



## El lugar: tiempo y memoria

Para poder entender el sentido y el significado completo de una intervención es muy importante conocer a fondo los valores intrínsecos que posee el lugar donde se inserta. El análisis de estos valores será, pues, el primer acercamiento a nuestro lugar de estudio: la cuenca de Copacabana. Una primera lectura histórica, urbana y paisajística ayudará a establecer la existencia de un valor como testimonio de la evolución del lugar. Y una segunda lectura social, funcional, económica y cultural mostrará la situación actual de la cuenca de Copacabana<sup>1</sup> respecto a la ciudad, además de ayudarnos a conocer el significado de dicho lugar para los cariocas. Estudiar los valores históricos, naturales y urbanos, no tanto de la intervención de Burle Marx, sino del lugar, es conocer los aspectos indispensables para un completo entendimiento de su intervención.

### O lugar: tempo e memória

Para poder entender o sentido e o significado completo de uma intervenção é muito importante conhecer a fundo os valores intrínsecos que possuem o lugar onde se insere a dita intervenção. A análise destes valores será, pois, a primeira aproximação de nosso local de estudo: a baía de Copacabana. Uma primeira leitura histórica, urbana e paisagística nos ajudará a estabelecer a existência de um valor como testemunho da evolução do lugar. E uma segunda leitura social, funcional, econômica e cultural mostrará a situação atual da baía de Copacabana a respeito da cidade, além de nos ajudar a conhecer o significado de “Copacabana” para os cariocas. Estudar os valores históricos, naturais e urbanos, não tanto da intervenção de Burle Marx, mas os valores históricos, naturais e urbanos do lugar, se tornam indispensáveis para uma compreensão global de sua intervenção.

Playa de Copacabana, 1705, Río de Janeiro. Fuente: Archivo Noronha Santos, IPHAN

La intervención del Paseo de Copacabana de Burle Marx se ubica en la playa de Copacabana, la cual debe su nombre al barrio al que pertenece, si bien su denominación postal es avenida Atlántica. Este paseo se sitúa en la zona meridional de Río de Janeiro. El barrio de Copacabana está delimitado al norte por la avenida Princesa Isabel; al este, por la avenida Atlántica y el océano Atlántico; al sur, por el Fuerte de Copacabana; y al oeste, por los *morros* de São João y de los Cabritos.

### Lectura histórica: la avenida Atlántica

La primera ocupación de la zona de Copacabana –desde el inicio de la urbanización de Río de Janeiro en 1565– se atribuye a la construcción por parte de los pescadores de la zona de una pequeña iglesia en la piedra de Arpoador a principios del siglo XVII (MELLO, 1988: 37). La iglesia lleva el nombre de *Nossa Senhora* de Copacabana debido a la imagen de la virgen del mismo nombre que se encontró en ese lugar de la playa. No se conoce la fecha exacta de la fundación de la iglesia, solamente se sabe que en 1732 se encontraba en ruinas.

A principios del siglo XIX las únicas construcciones que se encontraban al final de la playa eran la pequeña iglesia de Copacabana y las casas de algunos romeros o pescadores. El único acceso a la playa, aunque difícil, debido a las montañas, se realizaba a través de un camino que sólo podía ser recorrido a pie en el *morro* de Babilonia conduciendo al Fuerte de Leme. Pero debido a la fama de sus aguas, la playa de Copacabana tuvo su primer acceso urbanizado en 1850. Fue abierta una ladera en el *morro* de Babilonia permitiendo el contacto con el barrio vecino de Botafogo, situado al otro lado de la ladera de Leme, y con el resto de la ciudad, facilitando así el baño de las familias (IPP, 2007).

A finales del siglo XIX, la playa de Copacabana, llamada antiguamente playa de Sacopenapan, continuaba llamándose “la playa de fuera” por albergar simplemente la iglesita de *Nossa Senhora* de Copacabana y por no pasar de ser la trasera de las primeras casas que aparecieron en la calle de *Nossa Senhora* de Copacabana (INEPAC, 1991). En 1882, la Compañía Ferroviaria del Jardín Botánico aprobó el proyecto de ampliar la línea del bonde<sup>2</sup> desde el barrio de Botafogo, ubicado al otro lado del *morro* de Babilonia, hasta Copacabana, para así conectar el resto de la ciudad con la playa y los terrenos que se encontraban fuera de la bahía de Guanabara.

Pero las previsiones de que se trataba de un lugar con propiedades higiénicas y saludables para combatir enfermedades y epidemias impulsaron a la ocupación de la zona por parte de los directores de la compañía. Consideraban Copacabana como un posible barrio en expansión, planificándose diferentes edificios, un posible balneario y un club deportivo, todas estas ideas estaban influenciadas por el auge de la concepción de los balnearios en Europa, y la intención de promoverlas en Río de Janeiro. Dominaba la idea de que el tren podría llevar la civilización a cualquier playa desértica de la ciudad en la que se pudiese desarrollar la acción purificadora del balneario (NS).

El momento clave fue en 1892 cuando fueron concluidas las obras del túnel Real Grandeza (VV. AA., 1986), constituyéndose como la primera conexión de Copacabana con la ciudad. Esto provocó la apertura de parte de la calle de Santa Clara (calle perpendicular a la avenida Atlántica que conectaba el túnel con la playa), convirtiéndose por lo tanto en la primera zona sur de desarrollo del barrio desde dicha calle hasta la iglesita. Hasta ese momento, aunque desde principios del siglo XIX, ya existían algunas calles en el barrio actual de Copacabana, los terrenos



Barrio de Copacabana. Fuente: Dibujo de la autora a partir de la planimetría cedida por la Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento, Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

del barrio próximos al mar estaban todavía cercados de arena y charcos, prácticamente sin iluminación, sin agua canalizada, sin ningún tipo de construcción moderna, sin comercios y abandonados.

Aún así, Copacabana se había convertido en un lugar para múltiples actividades. Fue un lugar de pescadores y de sus respectivas procesiones y fiestas; acogió a numerosos estudiantes que en las noches de verano pernoctaban en la playa; se convirtió en lugar de encuentro de pintores, poetas y artistas, que aunque vivían en barrios distantes, se establecían en la playa días completos con sus correspondientes noches. Todos estos personajes formaban parte de la pintoresca vida de Copacabana (NS).

Como se ha mencionado anteriormente, no fue hasta 1894 con la aparición del bonde cuando se conformó la calle de Nossa Senhora de Copacabana, situada paralela al mar y con una extensión de 117 metros y un ancho de 20 metros. Copacabana se proyectó como un barrio desde un principio, y esto provocó que treinta años después ya contase con todos los servicios urbanos. Hubo una transformación total, se derribaron cabañas, se deforestó el área y se aplanó la tierra para convertir todo el terreno estéril en una imitación de los balnearios franceses para una nueva y mejor sociedad. Copacabana se convirtió, así, en un lugar clave para la especulación inmobiliaria provocando el aumento del valor del terreno debido a la conexión del barrio con el sistema

de tranvías municipales y así con el resto de la ciudad (KNIERBEIN, 2006: 4).

En el inicio del siglo XX, la referencia de los balnearios europeos modificó la imagen negativa de las playas brasileñas, influyendo por extensión en la manera de intervenir en Copacabana, ya que se utiliza el efecto curativo del agua salada de manera terapéutica frente a la imagen del mar asociado al calor tropical. Pero fue la actuación del alcalde Pereira Passos (1902-1904), influenciado por las grandes transformaciones urbanistas francesas según el modelo de Haussman, lo que modificó por completo la playa de Copacabana. Estas transformaciones están basadas en una revalorización de las condiciones higiénicas, de la infraestructura urbana y en la incorporación de lo estético como medidas de desarrollo en la ciudad (KNIERBEIN, 2006: 5).

En 1904 es cuando Pereira Passos decide reordenar la “playa de fuera”, completando este espacio natural con el “arte y la inteligencia” del hombre, desarrollando una propuesta en plano para aprovechar la orla de esta playa creando una avenida, y fue este momento donde comenzó a la vez el progreso y la precipitación.

El 4 de noviembre de 1905, el alcalde Pereira Passos proyectó la construcción de una avenida que conformase el borde de la playa oceánica de Copacabana. El trazado de la nueva vía, que se rotula avenida Atlántica, desde Leme hasta la pequeña iglesia situada en el actual Fuerte de Copacabana, consistió en establecer la alineación de los edificios existentes en una línea que era apenas una calle de servicio con 6 metros de ancho, aunque cuatro años más tarde se amplió hasta 12 metros. El 20 de septiembre de 1906 la avenida Atlántica contaba con 66 edificios, contabilizándose en total

297 habitantes, mientras que la calle de *Nossa Senhora* de Copacabana contaba con 133 edificios, contabilizándose en total 1.107 habitantes (NS).

En 1906 el bonde atravesaba Copacabana de extremo a extremo a través del túnel viejo desde Botafogo (FREITAS, 2000: 6), habiéndose creado un segundo acceso al barrio con la construcción del túnel nuevo en 1904, hoy princesa Isabel, hecho que hizo que el túnel Real Grandeza pasase a llamarse túnel viejo (VV. AA., 1986: 45). En 1908, en la avenida Atlántica empiezan a aparecer las primeras casas, además de hoteles, restaurantes y todas las diversiones relacionadas con la vida balnearia (NS).

En 1913, en el periodo de la alcaldía del general Bento Ribeiro, el ingeniero Alentar Lima se encargó de dar un mejor aspecto a la avenida, aunque ese año se caracterizó por los grandes daños que la violencia del mar había provocado en la avenida. El fuerte oleaje provocó numerosos destrozos en el asfalto, poniendo en peligro a los habitantes que allí residían, y a las viviendas construidas en la avenida Atlántica (NS). Este hecho se produjo principalmente porque el loteado de las nuevas viviendas de la avenida se construía cada vez más cerca del mar, quedando una avenida muy estrecha.

Posteriormente, entre 1918 y 1919, fue el alcalde Paulo de Frontim quien asumió la restauración definitiva de la avenida Atlántica, reconstruyendo los espacios afectados y proponiendo reconstruir la avenida mediante la construcción del muelle. Este alcalde duplica la carretera, propone la arborización, la revisión de la red pública, y la red particular, además de plantear un nuevo sistema de iluminación, constituyendo así con el proyecto del Ingeniero Leopoldo Cunha Filho la primera “pared de piedra” entre Leme y la iglesia de *Nossa Senhora* de Copacabana (INEPAC). La nueva avenida se inauguró

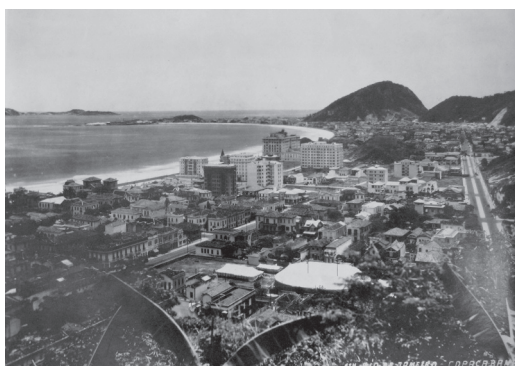




Playa de Copacabana en 1900, Río de Janeiro. Fuente: Archivo Noronha Santos, IPHAN



Paseo de Copacabana en 1913. Fuente: VV.AA., 2002



Barrio de Copacabana en 1935, Río de Janeiro. Fuente: Archivo Noronha Santos, IPHAN



Puesto de salvamento en Copacabana en los años 40, Río de Janeiro. Fuente: Archivo Noronha Santos, IPHAN

en 1919, contando con los famosos mosaicos de piedra portuguesa en forma de ondas, que acabaron constituyendo el símbolo del barrio, y posteriormente de la ciudad.

A partir de este momento, la avenida empieza a llenarse de palacetes referenciándose con los balnearios europeos mediterráneos, constituyéndose como un momento clave la aparición del Hotel Copacabana Palace (1923), intentándose consolidar un turismo orientado internacionalmente y dirigido a visitantes de las clases acomodadas. Este hecho fue muy importante porque el hotel promovió que en sus inmediaciones fueran apareciendo edificios de

apartamentos cada vez más altos, ricos y elegantes, provocando la verticalización y la valorización inmobiliaria del barrio.

A todos estos cambios hay que añadir el nuevo concepto de playa. De concebirla como un lugar para baños curativos y preventivos, pasa a considerarse un sitio protagonizado por la relación del baño con la belleza. Esto provoca que se empiece a localizar en Copacabana los encuentros de los aristócratas y de la alta burguesía, convirtiéndose la estética natural del paisaje y la belleza de los cuerpos en un referente de importancia para los habitantes de la ciudad (KNIERBEIN, 2006: 4-6).

Es entre 1930 y 1960 cuando se habla de los años dorados de Copacabana. En 1930 el barrio estaba totalmente loteado, convirtiéndose en uno de los más atrayentes de la ciudad, e incluso el más desarrollado, empezando a aparecer en la primera línea de Copacabana los primeros rascacielos (FREITAS, 2000: 7). En 1938, se instalaron las farolas que hoy se encuentran desactivadas en la *calçada*<sup>3</sup> interna de la avenida. Esta línea de postes componía el “collar de perlas” de la “Princesita del mar” que era como se llamaba en esa época la playa de Copacabana. Los puestos de salvamento que se fueron ubicando a lo largo de la playa servían como punto de referencia tanto en la playa como en el interior del barrio (INEPAC).

Fundamentalmente la ocupación inmobiliaria en Copacabana tuvo lugar entre 1940 y 1950, cuando las vías de comunicación internas del barrio se empiezan a conectar con las vías de los barrios vecinos. Un ejemplo es cuando se produce el corte del *morro* de Cantagalo en 1938 y se une Copacabana con la *Lagoa* Rodrigo Freitas; o en 1949, cuando se duplica el túnel Nuevo mejorando la comunicación de todo el centro y Botafogo con Copacabana. En ese momento la población pasó de 73.100 a 130.000 habitantes. Hay que añadir que, debido al crecimiento del barrio, en torno a 1940 empiezan a surgir en Copacabana las favelas, concretamente la ubicada en el *morro* de Cantagalo para suplir la mano de obra necesaria en la construcción del barrio.

En 1950 se empiezan a sustituir las antiguas casas por rascacielos de hasta 12 plantas, convirtiéndose el barrio en un polo comercial muy destacado, siendo el segundo más importante de toda la ciudad. Unos años más tarde se construyen hasta 256 nuevos edificios, constituyéndose definitivamente Copacabana como un lugar de moda de toda la ciudad, suplantando al centro de Río de Janeiro

que inicia en ese momento una lenta decadencia. Se multiplicaban las boutiques de lujo, los cines, los teatros, los restaurantes, los shows, los hoteles, generándose una atmósfera moderna, alegre y sofisticada. Se convirtió en punto de encuentro de cualquier tipo de individuo independientemente de la clase social que se tratase. Atraídos por la fama del barrio, allí se concentraba un sofisticado comercio, servicios de alta calidad y sobre todo innumerables ofertas de ocio y diversión (NS).

A lo largo de la avenida Atlántica se llegan a alinear 174 edificios, siendo 5 casas, 17 hoteles y 152 edificios residenciales, teniendo la mayoría de los edificios residenciales en sus plantas bajas algunas tiendas, y unos treinta bares y restaurantes. La altura media de las edificaciones es de 12 plantas, existiendo algunos hoteles de más de 30. El ancho medio de las edificaciones de la orla era aproximadamente de 20 metros. En la avenida terminan por desembocar 32 calles transversales y dos plazas, situándose en las extremidades las dos fortalezas militares.

En la década de los setenta, debido a la mezcla continua, a lo largo de la avenida Atlántica tipológicamente conviven múltiples edificios dependiendo de diferentes épocas constructivas. Se combinaban en una curiosa armonía arquitectónica desde fachadas de composición clásica tardía tipo Luis XVI, hasta algunas de fuerte influencia ArtDecó, Estilo Internacional o modernista, llegando incluso hasta el Pos-modernismo. Finalmente se constituye una gran muralla continua interrumpida únicamente por las calles transversales, por las escasas residencias que sobreviven, por las dos plazas y por el simbólico conjunto del Copacabana Palace. A pesar del aparente peso de las construcciones, el aspecto de la avenida se intenta suavizar mediante la

simplicidad de las líneas arquitectónicas y el uso en las fachadas de los colores pastel y beige claro (FREITAS, 2000: 12-18).

En esta época Copacabana se constituye como un barrio consolidado con 239.256 habitantes y dos túneles que unen los ejes internos del barrio. El proceso de expansión que empieza a desarrollarse afecta de manera importante a su imagen. El motivo es el movimiento que se produce entre las clases más ricas, que debido a los conflictos que surgían en el barrio (adensamiento masivo de las construcciones, el crecimiento de la población, la fuerte presencia de las favelas del morro de Cantagalo, el tráfico, el ruido, la falta de aparcamiento, etc.), empiezan a buscar nuevos lugares donde mudarse, avanzando sobre las playas vecinas, y después expandiéndose hacia la zona todavía vacía del oeste (Ipanema, Leblón, San Conrado y Barra de Tijuca).

Esto provocó que emigrasen de Copacabana los establecimientos más desarrollados y sofisticados, provocando daños importantes en el barrio, que causaron el envejecimiento de la población y el de las edificaciones, empezándose a percibir la pérdida de un prestigio que empezaba a ser adquirido por las nuevas áreas de expansión más modernas. A toda esta situación había que sumarle que el 80 por ciento del espacio del barrio de Copacabana estaba edificado con edificios de 12 plantas, pudiéndose afirmar que en ese momento el barrio ya no poseía prácticamente ningún espacio vacío.

En 1970, el mayor problema del barrio de Copacabana no era la pérdida de un prestigio a nivel general en la ciudad, era que su adensamiento poblacional y constructivo convirtió el barrio en un dinámico espacio comercial y de trabajo, lo que provocó por parte del alcalde la propuesta

del aterramiento de su orla marítima. Hasta ese momento el ancho que existía entre los edificios de la avenida Atlántica y la playa era apenas de 21 metros, donde se ubicaban dos pistas de vehículos y dos Acerados, uno junto a los edificios y otro junto a la playa. Cuando el sol estaba en su punto más alto, la sombra de los rascacielos no dejaba ni un punto de luz en toda la playa (FREITAS, 2000: 22).

Por tanto, en 1970, el Departamento de Vías Públicas de la Superintendencia de Urbanización y Saneamiento (SURSAN) ejecuta el Proyecto de Ensanchamiento de la avenida Atlántica, encargado por el gobernador del entonces antiguo Estado de Guanabara, Francisco Negrão de Lima, el mismo que más tarde realiza el encargo del Proyecto de Paisajismo de dicha avenida a Roberto Burle Marx (INEPAC).

El motivo del nuevo aterramiento fue principalmente la protección definitiva de la orla contra las resacas violentas y frecuentes del mar, la necesidad de aumentar la fluidez del tráfico de vehículos y sus estacionamientos y la creación del interceptor oceánico destinado a acabar con las cloacas lanzadas a las arenas de la playa a través de las antiguas galerías pluviales. El aterramiento consiguió que el espacio urbanizado entre los edificios y la playa aumentase a los 73 metros actuales, y el ancho de la playa pudiese llegar a una dimensión media de 80 metros. Los antiguos puestos de socorrista fueron demolidos, siendo más tarde reconstruidos con otro aspecto, los carriles de los coches se duplicaron y la avenida Atlántica pasó a tener tráfico en los dos sentidos, integrándose en el anillo viario litoráneo que se extiende desde el recreo de los *bandeirantes* hasta el centro de la ciudad a lo largo de 40 km (IPP, 2007).

Además de todas las mejoras que se realizan con relación al movimiento de vehículos con el ensanchamiento de la avenida Atlántica, no se puede



Aterro de Copacabana en 1970, Río de Janeiro. Fuente: Archivo Nacional de Río de Janeiro

olvidar el gran beneficio que obtienen los habitantes de Copacabana con el proyecto de las *calçadas* pavimentadas en piedra portuguesa diseñadas por Burle Marx. Los cariocas pasaron de tener a lo largo de los 4,5 km de la avenida Atlántica un par de *calçadas* de paseo, de 4 y 2 metros, a tener tres *calçadas*. La cercana a la playa se aumentó a 10 metros, para separar el tráfico de dos sentidos se introdujo un nuevo *canteiro*<sup>4</sup> central de 14 metros y la *calçada* junto a las edificios también se aumentó a 28 metros de ancho, constituyendo un total de 52 metros de acerado con su correspondiente proyecto de arborización en las *calçadas* y pequeños oasis en la zona de la playa. Todo el conjunto fue concebido como una zona

de ocio y placer para los habitantes y visitantes de Copacabana, es decir, como lugar de desahogo.

Observando antiguas fotos de Copacabana, se observa cómo las casas y jardines del barrio iban conformando una muralla de edificios que llegaba al borde del mar. Era necesario descongestionar la zona, crear un espacio de transición y ganar terreno al mar. Únicamente se mantuvo la colonia de pescadores situada junto al Fuerte de Copacabana, que a día de hoy sigue funcionando como un punto de venta de pescado, siendo éste el mismo uso que tuvo en el siglo XVIII, esto hace pensar que seguramente la imagen actual no debe diferir mucho de la visión primitiva de ese lugar.



En 1975 fueron contruidos los actuales puestos de salvamento proyectados por el arquitecto Sergio Bernardes. En 1988 fueron plantados en la arena *coqueiros* por la administración de Saturnino Braga y en 1992 se substituyó el aparcamiento que existía junto a la *calçadas* de la playa por un carril bici (TEIXERA, 2008) que se extiende desde la playa de Leblón hasta el centro a lo largo de 20 km. Además dichas *calçadas* situadas junto a la playa ganaron 64 nuevos quioscos que substituyeron a las antiguas barracas que improvisaron en su día los vendedores ambulantes. El diseño de los quioscos de hoy es más moderno, pensados para atender mejor a los turistas que llegan en masa los fines de semana, aunque todavía hay muchas dudas sobre cuáles son los que prefiere la población.

Fue en la década de los ochenta cuando ya Copacabana está consolidada constructivamente y perfectamente conectada con el resto de la ciudad a través de un completo sistema de túneles que salvan la compleja orografía que la rodea y apoyado en una potente red de transportes públicos. La aparición del metro en 1980 con una única línea que une el norte de la ciudad con el barrio de Copacabana influye notablemente en el uso de esta playa por parte de los cariocas, ya que se trata de la única playa urbana conectada con los diferentes barrios de la ciudad. En ese momento Copacabana deja de ser el lugar de placer contemplativo y con carácter de balneario que fue en su origen, para convertirse en el “gran vacío donde los cariocas se encuentran” y disfrutan de las múltiples opciones que el paseo y playa les ofrece (FREITAS, 2000: 12-25).

## Lectura social, funcional y económica

El objetivo de este apartado es realizar un estudio del espacio público de Copacabana a partir de una serie

de variantes como el tipo de personas que frecuenta el paseo, a qué hora se utiliza, durante cuánto tiempo, qué diferencia hay en su utilización los fines de semana con el resto de la semana, qué tipo de edificios lo rodean, qué actividades se desarrollan en el paseo... Se pretende, pues, conocer qué sucede en él.

El uso de este Paseo actualmente es intenso y diversificado, incluyendo no sólo actividades de ocio sino también la presencia de comercios y servicios formales e informales. Se plantea una reflexión tanto del barrio como del Paseo en sí.

El barrio de Copacabana está conformado por 109 calles en las que viven 300.000 personas, lo que muestra la alta densidad poblacional de la zona, justificándose así la masificación de la playa y la necesidad de espacios públicos alternativos. Se considera un barrio de bohemios, de glamour y de riqueza, habiendo dado origen a muchas creaciones de música, literatura, pintura y cine, y convirtiéndose por tanto en referencia turística de Brasil. A pesar de la presencia de las favelas del morro de Cantagalo, es uno de los barrios más costosos, famosos y atractivos de la ciudad. Sus calles están llenas de restaurantes, hoteles, cines, bancos, sinagogas (tradicionalmente abriga a la comunidad judía carioca), locales, teatros y todo tipo de ofertas de ocio y servicios, pues se trata posiblemente del lugar más popular de la ciudad, y el que recibe mayor número de turistas durante todo el año.

En un primer paseo por las *calçadas* de Copacabana se puede percibir un movimiento continuo, laborioso y frenético de personas que realmente no viven allí pero tampoco están de vacaciones. Se trata de cargadores entregando mercancías, trabajadores de los hoteles recibiendo a huéspedes, camareros sirviendo mesas en las terrazas de los restaurantes, personal de las gasolineras, camareros de los quioscos del paseo de la playa, pescadores llegando

con sus embarcaciones, vendedores ambulantes, profesores de gimnasia, policías circulando, mendigos recogiendo latas en la playa, funcionarios de limpieza urbana trabajando en las calles y en las playas, escultores de arena de playa, socorristas, avionetas sobrevolando la playa con publicidad, y cómo no, ladrones y mendigos, en definitiva, una cantidad de trabajadores en permanente movimiento que se mezcla con multitud de personas caminando o corriendo por la *calçada* junto al mar y sentadas en los quioscos de la *calçada* de las ondas.

En este lugar la vida es vibrante, como hormigas, miles de personas trazan su camino a la playa y a los distintos lugares para entretenerse o comer y beber algo en sus múltiples bares y restaurantes, destacando la cantidad de gente dedicada a diversas actividades culturales y deportivas (corriendo, patinando, caminando, montando en bicicleta, etc.), junto a la gran variedad de razas y personas que se mezclan en el paseo. Las dimensiones de la playa permite la ubicación de redes de voleibol, porterías de fútbol y aparatos de gimnasio. Este movimiento se vuelve todavía más frenético los domingos cuando se cierra uno de los sentidos de los coches, ya que se aumenta bastante el espacio para el peatón. El único problema se presenta por la noche, ya que a pesar de desarrollarse numerosas actividades deportivas y eventos culturales, el Paseo de Copacabana constituye un destacado punto de prostitución de la ciudad.

La especulación inmobiliaria llenó el barrio de Copacabana de altos inmuebles con minúsculas estancias, provocando que el lugar se convirtiese en un microcosmo brasileño, uniendo familias de clases diferentes en ese pedazo de tierra apretada entre el mar y la montaña, añadiéndose además, que la mayor parte de los hoteles de Río de Janeiro están concentrados en la avenida Atlántica.



Playa de Copacabana en 1970. Fuente: Archivo Noronha Santos, IPHAN

Teniendo en cuenta que las playas de Río de Janeiro nunca se consideraron como lugares de baño, la ubicación de éstas en una ciudad con una fuerte disposición para la cultura y la diversión hace que en ellas la población encuentre su lugar para encontrarse y conversar. En definitiva, las playas de Río de Janeiro son las plazas de la ciudad, por tanto la playa de Copacabana y todo el espacio que se le relaciona se puede entender como la plaza del barrio de Copacabana. El carioca entiende este lugar como una extensión de sus casas y acuden a este espacio cada día con una intimidad familiar. Haya o no haya sol, cada mañana el carioca va a la playa a ver que evento se puede encontrar allí.

La mayoría de los frequentadores de la playa (52%) son hombres jóvenes, entre 15 y 30 años, y con educación superior, siendo el nivel de renta relativamente alto, el 68 % pertenece a la clase media y alta y la mitad de las personas llega a la playa a pie o en bicicleta, por tanto, son habitantes vecinos. El 60 % del uso es practicar deporte, por tanto, independientemente del clima, el carioca acude a la playa bien a pasear, a hacer deporte o a asistir a cualquier espectáculo, pudiendo albergar en los fines de semana de verano entre

80.000 y 100.000 personas, con un tráfico de 62.000 vehículos por día. Este hecho provoca que el tiempo de estancia media en la playa del carioca sea de 2 a 6 horas, justificando la necesidad de los vendedores de todo tipo de comidas y bebidas. Este perfil provoca que las playas se transformen lentamente en lugares urbanos con las mismas necesidades de servicios comunes a cualquier área (FREITAS, 2000: 25). Este perfil urbano con ciertas necesidades genera una cantidad de empleo considerable en el sector privado, el informal y el sector público, siendo el privado el que mayor dinero y movimiento produce en la orla marítima. Este sector está representado por los 17 hoteles, por los 4 puestos de gasolina de Petrobras, por los 30 bares y restaurantes, por los 64 quioscos de alimentación, por las actividades deportivas y por la colonia de pescadores. Haciendo un balance general se podría decir que posiblemente 100.000 personas tienen en la orla de Copacabana su fuente de supervivencia.

Pero la playa también se constituye como un lugar donde se desarrollan innumerables actividades ligadas a la salud, la cultura y la política, desde campañas de prevención sanitaria, pasando por campañas educativas, manifestaciones políticas, lanzamientos de festivales de cine, pasarelas de moda, conciertos, exhibiciones al aire libre, desfiles de carnaval, grupos de gimnasia, hasta escuelas de fútbol promovidas por antiguos astros del deporte destinadas a entrenar a niños de familias humildes.

Copacabana combina múltiples valores: la imagen simbólica con la que se identifican los cariocas, la constitución de la orla como un espacio medioambiental natural portadora de un valiosísimo patrimonio natural y cultural, una construcción humana rica y compleja y la consolidación de un espacio económico clave, desarrollando una función importante

en la participación activa del desarrollo social, económico y cultural de la ciudad de Río de Janeiro.

Por tanto, se le atribuye a este espacio un innegable poder simbólico internacional y un significado económico vital para la ciudadanía. La imagen actual materializa el cambio de aquel paisaje original compuesto simplemente por arena, sol y pescadores, a la efervescencia de un desarrollado e intenso espacio urbano rico y variado, portador de múltiples posibilidades de disfrute.

## Notas

<sup>1</sup> Para poder hacer más visual el contenido de estos textos vinculados a la lectura histórica, social, funcional y económica del Paseo de Copacabana se ha recogido en el desplegable 2 una selección de las imágenes más representativas del capítulo.

<sup>2</sup> El *bonde* es un tranvía muy popular constituido por un solo vagón.

<sup>3</sup> *Calçada*: Este término portugués significa acera o paseo peatonal. Debido a que tanto en Brasil como internacionalmente, al hablar de la intervención de Burle Marx en Copacabana, se hace referencia a las *calçadas* de Copacabana, se ha decidido mantener este término a lo largo del trabajo.

<sup>4</sup> *Canteiro*: Esta palabra portuguesa significa cantero. En los diferentes documentos consultados en Brasil referentes al Paseo de Copacabana, siempre que se hace referencia a la *calçada* central, se le llama *canteiro* central, por tanto, en este caso, también se ha decidido mantener el término.