiva de Bardin**: contribuições e limitações para a pesquisa qualitativa em educação. *EDUR - Educação em Revista*, Belo Horizonte, v. 41, 2025. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/0102-469849377>>. Acesso em: 24 maio 2025.

VIEIRA FILHO, Dalmo. **Paisagem cultural**. Palestras de abertura. Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto (1.: 2010: Belo Horizonte, BH) [Anais do ...] / 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto; coordenação editorial Leonardo Barci Castriota, Mônica de Medeiros Mongelli. – Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p.241 - 250. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemculturalweb\\_2.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/anaispaisagemculturalweb_2.pdf)> Acesso em: 28 julho. 2022.



VIZZOTTO, Andrea Teichmann. A paisagem urbana como objeto jurídico. **Revista Direito, Cultura E Cidadania** – CNEC Osório / FACOS. Vol. 2 – Nº 1 – março: 2012. Disponível em: <[https://facos.edu.br/publicacoes/revistas/direito\\_cultura\\_e\\_cidadania/marco\\_2012/pdf/a\\_paisagem\\_urbana\\_como\\_objeto\\_juridico.pdf](https://facos.edu.br/publicacoes/revistas/direito_cultura_e_cidadania/marco_2012/pdf/a_paisagem_urbana_como_objeto_juridico.pdf)> Acesso: 22 de nov. 2023.

YOUNG, Ronald. 50 anos da inauguração da Nova Copacabana. **Ângulos: Revista do Crea-Rio**. 2021. 16 mar. 2021. (Online). Disponível em: <<https://angulos.crea-rj.org.br/geografia-urbana/50-anos-da-inauguracao-da-nova-copacabana/>>. Acesso em: 10 out. 2024.

YLLANA, Teba Silva. ROCHAS, DESENHOS E DESÍGNIOS, O Calçadão de Copacabana. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, abril de 2019.

YLLANA, Teba Silva. **A Sursan e o Calçadão de Copacabana**. XIV Seminário Docomomo Brasil: o modernismo em movimento. Usos, reusos, novas cartografia. Presente e futuro do legado da arquitetura moderna no Brasil/ Coordenação: Celma Chaves; Cybelle Miranda. Belém, PA: Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2021. Evento realizado entre os dias 27 e 29 de outubro de 2021. Disponível em: <<https://docomomobrasil.com/course/14o-seminario-docomomo-brasil-belem/>> Acesso em: 23 nov. 2024.

YLLANA, Teba Silva. Histórias não contadas sobre o Calçadão de Copacabana. **Oculum Ensaios**, [S. l.], v. 19, p. 1–18, 2022. DOI: 10.24220/2318-0919v19e2022a5322. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/5322>. Acesso em: 23 fev. 2023.

YLLANA, Teba Silva. As contribuições dos prefeitos do Rio de Janeiro na construção da Avenida Atlântica. *Arquitextos*, São Paulo, ano 24, n. 288.03, **Vitruvius**, maio 2024. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.288/8992>> Acesso em: 23 nov. 2024.

\_\_\_\_\_. **Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural** –Seminário Semana do Patrimônio – Cultura e Memória na Fronteira, Bagé, RS, Brasil, de 13 a 18 de agosto de 2007.

\_\_\_\_\_. **Carta dos Jardins Históricos Brasileiros ou Carta de Juiz de Fora**. Primeiro Encontro Nacional de Gestores de Jardins Históricos, Juiz de Fora, MG, Brasil, de 05 a 07 de outubro de 2010.

\_\_\_\_\_. **Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural**. II Encontro de Paisagens Culturais, realizado em Cartagena de Indias, Colômbia, em 29 de novembro de 2012.

\_\_\_\_\_. **Orientações Técnicas para Aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial** (versão 2017) Disponível em: <<https://whc.unesco.org/document/169402>> Acesso: 20 de nov. 2020.

\_\_\_\_\_. **Recomendação da Europa**, 1995. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>> Acesso: 20 de nov. 2020.

**Referências de Jornais**

A NOITE. A Avenida Atlantica é uma fonte inesgotável de despesas. Rio de Janeiro, 27 set. 1912. Edição 00376, p. 1. Coluna 1 e 2. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/DocReader/348970\\_01/1677](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/348970_01/1677)> Acesso em: 29 nov. 2024.

A ÉPOCA. As grandes obras de remodelação da cidade. Rio de Janeiro, 23 jul. 1919, p. 1. Edição 02562. Coluna 5. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/DocReader/720100/20581>> Acesso em: 29 nov. 2024.

A RUA. Os melhoramentos em Copacabana. Rio de Janeiro, 3 abr. 1919. Edição 00090, p. 1. Colunas 5 e 6. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/236403/7643>> Acesso em: 29 nov. 2024.

BEIRA MAR. Obras morosas... Quando terminarão? Rio de Janeiro, 20 jun. 1926. Edição 00086, p. 1. Colunas 3 e 4. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/863>> Acesso em: 4 dez. 2024.

BEIRA MAR. A inauguração dos melhoramentos da rua Copacabana: Outras obras de vulto realizadas no bairro. Rio de Janeiro, 20 mai. 1939. Edição 00639, p. 1. Colunas 5 e 6. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/067822/6703>> Acesso em: 4 dez. 2024.

CORREIO DA MANHÃ. Draga holandesa já está no Rio e começa a operar 3ª feira. Rio de Janeiro, 20 dez. 1969. Edição 23523 (2), p. 3. Colunas 1 e 2. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/DocReader/089842\\_07/107182](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/089842_07/107182)> Acesso em: 15 dez. 2024.

DIÁRIO CARIOCA. Opinião dos leitores: Copacabana para todos. Rio de Janeiro, 18 fev. 1950. Edição 06642, p. 4. Coluna 6. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/093092\\_04/616](http://memoria.bn.gov.br/docreader/093092_04/616)> Acesso em: 6 dez. 2024.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Avenida Atlântica. Rio de Janeiro, 30 out. 1905. Edição 00273, p. 1. Colunas 7 e 8. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/103730\\_04/10625](http://memoria.bn.br/DocReader/103730_04/10625)> Acesso em: 3 nov. 2024.

JORNAL DO BRASIL. Prefeitura. Rio de Janeiro, 1 fev. 1906. Edição 00032, p. 1. Coluna 6. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015\\_02/18751](http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015_02/18751)> Acesso em: 9 nov. 2024.

JORNAL DO BRASIL. Obras novas. Carta cadastral. Rio de Janeiro, 7 maio 1907. Edição 00127, p. 6. Colunas 5 - 8. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015\\_02/22652](http://memoria.bn.gov.br/docreader/030015_02/22652)> Acesso em: 9 nov. 2024.

---

<sup>120</sup> As fontes documentais foram utilizadas como evidência primária para a reconstrução histórica do processo de construção da Avenida Atlântica na orla de Copacabana abordada nesta dissertação.

JORNAL DO COMMERCIO. Parte Judiciaria. Rio de Janeiro, 18 jan. 1899. Edição 00018, p. 3. Coluna 4. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568\\_08/31008](http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_08/31008)> Acesso em: 23 set. 2024.

JORNAL DO COMMERCIO. De liquidação. Rio de Janeiro, 20 jan. 1899. Edição 00020, p. 5. Coluna 2. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568\\_08/31030](http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_08/31030)> Acesso em: 23 set. 2024.

O PAIZ. Avenida Atlântica. Rio de Janeiro, 5 abr. 1906. Edição 07854, p. 1. Coluna 4. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/178691\\_03/11188](http://memoria.bn.gov.br/docreader/178691_03/11188)> Acesso em: 9 nov. 2024

O PAIZ. O que o Rio deve ao Dr. Serzedello Correia. Rio de Janeiro, 5 set. 1910. Edição 09466 (1), p. 5. Coluna 5. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/DocReader/178691\\_04/3364](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/178691_04/3364)> Acesso em: 9 nov. 2024

### **Referências de Revistas**

FON-FON. Um dos aspectos da Avenida Atlântica. Rio de Janeiro, 20 jan. 1912. Edição 00003 (2), p. 14. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/9094>> Acesso em: 29 nov. 2024.

FON-FON. Um dos aspectos da Avenida Atlântica. Rio de Janeiro, 27 jan. 1912. Edição 00004 (1), p. 57. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/9201>> Acesso em: 29 nov. 2024.

FON-FON. Os Grandes Melhoramentos da Administração Frontin, na Prefeitura. Rio de Janeiro, 24 maio 1919. Edição 00021 (1), p. 24. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/33082>> Acesso em: 29 nov. 2024.

FON-FON. Os Grandes Melhoramentos da Administração Frontin, na Prefeitura. Rio de Janeiro, 21 jun. 1919. Edição 00025, p. 33. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/docreader/259063/33325>> Acesso em: 29 nov. 2024.

O CRUZEIRO. A nova imagem de Copacabana. Rio de Janeiro, 5 maio 1970. Edição 0019, p. 78–80. Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/DocReader/003581/172874>> Acesso em: 15 dez. 2024.

REVISTA DA SEMANA. Para repouso dos cariocas. Rio de Janeiro, 18 ago. 1928. Edição 00035, p. 17. Disponível em: <[http://memoria.bn.gov.br/docreader/025909\\_02/16451](http://memoria.bn.gov.br/docreader/025909_02/16451)> Acesso em: 6 dez. 2024.

REVISTA DE ENGENHARIA DO ESTADO DA GUANABARA. A nova Copacabana. Rio de Janeiro, jul./set. 1969. Vol. 36, n. 3 (17). Disponível em: <<http://memoria.bn.gov.br/DocReader/142832/8985>> Acesso em: 15 dez. 2024.

## APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados

Este apêndice apresenta o questionário utilizado como instrumento de coleta de dados na pesquisa de campo de cunho acadêmico-científico, realizada para a dissertação de Mestrado de Giselle Aparecida de Sousa Araujo, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade da UFRRJ, intitulada **Calçadas de Copacabana e sua paisagem cultural: um olhar sobre o patrimônio cultural urbano e seu uso coletivo**, desenvolvida na orla de Copacabana/Leme, no município do Rio de Janeiro.

A coleta de dados foi realizada *in loco* por meio de um formulário com perguntas abertas e fechadas, elaborado na plataforma *Google Forms* e aplicado diretamente aos participantes, respeitando os critérios éticos de consentimento e anonimato. As respostas foram transcritas manualmente pela pesquisadora, sem que o link fosse disponibilizado aos entrevistados. A coleta ocorreu entre os dias 18 e 23 de janeiro de 2024, em diferentes horários e dias da semana, com o para garantir a diversidade de perfis dos respondentes.

O questionário foi elaborado com o objetivo de compreender os valores atribuídos à orla de Copacabana/Leme, o nível de conhecimento sobre patrimônio cultural e os aspectos relacionados à conservação e proteção desse espaço, conforme a percepção de moradores, trabalhadores, turistas e visitantes. Foi dividido em duas partes: a primeira voltada à percepção de valor e conhecimento geral sobre patrimônio cultural; e a segunda, direcionada exclusivamente a moradores e trabalhadores locais, abordando aspectos relacionados à conservação e proteção da orla.

### IDENTIFICAÇÃO

#### 1. Como você se identifica em relação ao uso da Orla de Copacabana/Leme?

- ☐ Morador do bairro
- ☐ Trabalhador
- ☐ Trabalhador e morador do bairro
- ☐ Turista
- ☐ Visitante esporádico/Outro

#### Parte I – Valores atribuídos e conhecimento sobre patrimônio cultural

*(Aplicável a todos os entrevistados)*

#### 2. Você está satisfeito em morar, trabalhar ou frequentar a orla de Copacabana/Leme?

- ☐ Extremamente satisfeito
- ☐ Satisfeito
- ☐ Insatisfeito

3. **Em poucas palavras, o que a orla de Copacabana significa para você?**

---

---

4. *(Para turistas)* **Como está sendo sua experiência na orla de Copacabana/Leme?**

- ☐ Excelente
- ☐ Boa
- ☐ Regular
- ☐ Ruim

5. *(Para turistas)* **Cite um ou dois exemplos significativos de sua experiência durante a estadia em Copacabana / Leme.**

---

---

---

6. **Você sabe o que é patrimônio cultural?**

- ☐ Sim
- ☐ Não

7. **Em relação ao seu conhecimento sobre patrimônio cultural, como você se classifica?**

- ☐ Pesquisador ou especialista
- ☐ Conhecedor básico
- ☐ Tenho curiosidade ou afeição pelo tema
- ☐ Gostaria de aprender mais
- ☐ Não tenho interesse no tema

## **Parte II – Conhecimento sobre proteção e conservação do patrimônio paisagístico**

*(Aplicável apenas a moradores e trabalhadores locais)*

8. **Você conhece os instrumentos legais de proteção da orla de Copacabana/Leme?**

- ☐ Não tenho conhecimento
- ☐ Sei que é tombado
- ☐ Sei que tem título da UNESCO
- ☐ Tombado a nível estadual
- ☐ Tombado a nível municipal

9. **Você conhece algum dos seguintes instrumentos legais?**

- ☐ Deliberação do Conselho Estadual de Tombamento (CET)
- ☐ Lei sobre o trabalho nas praias do RJ
- ☐ Cartilha educativa para ambulantes e barraqueiros
- ☐ Nenhum dos instrumentos citados



10. **Ao caminhar pela orla, você encontra problemas estruturais na pavimentação ou no uso do espaço?**

- ☐ Sim, o tempo todo
- ☐ Sim, eventualmente
- ☐ Nunca vi esse tipo de problema
- ☐ Não presto atenção na pavimentação
- ☐ Prefiro não responder

11. **Cite um ou dois tipos de problemas estruturais que você tenha observado.**

---

---

12. **Com que frequência você vê ou solicita algum tipo de reparo ou manutenção na orla?**

- ☐ Entre 1 e 2 meses
- ☐ Entre 2 e 6 meses
- ☐ Entre 6 meses a 1 ano
- ☐ Não presto atenção
- ☐ Não vejo e não solicito
- ☐ Prefiro não responder

13. **Caso tenha feito alguma solicitação, especifique o tipo de reparo e o meio utilizado (local, órgão ou canal de comunicação).**

---

---

### **Parte III – Perfil dos Entrevistados**

*(As opções não foram apresentadas, apenas utilizadas para dinamizar a entrevista)*

14. **Qual seu gênero?**

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

15. **Qual sua escolaridade?**

- ☐ Nunca estudei
- ☐ Fundamental I (Alfabetização)
- ☐ Fundamental II (antigo 1o grau/ginásio)
- ☐ Médio completo (antigo 2o grau/colegial)
- ☐ Superior incompleto
- ☐ Superior completo
- ☐ Pós-graduação
- ☐ Prefiro não informar

**16. Você se identifica com algum dos seguintes grupos religiosos?**

- ☐ Catolicismo
- ☐ Evangélico
- ☐ Judaísmo
- ☐ Islamismo
- ☐ Budismo
- ☐ Hinduísmo
- ☐ Nenhuma
- ☐ Prefiro não informar
- ☐ Outro \_\_\_\_\_

**17. Qual sua nacionalidade?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Argentina        | <input type="checkbox"/> Alemanha           |
| <input type="checkbox"/> Brasileiro       | <input type="checkbox"/> Espanha            |
| <input type="checkbox"/> Chile            | <input type="checkbox"/> França             |
| <input type="checkbox"/> Paraguai         | <input type="checkbox"/> Inglaterra         |
| <input type="checkbox"/> Uruguai          | <input type="checkbox"/> Itália             |
|   | <input type="checkbox"/> Portugal           |
| <input type="checkbox"/> Estados Unidos   | <input type="checkbox"/> Reino Unido        |
| <input type="checkbox"/> Canadá           |   |
| <input type="checkbox"/> México           | <input type="checkbox"/> Japão              |
|   | <input type="checkbox"/> China              |
| <input type="checkbox"/> Países da África |   |
|   | <input type="checkbox"/> Outros países_____ |

**18 - (Para brasileiros) Você é de que estado do Brasil?**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Acre (AC)               | <input type="checkbox"/> Pará (PA)                |
| <input type="checkbox"/> Alagoas (AL)            | <input type="checkbox"/> Paraíba (PB)             |
| <input type="checkbox"/> Amapá (AP)              | <input type="checkbox"/> Paraná (PR)              |
| <input type="checkbox"/> Amazonas (AM)           | <input type="checkbox"/> Pernambuco (PE)          |
| <input type="checkbox"/> Bahia (BA)              | <input type="checkbox"/> Piauí (PI)               |
| <input type="checkbox"/> Ceará (CE)              | <input type="checkbox"/> Rio de Janeiro (RJ)      |
| <input type="checkbox"/> Distrito Federal (DF)   | <input type="checkbox"/> Rio Grande do Norte (RN) |
| <input type="checkbox"/> Espírito Santo (ES)     | <input type="checkbox"/> Rio Grande do Sul (RS)   |
| <input type="checkbox"/> Goiás (GO)              | <input type="checkbox"/> Rondônia (RO)            |
| <input type="checkbox"/> Maranhão (MA)           | <input type="checkbox"/> Roraima (RR)             |
| <input type="checkbox"/> Mato Grosso (MT)        | <input type="checkbox"/> Santa Catarina (SC)      |
| <input type="checkbox"/> Mato Grosso do Sul (MS) | <input type="checkbox"/> São Paulo (SP)           |
| <input type="checkbox"/> Minas Gerais (MG)       | <input type="checkbox"/> Sergipe (SE)             |
|  | <input type="checkbox"/> Tocantins (TO)           |

## **ANEXO A**



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

### **DELIBERAÇÃO CET Nº 02, DE 05 DE JUNHO DE 2018.**

**DEFINE OS PARÂMETROS DE GESTÃO DAS ORLAS TOMBADAS DO LEME, COPACABANA, IPANEMA E LEBLON E ÁREAS DE TUTELA PARA PROTEÇÃO DA AMBIÊNCIA.**

**O PRESIDENTE DO CONSELHO ESTADUAL DE TOMBAMENTO**, no uso das atribuições legais que lhe foram delegadas nos termos do Decreto-Lei nº 2, de 11 de abril de 1969, notadamente nos art. 6º e 7º, e no disposto da Lei nº 509, de 03 de dezembro de 1981, notadamente no seu art. 2º, que trata da competência do Conselho Estadual de Tombamento – CET, de aprovação de intervenções em bens tombados e em áreas de tutela para proteção da ambiência, e,

#### **CONSIDERANDO:**

- o tombamento do “Conjunto urbano-paisagístico, formado pelas calçadas centrais e laterais e pelas espécies arbóreas ao longo da Avenida Atlântica, que integram o projeto de autoria de Roberto Burle Marx, entre a Praça do Leme e a Rua Francisco Otaviano”, e do “Conjunto urbano-paisagístico, formado pelas calçadas centrais e laterais e pelas espécies arbóreas, ao longo das avenidas Vieira Souto e Delfim Moreira, entre o Parque Garota de Ipanema e a Avenida Visconde de Albuquerque”, conforme processo nº E- 18/000.030/1991;
- que o objeto do referido tombamento estadual e sua ambiência integra o sítio inscrito na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, sob o título “Rio de Janeiro, Paisagens Cariocas, entre a Montanha e o Mar” na categoria de Paisagem Cultural;
- que o disposto na Lei Federal 9.605/1998, notadamente em seus artigos 62 a 65, define “Crimes contra o Ordenamento Urbano e o Patrimônio Cultural”;
- que as crescentes intervenções vêm desfigurando e deteriorando a área tombada e sua ambiência, o que recomenda a explicitação e a transparência dos critérios necessários à sua proteção;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

**RESOLVE:**

Art.1º - Qualquer obra, intervenção, uso, ou serviço na área tombada da orla do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon deverá preservar e proteger a integridade das calçadas centrais e laterais, as espécies arbóreas e o desenho do piso - obra de Roberto Burle Marx.

Parágrafo único: As faixas de areia das praias ao longo dessas orlas, e as fachadas e volumetrias dos edifícios são parte da ambiência e, portanto, incluídas na área de tutela para fins de proteção.

Art. 2º - Os projetos e intervenções na área tombada e tutelada deverão respeitar os valores paisagísticos da área, em especial:

I - Na orla do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon:

- a) a visibilidade máxima da faixa de areia e da orla do mar a partir da calçada da praia;
- b) a manutenção da geometria das calçadas e canteiros;
- c) a manutenção da vegetação de restinga na faixa de areia.

II - Na orla do Leme e Copacabana:

- a) a fruição visual dos desenhos de piso do projeto paisagístico de Roberto Burle Marx;
- b) a manutenção das espécies arbóreas definidas pelo projeto paisagístico de Roberto Burle Marx para as calçadas;
- c) a visibilidade ao longo da calçada junto aos edifícios;

Art. 3º - São diretrizes técnicas específicas para:

I – Calçadas em pedras portuguesas: devem ser mantidas em bom estado de conservação por parte dos responsáveis – privados ou públicos. Sua fixação e reparos deverão seguir o método tradicional, utilizando mistura apropriada de areia e cimento, respeitando os padrões das ondas da calçada junto à areia no Leme e Copacabana, bem como os estabelecidos para Ipanema e Leblon, e os painéis de autoria de Roberto Burle



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

Marx. É vedada a retirada de pedras portuguesas para fixação de tendas ou quaisquer outras estruturas, temporárias ou não.

II - Tampas de caixas de visita de galerias e caixas de passagem das concessionárias de serviços públicos: deverão ser recobertas com painéis em pedra portuguesa seguindo o padrão de desenho em que estiverem inseridas.

III - Ciclovias e ciclofaixas: a sinalização das ciclovias e ciclofaixas, em caso de superposição com as calçadas, deverão respeitar os padrões dos desenhos das pedras portuguesas, que não poderão receber pinturas.

IV – Quiosques: não poderão exceder o número existente, e nem ter sua aparência modificada por decoração ou propaganda não aprovadas, tais como acréscimos, forros, toldos, luzes coloridas, etc. Nos quiosques não poderão ser incluídos novos equipamentos além daqueles aprovados, e nem fora dos seus limites. As jardineiras dos quiosques serão padronizadas quanto ao material de revestimento e dimensões. Somente será autorizada a colocação de dois letreiros de identificação na cobertura do quiosque, um em cada face frontal, obedecendo ao padrão do projeto aprovado. Não serão autorizados galhardetes ou letreiros na parte inferior ou sobre os balcões.

V - Totens de informação turística: somente poderão ser instalados nos modelos, número e forma devidamente autorizados.

VI - Equipamentos de ginástica: poderão ser autorizados na faixa de areia, com distância mínima de 1,50 m da calçada. Dispositivos publicitários nesses equipamentos deverão ser reduzidos ao mínimo necessário para a exposição do nome do patrocinador.

VII - Postos de Salvamento: deverão conter apenas os equipamentos relacionados à sua atividade, tal como enfermaria, posto de observação, chuveiros, banheiros. Os caixas eletrônicos atualmente existentes não deverão ter suas aprovações renovadas. O cercamento dos postos de salvamento deverá manter a visibilidade do espaço interior.

VIII - Relógios digitais: desde que aprovados, poderão ser fixados no calçadão central da orla.

IX - Postes de iluminação: não poderão receber pinturas fora dos padrões estabelecidos pela Prefeitura e pelo INEPAC.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

X – Grades de edifícios: só poderão ser instaladas, a título precário, no alinhamento frontal. Serão tolerados vasos de plantas no mesmo alinhamento.

XI - Estruturas temporárias na faixa de areia: a montagem de palcos, arenas, camarins, etc. deverá obrigatoriamente passar por aprovação do INEPAC, e serão observadas dimensões compatíveis com a visibilidade da praia. Essas estruturas serão consentâneas com usos esportivos e paisagísticos da orla.

XII – Estruturas temporárias no canteiro central: a montagem de barracas de feiras, tendas ou sanitários químicos deverão ser previamente autorizados, sendo que as estruturas com paredes contínuas deverão ter espaçamentos de forma a permitir a visibilidade da praia. A fixação dessas estruturas não poderá retirar ou danificar as pedras portuguesas.

XIII - Barracas de comércio na areia: deverão manter distâncias mínimas de 6,00m da calçada, e de 4,00m dos quiosques no sentido perpendicular ao mar. As barracas aprovadas não poderão ter acréscimos (toldos, gazebos, etc.). É vedada a montagem de quaisquer estruturas temporárias junto aos quiosques ou entre esses e os postos de salvamento.

XIV - Esculturas de areia: não poderão receber pinturas, nem utilização de cimento, ou quaisquer outros materiais.

XV - Bares e restaurantes junto aos edifícios: ficam adotados os parâmetros para a aprovação de mesas e cadeiras dos bares e restaurantes no calçadão, estabelecidos no Anexo 1 do Decreto nº 17.371 de 04 de março de 1999 do Município do Rio de Janeiro, especialmente: manter livres uma faixa de pelo menos 4,00 m junto à frente dos restaurantes, varandas incluídas quando houver; a área ocupada pelas mesas e cadeiras somente poderá ser coberta por ombrelones de no máximo 4,00 x 4,00m, com um máximo de dois ombrelones no sentido perpendicular aos edifícios, sendo vedada a instalação de toldo contínuo, e tolerada proteção lateral retrátil transparente; será tolerada a delimitação da área por vasos com plantas de altura máxima do conjunto de 1,10 m. Nas calçadas ocupadas por mesas e cadeiras não poderão existir pisos (tablados,





Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

tapetes, etc.) que escondam o desenho dos painéis de autoria de Roberto Burle Marx, e nem ter dispositivos adicionais, como lampiões, galhardetes, etc.

XVI – Espécies arbóreas: o plantio e a reposição deverão seguir o que está definido pelo projeto paisagístico de Roberto Burle Marx.

XVII - Golas de árvores: os tentos dos canteiros terão no máximo 10 cm de altura, não poderão receber pintura diferente da cor do concreto, e nem qualquer revestimento.

XVIII – Rebaixamento de meio fio para acesso de automóveis: só serão permitidos rebaixamentos de meio-fio para acesso de automóveis aos edifícios, hotéis incluídos, que possuam garagem, à exceção do Hotel Copacabana Palace, cujo acesso foi incorporado ao projeto de Burle Marx. Não será permitido estacionamento de automóveis, caminhões, motocicletas, ou outros veículos automotores sobre as calçadas tombadas.

XIX – Estações de bicicletas compartilhadas: não serão permitidas sobre o calçamento tombado de Leme e Copacabana.

XX – Tapumes para obras de construção ou reforma: a área ocupada para tapumes nas calçadas tombadas deverá ser a menor possível e, no caso de dano, o requerente deverá recompor a pavimentação, seguindo as orientações do órgão de tombamento. Não serão autorizados tapumes para reformas individuais.

XXI - Letreiros: poderão ser instalados paralelos ou perpendiculares às fachadas dos prédios, sendo permitido apenas 1 (um) por estabelecimento, e suas alturas não poderão ultrapassar os 70cm. Não serão admitidos letreiros no topo dos edifícios das orlas protegidas. Hotéis poderão ter o nome do estabelecimento na parte superior da fachada.

Art. 4º - As autorizações dadas pelo INEPAC observarão os termos e os prazos da Deliberação nº 01/2006. Os equipamentos e quiosques instalados, mas que forem eventualmente demolidos, embargados ou fechados por execução irregular de projeto, para serem reimplantados deverão se sujeitar a uma nova aprovação pelo INEPAC.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Cultura

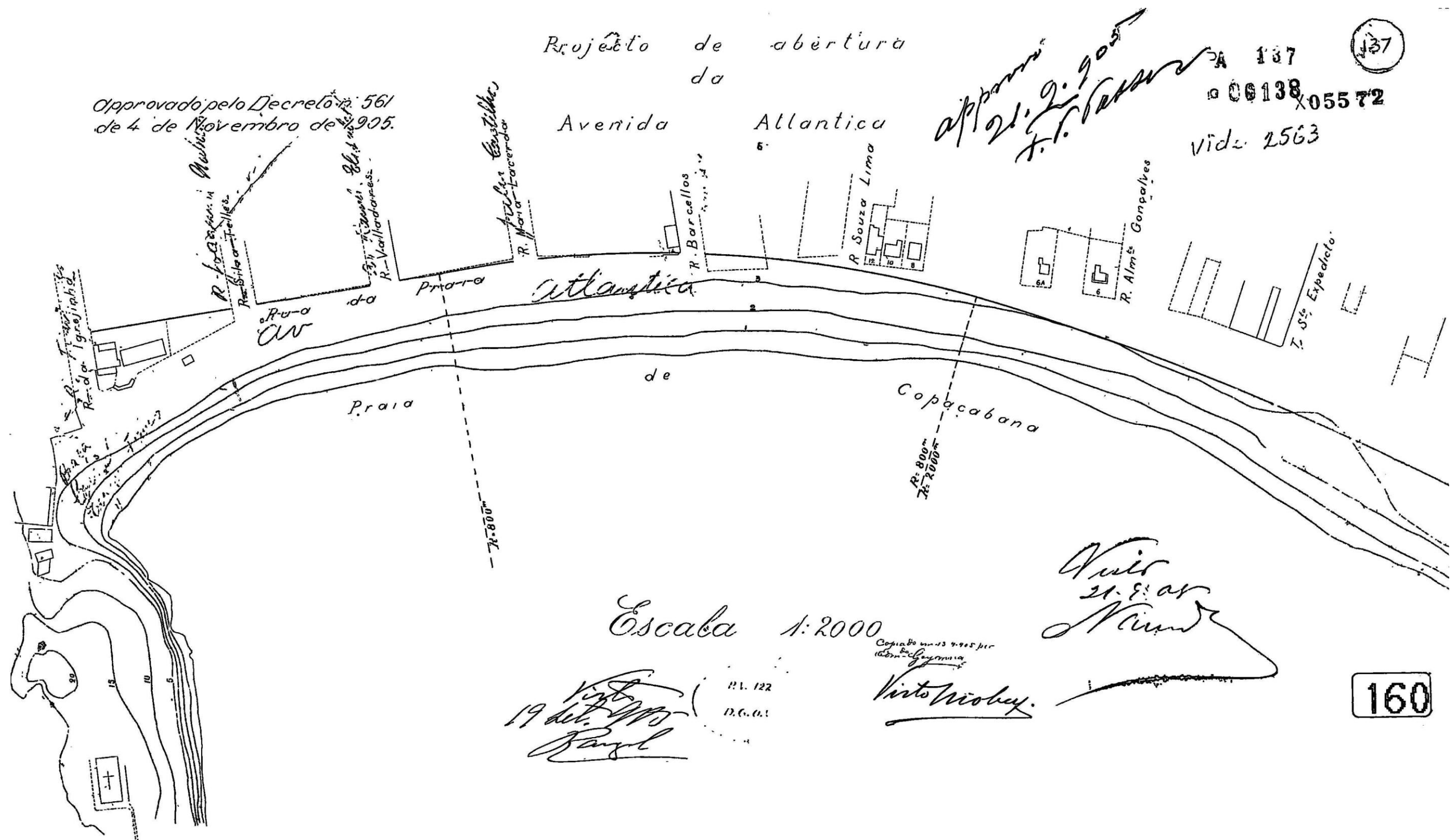
Art. 5º - Os casos não previstos nesta Deliberação serão analisados pelo Conselho Estadual de Tombamento - CET, tendo como premissa os objetivos do tombamento estadual, e a melhor compatibilidade com a preservação e a proteção da paisagem cultural, reconhecida pela UNESCO.

Art. 6º - Esta Portaria entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 15 de junho de 2018.

MARCUS ANTONIO MONTEIRO NOGUEIRA  
Presidente do Conselho Estadual de Tombamento ID-  
5708524

## ANEXO B - 1



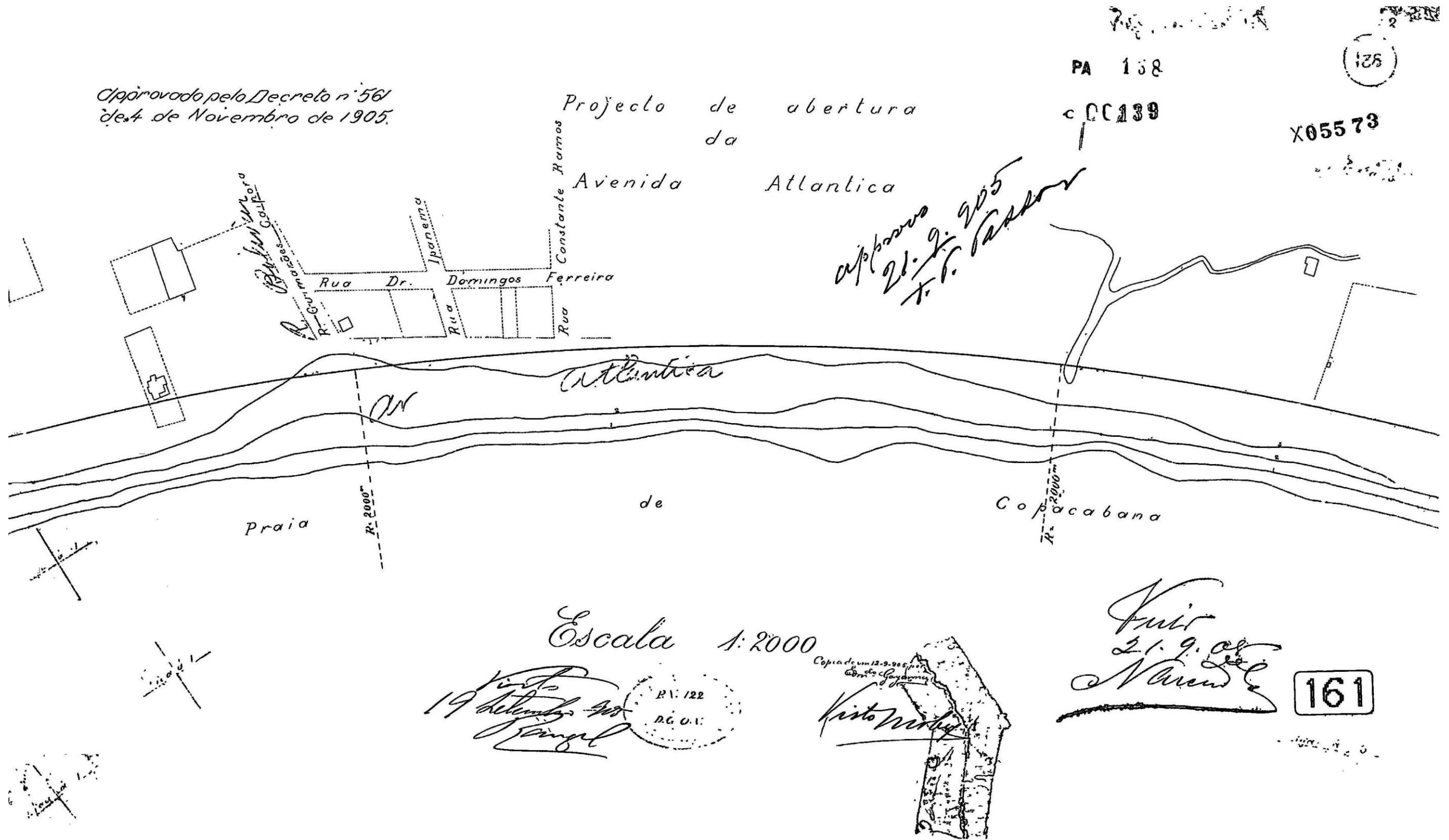
CÓPIA – PROJETO APROVADO DE ALINHAMENTO  
AVENIDA ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO -1905.

PAA  
137

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:2000

## ANEXO B - 2



CÓPIA – PROJETO APROVADO DE ALINHAMENTO  
AVENIDA ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO -1905.

PAA  
138

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:2000

ANEXO B - 3

Aprovado pelo Decreto n.º 561  
de 4 de Novembro de 1905

Vide proj. 2564 contes

PA 139

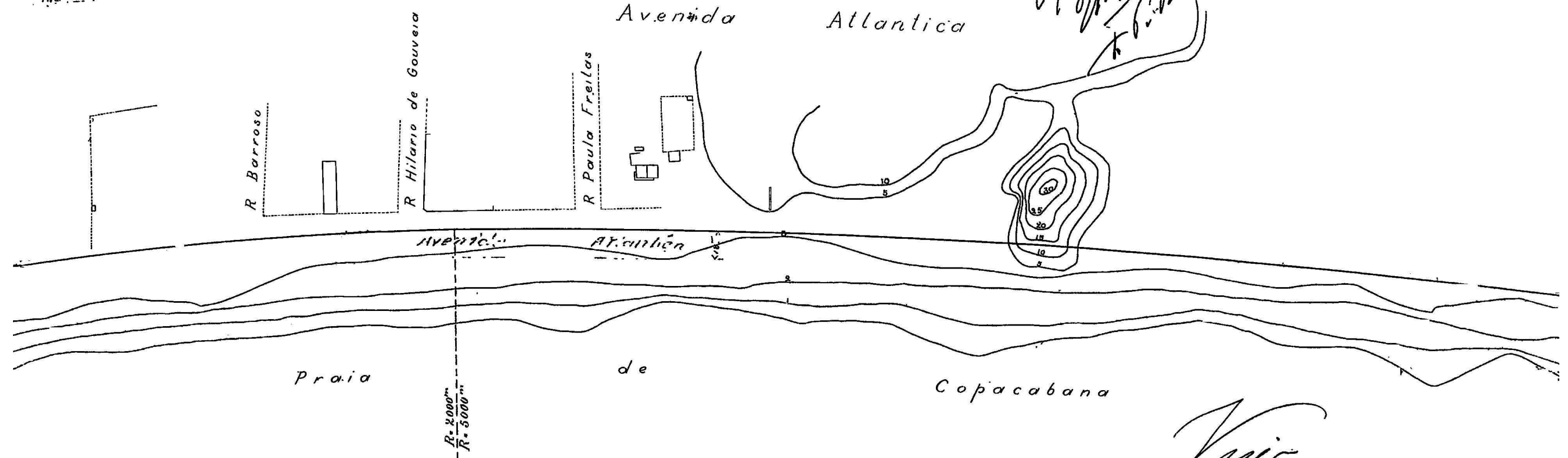
c 00140

X05574

139

aprovado  
21.9.1905  
A. G. de S. G. de S.

Linha 2 - -



Escala 1:2000

Copiado em 12-9-905 por  
Adm. Goyanna

Visto por  
Visto por

Visto  
31.8.05  
A. G. de S.

162

Linha 2

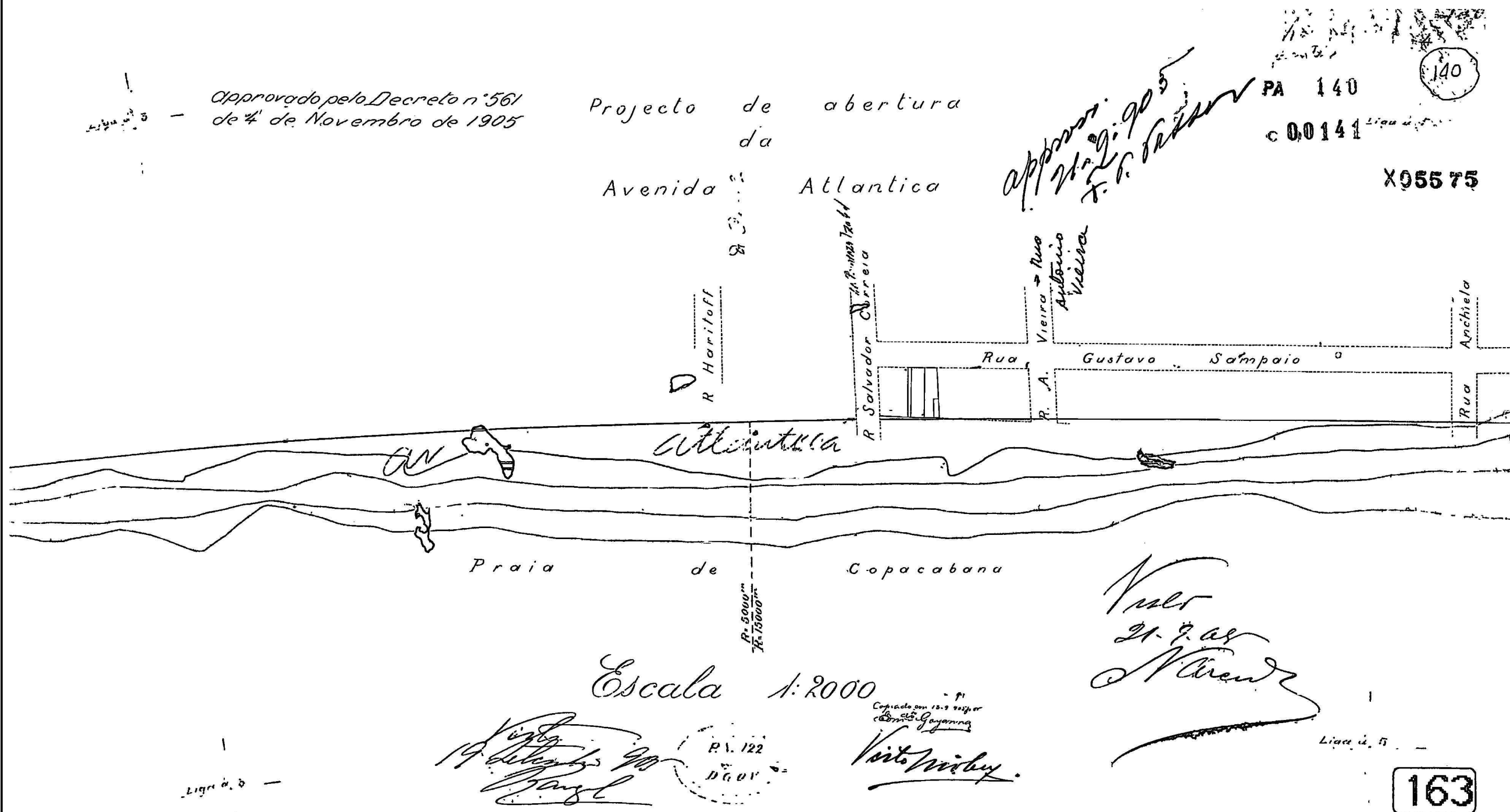
CÓPIA – PROJETO APROVADO DE ALINHAMENTO  
AVENIDA ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO -1905.

PAA  
139

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:2000

ANEXO B - 4



CÓPIA – PROJETO APROVADO DE ALINHAMENTO  
AVENIDA ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO -1905.

PAA  
140

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:2000



ANEXO B - 5

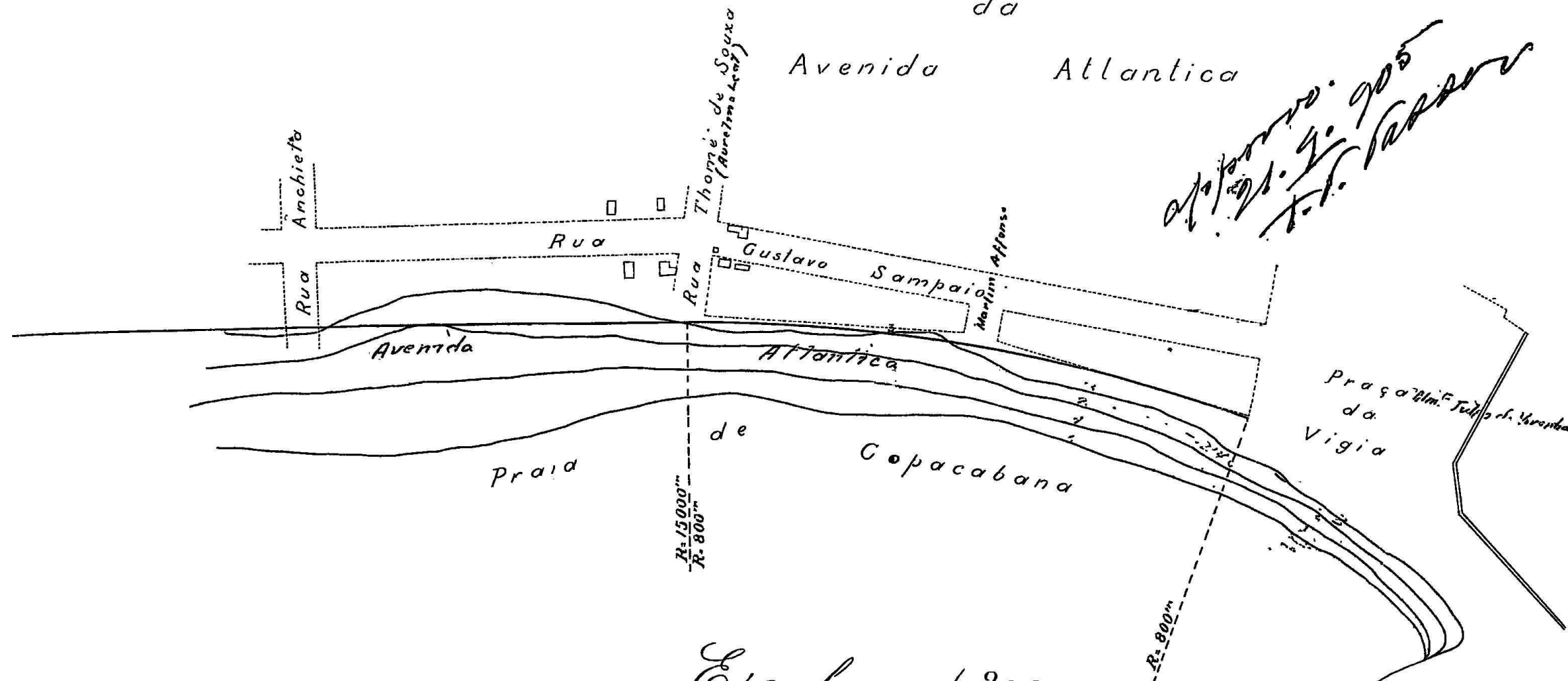
PA 141

c 00142

141

1  
Ligação 4 - Aprovado pelo Decreto n.º 561  
de 4 de Novembro de 1905. Projecto de abertura  
da

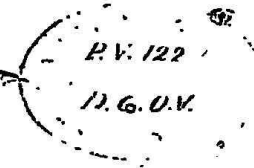
X05576



Escala 1:2000

Copiado em 13-9-905 por  
Bom de Jovanna

Vitor  
19 de Junho 905  
Rangel



Vitor  
21.8.05  
Rangel

164

CÓPIA - PROJETO APROVADO DE ALINHAMENTO  
AVENIDA ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO - 1905.

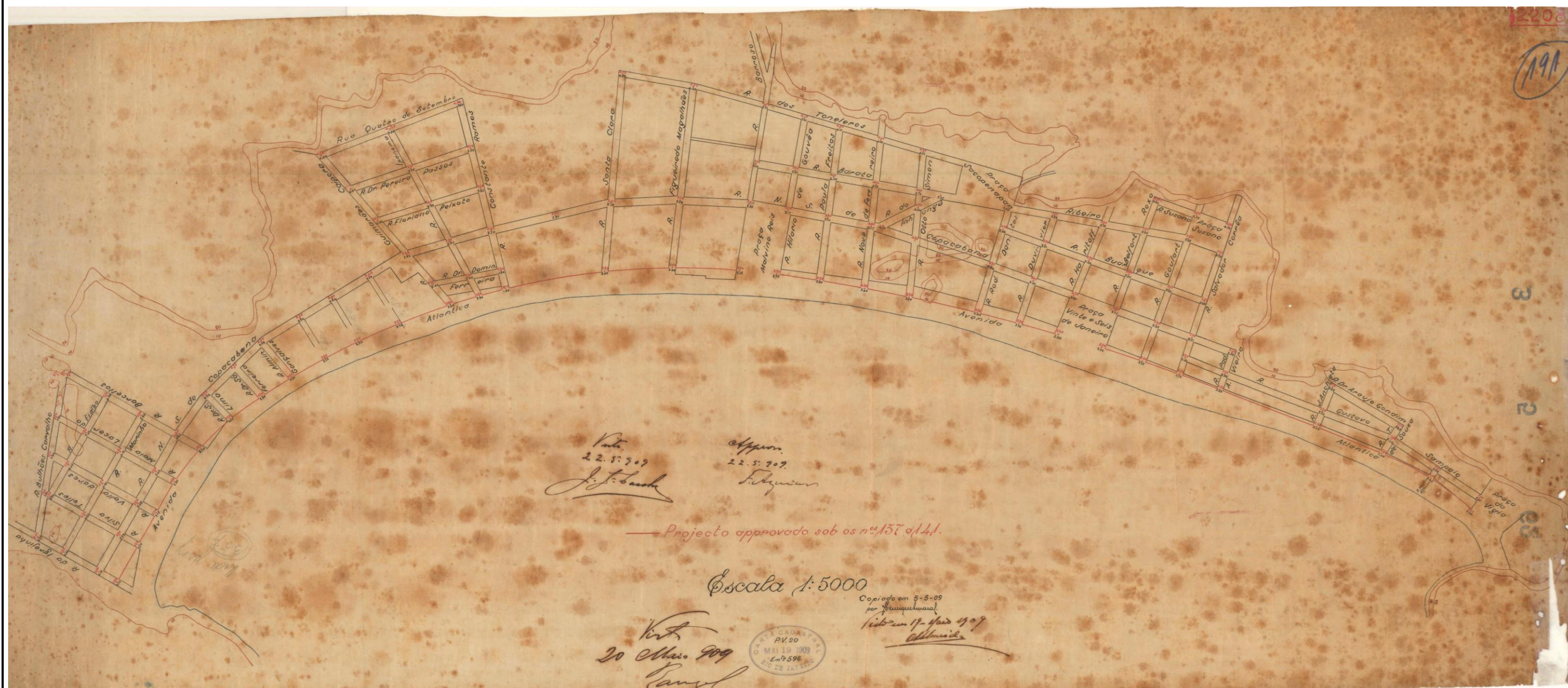
PAA  
141

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:2000



## ANEXO C



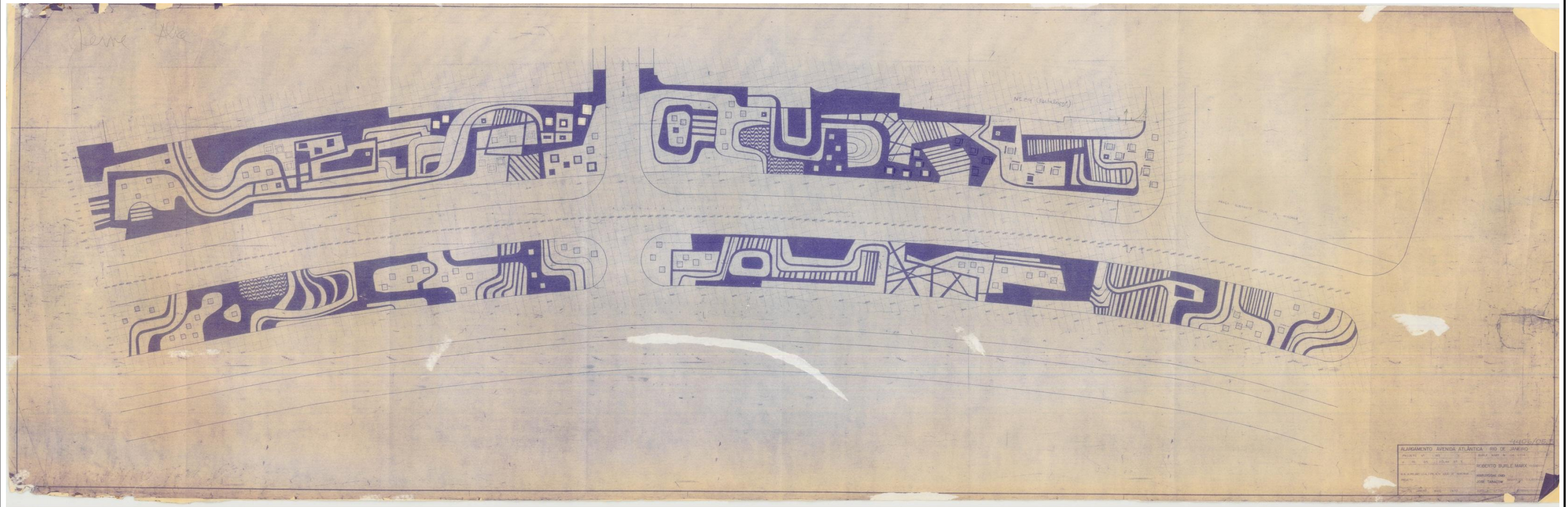
CÓPIA – PAL 191 – ALINHAMENTO DA AVENIDA ATLÂNTICA  
RIO DE JANEIRO -1909.

FONTE: Acervo de Imagens / Prefeitura do Rio / SMDU  
AUTOR: Engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel  
Disponível em:  
<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/consultaPrincipal.asp>

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA DO PROJETO ORIGINAL  
1:5000



ANEXO D - 1



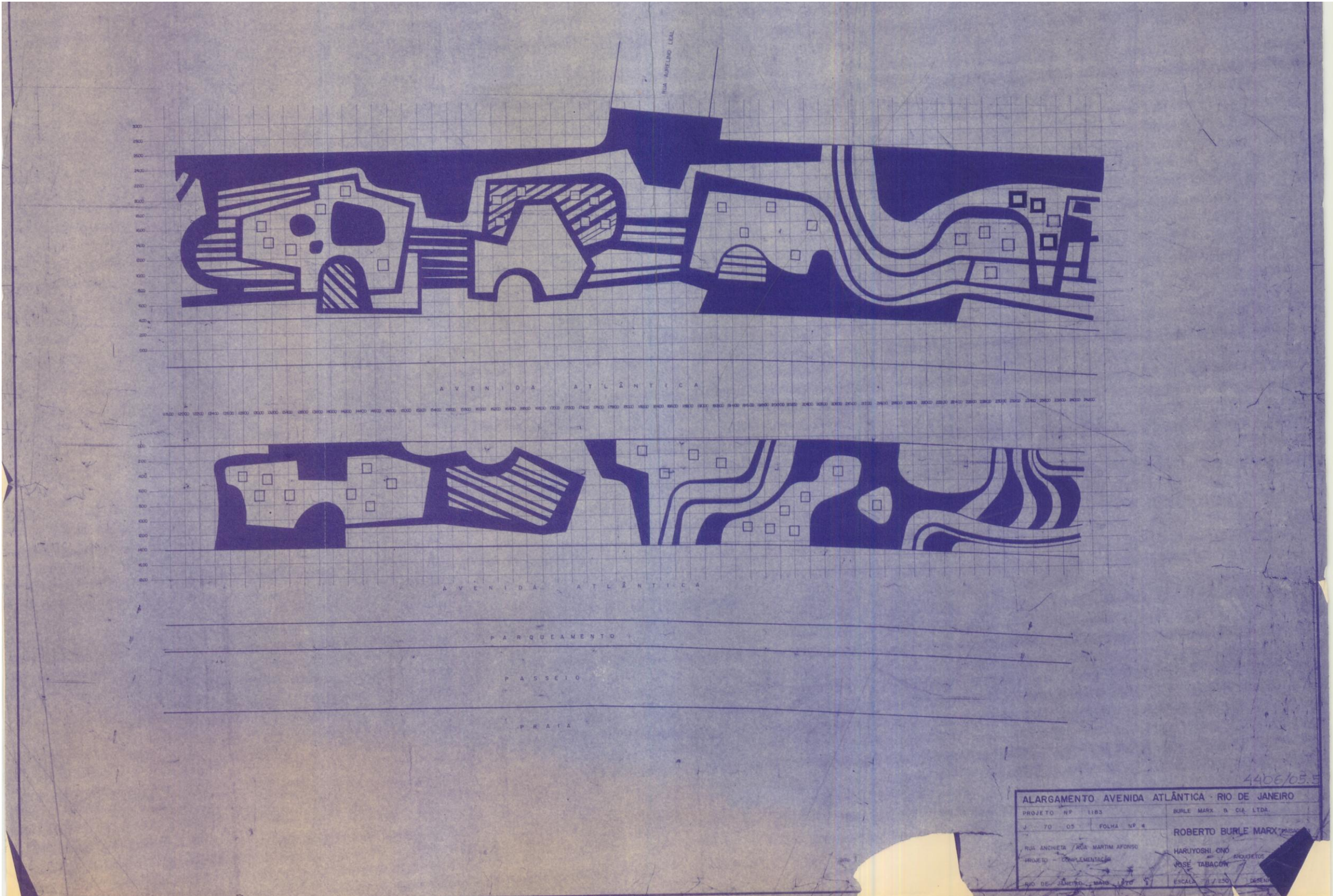
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 1 – Trecho Praça Almirante Júlio de Noronha e Rua Aurelino Leal.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 2



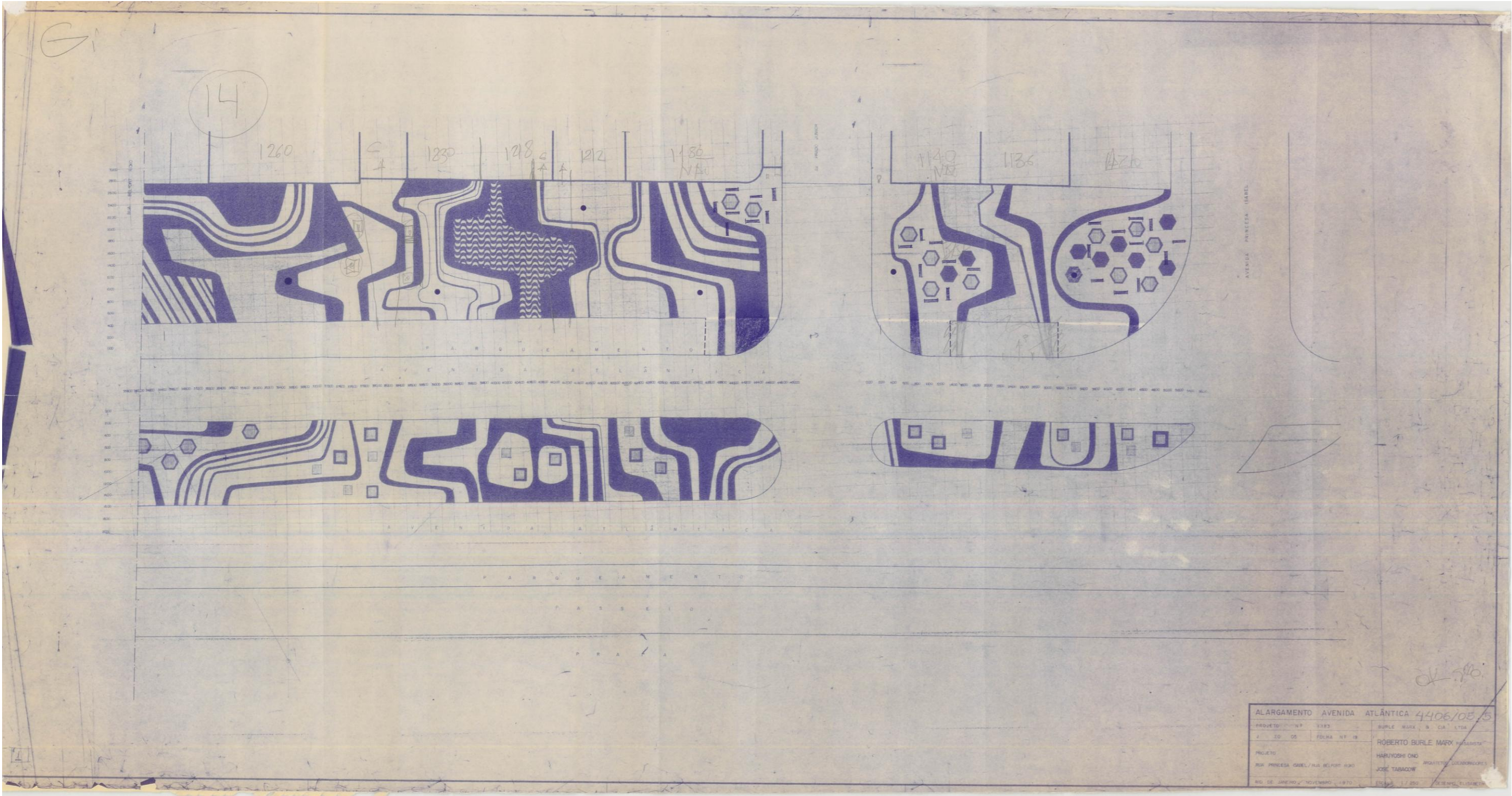
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 2 – Trecho Ruas Martin Afonso e Rua Anchieta  
(complemento Rua Aurelino Leal)

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 3



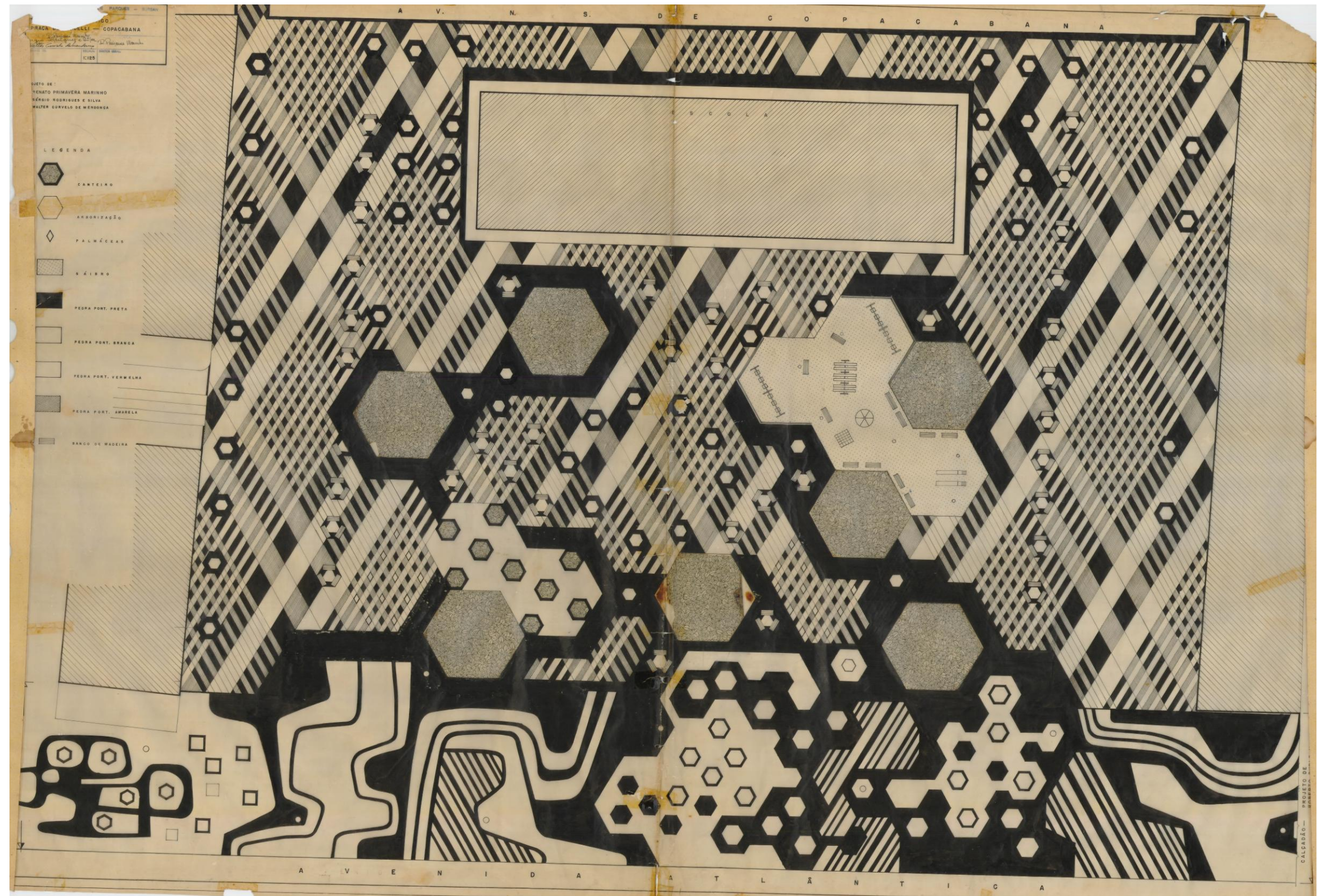
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 3 – Trecho Avenida Princesa Isabel e Rua Belford Roxo.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



# ANEXO D - 4



CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 4 – Frente da Praça do Lido (Ruas Belford Roxo e Ronald de Carvalho)

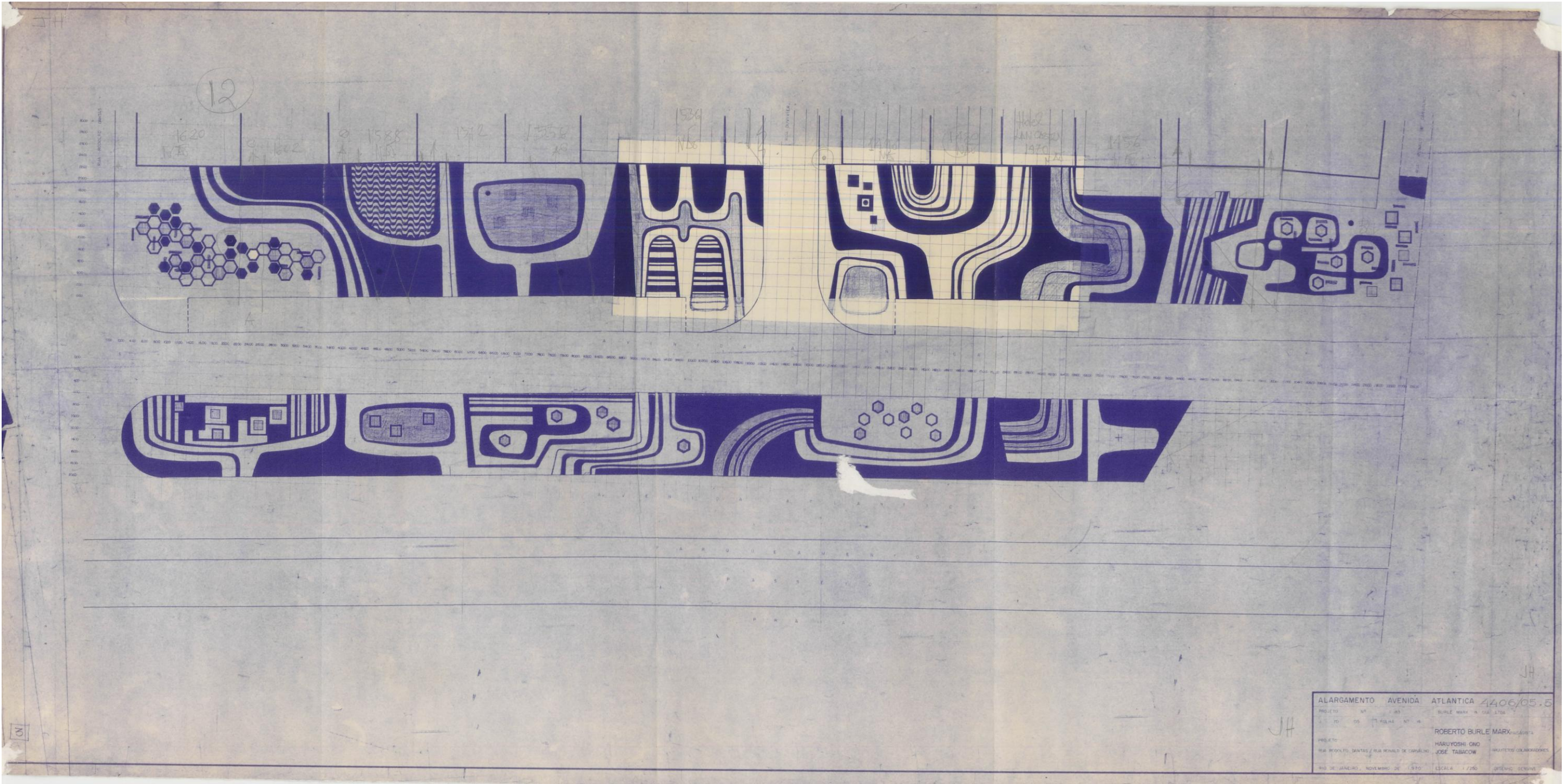
FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250

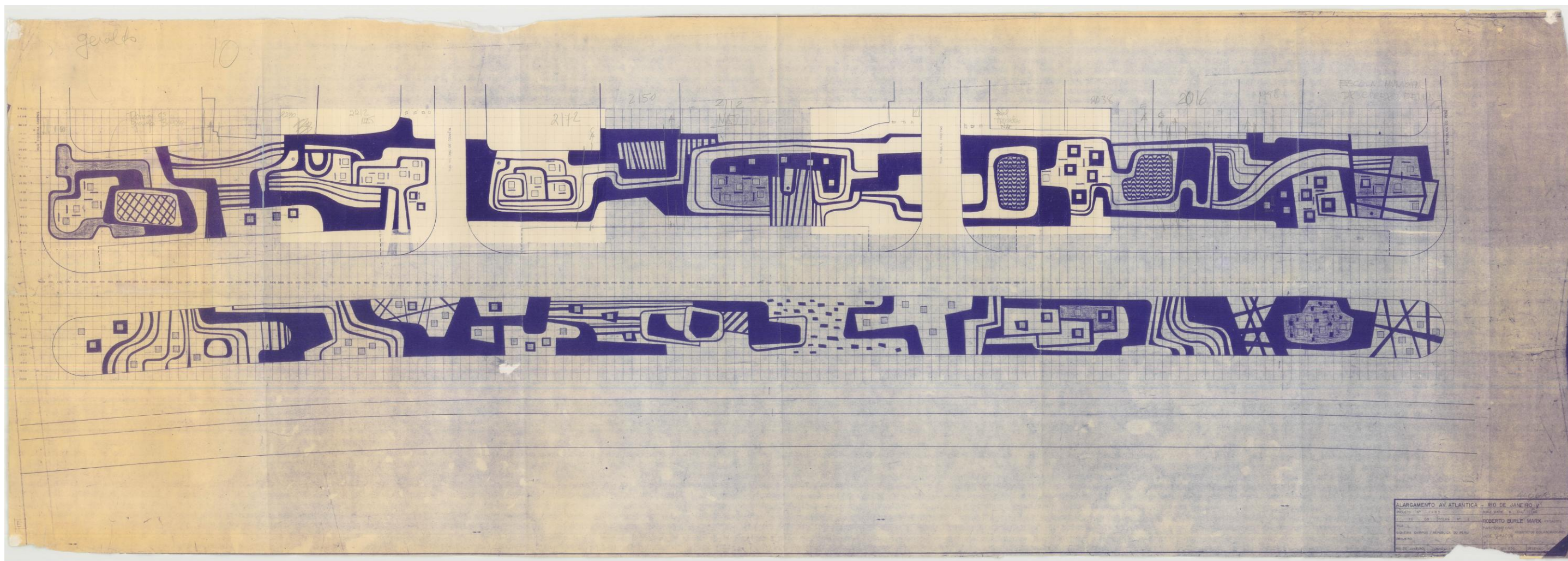


ANEXO D - 5





## ANEXO D - 6



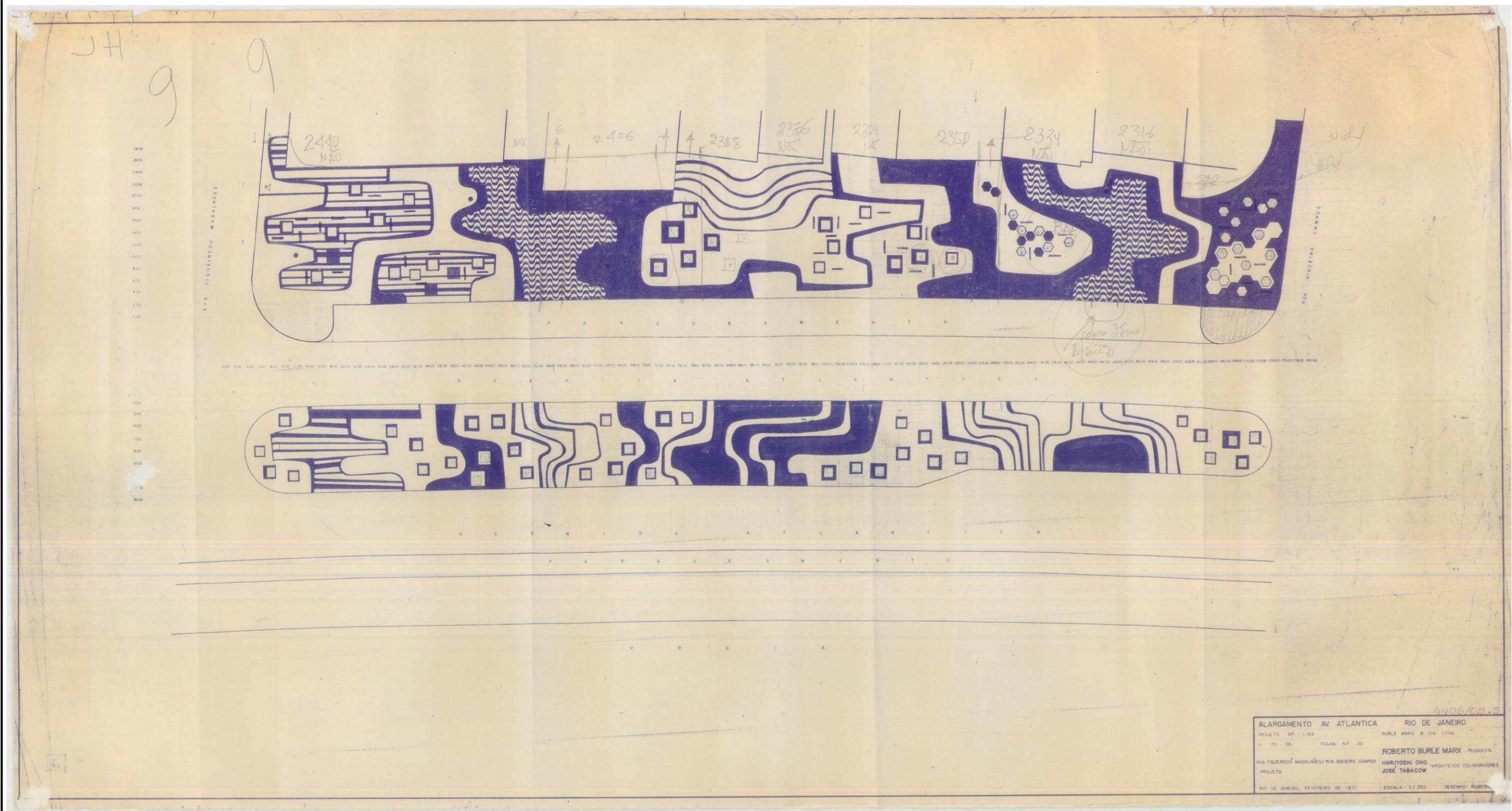
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 6 – Trecho Ruas República do Peru e Siqueira Campos.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 7



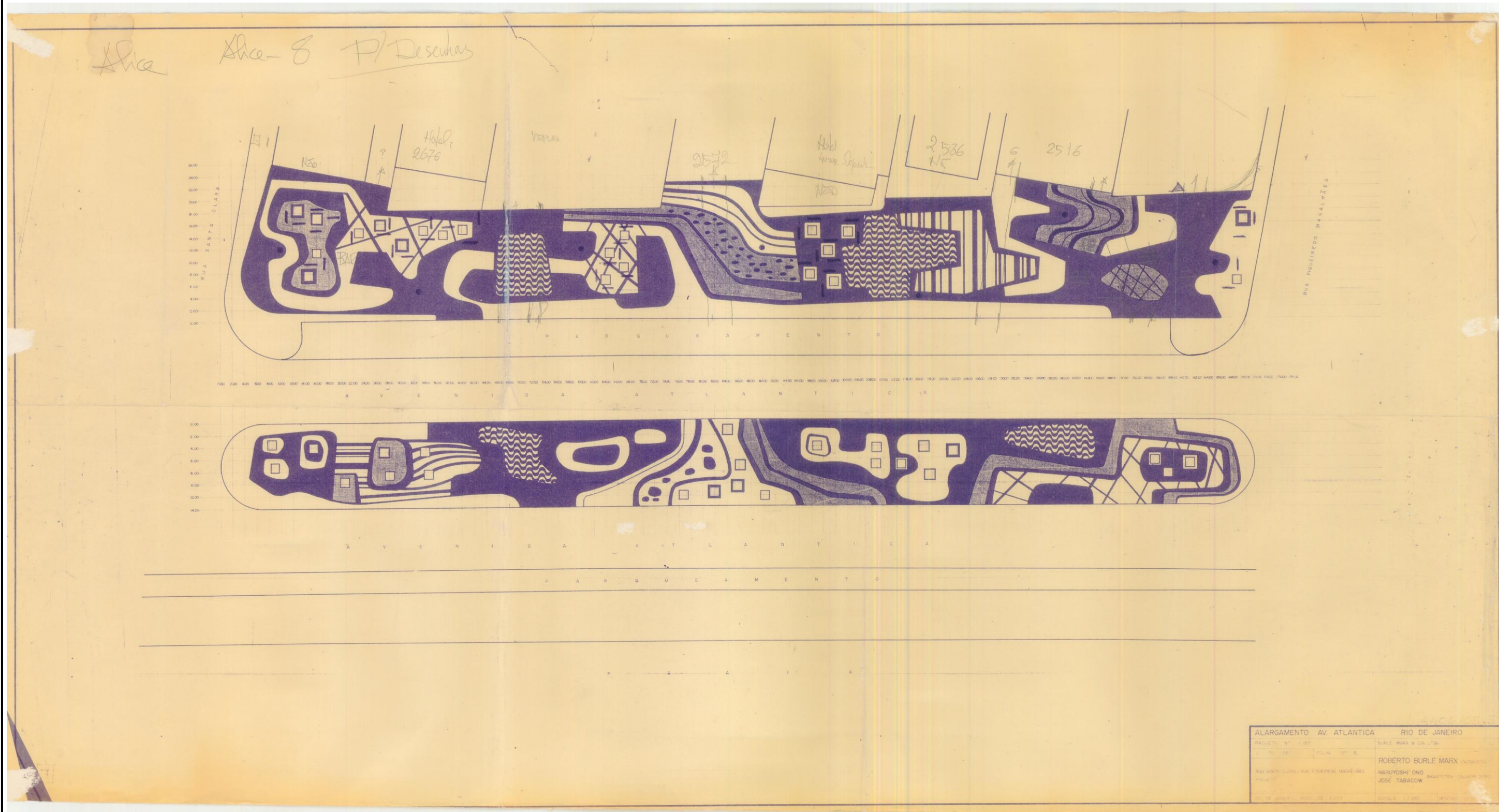
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 7 – Trecho Ruas Siqueira Campos e Figueiredo Magalhães.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



## ANEXO D - 8



CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 8 – Trecho Ruas Figueiredo Magalhães e Santa Clara.

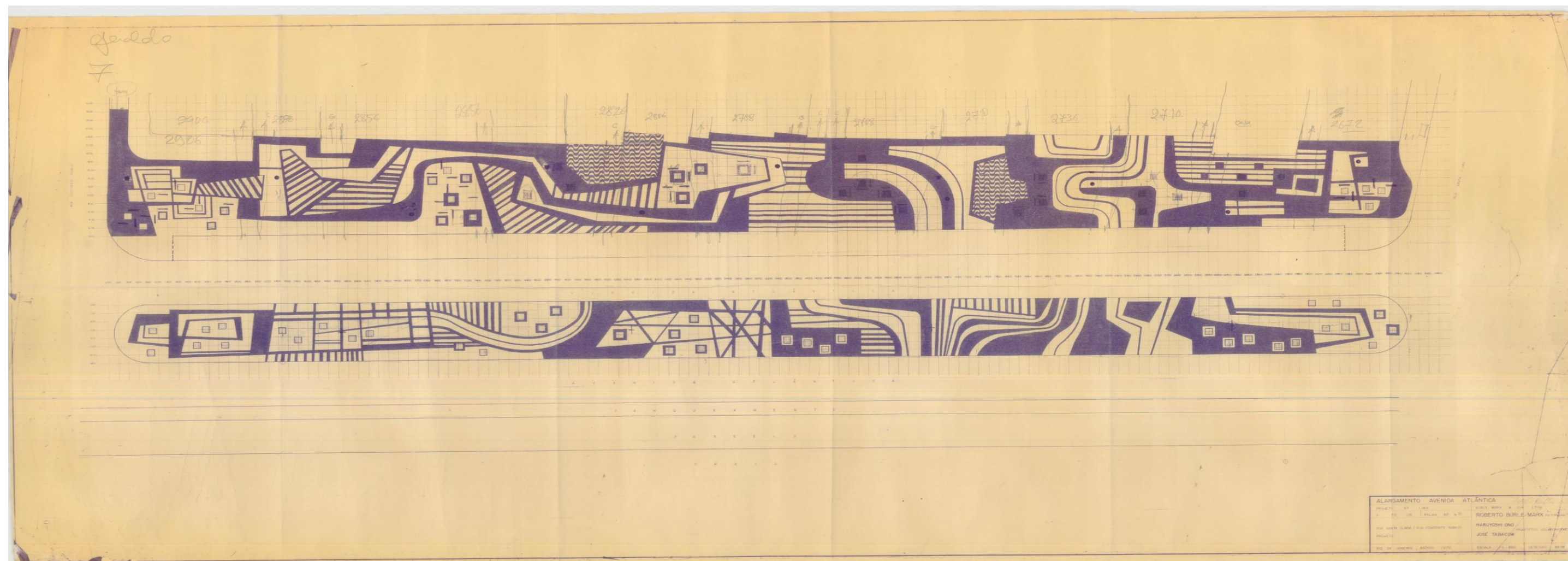
FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 9

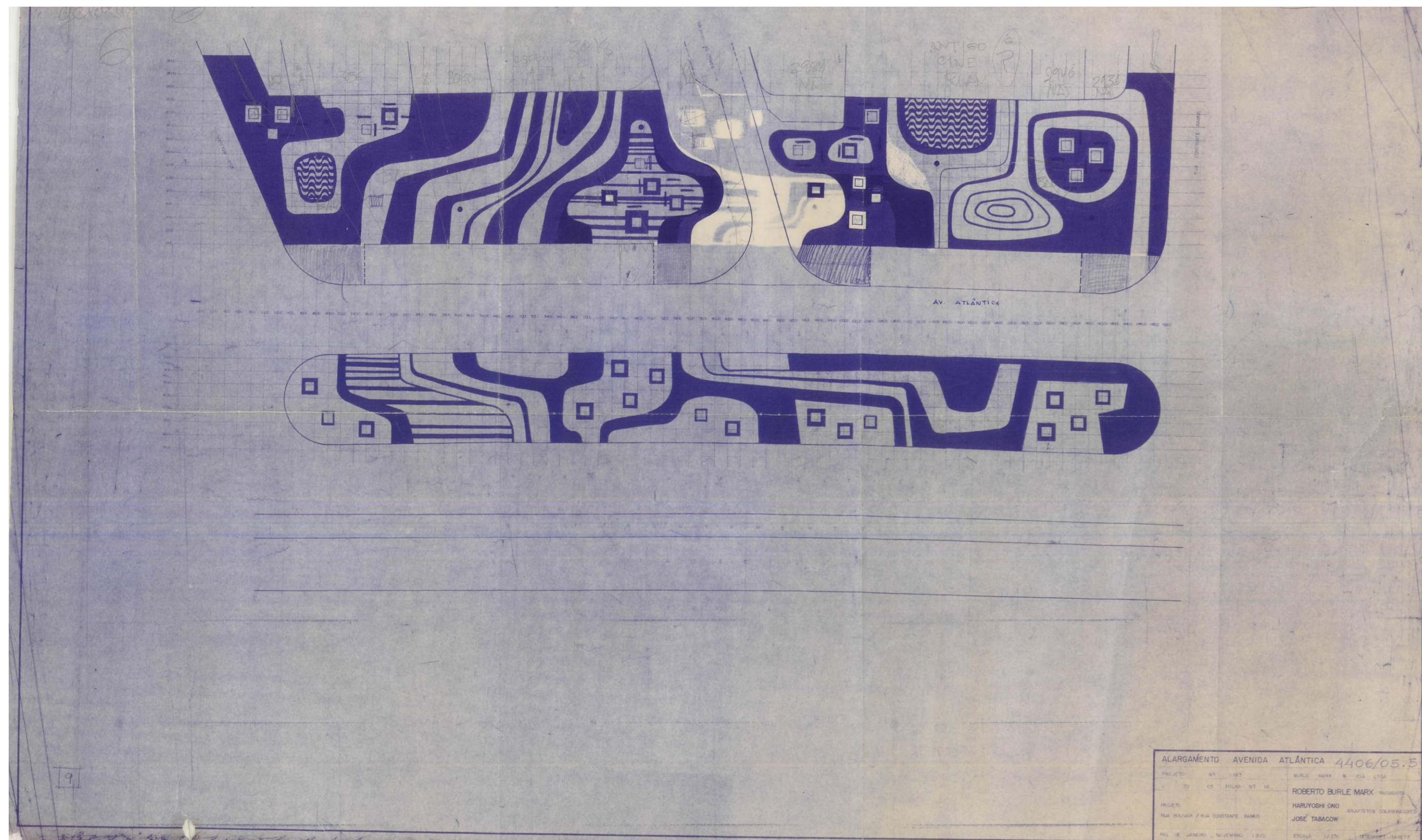


CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 9 – Trecho Ruas Santa Clara e Constante Ramos.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



**ANEXO D - 10**

CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.

PRANCHA 10 – Trecho Ruas Constante Ramos e Bolívar.

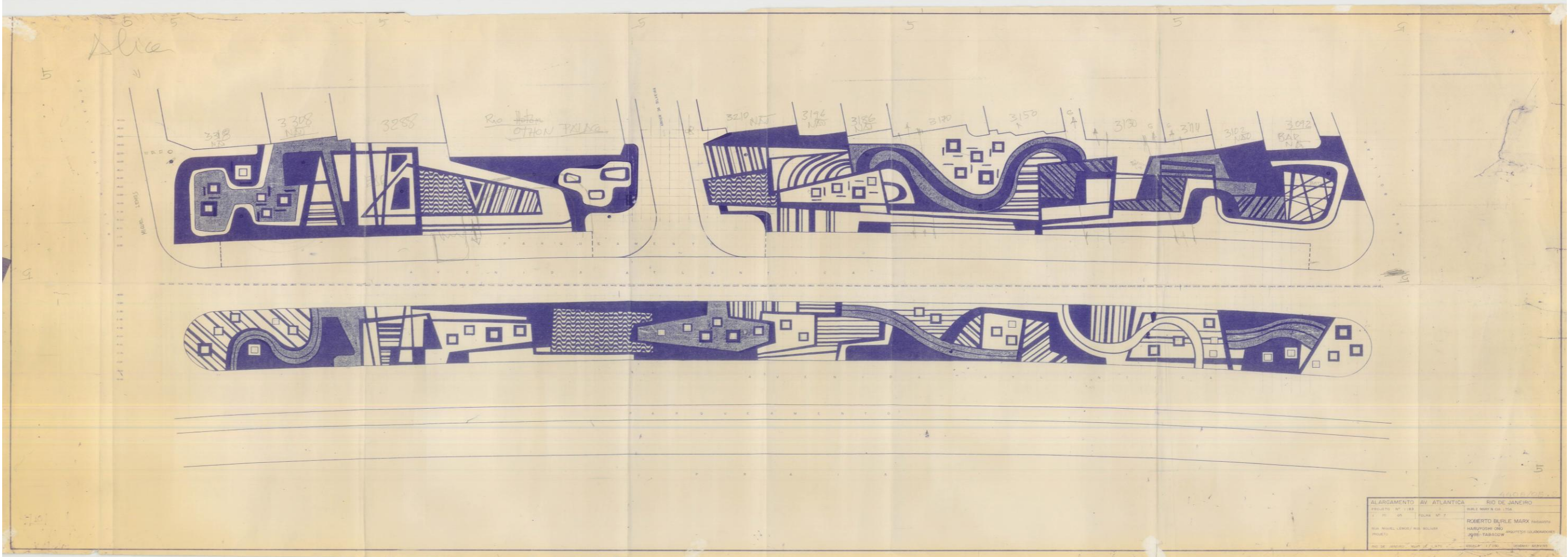
FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 11



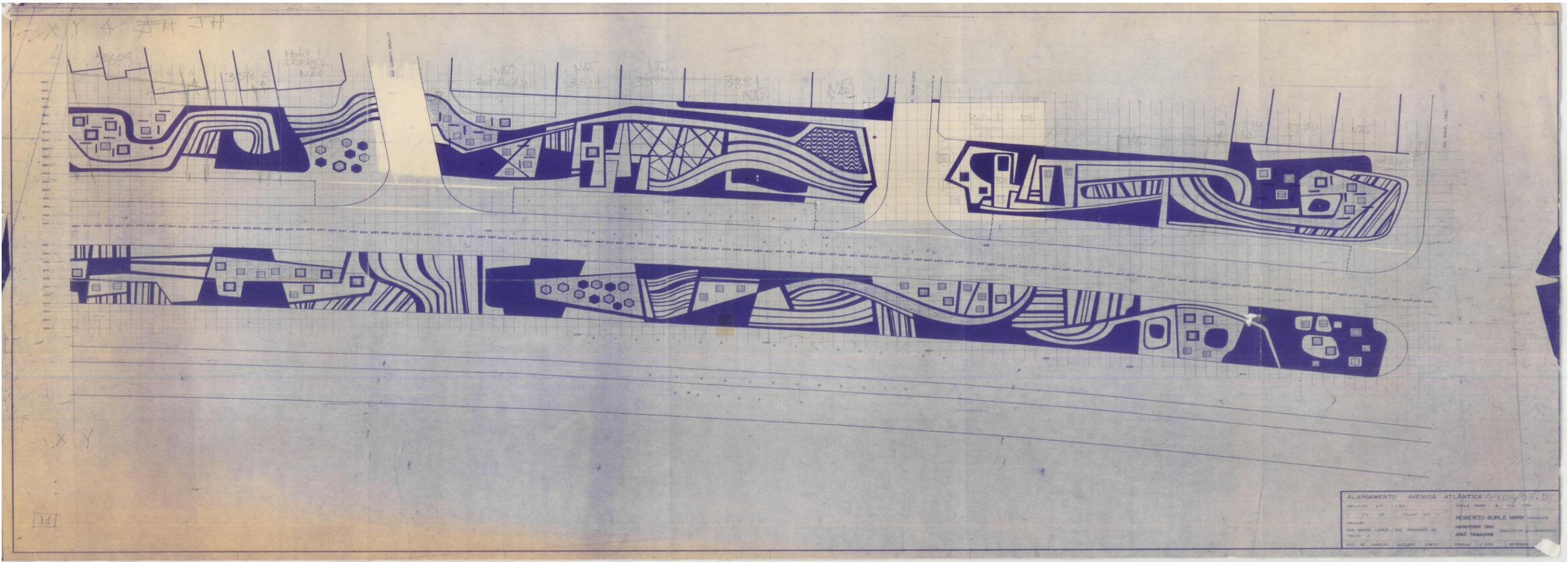
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 11 – Trecho Ruas Bolívar e Miguel Lemos.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



ANEXO D - 12



*OBS.: No carimbo do projeto original consta: Rua Miguel Lemos / Francisco Sá - Trecho A, porém a planta não contempla o trecho informado por completo. A planta contempla apenas o trecho correspondente as Ruas Miguel Lemos e Sá*

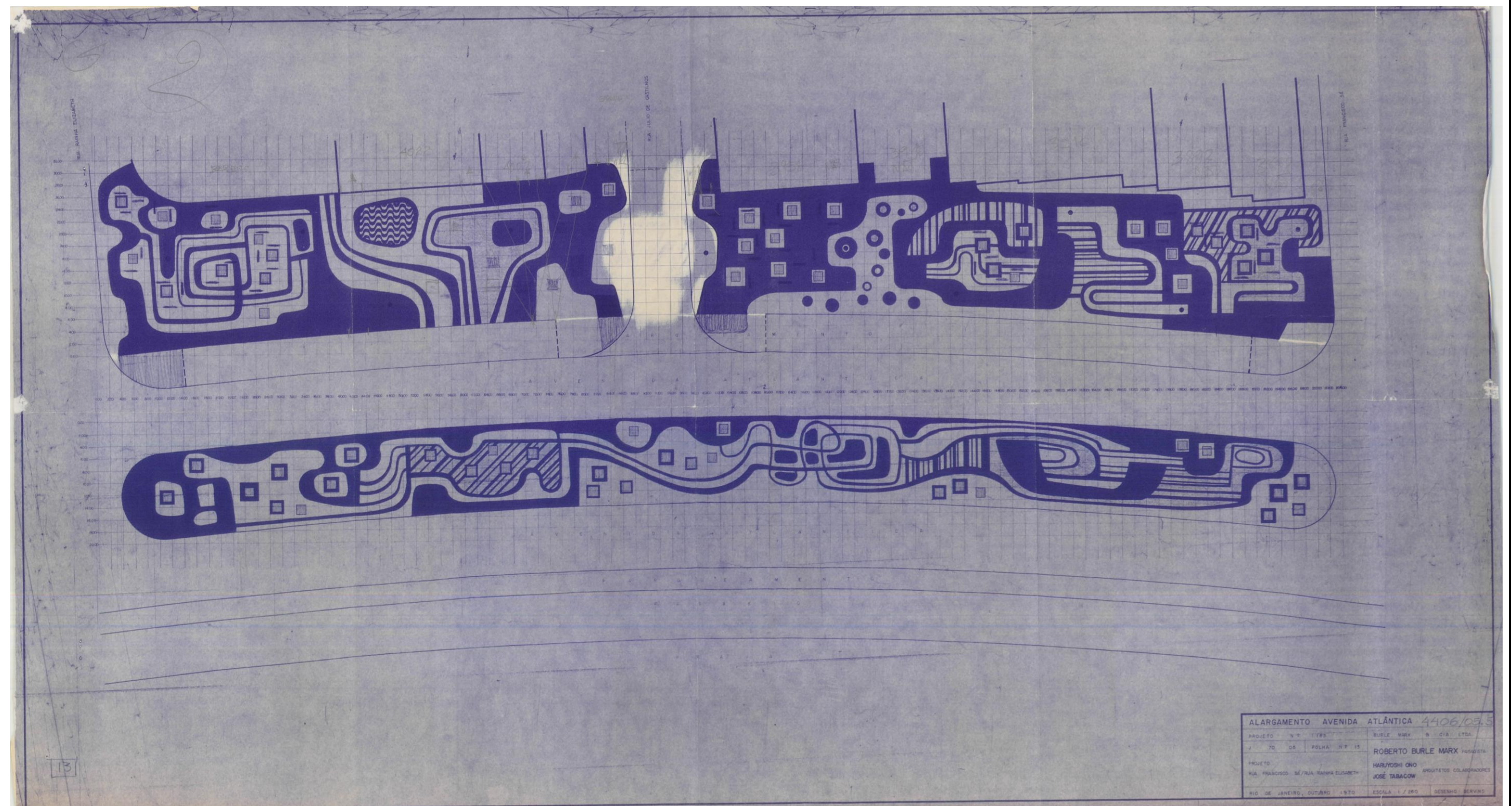
CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 12 – Trecho Ruas Miguel Lemos e Sá Ferreira.

FONTE: Fundação Parques e Jardins  
AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



# ANEXO D -13



CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 13 – Trecho Ruas Francisco Sá e Rainha Elisabeth da Bélgica.

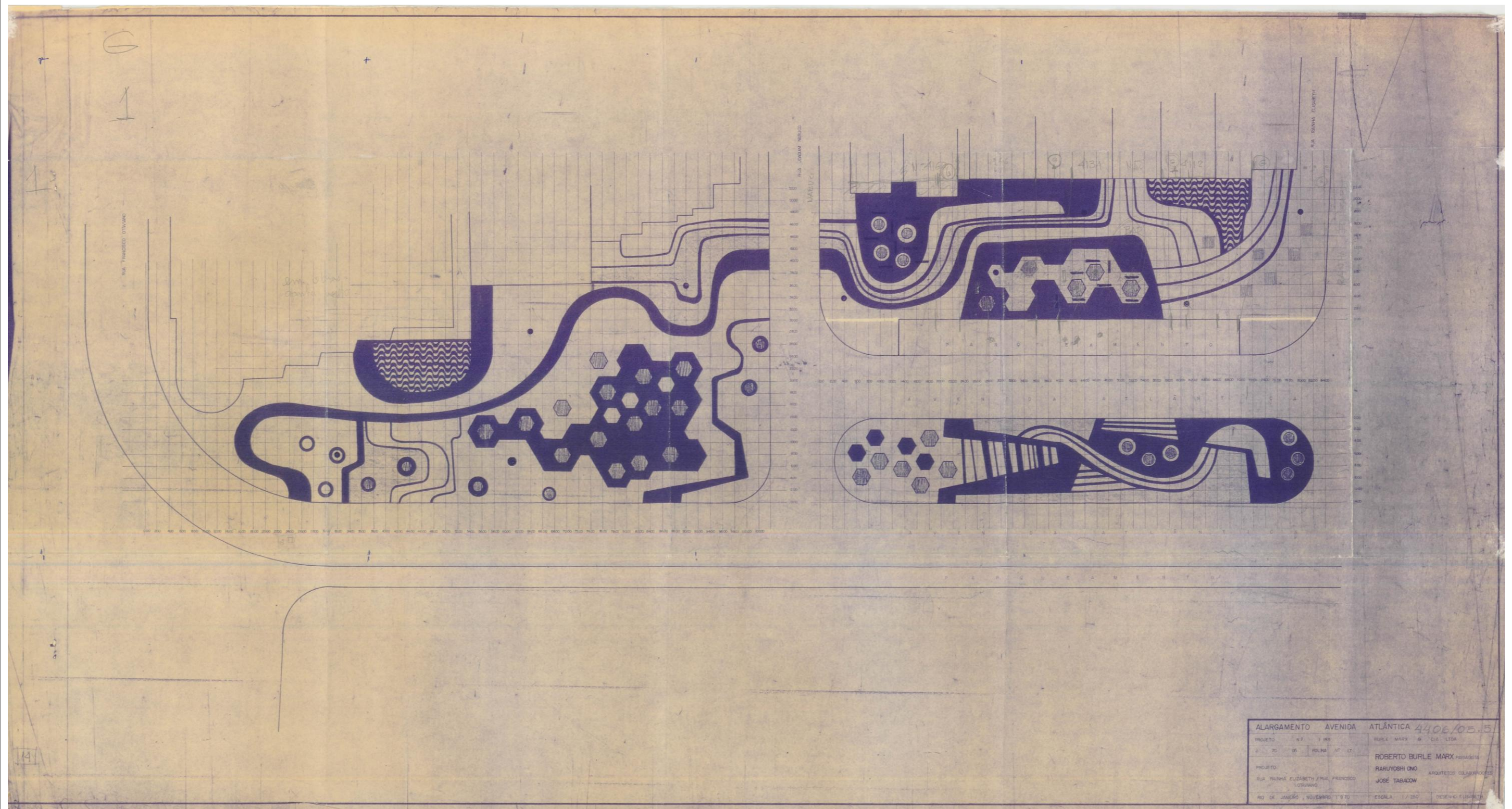
FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250



# ANEXO D -14



CÓPIA – PROJETO ALARGAMENTO AV. ATLÂNTICA, RIO DE JANEIRO.  
PRANCHA 14 – Trecho Ruas Rainha Elisabeth da Bélgica e Francisco Otaviano.

FONTE: Fundação Parques e Jardins

AUTOR: Burle Marx e Cia LTDA. Roberto Burle Marx, 1970.

CÓPIA SEM ESCALA  
ESCALA PROJETO ORIGINAL  
1:250