



## O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca

Nº 2009|201  
Dezembro - 2009

Verena Andreatta; Maria Pace Chiavari; Helena Rego - SMU/Prefeitura da  
Cidade do Rio de Janeiro



**PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**  
**Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento**  
Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

## **EXPEDIENTE**

---

A **Coleção Estudos Cariocas** é uma publicação virtual de estudos e pesquisas sobre o Município do Rio de Janeiro, abrigada no portal de informações do Instituto Municipal Pereira Passos da Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento da Prefeitura do Rio de Janeiro (IPP) : [www.armazemdedados.rio.rj.gov.br](http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br).

Seu objetivo é divulgar a produção de técnicos da Prefeitura sobre temas relacionados à cidade do Rio de Janeiro e à sua população. Está também aberta a colaboradores externos, desde que seus textos sejam aprovados pelo Conselho Editorial.

### **Periodicidade:**

A publicação não tem uma periodicidade determinada, pois depende da produção de textos por parte dos técnicos do IPP, de outros órgãos e de colaboradores.

### **Submissão dos artigos:**

Os artigos são submetidos ao Conselho Editorial, formado por profissionais do Município do Rio de Janeiro, que analisará a pertinência de sua publicação.

### **Conselho Editorial:**

Fabício Leal de Oliveira, Fernando Cavallieri e Paula Serrano.

### **Coordenação Técnica:**

Cristina Siqueira e Renato Fialho Jr.

CARIOCA – Da, ou pertencente ou relativo à cidade do Rio de Janeiro; do tupi, “casa do branco”. (Novo Dicionário Eletrônico Aurélio, versão 5.0)

## O RIO DE JANEIRO E A SUA ORLA: HISTÓRIA, PROJETOS E IDENTIDADE CARIOCA

---

*Verena Andreatta; Maria Pace Chiavari; Helena Rego - SMU/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro*

Seria impossível pensar as relações entre cidade, praia e sociedade no Rio de Janeiro sem levar em consideração dois aspectos. O primeiro deles consiste no processo de formação das praias do Rio, ou seja, nas mudanças físicas e urbanísticas ocorridas durante a transformação da cidade portuária em cidade balneária. As características geográficas desta cidade e sua evolução ao longo de mais de 440 anos, desde a sua fundação, acabaram por transformar as praias contíguas ao centro histórico em porto comercial moderno e porto de passageiros. Neste processo, as praias mais ao sul e as atlânticas acabaram destinadas ao lazer da população, fato que faz do Rio uma “cidade resort” e importante pólo turístico do Brasil.

O segundo aspecto a ser considerado parte de uma bem-humorada afirmação carioca: “Diga-me em que praia vais e te direi quem és”. Em que cidade, a não ser o Rio de Janeiro, o cidadão se identifica de tal forma com a própria praia? Seja por sua história pessoal, seja por afinidade social, todo cidadão carioca “pertence” a uma praia.<sup>1</sup> Este “microcosmo” natural é parte da história dessa cidade desde sua origem. Sua importância se conserva e se transforma ao longo do tempo, ao sabor das mudanças de costumes e modas. Espaço múltiplo e dinâmico, de intenso uso social, a praia segue sendo ocupada, em alguma medida, durante os 365 dias do ano.

A cidade de Rio de Janeiro conta com 6,0 milhões de habitantes<sup>2</sup>, vivendo num território de 1.224,56 km<sup>2</sup>, e possui uma linha divisória com o mar que soma 155,5 km de extensão, divididos em 74 km sobre a Baía de Guanabara, 38,5 km sobre o Oceano Atlântico e 43 km sobre a Baía de Sepetiba<sup>3</sup>. Dessa linha de costa, há 78,4 km de praias. Pode-se considerar que cerca de 72 praias estão habilitadas para o banho de sol, de mar, para o lazer, o esporte, a recreação, a sociabilidade e todas as atividades de apoio geradas por sua intensa utilização. Sobre essa linha de praias urbanas, uma fachada marítima construída está composta por grandes edifícios, praças, parques, equipamentos e, ao fundo, a reserva florestal atlântica. Avenidas marítimas que servem a intensa circulação viária destacam-se como marcos do trecho costeiro que margeia a cidade.

A expansão urbana para o sul e sudeste, em direção às praias oceânicas no começo do século XX, coincidiu com o início da moda balneária na Europa. Os primeiros banhos de mar mencionados na história conduzem-nos a Brighton, na Inglaterra. Por falta de instalações portuárias protegidas, este pequeno município à beira do Canal da Mancha, habitado por pescadores, introduziu, em 1750, os banhos de mar como passatempo de verão. Esta pequena grande idéia seria a base de sua

---

<sup>1</sup> CHIAVARI, M; HERSCHMANN; Micael, FARIAS, Edson. “Rio’s beaches: the great meeting place.” Em: “Rio de Janeiro, The city’s future depends on the renewed rapport with the water.” Revista *Aquapolis*, nº 20. Marsilio Editori. Veneza, 1999; p.34;

<sup>2</sup> População recenseada e estimada – IBGE 2007;

<sup>3</sup> Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro, IPLANRIO, 1998;

futura prosperidade e mesmo de sua fama, adquirida graças àquela atividade que viraria uma “moda internacional”<sup>4</sup>.

Na sociedade carioca, caracterizada por uma cultura “hedonista que estimula em seus habitantes uma natureza narcisista”<sup>5</sup>, a praia assumiu a condição de “mito urbano”<sup>6</sup>. Por outro lado, a emergência de um setor imobiliário disposto a aproveitar as vantagens da urbe “à beira mar” incitou o desenvolvimento da cidade comprimida entre as praias, montes e lagoas.

Para além destes dois aspectos, a praia significa trabalho e renda para uma parcela importante da população. As atividades existentes neste espaço mobilizam grande número de trabalhadores, tanto em seu uso cotidiano, quanto nas grandes festas públicas, como o Ano Novo, ou os grandes eventos esportivos e culturais, apoiados por sua vez por um marketing e financiamento publicitário próprios. Não admira que, nas políticas públicas, sempre tenha existido uma grande preocupação em relação a este imenso espaço de litoral. Sua permanente construção significa não apenas uma atuação protetora em defesa de prováveis ameaças constituídas por eventuais ressacas e poluição da areia, como também a disposição de manter “o espaço por excelência” de uma cultura com vocação para o prazer junto ao mar<sup>7</sup>.



Fig. 1: Foto de Copacabana no dia da indicação do Rio para as Olimpíadas de 2016 tomada por Maria Pace Chiavari.

## 1. Uma breve história da conformação morfológica e costeira do Rio de Janeiro

No período de conquista colonial, quem chegava do mar encontrava, além de ilhas desertas, uma costa formada por rochedos graníticos, restingas, mangues, desembocadura de rios, lagoas e, para além desta paisagem litoral, figuravam os

<sup>4</sup> MORRIS, A. *Historia de la forma urbana. Desde sus Orígenes hasta la Revolución Industrial*. Editora Gili. Barcelona, 1974;

<sup>5</sup> BRENNNA, Giovanna Rosso del (org.). *Uma cidade em questão II. O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. Editora Index, 1985;

<sup>6</sup> CHIAVARI, op. Cit, p.37;

<sup>7</sup> 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, p.312;

montes e a serra tropical. Definida pelos oceanógrafos como a estrutura natural mais eficiente para proteger a costa, as praias desempenharam também o papel de lugar de abrigo e defesa da população indígena, bem como de acesso para os conquistadores no novo continente.

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.

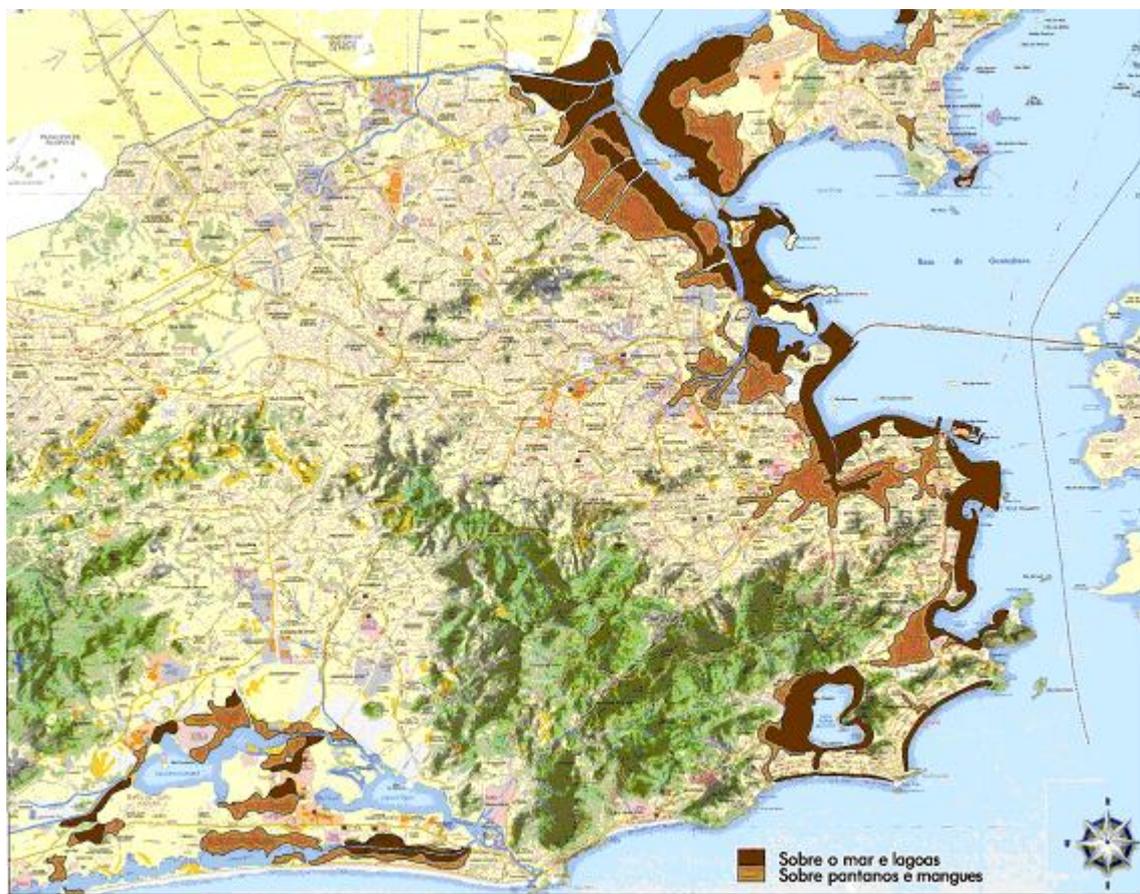


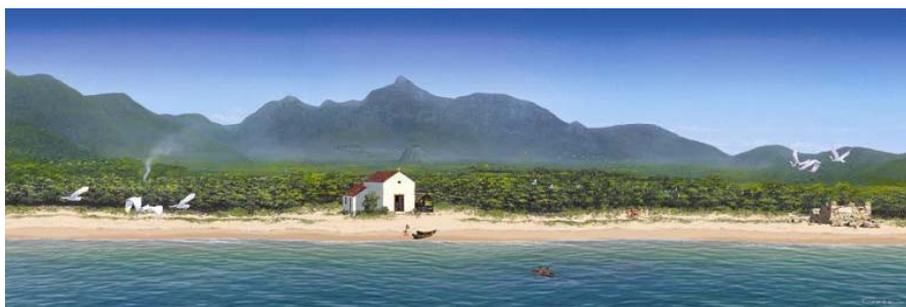
Fig.2: Mapa parcial da Cidade do Rio de Janeiro com áreas aterradas sobre o mar realizado por Verena Andreatta.

A economia colonial, voltada para a produção de açúcar e exploração das riquezas naturais do país, exigia que se ampliasse o território para além do núcleo urbano. Tornava-se necessário preparar também novas áreas para embarcadouros, atividade que se desenvolveu apoiada na atual Rua Primeira de Março, e abrir vias de comunicação com traçado paralelo e perpendicular ao mar para ligar a costa ao interior facilitando a circulação das mercadorias. Começava a surgir, a partir daí, a retícula de formação do espaço colonial da área central da cidade. Hoje, detecta-se essa trama

sob o atual Centro de Negócios do Rio, numa paisagem de superposição, produzida por acumulação de obras de diferentes períodos e grandes operações de transformação deste trecho da costa.

Dessa atividade do período colonial resultou, por exemplo, o Terreiro do Paço, junto à antiga Praia do Peixe, cujo nome já indica sua destinação ao comércio de pescados. O Terreiro do Paço, formado por um largo e o Palácio dos Governadores, foi construído junto à praia que servia de porto desde o século XVI, sem cais ou embarcadouros e protegida pelas baterias de defesa da ponta do Calabouço. Transformado na atual Pça. XV representa ainda hoje um dos espaços mais emblemáticos do centro. Tal importante logradouro foi, de fato, criado ao estilo do Terreiro do Paço de Lisboa que se debruçava sobre o Tejo. Um lado do quadrilátero da praça abriu-se ao mar junto ao cais, construído no final do século XVIII, seguindo o modelo tradicional da praça militar. O Largo do Paço tornou-se, assim, a porta de entrada do país, através da qual a cidade mostraria seu poder associado ao ouro recém-descoberto no interior da província de Minas Gerais. Para a construção desse cais foi preciso conquistar terrenos ao mar – início de uma prática que se tornaria constante. O terreiro do Paço sofreu diferentes alterações urbanísticas ao longo do tempo: durante os períodos do reinado de D. João VI (da chegada da coroa portuguesa ao Rio até o início da década de 1820) e Imperial (desde a independência de Brasil em 1822 até o advento da República, em 1889); pelo prefeito Pereira Passos, entre os anos de 1902 a 1906, que o transformou numa praça de cidade moderna, arborizada, com iluminação, esculturas e quiosques; reurbanizado na década de 1990, tendo sua esplanada novamente conectada com o mar, mantendo sua configuração desde então.

O maior impacto sofrido pela Pça. XV foi a construção do Viaduto Juscelino Kubitschek ou “Elevado da Perimetral” na década de 1960. Concebido como eixo de ligação norte-sul, passando pelo centro e beirando a costa, também serviria como conexão com a ponte entre Rio e Niterói construída na década de 1970. O elevado desvalorizou toda a frente marítima histórica e portuária da cidade, segmentando o espaço entre o tecido urbano da área central e o mar.



1580



1750



1840



2002

Fig.3: Seqüência da evolução histórica da Praça XV.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento. Instituto Pereira Passos. Obra de Carlos Gustavo Nunes Pereira (GUTA).

A origem do banho de mar nas praias no Rio de Janeiro está associada a uma história curiosa: no período em que a corte portuguesa estava instalada no Rio, o médico de D. João VI recomendou o banho de mar como cura para uma doença que afligia Sua Majestade. Nas cercanias da residência real, o Paço da Quinta da Boa Vista, foi instalada uma “Casa de Banhos”, com vestiário e lugar de repouso para o rei em suas incursões à Praia de São Cristóvão. Tal construção histórica ainda existe e nela funciona o Museu da Limpeza Urbana, mantido pela Comlurb<sup>8</sup>. A Praia de São Cristóvão, porém, desapareceu com a expansão do porto do Rio na direção dos antigos cais de São Cristóvão e Caju.

A primeira grande obra urbanizadora dos inícios do século XVIII foi a supressão da lagoa do Boqueirão junto a praia, aterrada a partir do desmonte do Morro de Mangueiras. Dessa esplanada surgiria o Passeio Público, obra à altura do novo *status* do Rio de Janeiro, como sede do vice-reinado. A área foi concebida, a exemplo dos parques da metrópole, Lisboa, como um jardim público, diferentemente das praças tradicionais apresentando uma outra concepção, a de fruição do mar, da paisagem e do lazer. O projeto de 1763 foi idealizado por Mestre Valentim<sup>9</sup> e é considerado o primeiro projeto paisagístico do Brasil. Porém, a configuração espacial atual deve-se ao paisagista francês Glaziou<sup>10</sup>, que trocou o traçado geométrico anterior por outro de concepção romântica.

O crescimento da cidade rumo ao litoral norte também foi progressivo, impulsionado pelas atividades portuárias que procuravam uma situação mais atraente para os navios e pelo novo papel do comércio portuário, sobretudo com a implantação do mercado de escravos na região do Valongo a partir dos anos 1830. A morfologia desse litoral foi mudando, através da construção de trapiches e aterrados, que projetaram a fronteira de suas praias para águas mais profundas das enseadas formadas pelas antigas praias do Valongo, Saúde e Saco de São Diogo, onde se encontrava uma fonte de abastecimento de água potável para os navios. O aumento das atividades comerciais baseadas na extração das riquezas (açúcar, ouro e depois café) e as correspondentes infra-estruturas portuárias mudaram definitivamente a morfologia deste litoral, que se tornou o espaço portuário por excelência e assim permanece até os dias de hoje. A direta consequência foi o completo desaparecimento das praias que ali existiam.

Durante a gestão do prefeito Pereira Passos, no início do século XX, deu-se o primeiro aterro marítimo de grandes dimensões com o objetivo de criar uma área central portuária: a demolição do Morro do Senado para aterrar 170 hectares sobre o mar, diante dos morros do Livramento, Conceição, Providência e Saúde. A nova linha de costa possibilitou a construção do berço da Gamboa, primeiro cais do porto moderno. No extremo oeste do cais, o canal do Mangue foi estendido e criou-se a Avenida Francisco Bicalho como elemento de sutura com a cidade antiga. A partir da Praça Mauá, no outro extremo do berço, iniciaram-se as obras da Avenida Central, atual Rio Branco, de 1.750 metros de comprimento e 22 metros de largura, projetada ao estilo dos “*boulevards*” de Haussmann<sup>11</sup>, e que suportaria os primeiros edifícios modernos do Rio atual.

<sup>8</sup> COMLURB – Companhia de Limpeza Urbana da Cidade do Rio de Janeiro;

<sup>9</sup> Artista e escultor, notabilizado pela construção de fontes e chafarizes da cidade;

<sup>10</sup> Auguste François Marie Glaziou, paisagista francês, autor de obras de arquitetura e jardins;

<sup>11</sup> Responsável pela reforma urbana de Paris no século XIX ;



1608



1710



1817



2002

Fig.4: Seqüência da evolução histórica do Porto do Rio.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento. Instituto Pereira Passos. Obra de Carlos Gustavo Nunes Pereira (GUTA).

Entre as obras dessa época, destaca-se a abertura da Avenida Beira Mar, estendendo-se a linha litoral do entroncamento da praia de Santa Luzia até o Largo da Glória, área que recebeu um projeto de ajardinamento e arborização com atributo de praça. A Praia de Botafogo, ocupada em meados do século XIX, também foi urbanizada com a implantação de avenida à beira-mar dotada de arborização e jardins desenhados segundo o estilo francês da época, além de equipamentos como o Teatro Guignol e um pavilhão esportivo. Essas intervenções proporcionaram à cidade uma nova fachada marítima onde o paisagismo começava a assumir um papel importante pelas mãos de arquitetos como Paulo Villón, Archimedes Silva, R. Braga, L. Rei, Azeredo Neto<sup>12</sup>. Estas obras de urbanização do Centro a Botafogo podem ser consideradas como o início da expansão para o sul e de transformação da relação com o mar, num crescente diálogo entre cidade e sua orla.

A histórica relação porto-cidade manteve-se na zona central do Rio de Janeiro. Mudaram os atributos dessa relação inicial: a cidade compacta se expandiu, tornou-se metropolitana e difusa, seguindo uma ordem econômica determinada pelas grandes corporações, pelas companhias marítimas, pelas mudanças tecnológicas e de matriz energética. Sobre o contorno norte da baía de Guanabara implantou-se um complexo marítimo-industrial importante, com as usinas de Manguinhos e Duque de Caxias. Nos anos 60, a indústria naval também se instalou sobre a parte norte da baía, mas a crise dos anos 80 interrompeu seu desenvolvimento, levando à drástica redução do setor. A expansão urbana do Rio durante todo o século XX transformou sua área central num centro de atividades secundárias e terciárias, consagrando-a como o *Central Business District* a partir dos anos 50. Foi nesse mesmo período que as praias oceânicas também começaram a ganhar um novo status.

Um fato associado à Exposição Universal<sup>13</sup> de 1908 é paradigmático dessa cidade que vai construindo sua própria morfologia e, com repetidos aterros, vai mudando suas praias de lugar avançando mar adentro. Para abrigar a Exposição criou-se uma praia artificial, a atual Praia Vermelha, com terras extraídas do Pão de Açúcar, unindo este à cidade. Mais tarde, nos anos 20, foi realizado um aterro de 2 km<sup>2</sup> de extensão para a construção do bairro da Urca por uma empresa privada que, ao mesmo tempo, exercia o papel de operador imobiliário e a conquista de território da orla sobre o mar. A operação foi muito importante, não só pela dimensão dos trabalhos, ou por ter dado um passo na direção de um dos símbolos morfológicos do Rio de Janeiro, mas porque estabeleceu uma forma de crescimento para o sul, para o mar aberto. Criou dessa forma um modelo cujos frutos, hoje, são bairros como Copacabana, Ipanema, Leblon e Barra da Tijuca<sup>14</sup>.

O Morro de Castelo, sede da fundação da cidade, foi paradoxalmente demolido para dar lugar à Exposição comemorativa do Centenário da Independência em 1922<sup>15</sup>. Foram removidos 4,5 milhões de m<sup>3</sup> de terras e avançados ao mar 67 mil m<sup>2</sup> de solo para abrigar o espaço da Exposição. Nos anos quarenta, ali se construiu o Aeroporto Santos Dumont, ampliando a área de aterro no limite com o mar. Essa operação fez desaparecer as históricas Praias de Santa Luzia e a Ponta do Calabouço. Com a terra

<sup>12</sup> AREZTIZÁBAL, Irma. "A paisagem desenhada". In: Catálogo da Exposição *A Paisagem Desenhada o Rio de Janeiro de Pereira Passos*. CCCB, Rio de Janeiro, 1994;

<sup>13</sup> Exposição Nacional que comemorava o centenário da Abertura dos Portos, apresentava a produção natural e manufaturada do país e a reurbanização da nova Capital da República;

<sup>14</sup> ANDREATTA; Verena. *Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro do século XIX*. Editora Mauad. Rio de Janeiro, 2006, p. 38;

<sup>15</sup> Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil, realizada em 1922;

proveniente do Morro do Castelo também se levou a cabo, em 1930, outra das grandes operações de construção da cidade: o saneamento e urbanização da orla da Lagoa Rodrigo de Freitas, com criação de uma ampla plataforma de cidade e a canalização do braço de água que a unia ao mar, criando o atual Jardim de Alah.

Enquanto no Centro as transformações da costa se consolidavam e o rompimento da topografia se completava, a urbanização avançava em direção ao sul da cidade. A expansão segue a seqüência de urbanização dos bairros da Glória, Flamengo e Botafogo e de suas respectivas praias, incluídos o ajardinamento das ruas da borda litoral. O crescimento urbano ocorrido em Botafogo no século XIX aliado à fama que foi adquirindo a Praia de Copacabana devido ao “clima esplêndido e salubre”, determinou a abertura de um primeiro acesso urbanizado em 1855, através de uma ladeira, a atual Tabajaras, propiciando a construção das primeiras casas. Com a construção do Túnel Velho em 1892, os bondes passaram a atender ao novo bairro, e com a posterior circulação de bondes elétricos o bairro prosperou, estando por volta de 1930, totalmente loteado e urbanizado<sup>16</sup>. Todos concordam que era um dos mais atraentes da cidade, e certamente o mais moderno. O cais de pedra construído para deter as constantes ressacas delimitou a avenida da orla marítima nos seus 4,5km de extensão, criando a hoje célebre Avenida Atlântica. Esta avenida, somada ao famoso hotel que ali foi erguido em 1923, o Copacabana Palace, projetado no melhor estilo neoclássico importado da Riviera Francesa, determinaram o perfil de Copacabana inspirado no balneário mediterrâneo europeu. A partir desta época o banho de mar se tornaria uma moda no Rio de Janeiro.

Os anos posteriores à Segunda Guerra Mundial são animados por um grande *boom* imobiliário. Para torná-lo possível, recorre-se às operações de aterro da costa e à construção de túneis. Estas medidas adotadas para vencer a topografia se convertem em instrumentos básicos de criação da cidade. Em direção ao sul, para além da Urca, amplia-se o Túnel Novo e na década de 1970 iniciam-se importantes obras em Copacabana para a construção do interceptor oceânico, obra de saneamento de grande porte para atender a toda a Zona Sul, o alargamento da Avenida Atlântica para deter as constantes ressacas e a transformação da praia natural de Copacabana em praia aterrada e artificial, o que não rompeu sua importância simbólica para a cidade. Há de se destacar o passeio marítimo com desenho paisagístico de Burle Marx.

---

<sup>16</sup> ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, Jorge Zahar Editor, 1987, p47,48.;



COPACABANA  
1893



COPACABANA  
1927



COPACABANA  
1956



COPACABANA  
2007

Fig.5: Seqüência da evolução histórica de Copacabana.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento. Instituto Pereira Passos. Obra de Carlos Gustavo Nunes Pereira (GUTA).

Nos anos 60, o Rio de Janeiro vive um período de crise e desorientação, provocado pela perda para Brasília da condição de capital do país. O primeiro governador eleito do período, Carlos Lacerda, promoveu uma intensa campanha de obras públicas para o saneamento e urbanização da cidade. A obra mais significativa desse período foi o Parque do Flamengo ou Aterro, de 1964, já iniciado na década anterior. A celebração do Congresso Eucarístico em 1955 na enseada da Glória foi o ponto de partida para a criação da grande área aterrada. O desmonte do Morro de Santo Antonio proporcionou o material necessário para o aterro, de grandes dimensões, e que permitiu à cidade um parque único à beira-mar retificando o perfil das praias do Flamengo e também de Botafogo. Engenheiros, arquitetos e paisagistas colaboraram neste projeto, dando-lhe um tratamento quase perfeito, que compatibilizou eixos viários com um imenso parque litoral, de amplos espaços para o esporte e o lazer cidadão, marco de emblemáticas obras arquitetônicas e paisagísticas.

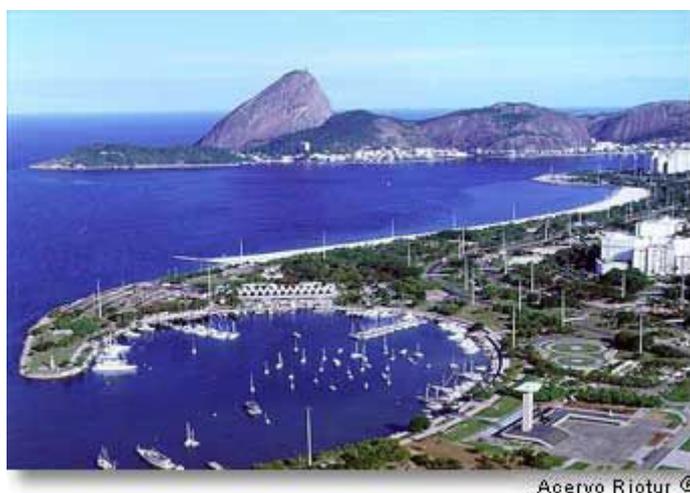


Fig.6: Parque do Flamengo

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, RIOTUR.

No início da década de 70, a cidade assiste a uma etapa rodoviária própria de uma época de criação de redes arteriais viárias. Decide-se, portanto, ampliar o anel viário litorâneo com o já mencionado alargamento das praias de Copacabana, o alargamento de Ipanema e Leblon e a criação da auto estrada Lagoa Barra, que daria passagem ao desenvolvimento da Baixada de Jacarepaguá.

Em 1988, a Constituição Federal e as leis municipais e estaduais de preservação e proteção ambiental proibiram a transformação de morfologia costeira da Cidade. Podemos concluir que a pressão cidadã parece ter garantido legalmente a imutabilidade e a manutenção da condição física das praias do Rio de Janeiro e de sua cultura social e urbana.

E assim é o Rio. Cidade 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.

## 2. O esporte e o culto ao corpo: uma vocação carioca associada ao mar

Desde a utilização medicinal das praias a partir do final do século XVIII até as mais variadas e sofisticadas atividades esportivas da atualidade, as praias transformaram-se no espaço de lazer preferido dos habitantes do Rio. Os benefícios do sol e os aspectos terapêuticos do mar, conhecidos desde o banho de D. João VI na praia de São Cristóvão, estimularam o interesse da sociedade carioca pelas novidades européias. Da mesma maneira, a original decisão da rainha Carlota Joaquina de fixar residência num solar de frente para a praia, em Botafogo, bairro quase deserto em princípios do século XIX, antecipou uma tendência que um século mais tarde se concretizou com a ocupação dessas áreas para uso de uma classe de maior poder econômico. O cotidiano carioca do fim de século XIX incluía nos seus hábitos o “se levantar cedo, o banho de mar discreto, sem publicidade, roupas que cobriam todo o corpo (do punho ao tornozelo), de preferência em alguma praia deserta, como Leme, Copacabana, Ipanema ou Leblon”<sup>17</sup>.

Nas primeiras décadas do século XX, grandes transformações influenciaram a vida urbana, tais como a reorganização do porto, a abertura de um novo eixo centro-sul, a valorização e embelezamento dos bairros da orla marítima. No âmbito das transformações sociais, por exemplo, a repressão por decreto de certos hábitos considerados atrasados, como andar descalço, o entrudo, ou a imposição de outros hábitos de influência européia, desde a maneira de se vestir a introdução das festas das flores e os estilos na arquitetura e na decoração. O objetivo na “*belle époque*” tropical era fazer do Rio de Janeiro uma capital moldada pelos padrões internacionais. Não se podem desprezar as críticas e objeções a essa nova tendência da burguesia industrial nascente. Denunciava-se o espírito “parvenu”<sup>18</sup>, bem como a especulação imobiliária que estimulava tal ideologia. Mas, independentemente dos comentários positivos ou negativos, a praia tornou-se notícia.

O impulso dado aos meios de transporte, desde os bondes elétricos até os primeiros carros, permitiu à população desfrutar dos prazeres do mar, sempre mais integrados à cidade. A praia tornou-se moda, respeitando, entretanto, a peculiaridade brasileira de manter esse espaço livre para o lazer e a programação habitual do fim de semana e das férias. A moda da praia coincidiu com a descoberta do esporte e a valorização do corpo, não mais do ponto de vista ideal, mas físico. O culto à beleza, associado às possibilidades atléticas do corpo, tidos até então como monopólio aristocrático, expandiram-se para as grandes massas urbanas, ainda que na condição de mito. O cinema hollywoodiano em muito contribuiu para esta nova imagem.

Uma competição de mergulho foi a primeira ocasião para os jovens cariocas revelarem sua particular vocação desportiva associada ao mar. O frescobol, uma invenção supostamente brasileira, surgiu em 1945, em frente ao Hotel Copacabana Palace, como adaptação do jogo de tênis para a praia. A introdução do futevôlei ocorreu em 1965, também em Copacabana, como alternativa à proibição de se jogar o futebol na areia, prática hoje já regulamentada, em horários e campos fixos. O jogo com bolas nas praias e seus inconvenientes para os que se deitam na areia, foi sempre objeto de repetidas regulamentações. Nas décadas de 1960 e 1970 houve uma migração dos jovens para as praias de Ipanema e Leblon. O esporte preferido nesta época era o “jacaré”, uma espécie de surfe de peito praticado sobre pranchas de madeira. Na Pedra do Arpoador, se iniciou a prática de pesca submarina e mergulho;

<sup>17</sup> CHIAVARI, op. Cit;

<sup>18</sup> “parvenu” – novo rico;

era ali se encontravam também as melhores ondas para surfar. Este foi o local escolhido para o encontro entre personagens folclóricos, pioneiros de hábitos mais relaxados e da moda mais livre, assustando e provocando os cariocas mais conservadores. A Ponta do Arpoador serviu de palco da emancipação cultural de diversas gerações, abrindo espaço para a modernidade.

Os conservadores resistiram ao aparecimento do biquíni e à difusão dos primeiros rádios de pilha. De fato, já fazia tempo que o Decreto nº 1143, de 1917, tinha caducado. Este decreto anunciava “a necessidade dos banhistas usarem vestimentas decentes bem como de não fazer ruído”, além de regular rigidamente a permanência na praia, fixando estações do ano, meses, dias e horários, nos quais era permitido tomar o banho e indicando à população como se proteger contra os excessos do sol e das ondas perigosas. Em 1968, um novo decreto foi publicado para regulamentar a prática de esportes na areia, abrangendo toda a orla marítima, desde a Praia do Leme, em Copacabana, até o Pontal do Recreio de Sernambetiba. Entretanto, a indisciplina acabou prevalecendo, já que cada indivíduo sempre insistia em interpretar a praia como um território livre.

A conquista, a ocupação, o auge da popularidade de um determinado trecho de praia, seu declínio ou a migração dos modismos de um local para outro, marcaram as sucessivas etapas da história das praias e da moda no Rio de Janeiro: desde a Copacabana dos anos 1930 e 1940; o Arpoador dos anos 1960 e 1970; o Píer ou o Posto 9 de Ipanema nos anos 1980; e a praia do Pepê na Barra da Tijuca, a Reserva e o Recreio do início dos anos 1990, e, outra vez, Ipanema, são exemplos de praias freqüentadas por usuários de perfil bem definido, ou seja, banhistas, surfistas, artistas, desportistas ou gente sofisticada que cria moda a cada verão na cidade.

Trata-se de um território anárquico, onde as diversas classes se misturam, no qual surgiram símbolos, idiomas, músicas, imagens, personagens e acontecimentos que constituem o acervo da história urbana e carioca. As praias também documentam o papel de foco gerador de comportamentos que esta “praça” representou e continua a representar na vida do Rio de Janeiro. Contudo, com a crescente densidade urbana, a poluição, a desordem e a violência vinham ofuscando a nobreza das praias cariocas.

Nos inícios dos anos 1990, por ocasião da Rio 92<sup>19</sup>, surgiu um apelo para a requalificação da orla marítima do Rio de Janeiro. A prefeitura do Rio anunciou a realização de um projeto voltado à recuperação da orla do Leme até o Pontal, o projeto “RIO ORLA”, o que suscitou um amplo debate sobre a função do litoral e sua relação com a cidade. A discussão foi intensa e a polêmica instaurada gerou confrontação entre o poder público, políticos e a sociedade civil, sobretudo durante os incômodos provocados por obras realizadas em pleno verão. A urbanização das praias ainda virgens da Barra da Tijuca, a oferta de espaços comerciais modernos com a criação dos quiosques em substituição aos antigos e decadentes “trailers”, a inovação das ciclovias de quase 30 km de extensão, o paisagismo, a iluminação noturna das praias convocando para a utilização noturna e uma melhor distribuição dos diversos desportos na areia, foram iniciativas que agradaram a todos; e, uma vez as melhorias inauguradas, os ânimos se apaziguaram.

Falar das praias do Rio é tocar o coração do carioca. Sua orla representa a fachada onde cada cidadão pode aproveitar desde o nascer do dia até o pôr-do-sol. É importante não falar com saudades dos tempos passados. A permanente renovação e

---

<sup>19</sup> Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD), realizada junho de 1992;

reabilitação das praias é um objetivo de toda a cidadania. Os projetos a elas associados suscitam contestações, polêmicas e debate. Mas sua concretização e as vantagens com isso obtidas pelos usuários desse espaço são de grande significado para toda a população.

### 3. Uma cidade e sua orla: programas e projetos de reabilitação urbana

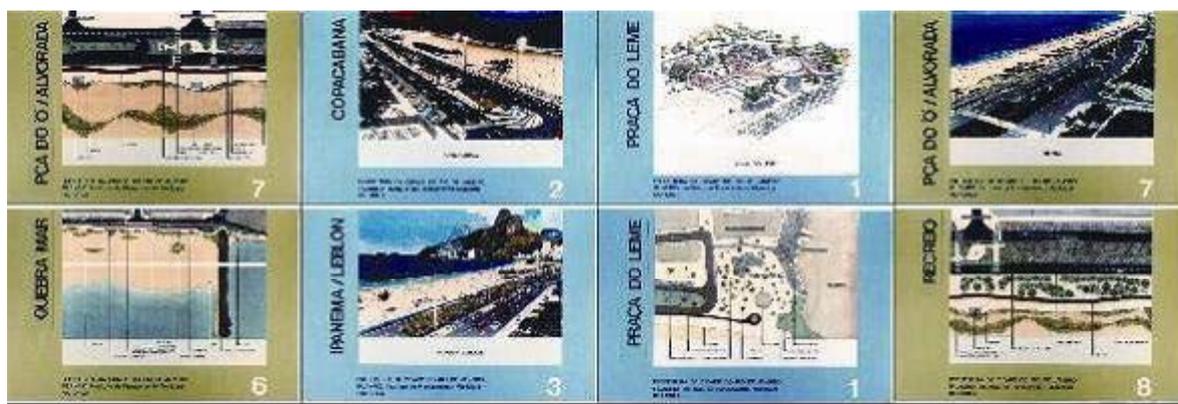
Na política urbana das duas últimas décadas observa-se no Rio de Janeiro uma determinação de tornar mais digno seu espaço público, como lugar da cidadania e de recuperação de seus valores físicos, como conformador da paisagem urbana. Há que destacar cinco programas que se voltaram para a recuperação do espaço costeiro do Rio de Janeiro, todos promovidos pela administração pública.

O primeiro refere-se ao programa RIO ORLA, dos anos 1990 a 1992, projeto de reurbanização de mais de 30 km da orla da cidade e parte do programa de obras para atender à Rio 92 ou Conferência do Meio Ambiente. O projeto tinha características inovadoras, pois não era um plano urbano de longo prazo, mas uma prática de projeto urbano, contemporânea à urbanística européia, além de ser objeto de concurso público de âmbito nacional cujo vencedor foi o engenheiro Sérgio Moreira Dias<sup>20</sup>.

Praticamente toda a frente urbana atlântica, do Leme até o final da Praia de Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e daí, ao final da praia da Barra da Tijuca e até o Recreio dos Bandeirantes, foi objeto de intervenção. Foi construído um passeio marítimo contínuo, reconstituindo o piso original em Copacabana, Ipanema e Leblon e inovando no desenho das calçadas da Barra, uma ciclovia à beira do mar num novo modelo de interação com a paisagem litoral, serviços, quiosques padronizados e com desenho diferenciado para a Zona Sul e para a Barra, redistribuição dos esportes na areia, dentre outras ações. O RIO ORLA foi paradigmático ao iniciar uma etapa onde o urbanismo se materializava, executado no lugar mais simbólico do carioca, a praia, transformava o espaço público da cidade e proporcionava a criação de novos modos e usos.

---

<sup>20</sup> REGO, Helena de Almeida. *Urbanismo e infra-estrutura, construindo a cidade do Rio de Janeiro: da formação do município ao projeto Rio Cidade*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004, p. 146,147.



Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento. Instituto Pereira Passos, Arquivo.

O segundo refere-se ao programa Rio Cidade, realizado entre os anos 1993 e 2000, a partir de um concurso público, e que recuperou as principais ruas e avenidas comerciais de cerca de 25 bairros, depois de um período de retração econômica, que determinou a decadência desses espaços. A partir de investimentos do poder municipal na recuperação de áreas consolidadas, em centros de comércio e de serviços e em centros de cultura e história, o projeto se propunha a trazer um progresso que se refletisse na economia da cidade. O projeto Rio Cidade também reflete um momento de evolução dos modelos de urbanismo que vinham sendo instituídos no Rio de Janeiro, em busca da valorização e recuperação de sua imagem<sup>21</sup>. A área de intervenção atingiu quase 110 hectares. Ainda que não dirigido diretamente para a área à beira-mar, os bairros litorâneos como Ipanema, Leblon, Botafogo, Flamengo e Copacabana ganharam com as suas intervenções. A Avenida Princesa Isabel, por exemplo, principal acesso à famosa Praia de Copacabana, foi totalmente reformulada e reurbanizada.

O terceiro refere-se ao programa Rio-Mar, realizado entre os anos de 1997 a 2000, importante intervenção de valorização desse que é o maior patrimônio da cidade, sua orla marítima. O projeto surge em paralelo a realização da CIMEIRA<sup>22</sup>, em 1998, no MAM – Museu de Arte Moderna, localizado no Parque do Flamengo. Foi a primeira intervenção de porte na região desde sua inauguração. Foram plantadas mais de 6 mil espécies arbóreas e recuperada a vegetação existente, recompondo o projeto original de Burle Marx e foram restaurados o mobiliário urbano, os espaços verdes e os edifícios singulares, além de instalada uma nova iluminação que ressaltava sua beleza. Foram também abertos quiosques de alimentos e bebidas, que favorecem o bem-estar de seus habitantes nesse espaço de quase 1,5 milhões de quilômetros quadrados. Além do parque foram elaborados projetos para a Praia de Botafogo e Copacabana, que recebeu nova iluminação, padronização do mobiliário dos restaurantes e replantio de espécimes definidos pelo projeto original.

Entre os projetos do período, merece destaque a proposta para a Praça XV, espaço de alto valor simbólico. A primeira etapa tinha como conceito a eliminação das vias superficiais e de uma passarela de pedestres, restabelecendo a ligação da cidade antiga com o mar. Assim, foi construído o Mergulhão da Praça XV, rebaixando as vias existentes e criando uma estação de ônibus subterrânea, com acessos por escadas rolantes, limpando a superfície do caos provocado pelos ônibus e carros e liberando a

<sup>21</sup> REGO, op. Cit, p.167;

<sup>22</sup> Cimeira – Encontro de cúpula de governantes da Europa, América Latina e Caribe, ocorrido em 1999.

esplanada à população. A segunda etapa do projeto foi desenvolvida por equipe mista da Prefeitura e arquitetos Oriol Bohigas (Espanha) e Nuno Portas (Portugal) que elaboraram um plano diretor para toda a frente marítima, destacando o tratamento paisagístico do Viaduto da Perimetral, o incentivo à moradia na área central, o prolongamento do mergulhão e a reurbanização das Avenidas Antonio Carlos e Rua Primeiro de Março, obras que foram efetivamente executadas.

E por último, ao final dos anos 1990, veio se somar aos projetos mencionados um plano de intervenção para o porto do Rio, que se espelha nas experiências internacionais de programas de “waterfront urbano”, como são os exemplos de Baltimore com o seu *Inner Harbour*, Buenos Aires com o *Puerto Madero* e Barcelona com o *Port Vell*, para citar somente alguns exemplos. Seus desdobramentos, porém, dependem de uma intervenção mais decisiva sobre os antigos cais da Gamboa e o bairro portuário. Para tanto, os três níveis de governo propuseram nesse ano de 2009, o “Projeto Porto Maravilha” como prioridade política. Está sendo negociada uma lei específica para transformar e revitalizar a Zona Portuária, estabelecendo uma nova centralidade, ativando o uso residencial, requalificando os espaços públicos (inclusive com a demolição parcial do viaduto da perimetral) e criando novos usos como aquário, museus, pinacoteca e hotéis. O programa contempla toda a área da Gamboa, desde o píer Mauá até o Canal do Mangue. Serão recuperados os armazéns do porto para usos culturais e de lazer e construída uma ciclovia, desde o Aeroporto Santos Dumont rumo ao centro, até a região portuária, margeando a orla marítima e proporcionando uma outra paisagem da cidade. É importante ressaltar que o plano inclui estudos para uso e ocupação do píer Mauá e a reurbanização dos bairros e favelas limítrofes, bem como a incorporação das novas edificações, como a “Cidade do Carnaval” e usos propostos, como o complexo da “Vila Olímpica”.

Trata-se de um programa ambicioso e de longo prazo. São grandes os desafios para o início de algumas de suas mais importantes operações. A atividade portuária e a gestão do território estão a cargo do Governo Federal, o que torna a integração deste agente decisiva na estratégia a ser fixada para a recuperação da frente portuária. Por isso, sem dúvida, a tarefa dos próximos anos vai ser a criação de um acordo entre os níveis da administração, ao estilo da que se levou a cabo em Barcelona para o programa de obras olímpicas ou, mais recentemente, para a criação da plataforma logística porto-aeroporto do Delta do Llobregat.

Assim, toda a frente marítima do sul da cidade foi objeto de recuperação nas últimas décadas, chegando a intervenção até o aeroporto Santos Dumont, próximo à antiga localização do Morro do Castelo. E a Praça XV, atuando como um eixo de renovação urbana entre o sul e o norte da cidade, provoca uma retomada da recuperação em direção a orla norte, afetando de modo positivo o tecido da cidade antiga.

A história das praias do Rio de Janeiro e de sua fachada marítima é uma seqüência de grandes transformações em contínuo diálogo com a borda do mar. É uma história, como era de se esperar, repleta de fatos contraditórios, muitas vezes inspirada em realizações européias, desde a Nice do século XIX até a Barcelona de finais do século XX, mas com uma magnitude espacial muito superior, que se conjuga com a intensidade de sua paisagem. É, em síntese, uma história apaixonante da engenharia e do urbanismo contemporâneos, que caracteriza essa relação entre a cidade e o mar.

**Iconografia:** Cristina Micaêlo

